



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2016

IX Legislatura

Número 54

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 24 DE NOVIEMBRE DE 2016

ORDEN DEL DÍA

(2.^a REUNIÓN)

VI. Declaración institucional con motivo del Día Internacional contra la Violencia de Género.

VII. Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras para informar sobre la situación del transporte público en la Región de Murcia, sobre registro policial el 9 de noviembre de 2016 en su Consejería, y sobre alcance y efectos de la intervención judicial en presuntas irregularidades relativas a certificados de aptitud profesional en materia de transporte.

SUMARIO

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

VI. Declaración institucional con motivo del Día Internacional contra la Violencia de Género.

El señor [Fernández Martínez](#), secretario primero, lee la declaración institucional.....3601

VII. Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras para informar sobre situación del transporte público en la Región de Murcia, sobre registro policial el 9 de noviembre de 2016 en su Consejería, y sobre alcance y efectos de la intervención judicial en presuntas irregularidades relativas a certificados de aptitud profesional en materia de transporte.

El señor [Rivera Barrachina](#), consejero de Fomento e Infraestructuras, informa sobre la situación del transporte público en la Región de Murcia y sobre actuaciones judiciales en su departamento.....3602

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....3608

El señor [Pedreño Cánovas](#), del G.P. Podemos.....3611

El señor [Fernández Martínez](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....3613

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular.....3615

El señor [Rivera Barrachina](#) contesta a los portavoces parlamentarios.....3618

En el turno final de los grupos parlamentarios, intervienen:

El señor [López Pagán](#).....3622

El señor [Pedreño Cánovas](#).....3623

El señor [Fernández Martínez](#).....3624

El señor [Guillamón Álvarez](#).....3625

El señor [Rivera Barrachina](#) interviene en su turno final.....3626

Se levanta la sesión a las 19 horas y 30 minutos.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Buenas tardes.

Vamos a dar inicio a la sesión de la tarde.

Se ha propuesto hacer la lectura de una [declaración institucional con motivo del Día Internacional contra la Violencia de Género](#). Para hacer esta modificación del orden del día, se propone la votación por asentimiento del Pleno. ¿Estamos todos de acuerdo y todas? Muy bien, muchas gracias.

Entonces procede a la lectura el secretario primero.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ (SECRETARIO PRIMERO):

Presidenta, señorías:

“Por todas las mujeres, por las que salieron de su situación de maltrato y por las que no, todos los 25 de noviembre celebramos el Día Internacional contra la Violencia de Género. Recordamos a las mujeres que fueron asesinadas y alzamos la voz para que nos escuchen las que se encuentran inmersas en la espiral del maltrato y buscan la ayuda que necesitan.

Alzamos la voz para decir que la violencia de género está muy lejos de solucionarse; que tenemos que luchar contra el silencio que en muchas ocasiones las rodea desde el ámbito privado, pero también desde las Administraciones, y que las mujeres que se encuentran en situación de maltrato necesitan nuestra ayuda y también seguridad, la seguridad de que vamos a estar con ellas para ayudarlas a rehacer sus vidas, la seguridad de que ni están ni van a estar solas.

Alzamos la voz para decirles que no podemos permitir que se recorte ni un solo euro en esfuerzos contra esa lacra porque ello supone menos atención, menos sensibilización, menos prevención y, por tanto, más mujeres que no puedan salir de la violencia.

Alzamos la voz para decir que, a pesar de lo avanzado, aún no es suficiente. Que mientras siga habiendo víctimas, tenemos la obligación de seguir peleando para darles el amparo y la asistencia que precisan, pero también para decir que debemos empezar a atajar de raíz un problema que no puede ser resuelto más que desde la educación en igualdad para los niños y niñas desde la más temprana edad. La educación y la formación son el mejor instrumento para combatir la violencia de género porque nos iguala a todos y todas en el trato y nos hace asimilar los principios de la igualdad.

Cuarenta y dos mujeres han sido asesinadas en lo que va de año en nuestro país. Desde enero de 2003 hasta octubre de 2016, más de ochocientas mujeres han muerto en España víctimas de la violencia machista. El 75 % de las víctimas no ha presentado denuncia, sin embargo el número de mujeres víctimas sigue creciendo, un 8,8 % más que en el segundo trimestre de 2015.

Los datos demuestran que no podemos bajar la guardia ni un segundo. Hay que seguir reforzando y mejorando la respuesta frente a la violencia machista, hay que sensibilizar, dedicar más presupuesto y más esfuerzos a las políticas de prevención.

Hace pocos días asistimos a un hecho casi insólito en nuestro país: la unanimidad de todos los partidos políticos con representación en el Congreso de los Diputados para impulsar un pacto de Estado contra la violencia de género. Aprovechemos este hito para hacer de la lucha contra la violencia machista una bandera que nos dignifique como sociedad. Avancemos todas y todos juntos, empezando por reconocer que es necesario revisar, actualizar y dotar de presupuesto las políticas y las acciones públicas para evitar que la violencia de género se siga produciendo.

Conscientes de todo ello, los diputados y diputadas de la Asamblea Regional de Murcia declaramos que asumimos el compromiso de intensificar la tarea de trabajar por la igualdad real y efectiva, para la erradicación de todo tipo de violencias contra las mujeres, la dirigida contra una persona a causa de su sexo, identidad sexual o expresión de género, la agresión sexual y el acoso sexual, la trata de mujeres, la esclavitud y otras prácticas contrarias a los derechos humanos, como los matrimonios forzados, la mutilación genital femenina y los denominados delitos de honor, formas todas ellas de violencia, que causan a las víctimas daños físicos, sexuales, emocionales o psicológicos, perjuicios económicos y cualesquiera otra que suponga la discriminación y la violación de los derechos y las libertades fundamentales de la víctima.

Se lo debemos a ellas, a las que ya no están.
Se lo debemos a nuestra sociedad”. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Sesión informativa en pleno para comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras sobre situación del transporte público en la Región de Murcia, a petición propia; sobre registro policial el 9 de noviembre de 2016 en su consejería, formulada por el Grupo Parlamentario Podemos; y sobre alcance y efectos de la intervención judicial en presuntas irregularidades relativas a certificados de aptitud profesional en materia de transporte, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la intervención, tiene la palabra el señor consejero de Fomento e Infraestructuras, señor Rivera Barrachina.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

En primer lugar, quiero pedir disculpas a la Cámara por no poder acudir a la sesión plenaria que tuvo lugar el pasado jueves día 10, cuando estaba prevista inicialmente mi comparecencia.

Como saben, otros asuntos ocupaban mi atención en Bruselas, en concreto estaba en un congreso sobre el Corredor Mediterráneo, el FERRMED, que estaba prevista con bastante anterioridad y me fue absolutamente imposible acudir a esta convocatoria. Saben que es una infraestructura absolutamente estratégica para la Región de Murcia y en general para el desarrollo de nuestro país, y era fundamental que estuviera la Región de Murcia representada en aquella reunión defendiendo esta infraestructura.

Dicho esto, mi motivo de la comparecencia de esta tarde es doble: se ha combinado una petición de comparecencia a solicitud de este consejero para hablar sobre el transporte público en general, centrándolo fundamentalmente en el de viajeros, con dos preguntas relacionadas con una intervención que tuvo lugar, como ustedes conocen, a través de los medios de comunicación. Me voy a centrar fundamentalmente en la primera parte en la comparecencia que se refiere a la situación del transporte, y posteriormente trataré de arrojar algo de luz sobre esta investigación que, como saben ustedes, se encuentra iniciada en su fase embrionaria y bajo secreto de sumario. Por lo tanto, estamos bastante condicionados por el estado actual de la investigación para dar demasiados datos.

Dicho esto, la Región de Murcia, empezando, como decía, por la situación del transporte público en la región, se caracteriza por acoger una elevada movilidad, por encima de los estándares estadísticos que en principio le podrían corresponder por su población y por la superficie de su territorio. La región ha experimentado en los últimos tiempos un extraordinario crecimiento de su población, especialmente notable desde el año 2000, que ha supuesto sumar 400.000 nuevos murcianos fruto del desarrollo de nuestros municipios.

Hablar de crecimiento es hablar de implantación de nuevos servicios educativos y sanitarios. Igualmente de más infraestructuras, pero sobre todo de nuevas necesidades y más ciudadanos que precisan de un transporte público para llegar a esos servicios.

Y las previsiones es que seguiremos creciendo gracias a la puesta en marcha de infraestructuras estratégicas para las comunicaciones de nuestra región, como la futura llegada del AVE a Murcia, Cartagena y Lorca, así como la puesta en funcionamiento del aeropuerto internacional de la Región de Murcia.

Para mantener la sociedad del bienestar, es necesario disponer de unos buenos servicios de transporte público, sus señorías lo saben muy bien. El transporte público es para el Gobierno del presidente Pedro Antonio Sánchez una prioridad, lo concibe como uno de los servicios públicos esenciales que prestamos las Administraciones a los ciudadanos. El transporte público, señorías, es un motor económico, social, y una base del estado del bienestar. Pero va más allá, va más allá, es un instrumento de cohesión social y vertebración territorial y que marca, sin duda alguna, la relación económica en la Región de Murcia.

Muchas personas (trabajadores, niños, estudiantes universitarios, personas mayores, personas con discapacidad, familias) dependen de los sistemas de transporte colectivo para su movilidad dia-

ria, para algo tan fundamental y necesario como por ejemplo llegar a los colegios, universidades y centros sanitarios. Cada día los tenemos presentes en nuestra gestión y por ellos hacemos todos los esfuerzos necesarios para que tengan una mayor oferta en materia de transporte.

Pero también el transporte público es un instrumento imprescindible para el desarrollo de nuestra economía, ya que permite a diario a miles de trabajadores acudir a sus puestos de trabajo y permite también que nuestros visitantes se desplacen a los distintos lugares de interés turístico a lo largo y ancho de nuestra región.

Nuestra red regional de transporte público está compuesta por treinta y dos concesiones de autobús y un total de 187 líneas de autobús que acercan a diario a personas a sus distintos destinos. Más de 27 millones anuales de viajeros utilizan el transporte público en nuestra región, de los cuales 15 millones lo utilizan para desplazarse a otros municipios gracias al transporte interurbano, 7,5 lo utilizan como usuarios de transporte urbano en su ciudad en su vida diaria y otros 4,5 millones optan por el uso de otro medio de transporte que es el tranvía. A ellos hay que añadir los usuarios de las 12 líneas de carácter interregional que durante su recorrido atraviesan en algún momento nuestra región.

También tenemos que tener en cuenta, señorías, los titulares de las casi 800 licencias de taxi que han otorgado nuestros ayuntamientos. Aprovechando que hablo de este sector (creo que es el foro adecuado), permítanme que haga una pequeña referencia también a este servicio de transporte público: esta Cámara aprobó en diciembre del año 2014 una nueva Ley del Taxi, una norma que nació del consenso del sector y que ha sido muy bien acogida por profesionales, Administraciones y, lo que es más importante, usuarios de este servicio, porque disponen así, disponemos todos así de un marco normativo serio, riguroso y transparente para que se pueda desarrollar la actividad de manera ordenada y segura.

La ley vino a cubrir un marco legal inexistente en nuestra región, y lo hizo con medidas innovadoras para evitar el intrusismo y las malas prácticas, otorgando mayor seguridad jurídica a usuarios y profesionales del sector; también fomentando los taxis adaptados a personas con discapacidad, un hecho fundamental en las políticas sociales que marcan la acción de este Gobierno; pero también se elevaron de manera significativa los estándares de calidad del servicio público para poder transformarlo en un servicio moderno, que además pueda ser una imagen fiel y moderna de nuestra región. No podemos olvidar que este servicio es en muchísimas ocasiones la puerta de entrada de muchos de los visitantes y turistas que acuden a nuestra tierra, y debemos de presentar nuestra mejor carta de bienvenida.

El Gobierno regional apoya de forma inequívoca al sector del taxi. Prueba de ello es que en nuestra propuesta de presupuesto para el año 2016 se incluía una partida presupuestaria para apoyar económicamente a este sector, fundamentalmente a la adaptación tecnológica de la que he hablado antes, recogida en la nueva ley. ¿Para qué? Para la compra de carteles luminosos, tarjeteros, taxímetros e impresoras. Pero la partida fue lamentablemente eliminada en el debate parlamentario. En cualquier caso, nuestra idea es volver a introducir dichas ayudas en el presupuesto regional del próximo año, y si la situación lo permite y trabajamos en ello, incluso aumentarla. Entendemos que es un sector que merece el apoyo del Gobierno regional.

El autobús y el taxi forman parte del abanico multimodal de servicios de transporte público en nuestra región y nos sitúa como la quinta mejor región de España en cuanto a la dotación de transporte público por extensión territorial y la sexta si atendemos al criterio del kilómetro por habitante.

Según la estadística mensual de transporte de viajeros que ha publicado la semana pasada el INE, los autobuses urbanos de la Región de Murcia han incrementado en los primeros meses del año 2016 un 2,6 % su número de viajeros sobre el mismo período del año anterior. Esta es, sin duda alguna, una buena muestra política del fomento del transporte público con la cual este Gobierno está comprometido y a la cual están contribuyendo actuaciones como los recientes incrementos de servicios de líneas deficitarias, como la línea 78 de la Costera Sur, la 30 de Zeneta o la 52 de Altorreal, de las cuales hablaré más adelante.

Para el Gobierno regional el transporte público no es un servicio público más a disposición de los ciudadanos, sino que constituye una verdadera herramienta de política social, ya que recordemos que hay muchos usuarios que no disponen de otro medio para garantizar su movilidad.

Tan solo hay que ver el ejemplo en zonas de pedanías y en el área metropolitana de la ciudad de Murcia, donde reside el 60 % de la población total de la ciudad, cerca de 270.000 habitantes, y donde estamos financiando un tercio del coste real de ese billete. En esta amplia zona territorial el Gobierno regional destina 4,4 millones anuales para que los ciudadanos tengan un transporte público más accesible, eficiente y económico. Con esta aportación el Gobierno regional ahorra al ciudadano un 40 % en el precio del billete ordinario de autobús, pasando de pagar 1,75 euros a 1,05. Así, un viajero habitual del autobús que realice una media mensual de cuarenta viajes, en lugar de pagar 70 euros (que sería el coste efectivo real), abona 42, lo que supone un importante ahorro de 28 euros mensuales. Esto ayuda mucho a las economías familiares, como ustedes pueden imaginar.

Es un ejemplo de nuestras políticas de ahorro en el precio del billete del autobús, porque creemos que el dinero debe de estar en el bolsillo del ciudadano y porque es una buena manera de apostar por el transporte público, señorías, con precios de billetes más competitivos y asequibles para los ciudadanos, porque queremos que todos puedan hacer uso de este medio de transporte en su vida diaria, reduciendo el uso del vehículo privado.

Con esta misma finalidad se aprobó en marzo de 2015 una ley regional, de las más modernas de España, que asume los principios de la política común de transportes de la Unión Europea, y cuyo fin es regular y coordinar los transportes públicos colectivos de viajeros de ámbito y competencia urbana, municipal, supramunicipal, e incrementar la cooperación de los distintos operadores para lograr la máxima eficacia del sistema de transporte.

También se han aportado nuevas herramientas a ayuntamientos y a la Comunidad Autónoma para adecuar la oferta de transporte público a las necesidades reales de los ciudadanos, creando figuras imaginativas, como el transporte a demanda. Hemos promovido, hemos puesto en marcha en la región este sistema porque permite acceder al transporte público a los núcleos de población con baja intensidad demográfica y tramos con dificultades de acceso que no cuentan con un servicio regular de viajeros. El transporte se realiza, por tanto, con una planificación de al menos un día antes del viaje y en función de la demanda del servicio por parte de los ciudadanos. Es una solución sostenible que permite atender una demanda de movilidad de bajo volumen y a costes razonables, y con un servicio flexible tanto en número como en horario de expediciones. En la región tenemos dos experiencias de transporte en esta línea, el transporte llamado a demanda, puestas en marcha, que comunican los municipios de Los Alcázares y Torre Pacheco hasta el Hospital de los Arcos. El objetivo es hacer, por tanto, un transporte más eficiente, más sostenible y que atienda a las necesidades reales de la población.

Tenemos la responsabilidad, desde los ayuntamientos y desde el Gobierno regional, de fomentar el transporte público entre los ciudadanos. Con este objetivo, el Gobierno regional, junto al Ayuntamiento de Murcia, implantó el bono tricolor en el área metropolitana de Murcia, para combinar el uso de los autobuses urbanos, los interurbanos y también el tranvía. Su primer año de vigencia ha sido muy bien acogido por los usuarios, tal y como demuestran los más de ocho millones de viajeros que utilizaron este servicio.

Otra muestra clara del apoyo del Gobierno regional al transporte público lo encontramos, como decía antes, en los presupuestos, que este año contaron con una dotación sin precedentes en la historia de esta región, con 7,4 millones, es decir, un 38 % más con respecto al año 2015. Por primera vez se incluía una subvención de 498.000 euros para el fenómeno del transporte público en la concesión que presta servicio a la Vega Alta del Segura y una gran parte del Mar Menor. En el primer caso, pensemos que se está atendiendo a municipios como Blanca, Ricote, Ulea, Abarán y Archena, y en el Mar Menor: San Pedro, Torre Pacheco y Fuente Álamo.

Estas partidas fueron objeto de enmiendas parlamentarias durante la tramitación del presupuesto, pero gracias a la negociación posterior entre los grupos políticos se solventó y se ha logrado mantener. Confío que en el futuro presupuesto, gracias al esfuerzo solidario de todos, podamos asegurar las necesidades económicas del transporte público.

Esta materia es, y va a seguir siendo, una prioridad para el Gobierno regional, ya que se trata de partidas de gasto 100 % social. Su carácter social lo ponemos de manifiesto también prestando atención a los colectivos más vulnerables. En 2015 el Gobierno regional concedió subvenciones por valor de 20.000 euros para que 180 personas del ámbito de la discapacidad intelectual se beneficiaran de

ayudas al uso del transporte público de viajeros, para acudir a los programas de inserción e integración laboral, formación y autonomía personal. Estas ayudas atienden tanto a las personas con esta discapacidad intelectual como a las personas, los profesionales, que los acompañan a estos centros a los que acuden habitualmente para intentar conseguir esa integración social real y efectiva tan importante. Las personas con discapacidad, sus familias y su entorno se merecen que se les proporcione toda la ayuda posible para poder disfrutar de una igualdad de oportunidades, como decía antes, real y efectiva.

El sábado 19 de noviembre se publicaron las bases para la nueva convocatoria de ayudas, que ya les adelanto se va a incrementar en un 25 % con respecto a la cifra del año pasado, porque este Gobierno cree que estas ayudas son necesarias, son ayudas buenas que ayudan a la gente, y procuraremos aumentarlas en el futuro. Las bases de esta convocatoria han nacido del diálogo y del consenso con el sector, gracias al cual se han ajustado algunos requisitos de las ayudas que previamente habíamos estado concediendo para facilitar que más asociaciones puedan ser beneficiarias de las ayudas.

En relación a esto, me gustaría resaltar el importante papel que realiza el Gobierno regional para adaptar los vehículos de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física o con movilidad reducida. Cualquier persona de las que estamos aquí podremos estar en cualquier momento necesitados de contar con un vehículo adaptado, de ahí la importancia de que seamos especialmente sensibles con las personas con algún tipo de discapacidad; este Gobierno lo es. De hecho, les recuerdo que hemos elaborado con todo el sector de la discapacidad la ley de accesibilidad universal, que esperamos que pronto pueda ser debatida y aprobada en esta Cámara en beneficio de las personas en situación de especial vulnerabilidad.

Este trabajo de adaptación de los autobuses a las necesidades de las personas de movilidad reducida se está consiguiendo gracias a los contratos programa para la modernización de la flota, de los cuales hablaré también más tarde.

Igualmente es necesario resaltar la inversión que realizó el Gobierno regional por valor de 30.000 euros el año pasado con la adaptación de los taxis, conocidos popularmente como eurotaxi. Con esta subvención seis vehículos adaptaron sus características para convertirse en taxis accesibles para todos. Les puedo adelantar que es intención de esta Consejería repetir este proceso este año. Insisto, un compromiso más del Gobierno regional para ayudar a las personas con discapacidad.

Sin duda hay más colectivos que necesitan de nuestro apoyo, como el universitario. Y quiero centrarme en este colectivo y destacarlo especialmente. El Gobierno regional subvenciona, con ratios superiores en algunos casos al 70 %, el transporte público universitario con un unibono, que tiene un coste de apenas 20 euros, que permite a los universitarios de los municipios de Murcia y Cartagena hacer un número ilimitado de viajes. Esta subvención la representan 401.000 euros para Murcia y Cartagena. Se trata de una clarísima política de fomento al transporte público, que año tras año tiene mayor aceptación entre el alumnado, y que es modelo a seguir por todas las Administraciones.

El unibono en Murcia es un éxito, un éxito año tras año. Más de 6500 alumnos de las universidades públicas y privadas ubicadas en la ciudad adquirieron la tarjeta en el 2015, año en el que se realizaron 890.000 viajes. Además este año, en el 2016, un total de 1500 nuevos usuarios cuentan con el unibono universitario en Cartagena, frente a las 1401 personas que lo disfrutaron el año pasado, 2015, lo que supone un incremento del 7,7 % de los beneficiarios. Los alumnos han realizado un total de 87.000 trayectos entre enero y septiembre de este año, lo que supone también igualmente, como en el caso anterior, un aumento cercano al 7 % del número de viajes con respecto al mismo periodo del año anterior. Durante el año pasado se realizaron 123.000 viajes.

Además, se está llevando un proceso, y en íntima conexión con las medidas anteriores, de modernización de las flotas de autobuses. Ya se han realizado la renovación de siete concesiones a través de los contratos programa, que garantizan que autobuses más modernos, cómodos, seguros, ecológicos y adaptados a personas de movilidad reducida, en concreto para las concesiones de Puerto Lumbreras-Cartagena, Murcia-Águilas, Galifa-Cartagena, Cartagena-Murcia, Yecla-Murcia, Murcia-Pinoso y Murcia-Caravaca. Estas revisiones comprueban que las empresas concesionarias han cumplido con la requerida mejora de la flota de autobuses aportando vehículos más modernos, mejor equipados tecnológicamente, más adaptados a las personas con movilidad reducida e, igualmente,

más respetuosos con el medio ambiente.

La política de mejora de la flota se realiza además sin contraprestación económica a las empresas por parte de la Administración, mejoran su flota sin contraprestación económica para la Administración, siendo el incentivo la ampliación de los plazos de la concesión. Este es un modelo que están tomando como ejemplo en otras comunidades autónomas para implementarlo. Estamos actualmente trabajando para renovar otras veinticinco concesiones que se encuentran en el proceso de auditoría del servicio, necesario para la renovación de las mismas.

Nuestra intención también es avanzar en la modernización, como decía antes, del sector del taxi con la implantación de vehículos eléctricos y el llamado ecotaxi.

De igual manera, consideramos que se ha de trabajar en adaptar el conjunto del transporte público a la nueva era de las tecnologías de la información en la que nos movemos, en un marco que sea atractivo y económico para los usuarios y respetuosos también con los profesionales del sector.

El transporte público de todos y el transporte público para todos. En eso estamos trabajando desde el Gobierno regional, con ayudas para garantizar el mantenimiento de las líneas de débil tráfico. En este sentido, les anuncio que el Gobierno regional ya ha firmado por primera vez la orden de subvención, por importe de 500.000 euros, para garantizar el mantenimiento de diecisiete líneas de débil tráfico con menos de 100.000 pasajeros anuales. Estas líneas están situadas en las comarcas del Noroeste, Altiplano y Guadalentín, que prestan servicio en zonas de escasa población, geográficamente aisladas en algunos casos y de acceso difícil, pero cuyos habitantes son igual de murcianos que cualquier otro y, por lo tanto, con los mismos derechos.

En esta misma línea de actuación, el Gobierno regional apuesta por retomar las líneas que disminuyeron sus servicios con motivo de los primeros años de la crisis. Así, en concreto, por un lado, podemos hablar de la línea Costera Sur, en la que el Gobierno regional y el Ayuntamiento de Murcia han escuchado las peticiones de los vecinos y hemos respondido de forma absolutamente contundente, se ha recuperado parte de los servicios que tuvieron que suprimirse en el año 2012 por las conocidas dificultades económicas y presupuestarias de aquel momento, de los peores momentos de la crisis, en las líneas 78 y 30, con un presupuesto anual de 350.000 euros que serán financiados por la Comunidad y por el Ayuntamiento.

Desde el pasado mes de octubre las líneas 30 y 78 de Autobuses LAT ven ampliado su servicio, lo que supone un refuerzo a las mismas. De esta manera 100.000 vecinos de la zona que residen en estos núcleos podrán beneficiarse de una mejor frecuencia de autobuses. La línea 78, que une Beniján, El Palmar, la Arrixaca, Alcantarilla y los campus universitarios de la Universidad de Murcia y la UCAM, una línea de titularidad autonómica, aumenta el número de frecuencia de los autobuses, así como de vehículos y conductores para la prestación del servicio. Por su parte, la línea 30 dobla las frecuencias entre sus recorridos entre Murcia y Zeneta, es decir, comunica toda la zona de la Costera Sur de Murcia con el centro, permitiendo desde luego la movilidad de los ciudadanos, cerca de 100.000 ciudadanos que viven en la zona.

Igualmente, lo habrán leído recientemente en medios de comunicación, vamos a trabajar en la implantación de nuevos servicios en la línea de Murcia-Altoreál. El Gobierno regional sigue escuchando a los vecinos, en este caso tiene previsto poner en marcha en los próximos días un servicio de transporte público de autobús entre Altoreál y la ciudad de Murcia, con un total de seis expediciones diarias, de lunes a sábado, para cubrir los horarios de mayor demanda de este medio de transporte para sus más de 10.000 habitantes. El trayecto de autobús tendría como punto de cabecera el final de la línea de la plaza Circular y la avenida del Reino de Murcia en Altoreál, y sus expediciones saldrían a primera hora, a medio día y por la tarde. Lo más importante no es cuándo salen, lo más importante es que se ha escuchado a los vecinos, que han sido quienes han dicho cuáles eran las frecuencias y cuáles eran los horarios que deseaban. Un Gobierno, por tanto, que escucha las demandas de los vecinos y pone en marcha soluciones concretas y reales que atiendan sus necesidades.

Y esto, como decía antes, la parte correspondiente a la petición de intervención que hizo este consejero para hablar del transporte público, habida cuenta de que se ha combinado el periodo de intervención con las preguntas efectuadas por el Grupo Socialista y Podemos respecto de la intervención judicial en la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, utilizo esta primera fase de mi intervención para relatarles de manera muy sucinta la situación cómo está a día de hoy, de manera

sucinta, pero clara y contundente. Y digo sucinta, como he dicho al principio, porque nos encontramos en una fase embrionaria de una investigación judicial, que no tengo que recordarles que se encuentra bajo secreto de sumario.

El pasado 9 de noviembre se llevaron a cabo actuaciones por parte de la Policía Nacional en la sede de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia con motivo de unas diligencias judiciales que están todavía abiertas y, como he dicho antes, bajo secreto de sumario, que derivaron en la detención del jefe de sección de Capacitación Profesional de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos a primera hora de la mañana y en el posterior registro de las dependencias de la citada sección, acompañados incluso los miembros de la comisión judicial por el funcionario. Los agentes permanecieron en el inmueble durante varias horas, hasta el mediodía, pasadas las tres y media, y se llevaron la documentación y el equipo informático pertinente para poner este material a disposición del juez que investiga o instruye la causa.

La Consejería de Fomento se puso inmediatamente a disposición de la justicia y prestando, como no puede ser de otra manera, la más absoluta colaboración y cooperación.

Tan pronto como tuvimos conocimiento de los hechos, ordené que se abriera una investigación interna y paralela a la instrucción penal. En virtud de ello, se procede de inmediato: en primer lugar, a solicitar a la Secretaría de Gobierno del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia informe de la situación procesal del citado funcionario a los efectos de proceder a la declaración de su situación administrativa que correspondiera; igualmente, a solicitar a la Dirección General de Función Pública de la Comunidad Autónoma que la Intervención de la Inspección General de Servicios iniciara con urgencia una investigación interna con el objetivo de determinar el alcance y consecuencias de la situación. Asimismo, se está trabajando en la revisión de los procedimientos internos de concesión de los distintos títulos, al objeto de mejorarlos y depurar los procedimientos, implementando aquellas medidas que nos permitan dotar de mayores garantías al proceso.

Por otro lado, como tuve ocasión de decir el otro día, el Gobierno regional se personará en las diligencias judiciales -que les recuerdo de nuevo que se encuentran declaradas secretas- al objeto de conocer el detalle exacto de los hechos que están siendo investigados, no solo en términos generales sino en términos concretos y precisos, y poder así, como es natural, actuar en consecuencia, actuar sobre hechos reales, sobre informaciones concretas, sobre investigaciones detalladas, y no sobre elucubraciones y suposiciones, y publicaciones de información que carecen en este momento del suficiente rigor y la suficiente contundencia para proceder.

Nuestro empeño es seguir trabajando con normalidad, no obstaculizando la debida atención pública a las demandas y necesidades de los transportistas, que requieren de los certificados de capacitación, sin perjuicio de las inspecciones que se lleven a cabo fruto de la investigación penal y la administrativa.

Debemos ser responsables, señorías, debemos ser responsables, y cuidar las declaraciones que hacemos porque tenemos que trasladar tranquilidad al sector y evitar transmitir las sensaciones e interpretaciones de una situación que puede hacer mucho daño, mucho daño, por supuesto, a la opinión pública pero muy especialmente al sector del transporte de la Región de Murcia. El sector del transporte en la Región de Murcia es un sector profesional y muy avanzado, y es uno de los sectores estratégicos de la economía de la Región de Murcia. Así que, por favor, todos queremos descubrir la verdad, todos queremos resolver la situación, pero seamos responsables con lo que decimos, cómo lo decimos y dónde lo decimos, porque se puede hacer mucho daño a un sector vital para la economía de nuestra región, un sector, como he dicho antes, con una profesionalidad y una solvencia absolutamente acreditadas, y que cuenta con todo el apoyo del Gobierno regional.

Igualmente, quiero terminar diciendo que, por el hecho de que alguna persona muy concreta y determinada pudiera haber cometido -y siempre presuntamente, como es natural- alguna irregularidad, no se puede poner en tela de juicio el trabajo del equipo de la Consejería, ni de sus cargos directivos, ni mucho menos, insisto, ni mucho menos (que para mí son los más importantes) los funcionarios que desempeñan su trabajo allí con total honestidad, responsabilidad y absoluta diligencia.

Pensemos también cuando hablamos de cierta manera sobre ciertas cosas que se puede hacer mucho daño también a la credibilidad de la Administración, que es regional y que es de todos los mur-

cianos.

Nada más y muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Rivera.

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

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Buenas tardes, señorías.

Señor presidente, consejero, buenas tardes.

Comparece a petición propia para hablarnos del transporte público y ciertamente en una comparación en la que se ha también añadido esa intervención de la que usted hablaba, y, bueno, me hago cargo de que es más difícil sustanciar en el tiempo que tenemos ambas cuestiones, pero yo también me centraré inicialmente en la que tenía que ver con su análisis o la petición sobre la situación del transporte público en la Región de Murcia.

Hablar de la situación del transporte público en la Región de Murcia para mí es algo bastante recurrente desde hace ya cinco años, y hablar del transporte público en la Región de Murcia es hablar mucho, es hablar mucho porque el transporte público en la Región de Murcia no es capaz de solucionar las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas como servicio público esencial -usted lo ha dicho antes- para la ciudadanía.

Para nosotros, el servicio público de transporte (ahorraré mucho la teoría) desde luego lo que sí pretende garantizar es la igualdad de oportunidades. Tanto en esta época difícil económica como en cualquier otra época, el transporte público es una necesidad vital para la ciudadanía. Es la alternativa más ecológica y solidaria, y además, sin ningún tipo de duda, tenemos que cambiar la tendencia sobre lo que nos dicen las encuestas tristemente en la Región de Murcia. Los ciudadanos, los pasajeros, las personas que son usuarias del transporte público no son usuarios voluntarios, son rehenes de una necesidad, y es la de desplazamiento para sus estudios, para el trabajo, para cualquier cuestión.

Esa movilidad no se garantiza en la Región de Murcia y los datos a veces son muy fríos, las encuestas del INE han ido oscilando (lo sabe el señor consejero), en algunas ocasiones nos han dado un aumento, en otras ocasiones nos han dado un descenso. Hacía usted referencia a la última encuesta del INE, en la última encuesta del INE estamos 6,3 puntos por debajo del crecimiento nacional en transporte urbano por autobús, somos la cuarta por la cola en todo el país.

No tenemos demasiados datos porque hay otra cosa que tampoco se hace en la Región de Murcia, y es evaluar, por lo menos, nosotros no tenemos acceso a ningún portal público que evalúe la satisfacción de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia, nadie nos ha mostrado nunca una evaluación de esa cuestión, nos parece importante.

Y, desde luego, siempre hemos dicho lo mismo, la red de transporte regional de la que usted habla, consejero, como tal no existe. Hay transporte público, sí, hay transporte público en autobús, hay transporte público en tranvía, hay transporte público en ferrocarril, al que usted no ha hecho ni una sola mención en su intervención. Sin duda, la red de transporte público deberíamos entender que debería, en fin, compendiar todos esos modos de transporte en una red en la que, efectivamente, se pudieran combinar, no eso de que los ciudadanos mejor que tengan el dinero en el bolsillo, no, depende de qué ciudadanos, hay ciudadanos que tendrán dinero en el bolsillo y otros que no tienen, hay algunos que podrán hacer un gasto en transporte público y otros no, hay que diferenciar. El transporte público tiene que ser para todos.

Y yo le digo, le insisto, se lo he dicho a todos sus antecesores, que en la Región de Murcia nosotros echamos de menos planificación y coordinación. Ya no le voy a hablar de precios, que también, planificación y coordinación, intermodalidad, un plan de transporte. Hacía usted referencia a la Ley de Transporte de 2015 y, efectivamente, se aprobó en la Cámara. La enmienda que introdujo el Plan Director de Transporte la presentó el Grupo Parlamentario Socialista; hoy tenemos, hoy tiene el Go-

bierno un instrumento para coordinar, para dirigir el transporte en la región porque este grupo planteó una enmienda que fue aceptada, y así lo agradecemos en su momento. Sin duda es necesario ese instrumento, no tenemos -y esto es un error de base- durante tantos años de Gobierno del Partido Popular un plan para saber cómo y de qué manera podemos optimizar el gasto público que se efectúa en esta Comunidad Autónoma en materia de transporte público. Yo no voy a negar que se gasta millones de euros en transporte público, lo que sí voy a poner en cuestión es que ese gasto sea eficiente, es que ese gasto esté, digamos, yendo directamente a las necesidades de ciudadanas y ciudadanos de las principales ciudades y de pequeños municipios a los que alguno se ha hecho referencia y que me consta que hoy no tienen algunas líneas de transportes por los recortes, estamos evitando que algunos municipios estén suficientemente conectados.

Planificación y coordinación, señor consejero, lo hemos echado siempre en falta y lo seguimos echando en falta ahora, porque los aspectos que el transporte abarca, al margen del aspecto ciudadano, son aspectos económicos, lo ha dicho usted, es verdad, es un sector importante, pero en el que hay que tener en cuenta el aspecto económico individual, el de la ciudadanía y el de las empresas; un aspecto medioambiental, sin ningún tipo de duda cuando tenemos un transporte público en condiciones, eficiente, estamos contaminando menos, estamos vaciando nuestras ciudades de tráfico, haciendo más fácil la vida a los ciudadanos. Pero para eso necesitamos tener... cualquier Gobierno tiene que tener la voluntad de apostar por esa optimización, por esa coordinación y esa planificación.

No ha hecho usted ninguna referencia, le decía, al transporte de ferrocarril. Señor consejero, ¿cómo es posible que en esta ciudad no haya una línea de cercanías que una Cartagena y Murcia? Una línea de cercanías, no digo que no haya trenes que unan Cartagena y Murcia, ¿acaso una ciudad como Cartagena y la ciudad de Murcia, por habitantes desde luego las dos principales, y que unen aspectos económicos, sociales y familiares, no merecen que desde hace años no haya una línea de cercanías? ¿Y la línea de cercanías que tenemos entre Alicante y Lorca a usted le parece que es digna de la cantidad de viajeros que tiene y los trenes que Renfe tiene en este momento en la Región de Murcia? Mire, no voy a hablar del AVE porque no hay tiempo. Me ceñiré al transporte público, que parece más humano. No ha hecho usted ninguna referencia a esta cuestión, y yo creo que ya es un problema de concepto. Si es que el transporte público es eso también.

Ha hecho usted referencia al taxi. Mire, es la segunda vez que escucho lo del taxi. Yo me reuní con los representantes del sector del taxi y me pidieron ayuda por la cuestión presupuestaria, y el Grupo Parlamentario Socialista no hubiera tenido nunca ningún problema en aceptar la enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Popular para incrementar en 100.000 euros el presupuesto para el sector del taxi, pero esa enmienda no fue admitida a trámite porque se hizo mal. Si no se pudo debatir ni se pudo aprobar fue... mire, yo no voy a poner, tenemos derecho a todos a equivocarnos, pero la enmienda del Grupo Parlamentario Popular no fue admitida a trámite, la tengo aquí. Por tanto, vamos a ser rigurosos, hubo errores, no le digo yo que no, pero esto fue un error y no fue nuestro, 100.000 euros, hubiéramos votado a favor, votaremos a favor, si así es, de cualquier ayuda económica que se plantee para el sector del taxi porque nos parece también importante.

Y ha hecho usted referencia a algunas inversiones que se han hecho, algunas inversiones que se han hecho y que las utiliza como un ejemplo: 20.000 euros para ayudar a personas o colectivos discapacitados, 20.000 euros. Bien, poco pero bien. 30.000 euros para el euro-taxi, 5 taxis. Le agradezco algunos datos que nadie me dio nunca, 800 licencias de taxi en la Región de Murcia, 5 euro-taxis.... Si yo creo que está bien, si yo creo que lo que implementa está bien, pero ¡sacar pecho! ¿800 taxis, cinco euro-taxis? Siete concesiones de autobús, transporte público en autobús, que se han adaptado -¡ojo, consejero!, le rectifico- en cumplimiento de la Ley de Transporte regional del año 2009, que dice que para estar en el sistema integrado de transporte hay que cumplir una serie de requisitos; entre ellos, la renovación de la flota. No nos están haciendo ningún favor, son unas concesiones que totalmente respetamos pero que tienen esa obligación, 7 de 32 concesiones que usted nos ha dado el dato hoy.

Y yo le pregunto, porque me surgen algunas preguntas que quizá esto debiera ser un debate monográfico más extenso, pero ¿qué ocurre con las concesiones que están fuera ya de la Ley del año 2009? Usted recuerda y lo sabe que la última prórroga que se concedió venció, según la ley, en di-

ciembre de 2015. Estamos analizando el año 2016 y todavía no hemos conocido ninguna resolución que nosotros conozcamos que determine cuál es la situación de legalidad de concesiones de transporte público que se están prestando hoy y que mucho nos tememos que no cumplen con la Ley de Transporte, entre otras razones porque muchas de ellas nos consta que no han renovado la flota. Por tanto, están en una situación en nuestra opinión en principio de ilegalidad, y que debe ser resuelta, consejero, debe ser resuelta. No estaremos nosotros diciendo que no haya que resolver el problema, nosotros siempre hemos propuesto, consejero, que la situación el transporte público en autobús, que debemos tener en cuenta a las empresas pero fundamentalmente tenemos que tener en cuenta a los ciudadanos, requiere partir de cero, consejero, requiere partir de cero. Y le digo más, usted ha hecho aquí una referencia a la Consejería y a los trabajadores de la Consejería, mire, yo creo que los trabajadores de la Consejería de Fomento lo que tienen es estrés de más, yo lo sé además, tienen mucho estrés, tienen mucho estrés y somos solidarios desde el Grupo Parlamentario Socialista con un montón de empleados públicos, a los que respetamos, y que tienen mucho estrés, porque aquello es complicado. Por tanto, señor consejero, mejor organización y coordinación, porque no hay ninguna.

El Plan Director, ustedes han licitado el estudio sobre el estudio. Yo creo que podíamos haber adelantado el tiempo, yo creo que esos magníficos técnicos que hay en la Consejería podían haber..., no encargado a una empresa privada que nos diga cómo tenemos que hacer el Plan Director de Transporte, yo creo que, corrijáme si yo estoy equivocado, pienso que la Consejería con su criterio político, con su criterio ciudadano, con su criterio territorial, el que ustedes tengan, podía haber adelantado trabajo y establecer el esquema del Plan Director de Transporte, para haber licitado, con la partida presupuestaria que se estableció en 500.000 euros, no digo cuánto, pero con la partida necesaria, para establecer cuál es la idea de transporte público que tiene el Gobierno regional, y qué idea de esquema, de transporte, de mapa de necesidades tiene el Gobierno. Una empresa privada va a decirnos lo que tenemos que hacer. Yo creo que esos objetivos los tiene que marcar el Gobierno, no me parece suficiente con el pliego de condiciones que se ha puesto en marcha. Pero, bueno, es una aportación constructiva, ya hemos andado un poco el camino, aunque son muchos años sin esa planificación que creemos que es necesaria. No tengo mucho más tiempo para analizar esto.

Respecto de la petición que le hicimos, respecto de la intervención judicial, yo me hago cargo que la intervención judicial, como usted bien dice, está bajo secreto y, por tanto, probablemente no hay ningún dato que nos permita saber exactamente cuál es su alcance, ni nosotros tenemos interés en más que esa intervención judicial pues tenga el mejor fruto posible y que se esclarezca la verdad en el procedimiento.

Pero sí que le pregunto, si es posible, conocemos que FROET denunció en el año 2014, me rectifica usted si no es así, pero he podido acceder en la página web de FROET, sobre posibles irregularidades en este tema, en la expedición de estos certificados, hablamos del año 2014, estamos en 2016, yo le pregunto, usted no estaba, pero no sé si usted es posible puede acceder a ¿qué hizo la Consejería al respecto?, ¿si se hizo algo?, ¿si se puso en marcha alguna actuación?, y le pregunto más, ¿si esa actuación ha sido la que ha derivado en esa actuación judicial?, cosa que yo entendería como válido.

Y en todo caso le diré, sus referencias al ataque a la Consejería, al sector... Bueno, desde luego, en nosotros no tendrá a un grupo parlamentario que vaya a denostar ni al sector, ni al transporte, al transporte público en la región en esta materia, ni tampoco a los trabajadores de la Consejería.

Pero, mire, señor consejero, lo que nosotros no tenemos la culpa es de que la Policía Nacional haya entrado en la Consejería, eso es una responsabilidad de quien sea. Y es evidente que somos la oposición y tenemos la obligación, si usted me lo permite, de consignar y pedir explicaciones sobre este tema, porque pueden haberse expedido certificados en esa materia que no hayan sido totalmente limpios, y estamos hablando de personas, de transportistas de mercancías, en algún caso de mercancías peligrosas.

Por tanto, a nosotros no nos interesa el procedimiento judicial hasta que alguien nos lo cuente, y si la Consejería se va a personar espero poder tener información; lo que nos interesa, de buena fe y lealtad institucional, es ¿qué ha hecho la Consejería desde el año 2014 que tuvo conocimiento de irregularidades? y, si es posible, ¿cuáles son los efectos que ha tenido sobre esos certificados de aptitud? que, como digo, nos preocupan, con todo el respeto al sector, y el responsable será quien sea, y si es ese funcionario, o quien sea, pues que pague en los tribunales, como debe ser.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor López Pagán.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señor presidente, señor consejero:

Señor consejero, creo que siempre hay que agradecer cuando un miembro del Consejo de Gobierno comparece ante este Parlamento a petición propia y sin duda tiene el agradecimiento de este grupo parlamentario. Pero dada nuestra responsabilidad como oposición y para ejercer con cierto rigor nuestra responsabilidad de ejercicio del control de gobierno, he de decirle, como le vengo sugiriendo a diferentes consejeros, que sería muy productivo para este tipo de comparecencias que pudiéramos disponer de algún documento previo sobre el objeto de la comparecencia, lo digo porque podemos justamente hacer una labor de control de gobierno con rigor.

Una vez dicho esto, vayamos un poco a lo que considero que es la cuestión importante objeto de la comparecencia, que es el anunciado Plan Director de Transportes.

La Ley 10/2015, de transporte urbano e interurbano, la Ley de transporte regional, ya llegó con retraso a esta Cámara, un retraso de casi diez años. Y me explico, en el preámbulo de la ley se hacía referencia a la sentencia del 96 del Tribunal Constitucional, donde se dejaba claro en esa sentencia del año 96 que la competencia plena y exclusiva era de la Comunidad Autónoma para regular los transportes de viajeros que no excedan en su recorrido el ámbito territorial de la Comunidad. Y se tardó casi diez años en aprobar la Ley regional de transporte; de hecho, se hizo casi en el límite de la última legislatura, casi diez años después de la sentencia del 96 del Constitucional.

Es una ironía leer en el preámbulo de la ley que “la laguna normativa provocada por dicha sentencia, que elimina incluso la aplicación automática de la legislación estatal como supletoria, deja a las Administraciones murcianas huérfanas de un marco adecuado para ejercer sus competencias”. Es decir, se reconoce que el transporte murciano ha estado huérfano de regulación, de planificación, casi diez años. Y lo que nos tememos es que esto continúa. Porque, efectivamente, se ha dicho, el problema del transporte urbano e interurbano en esta región es la ausencia de política, es la ausencia de planificación.

Bien, en esa Ley de transporte se establecía la redacción de un Plan Director de Transporte, artículo 22. Este Plan Director revivió gracias a una enmienda, efectivamente, a los presupuestos regionales de 2016 hecha por el Grupo Socialista. Y casi diez meses después de la aprobación de los presupuestos por fin se anuncia que se va a empezar, que se licita, para empezar los estudios que darán lugar al Plan Director de Transporte.

Y, claro, todo este tiempo perdido tiene sus consecuencias. Porque a esta demora de la que vengo hablando se le une que se va a tardar seis meses, así lo ha dicho en diferentes comparecencias, no sé si hoy, que se va a tardar seis meses para su redacción, más los meses que lleven los necesarios trámites de exposición pública, esto nos va a situar con facilidad en el 2018. Si tenemos en cuenta que todas las concesiones de las líneas de autobuses finalizan el 2 de diciembre de 2019, según la ley ya mencionada también de 2009, de modernización del sistema integrado de transporte, etcétera, concluiremos fácilmente que a las empresas concesionarias se les va a acabar la concesión sin que el Plan Director prácticamente entre en vigor. Este Plan Director, en definitiva, va a nacer con una corta vida de aplicación práctica.

En definitiva, señor consejero, la política de transporte hay que tomársela con mayor seriedad, debe haber política pública de transporte en esta región, que no la hay, debe haber planificación. Ha habido demasiada dejación por parte de sus predecesores. Desearía que usted hoy aquí iniciara una nueva etapa en la que efectivamente se cogiera con responsabilidad y fortaleza esta política, porque

las necesidades sociales de transporte público siguen siendo muchas. Hablemos de algunas de estas necesidades.

En primer lugar, las restricciones presupuestarias que a partir de 2008 sufrieron las líneas de autobuses de las pedanías de la huerta de Murcia. Por ejemplo, la línea 30, que se ha hecho referencia, ha hecho usted referencia a la línea 30 de Beniaján-Los Ramos, que se ha ampliado a Zeneta, pero se hace esta ampliación a Zeneta y continúan los mismos cuatro autobuses a los que se redujeron en 2009. El resultado: incumplimiento de horarios, conductores estresados, etcétera.

En segundo lugar, otra necesidad social, las líneas de débil tráfico. Son fundamentales estas líneas para la vertebración de los espacios rurales. Sin embargo, lo que nos encontramos es que los espacios rurales del Noroeste, del Altiplano y de otros puntos de la región siguen estando muy desatendidos desde el punto de vista de una política pública de transporte. Por ejemplo, esta misma mañana ha estado por aquí la alcaldesa de Moratalla nos comentaba que no existe ninguna línea de autobús que una las pedanías con el centro urbano o con el hospital de Moratalla, ninguna. Pero en el caso de Caravaca, exactamente igual, a excepción hecha de la línea de Cañada de la Cruz. De facto, esto excluye de la movilidad a la numerosa población anciana que vive en estas pedanías rurales.

Una solución a estudiar, ponemos encima de la mesa, hacer de los autobuses escolares un uso mixto y compatible entre su uso escolar y su uso para el resto de la población. Pongamos soluciones encima de la mesa también.

Las líneas de débil tráfico deben tener una atención prioritaria, pues garantizan el acceso a la movilidad de colectivos que están excluidos de la misma por razones diferentes, y además estructuran, vertebran el territorio rural.

Quizá usted ahora podría informarnos sobre cómo se han ejecutado las partidas presupuestarias destinadas a las líneas de débil tráfico de la Ley de Presupuestos de 2016. Creo que le he escuchado anunciar que se han ejecutado. Créame que he buscado esta información, pero no la he encontrado.

Otro problema que quisiera poner encima de la mesa. Hay líneas urbanas, conforme a la Ley del 2015, que hacen trayectorias interurbanas pero están insertadas como urbanas. En el caso de Murcia, la línea 44, que va a Alcantarilla, pero también presta servicio a Sangonera la Seca, La Ñora o El Puntal; la línea 36, que va a Santomera, pero también presta servicio a Monteagudo, El Esparragal; la 62, la 30, la que va a Beniel, y la 21, la que va a Ceutí y Lorquí, igualmente son líneas interurbanas que prestan servicio urbano. Son líneas que gestiona la Comunidad, pero hay que ponerse a trabajar ya para que estas líneas tengan un adecuado marco institucional regulador.

Y esto nos lleva a otro problema, la necesidad de una entidad supramunicipal del transporte, una entidad que coordine las líneas de autobuses de forma supramunicipal, cuando no regional. Porque existió una Entidad Pública del Transporte, que fue derogada el 1 de enero de 2013. Así, desde entonces carecemos de una institución reguladora del transporte interurbano que realice la necesaria labor de ordenación y coordinación.

La Ley regional de transporte estipula la creación de entes metropolitanos, pongámonos a ello. No le he escuchado hablar nada de esto, viene en la ley la creación de consorcios metropolitanos. Todas las ciudades importantes de este país tienen consorcios metropolitanos, Murcia necesita un consorcio metropolitano. Por ejemplo, el bono tricolor al que usted ha hecho referencia no es metropolitano, no es metropolitano, es exclusivamente municipal, pero las necesidades del transporte en la ciudad de Murcia son metropolitanas, no exclusivamente municipales. Pero el bono tricolor no puede ser metropolitano en la medida en que no existe una entidad que pueda regular, que pueda coordinar, que pueda planificar ese servicio.

Otro problema a resolver en Murcia es la intermodalidad de los servicios de cercanías de la RENFE con los autobuses de la línea 39 que va al Campus de Espinardo, de la Universidad, es un viejo problema, nunca se termina de resolver, y es urgente hacer esta interconexión. Al igual que es urgente esta interconexión con las líneas de autobuses que vienen de las pedanías con el 39 que va al Campus de Espinardo, y sobre todo cómo acortar el tiempo de desplazamiento, que es muy largo cuando se viene de pedanía y hay que hacer trasbordo en el centro de Murcia para coger la línea 39 y subir al Campus de Espinardo. Como usted comprenderá, estos desplazamientos tan largos hacen que potenciales usuarios terminen optando por el vehículo privado, el que pueda.

Finalmente dos cuestiones que le quisiera plantear: ¿dónde quedó el tan anunciado bono único

regional? La última vez que escuché de él fue en una declaración suya de septiembre, creo que en el diario La Opinión: “El bono único de autobús se probará conectando la ciudad con la costa”.

Otra segunda cuestión que quisiera plantearle. En diciembre de 2015 se cumplió el plazo de los seis años dado por la Ley de 2009 para que las empresas concesionarias del transporte interurbano regional realizaran las inversiones necesarias para crear el sistema integrado de transporte público, esto requería toda una serie de inversiones en la modernización de las concesiones. Mi pregunta, y es la misma pregunta que le hice a su predecesor, nunca he obtenido respuesta, la hemos solicitado por escrito, ¿cómo, y sobre todo, si se ha hecho algún tipo de evaluación de las inversiones realizadas por las concesionarias?, ¿y qué grado de cumplimiento de los compromisos se ha alcanzado?

Usted aquí ha dado un dato que era la primera vez que lo escuchaba: 7 de 32 han cumplido. ¿Y cuándo van a cumplir el resto de las concesionarias?, sobre todo, ¿cómo se evalúa por parte de su Consejería el cumplimiento?

Pasando a la cuestión del registro policial, que era una de las preguntas que llevaba este grupo parlamentario. Nuestras preguntas están referidas a la trazabilidad del dinero que circuló por esta trama, que tuvo como articulación, parece, un jefe de servicio de la Dirección General de Transporte, en el servicio encargado de la expedición de los certificados de aptitud profesional para obtener carné de transporte. Bien. ¿De dónde procedían estos fondos destinados a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera? ¿Cuál era finalmente su destino? Lo que salió en la prensa es que hubo también detenciones en una empresa de Molina, en un local de San Pedro del Pinatar y en un domicilio del municipio alicantino de Pilar de la Horadada. Y entre el lugar de procedencia del dinero y su destino final, ¿qué recorrido siguió el dinero?

En definitiva, si le preguntamos por la trazabilidad del dinero circulante en esta presunta trama de corrupción, que tuvo un núcleo importante en la Dirección General de Transporte, parece, es porque queremos saber qué seguimiento hacía la Consejería de la circulación de este dinero, regulado por una Resolución de 22 de diciembre de 2015 de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento, ¿qué control se hacía desde su procedencia hasta su destino? En definitiva, cómo es posible que haya habido semejante espacio de opacidad en la Dirección General de Transporte como para que dinero público haya sido usurpado por una trama en la que estaba implicado presuntamente nada menos que un jefe de servicio.

Nos preguntamos lo que se pregunta mucha gente en esta región, ¿cómo es posible que a las espaldas de los distintos consejeros de Fomento se haya creado esta trama? Porque no solo hablamos de corrupción, hablamos de dinero público. Por la falta de control, parece, de su consejería 1000 personas circulan ahora mismo sin licencia por la Región de Murcia, 1000 transportistas circulan con carné falso por nuestras carreteras, si no es así me lo aclara.

Señor consejero, en definitiva, ¿hacia dónde han estado mirando ustedes para no ver esta trama de corrupción instalada en los despachos inmediatos al suyo?

Y nada más, muchas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Pedreño.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Señora presidenta, señora consejera, señor consejero, señorías:

Bueno, lo primero, pues como han dicho mis compañeros, agradecerle la presencia para explicarnos cuál es el futuro del transporte, aunque futuro nosotros hemos visto poco y mucho pasado.

Nos alegramos de que aquí o cuando tuvimos la reunión del pacto por las infraestructuras mi grupo parlamentario con usted, pues le indicamos que creíamos muy importante para la vertebración que se generara ese Plan Director de Transportes de la Región de Murcia. Pues a la semana salió la

licitación, de lo cual nos alegramos y somos partícipes de la alegría de que por lo menos se empiece a trabajar en ese Plan de Transportes. Porque, se lo dijimos allí y se lo volvemos a decir desde aquí, tenemos una red de transporte del siglo XIX basada en las paradas de las diligencias, basada en las posadas, y que cuando paraba era solamente en los pueblos principales, evidentemente en los pueblos principales es donde estaba el núcleo de población. Pero hay que ir adaptando el transporte público a las nuevas tecnologías, como le dijimos, hay que ir adaptando el transporte público a esas demandas sociales y a esas demandas de la sociedad.

Desde mi grupo parlamentario le vamos a pedir, señor consejero, que duerma mejor y que sueñe más, que sueñe en un futuro, que no se quede anquilosado en el pasado y en lo que anteriormente habíamos venido haciendo. Creemos que hay que soñar.

Vemos lejísimos todavía la circulación del vehículo autónomo, y sabemos que dentro de cinco años será una cosa normal o frecuente en nuestras carreteras, pero es que dentro de diez años va a ser lo normal. Entonces, todo eso tenemos que empezar a implementarlo. Si vamos a hacer un Plan Director viendo las necesidades del pasado, mal vamos; vamos a ver las necesidades y las expectativas del futuro.

Bueno, lo decía en la rueda de prensa y a los periodistas les ha causado sensación, por el tema de decirles que si usted no hubiera venido en vehículo oficial, pues posiblemente a lo mejor hubiese utilizado Uber, Blablacar o cualquiera de los servicios de economía colaborativa que hay en la actualidad y que nuestros jóvenes emplean, y emplean con mucha frecuencia. Y habrá que pensar por qué, porque el transporte público no es el adecuado o no está adaptado, o..., bueno, habría que pensarlo.

Hemos tenido en este siglo XXI, desde que se inició el siglo XXI han crecido las nuevas urbanizaciones, han crecido los campos del golf, han crecido las nuevas instalaciones en pedanías, barrios, etcétera; e igual que se les dota de agua, igual que se les dota de electricidad, igual que tienen alcantarillado, red de alcantarillado y limpieza, por qué no se establece el transporte público cuando se hace una planificación de estas modificaciones de estos planes generales de ordenación urbana. Es, evidentemente, una infraestructura que también ayudaría a vertebrar el territorio de la Región de Murcia. Se convierte, como ha dicho algún otro diputado en su intervención, en un servicio público esencial, igual que el alcantarillado, igual que el agua, igual que el alumbrado. Tienen que pensar que cuando hacen una nueva urbanización, por favor establezcan esas redes de conexión.

Ayer, sin ir más lejos, por lo que decían también del tema de las... -siento remitirme tanto a las intervenciones anteriores, pero es que como uno interviene el último al final pues ya casi prácticamente han dicho mucho de lo que uno pensaba decir-, ayer estábamos en Fuente Álamo con directores de centros escolares y nos decían que tienen un grave problema para asistencia de los chavales, porque tienen que desplazarse desde pedanías y que hay muchas pedanías que no cuentan con transporte público, tienen que basarse en que el padre de uno de los alumnos traiga a otros dos, o a otros tres, y así en todas. Y Fuente Álamo tiene unas cuantas pedanías, pero no es uno de los más grandes, imagínese Cartagena, Murcia, y Murcia quizá está más orientada, pero aquí en Cartagena venir desde Isla Plana, que es una de nuestras pedanías, hasta Cartagena de verdad que se hace dificultoso en las líneas. Que hay líneas, sí, pero que debería de haber otra mejora, sí.

Lo que nosotros decimos es que se puede adaptar a nuevos servicios tecnológicos, si ustedes lo han visto, han puesto la línea a demanda del Hospital de Los Arcos, que cubre Torre Pacheco, Los Alcázares y creo que también parte de San Javier, están viendo que es un éxito. Bueno, pues hoy en día 50 millones de líneas telefónicas móviles, 45 millones, 46 millones de población, tenemos más móviles o más líneas móviles, lo cual significa que la gran parte de las personas ya disponen de un dispositivo móvil y que esas líneas pueden funcionar mucho mejor.

Bueno, las conexiones de autobús, ferrocarril y demás también se ha comentado. Pero, bueno, pues habría que mejorar esa interconexión, ese transporte intermodal. Cartagena-Murcia, pues una línea de cercanías. Cartagena-La Manga a lo mejor con la ampliación del Feve de Los Nietos.

Bien sabemos que hay unas infraestructuras que son de carácter nacional, sabemos que hay otras..., pero hay que coordinar. Eso sí que nos falta, nos falta mucha coordinación.

Hemos empezado quizá nuestra región por el transporte aéreo, con un aeropuerto que no funciona. Hemos empezado con un AVE, con unas líneas de AVE que no sabemos si son soterradas o no, y lo que es cierto es que el AVE no llega, por una causa o por otra, no llega. Cuando consideramos, y

ya lo dijimos, o lo dije en una entrevista hace muchos años, que hubiera sido más efectivo, más barato y estaría ya realizado si hubiéramos hecho simplemente la electrificación de la vía y la variante de Camarillas, hubiéramos tardado a lo mejor un cuarto de hora más que con el AVE en llegar a Madrid, pero seguro que lo tendríamos ya y a un coste pues cinco veces por debajo de lo presupuestado para el AVE.

Por favor, señor consejero, le vamos a pedir que vaya resolviendo los problemas del día a día, vaya resolviendo primero lo fácil, y ya realizaremos la licitación del aeropuerto de Corvera, ya licitemos las obras, las grandes obras, y ya volveremos a cambiar las estrategias en cuanto a su Consejería. Pero vamos a empezar a resolver el transporte de muchas pedanías, de muchas nuevas urbanizaciones. Y de todo eso, nos alegra haber oído lo de Altorreal, nos alegra que con una moción de este Pleno se haya llegado a buen término y que, bueno, pues los habitantes de Altorreal, que ya se considera un núcleo de población bastante elevado, pues que tengan ese servicio que lo tenían que haber tenido desde el primer día.

En cuanto al registro de la Consejería, señor consejero, sabíamos que nos iba a decir pues más o menos eso. Pero nosotros no venimos a pedirle explicaciones de por qué se ha producido, pues como vemos chorizos hay en cualquier lado, y personas que se aprovechan de circunstancias hay en cualquier lado y en cualquier sector, en cualquier gremio y en todas las circunstancias.

Nosotros sí que venimos, creemos, o venimos aquí a construir, y le decimos que eso es muy fácil de resolver, y que eso lo tiene, porque lo hemos dicho ya en más de una ocasión en esta Asamblea Regional, eso tiene una fácil solución: instauren ustedes en la Administración regional los expedientes electrónicos, instauren ustedes una Administración regional competente, instauren ustedes una Administración del siglo XXI. Dejémonos de papeles, eso se da al amiguismo, se da lugar a poner el expediente del amigo encima del otro, se da lugar al fraude, se da lugar a la picaresca, etcétera. Por tanto, si usted instaure un expediente electrónico, controlará, evaluará y evitará el fraude en su Consejería y en cualquier otra.

No hay derecho que yo el otro día para pagar un impuesto de transmisiones patrimoniales me dijeran que tenía que ir con el dinero en efectivo. Cuando se prohíben las transacciones de particulares por más de 1500 euros, según ley, y ese pago de impuestos eran unos 3000 euros que tuve que llevar en efectivo porque no me admitían en una Consejería el pago con tarjeta, la domiciliación o cualquiera de esas cosas.

Señores consejeros, señores del Gobierno, señores que apoyan al Gobierno, vamos a cambiar esta Administración, vamos a hacer una Administración eficaz, económica y mucho más útil al millón y medio de murcianos que tenemos.

Muchísimas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Guillamón Álvarez.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, buenas tardes, señora presidenta.

Desde luego, si nos dejamos llevar por la oposición, la verdad es que el Gobierno no hace nada, no planifica, no hace nada, no sé a qué se dedica.

Lo cierto es que sí planifica, que sí que planifica, lo que pasa es que es un valor constante, es un lugar común el decir que no planificamos y que luego nos quedemos parados ahí, la parada en el sentido de decir cuál es la solución, las soluciones concretas no las hay.

El Gobierno lo que está haciendo es desarrollar la Ley del Transporte de marzo y, después de la intervención del señor López, no tengo más remedio que agradecerle que gracias a su enmienda esta ley ha resultado ser muy positiva, es una buena colaboración por parte de la oposición, no todo es dar caña al Gobierno, de vez en cuando ahí está dando su colaboración. Luego cuando termine me expli-

ca usted cuál es la enmienda que mejora todo, porque yo ahora mismo no sé cuál es, pero si lo dice usted, adelante.

O sea, si nosotros tenemos una ley y la finalidad es ordenar y clarificar el marco competencial y jurídico en materia de transporte público colectivo de las personas en la región, ya tenemos un margen para avanzar y planificar.

No se regula la movilidad, la movilidad es muy importante en tema de transportes, pero no se regula la movilidad por esta ley, esto se regulará por una ley posterior. Pero, fíjese, yo ya por la experiencia que tengo, yo cuando era pequeño trabajé en transporte y desde luego los paradigmas del transporte, los problemas del transporte que había hace cuarenta años son los mismos, es decir, está clarísimo, el transporte es un sistema que es social, y es curioso porque realmente uno de los grandes aliados que tiene la igualdad de oportunidades, el medio ambiente y sobre todo el estado del bienestar reside en el transporte. ¿Por qué? Porque el determinante del sistema tarifario es la política social. Recuerden que en los presupuestos que tenemos en la Comunidad hemos tenido este año el 85 %, casi el 85 % tiene que ver con el estado del bienestar, y el transporte, ya digo, está integrado ahí.

Entonces yo creo que a través de implementar una política del transporte lo que estamos haciendo es instrumentar, a través de esta, parte de la política social.

Se ha dicho, lo ha dicho el consejero, que se invierten anualmente cuatro millones y pico para subvencionar el transporte público en pedanías y áreas de influencia, por ejemplo de la ciudad de Murcia. Y además hay que hacer una reflexión en torno a la tarifa: siempre en Murcia, Murcia capital, Cartagena, en la región, en España y en el mundo entero en realidad el coste de la tarifa es siempre el 60 % de lo que vale. Es decir, que cuando un señor paga el billete, de ese billete el 60 % va con cargo a los presupuestos, bien de la Administración regional o bien a través de los ayuntamientos.

No sé quién ha dicho que el unibono no funciona. El unibono funciona fenomenal en Murcia, me parece que son 20 euros lo que en Murcia vale al mes el transporte, con un ahorro estupendo.

Luego la Comunidad Autónoma presentó para este año un presupuesto de 7,4 millones de euros, es decir, esto es importante porque se ha dicho que el transporte, aparte de lo que voy a decir ahora y confirmar que tiene una contribución fenomenal al estado del bienestar, también al medio ambiente afecta. Hay un ejemplo que se pone siempre, es decir, que un tranvía con doscientos pasajeros produce la misma contaminación que un vehículo con cuatro señores, entonces esa contribución es ahí.

Los Gobiernos locales meten su actuación en el ámbito del transporte público urbano y contribuyen, por tanto, al estado del bienestar. En realidad yo creo que nadie, lo ha dicho el portavoz del Partido Socialista, nadie, no hay encuestas, nadie ha dicho si esto es bueno o es malo, no lo dice nadie, nada más que lo dicen ustedes, porque si no hay elementos objetivos para opinar sobre ello, pues no lo sé... tampoco hay razón para decir que es bueno o que es malo. En definitiva, yo creo que es demasiado decir que el ciudadano no es el objeto que mereciera el transporte, se ha dicho aquí que es el rehén del transporte, eso es durísimo, es decir, que los ciudadanos somos rehenes del tranvía, del tren y del autobús y del taxi, en su caso, es tremendo.

Bueno, entonces, vamos a ver, lo del plan director. El plan director es precisamente el arma por el cual todo Gobierno expresa cuál es su metodología y cuál es la planificación en materia de transporte. Me parece que están estudiándose las ofertas ahora, el presupuesto ha sido de 80.000 euros. Hay que recordar que hay una enmienda del año pasado del Partido Socialista, pusisteis 600.000 euros. Si pusisteis 600.000... o 500.000, perdón, cualquier cifra de estas, pero luego se ha dicho aquí que en lugar de contratar esto del trabajo fuera, que hubiese sido más fácil hacerlo en casa. No lo sé, eso es contradictorio a decir que nos gastemos 500.000 euros, 600.000 euros en este plan.

Son 27 millones de pasajeros que cada año usan el transporte público, de los cuales 15 millones son interurbanos y 7,5 millones urbanos, y ya tenemos 4,5 millones en el tranvía, que es en la parte de Murcia.

La duración del plan... Hombre, si vamos a pagar 80.000 euros no lo vamos a hacer en dos meses, señor Pedreño, habrá que dedicarle un tiempo porque esto lo hacen técnicos y gente especializada en el asunto. ¿Qué pasa, que puede haber concesiones que puedan caducar antes del año 18, que es cuando como muy tarde debe terminar de confeccionarse el plan? Pues bueno, ya la Dirección General de Transportes pone que si se aprueba la concesión, si es buena, se le prorrogará hasta el año

2019 y se le aplicarán las conclusiones que puedan establecerse en el plan director.

Bueno, el consorcio. Sí, sí, el consorcio es un avance en los sitios modernos, consorcio de transporte. ¿Por qué? Porque hay muchos modos de transporte, hay diferentes territorios, diferentes Administraciones. Eso está bien. Eso lo vamos a solucionar. ¿Con qué? Con la creación de la mesa regional del transporte para tender la mano, el diálogo, a los usuarios del autobús, de las empresas concesionarias, de los ayuntamientos, y consensuar el transporte que todos queremos. Este órgano va a recoger sugerencias de las asociaciones de consumidores, ayuntamiento, empresas... de este servicio, y se va a elaborar desde el diálogo y el consenso de las Administraciones. Ahí estaremos representados todos, aparte los partidos políticos, para que puedan... En fin.

No hago referencias al AVE porque hasta que el AVE no haya llegado a Murcia, me niego a hablar del AVE.

Hay una política de modernización de la flota de autobuses, y el consejero me parece que ha dicho Puerto Lumbreras-Cartagena, me parece que ha dicho, Murcia-Águilas, etcétera, en concreto.

Luego el transporte a la demanda. Fíjense, el transporte a la demanda es una cosa... todos tenemos derecho al transporte, pero por ejemplo un vecino de El Bojal que quiera ir al centro de Murcia, pongamos por caso, cuesta lo mismo que un autobús en Madrid que vaya desde Legazpi hasta la Plaza de Castilla lleno de 40 señores, lo mismo. Entonces, claro, el transporte siempre tendría que ser deficitario porque hay que llegar ahí.

He hecho cálculos y ha habido situaciones donde ha habido... lo tengo por aquí, por ejemplo, el transporte de 8300 viajeros ha necesitado 12.900 expediciones, con lo cual sale a 0,64 pasajeros por autobús. Esto hay que tenerlo en cuenta. Es decir, todos tenemos derecho, lógicamente, al transporte, pero que se sepa qué es lo que vale.

Pero hay que rematar que se subvenciona todo tipo de transporte, o sea, el que es de débil tráfico y el que no. Así, por ejemplo, se sabe que el transporte urbano en Murcia está subvencionado en su totalidad para todos los murcianos universalmente. Es decir, cuando empezábamos aquí a distinguir “no, la línea de débil tráfico...”, como pasó en la discusión de los anteriores presupuestos, que decía “no, vamos a esperar y débil tráfico”. No, no, pero si es que el transporte tiene que estar subvencionado todo, el bueno, el malo, el regular y el bajo.

Y luego piensen ustedes que en un momento determinado siempre están diciendo lo del 1 %, que nosotros parece que estamos cacareando siempre la historia del 1 % de los presupuestos, pero es que ha habido un ejemplo... ahora no lo voy a encontrar por aquí, pero ha habido un ejemplo donde la disminución que supuso, por mor de las enmiendas de ustedes, era el 40 %, y eso afecta muchísimo, está claro.

El bono único regional está avanzado, me parece que el señor Pedreño ha dicho que no. Es un proyecto innovador a nivel nacional que permitirá conectar todas las líneas interurbanas de la región, facilitando, subvencionando, el conjunto del transporte público de todos los ciudadanos. Este proyecto ya ha tenido una exitosa primera fase en la ciudad de Murcia con la implantación del bono tricolor. Por ejemplo, un usuario de pedanías que quiera viajar de La Alberca a la fábrica Estrella de Levante, de Espinardo, necesitaría dos tarjetas, la de Latbus y la del tranvía, y eso le costaría 1,85 con el bono de Latbus y 1,05 con el bono tranvía, 2,95; pues con el nuevo bono Murcia este mismo usuario con una misma tarjeta pagaría 1,15 viaje en el autobús y 0,45 en el tranvía, es decir, un ahorro del 45 %. El unibono es una referencia clarísima para que un señor no necesite sacar varios billetes en sentido de si viene de una pedanía o viene de otra.

En transporte público estamos por encima de la media de España a nivel de servicio, somos la quinta en criterios de kilómetros por habitante y la sexta a nivel de kilómetros de línea por kilómetro cuadrado. Estamos a nivel de inversión un poco flojos, somos la décima, y a nivel de proyecto tenemos un proyecto pionero en España a nivel regional que es el bono único, tan solo Madrid tiene algo ambicioso a nivel autonómico.

Y ya para terminar, una reflexión a lo que se ha hablado aquí, la trama..., vamos, yo pediría a cualquier señor diputado que si sería capaz de poner la mano en el fuego para impedir lo que ha pasado con este señor allí. O sea, un político lo que tiene que hacer o un responsable lo que tiene que hacer es establecer un protocolo de funcionamiento adecuado y eso tiene que estar sancionado, diga-

mos, por la efectividad que se supone en el procedimiento, pero, claro, si llega un señor y en el ínterin hace una trampa, pues en todo caso yo creo que esto no sería una responsabilidad política, sería, eso, porque ha habido un pájaro por medio que se ha aprovechado de una oportunidad. ¿Qué es lo que se debe pedir al político supuestamente responsable? Se debe pedir que, efectivamente, tome medidas para que eso no se vuelva a repetir. Pero, no lo sé, cualquiera de ustedes han tenido puestos de responsabilidad, yo en mi modestia he tenido también puestos de responsabilidad, pero si a mí un señor me la ha metido doblada sin que yo me entere, pues como usted comprenderá yo no puedo ser un mal político, no puedo ser un mal profesional, lo que sí hago es que le cojo... si lo pillo, le pego un coscorrón. Y esto ha sido lo que ha pasado, ha habido un señor que se ha aprovechado de determinadas circunstancias y ha dicho “oye, si aquí se trata de cobrar, tú no te preocupes, que tú no te vas a examinar pero yo te voy a dar el certificado”. Claro, el jefe de servicio se lo pasa al director y el director ve que está firmado, ¿cómo puede pensar un director, caramba, que un señor ha falsificado eso? Pues bueno, hasta que ha salido... Claro, no sé si hay 1000, 2000 o 100 o 500, no lo sabemos, lo ha dicho el consejero, esto está *sub iudice*, que es lo que decís vosotros, los abogados, está *sub iudice*, no se puede saber el asunto, se está investigando, y en realidad las medidas que se han puesto por parte del consejero son las que hubiese puesto cualquiera. Y luego, eso, vamos a mirarnos cada uno en el espejo y decir “oye, si me sale el payo este del servicio, el jefe de servicio, y me la mete doblada como me la ha metido, ¿a mí me lo hubiese hecho sí o no?” Pues sí, habrá que decir que sí. Ahora, de lo que se trata es de impedir. O sea, señor consejero, tiene usted que tener tranquilidad, el director de Transporte también tiene que tener tranquilidad, porque esas cosas no se pueden impedir, no se pueden, pero sin embargo sí hay que tomar medidas.

Bueno, yo creo que sí hay planificación, señores, en transporte hay planificación y los valores que tiene el transporte, digamos, como referencia fundamental para la igualdad de oportunidades, para el medio ambiente y para el estado del bienestar es fenomenal, está claro. Y luego, si hay que resolver pequeñas cuestiones como puede ser esa pedanía de Moratalla o de Santomera, ¡yo qué sé!, alguna cosa, pues sí, se puede plantear, pero, eso sí, tienen que decir de dónde sacamos los cuartos, si de cultura, si de sanidad o de educación, y eso se dice y luego jugamos con eso y arreglamos el mundo y somos todos los mejores, somos la mejor asamblea de diputados, binomio gobierno y oposición.

Nada más. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Guillamón.

Para contestación por parte del consejero, tiene la palabra el señor Rivera Barrachina.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, señora presidenta.

Creo que gran parte de las cuestiones que han planteado ustedes en sus intervenciones van a ser contestadas a continuación, pero sí me gustaría hacer alguna precisión a algunas de las manifestaciones que se han realizado.

Diputado señor López, estamos absolutamente de acuerdo los dos en que el transporte público es un servicio esencial, y precisamente esa consideración es la que marca la línea de gestión de esta consejería a la hora de trabajar con el transporte público. A mí no se me pasa por la cabeza otra cosa, precisamente es la línea de actuación del Gobierno regional a la hora de gestionar este servicio, considerarlo como un servicio público esencial.

Usted ha hablado de la evaluación del transporte. Efectivamente, lo que se va a hacer -y hablaré posteriormente de ello- con el plan director de transporte es hacer una evaluación y una planificación del transporte. Entendemos que es absolutamente necesario, está incluido ese plan director en la ley del año 2015, y precisamente este año sale a licitación para que se pueda efectuar.

Yo creo que decir que es un plan, un documento, que va a hacer una empresa privada, no sé, intentando de alguna manera con esas palabras desprestigiar el valor del trabajo que pueda salir, creo que no es el enfoque adecuado. ¿Por qué? Porque va a ser una consultora especializada precisamente

en esta materia la que trabajará, y no va a ser un trabajo absolutamente aislado de la realidad, sino lo que se le va a pedir precisamente es que trabaje de manera coordinada, prestando asistencia técnica a la mesa del transporte que se va a crear, donde, como le he dicho antes en mi primera intervención, se escuchará a los ayuntamientos, se escuchará a las empresas concesionarias, se escuchará igualmente a los usuarios. La idea es poner en marcha un proceso participativo en el que se tenga en cuenta, por un lado, las necesidades de los usuarios y de los ayuntamientos, e igualmente la coordinación técnica. Estamos en la misma línea, entendemos que esa planificación es importante y que si es después, mejor a que no se haga, de hecho estamos trabajando en ello y va a ser una realidad pronto ese plan director del transporte.

Le preocupaba también qué ocurría con el resto de las concesiones. Pues se está analizando la amplia y profusa documentación respecto del resto de las concesiones, las concesiones que no cumplan quedarán fuera de ley y esta consejería adoptará las resoluciones que corresponda como es natural, pero estamos muy preocupados porque se cumplan todas las prescripciones que cada una de las concesiones ha de adoptar para que se puedan renovar. Insisto, si se cumplen, se renovarán, y si no, no se renovarán.

Ha hablado usted precisamente, hablando del transporte público, de que hay que procurar que sea eficiente y que sea medioambientalmente sostenible. Ese es uno de los criterios que marca la renovación de las concesiones. He hablado de siete, han visto ustedes las presentaciones de los autobuses nuevos que las distintas concesionarias han adquirido precisamente para renovar sus flotas, y se trabaja precisamente en esa línea, en un transporte mucho más eficiente, un transporte mucho más cómodo, mucho más accesible y, desde el punto de vista medioambiental, más sostenible. En esa línea estamos trabajando.

Respecto de las cercanías, efectivamente, las cercanías es otro de los medios de transporte público que a esta consejería le preocupan, y precisamente por ello está trabajando con el Gobierno, en este caso con Renfe, para la mejora de las cercanías. Esta consejería, este consejero ha llegado a decir públicamente que estamos absolutamente de acuerdo con esas reivindicaciones de mejorar la comunicación por tren entre Murcia y Cartagena. Tenemos solicitada y concedida para dentro de unos días una reunión con Renfe, donde se va a hablar de varias cosas, entre ellas de las cercanías, en concreto de la mejora de la frecuencia de las cercanías para determinados destinos, de la ampliación de las cercanías o de la existencia y la implantación de las cercanías allá donde no existen, e igualmente se va a hablar, y lo vamos a plantear y lo ha comentado antes el diputado de Ciudadanos, el señor González, que vamos a plantear la posibilidad de la extensión, por lo menos que se estudie la ampliación de la línea de FEVE que parte de Cartagena buscando que llegue a La Manga, precisamente intentando conseguir, algo que ustedes tres o cuatro han empleado una expresión en sus intervenciones, que es la intermodalidad.

Bien, respecto al tema de la intervención en la consejería, no puedo decir más que lo que he dicho antes. Se trata de una investigación judicial que está abierta, paralelamente está abierta la investigación en la consejería, y añado algo que dije en su momento, cuando tengamos los datos concretos podremos actuar en consecuencia con absoluta responsabilidad, y a este consejero no le va a temblar el pulso para tomar las decisiones que correspondan. Pero, me parece -y no hablaba precisamente de las declaraciones que usted ha realizado, señor López, sino más en la línea de lo que comentaba el señor Pedreño- que efectuar declaraciones y más desde aquí, donde se nos presupone una responsabilidad añadida, de cerca de 1000 tarjetas de transporte de personas que están circulando por las carreteras que sean falsas, me parece cuanto menos una osadía, primero porque no tenemos constancia ni usted ni yo (y está iniciada la fase de la investigación), eso por un lado, y por otro, porque el mensaje que se traslada a la ciudadanía es de una preocupación extraordinaria que desde aquí, y entiendo que sobre todo cuando se está gestionando, tenemos que cuidar con mucho detalle. ¡Cuidado con esas manifestaciones, cuidado con criminalizar a un sector, y cuidado con crear alarma social!, porque estamos hablando de un sector muy delicado.

Insisto, cuando tengamos datos concretos, actuaremos, y no me va a temblar el pulso en tomar las decisiones que se tengan que adoptar porque, y como decía el señor Guillamón, uno puede tener establecidos unos sistemas, unos protocolos de funcionamiento, unas pautas de conducta, pero al fi-

nal la confianza se tiene que depositar en una persona, e, insisto, siempre presuntamente, si esa persona ha traicionado la confianza de la Administración, eso es algo que puede pasar, algo que puede pasar y que a todos nos puede pasar en la Administración y en la empresa privada, la diferencia está en la reacción, y la reacción nuestra entendemos que ha sido la correcta, que es primero separar a este señor de sus funciones, iniciar esa investigación, e igualmente hacer una auditoría interna de procedimientos para saber dónde puede mejorarse los procedimientos que previamente tenemos establecidos para que estas cosas no vuelvan a pasar o, por lo menos, reducir al mínimo el riesgo de que ocurran. El riesgo cero no existe porque al final, y hablando al hilo de lo que ha comentado el señor González de la Administración electrónica, sí, señor, el expediente podrá ser electrónico pero alguien tiene que meter los datos y al final darle a la tecla, y si esa persona traiciona tu confianza, pues difícilmente vas a poder hacer algo al respecto. La diferencia, como decía antes, está en actuar.

Y hablaba usted antes del expediente electrónico. Efectivamente, se está realizando un esfuerzo muy importante para la tramitación de expedientes electrónicos en la Administración en general, es un esfuerzo del Gobierno regional para simplificar por un lado y por otro lado también para tramitar de manera electrónica y digital todos los procedimientos, y precisamente en esta materia, en la de los certificados de habilitación profesional, gran parte de ellos estaban ya digitalizados. Por eso, en ese sentido seguiremos trabajando y mejorando, pero, como le decía, al final son personas concretas las que traicionan la confianza, no está corrupto ni el sistema, ni mucho menos la unidad administrativa que está trabajando por todos los ciudadanos en esta materia del transporte público.

Bien, siguiendo con la intervención, porque también han hablado del bono tricolor quitándole valor, diciendo que esto no era una solución adecuada, les tengo que decir que ese bono tricolor que existe, implantado en Murcia, ha funcionado muy bien, ha funcionado tan bien que nos está sirviendo precisamente de base para analizar la futura implantación del bono único regional, que va a permitir, como decía antes, que el precio del billete en la región valga lo mismo para todos los ciudadanos en sus desplazamientos a lo largo y ancho de nuestra geografía. Por ejemplo, un usuario -antes ha planteado el tema del Altiplano o del Noroeste- que realice un trayecto desde una población desde la comarca del Altiplano o el Noroeste va a poder llegar a la costa con un único billete. La tarjeta va a habilitar descuentos al usuario en los trasbordos, incentivando de esta manera el uso del transporte público. El bono único regional va a suponer, como decía al inicio de la intervención, una reducción del 20 %, y creo que esto es importante.

Durante este año hemos estado trabajando y desarrollando la plataforma tecnológica necesaria que nos permita interconectar todas las líneas interurbanas de autobús y tenerlo todo preparado para que el año que viene pueda ser una realidad. Les anuncio que en 2017 va a ser la llegada, se va a producir esa llegada, la implantación de este bono único regional. En el primer período del año haremos una primera fase de pruebas que va a consistir en combinar dos líneas concesionarias distintas para realizar el recorrido del interior a Murcia y de la ciudad de la costa. Creo que lo más razonable precisamente es hacer un análisis sobre líneas concretas y no hacer una extensión general. Esto nos va a permitir valorar las bondades del sistema y corregir los hipotéticos o los posibles problemas que se puedan producir en la implantación. Superada con éxito esa primera prueba que le decía, comenzaremos una segunda fase que supondrá la implantación de este sistema a lo largo y ancho de nuestra región. Esto va en las líneas interurbanas.

Se va a configurar como un sistema llamado tarjeta monedero, con un sistema tarifario por paradas y con descuentos, que se va a traducir en un importante ahorro para los usuarios, una mayor comodidad, rapidez y una facilidad en el uso del transporte público por los usuarios. Sin embargo, y tengo que decirlo necesariamente, para que este proyecto pueda tener éxito es requisito absolutamente indispensable la necesaria implementación económica, para lo cual este Gobierno ha incluido en el año 2016 en los presupuestos una partida de 1,5 millones de euros que fueron suprimidos en el debate presupuestario vía enmiendas. Confío, y desde aquí además se lo ofrezco porque he visto (y así se lo digo, sinceramente) predisposición y preocupación por la mejora del transporte público en la región en las cuatro intervenciones de los distintos grupos políticos, precisamente que tengamos presente esa necesaria mejora, esa necesaria concienciación, y que con ese espíritu y ese diálogo que les decía antes consigamos que en los presupuestos de 2017 se incluyan los fondos necesarios para que se pueda trabajar en esta línea.

Plan director de transportes, que tanto les preocupa el plan director de transportes. A mí me preocupa también, y precisamente porque me preocupa el plan director de transportes, porque conozco las bondades de esta herramienta y porque estoy absolutamente convencido de que va a haber un antes y un después en el transporte público una vez que se haya implantado este servicio, se ha licitado este plan director. Como saben, es un plan técnico, y antes lo decía al principio de la intervención, de consultoría, y que viene recogido en la Ley 10/2015. Esta Consejería publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia de 27 de octubre de 2016 la licitación del mencionado concurso de consultoría para la elaboración. Una vez que ha finalizado el plazo de presentación de empresas, le puedo decir que se han presentado cinco al mismo y ahora estamos en la fase de elaboración de las distintas ofertas, con los correspondientes informes técnicos y jurídicos para poder iniciar, para poder proceder a la adjudicación y que a principios del año 2017 pueda comenzar sus trabajos.

Va a actualizar este plan director, y es importante que se diga, lo he dicho en otros sitios pero me parece que el sitio adecuado es este, y más teniendo en cuenta que se trata de una comparecencia para hablar de la situación del transporte público, y que además ustedes cuatro me han planteado cuestiones relativas a este plan director, pues bien, va a actualizar todas las líneas de transporte público de la región para ganar en eficacia y eficiencia y centrar así los recursos en la demanda actual y real de las personas, en la real y en la actual. Esta es la clave. Va a crear una red de transportes ajustada a las necesidades reales de los ciudadanos, que han evolucionado mucho en los últimos años, como decía al principio de mi primera intervención.

¿Y qué se va a tener en cuenta? Se van a tener en cuenta muchas cosas, pero resumiendo y *grosso modo* el impacto que supondrá la llegada de la Alta Velocidad a la región y la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, que va a requerir la puesta en marcha de nuevos y mejores servicios.

El actual mapa regional de líneas de autobuses estatales y los tres de cercanías también lo va a tener en cuenta, e igualmente va a reordenar el mapa concesional, que tanto le preocupaba al señor Pedreño, para prestar mejor servicio, adaptando la realidad de la oferta a la realidad de la demanda que decía antes.

Insisto, aquí hay unas empresas con una serie de derechos, vía concesión, que también tendrán que participar. Pero soy bastante optimista de naturaleza, y en este caso, en particular, nada me impide serlo también. Vamos, desde luego, a escuchar a los concesionarios, vamos a escuchar a los municipios y vamos a escuchar a los usuarios finales. Porque al final lo que queremos todos, y vamos a escuchar desde luego a todos los municipios de la Región de Murcia en los que están representados absolutamente todos los grupos que en esta Cámara se encuentran, para poder entre todos llegar a un documento que sea el mejor, porque al final nos interesa sin duda alguna que el transporte público sea lo más efectivo y lo más eficiente, y sobre todo no perdiendo de vista, que esto es algo que es fundamental, que es un servicio público, que es un servicio público esencial por lo que permite hacer, que es trasladar a la gente de unos lugares a otros para trabajar, para acudir al colegio, para acudir al hospital, y lo vamos a tener muy en cuenta ese punto de vista, sin duda alguna.

Para ello, como decía antes, se va a crear esa mesa del transporte, con el objetivo de consensuarlo. Nos va a permitir, como decía también antes, actualizar el mapa de concesiones para adaptarlo a esas necesidades y conseguir un transporte más eficiente y sostenible económicamente, buscando también racionalizar los trayectos, hacerlos más cortos y directos, ahorrar tiempos de desplazamientos a los viajeros, combustible, pero también horas de trabajo a las distintas empresas. Se trata de optimizar al máximo los distintos medios disponibles.

En definitiva, se trata de crear desde el punto de vista del usuario un transporte eficiente, innovador, efectivo, accesible y diseñado por y para todos. Me atrevo a decir que esta es la marca del Gobierno regional: tomar decisiones escuchando a aquellas personas, aquellas entidades, aquellos colectivos que están directamente implicados en el problema que pretendemos resolver. Y el Plan Director del Transporte lo que va a hacer precisamente es eso, una asistencia técnica escuchando, escuchando a todos los destinatarios finales de este servicio.

Como pueden comprobar, ya la valoración será suya, pero desde luego en la mía es esta, porque trabajo coordinadamente a nivel de Gobierno, es un Gobierno de acción con medidas de apoyo al

sector y con iniciativas de futuro para seguir apostando por el transporte público.

Y termino haciendo lo mismo que he dicho antes, ofreciendo la colaboración y solicitando, desde luego, el apoyo y la coordinación para que, vía presupuestaria, el transporte público tenga, desde luego, las correspondientes partidas para atender las necesidades reales de todos los ciudadanos y que demos, desde el punto de vista práctico, a ese servicio público esencial el valor que se merece.

Nada más y muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Rivera.

En el turno de intervención final, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidenta.

Bueno, seguro que los diputados y diputadas de la Cámara quieren que sigamos debatiendo, se les ve en la cara, están atendiendo perfectamente esta comparecencia del consejero y el transporte público que es de interés de todos.

Suscribo la intervención del señor Pedreño, porque ha apuntado cuestiones que están reflejadas en la ley y que son instrumentos importantes que la ley estableció, no fue la mejor ley, no era una ley ambiciosa, no nos dio mucho margen a debatir mucho, pero después de tantos años de Gobierno del Partido Popular sin ninguna ley, pues en 2015 tenemos una ley. Entonces, bueno, menos da una piedra.

Por cierto, señor Guillamón, vamos a ver. Usted dice que planifican, y yo le digo que no. Pero, ¿sabe por qué, señor Guillamón?, pues se lo voy a explicar, porque si no es porque, y ahora le explico lo que usted me preguntaba, si no es porque el Partido Socialista introdujo una enmienda a la ley en la que decía que había que hacer un Plan Director de Transporte, la ley no hubiera tenido Plan Director de Transporte. Es decir, es que estamos hablando del Plan Director de Transporte porque el Partido Socialista introdujo una enmienda en la ley, con lo cual ustedes no estaban pensando en planificar nada, porque no hace falta. Estamos funcionando con parches. No me puede usted decir que planifican, porque el instrumento de planificación, que yo me alegro mucho de que ustedes lo hagan suyo, lo introdujo el Partido Socialista en el año 2015, ustedes entraron a gobernar en el año 95, 21 años.

Entonces, no hay planificación, y además usted lo sabe. Porque, si yo no discuto que no hay dinero público invertido, si claro que se invierte dinero público, si la diferencia entre que no hubiera autobuses y que los haya, pues es eso, que hay que ponerlos y pagarlos. Pero es que no es suficiente, si es que seguramente habría que poner más dinero público, pero lo importante sería planificarlo de forma eficiente, porque estamos seguros que de esa manera podríamos hasta ahorrar dinero público, siendo eficientes y teniendo un buen transporte público que no haga rehenes de las necesidades a las personas.

Mire, señor Guillamón, a mí no me gusta conducir, y además soy muy mal madrugador, lo reconozco. Pero yo para venir a la Asamblea Regional un día como hoy, pues mire, me tendría que levantar creo yo que como mínimo a las seis de la mañana, que es una hora estupenda para mucha gente, pero para mí no, a las seis de la mañana, estoy en la zona de Juan Carlos I, tendría que coger el número 5 de Abenarabi. ¿Para qué?, pues porque, claro, si tengo que coger mi vehículo para ir a la estación del Carmen y a ver dónde aparco, cogería el autobús, el número 5 (*voces*), efectivamente “el colorao”, e iría a la estación del Carmen, pero tendría que ir con tiempo, porque el autobús que me podría dejar antes de que empiece el Pleno sale a las 7:45 de la mañana de la estación del Carmen. El de después ya llego tarde, y la presidenta pues me echaría una bronca.

Es decir, que este ciudadano, que con su bolsillo sí puede traer su coche particular, no opta, se ve obligado a coger su coche privado porque no tiene una opción cómoda, voluntaria, intermodal y accesible, que yo me lo puedo permitir, pero hay gente que no. Imagínese usted cuando no se lo puede

permitir uno y tiene que hacer todo esto que yo he dicho. Pues eso es el transporte público.

Y eso es lo que nosotros hemos dicho aquí siempre, no hay planificación, no hay coordinación y, por tanto, son los ciudadanos rehenes, somos rehenes, de esa ausencia de oferta para el transporte público. Porque si este ciudadano que les habla tuviera un transporte público distinto que no le hiciera madrugar tanto, pues yo no utilizaría mi vehículo personal. Yo sé que usted dirá “pues madrugue usted más”. Bueno, ya, pero puedo no dormir, pero tampoco es eso, ¿no? Bueno es una broma, me he puesto por medio, pero quiero decir que eso es de lo que hablo, que es importante, porque eso haría que la gente fuera más feliz, que también es nuestra obligación aquí.

Señor consejero, no ha habido planificación, y hasta 2015 en esa ley que ahora tenemos ese instrumento, que yo espero que se desarrolle. No me ha entendido bien, yo no quería discutir lo de la consultora, que lo haga alguien privado. No, no ha sido esa mi... Yo lo que le digo es que lo que se ha licitado es el estudio del estudio. Yo lo que le digo es que, y eso es una aportación, y le he dicho que era constructiva, pero a lo mejor usted tiene una visión distinta, es que quizá el mapa inicial, el qué queremos que se haga, lo debiera haber encargado el órgano político. Y que, efectivamente, hay que sacar a licitación, porque creo que eso no lo debe hacer, y creo que es más difícil que lo haga, la propia Consejería, porque hay que hacer una serie de encuestas de necesidad. En fin, creo que hay que efectivamente hay consultoras perfectamente preparadas para esto. Yo no he puesto en cuestión, yo no he puesto en cuestión esa cuestión.

Quería simplemente, no tengo mucho tiempo, y termino ya. Respecto de la línea entre Molina y Altorreal está pendiente, consejero, una autorización. Es una línea municipal, pero precisa una autorización para que se pueda por parte del ayuntamiento disponer, que lo tiene dispuesto en su presupuesto y me consta que así se lo trasladó la alcaldesa de Molina, un dinero que pone, como digo, el ayuntamiento, pero que es necesario que la Consejería autorice esta línea. Le digo, porque a las últimas fechas yo creo que no se había puesto en marcha.

Mire, señor consejero, los presupuestos no se han ejecutado, queda 1.115.000 euros de la enmienda que aprobamos conjuntamente...

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Señor López Pagán, tiene que ir concluyendo.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Termino, presidenta.

Queda 1.115.000 en la ejecución de la cuenta general a septiembre de una enmienda que no se ha ejecutado sobre ayudas a las personas que más lo necesitan; queda 1.000.000 de euros que no se ha aplicado, ni tampoco las líneas de débil tráfico. Me gustaría que nos pudiera contestar sobre esto, porque es verdad que hubo problemas, pero al día de hoy, una vez resuelto en la abstención del Grupo Parlamentario Socialista, tampoco se han ejecutado a la fecha.

Mucha gracias. Y perdón, presidenta. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor López Pagán.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias.

Buenas tardes de nuevo.

A mí siempre me ha dado la impresión de que la política de fomento en esta región es una especie de continua carta a los Reyes Magos, es decir, de peticiones de infraestructuras constantes sin

ningún tipo de evaluación, sin ningún tipo de planificación. Una carta a los Reyes Magos, esa es la política de fomento en esta región (seguramente será por eso que todas las infraestructuras van a llegar en alguna fecha navideña: nos vamos a tomar las uvas gracias al tren de alta velocidad, el Aeropuerto de Corvera lo tendremos a final de año, el AVE a final de año). Es decir, las fechas navideñas parecen siempre propicias para anunciar infraestructuras.

Con la política de transportes urbanos e interurbanos tiene usted la posibilidad de empezar una nueva fase que se llama planificar, planificación, y tiene usted un marco legislativo adecuado para ello.

Y me alegro, me alegro de ese Plan Director de Transporte, únicamente mi crítica anterior ha ido destinada a mostrarle que en esta región es que no se planifica el transporte, porque todo llega tarde, todo se hace tarde, con plazos de tanta demora que al final uno se termina preguntando que para qué existen la Ley de transporte regional o la Ley de modernización de las líneas concesionarias. Planificación.

Mire, hay muchas cuestiones que usted ha puesto encima de la mesa. Por ejemplo, el transporte a demanda que ha anunciado. Usted ha dicho que se está poniendo de forma experimental entre Los Alcázares, Torre Pacheco y el Hospital los Arcos. Yo le pregunto: ¿por qué esa línea?, ¿por qué esa línea? Yo creo que el transporte a demanda justamente tiene mucho más sentido en zonas desatendidas desde el punto de vista del transporte.

Las líneas de débil tráfico. No he escuchado ninguna respuesta. Yo en el BORM no encuentro las partidas presupuestarias que se aprobaron en la Ley de Presupuestos de 2016, no las encuentro ejecutadas. ¿Dónde están?

El bono tricolor. Yo no estoy criticando el bono tricolor, yo lo que estoy diciendo es que es un bono que podría ser metropolitano si existiera el consorcio metropolitano que, a propósito, viene en la Ley de transporte de 2015.

La mesa del transporte, señor diputado, no es un consorcio metropolitano. La mesa del transporte es un órgano consultivo, el consorcio metropolitano debe ser un órgano ejecutivo.

Yo quisiera insistirle en cómo se procede a la evaluación de la modernización de las líneas concesionarias, según la Ley del 2009, del sistema integrado del transporte. Este grupo parlamentario ha solicitado por escrito esa evaluación; si existe, no le he escuchado a usted decir que exista, si existe estaría muy bien que pudiéramos, este grupo parlamentario lo ha solicitado, pudiéramos verla. En definitiva, ¿cómo se controla por parte de la Comunidad Autónoma todo esto?, ¿dónde está ese centro de control?, ¿cómo se aplican las tecnologías para la información del viajero? La norma de calidad que viene en esa ley, la UNE-EN 13816, ¿quién la controla?, y esa norma es fundamental para garantizar el acceso de las personas discapacitadas a los autobuses.

En definitiva, planificación, coordinación, intermodalidad.

Y una última sugerencia, publiquen ustedes mensualmente una publicación de viajeros por días, líneas y franjas horarias, a partir de ahí podremos hablar con rigor de lo que significa planificar el transporte de autobuses en esta región. Publicación mensual de viajeros por días, líneas y franjas horarias. La información está, solamente es necesario pues poner a alguien que la procese y la ordene en una base de datos.

Muchas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Pedreño.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Señora presidenta:

Señor consejero, usted necesita dormir más y el señor López va a dormir menos, pero, bueno, a ver si nos ponemos en un acuerdo.

Señor López, a lo mejor utilizando alguna de esas plataformas que usan los jóvenes a lo mejor llegaría usted a tiempo y podría dormir más.

Un poco contestándole al señor Guillamón, señor Guillamón, usted está mayor, usted está mayor, señor Guillamón, usted no sabe que las nuevas tecnologías pueden abaratar y mejorar el servicio, usted creo que todo esto es la aplicación que yo le pido al consejero esta tarde, que se use todo esto, que el consejero mire hacia el futuro, porque aquí las cifras que se dan, todo lo que se ha hecho, todo eso está en la web, sabemos las líneas, podemos obtener las líneas, podemos obtener la financiación que está empleando el Gobierno regional en aportar a todos los planes de transporte, pero yo, señor consejero, no he escuchado nada de su boca que indique cuál es su perspectiva de futuro, cuál es el futuro que estamos buscando en la Región de Murcia y cuáles son sus objetivos, porque usted está muy bien la participación de la ciudadanía, está muy bien la participación del sector, pero, señor consejero, usted tiene que plantear las iniciativas que usted quiere para la región, usted tiene que plantear cuál es el futuro de la región, usted tiene que saber y darnos a conocer todo eso. Ya está bien de hablar del pasado, ya está bien de darnos cifras, con eso no vamos a ningún lado.

Y como se apuntaba por ahí, si no se planifica no se puede medir, si no se mide no se puede valorar y si no se puede valorar no sabemos cuál es el grado de satisfacción de nuestros usuarios.

En cuanto a todo lo establecido para el transporte público, ¿por qué no se puede hacer un transporte público a demanda teniendo en cuenta el servicio de autotaxis y que se pueda bonificar al autotaxi o que se pueda bonificar en esas pedanías pequeñas donde hay que transportar a tres ancianos a un consultorio, a tres niños a una guardería, o a cuatro estudiantes a una universidad? Pues a lo mejor interesa más llegar a un acuerdo con ese servicio público de transporte del autotaxi porque a lo mejor lo que hay que plantear, y ya se lo dije en cierta ocasión, no son autobuses de cuarenta plazas sino que lo que hay que plantear son unos minibuses, unos taxis de siete plazas, o un transporte como se hace en el tema del Servicio Murciano de Salud con las ambulancias, que desplazan enfermos para llevarlos a los análisis clínicos, a rehabilitación o a temas de estos que pueden moverse, entonces a lo mejor quizá hay que ir a ese sistema de transporte.

Y, bueno, me da miedo, señor consejero, cuando usted habla del aeropuerto de Corvera porque parece que ya están volando los aviones. ¡Ya quisiéramos! Pero hay una cosa que está clara, no se le ha dado solución al transporte en el aeropuerto de San Javier, ha ido disminuyendo el servicio del transporte del aeropuerto de San Javier, y a lo mejor instauramos las líneas de funcionamiento a Corvera sin que todavía tengamos aviones. Señor consejero, vamos a dar servicio donde están llegando los aviones ahora mismo, donde está llegando todo eso, y vamos a tratar de trabajar en eso.

Y también yo se lo he dicho y se lo he dicho muy claro, que salga una oveja negra en cualquier sitio es muy fácil, lo que también debe de ponerse son los sistemas de control adecuados para evitar que eso se prolongue en el tiempo, como se ha dicho por ahí, yo no sé ni las fechas, no sé... les tengo que ser franco, no sé cuándo se denunció, pero según dicen se denunció en el 2014, si se denunció en el 2014 y en 2016 ha entrado la Policía a la Consejería, pues algo se tenía que haber levantado y algo se tenía que haber destapado y algún seguimiento especial se tenía que haber hecho en el 2014, y, bueno, es un consejo que porque si después de dos o tres o cuatro años, señor Guillamón, no se enteran de que alguien, usando su expresión, se la está metiendo doblada, señor Guillamón, es que el tema o no se está enterando o no quiere enterarse.

Muchísimas gracias, señorías.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, bueno, muchas gracias, señora presidenta.

Luis, yo no soy fuerte como tú, pero te voy a decir una cosa, también es verdad que si tú tienes

un impostor tocando la tecla, ya puedes ser tú el mejor protocolista del mundo, que te la meten doblada, ¿entiendes? Eso es lo que hay, o sea, que...

La publicación de datos que dice su señoría. Estoy de acuerdo con eso porque eso nos serviría a todos para establecer si hay planificación o no hay planificación. En la Región de Murcia hay plan director al menos desde el año 81, cuando ustedes, los del Partido Socialista, dominaban hasta que se enfrentaron entre sí y se murieron en el año 93, cuando mandaban en la región una de las cosas buenas que hicieron fue esta, un plan director, un plan director estupendo que marcaba las pautas y era planificador. Ahora lo que se va a hacer, yo creo que se va a hacer una recomposición de todo para adaptar, porque las circunstancias hacen que se varíen las predicciones.

Mire usted, le voy a dar una hora más de sueño, señor López. Usted ha dicho que iba a hacer un autobús, un tranvía, un cercanías y tal... se tenía que levantar a las seis de la mañana. Levántese a las ocho de la mañana, coja el C-1 (un colorado de esos), veinte minutos, váyase a la estación de autobuses y coja un autobús a Cartagena, el de las nueve; a las diez menos diez está aquí. Así es que no se queje, que usted puede dormir más con esta planificación de esta historia.

No se resuelve el tema de transporte, aquí se está hablando de la demanda, el señor Fernández que si eso se coge un autobús, un microbús y tal... Todo eso desde el año 81 se está estudiando, desde el año 81, y es muy complicado llevar a la práctica estas cuestiones, y cuesta mucho dinero. Ya le he dicho que hay veces que la ocupación media de un autobús es 0,26 viajeros. Es decir, todo eso es un poco complicado. Pero, bueno, no hay que desmayar en el esfuerzo.

Voy a terminar diciendo lo que, a mi modo de ver, está haciendo el Gobierno regional con el plan director del transporte, que es la clave de todo, la planificación, y que va a dar respuesta a todas sus incógnitas y a todos sus requerimientos. La garantía de una sociedad con un futuro saludable y de bienestar se basará siempre en un transporte sostenible que asegure el futuro del presente y de las futuras generaciones. Este y no otro es el objeto de un plan director.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Guillamón.

En el turno de intervención final, el señor consejero tiene la palabra, señor Rivera Barrachina.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, señora presidenta.

Voy a ser muy breve en mi intervención final, pero antes de ello quiero hacer referencia a algunas de las cuestiones que han planteado en las últimas de sus intervenciones, en concreto en lo que se refiere a la línea de Molina-Altorreal me gustaría dejar claro que los datos que le han facilitado no son correctos. No es cierto que ahora mismo esté pendiente de autorización por parte de esta Consejería una línea que estricta y literalmente comunique Molina de Segura con Altorreal. Es una línea que es de titularidad municipal, y eso supondría única y exclusivamente que el ayuntamiento identificara y marcara lo que quiere hacer, esta combinación de Molina de Segura-Altorreal, para que esta Consejería directamente hubiera autorizado esa solicitud. No es así, lo que pide el Ayuntamiento de Molina, algo que además tuvimos que explicarles expresamente este consejero y el director general de Transportes allí presente también, es que lo que están pidiendo es una cosa bien distinta a esa: piden la modificación de la línea 51, que es una concesión actualmente en vigor. Para ello es necesario efectuar unos trámites jurídicos que implican también la firma de un convenio con la concesionaria, que tiene unas pautas. La concesión al final es un contrato con unas disposiciones concretas que vinculan a ambas partes. Para modificarlo es necesario iniciar un expediente administrativo en el que incluso se tiene que dar audiencia pública. ¿Por qué? Porque otros posibles concesionarios de líneas cercanas pueden decir “oiga, ¿y por qué este señor que está prestando esta y no yo? No es tan sencillo, y lo que le explicamos al Ayuntamiento -lo digo sin ningún tipo de acritud-, le explicamos al Ayuntamiento de Molina: si quieren exclusivamente una línea que combine Murcia-Altorreal y así nos la piden, así la tendrán inmediatamente, compromiso de este consejero. Lo que están pidiendo es

otra cosa que implica otras modificaciones más sustanciales y que además tendrán que analizar en el Ayuntamiento si es lo que quieren los vecinos, porque han pedido unas combinaciones de urbanizaciones que parecer ser, por lo que tengo yo entendido (que me he reunido con los vecinos), que no es lo que quiere todo el mundo.

Si nos presentan eso, evidentemente tendría la respuesta en los términos que he dicho, Molina-Altorreal exclusivamente no requiere más trámites que estos. Si es otra cosa, se complica, se complica jurídicamente, no significa que sea imposible, pero se habrá de tramitar un procedimiento especial. Y desde aquí el ofrecimiento de este consejero, desde luego, para facilitar el transporte y la comunicación de los vecinos de Altorreal. Hasta tal punto es así que vamos a subvencionar esa línea, una demanda tradicional de los vecinos de Altorreal en su comunicación con Murcia. Si vamos a invertir dinero de los murcianos para eso, tanto más cuando no tendríamos que invertir en la parte que corresponde al ayuntamiento y se limitaba a una simple autorización. Desde aquí mi ofrecimiento de verdad, señor López, para que eso se tramite de la manera más rápida y cuanto antes.

Se habla también de ejecución del presupuesto en 2016. Es que los datos no son correctos, el transporte de viajeros está ejecutado al 100 % con la publicación de las bases e inmediata convocatoria de las ayudas a discapacitados y la convocatoria de los eurotaxis. Con todo eso, tenemos el 100 % del presupuesto, ejecución del presupuesto 2016.

También, señor Pedreño, me ha vuelto a hablar de las líneas de débil tráfico. En la primera de mis intervenciones he dicho que ya se había firmado, 500.000 euros, 500.000 euros para esa línea de débil tráfico, y resulta que además los interesados, que son los concesionarios, deben haber recibido ya las notificaciones porque han salido de la consejería. Si nos preocupa, nos preocupan esas líneas de débil tráfico porque, efectivamente, sirven para dar un servicio a núcleos remotos que no tienen más vía de comunicación que el transporte público cuando carecen de transporte propio, y si no se hace ese esfuerzo difícilmente sería rentable para una empresa privada la prestación de ese servicio. Somos muy conscientes de que ese servicio es necesario, y por eso hemos buscado esta fórmula: allí donde es rentable, concesión normal; allí donde no sea rentable, la Consejería con dinero público para ayudar a todo el mundo lo que hace es subvencionar esas líneas de débil tráfico. Antes lo he dicho en la intervención, que son aquellas que tienen menos de 100.000 pasajeros que las emplean.

También, y ya terminando, el tema de la denuncia de FROET que ha comentado antes el señor López Pagán. Vamos a ver, la Consejería no está quieta, la Consejería tiene un servicio de inspección y tiene un plan de inspección y de vigilancia que actúa ante denuncias concretas investigando y sancionando, no le puedo decir más, ese plan existe, ese plan existe. Hay gente trabajando para ello y ese plan está establecido. ¿Que tendremos que mejorarlo, que tendremos que cambiarlo o que tendremos que intensificarlo, que tendremos que cambiar personas, procedimientos...? Pues precisamente de esta investigación interna este consejero quiere que se obtengan esos datos, porque por supuesto estamos administrando dinero público y ese dinero tiene que llegar a donde tiene que llegar, y estamos dando unas autorizaciones que tienen un valor esencial, porque permite que personas salgan a la carretera a circular con vehículos que pueden comportar un riesgo para sí mismos y por supuesto para el resto del tráfico.

Estoy preocupado, por supuesto, por solucionar ese problema, y estamos adoptando desde el Gobierno regional todos los medios que consideramos que son necesarios o todas las actuaciones que consideramos necesarias para que esto se solucione y, desde luego, no se vuelva a repetir. Créame, tampoco le pido un acto de fe.

Y duermo poco, señor González, ciertamente duermo muy poco, duermo muy poco. Quizá debería dormir más, madrugo mucho, eso me permite alargar el día y a estas horas estoy un poco cansado, lo reconozco, pero sueño, eso no le preocupe, le agradezco que me lo desee pero sueño. Yo creo que todos los que nos dedicamos al ejercicio de la función pública algo tenemos que soñar, porque si no difícilmente podemos acometer esta tan bonita labor y esta oportunidad única que estamos teniendo algunos.

Dicho esto, y quiero terminar de manera proactiva, positiva y amable, hemos estado de acuerdo en muchas de las afirmaciones todos. Ustedes, la oposición, lo que han hecho ha sido señalar aquello que consideran que está mal y que es mejorable, ¿de acuerdo? Hay algunas cosas en las que lleva ra-

zón, pero este consejero desde el primer momento de su intervención ha dicho que queremos mejorar el transporte, que lo consideramos desde el Gobierno regional un servicio público esencial y que queremos trabajar en mejorarlo. Ese plan director va a ser una oportunidad importante para mejorarlo, para planificar, para decidir, para reorganizar todo el mapa concesional que existe, atendiendo las necesidades de todo el mundo. Yo soy optimista, como he dicho antes, por naturaleza, y aquí también, porque creo que nos va a permitir este instrumento, que será el fruto del trabajo de gente con conocimientos técnicos constatados, y después de escuchar a la gente afectada, ese documento va a ser un buen elemento para planificar, insisto, estoy convencido de ello, y vamos a estar muy encima porque no tiene ningún sentido gastarse dinero público y gastarse dinero en informes que luego no sirvan absolutamente para nada. Si lo hacemos, lo hacemos bien, y en ello estamos trabajando, créanme.

Y ustedes tendrán ocasión a través de sus representantes en los distintos ayuntamientos de comprobar que, efectivamente, se ha escuchado a quien se tiene que escuchar, a los vecinos y a las Administraciones locales, a los ayuntamientos en este caso y a la Federación de Municipios por supuesto, para que ese documento sea el mejor de los posibles. Estaremos muy vigilantes de ello.

Quiero terminar, como decía antes, de manera proactiva, insistiendo en que para nosotros es fundamental, para el Gobierno regional es fundamental la mejora del transporte público, y entendiendo que es fundamental para la cohesión, y apelo desde luego a la responsabilidad de los distintos grupos políticos para que, vía presupuestos, la dotación presupuestaria del transporte público de los ciudadanos de la Región de Murcia sea la adecuada para conseguir todos esos objetivos que ya he visto que nos unen y respecto de los que todos estamos de acuerdo.

Por mí, he terminado la intervención. Nada más y Muchas gracias.

(Aplausos)

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Rivera.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión. Buenas tardes.