



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2021

X Legislatura

Número 79

**SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 20 DE OCTUBRE DE 2021**

ORDEN DEL DÍA

- I.** Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras, a petición propia, para informar sobre el nuevo modelo de transporte público en la Región de Murcia.
 - II.** Pregunta oral en Pleno 675, sobre no cumplimiento del acuerdo de la 9L/MOCP-1089, sobre elaboración del plan de gestión del monumento natural monte Arabí de Yecla, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.
 - III.** Pregunta oral en Pleno 656, sobre objetivos de la aprobación del convenio suscrito con el Instituto Nacional de Estadística para mejorar el proceso de realización de las estadísticas de movimiento natural de la población, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.
 - IV.** Pregunta oral en Pleno 684, sobre medidas previstas en cuanto a revisión de procedimientos y normativa existente para simplificar trámites y reducir las cargas burocráticas, formulada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.
 - V.** Pregunta oral en Pleno 679, sobre medidas previstas para seguir potenciando el turismo rural en la Región de Murcia, en vista de las buenas cifras de ocupación obtenidas durante el verano 2021, formulada por el Grupo Parlamentario Vox.
 - VI.** Preguntas orales dirigidas al presidente del Consejo de Gobierno.
-

SUMARIO

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

I. Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras, a petición propia, para informar sobre el nuevo modelo de transporte público en la Región de Murcia.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor **Díez de Revenga Albacete**, consejero de Fomento e Infraestructuras.....3550

En el turno general interviene:

El señor **López Hernández**, del G.P. Socialista.....3554
 El señor **Esteban Palazón**, del G.P. Mixto.....3558
 La señora **Martínez Vidal**, del G.P. Mixto.....3559
 El señor **Liarte Pedreño**, del G.P. Vox.....3561
 El señor **Álvarez García**, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....3564
 El señor **Mata Tamboleo**, del G.P. Popular.....3566

El señor **Díez de Revenga Albacete** contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios.....3569

En el turno final para los portavoces de los grupos parlamentarios interviene:

El señor **López Hernández**.....3574
 El señor **Esteban Palazón**.....3575
 La señora **Martínez Vidal**.....3576
 El señor **Liarte Pedreño**.....3577
 El señor **Álvarez García**.....3578
 El señor **Mata Tamboleo**.....3578

En el turno final para el consejero interviene el señor **Díez de Revenga Albacete**.....3579

II. Pregunta oral en Pleno 675, sobre no cumplimiento del acuerdo de la 9L/MOCP-1089, sobre elaboración del plan de gestión del monumento natural monte Arabí de Yecla.

Formula la pregunta la señora **Lopo Morales**, del G.P. Socialista.....3581

Le contesta el señor **Marín González**, consejero de Economía, Hacienda y Administración Digital 3581

En el turno de réplica interviene la señora **Lopo Morales**.....3582

En el turno de dúplica interviene el señor **Marín González**.....3583

III. Pregunta oral en Pleno 656, sobre objetivos de la aprobación del convenio suscrito con el Instituto Nacional de Estadística para mejorar el proceso de realización de las estadísticas de movimiento natural de la población.

Formula la pregunta la señora **Sánchez Ruiz**, del G.P. Popular.....3584

Le contesta el señor **Marín González**, consejero de Economía, Hacienda y Administración Digital.....3585

IV. Pregunta oral en Pleno 684, sobre medidas previstas en cuanto a revisión de procedimientos y normativa existente para simplificar trámites y reducir las cargas burocráticas.

Formula la pregunta el señor **Álvarez García**, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....3586

Le contesta el señor **Sánchez Lorente**, consejero de Transparencia, Participación y Administración Pública.....3587

V. Pregunta oral 679, sobre medidas previstas para seguir potenciando el turismo rural en la Región de Murcia, en vista de las buenas cifras de ocupación obtenidas durante el verano 2021.

Formula la pregunta el señor **Liarte Pedreño**, del G.P. Vox.....3589

Le contesta el señor **Ortuño Soto**, consejero de Presidencia, Turismo y Deportes.....3589

Se suspende la sesión a las 13 horas y 20 minutos

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 40 minutos.

VI. Preguntas orales dirigidas al presidente del Consejo de Gobierno.

*** Pregunta oral 69, sobre qué medidas tiene previsto impulsar el Gobierno regional como consecuencia de las inversiones recogidas en el Proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado de 2022 para la Región de Murcia.**

Formula la pregunta el señor **Segado Martínez**, del G.P. Popular.....3592

Le contesta el señor **López Miras**, presidente del Consejo de Gobierno.....3593

*** Pregunta oral 66, sobre medidas del Gobierno regional ante la no inclusión de partida en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado destinada a regenerar el Mar Menor.**

Formula la pregunta el señor **Álvarez García**, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....3594

Le contesta el señor **López Miras**, presidente del Consejo de Gobierno.....3595

*** Pregunta oral 65, sobre imposición del pasaporte covid en la Región de Murcia.**

Formula la pregunta el señor **Liarte Pedreño**, del G.P. Vox.....3596

Le contesta el señor **López Miras**, presidente del Consejo de Gobierno.....3597

*** Pregunta oral 67, sobre medidas que va a adoptar el Gobierno regional para frenar la escalada del precio de los alquileres y garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna.**

Formula la pregunta la señora **Marín Martínez**, del G.P. Mixto.....3599

Le contesta el señor **López Miras**, presidente del Consejo de Gobierno.....3599

En el turno de réplica interviene la señora **Marín Martínez**.....3599

En el turno de dúplica interviene el señor **López Miras**.....3601

*** Pregunta oral 68, sobre reducción de los índices de pobreza y exclusión social en nuestra región.**

Formula la pregunta el señor **Conesa Alcaraz**, del G.P. Socialista.....3602

Le contesta el señor **López Miras**, presidente del Consejo de Gobierno.....3602

En el turno de réplica interviene el señor **Conesa Alcaraz**.....3602

En el turno de dúplica interviene el señor **López Miras**.....3604

Se levanta la sesión a las 17 horas y 35 minutos.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

Primer punto del orden del día: [comparecencia en Pleno del consejero de Fomento e Infraestructuras, a petición propia, para informar sobre el nuevo modelo de transporte público en la Región de Murcia](#).

Tiene la palabra, por un tiempo máximo de veinte minutos, el señor consejero de Fomento e Infraestructuras, don José Ramón Díez de Revenga.

Señor consejero.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchísimas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Comparezco ante esta Cámara, representante de la soberanía popular del pueblo de la Región de Murcia, para dar cuenta de uno de los proyectos más importantes que llevamos entre manos en la Consejería de Fomento y en todo el Gobierno de la Región de Murcia. El proyecto que vengo a presentarles no es ni más ni menos que el nuevo modelo de transporte público regional.

Como todos ustedes saben, señorías, el transporte público en la Región de Murcia lleva bastante tiempo dando muestras de agotamiento, un modelo que lleva bastante tiempo dando muestras de obsolescencia, y esto es debido a que el sistema de transporte –esto no solo pasa en la Región de Murcia, ha pasado en muchos sitios de España– era demasiado rígido y en los últimos años no ha sido capaz de adaptarse al cambio social que se ha producido en esta región, al enorme desarrollo que se ha producido en las últimas dos décadas. La pandemia de coronavirus, además, señorías, le está dando la puntilla, está acrecentando todavía un poco más esas deficiencias en el transporte público y esa obsolescencia. Por eso desde el Gobierno de la Región de Murcia hace ya tres años iniciamos con determinación la reforma estructural de todo este modelo. Nos dimos cuenta de que no era suficiente con hacer modificaciones puntuales o reparaciones localizadas, sino que realmente había que borrar la pizarra y plantear todo un nuevo modelo de transporte público, que además debía servir para acelerar ahora después de la pandemia de coronavirus la recuperación y el relanzamiento de la economía tras este enorme bache.

Señorías, hoy vengo a plantearles un debate que espero que sea enriquecedor y constructivo. El transporte público no es ideológico, el transporte público tiene muchas cuestiones que son de pura necesidad social, que debemos tratar de alejarnos de la demagogia y tenemos que tratar de soportarlo sobre cuestiones técnicas que sirvan para ofrecer el mejor servicio posible a todos los ciudadanos. Por eso les traigo una propuesta sincera, para tratar de enriquecer. Les quiero explicar cuál es el modelo que hemos dibujado, que hemos planteado, y tratar de enriquecerlo con las aportaciones de todos los representantes de la soberanía popular que residen en esta Cámara, y para ello el punto de partida es el planteamiento, cómo planteamos este modelo.

Nosotros planteamos que el transporte público debe convertirse en una alternativa real al coche en los transportes interurbanos. Queremos poner al ciudadano en el centro de las políticas de transporte y desde la libertad ponerle más sencillo que abandone el coche, que deje el vehículo privado y opte, desde la libertad, repito, por utilizar el transporte público, y para ello tenemos que configurar un modelo que sea ecoeficaz, que sea cien por cien conectado y además cien por cien accesible, y cuando digo accesible me estoy refiriendo fundamentalmente a las personas que tienen algún tipo de discapacidad.

Este planteamiento, con el que estoy seguro de que estarán todos ustedes de acuerdo, se basa no solo en la voluntad de este Gobierno regional, que es firme, sino que es exactamente lo mismo que plantea el Gobierno central a través de su Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible, Conectada y Segura, prácticamente igual, pero es que además está totalmente alineado con la revolución verde que promueve la Unión Europea, con la transición digital y la cohesión social y territorial. Y además, por si fuera poco, también está cien por cien alineado con los objetivos de desarrollo sostenible que lideran las Naciones Unidas. Por tanto, creo que estamos de acuerdo en el planteamiento, tenemos

que configurar un modelo y podrá haber diferencias o discrepancias en cómo se materializa ese modelo. Yo les explicaré cuál es nuestra postura o cómo lo estamos planteando, y espero escuchar en sus intervenciones qué cosas creen ustedes que pueden ser mejorables o pueden ser convertibles.

Nuestro objetivo en este plan es adaptar la oferta de servicios a las necesidades de movilidad. De lo que se trata es de preparar el sistema de transportes para que responda realmente a las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos, y ahí es donde se mostraba la obsolescencia que estaba pasando ahora: teníamos ofertas de servicios en desplazamientos que no eran necesarios y viceversa, desplazamientos que tenían necesidades de ser cubiertos con el transporte y que no se satisfacían.

También queremos, por supuesto, un mayor respeto al medio ambiente, mayor cobertura territorial, accesibilidad universal. En el siglo XXI no se entiende que el sistema de transportes no sea cien por cien accesible y que además, como digo, saque vehículos de las carreteras.

Con esto hace tres años iniciamos un proceso de participación con todos los colectivos sociales y civiles que tienen algo que decir en esto, por supuesto todos los ayuntamientos, todas las empresas de transporte, asociaciones de vecinos, ecologistas, y en tres años hemos configurado este modelo, lo hemos sometido al escrutinio de todas estas organizaciones para al final, partiendo de un diseño que se basaba en datos y no en percepciones, recoger todas las aportaciones de todos estos colectivos para tratar de enriquecer el modelo.

El Plan Director de Transportes que trajimos a esta Cámara, creo que fue hace dos semanas, presidente, y que supongo que les habrán hecho llegar, como digo, parte de un diseño que se basa en datos y no en percepciones y se enriquece con todas las aportaciones de todos estos colectivos con los que nos hemos reunido a través de las distintas mesas de transporte. Tiene una parte primera que es de diagnóstico, para que sepamos de lo que estamos hablando, y una parte de propuestas, que es donde espero que ustedes nos aporten lo que estimen oportuno.

Cada día en la Región de Murcia se producen 4 millones de desplazamientos: la mitad de ellos son no motorizados, a pie, o peatón y bicicleta, pero fundamentalmente a pie, pero de los motorizados, de los casi 2 millones de desplazamientos motorizados, el 90% se realiza en vehículo privado. Y esto nos da el primer resultado, y es que hay un claro amplio margen de mejora en esa ratio. Podemos aspirar a que no solo el 10% opte por el vehículo colectivo, por el transporte público, sino que sean más. El ámbito donde se realizan esos desplazamientos, 2.560.000 se hacen en el ámbito urbano; un 1.128.000, dentro de la región; 117.000 desplazamientos son conexión con otras comunidades autónomas, y 176.000 desplazamientos cruzan la Región de Murcia.

Después de este análisis, después de analizar los movimientos reales de los ciudadanos a través de tecnología móvil anonimizada, el diagnóstico que nos sale básicamente dice cuatro cosas:

La primera es que hay un gran desajuste entre las necesidades reales de desplazamiento de los ciudadanos y la oferta de servicios de transporte público, y ese es el gran reto, acoplar esa oferta de servicios a las necesidades reales de transporte.

También encontramos que hay distorsiones competenciales bastante graves, en el sentido de que hay muchos desplazamientos que son de naturaleza puramente urbana que están siendo prestados por la Comunidad Autónoma, y muchos desplazamientos que son de naturaleza interurbana, y por tanto debería prestar la Comunidad Autónoma, y los está prestando el Estado. Por tanto, una de las cuestiones importantes es recolocar estas competencias para que cada Administración preste los servicios que realmente tiene que dar.

Otro de los resultados del diagnóstico es la práctica inexistencia de intermodalidad, y eso es fundamentalmente no porque los ciudadanos se resistan a ella sino porque no se lo ponemos cómodo, no se lo ponemos sencillo.

También detectamos en este diagnóstico una utilización muy deficiente de los servicios ferroviarios y yo creo que es fácil adivinar por qué.

Existe un amplio margen de captación de viajeros en el transporte público. Como digo, solo el 10% de los desplazamientos motorizados se hace en transporte colectivo, y por tanto la parte buena es que hay amplio margen de mejora, y la parte mala es que hay muchas necesidades de desplazamiento en transporte público que están insatisfechas.

Y con todo ello, si conseguimos cerrar todo este modelo que satisfaga estas cuestiones, conseguiremos sacar coches de las carreteras, y el gran objetivo que tenemos, o uno de los grandes

objetivos, es que de esta manera mejoraremos las emisiones, mejoraremos los tiempos de desplazamiento y mejoraremos a fin de cuentas la calidad del aire y de vida de esta región.

Después de este diagnóstico, el Plan Director de Transportes que les hemos traído a esta Cámara plantea unas propuestas. Como digo, es análisis primero, analizamos los datos, detectamos cómo se desplazan los ciudadanos, diagnosticamos -y les acabo de contar el resultado del diagnóstico-, y la tercera parte, que es la más difícil, y es donde esperamos sus propuestas constructivas, aunque ya tenemos las nuestras y, lógicamente, enriquecidas con todos los colectivos sociales, pero bienvenidas sean las suyas también.

Y planteamos las propuestas para lograr esos objetivos que se han marcado, y esas propuestas se traducen en catorce medidas de actuación, que se agrupan en cuatro ejes:

El primer eje es el eje que actúa en las propias infraestructuras de transporte.

El segundo eje son las redes de transporte que tenemos que hacer.

El tercero habla de la tarificación y la financiación de todo el sistema, importantísimo.

Y el cuarto de la gobernanza y la gestión.

En este primer eje de infraestructuras, si me permiten -y voy rápido por no consumir demasiado tiempo, pero yo estaría encantado de reunirme con todos ustedes cuando quieran para explicarlo en detalle-, está la primera medida de actuación, que es la más importante de todas, que es el nuevo mapa de movilidad cotidiana. El Plan Director de Transporte habla de todos los servicios de transporte público (ferrocarril, barco, autobús..., todos). El mapa de movilidad cotidiana es lo que concreta las líneas de autobús de toda la Región de Murcia. Estamos ya desarrollándolo, este verano se publicaron las primeras concesiones y hemos configurado un sistema que no sea tan radial como el que había antes, y, además, que en lugar de veintisiete concesiones de tamaños muy dispares solo tiene diez concesiones, como digo, cuyos anteproyectos han sido publicados este verano y estamos a día de hoy gestionando con todas las organizaciones sociales. Ese, como digo, es el proyecto más importante y más ambicioso, es la reforma integral de todos los servicios de transporte en autobús.

La segunda medida de este eje de infraestructuras es la configuración de una red de intercambiadores de transporte público. Es tratar de conseguir puntos de intermodalidad, donde sea sencillo que el ciudadano pueda cambiar de vehículo para hacer su desplazamiento de forma más eficiente. En esto además hemos propuesto al Gobierno central que incluya algunos de estos proyectos de puntos de intermodalidad en los fondos Next Generation, porque está cien por cien alineado con los criterios que ha marcado la Unión Europea para ello.

El tercer proyecto es la red de estaciones comarcales de autobús. ¿Por qué? Porque gracias a las estaciones de autobús que tenemos dispersas por toda la Región de Murcia podemos alcanzar todos los territorios y dar mayor cobertura territorial. De esta manera en el nuevo mapa de movilidad cotidiana, con estas diez concesiones, ya planteamos dar cobertura a un 91% de la población, con un 24% más de localidades a las que damos servicio con el transporte colectivo, y, por supuesto, siempre cien por cien accesible y cien por cien digital.

El segundo eje, señorías, es el de redes de transporte. En este eje planteamos, por un lado, potenciar los servicios ferroviarios. Los servicios ferroviarios yo creo que estamos todos de acuerdo en que en esta región estaban que daban lástima, estaban que realmente había que cambiarlos integralmente, y hace ya tiempo que se inició esa reforma estructural, primero las vías y después los trenes. Desgraciadamente hoy, y no quiero incidir en ese tema, no contamos con servicios ferroviarios de cercanías en la Región de Murcia, por lo menos en la conexión más importante, que es la de Águilas, pero eso no quiere decir que no debamos aspirar a unos servicios ferroviarios que realmente respondan a las necesidades de desplazamiento y que además se apoyen en la intermodalidad para captar todos los viajeros que están en sus áreas de influencia.

Igualmente en esta red de transporte planteamos también que haya servicio municipal de autobús en todas las poblaciones de más de 25.000 habitantes. ¿Y por qué? Porque la Ley de Bases de Régimen Local habla de que las poblaciones que tienen que tener servicio de transporte urbano son las de más de 50.000 habitantes, pero la realidad técnica nos dice que a partir de 25.000 los municipios necesitan servicios de transporte urbano, y los deben prestar los ayuntamientos. Por tanto, desde este plan director les incitamos y les ayudamos a que lo pongan, a que lo implementen.

También planteamos la existencia de servicios urbanos en zonas de interés turístico, teniendo en cuenta que en la Región de Murcia hay varias poblaciones que durante la temporada estival

multiplican hasta por seis su población, y esa población flotante que viene en época estival también deben ser satisfechas sus necesidades de movilidad mediante un transporte urbano de autobús.

Además planteamos la segregación de tráficos estatales, de las concesiones estatales que sean netamente regionales. Les he dicho que una de las distorsiones competenciales es que hay servicios que son interurbanos dentro de la Región de Murcia que están siendo prestados por las VAC, por las concesiones estatales. Pues lo que planteamos es segregar esos tráficos e incorporarlos a la Comunidad Autónoma. Eso ya hemos empezado a hacerlo y con las dos primeras VAC que han caducado ya hemos asumido esos tráficos nosotros.

Y, por último, nuevas líneas marítimas. Hay una parte concreta en la Región de Murcia, que es el Mar Menor, donde se pueden plantear líneas marítimas ecoeficaces para hacer un transporte transversal que evite los antológicos atascos en La Manga.

Hasta ahí la segunda parte, el segundo gran eje, que es el de redes de transporte.

El tercer eje es el de tarificación y financiación. Si les he dicho que el planteamiento de este Gobierno es facilitar al ciudadano que pueda subirse al transporte colectivo y que pueda elegirlo libremente, una de las cuestiones fundamentales para facilitárselo es haciendo un nuevo sistema tarifario, un nuevo sistema tarifario que no penalice la intermodalidad sino que la fomente, un sistema tarifario que unifiquen la disparidad de tarifas que tenemos a día de hoy en un solo sistema que tenga un bono único, y a ser posible un bono único que sirva para todos los medios de transporte, interurbanos y urbanos. Esa línea de trabajo es fundamental y la estamos desarrollando.

Dentro de esto también tenemos otra línea que ya está terminada, que es la revisión de costes concesionales, que consiste –esto es una cuestión muy técnica– en dejar escrito cuál es el modelo de cómputo de los costes de las concesiones para que no haya diversidades ni disparidades a la hora de evaluar el coste de los servicios. Esto se basa en una documentación planteada por el ministerio que hemos adaptado a la particularidad de la Región de Murcia.

Y, por último, la reasignación de presupuestos, me refiero a los presupuestos que se destinan al transporte público en las distintas administraciones. Vienen arrastrados desde hace décadas y hay que recolocarlos en los sitios adecuados complementariamente a esta reasignación competencial de la que estábamos hablando.

Por último, nada de esto funcionaría, ninguno de estos tres primeros ejes (infraestructuras, redes de transporte y financiación y tarificación), si no se establecen los mecanismos de gobernanza adecuados. Tenemos que ser capaces desde la Administración pública de gobernar, gestionar este nuevo sistema de una forma eficaz y eficiente, y para ello planteamos:

Por un lado, hay tres zonas en la Región de Murcia que tienen una particularidad, que son Murcia, Cartagena y Lorca, y la particularidad que tienen es que la ciudad ha crecido más allá de sus límites administrativos, y hay toda una zona que no es ni urbana ni interurbana, sino que la podríamos llamar metropolitana, que es el área de influencia de esa ciudad. A esas zonas hay que prestarles una especial atención, porque además concentran muchísimos desplazamientos, y para ello lo que planteamos, tal y como prevé la Ley 10/2015, es la creación de planes metropolitanos de transporte, empezando por planes de coordinación entre esos ayuntamientos y la Comunidad Autónoma, para poder dar un servicio eficaz y eficiente en todas esas zonas metropolitanas que muchas veces superan los límites del término municipal.

Además planteamos nuevos mecanismos de coordinación y gobernanza, y muy particularmente uno, que es la creación de un consorcio regional de transportes. Pensamos que es necesario para todas esas áreas metropolitanas que haya un organismo donde estén representados ayuntamientos y Comunidad Autónoma que gestione todos los servicios de transporte de esas áreas metropolitanas.

Y por último y no menos importante planteamos un sistema de seguimiento y evaluación continua. Les he dicho hace un rato que a nosotros nos gusta tomar decisiones basadas en datos y no en percepciones, y esto es un modelo, y todos los modelos son susceptibles de mejora, y aunque lo haya sometido a la participación de todos los agentes que interviene en el transporte y hoy lo esté sometiendo a la participación de esta Asamblea Regional y de todo el estamento político, no quiere decir que cuando terminemos de diseñar el modelo y lo pongamos a funcionar de verdad, que, como digo, ya lo estamos implementando, no encontremos cosas que sean mejorables, estoy seguro de que las habrá. Cuando cualquier proyecto sale al mercado encontramos que necesita mejoras. Bueno,

pues planteamos un sistema de evaluación y mejora continua que sirva para medir cómo está funcionando este sistema e implementar las mejoras que sean necesarias y que no nos vuelvan a pasar que se quede el sistema obsoleto.

Al final, señorías, y como conclusión, les planteo un nuevo modelo de transporte entero, un proyecto ambicioso que mejora de forma real la vida de los ciudadanos de esta región, en el que esperamos conseguir objetivos medibles y alcanzables. Objetivos como son:

Incrementar la demanda de transporte público en 3,5 millones de viajeros cada año.

Conseguir un ahorro de tiempos de viaje para los ciudadanos de la región equivalente a 1,53 millones de horas cada año.

Reducir el consumo de energía en hasta 7.700 toneladas equivalentes de petróleo cada año, y además reducir las emisiones de CO₂ a nuestra atmósfera en 160.887 toneladas.

Todo esto es lo que arroja el estudio técnico detallado que hemos hecho en el Plan Director de Transportes que tienen a su disposición, y con esto planteamos fórmulas concretas y detalladas para aumentar la cohesión territorial, para fomentar esa movilidad ecoeficaz, conectada y accesible, para garantizar la cobertura y la cohesión territorial de zonas de baja densidad y población dispersa, para racionalizar y optimizar todos los recursos del sistema y para contribuir al relanzamiento de la economía tras esta terrible crisis del coronavirus. Con ello cumplimos con la transición digital, cumplimos con la revolución verde y cumplimos con los objetivos europeos de cohesión social y territorial.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Turno general de intervenciones.

En primer lugar, por un tiempo máximo de quince minutos, tiene la palabra don Pedro López en representación de el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor López.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Señor presidente, consejeros, consejera, señorías, buenos días.

En primer lugar, señor consejero, agradecer la exposición que hace, que hayan presentado ese Plan Director del Transporte en la Asamblea Regional y que haya comparecido aquí para que podamos conocerlo y debatirlo, discutirlo y hacer las aportaciones.

Usted decía en su introducción que el transporte público no es un asunto ideológico. Puedo estar de acuerdo, a lo mejor no al cien por cien, pero sí es muy político, es absolutamente político porque el transporte público –lo ha dicho usted y lo dice el plan director– cohesiona el territorio, posibilita ejercer el derecho a la movilidad, permite combatir el medio ambiente, previene enfermedades porque elimina contaminación... Es algo muy político y que requiere una planificación seria y responsable. En ese sentido, usted en su propia reflexión o introducción inicial hace un reconocimiento de que no ha funcionado bien el transporte público, y es una realidad, y yo le agradezco usted que usted diga aquí públicamente que Gobierno regional ha sido digamos que ineficiente (no quiero ser agresivo) durante mucho tiempo.

Y luego nos plantea un modelo de un plan director del transporte público que es lo que algunas veces o casi siempre empezamos nuestro debate en el mismo término, que no es discutible desde el punto de vista teórico. Bueno, hay alguna objeción que podemos hacer desde mi grupo y yo personalmente, pero no es discutible en el sentido de que es un documento técnico, que se acoge a los parámetros en los que se mueve actualmente el transporte público, que hace un estudio de la situación, que hay participación y que hace propuestas, y eso, bueno, no es muy discutible.

Por nuestra parte, lo que pasa es que hace planteamientos que han fracasado en el pasado y que nos generan dudas de que, ante la inacción de este Gobierno regional, que no ha cambiado destino, a pesar de su empuje, y yo le felicito a usted porque yo era concejal en el Ayuntamiento de Murcia hace ya diez años y ya oía a hablar del plan director de transporte, y existía una Entidad Pública del

Transporte, me parece que se llamaba así, que viene a ser algo parecido al consorcio que nos plantean, que prácticamente se disolvió porque no había ninguna capacidad de colaboración y de trabajo en ese sentido.

Bueno, yo le doy la bienvenida a este nuevo marco de trabajo que usted nos propone. Le felicito por traer el plan director, que lleva años dando tumbos y nunca llega, y voy a entrar directamente a los temas que yo creo que son relevantes, haciendo algunas críticas al Gobierno regional, porque creo que se lo merece después de veintiséis años de Gobierno.

Este plan director aporta datos, pero aporta datos que son del año 2016 y 2017 fundamentalmente, con lo cual puede estar bastante desfasado. Y si hemos tardado varios años en poner en marcha este plan director, bueno, en que vea la luz, con la dinámica que ha llevado el Gobierno regional y con la experiencia que tenemos no sé cuántos años más tardaremos en estar en posición de adoptar determinadas medidas. Algunas las ha puesto en marcha, y hablaremos después si nos da tiempo.

Sí que le digo que este plan director desde mi punto de vista es poco ambicioso, se basa en parámetros que no son las tendencias que actualmente se vienen desarrollando en otros transporte más modernos de Europa e incluso en otras regiones de España. Por eso digo que en ese sentido es poco ambicioso.

La realidad que tenemos es que el Gobierno regional nunca ha entendido transporte público como una obligación, como un concepto de obligación de prestarlo, porque garantiza, lo decía antes, el derecho a la movilidad, porque provoca cohesión social, territorial y económica, permite el desarrollo económico de los pueblos, fija poblaciones. El Gobierno regional siempre ha entendido el transporte público como un gasto, no como un servicio público que garantiza esa movilidad de los ciudadanos y que garantiza ese derecho de los ciudadanos. No ha sido capaz tradicionalmente de coordinarse con los ayuntamientos, y ha estado en un proceso constante de recortes de línea. ¿Hay crisis?, recortes de línea. ¿Baja el número de usuarios?, recortes de línea. ¿Hay déficit?, recortes de línea. Tantos recortes ha habido que el Ayuntamiento de Murcia, que quizá es el área metropolitana, por hablar de los términos que ya se vienen utilizando, que más presión tiene, ha tenido que en diferentes ocasiones pedir que quería recuperar líneas interurbanas, y de hecho estamos en ese proceso actualmente de recuperación de esas líneas interurbanas.

Las propias recomendaciones del plan hablan de las áreas metropolitanas, y esto es algo urgente. Es muy urgente porque, analizando los propios datos, por ejemplo el área metropolitana de Murcia, que podría abarcar los Ayuntamientos de Murcia, Molina, Alcantarilla, Beniel y Santomera, prácticamente tiene el 50% casi de todo el tráfico de transporte público en autobús, y esto hay que abordarlo de manera necesaria. Y a mí me parece también proyectar ya, porque ya se está dando el mismo problema tanto en el área de Lorca como el área de Cartagena-litoral, que viene llamando así el plan director.

Mi pregunta es, señor consejero, si tenemos esto claro, ¿el Gobierno regional ha solicitado ya esos nuevos fondos europeos que van precisamente destinados a estos proyectos concretos, y uno muy importante tendría que ser el poner en marcha esas áreas metropolitanas? Espero que después me conteste. Sé que han pedido dinero para renovar la flota de autobuses, me parece (al menos eso me ha llegado), me lo confirmará, pero no me consta que hayan hecho alguna propuesta concreta en este sentido, que sería muy importante.

Mientras que esto se pone en marcha es preciso avanzar en una línea de colaboración, de convenir con los ayuntamientos, a la hora de prestar el servicio urbano en las grandes ciudades, para que haya conexión entre el transporte urbano y el interurbano. En el tema de las paradas es ilógico que haya autobuses que por gestionar el ayuntamiento pasan por zonas donde no pueden recoger, porque a veces se mezclan los municipios en el trayecto y no van a poder parar a recoger a pasajeros cuando pasa el autobús por allí. Esto no tiene ningún sentido, esto se va a dar, por ejemplo, en Beniel o en Santomera.

Y el problema del transporte público es un problema estructural, que con el paso de los años, y usted lo ha dicho, no hemos sido ambiciosos, no se ha abordado, no se ha planificado el futuro, por eso tiene tanto de político el transporte público, y, bueno, esto tenemos que hacerlo.

Mire, para desarrollar las áreas metropolitanas es imprescindible, imprescindible, el liderazgo y el compromiso del Gobierno regional. Si no, no va a ser posible, porque si decimos «bueno, en Murcia,

como el Ayuntamiento de Murcia es el más grande, que sea el que impulse que se ponga en marcha el área metropolitana». Esto no es posible, no es viable, usted sabe que no es viable. Esto tienen que hacerlo ustedes y liderarlo desde el Gobierno regional, porque si no, no va a funcionar.

Y desde luego un nuevo modelo de transporte público requiere de manera imprescindible un cambio de actitud en la posición que ha venido actuado hasta ahora el Gobierno regional, que ha tenido una visión cicatera y tacaña con respecto a los gastos que provoca el transporte público en las arcas regionales y no ha apostado por dar un servicio de calidad, puntual, económico, con frecuencias adecuadas, y lo que ha provocado, como usted bien decía, es que no haya habido una evolución positiva. No hemos aumentado de manera notable el número de pasajeros a lo largo de los años ni hemos ganado importancia en el porcentaje de viajes que se hacen en el transporte público en detrimento del transporte privado.

Mis datos no son los mismos que los suyos, y a mí me salía, en lo que vi, que el 25% de los traslados, de los viajes que se producen, se hace a pie o en bicicleta, y el 75% motorizado, y según mis datos. Bueno, la diferencia es muy relevante, un 5%, pero al final hablamos de cifras inferiores. A mí me sale que el 95% es en vehículos privados y el 5% en transporte público, pero bueno... Es mucho un 5%, porque es casi el objetivo que nos marcamos con el plan director, pero en todo caso es una proporción muy baja y muy inferior a la media que se produce en ciudades y en regiones de nuestro nivel y de nuestro entorno.

Mire, voy a entrar en estos puntos que le he dicho porque son fundamentales.

El transporte público tiene que ser barato, porque si sale más barato que usar el vehículo particular la gente lo va a usar. Vivimos en una región por desgracia con salarios bajos, con pensiones bajas. Tiene que ser barato, y no hay otra opción que no sea asumir un mayor compromiso económico por parte del Gobierno regional a la hora de abordar el transporte público, y entender que el transporte público es como la sanidad o como la educación. No podemos dejar que se pague fundamentalmente o el eje principal en base al rendimiento de los billetes. Hay que apostar por él con recursos públicos y entendiendo que esto sirve, lo decía antes, para tener ciudades más amables, para tener menos contaminación y prevenir enfermedades, para luchar contra el cambio climático, para proteger el medio ambiente.

Tiene que tener frecuencias más adecuadas. Si no hay frecuencias más adecuadas no va a funcionar el transporte público. Porque si un autobús sale por la mañana y puede volver a mediodía, y no hay otro autobús hasta las cinco horas después..., la gente no se puede planificar la vida así. Hoy en día todos vamos muy mal de tiempo. Si tienes que esperar tres o cuatro horas para coger un nuevo autobús, la gente se busca la vida y al final solo quedan los pasajeros cautivos.

Hablaba ayer precisamente con una persona de Molina que decía que tenía médico a las once, de un pueblo de Molina, y que tenía que coger el autobús a las siete y media de la mañana para irse al médico a las once y volver a mediodía. ¿Quién se puede permitir perder un día de trabajo, toda una mañana? Pues la gente a la que llaman viajeros cautivos, los que no tienen otro medio de transporte. Es fundamental hacer esto de otra manera.

¿Y este problema cómo se soluciona? Con una mayor inversión y con un mapa de líneas diferentes. Es verdad que el plan director intenta modificar el sistema radial, hacerlo menos radial, pero al final no acaba de aterrizar en algo que es fundamental, que es combinar el sistema radial con un sistema circular. Debe de haber líneas que solo comuniquen poblaciones, no tienen por qué llegar al municipio. Yo he visto algunas de las concesiones que están ahora mismo en periodo de alegaciones y en los mapas que se ponen no lo tengo claro, pero, bueno, yo lo digo por si sirve: la única manera de que haya un uso frecuente y de que sean rápidos los viajes es comunicando poblaciones y luego estaciones intermodales donde se producen los cambios, así ganamos tiempo. Si no hacemos eso, fallamos.

La puntualidad es determinante. Uno de los elementos que más afecta a la hora de usar el transporte público es saber cuándo subes y cuándo llegas a un sitio. Si no es así, se desincentiva.

Los problemas de tráfico que tenemos en las grandes ciudades lo dificultan mucho. Tenemos que ir al modelo de transporte, al menos en las grandes ciudades y en las grandes concentraciones de tráfico, con vías de uso exclusivo y reservado, preferencia semafórica... Esto es fundamental. Es más costoso pero es fundamental y tenemos que ir a eso.

Billete único y transbordos gratuitos. Lo ha dicho usted, no se puede entender el transporte

público si no es así, con un billete único y transbordos gratuitos. Porque lo hemos dicho antes, para que sea ágil y rápido hay que cambiar de autobús, y hasta hace poco tenías que pagar en uno, o sea, se paga en función de la línea, en función de la concesión, en función de que subas o que te bajas a otra... Eso es costosísimo, eso no es sostenible.

El ser accesible. Lo ha dicho usted, es verdad, es una vergüenza, tenemos que asumir que es una vergüenza. El transporte tiene que ser accesible económicamente pero tiene que ser accesible por el derecho a la movilidad que tienen las personas con dificultades, y esto no es discutible, esto no nos tiene que poner aquí a..., pero nos tiene que ocupar, porque esto es una vergüenza que sea así y tiene que resolverse.

Y tiene que posibilitar la conexión de todas las poblaciones. Lo hablábamos antes, tiene que ver conexión con todas las poblaciones, pero también es importante resolver el tema de la frecuencia, porque de nada sirve que para decir que una población no tiene autobús pongamos uno por la mañana, vuelva al mediodía, otro por la tarde..., porque eso hoy en día no se puede planificar así, y todos lo sabemos, ni la vida social ni la vida laboral ni nada de esto.

El transporte consolida. No tenemos más que irnos a las grandes ciudades. Cuando tú pones líneas de metro, líneas de ferrocarril, de cercanías y todo eso, va desarrollándose la ciudad en las paradas, en las estaciones... Estructura el territorio, es fundamental planificar el territorio con el transporte y el urbanismo también.

Vuelvo a insistir, el tema de la visión poco moderna y actual que veo en el plan director con respecto al tema del transporte público, o sea los criterios que se siguen. Tenemos que ahondar mucho más en el sistema circular combinado con el radial, tenemos que pensar en la importancia del medio ambiente, tenemos que pensar que tenemos que dotar a nuestros municipios y a nuestra región de un transporte público eficiente, porque se está produciendo una tendencia en los jóvenes, casi la mitad de los jóvenes (cuanto más jóvenes, más) ya no se sacan el carné de conducir, ya no están pensando en obtener un vehículo, algo que en nuestra época era impensable, estábamos deseando a los dieciocho coche. Ahora la gente se intenta organizar la vida de otra manera. Eso está pasando en las grandes ciudades. Los países europeos más desarrollados tienen transportes públicos muy eficientes, y eso lo que hace es que, si nuestra región no es capaz de adaptarse a eso, aparte de los problemas que ya tienen nuestros jóvenes, va a ser un elemento más que los va a sacar fuera, porque ellos no van a cambiar su mentalidad, por el tema del medio ambiente, de la protección de medio ambiente. Tienen otra manera diferente de entender la sociedad.

Y, bueno, no me queda casi tiempo. En la segunda parte supongo que podré añadir algo más. Mire, como último punto, rápidamente, el tranvía o algo similar al tranvía (el tranvibús, o algo de eso) hay que desarrollarlo. Hay que comunicar Murcia, por ejemplo, Molina, Alcantarilla, la Universidad... Hay que expandir el tranvía hacia la zona sur de la ciudad de Murcia, porque la situación, y usted se mueve por allí, como yo y como la mayoría de nosotros, la situación que hay ya de tráfico es preocupante, empezamos a parecernos a Madrid hace algunos años. Es costoso pero hay que hacerlo. Insisto, y eso requiere un compromiso de este Gobierno regional económico, de colaboración, de entendimiento con los ayuntamientos, y no es una buena posición del Gobierno regional decir: el Ayuntamiento de Murcia que gestione las líneas que le correspondan. No hay colaboración, los 8 millones de euros que le va a costar adicionales, no hay voluntad de colaborar porque es competencia de ellos, cuando ellos están pagando más de 40 millones de competencias impropias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Acabe, señoría.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Sí, termino, presidente.

Ese cambio de actitud, que a usted ahora con la cabeza me dice que no, pero que yo a usted le presupongo, porque está sacando esto. Es fundamental, si no hay colaboración administrativa, si no

hay compromiso de abordar los gastos de un sistema de transporte público moderno y eficiente, no funcionará y habremos fracasado una vez más, y fracasar en el transporte público es fracasar en el futuro de nuestra región.

Muchas gracias, presidente.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Turno de intervención ahora del Grupo Parlamentario Mixto.

Comunico a sus señorías que el tiempo, los quince minutos, ha sido dividido entre el señor Esteban y la señora Martínez.

Señor Esteban Palazón, tiene la palabra.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Muy buenos días, señor Castillo.

Señor consejero, señorías.

Señor consejero, le voy a reconocer una cosa, como parapeto de un Gobierno regional sin acción política ejecutiva digna de tal nombre, un Gobierno incapaz, compuesto y plagado de retales competenciales y de consejeras y consejeros que rehuyen rendir cuentas, no está usted pagado.

Hoy viene a presentarnos lo que a usted le parece el fruto de un gran trabajo, el Plan Director del Transporte. Trae a esta Cámara lo único que ha podido desarrollar su consejería que no tenga que no tuviera coste, que le haya costado cero euros, porque usted viene una y otra vez a esta Asamblea a soltar sus soflamas sobre ocupación, vivienda o red ferroviaria, pero hacer, lo que se dice hacer, no hace nada, y su consejería no es una consejería cualquiera, es una consejería que tiene un carácter netamente inversor y de estímulo económico, y su consejería no invierte un euro. Presupuesto de la consejería, ya reducido un 20% respecto al año anterior, 184 millones. Ejecutado hasta el mes de agosto, 65,8. Si usted cree que con esa cantidad va a impulsar las infraestructuras regionales, el transporte o la movilidad, lo llevamos claro.

Esta región necesita un plan director de transportes, sin duda, pero lo que necesita es un transporte público y una política de movilidad digna de tal nombre, y ustedes en veintiséis años solo han traído caos, obsolescencia, desmembración territorial y radialidad al transporte público regional, sin duda el peor de España en número de usuarios, es decir, es la comunidad autónoma donde más se utiliza el vehículo, el coche, como forma de transporte, y sobre todo en la calidad del servicio. Y no es que lo diga yo, lo reconoce el propio texto del plan que usted trae aquí hoy.

Bien, fíjese, Podemos, no ahora, no en una sesión, donde es muy difícil transmitir toda esta información, ya en octubre de 2020 formuló alegaciones a su plan director, y ya entonces pusimos en evidencia lo que nosotros considerábamos que eran los ejes sobre los que debe asentarse el transporte público del conjunto de la movilidad regional. Hablábamos de la vertebración territorial, la intermodalidad, la sostenibilidad ambiental, la operabilidad, la funcionalidad y el billete o bono único, y todos ellos se fundamentaban y coordinaban para establecer las bases de un sistema de movilidad, funcional y al servicio de la gente, en especial de aquellos que más dependen del mismo (estudiantes, trabajadores, etcétera). Y para garantizar estos vectores que deben informar el sistema de movilidad, proponíamos una entidad pública de transporte regional que se adaptase a las necesidades y demandas ciudadanas. ¿Qué respuesta nos ofreció a las alegaciones que presentó, qué respuesta nos ofreció su consejería? Pues que se hará todo lo que se pueda y que será la demanda la que ordene lo que haya de hacerse.

Consejero, este plan sigue sin afrontar los retos reales de la movilidad, y voy a tratar de explicar lo que Podemos mantiene al respecto. Mire, las políticas públicas deben ser impulsoras de un cambio en los hábitos de la ciudadanía. Un verdadero plan director de transporte ha de tener un objetivo transformador de todo el sistema de movilidad de la región. Esa es la clave. Un gestor público que va a remolque de la realidad fracasa como tal, y usted responde perfectamente a la desidia en políticas públicas que, en relación a la modernización de la estructura económica y productiva y de la movilidad de esta región, se han llevado a cabo por parte del Partido Popular las tres últimas décadas.

Vayamos a lo que consideramos el talón de Aquiles de este plan. El plan se apoya en principios muy generales, sin concretar un sistema de movilidad efectiva para la vertebración del transporte público en los núcleos rurales dispersos y en las pedanías.

El plan director de transporte no asume la creación de una entidad pública que asuma las líneas deficitarias y las combine con las rentables, una entidad de gestión pública. Este plan director de transporte se basa en un sistema de régimen concesional. Cuando se elaboró decía que había 35 concesiones y 161 líneas. Ahora habla de que el plan diseña 10 concesiones, pero lo que sabemos es que esto no resulta suficiente desde el punto de vista social. Una entidad pública podría, por ejemplo, dotar de microbuses a todo el tejido de pequeñas poblaciones y núcleos aislados, fijando la población al territorio, conectar las pedanías y las poblaciones con las frecuencias necesarias.

Configurar eso que decía el señor López de las áreas metropolitanas. Hoy día, tratar de ir de Beniján a Cabezo de Torres en el municipio de Murcia; de Alumbres al Algar, en el de Cartagena; de la diputación de Tercia a Coy, en el de Lorca, o de Caravaca a Benizar, en transporte público resulta una auténtica odisea, y ya no le hablo de conectar nuestros destinos turísticos.

Nosotros ponemos en valor la creación de consorcios comarcales de transporte, que podrían integrarse en esa entidad pública, por su cercanía a las demandas de los ciudadanos, y podrían resultar instrumentos útiles para asegurar la movilidad, y no es necesario, como nos respondían a nuestras alegaciones, constituir dos entidades públicas, se trata de que la entidad pública de transporte asuma las líneas que no son rentables y genere demanda.

El Plan Director de Transporte pasa de puntillas sobre las cuestiones nucleares relativas a la intermodalidad, la operabilidad, sometiendo cualquier promoción de movilidad a la existencia de eso que usted llamó en su día masa crítica o demanda. Para este Plan Director de Transporte solo debe existir el transporte público donde sea rentable económicamente y a corto plazo, y nosotros decimos ante esto: primero, la rentabilidad social debe estar por encima de la económica; y segundo, el transporte público se oferta, y de su existencia en sí es de la que surge la demanda. Si los ciudadanos tienen la seguridad de que existe un transporte público, podrán organizar su vida, su movilidad, contando con ello. Si no lo hay, nunca será capaz de generar demanda.

En realidad, ¿qué soluciones propone el Partido Popular para el transporte urbano de pedanías y de municipios? Muy sencillo, transferirles a los ayuntamientos las líneas de autobuses. Ustedes lo van a hacer el próximo diciembre al Ayuntamiento de Murcia sin un solo euro de fondo. Y, usted lo ha dicho, recomendar que haya estaciones de autobuses para municipios de más de 25.000 habitantes, como dice la Ley de Bases, pero, eso sí, que lo pague a costa del presupuesto municipal. Mucha reflexión acerca de los servicios municipales y de la red ferroviaria estatal, y un nulo desarrollo del transporte por parte de la regional.

Fíjese en los datos que su plan proporciona: 1,8 millones de desplazamientos en día laborable en el municipio de Murcia (el 45% del total regional), y 1,1 millones de desplazamientos en día laborable en el municipio de Cartagena (son datos de 2018). Señor consejero, ¿cuántos de esos desplazamientos prevé su Plan Director de Transporte que se realicen en el transporte público? ¿Nos lo puede aclarar?

Mire, la red concesional actual recauda -otro dato- 30 millones de euros por venta de billetes, según datos de 2018, sin embargo el sistema general cuesta 60, pero ustedes solo aportan 7. ¿Van a ser 7 millones, va a seguir siendo de 7 millones de euros su aportación a todo el transporte público regional? Y con esa pregunta termino, a ver si me las pudiera responder.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Esteban.

Por tiempo máximo también de siete minutos y medio tiene la palabra ahora la señora Martínez. Señoría.

SRA. MARTÍNEZ VIDAL:

Muchas gracias, señor Castillo.

Buenos días, señorías.

Señor consejero, viene hoy a hablarnos del nuevo modelo de transporte público en la Región de Murcia y del recientemente aprobado plan director. Lo he leído en su totalidad y se trata de un documento de carácter técnico que lleva a cabo un diagnóstico de la situación actual, como bien decía, y que plantea distintas soluciones, soluciones que en la mayoría de los casos no están presupuestadas y ni siquiera se contemplan como prioritarias en la agenda del Gobierno regional. Pero tengo que felicitarle, señor Revenga, a usted y a su partido, por haber sido capaces de elaborar un plan director de transporte para la Región de Murcia tras veintiséis años en el Gobierno. Es el primero tras casi tres décadas ostentando las competencias en materia de transportes. Deben sentirse muy orgullosos, porque obviamente han invertido mucho tiempo y esfuerzo en llevarlo a cabo.

No solo han tardado casi tres décadas en sacar adelante el primer plan director, sino que el contrato para su redacción se firmó en abril del año 2017, y han tenido que pasar más de cuatro años para que haya sido aprobado por Consejo de Gobierno. Y, visto lo visto, no me quiero imaginar, a ese ritmo, cuánto tiempo deberá pasar para que ustedes ejecuten ese plan en su totalidad y no quede en un mero anuncio y puedan hacer por fin algo productivo por el transporte de nuestra región.

Si analizamos la precaria situación en la que se encuentra nuestro sistema público de transporte, derivada de décadas de ausencia de gestión y de la falta de voluntad política de su partido para poner fin a un problema histórico, el escenario no es tan positivo como pretende vendernos hoy aquí. Y es que no lo digo yo, lo deja meridianamente claro el propio plan director, arrojando unas cifras que son realmente preocupantes.

Nuestra región cuenta con una población cercana al millón y medio de habitantes, de los cuales más del 42% reside en pedanías y en núcleos diseminados. En municipios como Murcia y Cartagena los niveles de descentralización ascienden a cifras superiores al 60%. Llama poderosamente la atención que, según el propio plan director, si analizamos la estructura del gasto de los hogares de la Región de Murcia, se observa que un 94% se destina a la adquisición y el mantenimiento del vehículo privado y tan solo un mísero 5% al uso de servicios de transporte público.

Si hacemos un análisis por modos de transporte, los datos vuelven a ser sintomáticos de cuáles han sido las preferencias del Partido Popular en materia de transporte. Según el plan director, el transporte público registra una demanda del 4,8%, mientras que el privado es en la actualidad el modo principal de desplazamiento, situándose por encima de 2,8 millones de viajes.

En las gráficas se observa cómo la Región de Murcia se sitúa muy por debajo de la media nacional, con 37 viajes por habitante y año, siendo la media de 75 viajes, situándonos los séptimos por la cola. Es evidente, señor Revenga, que o ocurre un milagro o mucho va a tener que trabajar usted para revertir la situación que le ha dejado a su partido, y al ritmo que llevan ni en tres décadas más lo conseguirán.

Este es el resultado de la gestión del transporte público del Partido Popular, una política de transporte que ha ido en sentido inverso al que debía, priorizando el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público.

El mapa de movilidad cotidiana, uno de los ejes principales del nuevo modelo de movilidad sostenible, conectada y accesible, según sus propias declaraciones, atenderá a cuarenta localidades más que la oferta actual, una cifra del todo insuficiente y que no cubre en absoluto las necesidades del transporte público en nuestra sesión.

Suyas también han sido las declaraciones sobre que este plan director supondrá un antes y un después en el transporte público regional, que se ha borrado la pizarra y se crea un nuevo sistema desde cero. Con esta enmienda a la totalidad está usted, por tanto, reconociendo que no han hecho nada en materia de transporte en los últimos veintiséis años.

Este plan no es más que una declaración de intenciones, papel mojado que no cubre en absoluto las necesidades de los murcianos y que sigue dejando sin conexión a una gran parte de la población que reside en pedanías.

Desde Ciudadanos defendemos un modelo de transporte moderno y sostenible, que priorice aquellos vehículos menos contaminantes. Nuestra política en infraestructuras es valiente, y apuesta por la inversión en redes de transporte de gran capacidad y por estaciones intermodales para facilitar los transbordos. Se hace necesario llevar a cabo convenios con los ayuntamientos, incentivarles para

hacer de sus municipios lugares amables para los peatones y priorizar los carriles selectivos y los carriles bici. Unificar en un único bono el precio del billete, independientemente de la concesionaria. Una verdadera apuesta por el transporte público pasaría por sufragar una parte importante del coste del mismo, e incluso que algunos itinerarios fueran totalmente gratuitos, como los que comunican distintos municipios de la región con las universidades o con los hospitales públicos de referencia.

Por el contrario, la política de transporte del Partido Popular es cortoplacista, y muestra de ello es que el resultado de cuatro años de trabajo y de consultas públicas se ha traducido únicamente en la creación de diez nuevas líneas de autobús, que ofrecen itinerarios interminables, de baja frecuencia, y que obligan a los usuarios de estas líneas a desplazarse en el doble o triple de tiempo de lo que podrían hacerlo en su propio vehículo.

La Consejería de Fomento, al contrario de lo que debería ser, y se lo digo también en nombre de nuestros colegas, es la hermana pobre de las consejerías, y cuenta con un presupuesto irrisorio cuya principal partida está destinada al mantenimiento de las carreteras. Ya me dirá usted, señor Revenga, qué va a hacer por el transporte público de nuestra región con su limitado presupuesto, que en ocasiones le sustraen para sufragar los agujeros de sus compañeros de sanidad o educación.

Si lo que realmente quieren es apostar por un sistema de transporte eficiente y de calidad, háganlo, dótenlo presupuestariamente, establezcan una verdadera coordinación con todos los municipios de la región, independientemente de su color político, y tomen en consideración las directrices marcadas por Europa.

Su apuesta, según sus propias declaraciones, es por un modelo de movilidad sostenible, donde el transporte público regional predomine frente al vehículo privado y por el uso de energías alternativas.

Señor Revenga, vamos a estar atentos para ver qué se cumple de ese plan en los próximos dos años, qué medidas ponen ustedes en marcha, si realmente se convierte en una alternativa a los desplazamientos individuales, si reduce las congestiones de tráfico y avanzamos de una vez en una economía ambientalmente sostenible.

Me temo, no obstante, que estamos ante el enésimo anuncio de un plan en teoría muy ambicioso y en la práctica muy pobre. Esa, señor Revenga, es su especialidad, la de su Gobierno, vender humo, y aquí estaremos cada vez con más determinación para recordarles que no cuela, que los ciudadanos de esta región se merecen mucho más que anuncios vacíos después de veintiséis años.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señora Martínez.

Siguiendo con el turno general de intervenciones, tiene la palabra ahora, en representación del Grupo Parlamentario Vox, don Juan José Liarte Pedreño.

Señoría, por favor.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Señor presidente, señorías, señoras y señores consejeros:

Comenzaré diciendo, señor consejero, que comparto la penúltima o antepenúltima de las consideraciones de la señora Martínez Vidal. Veremos, veremos.

Es verdad, ha comenzado usted su intervención diciendo que es una de las grandes cuestiones que tenemos en este momento en la región. Lo comparto plenamente, y, como ha dicho la señora Martínez Vidal, y también comparto, por sus obras los conoceréis, que dijo un conocido *influencer* de hace unos 2.000 años, y la idoneidad de este modelo que se nos propone tendremos que constatarla al cabo de un tiempo. La sociedad murciana ha ido fluyendo en el tiempo, se han ido produciendo cambios, lo que era válido o lo que era óptimo conforme a las posibilidades y a las circunstancias hace 20 años, evidentemente hoy día no lo es.

Siendo honesto, señor consejero, los grupos parlamentarios no tenemos otra alternativa que confiar en el buen hacer de los técnicos de la consejería y estar, eso sí, muy pendientes de todas

aquellas cosas que sobre la marcha puedan mejorarse.

El Partido Socialista nos decía hace un rato que le parece un plan poco ambicioso. Tendremos que reconocer, señor consejero, que lo sería mucho más, por ejemplo, si tuviéramos cercanías ferroviarias, lo sería.

Yo, señorías, en una jornada de Pleno que va a ser larga, voy a intentar no aburrirles con consideraciones que resulten estériles. Lo voy a intentar, pero no puedo evitar comenzar refiriéndome a una serie de circunstancias en las que vivimos los ciudadanos de la Región de Murcia y que determinan, entre otras muchísimas cuestiones, esta de la que estamos hablando ahora y que se refiere al transporte público.

La primera de ellas –sobre la que no voy a entrar más porque ya hemos debatido mucho– es sobre la financiación de la región. Con esta idea en mente debemos continuar el debate.

Tenemos otra cuestión, y es el excesivo peso del sector público en la Región de Murcia. Hay una proporción ideal. Políticamente cada partido fijará ese número mágico, ese número phi en un punto o en otro. ¿Cuál es la proporción de peso del sector público que una sociedad puede soportar en relación con el del sector privado? El de la Región de Murcia, el peso del sector público en la Región de Murcia, es demasiado alto. Yo sé, porque lo he debatido con muchos de ustedes en los pasillos, que son muchos de ustedes los que comparten esta visión, lo que ocurre es que salir aquí y decirlo en público solo lo podemos hacer los que no les tenemos miedo a aquellos que están deseosos de lanzarse a las barricadas.

Señorías, otra de las circunstancias a las que nos enfrentamos es el déficit de infraestructuras que tenemos en la región, muy conectado con los dos factores que acabo de mencionar. La señora Martínez Vidal hace un momento le afeaba al consejero una cierta desproporción en el gasto que se hace en mantenimiento de carreteras. Señora Martínez Vidal, ¿sin cercanías ferroviarias le decimos a la consejería que descuide también las carreteras, los autobuses...? ¿Vamos a ir en *hovercraft*? ¿Los autobuses no tienen que ir por las carreteras? Vamos a dejar que por lo menos las carreteras se mantengan, mientras tanto luchamos a ver si pudiéramos algún día recuperar esas cercanías, cosa que muchos dudamos. Desde luego, estamos seguros que no va a ser en el plazo que se nos ha dicho, pero es que hay otros muchos que piensan que va a ser tarde, mal y nunca.

Hay otro problema del que no se ha hablado aquí y que me gustaría introducir en el debate: la legislación administrativa medioambiental y la Ley del Suelo. Las dotaciones que se establezcan en los diferentes planes generales municipales de ordenación urbana (y recordemos que ni un solo de los ayuntamientos de la región lo tiene ahora mismo actualizado), las dotaciones que deben preverse para transporte público son fundamentales. Una modificación de la Ley del Suelo, que viene siendo necesaria por otras muchas cuestiones, pero es que también es necesaria con la vista puesta en una verdadera reestructuración sería del sistema de transporte público.

Otro de los problemas que tenemos –también hemos aludido a él en otras ocasiones y no voy a procurar profundizar mucho en ello– es la cuestión del escaso peso que la Región de Murcia tiene en el conjunto del Estado español, y que se traduce en los primeros problemas a los que me he referido, principalmente el de la financiación. Tenemos algunas dificultades que son fruto de la propia evolución pacífica de la sociedad de Murcia. En la Región de Murcia no tenemos esas grandes concentraciones de población que podemos encontrar en las grandes capitales, como puedan ser Madrid, por ejemplo, o Barcelona, que por su propia naturaleza permiten articular sistemas de transporte público mucho más densos, con muchísimos más horarios, con redes más tupidas. Es complicado, nos encontramos en esa situación en que el esfuerzo va a tener que ser proporcionalmente mucho mayor. Eso no significa que no deba hacerse.

Históricamente hemos tenido un abandono, un cierto abandono al menos, de los derechos de los ciudadanos en muchísimas materias, fruto sin duda de las dificultades a las que me he referido y de otras a las que no me he referido, pero cuando hablamos de comunicaciones, señorías, creo que todos nosotros, incluso el señor consejero, coincidirán en que hay mucho que mejorar. Pienso que coincidirá también, señor consejero, porque no se me ocurre una razón distinta para que se acometa un plan como el que hoy estamos debatiendo, si no fuera la insatisfacción con la situación anterior.

Nos basta, señorías, ya me he referido hace un momento, recordar el asalto al tren de la banda de Sánchez que sufrimos hace escasos días. Señorías, discúlpenme la ironía, solo pretendía sacarles un poco del tedio que veo reflejado en la cara de algunos de ustedes. Señorías, asumamos una cuestión,

el transporte público eficiente, la experiencia nos lo dice, es necesariamente el transporte ferroviario. Un plan que quiera ser sostenible, que quiera prolongarse en el tiempo, que quiera ser exitoso, es necesariamente ferroviario. Por tanto, señor consejero, el plan que con tanto esfuerzo nos trae hoy aquí, bienvenido sea, pero creo que es conveniente que asumamos todos, y si hay quien no esté de acuerdo yo le invito de verdad a que lo haga saber, pero yo creo que vamos a estar de acuerdo todos, que un plan sólido y con proyección en el tiempo es principal y necesariamente ferroviario. Y el transporte por carretera, también necesario, tendrá que ser necesariamente de forma complementaria. Y esto no es porque sea mi gusto personal o el gusto de mi grupo parlamentario, esto nace simplemente de la observación de aquellos países que disfrutaban de un sistema de transporte público exitoso. En todos ellos, en todos, el pilar fundamental y básico es el transporte ferroviario.

El señor consejero nos ha anunciado, y en la línea con lo que estoy diciendo me parece también muy razonable, que el principal problema que tenemos es ese divorcio o esa falta de coincidencia entre la realidad de la demanda de los ciudadanos, de los usuarios, y la de la oferta. Demasiadas veces, señorías, demasiadas veces, señor consejero, la política consiste en pretender que la oferta vaya por delante de la demanda y que la oferta moldee a la demanda, y finalmente de esa manera se moldea a la sociedad. Esto, evidentemente, no sería propio de un Gobierno de tendencia liberal. Los experimentos sociales están bien en casa y con gaseosa. Un Gobierno no está para moldear sociedades a su gusto ideológico, un Gobierno está para satisfacer las necesidades de esas sociedades a las que ha jurado servir, y en eso estamos.

Nos parece ciertamente interesante, bajando a lo concreto, señor consejero, esa propuesta de un sistema tarifario integrado que permita realizar los transbordos con un bono único. Nos parece complicado pero desde luego meritorio, si se consigue, y muy práctico. Esto está muy bien.

Mire, hay una cosa que, sinceramente, no estamos seguros de que sea tan positiva. Nos ha hablado de una reducción en el número de concesiones. Si estamos todos de acuerdo en que el transporte es uno de los núcleos principales de la actividad pública social, yo creo que reducir el número de concesiones no es necesariamente algo positivo, porque en la práctica lo que estamos haciendo es poner en menos manos, o dejar en menos manos, cuestiones que son absolutamente cruciales para el funcionamiento normal de una sociedad. Créame, la experiencia que hemos podido vender en fechas recientes en la Consejería de Educación nos dice que las cuestiones fundamentales deben ser garantizadas de forma fundamental, permitir que sea un amplio número de empresas, que sea un amplio número de trabajadores, cada uno con su circunstancia, quienes participen en la prestación de un servicio público tan fundamental, a priori al menos y sabiendo que de forma inevitable engendra problemas mayores de gestión, esto lo puedo entender, pero, señor consejero, no todo lo que tenemos que considerar son los problemas iniciales de gestión que nos vamos a encontrar. Yo creo que tendremos que considerar las posibles dificultades en que eventualmente pueda encontrarse una sociedad si no adopta determinadas precauciones.

Estamos de acuerdo también en una cuestión fundamental, y es el interés turístico fundamental del sistema de transporte. Cuando hablamos de transporte público todos estamos hablando principalmente de trabajadores, de estudiantes, parece lo lógico. Sin embargo, no debemos descuidar, en una región que tiene puestas muchas esperanzas en su sector turístico, la importancia de un transporte público. ¿Por qué? Se ha hecho un gran esfuerzo para dotar a la Región de Murcia de un aeropuerto, el Juan de la Cierva, pero las personas de fuera de la región, ya sean españoles o no, que se desplazan aquí en avión, evidentemente no lo hacen con su vehículo particular, y a estas personas también hay que ponerles a disposición un sistema de transporte público que justifique que ellos hagan esa opción por trasladarse a la región a través del transporte público. Si queremos que nuestro sector turístico sea fuerte y que ofrezca servicios de calidad, servicios amables, servicios cómodos, tenemos que pensar mucho también en los planteamientos de los turistas de fuera de la región que vengan a visitarnos.

Magníficas las reflexiones, por supuesto, que ha hecho el señor consejero acerca de la intermodalidad. No voy a abundar sobre ellas porque lo han hecho también los diputados que me han precedido en el uso de la palabra, y les había anunciado que iba a intentar prescindir de manifestaciones superfluas, aunque solo lo fueran por repetitivas.

Voy a concluir por tanto, señor consejero, con unas reflexiones finales, por si alguna de ellas

considerara oportuno o conveniente responder en su siguiente intervención. Yo le preguntaría si este modelo que se nos presenta el señor consejero considera que es suficiente en el contexto de esta isla ferroviaria a la que hemos venido refiriéndonos y a la que nos ha abocado el Gobierno de Pedro Sánchez.

Le preguntaría también, en la línea de lo que acabo de manifestar hace un momento acerca del turismo, si se prevé que las dotaciones de transporte que vaya a tener el aeropuerto Juan de la Cierva van a ser suficientes y razonables, a efectos de hacer agradable y atractivo desplazarse a la región por la vía aérea.

Y finalmente, señor consejero, yo quisiera preguntarle si en definitiva se va a dar por satisfecho con el plan que se nos presenta, o si, por el contrario, se pretende seguir en una mejora continua mediante nuevas rutas, mediante nuevos horarios. Es posible que a lo mejor se considere que el plan que se nos presenta hace coincidir plenamente la demanda real con la oferta pública.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra ahora don Francisco Álvarez.

Señor Álvarez.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Muchas gracias, presidente.

Consejera, consejeros.

Consejero de Fomento, en primer lugar agradecerle que comparezca aquí en esta Asamblea Regional para dar cuenta de las iniciativas de su consejería, y en este caso presentarnos el Plan Director de Transporte sobre el nuevo modelo de transporte público de nuestra región.

Nosotros entendemos que el transporte público debe de estar basado en un sistema de movilidad que debe ser sostenible, conectado y accesible, donde el ciudadano sea el centro de todas las políticas de transporte.

Para nosotros la red de transporte público en la Región de Murcia debe apoyarse en cuatro pilares básicos y que consideramos fundamentales, que son la unicidad, la sostenibilidad, la competitividad y la conectividad. Unicidad en la puesta en marcha de un bono de transporte único y para todos los habitantes de la Región de Murcia, para así evitar épocas pasadas donde nos encontrábamos con murcianos de primera y murcianos de segunda. Sostenibilidad, siguiendo con la estrategia que nos marca Europa en lo referido a la disminución de emisiones de CO₂, mejora en la calidad del aire, disminución en emisiones de agentes contaminantes y mejora de los incentivos para los usuarios, mediante medidas que vayan encaminadas hacia un precio justo y eficiente del billete de transporte. Una movilidad adaptada al territorio y a la población, estableciendo objetivos cuantificables de reducción de CO₂. Competitividad para una red de transporte pública moderna, accesible y adaptada a los cambios que ha traído la llamada revolución tecnológica, con la mirada puesta en el futuro. Hay que apostar por el reforzamiento de la unidad de mercado y el fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte, promoviendo la tendencia hacia el billete único. Y, por último, conectividad para vertebrar territorios a nivel local y nacional, también a nivel internacional por supuesto.

Se hace inevitable una planificación a medio y largo plazo de las infraestructuras necesarias para nuestra región. De ahí la importancia de este plan director de carreteras y plan director de transporte. Igualmente, se hace necesaria la coordinación entre administraciones, pues todas participan y son competentes en su desarrollo. Propuestas todas ellas defendidas por nosotros y que creemos, a nuestro juicio, que deben de ser los principios que orienten el desarrollo y la modernización de la red de transporte público en nuestra región.

Para la Unión Europea las redes de transporte son fundamentales para seguir adelante con la integración europea y vitales para la libre circulación de servicios, bienes y personas.

El transporte público es clave para el crecimiento económico entre los distintos países que

conforman el continente europeo, y que supone, en datos de la propia Comisión Europea, un 9% del valor añadido bruto en la Unión Europea.

Es justo resaltar el esfuerzo de este Gobierno regional y de su Consejería de Fomento en infraestructuras, por trabajar en la senda que acabamos de citar e ir cumpliendo con la Estrategia de Movilidad que se aprobó en la Comisión Europea en diciembre del año pasado, así como con el Pacto Verde Europeo y los objetivos de desarrollo sostenible, promoviendo una movilidad baja en carbono.

También entendemos que es necesario un compromiso por la mejora de la calidad de vida de las ciudades de nuestra región y por favorecer soluciones de movilidad activa, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, garantizando una buena accesibilidad para los residentes y los que se desplazan a las ciudades para trabajar.

Señor consejero, debemos de seguir esa línea de fomentar entre los ciudadanos de la Región de Murcia que utilicen con más frecuencia las redes de transporte público, priorizando su uso por encima del vehículo privado.

Señorías, son muchas las soluciones innovadoras que van encontrando su hueco y gozan cada vez más de mayor aceptación social, ya que facilitan los sistemas de transporte. Hablamos de pagos por tiempo de uso, billetes inteligentes, patines, bicicletas eléctricas, pagos integrados, sistemas de tránsito inteligentes y la creación de infraestructuras para vehículos eléctricos. Estas son algunas de las innovaciones que necesitan de cooperación entre las distintas administraciones y que debemos de tener en cuenta a la hora de gestionar.

Si seguimos con esta estrategia ganaremos en cuanto a movilidad sostenible, reduciendo atascos en las distintas redes de carreteras de nuestra región, lo que va a suponer una mejora en cuanto a la calidad del aire de las ciudades, además de fomentar un sector económico más fuerte, más competitivo y también más preocupado por el medio ambiente.

Por otra parte, y en base a lo que nos marca Europa, tenemos que hablar de movilidad como algo más justo y equitativo, con bonificaciones y ayudas para todos aquellos sectores de la sociedad más vulnerables.

Me gustaría hacer un inciso respecto a esto último, y es que mientras la estrategia de movilidad marcada por la Comisión nos habla de un transporte equitativo y justo, el Gobierno de Sánchez se plantea que paguemos el uso de las autovías, pago que ya hacemos a través del IRPF, tanto para su construcción como para su mantenimiento, y ahora además se va a establecer un peaje que habrá que pagar de doble manera por parte de todos los usuarios.

En fin, no nos cansamos de decir el continuo maltrato que sufre nuestra región por parte del Gobierno de Sánchez, y que se ve traducido en la falta de infraestructuras para nuestra tierra, que nos dificulta enormemente para cumplir con los objetivos que nos marcan en Europa. Y a pesar de que intentamos evitarlo, el cierre de la línea de cercanías C2, que ya se ha comentado por parte del señor Liarte, ya es una realidad desgraciadamente desde el pasado día 1 de octubre, situándonos ya como una de las peores regiones conectadas a nivel ferroviario. Cinco años de aislamiento ferroviario (que serán seguramente algunos más), y condenando a todos los vecinos de Alcantarilla, de Murcia, de Librilla, de Alhama, de Totana, de Aledo, de Lorca, de Puerto Lumbreras y de la propia Águilas, sin poder usar ninguna línea de tren.

El Gobierno de España, una vez más, en vez de apostar y apoyar por esta región como un enclave estratégico y con una estructura tan necesaria como es el Corredor Mediterráneo, prefiere dificultar aún más su puesta en marcha, cerrando más líneas de comunicación en materia de transporte ferroviario.

Señorías del Partido Socialista, deberían de alegrarse de que en la Región de Murcia tengamos un Gobierno que sí se preocupa por la conectividad de su territorio y que apuesta firmemente por un mayor uso del transporte público y por vertebrar nuestra región.

Hechos como estos nos muestran quiénes miran en realidad por los que más lo necesitan y quienes siguen pensando única y exclusivamente en saquear los bolsillos de los ciudadanos sin dar los servicios que nos merecemos. Saquen ustedes sus propias conclusiones.

Compartimos con la Unión Europea los objetivos de aumentar la seguridad dentro del transporte público, que nos vaya acercando al número de cero muertos que ha marcado la Comisión Europea

para el año 2050.

Innovación y digitalización y el uso de la inteligencia artificial deben ser una realidad también dentro de la red de transporte público.

Hay que apostar por la movilidad multimodal, para que los usuarios que compren billetes de viaje puedan cambiar de medio de transporte público sin problemas.

Consideramos primordial seguir buscando las mayores líneas de consenso, tanto en la Administración regional como en la local, además de todos los agentes sociales y económicos implicados en la mejora de nuestra red de transporte.

Es fundamental poner encima de la mesa una red de itinerarios, horarios, y una reorganización del tráfico del transporte urbano acorde a las necesidades de la ciudadanía de nuestra región. Solo de esta manera conseguiremos que los murcianos utilicen más el transporte público en detrimento del vehículo particular.

Sabemos que el Plan Director de Transporte, ya presentado por usted, señor consejero, ha contado con las aportaciones de los pertinentes o distintos agentes implicados. No obstante, le invitamos a que siga con ello, consejero, ya que humildemente consideramos que se puede mejorar, sobre todo dentro del municipio de Murcia, y más en concreto en la red de pedanías, sobre todo por lo expuesto en esta intervención y para no caer en el error de establecer categorías de murcianos en función de donde vivan.

Sabemos que usted está por la labor de hacer una red de transporte público que evite este tipo de discriminaciones, y por nuestra parte ya sabe que puede contar con toda nuestra aportación para todo lo que necesite.

Nada más. Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Siguiendo con el turno general de intervenciones, tiene la palabra ahora, en representación del Grupo Parlamentario Popular, don Juan Antonio Mata Tamboleo.

Señoría, por favor.

SR. MATA TAMBOLEO:

Gracias, señor presidente.

Señores consejeros, consejera, señorías, buenos días.

Dejemos una cosa clara desde el principio, señor López, señor Esteban, lo pinten como lo pinten el Gobierno regional del presidente Fernando López Miras trabaja en mejorar la vida de todos los murcianos, y, como han puesto con rigor el consejero Díez de Revenga, se avanza hacia un nuevo modelo de transporte público con la participación de toda la sociedad murciana, y que se plasma en ese Plan Director de Transporte. Un modelo de un modelo de movilidad más moderno, eficiente, sostenible, accesible, racional y adaptado a las necesidades del millón y medio de murcianos. Y esto, señorías, solo se consigue con planificación, como bien ha expuesto el señor consejero.

En sus intervenciones, señor López y señor Esteban, decían que había que entender el transporte público como un derecho a la movilidad, como una obligación de servicio público, y les oigo decir eso y me quedo perplejo del cinismo para subir a esta tribuna a dar lecciones sobre gestión del transporte público, mientras asistimos atónitos al desmantelamiento del servicio público de trenes de cercanías por parte del Gobierno de Sánchez, y una vez más ustedes, tanto Partido Socialista como Podemos, callan y otorgan.

Y, señor López, hablaba usted también de cohesión social, de fijación de la población, de vertebración... ¿Me pueden decir ustedes dónde queda eso, si han dejado a 1,2 millones de usuarios y siete municipios sin transporte público en tren? Fíjense que hasta los alcaldes de izquierdas se han opuesto a este propósito pidiendo que se respetase el proyecto elaborado por el Partido Popular, licitado y adjudicado, que mantenía ese servicio de cercanías operativo junto a las obras del Corredor Mediterráneo. Imagino que el señor delegado del Gobierno y el señor Conesa, que miran más por su sillón que por los murcianos, les habrán aplicado un correctivo a los alcaldes socialistas por saltarse

los dictados de Sánchez.

Miren, señor López y señor Esteban, lo tenían fácil. El último gobierno de Mariano Rajoy implantó una serie de planes para renovar los trenes de cercanías. Se iban a destinar 7,6 millones de euros para modernizar esa flota en ese momento, hasta la llegada de la electrificación y el ancho internacional de la vía, y renovar en ese momento la flota con diecinueve nuevos trenes de cercanías. Es decir, la propuesta del Partido Popular era mantener un servicio de cercanías mejorado de forma simultánea, como digo, a los trabajos del Corredor Mediterráneo, como está ocurriendo en la Comunidad Valenciana y también en Extremadura. Esto es lo que estaba planificado, hasta que llegaron ustedes al Gobierno y lo desmantelaron todo, pero solo, como digo, en la Región de Murcia.

¿Sabe usted, señor López, que el cierre del transporte público de cercanías ha sido una decisión política unilateral, tomada a espaldas de los murcianos y que demuestra que no le importamos nada al Gobierno de Sánchez? Han conseguido ustedes que miles de trabajadores no puedan coger el tren para acudir a sus puestos de trabajo y que miles de estudiantes tengan también dificultades para desplazarse a la universidad y a otros centros de estudio. Y para colmo de chapuza han puesto ustedes un servicio de autobús más parecido a las diligencias del antiguo Oeste, un servicio lento e inaccesible. Ya me dirá usted quién va a coger este servicio de transporte alternativo que tarda más de tres horas en hacer el trayecto entre Murcia y Águilas.

La decisión de Sánchez de acabar con este servicio de transporte público tan importante, señor López, conllevará que la Región de Murcia tenga menos competitividad, pérdida de inversiones, resentimiento del turismo y pérdida de esa cohesión social y territorial de los municipios. Y son ustedes los que están provocando esto.

Además, señorías de PSOE y de Podemos, se rasgan las vestiduras con la integración y la accesibilidad, y han sido capaces de dejar tiradas a 90.000 personas de esta región que sufren algún tipo de discapacidad motora y que no van a poder usar esos autobuses supletorios. Decía usted, señor López, que el transporte inaccesible es una vergüenza. Espero que en su siguiente intervención me aclaren cuál es la alternativa socialcomunista para personas con movilidad reducida, aparte de dejarlos en tierra.

Por todo esto y por mucho más ya nadie soporta ese sectarismo y la incompetencia del Gobierno del Partido Socialista y de Podemos, de lo que un claro ejemplo es como el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad ha llevado a la Fiscalía esas alternativas, que son inaccesibles y ustedes han propuesto una vez que han quitado los trenes de cercanías.

Y es que el problema del socialismo y de su Gobierno, señor López, es que son incapaces de planificar nada con rigor, nada con coherencia, y alejados de esa pura ideología en la que viven atrapados. Por ello no son capaces de resolver los problemas y necesidades de este país y de esta región, y además esto se agrava por esa superioridad moral y ese sectarismo galopante del que hacen gala, y al que se agarran para incumplir todos, y digo todos, los compromisos, y bloquear todas las actuaciones promovidas por anteriores gobiernos del Partido Popular, aunque sepan ustedes que son positivas, fíjese. Este es su modus operandi, y así lo han demostrado con la crisis, por ejemplo, del Mar Menor, porque el Plan Vertido Cero, la única propuesta válida tanto técnica como ambientalmente para recuperar y proteger el Mar Menor, elaborado con el máximo rigor y consenso científico y social, ustedes lo han descartado por haberse elaborado con un Gobierno del Partido Popular. Esta es la realidad, señor López, y el gran problema es que ustedes no tienen alternativas a ese Plan Vertido Cero, salvo seguir de cerca la lenta agonía del Mar Menor.

Nos intentan engañar con descaro a través de los presupuestos una y otra vez vendiendo humo. Señor Conesa, en el año 2018 su apuesta era recuperar el Mar Menor y mejorar la red de cercanías, 2018; los presupuestos de 2019, cero euros para ambas cosas.

En 2019 aterrizó Sánchez, todos con esperanza, En 2019 también pensaban recuperar el Mar Menor. Presupuestos del año 2020, cero euros para el Mar Menor.

Año 2020, también con el señor Conesa. En ese momento eran 143 millones. Las cuentas del Estado no incluían ninguna partida para el Mar Menor. Eso era para el 2021.

Entramos en este año 2021 y en agosto ya no eran 143, eran 317 millones presupuestados. No sabemos en qué presupuesto, porque la realidad es que el presupuesto de 2022 tampoco lleva ni un solo euro para el Mar Menor.

La realidad es que ya no engañan a nadie. Por suerte el Gobierno de Fernando López Miras seguirá apostando con valentía y con determinación por la recuperación y la protección del Mar Menor, y ya saben ustedes que recientemente han comenzado las expropiaciones de los 3,1 millones de metros cuadrados de la marina de El Carmolí, para convertirlo en un gran parque ecológico, con soluciones basadas en la naturaleza y actuando como barrera natural para proteger el Mar Menor frente a las lluvias torrenciales. Hechos del Gobierno regional frente al abandono y los anuncios vacíos del Gobierno de Sánchez.

Y volviendo al tema que nos ocupa y reflexionando sobre el transporte público y también sobre el privado, no puede entenderse un transporte rápido y seguro sin una red de carreteras adaptadas a las necesidades de la sociedad. Y otro ejemplo de ese sectarismo al que hacía referencia anteriormente y al bloqueo socialista a esta región es la autovía Santomera-Zeneta-San Javier, porque, como le decía al señor López, el Partido Socialista incumple todos los compromisos acordados, y en este caso el acuerdo de 2017 entre el Gobierno central y el Gobierno regional del Partido Popular para finalizar esta infraestructura y que dejase de llamarse para siempre la «autovía del bancal». ¿Y sabe usted, señor López, por qué no está terminada esa autovía? Pues, mire, no está terminada porque el socialista murciano Pedro Saura se negó a transferir los casi 49 millones de euros de la anualidad 2019 y los 50 millones de la anualidad 2020, que estaban, como digo, comprometidos. Evidentemente en el año 2021 han tenido a bien no transferirlos tampoco y en los Presupuestos Generales de 2022 tampoco se recogen.

¿Y qué han hecho ustedes ante esto? Nada. Si hablamos del arco norte de Murcia o el tercer carril de la A-7 entre Crevillente y Alhama de Murcia, que evitarían esos frecuentes atascos en el entorno de Murcia, han incluido ustedes la espectacular cantidad de un 1 millón de euros. Se ríen de nosotros, pero es que además ni lo disimulan.

Si hablamos sobre transporte público en tren de alta velocidad, sabe usted que ya podría estar el AVE en la Región de Murcia pero que su Gobierno lo paralizó. Comunidades autónomas que nos rodean ya tienen la alta velocidad, mientras nosotros estamos desconectados del resto de España y a la cola de Europa en transporte público en tren. Y es que tener alta velocidad, señor López, es sinónimo de desarrollo económico, y el Gobierno de Sánchez no apuesta por el crecimiento de nuestra región. Eliminó la llegada del AVE provisional en superficie, que estaría ya operando en la Región de Murcia y que fue proyectada también por el Partido Popular. ¿Resultado? No sabemos cuándo llegará la alta velocidad a la Región de Murcia. Lo que sí sabemos, señor López, es cuando no llegó, y es cuando en el año 2020 lo anunció a bombo y platillo el señor Conesa, que mintió, evidentemente, sabiendo que era algo imposible.

Sabemos también por los nefastos Presupuestos Generales del Estado que no habrá cuartel de la Guardia Civil en Jumilla ni nueva comisaría de Policía Nacional en Alcantarilla, todo a pesar del compromiso del anterior Gobierno del Partido Popular y de la cesión de los terrenos por parte de los ayuntamientos. Seguiremos un año más también sin la ciudad de la justicia en Cartagena y sin el palacio de justicia de Molina de Segura.

Y, señor López, el movimiento se demuestra andando, como se suele decir, y el compromiso del socialismo y de su Gobierno con la Región de Murcia en los Presupuestos Generales del Estado son sencillamente nulos. Para los murcianos ustedes siempre apuestan por el cero euros y el cero actuaciones.

Y hablaba usted en su intervención del fracaso. ¿Qué fracaso? Y si hacemos balance de la gestión del señor Conesa como delegado del Gobierno y como secretario general de los socialistas murcianos, lo que podemos afirmar con rotundidad es que no ha cumplido nada de lo que prometió. Hizo tres promesas, tres, apostaba por recuperar el Mar Menor y por mejorar la red de cercanías, y, como ya he expuesto anteriormente, por la alta velocidad, y ya estamos viendo cómo ADIF plantea una prórroga de dos años para el cierre de las cercanías (se ha cerrado durante sus mandatos como delegado del Gobierno). Dijo que en el segundo semestre de 2020 estaría operativa la alta velocidad y mintió, y, como digo, nada, absolutamente nada de las tres propuestas que hizo se ha cumplido.

Y pensábamos que esto no podía ir a peor, y la realidad es que está siendo una catástrofe para esta región que un socialista murciano como el señor Vélez sea delegado del Gobierno, porque, lejos de defender los intereses de su tierra, actúa como una marioneta del sanchismo, y así le va a la Región de Murcia. Resumiendo, tanto el señor Conesa como el señor Vélez se han convertido en los

sepultureros de esta región.

Voy terminando. El nuevo modelo de transporte público de la Región de Murcia, como ha expuesto el señor consejero, es un gran ejemplo de avance, y quiero aprovechar para agradecerle su trabajo y también el de su equipo. Ecoeficaz, sostenible, accesible y adaptado a las necesidades reales de movilidad de los habitantes de la Región de Murcia, son algunas de las características de este nuevo modelo.

Como digo, esto es lo que diferencia al Partido Popular de esta izquierda sectaria, que es que ante la constante negativa a la prosperidad de esta región hay siempre una apuesta decidida del Gobierno regional de Fernando López Miras para seguir avanzando hacia una mejor Región de Murcia.

Nada más.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

A continuación, contestación del consejero de Fomento e infraestructuras.

Por un tiempo máximo de veinte minutos tiene la palabra el señor Díez de Revenga.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias, señor presidente accidental.

Gracias, señorías, gracias por sus intervenciones.

Comenzaré esta segunda intervención, bueno, voy a tratar de contestarles a todo lo que han aportado o lo que han dicho, a justificarlo y, sobre todo, a lo que he prometido y he planteado desde el principio, que es a intentar debatir con argumentos las cuestiones en las que hemos podido discrepar, más allá de los reproches o de algunas de las cuestiones que son puramente valoraciones, que respeto aunque no comparto, pero, bueno, va en el cargo el asumirlas.

Para empezar, me gustaría aclarar el tiempo de la tramitación, el tiempo que lleva desarrollándose, que lo han planteado la señora Martínez Vidal y el señor López. Bueno, es que las tramitaciones, efectivamente, son más largas de lo que nos gustaría, pero esto requería una evaluación de impacto ambiental, es un plan bastante ambicioso y, efectivamente, hemos tardado tres años en desarrollarlo, pero eso no ha impedido que de las catorce medidas que he expuesto –no con detalle, porque tampoco quería aburrirles–, que se desprenden del plan director, hemos avanzado en varias de ellas, algunas están incluso completadas, como todo el proceso de evaluación de costes. Por tanto, aunque la tramitación ha sido quizá más larga de lo razonable, o ha sido más larga de lo que nos gustaría, mejor dicho, eso no ha impedido que nosotros hayamos seguido avanzando en el modelo.

Una reforma integral del todo el sistema de transporte no se hace en dos días, porque es una cuestión bastante ambiciosa y tarda tiempo. Tampoco puedo asegurarles que en el futuro vamos a hacer las cosas rapidísimo. Si no quieren creerlo, está bien, no lo crean. Nosotros somos de dar resultados y demostrar los resultados que damos, y por tanto el tiempo nos lo dirá, lo veremos.

También les digo una cosa, que a corto plazo se empezarán a ver resultados, y no por nada sino porque el 3 de diciembre tenemos una fecha muy marcada en el calendario y en ese momento se tendrán que dar resultados, y lo queremos todo preparado o estamos terminando de prepararlo para que así se vea.

También quería aclararles un poco las competencias, porque, aunque no lo dicen explícitamente, de su exposición se trasluce, y eso suele pasar a todo el mundo, que hablamos mucho de las zonas urbanas y periurbanas de las zonas metropolitanas, pero la competencia exclusiva real, la troncal, de la Comunidad Autónoma, del Gobierno regional, son los desplazamientos interurbanos. Y, si me permiten, les pongo un ejemplo. Nosotros nos centramos mucho en el Lorca-Murcia, en el Caravaca-Murcia, en el Lorca-Cartagena, esos son los desplazamientos que realmente son competencia nuestra. O sea, que realmente la reforma integral del sistema de transporte que estamos haciendo son los desplazamientos interurbanos, lo que se llama el autobús de línea, ese autobús donde va la gente una detrás de otra, no los que van agarrados de pie, ese es el tronco real de nuestras competencias. Es verdad que en las zonas metropolitanas, y lo he explicado en mi primera intervención, también

tenemos competencias en el desplazamiento de Molina a Murcia o de Molina a las Torres de Cotillas o en toda el área metropolitana, pero esa es una cuestión bastante más compleja que hay que abordar en específico, y para eso la Ley 10/2015 habla de los planes metropolitanos, en los que, por cierto, señor López, ya estamos trabajando en los dos primeros planes metropolitanos (el de Lorca lo tenemos un poco más retrasado porque su área metropolitana es menos potente, o es menos destacada hoy). Estamos trabajando muy claramente con el plan metropolitano de Murcia y vamos a empezar con un plan de coordinación. Hoy mismo el Ayuntamiento de Murcia nos ha mandado la propuesta que le hemos pedido, porque, pese a lo que a veces manifiestan en medios los responsables actuales del Ayuntamiento de Murcia, nuestro trabajo con la corporación municipal, con esta y con la anterior, ha sido constante y frecuente. Hemos mantenido muchas reuniones, muchas más de las que cuentan, para intentar coordinarnos, y nuestra mano ha estado, está y estará siempre tendida para hacer esa coordinación, sobre todo porque nosotros respetamos muchísimo a todos los habitantes de Murcia y su área metropolitana y pensamos que hay que darles una respuesta adecuada a los retos que tenemos. Todo sea dicho, la receptividad que hemos encontrado en la última corporación municipal es mejorable. En cambio, en Cartagena, por ejemplo, antes de ayer creo que fue, o ayer, tuve una reunión con la alcaldesa de Cartagena donde la coordinación es muchísimo más fluida. No obstante, como he dicho, seguiremos teniendo la mano tendida en ese sentido.

Todo lo que usted decía de la visión tacaña y de todo esto, está bien que usted lo diga pero la realidad es que en los sitios donde ustedes gobiernan pues no están dando mucho ejemplo de eso, y tampoco quiero entrar a fondo en la isla ferroviaria, pero es que en la Región de Murcia hoy vamos hacia atrás en vez de hacia delante, porque es que nos hemos quedado sin cercanías. Hoy tenemos, y lo dice un medio regional, 500 vehículos más en el atasco perpetuo de la A-7 gracias a una política de movilidad que va justo en la dirección contraria de lo que se tiene que hacer, y eso lo hemos denunciado aquí en esta misma Cámara y en muchos más sitios, pero, claro, es que usted me dice «es que son tacaños, son poco ambiciosos», y al mismo tiempo los gobiernos de su partido hacen exactamente lo contrario de lo que están predicando, aunque tampoco quiero incidir demasiado en eso porque tampoco creo que sea el objeto de este debate.

En cuanto al transporte barato también le voy a decir una cuestión, esto se puede debatir y esta es una cuestión que quizá tengamos que ver. En la parte de la zona metropolitana me hace gracia que usted haya nombrado -y le he hecho un gesto, porque me sorprende-, o que hable de los 8 millones de euros, cuando luego resulta que los responsables municipales se dedican a regalar líneas de autobús. Entonces, claro, me falta dinero porque lo voy regalando, ¿no?

Yo le voy a decir una cosa, y es una opinión técnica fundada, y es que normalmente la gente no deja de utilizar el transporte público porque sea caro, porque ya nos encargamos de dar un precio razonable y asequible, y las líneas de transporte público siempre son deficitarias, eso lo tenemos asumido pocos. Normalmente la barrera de entrada es más por una cuestión de comodidad o de facilidad en el servicio, y desde nuestro punto de vista, nuestro posicionamiento es justo ese, es que donde hay que trabajar de verdad de forma intensa no es en poner gratis los autobuses o en regalar líneas el Día de la movilidad, que queda muy bien pero no sirve para nada a efectos reales, a todo el mundo le gusta que le regalen las cosas pero la realidad es que en los sitios donde se ha rebajado el precio ostensiblemente o donde se ha eliminado no se ha traducido en mayor utilización del transporte, porque lo que realmente persuade a la gente de utilizar el transporte colectivo es que sea cómodo, que sea sencillo, que tengan buenos tiempos de viaje y que tenga un buen diseño.

Sí es verdad que usted y yo coincidimos en muchos de los planteamientos, lo cual me congratula. Y además, otro concepto para debatir, es verdad que usted indicaba que no entramos en microdetalle en el tema del plan director, pero, claro, es que una reforma ambiciosa del modelo tiene que ir del macrodetalle al microdetalle, y esto se desarrolla en sucesivos documentos. Entonces, alguna de las cosas que usted decía que no figuran en el plan director es porque no deben figurar en el plan director, figurarán en los documentos que lo desarrollan, y estoy hablando del mapa de movilidad cotidiana, que ahí sí que habla de las líneas concretas, de las frecuencias, de los horarios, y ahí estamos haciendo un trabajo ahora mismo de hablarlo con todos los agentes, incluidos todos los ayuntamientos. Hemos tenido reuniones con muchos ayuntamientos, hace tres o cuatro días estuve con el alcalde de Molina de Segura, que me decía, fíjese usted, que le parecía bastante bien el diseño que habíamos hecho, que a ellos les venía bien, porque esa reordenación competencial le parecía

bastante bien. Entonces, nos estamos reuniendo con todos ellos, no ponga esa cara, señor Conesa, que me reuní yo, que me lo dijo a la cara, que no... Bueno, en esas reuniones estamos tratando de mejorar. Por ejemplo, el alcalde de Molina, sin ir más lejos, sugirió dos o tres cosas que hemos aceptado y las hemos incorporado. El alcalde de Alcantarilla, también, y seguimos haciendo eso con todos los municipios afectados. Estamos haciendo mesas de transporte comarcales en todas las comarcas para comentar ese diseño concesional, ese mapa de movilidad cotidiana, y de esa manera incorporamos estas cuestiones.

Señor Esteban, ha empezado usted fuerte, directamente descalificando, me ha puesto verde. Muy bien, ya con eso me cuesta mucho trabajo seguirle atendiendo, porque se califica usted solo. Pero, bueno, le digo lo mismo que al señor López, el microdetalle se desarrolla en documentos sucesivos. Y aquí sí tengo que decir que con usted tengo una discrepancia ideológica, que sí que es palmaria, y coincido un poco con el señor Liarte, que yo pienso que el sector público está sobredimensionado, usted pide que se sobredimensione todavía más, y la clave en la cuestión de transporte público –y además es que lo hacen ustedes en las comunidades donde gobiernan– es el equilibrio, porque un transporte público que vaya, y permítame la exageración, aunque sé que usted no propone eso, a todas y cada una de las casas de todos y cada uno de los ciudadanos en todas y cada una de las horas del día es sencillamente imposible e inviable. Entonces, eso de pedir transporte público para todo el mundo y para todas partes de todas las maneras es muy difícil.

Y además plantea usted una contradicción, que también ha cometido la señora Martínez Vidal, una pequeña contradicción, y es que plantean medios de transporte masivos pero que lleguen a todos los pueblos. Entonces, yo no puedo poner un tranvía al Garrobilló, porque al final el tranvía es un medio de transporte masivo que tendrá que estar en los ejes donde realmente hay una concentración de viajeros que sea masiva.

Yo creo que, como cualquier representante público y por eso ustedes lo hacen en las comunidades donde gobiernan, tenemos la obligación de buscar la máxima eficacia y eficiencia en el gasto público, y por tanto no debemos poner autobuses donde no haya una masa crítica. Efectivamente, hablo de masa crítica porque no podemos pasear autobuses vacíos, y no podemos pasearlos por dos motivos: primero, porque cuesta muchísimo dinero y tenemos que ser eficientes con el gasto público, al que hay que respetar mucho más de lo que ustedes lo respetan; y, segundo, porque es muy contaminante. Pasear autobuses vacíos emitiendo gases para que no lleven gente es sencillamente ridículo.

Me hace gracia también lo que decía de la transferencia de fondos, también lo ha dicho el señor López, que si a los ayuntamientos les tenemos que dar dinero. Oiga, que esto no es un invento de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, esto está en la Ley 10/2015, que fue aprobada por esta Asamblea. Esta Asamblea, que es soberana, estableció un reparto competencial, para mi gusto, acertado, donde dice qué es lo que tenemos que hacer cada uno, y yo, aunque quisiera, no podría pagarle esos 8 millones de euros al Ayuntamiento de Murcia, que, como digo, tampoco es que quiera mucho, porque, si luego a lo que se están dedicando es a regalar autobuses, pues pienso que va justo en la dirección contraria de esa eficiencia y eficacia del gasto público a la que estamos obligados los gestores públicos.

Señor Liarte, yo coincido bastante con usted en el excesivo peso del sector público, ya se lo he dicho. Quizá no tenemos que ir al extremo opuesto, que en el transporte público no es posible porque es un servicio público de una reducción absoluta, y, como le he dicho antes, para mí la palabra clave es equilibrio, es buscar ese equilibrio.

Y también coincido mucho en una cuestión que usted ha planteado muy acertadamente y me ha gustado mucho, que es el tema de las necesidades reales de los ciudadanos, de adaptar la oferta a la demanda. Ese es nuestro planteamiento. La capacidad de generación de demanda que tiene un diseño de infraestructuras es muy limitada, hay algo pero es muy limitada, y depende de qué infraestructura estemos hablando. Y coincido plenamente, y usted me habrá oído hablar en la primera intervención, que yo hablaba de poner al ciudadano en el centro de la política y de que hemos hecho un análisis exhaustivo de dónde necesitan desplazarse los ciudadanos. Nosotros lo que hacemos es ver muy bien dónde necesitan desplazarse los ciudadanos, y donde haya grupos de ciudadanos que se quieren desplazar ponemos un transporte colectivo. Donde haya ciudadanos individuales que se quieren

desplazar, y también lo prevé el plan director, podamos otros sistemas de transporte que pueden ser públicos y que no tienen por qué ser colectivos, como por ejemplo el taxi a la demanda, que está previsto en el plan director. Por tanto, de lo que se trata es de configurar un modelo que satisfaga esas necesidades, y ahí coincido plenamente con usted.

En su duda de si reducir concesiones o no, yo se lo aclaro. Es verdad que no es bueno concentrar en pocas manos un servicio tan importante como el público, diez operadores no está mal, pero también es verdad que tener muchos interlocutores tampoco ayuda, entonces, si nos metemos en veinte, en treinta o en cuarenta tampoco es fácil. En el sistema concesionario existente, que empezó en treinta y cuatro y se ha ido eliminando concesiones, había algunas concesiones muy grandes y un montón muy pequeñas, y el problema es que eso es antieficaz en el gasto público. Y permítame el chascarrillo, y no me lo tomen en consideración, que le llame el concepto «hueso-pollo», y es que el concesionario que se coma el pollo también se tiene que comer el hueso. O sea, no quiero una concesión que tenga muchísimo tráfico y que luego las concesiones más pequeñas, que son de débil tráfico y son las deficitarias, haya que costearlas con fondos públicos. Nosotros planteamos un modelo equilibrado donde el concesionario que se come el pollo se come también el hueso, es decir, que al concesionario que tiene altos tráfico en buenos corredores, en corredores donde hay mucha rentabilidad, también les obligamos a prestar servicios de cohesión territorial en poblaciones pequeñas. Permítanme el chascarrillo, seguro que lo publicarán por ahí, pero creo que es bastante representativo de cómo funciona.

Y ahí sí que, señor Esteban, discrepo totalmente con usted. Nosotros creemos firmemente en el modelo concesional, pero no solo porque está en nuestra ideología, que lo está, sino que es que además es lo que funciona en todo el mundo, pero en todo el mundo, en todo el mundo. Donde se ponen sistemas cien por cien públicos son sitios normalmente con ciertos problemas y con bastantes dificultades de gestión. De hecho hay muchos consorcios que son cien por cien públicos pero necesitan de gestión privada, porque esto es un servicio que, en fin, no se gestiona así.

Y luego, señor Liarte, por supuesto que le compro lo de la consideración turística. Está en el plan director. Por supuesto, la conexión al aeropuerto estará en el mapa de movilidad, está ya en el mapa de movilidad cotidiana. Y cuando habla usted de que hay que desarrollar el plan, por supuesto que sí, de hecho les he contado al principio que la medida 14 que se desprende del plan director es un plan de evaluación y desarrollo y mejora continua, por supuesto que sí. Yo he dicho con toda claridad desde el principio que nosotros no vamos a diseñar un modelo perfecto, pero es que, es más, si una de las cosas que le critico a lo que pasaba antes era su excesiva rigidez y su dificultad de adaptarse a la evolución social, el modelo que tenemos que diseñar ahora no puede ser tan rígido, tiene que ser más flexible y, por supuesto, tiene que ser capaz de adaptarse a la evolución de la sociedad, y por tanto en el diseño ya tenemos que plantear plantear esos sistemas de evaluación continua y de mejora continua. O sea, que eso está pensado así, plasmado así, y lo materializaremos así.

Señor Álvarez, yo coincido en sus cuatro pilares básicos, somos coincidentes. Es justo lo que hay que hacer. Ya les he dicho al principio que seguramente... bueno, en todos sus discurso he oído un montón de cosas en las que estamos de acuerdo, el problema es aterrizar esto al plano de lo concreto. Es que hasta al señor Esteban le he oído decir varias cosas en sus alegaciones. Muchísimas de las cosas que ha dicho en sus alegaciones las hemos incorporado, pero, claro, es que son simplemente cuestiones abstractas (mejorar la movilidad, la clave del medio ambiente...), todo está bien, pero el problema es cómo se materializa esto.

Aprovecho, señor Álvarez, la contestación a su intervención para poner de manifiesto dos cuestiones. Esto es un tema amplio y complejo y quizá han pasado un poco desapercibidas. La primera es que el transporte público lo prestamos todos los niveles de la Administración. Eso quiere decir que es una cuestión muy transversal, es una cuestión crucial, es un servicio fundamental para los ciudadanos y lo presta tanto la Administración estatal como la Administración regional como la Administración local, y usted ha puesto de manifiesto una cosa en la que tiene toda la razón, que es que eso nos obliga a coordinarnos muy bien. Y es ciertamente difícil pero por eso he dicho ya varias veces en esta intervención que nuestra mano está tendida siempre, y está tendida para coordinarnos y nos estamos coordinando, y nos coordinamos en el plano técnico y en el plano político, y lo intentamos siempre y lo seguiremos intentando, porque al final estamos hablando de ciudadanos y de sus necesidades de desplazamiento, y el ciudadano no tiene por qué saber si este autobús es de la

Comunidad Autónoma o este autobús es del ayuntamiento, y nuestra obligación es intentar llegar a acuerdo para satisfacer su necesidad.

Por eso el gran reto de las zonas metropolitanas, que es la parte más difícil, en la que, como digo, estamos trabajando, y quiero recordar que en febrero de 2020 ya firmamos un convenio con el Ayuntamiento de Murcia para establecer ese consorcio metropolitano o entidad pública, llámenlo como quieran, para iniciarlo y para establecer esa área metropolitana y empezar a trabajar en él. Es verdad que en los últimos meses se ha avanzado menos de lo que me gustaría en ello.

Y luego otra cosa importante que ha dicho el señor Álvarez es lo referente a la tecnología. Hoy han hablado todos ustedes de que están de acuerdo con el bono único, como no puede ser de otra manera. Pues gracias a la tecnología esto es menos difícil de lo que era antes, porque hoy día se contabilizan muy bien los viajeros de cada concesión y se pueden compensar entre ellos. Por tanto, es crucial, y yo hablo siempre de un transporte cien por cien eficaz, cien por cien conectado, y cuando hablo de conectado es que tenemos que ser capaces de, en este nuevo modelo de futuro, incorporar todas las nuevas tecnologías para dar el mejor servicio al ciudadano, que es lo que nos guía.

Y por último, señor Mata, coincido bastante en todo lo que planteado, y sobre todo lo que me pone los pelos de punta es el tema de la isla ferroviaria.

En la parte de cercanías, efectivamente, y también aprovecho para decírselo al señor Liarte, usted habla de ferrocarril como el medio del futuro, y yo digo que es que todos los medios de transporte son del futuro, o sea, la clave es la intermodalidad y la clave es utilizar cada medio de transporte donde conviene. Me explico, hay transportes que se tienen que hacer con autobús sí o sí. Desde luego todas las poblaciones pequeñas, toda la conexión rural, esas se tienen que hacer en autobús. Hay transporte en el que podemos aprovechar las vías de tren, por supuesto que sí. Todo el eje de Murcia hasta Águilas y Lorca es crucial que se vertebré sobre el cercanías y desde el cercanías se vaya permeando hacia todas partes. Qué decir del Murcia-Cartagena, usted sabe que yo he propuesto que los cercanías... ¿Los trenes de cercanías que han quitado con esta isla ferroviaria, sabe usted dónde están? En la estación de Nonduermas aparcados, muertos de risa. Yo he propuesto públicamente y lo propongo hoy en esta Asamblea otra vez que cojan esos trenes, que están muertos de risa, que van a estar tres años muertos de risa, y refuercen los servicios de cercanías Murcia- Cartagena, o de media distancia, me da igual. Para que estén ahí aparcados y estén los maquinistas que no sabemos dónde están, que les den uso por lo menos y conecten el Murcia-Cartagena, que es el eje de mayor movilidad de toda la Región de Murcia.

Pero, claro, el ferrocarril no llega a todas partes, hay una parte que se tiene que hacer en autobús. Y pongamos por ejemplo a alguien de una pedanía de Alhama que tenga que ir a Murcia, baja de la pedanía en autobús hasta la estación de Alhama, en Alhama se sube en el cercanías, y si tiene un billete integrado y los horarios coincidentes puede llegar hasta Murcia en un tiempo de viaje que le hace apetitoso ir en transporte colectivo en lugar de en vehículo privado. Por tanto, hay que utilizar la intermodalidad y hay que utilizar todos los medios de transporte. Claro, eso es muy difícil hacerlo cuando nos han tirado cercanías y estamos en una isla ferroviaria, por no decir imposible.

Aunque también le digo una cosa, el Gobierno regional no se va a quedar quieto en eso. Me refiero, aunque el Gobierno central esté renunciando a los cercanías en la Región de Murcia, nosotros seguiremos avanzando en la planificación de una de las líneas de trabajo del propio plan director, que es la planificación ferroviaria y la mejora de los servicios de cercanías, porque son cruciales para la región, y nosotros, aunque el Gobierno actual haga dejación de esas funciones, lo vamos a seguir haciendo.

Por tanto, señorías, creo que tenemos muchos puntos de coincidencia. Yo les sigo tendiendo la mano para que vayamos progresando y avanzando en el diseño detallado de todas estas cuestiones. Hay una parte muy importante, que es el Ayuntamiento de Murcia, que le hemos tendido la mano varias veces, que parece que últimamente, como digo, hoy mismo nos ha mandado una propuesta de plan de coordinación que le pedimos hace tres semanas. Es muy importante que nos sigamos coordinando, sobre todo porque tenemos una fecha a la vuelta de la esquina -y con esto termino, señor presidente-, que es el 3 de diciembre de 2021, donde se tiene que producir un cambio en el sistema de transporte, y nosotros desde el Gobierno regional lo vamos a hacer.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Turno de intervención final de los grupos parlamentarios.

En representación del Grupo Socialista, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra don Pedro López.

Señoría.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Gracias, presidente.

Señor consejero, lo decía al principio. Aquí el problema que tenemos es que venimos de una trayectoria de muchos años donde la gestión del transporte público en la Región de Murcia ha sido bastante desastrosa. Esto tiene que ver mucho con la falta de credibilidad que tenemos de un plan director, que ya le he dicho que soporta y tiene elementos para indudablemente mejorar bastante la situación que tenemos, pero las dudas que nos asaltan son si vamos a ser capaces de desarrollar eso en un tiempo razonable y que redunde de manera lo más rápidamente posible en la calidad de nuestro transporte público. Nosotros tenemos muchas dudas en ese sentido.

Usted terminaba prácticamente su intervención con la importancia que tiene el Ayuntamiento de Murcia, la situación de la movilidad en esa área metropolitana. Usted tiende la mano, me parece positivo, pero la sensación que tienen ahora mismo –yo ayer mismo hablaba con la concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Murcia– es que no hay mucha voluntad de colaboración. Hay que insistir y seguramente habrá que aclarar también esas posiciones. Usted dice que ellos no quieren colaborar mucho y ellos dicen que usted no quiere colaborar mucho, pues lo mismo tienen que hacer un esfuerzo también de hablar de la filosofía de esa colaboración.

Usted dice que la ley impide pagar líneas urbanas. Bueno, es que en Murcia la mezcla que hay de municipios desde el transcurso hace que pase por tres ayuntamientos una misma línea diferente. Y hay fórmulas de colaboración, y eso es lo que le está pidiendo el Ayuntamiento de Murcia y eso es lo que le pedimos nosotros aquí a usted. Hay vías de colaboración que no tengan que ser asumir esas líneas, y ellos tienen que asumir 8 millones de euros de manera inmediata por tener que atender esas líneas, y a la vez están asumiendo, le vuelvo a insistir, más de 40 millones de euros en competencias impropias que tendría que pagar la Administración regional y que no se paga. Vamos a hablar ahí, esa esa posición que da aquí, que a mí me gusta, demuéstrela allí también.

Ha surgido aquí el tema del debate del sector público y el sector privado. Yo no me he explicado bien o ustedes no me han entendido. Yo lo que he dicho es que el transporte público no puede medirse en función de los ingresos que se producen por los billetes, y he dicho e insisto en que el transporte público es un derecho de los ciudadanos y hay que prestárselo, y hay que prestárselo como se presta la sanidad o la educación. Si eso es engrosar el sector público, pues habrá que engrosarlo, porque es un derecho, y en esto podemos discrepar, pero es que no nos vamos a poner de acuerdo. Y una buena planificación del transporte público no solo supone dar servicio a las necesidades, supone planificar el futuro. Mire, le voy a poner un ejemplo: yo criticaba mucho cuando era concejal el diseño de la primera línea del tranvía, y lo criticaba por una razón fundamental, y era que habían puesto el tranvía donde no había gente y querían proyectar el futuro (la Nueva Condomina, los centros comerciales y los desarrollos de la zona norte), no había gente y había tranvía. Pues, mire, con el paso de los años, ese tranvía, que yo lo veo casi a diario porque vivo en esa zona, se ha ido llenando de gente porque se ha ido desarrollando. La planificación es necesaria, lo que pasa es que yo en ese momento decía: es más urgente poner un tranvía hacia la zona sur, hacia la ciudad sanitaria, a la que tiene que ir prácticamente toda la región, hacia el polígono industrial oeste, que es el más importante, antes que hacia los centros comerciales y la Nueva Condomina.

La planificación del transporte no solo es necesaria, es imprescindible, y esto yo lo echo de menos aquí en el plan director, una mayor ambición. Sí, globalmente se dice, pero echo de menos una mayor ambición.

Mire, con el tema de cercanías y que somos cicateros -¡que rápido va el tiempo!-, podemos discutir, ya lo hemos discutido, tuvimos un pleno monográfico sobre este asunto del tema del ferrocarril. Podemos discutir que el Gobierno de España hubiera encontrado otra solución para no cerrar las líneas durante el tiempo que duran las obras, lo podríamos discutir. Ustedes, que yo sepa, no han puesto una solución sobre la mesa, solo han hecho campaña de esto y siguen haciéndola aquí, pero no han puesto una solución que permitiera hacer la obra haciendo uso de los fondos. Ya discutimos eso, pero, mire, no es cierto que el Gobierno sea cicatero en materia de ferrocarril: más de 3.000 millones de euros. No es cierto que se esté pensando en suspender esas líneas de cercanías, se van a modernizar, se va a cambiar toda la flota de trenes. No digan ustedes que eso va a desaparecer. Es mentira. Pueden decir, y lo mismo, tienen hasta razón, porque hay que ser coherentes, que las obras no se van a hacer en tres años y medio. Bueno, pues lo mismo no, si es lo que pasa con las obras. El señor Diego Conesa se equivocó, mi portavoz, cuando decía que en el dos mil no sé cuántos iba a estar aquí, pero es que antes se equivocó el señor Bernabé, que íbamos a tomar las uvas en 2015, y usted de esto entiende un poco. Entonces, demagogia la justa.

Se me ha ido mucho el tiempo. Señor Mata, mire, yo lamento, le aprecio mucho, lo sabe, en lo personal y le respeto, pero hoy ha hecho una... ¿cómo se llama en términos taurinos?, una faena de aliño innecesaria, innecesaria, porque el toro del transporte público es lo suficientemente importante como para venir aquí...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Acabe, señor López.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Termino, termino rápidamente.

Y el consejero ha reconocido en su intervención que era un modelo agotado. Era absolutamente innecesario hablar en este momento y en este contexto, y es una falta de respeto a los miles, millones de ciudadanos, que tienen que utilizar el transporte público hablar en este momento del Mar Menor, de los presupuestos, de todas estas cosas. Era innecesario. Tiempo tendremos, del Mar Menor podremos hablar, de los presupuestos tendremos que hablar, claro que sí. Usted ha querido entretener al toro y tal, pero el consejero no necesitaba eso.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Mixto. Por un tiempo máximo de dos minutos y medio tiene la palabra don Rafael Esteban.

Señor Esteban.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Señor Castillo.

Señor consejero, usted no aparece aquí ex novo, usted representa una trayectoria de tres décadas, de una forma de hacer política que ha llevado al transporte público a donde está.

Mire, ustedes y nosotros tenemos una diferencia esencial en el modelo en relación con la movilidad y el transporte regional. Nosotros defendemos una entidad pública de transporte que otorgue cobertura a las grandes necesidades de movilidad en todo el territorio, eliminando la radialidad y dando cobertura pública al transporte entre municipios y núcleos aislados en el conjunto de la región. Un transporte público que atienda a las pedanías y a las poblaciones de las áreas metropolitanas, con frecuencias capaces de generar expectativas de cambiar los usos de la gente, de incentivar que el vehículo particular se quede en casa, y por eso ponemos por encima de todo la

rentabilidad social y la vertebración territorial. Público y equilibrado, porque el transporte es un derecho y es un servicio público que debe ser amparado por la Administración.

Usted apuesta por un transporte público basado en la existencia de demanda previa y un régimen exclusivamente concesional, por lo tanto con mantenimiento exclusivo de las líneas que presuntamente sean rentables desde el punto de vista económico.

Mire, nosotros no escurrimos las concesiones, lo que creemos es que deben tener cabida dentro de una planificación, dentro de una entidad pública de transporte que dé racionalidad al conjunto del sistema, y eso a veces implica rentabilidad social pero no rentabilidad económica. Por tanto, por ejemplo, en ese criterio se explica que no exista una línea de aeropuerto cuando su plan dice que sí la va a haber. Es un ejemplo, su plan dice tantas cosas que el papel lo aguanta todo. Pero, señor consejero, esta región nunca va a salir de la cola de todos los indicadores de desarrollo económico y social si, en cuestiones tan fundamentales que están en la raíz del proyecto de desarrollo sostenible de la Unión Europea, como es la movilidad, usted nos presenta un Plan Director de Transporte que debió haber llegado hace mucho, que ha sido largamente esperado y que no solo es decepcionante sino que no asume compromisos ni plazos ni dotación económica alguna.

Critica usted el cercanías, con 2.000 millones ya comprometidos y con una planificación realizada, un transporte ecosostenible, que no es incompatible con que se puedan introducir autobuses híbridos o eléctricos y vaya usted racionalizando la flota y convirtiéndola en ambientalmente sostenible. De eso nada dice el plan, por lo menos no ha dicho usted nada aquí hoy.

Lo cierto, señor consejero, es que usted piensa que le atacó personalmente a usted porque... Sí, y no es así, simplemente no le creo capaz de realizar, de llevar a cabo, de desplegar los efectos de este sistema. Solo hay que revisar su acción ejecutiva en materia de carreteras, de vivienda, de patrimonio histórico, de puertos, de ocupación, de vivienda, de red ferroviaria, de transporte público, para darse cuenta de que usted no tiene capacidad para sacar a esta región del subdesarrollo en el que se encuentra en materia de movilidad.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Señora Martínez, por favor.

SRA. MARTÍNEZ VIDAL:

Sí, muchas gracias, señor Castillo.

Señor Revenga, a nosotros nos separan muchas cosas, su ideología es de extrema derecha y la mía liberal progresista, pero me gustaría decirle que valoro enormemente su capacidad, su trabajo, su voluntad por cambiar las cosas y su experiencia profesional, imprescindible para afrontar la gestión de sus competencias, experiencia de la que muchos de sus compañeros adolecen y que no les supone un obstáculo a algunos como, por ejemplo, para presidir una institución técnica como es la Autoridad Portuaria.

Ha hecho antes referencia a las redes de transporte de gran capacidad, y decía que era una incoherencia lo que yo estaba diciendo. Por supuesto que apuesto por ellas, y lo ha dicho muy bien el señor Liarte, complementándolas con estaciones intermodales y con otros modos de transporte que tengan más flexibilidad, como, por ejemplo, el autobús, pero es imprescindible crear una red de cercanías complementándola con otros modos. Hasta que eso no ocurra, nuestro sistema de transporte seguirá estando obsoleto, seguirá siendo contaminante y seguirá estando muy alejado de las directrices que marca Europa.

El Plan Director de Transporte se marca como principal objetivo incrementar la participación del transporte público en la región tanto en el ámbito urbano como interurbano, de modo que parte de la demanda del vehículo privado se deslice hacia el transporte público, tanto por la sostenibilidad ambiental como por la mejora de la calidad de vida y para incrementar la eficacia y eficiencia de todo el sistema de transporte.

Este documento no deja de ser, señor consejero, una mera declaración de intenciones que no concreta medidas específicas ni una planificación real o un cronograma de trabajos. Por el contrario,

el Gobierno andaluz, en coalición de Partido Popular y Ciudadanos, se ha aplicado estos dos años, y en este breve espacio de tiempo ha desarrollado un ambicioso plan, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, el PITMA 2021-2030, que parte de datos actualizados, contempla el abono único, incluye medidas concretas con plazos de ejecución y seguimiento y lleva a cabo una previsión del presupuesto aproximado para cada una de las actuaciones. Un plan serio, a diferencia de su plan, que solo sirve para salir del paso, que es lo que usted, señor Revenga, nos ha presentado hoy.

Antes justificaba, usted decía tres años (yo he contabilizado cuatro años y medio) en la tramitación del Plan Director de Transporte, pero teniendo en cuenta la extensión y complejidad del sistema de transporte andaluz y que la Región de Murcia es una comunidad autónoma uniprovincial, la dilación en su tramitación únicamente se justifica con una falta de voluntad política de un Partido Popular que está anquilosado en el sillón y carente de ideas y de iniciativas.

De verdad espero por el bien de los murcianos que se tomen en serio de una vez por todas la cuestión del transporte. Los ciudadanos de nuestra región no merecen seguir estando a la cola en todos los ránquines a nivel nacional y también en su sistema público de transporte.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Vox. Señor Liarte, por favor.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Señor presidente, señorías, creo que voy a poder ser muy breve. Solamente me voy a referir a dos extremos concretos que me parecen dignos de mención y que no he mencionado en mi intervención anterior:

El primero de ellos está relacionado con una de las propuestas del señor Esteban. Señor consejero, coincido con el señor Esteban en una cuestión, y es la importancia fundamental de un órgano que sea capaz de coordinar. Ahora, le pido una cosa, vamos a intentar que no sea un nuevo órgano administrativo. Desde el sector privado se puede ofrecer un servicio de mucha calidad, con la ventaja añadida de que si no está a la altura lo podemos cambiar.

La segunda cuestión -curiosamente hoy, señor Esteban, me ha dado por usted por lo visto-, el señor Esteban se refería a la diferenciación entre rentabilidad social y rentabilidad económica. Estoy de acuerdo, señor Esteban, son dos conceptos diferentes. En lo que ya no estoy tan de acuerdo es en que tengan que ser necesariamente contrapuestos. Una sociedad eficiente... -sí, no lo ha dicho usted tampoco pero a mí me ha parecido oportuno aclararlo-, una sociedad eficiente al final se mide entre otras cosas -buenos días, señor consejero- por esa capacidad de generar un movimiento social y también una producción económica. Yo no tengo una visión económica de la historia como podrán tener otras personas, señor Esteban, pero es cierto que una de las medidas de la eficacia de una sociedad es la capacidad de generar recursos para darle a los ciudadanos unos medios de vida dignos, agradables y cómodos. Por tanto, aun existiendo esta diferenciación, no debemos entenderla como opuesta. Es evidente que el servicio público no nace para ser rentable en términos económicos, pero carece de justificación si no lo resulta en términos sociales, y al final, señor consejero, y yo creo que es una cuestión que puede entender cualquiera que pueda vernos desde su casa, estos términos, que son un poco más técnicos, se pueden reducir y simplificar mucho, y consiste básicamente en que el sentido común tiene que estar presente en las más mínima de las gestiones administrativa que se realicen.

A mí el plan que hoy nos presentan me parece un plan de sentido común. Me parece un plan que encierra dentro de sí el potencial para una rentabilidad social. Tenemos que intentar, evidentemente, que no se nos descontrole la cuestión económica, más que nada porque, si no, esa rentabilidad social tampoco terminará siendo sostenible.

Y por lo demás, manténgase la vigilancia permanente, en la mejora permanente, y sin duda alguna

volveremos a hablar de esto.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Liarte.

En representación del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Álvarez, por favor.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Gracias, presidente.

Consejera, consejeros, consejero de Fomento.

Nosotros no tenemos ninguna duda, señor consejero, de que se está trabajando y que se está trabajando por la movilidad en nuestra región, y además se seguirá mejorando.

A Murcia hay que quererla, hay que ayudarla y hay que ir cumpliendo con la Estrategia de Movilidad aprobada ya por la Comisión Europea. Lo que no debemos de permitir nunca es que se haga lo que se está haciendo, es decir, ponernos palos en las ruedas, que se nos siga maltratando como se viene haciendo por parte del Gobierno de Sánchez, nos maltrata continuamente, y en cambio, como estamos viendo, desgraciadamente hoy mismo siguen pactando con los proetarras de Bildu, además de que aprovechando, con una bajeza y una mezquindad intolerables, y he de decirlo, intolerables, ponen encima de la mesa la salida de 200 presos etarras a cambio de firmar los presupuestos, lo que convierte es en una vergüenza que se siga gobernando apoyándose en situaciones como esta. No se puede tolerar tanta mezquindad ya por parte de un gobierno débil, que lo único que hace con tal de seguir manteniéndose es querer aprovechar este tipo de situaciones, y sí que hay que condenar, por supuesto, las palabras de Otegui, pero también tenemos que defender que no se pueda permitir que por tal de seguir gobernando se permitan estas situaciones a las que nos venimos enfrentando ya continuamente y demasiadas veces.

Todo mi cariño y solidaridad con las víctimas del terrorismo, todo nuestro apoyo a las víctimas del terrorismo, y por supuesto y especialmente a las víctimas del terrorismo de ETA.

Muchas gracias, señorías.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Tiempo ahora para don Juan Antonio Mata Tamboleo, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

SR. MATA TAMBOLEO:

Gracias, señor presidente.

Mire, señor López, desde el aprecio mutuo que también le manifiesto yo aquí, creo que estoy en mi derecho de poder ocupar mi tiempo en lo que considere. Y veo que le ha molestado que hablemos del Mar Menor, pero que es normal, porque desde la llegada de los Presupuestos Generales del Estado ustedes han dejado de hablar del Mar Menor. Como ejemplo, esta tarde ustedes tienen ocasión de preguntarle al presidente algo sobre el Mar Menor y no lo han hecho. La semana que viene se debaten mociones y tampoco han presentado nada del Mar Menor. Entiendo ya que no les interesa hablar del Mar Menor.

Tampoco quiere que hablemos de los presupuestos que no destina su Gobierno para movilidad para esta región, para la red de carreteras, por donde circulamos todos, para la alta velocidad o también para los cercanías, no les interesa tampoco. Pues si no les interesa eso, si quiere podemos hablar de lo que ofrecen a la Región de Murcia, lo que imponen a las empresas, a las familias, a los autónomos, de esa subida salvaje de la luz o de la subida del combustible, la subida del IBI de las viviendas, o incluso la subida de la cuota de autónomos, si quiere hablamos de eso.

Mire, señor López, el problema es que no están en posición de hablar de movilidad, de transporte público, porque ustedes no son capaces de enfrentarse a los problemas y no son capaces de gestionar

para beneficio de los ciudadanos. Y me hubiese gustado que me explicase cómo puede tener la Región de Murcia un nuevo modelo mejorado de transporte público, como el que propone el señor consejero, si uno de los pilares fundamentales, como es el tren, lo ha desmantelado el Gobierno de España. Me gustaría que me hubiese explicado eso.

Y esto, señor López, también nos preocupa mucho, y nos preocupa porque el mantenimiento de la línea Águilas-Lorca parece, se deja entrever, que el ministerio pretende que no vuelva a restablecerse esa conexión, y eso nos preocupa también. Y a veces creo que deberían de poner el grito en el cielo, porque ayer nos despertábamos con la noticia de los peajes en las autovías, eso que nos afecta a los que nos transportamos, los que queremos la movilidad.

Ayer nos despertamos con la confirmación de que Pedro Sánchez nos va a hacer pagar por circular por las autovías. ¿Y sabe, señor López, quién va a hacer negocio con esta medida? El recaudador Sánchez es el único que va a hacer negocio, porque la jugada es redonda: si cierro las cercanías en Murcia, 1,2 millones de usuarios a vehículo privado, ganancia triple. Impuestos de los combustibles, impuestos sobre la compra de vehículos y además peaje en la A-7. Imagínese si es redondo el negocio.

Mire, lo que ha quedado claro de sus intervenciones, y con esto termino, es que, frente a la acertada planificación del Gobierno de la Región de Murcia, la propuesta socialista para los murcianos es ninguna, eso es lo que ha quedado claro.

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Turno de intervención final del señor consejero. Por un tiempo máximo de diez minutos, señor Díez de Revenga.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Si me permiten una consideración previa, una aclaración con el tema de los presupuestos, porque el señor López habla de 3.000 millones de euros en cercanías, el señor Esteban habla de 2.000 millones, se ve que son de gobiernos distintos porque no coinciden las cifras, y voy a tratar de darle un poco de objetividad con los Presupuestos Generales del Estado aprobados por sus gobiernos, bueno, su Gobierno..., sus gobiernos, no lo sé.

En los Presupuestos Generales del Estado, para las inversiones ferroviarias en la Región de Murcia de los años 22, 23, 24 y 25, que es hacia donde hacen la proyección, hay menos de 1.000 millones de euros, bastante menos de lo que dejó el Gobierno anterior. Entonces, hagan el favor de no seguir repitiendo machaconamente unas cifras que son fácilmente comprobables y además son mentira.

Señor Esteban, lo voy a decir con toda claridad, no comparto su modelo de gestión de gasto infinito. Efectivamente, hoy no estamos de acuerdo. Ni tampoco comparto su planteamiento de condenar al ciudadano a ser esclavo del transporte público porque no tenga una alternativa mejor. Nosotros apostamos por la libertad y apostamos porque el ciudadano libremente elija el mejor sistema de transporte para él, y dentro de ese tratamos de convencerlo –somos mucho más de convencer que de vencer– de que sea el transporte colectivo, porque lo tiene cómodo, porque lo tiene sencillo y porque además es más sostenible.

Señora Martínez Vidal, ¿yo de extrema derecha? Pues me hace gracia. Pero, vamos, si usted lo piensa me parece bien, pero la realidad es que este modelo que presento hoy, y lo acabo de decir ahora mismo, es un modelo que se basa en la libertad, en la libertad del ciudadano a elegir el medio de transporte que más le guste. Toda nuestra política de vivienda se basa en la libertad del ciudadano a elegir esto. Es que el liberalismo no es solo decir que uno es liberal, hay que implantar medidas que se basen en la libertad, y yo creo que nosotros lo hacemos.

Señor Liarte, nuestro sentido común, ese al que usted apela, pues el problema que tiene el sentido común, como dice el refrán, es que es el menos común de los sentidos, y el suyo y el mío, que se parecen mucho, son muy diferentes del señor Esteban, cuyo sentido común es gastar a manos llenas sin mirar ningún tipo eficiencia. Yo no he dicho en ningún momento que esto tenga que ser rentable, porque no lo es, no lo puede ser, de hecho lo normal y la media de la eficacia en el gasto está más o menos en el 50% del coste, o sea, que el 50% se costee con billetes y el otro 50% con fondos públicos, porque es así no es Murcia, en la Región de Murcia, en Murcia, en España, en todo el mundo. Si no tenemos que inventar la pólvora. Por tanto, está bien lo de sentido común, pero hay que ponerle apellidos, porque si no es muy complicado.

Voy a ir terminando con unas conclusiones, si les parece, y es constatando la realidad de que a día de hoy, por mucho que ustedes digan y quieran a hablar del pasado, de lo mal que lo hemos hecho y de todas estas cuestiones, que, bueno, no podemos evitar que hablen de eso, aunque yo les invitaba a mirar hacia el futuro, pero la realidad es que hoy la Región de Murcia es la que más pasos da hacia atrás en transporte público, y no es por culpa del Gobierno regional ni porque lo haya hecho el Gobierno regional, es porque una decisión del Gobierno central nos ha condenado a una isla ferroviaria y nos ha metido en el atasco perpetuo de la ronda oeste y del nudo de Espinardo, que cada día se nota con más intensidad, y esa ha sido una decisión de todos estos que dicen que nosotros no tenemos credibilidad. Bien, pero nosotros vamos a demostrarlo con hechos, que es lo que hacemos siempre.

Nosotros vamos a darle la vuelta al transporte público de la región, y entiendo que sean escépticos y me parece bien, pero demostraremos con hechos. Y además le vamos a dar la vuelta y, sí señor López, vamos a ser capaces y además lo vamos a hacer ya, lo vamos a ver enseguida. Y precisamente con el Ayuntamiento de Murcia lo que de alguna manera veo que les falta, y permítame que se lo sugiera así, es esa voluntad de cambiar el transporte público ya. Yo tengo la sensación, y quizá es solo una percepción, ojalá me equivoque, de que han renunciado a esta renovación del transporte y han centrado toda su atención en pedir una cantidad de dinero que es desorbitada, y además la piden alegremente, mientras al mismo tiempo van en la dirección contraria de la eficiencia.

Creo, y se lo hemos dicho así, que deberían hacer una reflexión y deberían intentar compatibilizar y acoplarse al cambio de transporte que vamos a producir a corto plazo, porque creo que los ciudadanos se lo merecen, y si no lo hacen vamos a tener un problema y además un problema muy grave, porque los ciudadanos se van a quedar tirados y eso creo que va a ser muy grave. Entonces, les hemos tendido la mano, pública y privadamente, se la seguimos tendiendo, y yo no es que quisiera discrepar con ellos, es que tengo la sensación de que están en otra cosa, y por lo pronto han renunciado al cambio de modelo, por lo menos por ahora, y eso es muy peligroso. Porque lo que sí quiero decir con total claridad también aquí es que nosotros estamos firmemente determinados a cambiar este modelo de transporte y lo vamos a cambiar ya. Tenemos el plan director, tenemos las concesiones ya publicadas, estamos terminando de mejorarlas, vamos a sacar a licitación las concesiones, vamos a adjudicar y vamos a cambiar los autobuses. Vamos a cambiar el sistema de transporte y lo vamos a cambiar. Y en lo que compete al Gobierno regional, que es fundamentalmente el transporte interurbano, en lo que compete al Gobierno regional, que es la parte interurbana del transporte metropolitano, nosotros vamos a hacer ese cambio. Invitamos a todas las administraciones, al resto de las administraciones, a que se sumen a este cambio, pero lo vamos a cambiar y lo vamos a cambiar ya, porque no podemos ni queremos esperar más. Queremos hacerlo ya y queremos revolucionarlo, y el Ayuntamiento y Murcia y otros ayuntamientos como el de Cartagena, que ya ha dicho que se va a sumar, si quiere sumarse, bienvenido sea, le ayudaremos en todo lo que podamos.

Y todo esto no lo hacemos por la voluntad de este consejero, sí por la voluntad del presidente. Lo hacemos porque además todo esto es muy positivo para los ciudadanos de la Región de Murcia, porque queremos que se satisfagan mejor las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y no queremos esperar más tiempo, porque queremos un transporte público que sea ecoeficaz, que reduzcan emisiones, que empeore menos la calidad del aire de nuestro medio ambiente, porque eso se traduce en mejor calidad de vida de nuestros ciudadanos, que sea cien por cien conectado, como le he dicho al señor Álvarez, porque tenemos la obligación de aprovechar las nuevas tecnologías disponibles en el mercado para mejorar la calidad de nuestros servicios públicos, y porque queremos

no esperar ni un minuto más a que el transporte de todos los habitantes de la Región de Murcia sea cien por cien accesible, que sea de verdad para todos los habitantes de la Región de Murcia, incluso para aquellas personas que tienen discapacidad de algún tipo. Y, como digo, todo esto no es solo por la voluntad de este consejero o del presidente, que es el que me lo ha encomendado, sino sobre todo porque es bueno para los habitantes de la Región de Murcia, y por eso esto nos llena de determinación para llevarlo a cabo cuanto antes y de la mejor manera posible, tratando de colaborar con todo el mundo y tendiendo la mano a todo el que quiera participar. Es nuestra obligación, es nuestro compromiso, pero sobre todo es nuestra voluntad.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

La informática se ha puesto un poco en contra. Ya está solucionado el problema.

Segundo punto del orden del día: [pregunta oral en Pleno sobre el no cumplimiento del acuerdo de la 9L/1089, sobre elaboración del plan de gestión del monumento natural monte Arabí de Yecla](#).

Recuerdo a sus señorías que son ocho minutos repartidos a partes iguales, cuatro minutos para quien realiza la pregunta, cuatro minutos para el miembro del Ejecutivo que responde.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, formula la pregunta doña Virginia Lopo Morales.

Señora Lopo, por favor.

SRA. LOPO MORALES:

Gracias, señor Castillo.

Señor Luengo, que, por cierto, no está -tampoco está el consejero de Turismo-, ¿cuáles son los motivos por los que no ha cumplido el acuerdo de la IX legislatura, Moción 1.089, sobre elaboración del plan de gestión monumento natural monte Arabí de Yecla, aprobada por la Asamblea Regional de Murcia en sesión plenaria el 20 de septiembre de 2017?

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señora Lopo.

Responde a su pregunta don Luis Alberto Marín.

Señor consejero.

SR. MARÍN GONZÁLEZ (CONSEJERO DE ECONOMÍA, HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN DIGITAL):

Señor presidente, señorías.

Señora diputada, el monte Arabí fue declarado espacio natural protegido, bajo la figura de monumento natural, mediante Decreto 13/2016, publicado en el BORM número 53, de 4 de marzo del año 2016. Dada su localización geográfica, y encontrándose en esas fechas el instrumento de planificación y gestión del área de planificación integrada Altiplano de la Región de Murcia, se consideró oportuna la integración de este espacio natural al que usted hace referencia en su ámbito, formando parte del Plan de gestión integral de los espacios protegidos del Altiplano de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Señora Lopo.

SRA. LOPO MORALES:

Mire, consejero de Hacienda, como muy bien sabe –se lo habrán dicho–, el monte Arabí es uno de los lugares más emblemáticos de Yecla. Es referente para todas las generaciones de yeclanos, de nuestro pueblo, es monumento natural, el primer monumento natural que se declaró en esta comunidad autónoma, es patrimonio de la Unesco y es además bien de interés cultural.

El Grupo Parlamentario Socialista se dirige a esta Asamblea pidiendo amparo y en representación de los yeclanos, que se han manifestado unánimemente, con el Ayuntamiento en pleno, contra la ubicación a menos de 200 metros del monte Arabí de una macrogranja porcina, que, como usted debe de saber, porque se lo habrán dicho, ese tipo de actividades contamina y afecta al entorno paisajístico.

Mire usted, no sé si lo sabe, porque no tiene nada que ver con el medio ambiente ni tampoco con el turismo, ustedes incumplen las leyes que protegen el medio ambiente. La primera, la Ley de Protección del Mar Menor, pero le voy a nombrar dos que les obligan a proteger especialmente el monte Arabí y que no cumplen. La primera, la Ley de Patrimonio Natural y la de Biodiversidad, que en su artículo 34 establece la obligación de proteger especialmente los espacios naturales que tienen catalogación de monumento natural, como el monte Arabí. También incumplen la Ley de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia, que en su artículo 49 les daba un año para elaborar un plan específico de uso y gestión en el monte Arabí. Un año desde que lo declararon monumento natural, han pasado cinco años y lo tienen sin hacer. Esa ley les obliga a tener un plan específico para esos usos que prevenga las actividades que se establecen en su entorno y que eviten actividades como la que está ahora amenazando el monte Arabí, que contamina no solo ese entorno paisajístico sino también la única fuente de agua que tienen los yeclanos para beber y para vivir, que son los acuíferos.

Usted sabe, o debe de saber, se lo dirá el consejero de Medio Ambiente, que las 450 granjas porcinas que hay en la zona de influencia del Mar Menor han contribuido a su contaminación. ¿Me va a explicar usted a mí, a mí, que vivo en Yecla, que una granja porcina a menos de 200 metros del monte Arabí no va a contaminar nuestros acuíferos y no va a perjudicar el turismo de interior de nuestro pueblo, que ese es uno de sus emblemas? Nosotros estamos defendiendo nuestra vida y nuestro futuro, eso es lo que están haciendo los yeclanos y se lo reclaman a las instituciones, se lo reclaman a usted. Trasládeselo al consejero de Turismo y al consejero de Medio Ambiente.

Miren, ¿saben lo que hacen ustedes? Ustedes, además de incumplir las leyes, sabemos y somos conscientes de que es inútil que les presentamos iniciativas y mociones que les insten a hacer algo para proteger el medio ambiente en esta región, mucho menos el Arabí, que les pillan muy lejos.

Mire, su consejero de Medio Ambiente y López Miras trabajan para los intereses de unos pocos, protegen a los que contaminan e ignoran la defensa del patrimonio natural de todos.

Si ustedes no cumplen la Ley del Mar Menor, si no escuchan a las 70.000 personas que se lo han dicho en la calle, ¿de verdad van a hacer caso y les van a preocupar 16.000 yeclanos manifestándose en las calles de Yecla, que a los visitantes del Arabi se los coman las moscas, huelan a heces de cerdos o se contaminen nuestros acuíferos? No tienen credibilidad en medio ambiente, no la tienen, y cómo no la tienen no nos fiamos, y como no nos fiamos les reclamamos que actúen y que tengan voluntad política para solucionar los problemas de los ciudadanos de la región, también de los de Yecla, porque pertenecemos a Murcia, aunque algunas veces se les olvida.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Termine, señora Lopo.

Las preguntas son tajantes, por favor.

SRA. LOPO MORALES:

Sí, acabo ya.

Somos conocedores de su falta de gestión, su falta de control, su irresponsabilidad. Ustedes confrontan con el Gobierno de España y con el de Castilla-La Mancha. No tienen competencia de

nada, no son responsables de nada, cuando saben perfectamente que los culpables son los que contaminan, los que especulan con el suelo, con el agua, los depredadores de terrenos de secano y capos del regadío, los que no impermeabilizan las balsas de purines y los que los esparcen después por nuestro territorio.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señora Lopo, termine.

SRA. LOPO MORALES:

Acabo ya.

Y ustedes, señores del PP, les han dejado hacerlo durante veintiséis años.

La sociedad yeclana se lo ha dicho alto y claro: en el Arabí, no. ¿A qué están esperando, después de una declaración institucional en esta Asamblea donde se instaba al Consejo de Gobierno a que busque una solución alternativa con la empresa a ese proyecto de granja porcina?

Ya le digo que desde el PSOE no vamos a permitir...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señora Lopo, no quiero retirarle la palabra, termine.

SRA. LOPO MORALES:

Acabo ya.

No vamos a permitir que hagan ustedes con el monte Arabí lo que han hecho con el Mar Menor.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señor consejero.

SR. MARÍN GONZÁLEZ (CONSEJERO DE ECONOMÍA, HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN DIGITAL):

Muchas gracias, señorías.

Señora diputada, créame que algo de derecho medioambiental sé. Como indicaba anteriormente, habida cuenta de su localización, se determinó conveniente la integración de este espacio natural protegido en el ámbito del Plan de gestión integral de los espacios protegidos del Altiplano en la Región de Murcia. Como le he dicho anteriormente, dicho plan de gestión integral está actualmente en tramitación, habiéndose llevado a cabo el procedimiento de consulta pública y de información pública y audiencia a los interesados.

Es importante señalar en este punto que se recibieron un total de 716 escritos de alegaciones, encontrándose actualmente los mismos en fase de valoración y respuesta.

Entiendo que la de hoy es una buena oportunidad para recordar a sus señorías que a lo largo de los últimos años se han aprobado cinco planes de gestión integral, dos de ellos en la legislatura actual. Me refiero al Plan de gestión integral de los espacios protegidos Red Natura 2000 del Noroeste de la Región de Murcia, que comprende diez zonas de especial conservación y cinco zonas de especial protección de aves; el Plan de gestión de la zona especial de conservación de los ríos Mula y Pliego, con una zona de especial conservación; el Plan de gestión de las zonas especiales de conservación de las minas de La Celia y la Cueva de las Yeseras, con dos zonas de especial conservación; y ya dentro de la legislatura actual, el Plan de gestión integral de los espacios protegidos del Mar Menor y la franja litoral mediterránea de la Región de Murcia, que comprende en este caso seis zonas de

especial conservación y seis zonas de especial protección de aves, y cuya publicación en el BORM tuvo lugar el 19 de octubre de 2019; y también el Plan de gestión integral de los espacios protegidos de las sierras de Ricote y La Navela, con un lugar de interés comunitario y una zona de especial protección de aves, cuya publicación tuvo lugar el 21 de diciembre 2020.

Mire, la tramitación de estos expedientes es larga y es compleja, y está sujeta no solo a unos procedimientos sino también, en algunos de los casos, a unos plazos.

En estos momentos la Consejería tramita otros siete planes de gestión, encontrándose muy avanzados los referidos a los espacios protegidos del alto Guadalentín y los espacios protegidos de los relieves y cuencas centroorientales de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Tercer punto del orden del día: [pregunta oral sobre objetivos de la aprobación del convenio suscrito con el Instituto Nacional de Estadística para mejorar el proceso de realización de las estadísticas de movimiento natural de la población.](#)

La formula don Joaquín Segado Martínez, del Grupo Parlamentario Popular. La expone ante la Cámara doña Isabel María Sánchez Ruiz.

Señoría, por favor.

SRA. SÁNCHEZ RUIZ:

Gracias, presidente.

Consejeros, señorías, buenos días.

Una sociedad más y mejor informada es una ciudadanía más libre y una población más protegida. Tenemos completamente interiorizado el derecho al acceso a la sanidad, a la educación y a la vivienda digna. Igualmente, debemos ubicar la información como un derecho constitucional. A partir de ella los ciudadanos desempeñamos nuestra soberanía, desarrollamos nuestras actitudes cívicas y contribuimos al buen funcionamiento de la democracia, y no priorizar ese derecho puede poner en jaque al sistema democrático. Si bien es cierto que la exposición permanente a distintos tipos de contenidos, no siempre informativos ni fiables, a los que estamos expuestos actualmente sobre todo a través de las nuevas tecnologías, pone encima de la mesa el riesgo de la confusión.

Comparativamente, las sociedades donde hay mayor información tienden a ser pueblos más tolerantes y que promueven con mayor facilidad la inclusión y la prosperidad, teniendo ciudadanos con mayor capacidad de tomar decisiones sobre su futuro.

Es una realidad que los españoles, por desgracia, tenemos un Gobierno que se dice muy progre, pero que oculta deliberadamente información a sus ciudadanos, incluso llegando a manipularla de forma partidista, más propio de países donde la democracia brilla por su ausencia. Tenemos un Gobierno que negó, manipuló y ocultó hasta el extremo la gravedad de la pandemia por intereses ideológicos, jugando con la vida de las personas en alguna ocasiones. Un Gobierno socialcomunista opaco, que oculta datos e información a los ciudadanos que los solicitan, demostrando su falta de transparencia. Un presidente que ocultó deliberadamente el informe del Consejo de Estado de reparto de los fondos europeos, que ocultó sus viajes de uso privado con el Falcon, o sus vacaciones en Doñana con amiguetes, eso sí, pagadas por todos los españoles. Y no hablemos de la manipulación de los datos del CIS, una institución que ha perdido totalmente su prestigio y su credibilidad.

Podríamos estar hablando toda la mañana y enumerando las manipulaciones de este Gobierno sanchista, sobre todo en los datos económicos, sociales o laborales, pero la realidad que tenemos los españoles, y en particular los murcianos, es otra, no se puede ni manipular ni ocultar: cada mañana pagamos la luz más cara, ha aumentado el gasto de la cesta de la compra, nos suben de nuevo la cuota del autónomo, nos suben el diésel, nos quitan el tren obligándonos a coger el coche, y ahora tendremos que pagar por circular por las autovías, sin mencionar las distintas subidas que hemos tenido en diferentes ámbitos y las que quedan por subir que contemplan los Presupuestos Generales del Estado. Pues bien, según Sánchez podríamos afirmar que todos los murcianos somos ricos.

Evidentemente, cuando comprobamos los datos constatamos que esa información no es cierta. De ahí la importancia de tener en cuenta el procesamiento y el tratamiento adecuado de los datos, y eso es lo que genera información.

Un gobierno comprometido y centrado en las personas, como el Gobierno de Fernando López Miras, se nutre de datos estadísticos fiables y actualizados para identificar las necesidades de los murcianos y poder actuar poniendo en marcha las medidas necesarias. Los datos estadísticos regionales y locales ayudan a comprometer y a comprender mejor nuestro entorno e identificar variaciones en nuestra región, y así poder formular políticas ajustadas a las necesidades concretas de los diferentes sectores de la población.

Y es por ello que desde el grupo Parlamentario Popular preguntamos al consejero de Economía, Hacienda y Administración Digital qué objetivo tiene la aprobación del convenio suscrito con el Instituto Nacional de Estadística para mejorar el proceso de realización de las estadísticas de movimiento natural de la población.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Tiene la palabra el consejero, don Luis Alberto Marín.

SR. MARÍN GONZÁLEZ (CONSEJERO DE ECONOMÍA, HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN DIGITAL):

Muchas gracias, señor presidente

Señorías.

Efectivamente, señora diputada, el Consejo de Gobierno aprobó el 1 de junio del año 2021, a propuesta de la Consejería que represento, un convenio a suscribir con el Instituto Nacional de Estadística para mejorar el proceso de realización de las estadísticas de movimiento natural de la población (nacimientos, matrimonios y defunciones).

El convenio se adapta al anteriormente suscrito, con el objetivo de adaptarlo a las nuevas tecnologías y mejorar el intercambio de información entre el Centro Regional de Estadística y el Instituto Nacional de Estadística.

Este convenio se lleva suscribiendo desde el año 96 y el último se realizó en 2012. Sin embargo, el uso de nuevas tecnologías y el proceso de digitalización que se está viendo en todos los ámbitos de la sociedad ha hecho que algunas cláusulas del anterior convenio quedaran obsoletas. Simplemente se eliminan esos obstáculos y se especifica una serie de nuevos requerimientos técnicos para hacer un intercambio de información más eficiente y más acorde a las nuevas tecnologías.

Se trata de un tipo de estadísticas que pertenece al INE, si bien es cierto que tienen un gran interés para la Comunidad Autónoma, de hecho son una de las fuentes más frecuentemente consultadas, sencillamente porque la explotación de los datos es una base necesaria para planificar y poner en marcha nuestras políticas, así como para evaluar su impacto. En concreto, los datos a los que afecta el convenio por el que usted me pregunta nos permiten calibrar aspectos de tanta trascendencia como, por ejemplo, las necesidades de los hospitales, de los centros de salud o de escolarización.

Por eso me gustaría aprovechar su pregunta, si me lo permiten, para reivindicar la labor de uno de los departamentos más desconocidos de la Administración regional, y me estoy refiriendo al Centro Regional de Estadística, al CREM, responsable de la recopilación y difusión de información estadística de intereses en nuestra región. Sin duda, convendrán conmigo, incluso los más escépticos respecto a la utilidad de la estadística, que la importancia de su uso ha quedado suficientemente acreditada para monitorizar avances de cualquier enfermedad, detectar grupos vulnerables, medir el impacto de políticas de aislamiento en la vida de las personas y en la economía, y proyectar las necesidades a futuro, hasta el punto de que durante muchos meses, junto con los desvelos por la protección de la salud y la preocupación por amortiguar el impacto económico y social de la COVID, el debate sobre el cómputo de víctimas de este episodio tan oscuro de la historia reciente ocupó

muchos titulares y generó discusiones dentro y fuera de nuestro país.

Por eso este consejero que les habla, militante convencido de la necesidad y la utilidad de esta disciplina científica, como es la estadística, para explicar la realidad, hacer prospecciones y proyecciones de futuro, tiene intención de impulsar esta área dentro de la Consejería de Economía, Hacienda y Administración Digital. Estoy convencido de que la actividad del CREM tiene que adaptarse a los nuevos tiempos para dar respuesta a las necesidades de los usuarios, que cada vez son mayores.

Y les voy a dar un par de cifras que ilustran este crecimiento exponencial de quiénes acuden a nosotros como referencia a la información estadística. Miren, en los nueve primeros meses del año 2021 la web del Centro Regional de Estadística ha tenido 41.500 usuarios, frente a los 23.000 del mismo periodo del año anterior, lo que supone un incremento de casi un 75%, usuarios que, por cierto, fidelizamos porque porque más del 85% repiten visita. El total de páginas visitadas en el CREM en estos nueve meses ha ascendido a 296.000, un incremento del 27% respecto al año anterior.

Por tanto, nuestra intención es seguir creciendo para ser cada vez de mayor utilidad como herramienta para la toma de decisión millones y como fuente de información para la ciudadanía. Y, en este sentido, les avanzo que vamos a dar pasos importantes, como he señalado antes, utilizando nuevas fuentes de información, usando las posibilidades que ofrece la era digital, como el big data, georreferenciando los datos, etcétera. Vamos a tratar de dar un salto cualitativo y cuantitativo en nuestro servicio, buscando siempre ser rigurosos y utilizando todas las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías.

Y si me permiten, en nuestros segundos finales solamente subrayar que este acuerdo nos va a servir también para una correcta medición de la población, con el impacto que esto tiene sobre las cuantías que recibimos para sostener los servicios públicos que merece el millón y medio de murcianos, unos recursos que calcula el sistema de financiación autonómica a partir del criterio de población ajustada, un criterio que, por cierto, se nos ha dicho que se va a modificar en el marco de la reforma del sistema de financiación. Lo que es cierto es que llevamos años y años con el sistema de financiación actual, que arroja diferencias de hasta un 45% entre las comunidades mejor y peor financiadas. Así lo dice Fedea en su último informe.

Por tanto, señorías, me gustaría finalizar esta intervención reivindicando nuevamente que se avance en esta necesaria reforma del sistema de financiación autonómica en la que tanto nos jugamos, y no nos perdamos en cálculos electorales mientras comunidades como la nuestra tienen que hacer encaje de bolillos para ofrecer una sanidad, una educación y unas prestaciones sociales de calidad.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Cuarto punto del orden del día: [pregunta oral en Pleno sobre medidas previstas en cuanto a la revisión de procedimientos y normativas existentes para simplificar trámites y reducir las cargas burocráticas](#).

La formula, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Francisco Álvarez García.

Señoría.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Muchas gracias, presidente.

Consejera, consejeros.

Señor consejero, sabemos que uno de los objetivos prioritarios de este Gobierno de coalición es avanzar en la consolidación de una eficaz gobernanza y progresar en la transformación de la Administración pública regional para construir un nuevo modelo más participativo, más abierto y más accesible.

La Estrategia de Gobernanza Pública 2020-2023, aprobada por el Consejo de Gobierno, contó con

la colaboración y aportaciones no solo de los gestores públicos de la Administración regional, sino también con la opinión de la ciudadanía y las empresas, a las que hemos de dirigir toda nuestra atención.

La estrategia se asienta sobre cinco líneas: la modernización y simplificación administrativa, la calidad de los servicios públicos y evaluación de las políticas públicas, el gobierno abierto, la ética, la integridad pública y la prevención de la corrupción, y el cambio cultural.

El objetivo es mejorar los servicios para conciliarlos con las necesidades de todos los ciudadanos, que en ocasiones se enfrentan a cargas burocráticas o a otro tipo de dificultades, que son auténticas barreras en el acceso a la información o en las solicitudes o peticiones administrativas, en sus relaciones con las administraciones públicas. Para ello el Plan de Inspección General de Servicios 2020-2023 contempla como una de sus áreas de actuación la mejora de la accesibilidad de los procedimientos administrativos y de los servicios que presta la sede electrónica de la CARM, para acercar la Administración a la ciudadanía y evitar que esta se perciba como un ente burocrático y poco cercano o amigable.

En otro orden de cosas, se suscribió un convenio de colaboración con el Comité de Representantes con Discapacidad de la Región de Murcia, CERMI, con el objetivo de mejorar en materia de accesibilidad, garantizar el acceso a la información, a la interacción con la Administración, para todos los ciudadanos en condiciones de igualdad, mediante la simplificación administrativa, la eliminación de cargas burocráticas y la clarificación del lenguaje administrativo.

En cuanto a la relación con la mejora normativa, el pasado 1 de julio se aprobó, a propuesta de la Consejería de Transparencia, Participación y Administración Pública, un plan de mejora regulatoria y de calidad normativa, mediante el que se persigue llevar a cabo un proceso de revisión y depuración de las normas que componen el ordenamiento jurídico regional.

La aprobación de este plan y el resto de medidas mencionadas nos permite hoy liderar un proceso de simplificación como no se había emprendido hasta ahora. La simplificación, junto con la digitalización, se ha convertido en la gran esperanza para lograr una Administración pública reinventada, menos compleja, más transparente y orientada a la ciudadanía.

Próximamente se pondrá en marcha un sistema de huella normativa que permita poner a disposición de todas las personas toda la información, informes y dictámenes generados en los procesos normativos.

Señorías, hay que tener en cuenta que en los últimos tiempos la adaptación y mejora de la regulación se ha convertido en preocupación de organizaciones internacionales, como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE, o la propia Unión Europea. Con la aprobación de este plan la Región de Murcia se alinea así con los objetivos perseguidos por otros países de nuestro entorno que vienen desarrollando estas políticas transversales bajo las etiquetas de *Better* o *Smart Regulation*.

Señor consejero, ¿qué medidas tiene previsto llevar a cabo su Consejería en cuanto a la revisión de procedimientos y normativa existente para simplificar trámites y reducir cargas burocráticas?

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Álvarez.

Tiene la palabra el consejero don Antonio Sánchez Lorente.

Señor consejero.

SR. SÁNCHEZ LORENTE (CONSEJERO DE TRANSPARENCIA, PARTICIPACIÓN Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA):

Señor presidente de la Asamblea Regional, miembros de la Mesa, consejeros, diputados regionales, a todos buenos días.

En primer lugar, dado que es mi primera comparecencia ante la Asamblea Regional, quisiera manifestar el honor y el orgullo que supone para mí participar en la actividad de esta Asamblea, de

este Parlamento, que es, en definitiva, la máxima expresión de la voluntad de los murcianos.

Y ya, respondiendo a esa pregunta que se me ha planteado, me gustaría trasladarle que la Consejería de Transparencia, Participación y Administración Pública tiene como uno de sus objetivos prioritarios seguir avanzando en la modernización de la Administración regional, un empeño de transformación que tiene por objeto construir un nuevo modelo de gestión centrado en el ciudadano, que sea más transparente, más ágil, flexible e innovador, más sostenible y facilitador de la actividad económica.

A este propósito sirve la Estrategia de Gobernanza Pública, a la que usted ha hecho referencia, para el periodo 2020-2023, impulsada por la Consejería de Transparencia, y que fue aprobada por el Consejo de Gobierno el pasado 30 de julio de 2020. En ella se definen las estrategias de esta legislatura, y la primera de ellas es precisamente la modernización y simplificación administrativa, resaltando así la importancia que tiene para este Gobierno regional la modernización y la simplificación administrativa.

Como consecuencia de ello, el pasado mes de mayo iniciamos un proceso de revisión crítica de los más de 1.700 procedimientos existentes actualmente en la Administración pública regional, con el objetivo de reducir considerablemente, sustancialmente, ese número, con el objetivo de eliminar cargas burocráticas, simplificar procedimientos y, en definitiva, mejorar la relación entre el administrado y la Administración pública. Las directrices, ítems y metodología se pueden consultar en el BORM de 12 de junio de 2020.

La iniciativa de revisar todos los procedimientos tiene antecedentes muy positivos. Hemos adoptado medidas de simplificación administrativa que han obtenido excelentes resultados, y, señorías, les voy a dar algunos datos:

Ya son cerca de 500 procedimientos administrativos los que tienen ya una solicitud electrónica específica, y de hecho el número total de solicitudes electrónicas presentadas ha pasado de 47.000 en el año 2016 hasta 446.000 en el año 2020, es decir, se ha multiplicado por 10.

Desde el año 2016 se han obtenido de manera automática 3 millones de certificados de la plataforma de interoperabilidad de la CARM (certificados de familia numerosa, discapacidad, renta, pensiones...).

La sede electrónica de la Comunidad Autónoma tuvo el año pasado casi 13 millones de visitas e interacciones, lo que supuso un crecimiento del 127 % con respecto al año anterior.

Y actualmente trabajamos en una nueva plataforma de interoperabilidad con las corporaciones locales, con la que pretendemos obtener el certificado de empadronamiento que no tenga que ser aportado por el ciudadano, que es, en definitiva, de lo que se trata, evitar que el ciudadano se tenga que desplazar, con el ahorro en coste medioambiental que ello supone, y, por supuesto y fundamentalmente, por el ahorro económico que supone para el ciudadano. Y esto se puede valorar, según los criterios del ministerio, con las medidas que ya hemos adoptado en el año 2020 ahorramos a todos los ciudadanos de la Región de Murcia 40 millones de euros.

Pero estamos trabajando en más medidas, actualmente estamos trabajando en la comisión, hemos puesto en marcha, el 6 de septiembre se publicó la Orden de creación de la Comisión para el Impulso de la Actividad Económica y su consejo asesor, donde están representadas todas las administraciones públicas y los distintos agentes sociales, y cuyo objetivo es precisamente la reducción de cargas burocráticas.

También en la carpeta empresarial, que también está en fase de desarrollo y próximamente verá la luz, cuyo objetivo es, primero, que los empresarios puedan conocer el estado de sus procedimientos y hacer realidad -voy terminando- ese derecho de los empresarios a no tener que aportar dos veces un mismo documento cuando ya el documento inicial está en posesión de algún órgano de la Administración.

Y finalmente ese grupo de trabajo, como consecuencia de un convenio con el CERMI, que está trabajando en mejorar la accesibilidad a la Administración electrónica, mejorar la accesibilidad a la Administración para garantizar el derecho de todos los ciudadanos al acceso a la Administración y a interactuar con la Administración en condiciones de igualdad.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Quinto punto del orden del día: [pregunta oral sobre medidas previstas para seguir potenciando el turismo rural en la Región de Murcia, en vista de las buenas cifras de ocupación obtenidas durante el verano 2021.](#)

La pregunta la formula don Francisco José Carrera de la Fuente. La expone ante la Cámara don Juan José Liarte Pedreño.

Señor Liarte.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor consejero, yo no sé si realmente es correcto decir que tenemos la mejor tierra del mundo, como le gusta decir al presidente López Miras, pero desde luego lo que creo que nadie se atreverá a negar es que tenemos una tierra privilegiada, tenemos una tierra privilegiada por su situación geográfica, tenemos una región privilegiada por su naturaleza, por su clima, por su situación costera además. Sin duda alguna tenemos este privilegio, y además se da la circunstancia de que en el pasado verano hemos tenido unas cifras en el turismo rural, bueno, mejorables, como todo, pero que desde luego invitan al optimismo. La cuestión es qué vamos a hacer o qué tiene previsto el Gobierno hacer para seguir potenciando este tipo de turismo.

Fíjese, señor consejero, esta mañana ya hemos debatido sobre esto, sobre cómo no es misión de los gobiernos, de los políticos, de las instituciones, tratar de moldear a la sociedad para generar en ella un tipo de demanda de cualquier clase de servicios que el Gobierno en cuestión entienda como buenos o necesarios o pertinentes. Creo que en eso no estamos ninguno de nosotros, pero sí que es función de los gobiernos adaptarse a la demanda que ya existe en esa sociedad y favorecerla con la gestión política, que a fin de cuentas es a lo que hemos venido todos aquí.

Nos importa mucho saber qué va a hacer el Gobierno de la región en relación con el turismo rural, porque esta demanda, efectivamente, existe. Una de las cosas que hemos aprendido durante el confinamiento y los meses posteriores es que esta demanda no solamente se ha potenciado, sino que ya existía previamente.

Debo decirle que el director general de Juventud, con el que además ayer tuve la oportunidad de entrevistarme, es muy consciente de ello y está realizando una gran labor en relación con los albergues juveniles. Es una gran idea que vendrá a complementar otro tipo de oferta.

En cualquier caso, y reiterándome sobre la pregunta que formula, ¿hay planes concretos, ideas concretas para poner en marcha a corto plazo? Proyectos de reforestación, por ejemplo, que son imprescindibles (nuestro clima es maravilloso, quizá demasiado sol, necesitamos sombra), proyectos para jóvenes, proyectos juveniles, la red de albergues, muy importante potenciarla y extenderla a todo el mundo.

Voy a concluir ya, porque, de verdad, me parece mucho más interesante lo que usted me cuenta que lo que yo pueda decirle.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Liarte.

Tiene la palabra el señor consejero de Turismo, don Marcos Ortuño.

SR. ORTUÑO SOTO (CONSEJERO DE PRESIDENCIA, TURISMO Y DEPORTES):

Muchas gracias, señor presidente.

Consejeros.

Señor Liarte, quiero comenzar diciéndole que el presidente regional acierta plenamente cuando

dice que esta es la mejor tierra del mundo, y por ello ha sido un buen verano para el turismo rural en nuestra comunidad autónoma, uno de los productos turísticos, como usted bien comenta, con mayor potencial dentro de nuestra oferta turística.

Pero los resultados no son casualidad, sino fruto de un trabajo intenso para dotar a nuestra oferta de alojamientos rurales de la máxima seguridad y calidad, tanto para los propietarios como para los visitantes y turistas que los eligen para alojarse.

Es cierto, además, que el interés por este producto ha crecido como alternativa de viaje segura y no masificada, que promueve experiencias saludables activas y sostenibles. Pero evidentemente a ese interés hay que sumarle la calidad y la competitividad, y esa es la línea en la que está trabajando el Gobierno regional.

La imagen de los destinos de interior como espacios más seguros frente al covid ha favorecido en parte los buenos resultados de los alojamientos rurales durante los dos últimos veranos, pero hay otros factores que explican por qué crecemos por encima de esta media nacional.

El 23 de abril del pasado año, justo en pleno confinamiento, el Gobierno regional aprobó el decreto que regula los alojamientos rurales en la Región de Murcia. Ese decreto implantó cinco categorías, como los hoteles, en lugar de una única, para favorecer la diferenciación de productos y la competitividad. Esa nueva herramienta ha dotado, pues, al sector de nuevas posibilidades cuyos resultados, señorías, están a la vista.

En agosto de 2020 las pernoctaciones en nuestros alojamientos rurales crecieron un 16,6%, mientras en el conjunto de España bajaron un 13,1%.

Sobre esos estupendos datos, repito, del 2020, en agosto de este año las pernoctaciones en los alojamientos rurales han subido otro 12,2%, frente al 1,5% de la media nacional. Es decir, durante este mes de agosto nuestro turismo rural ha crecido ocho veces más que la media nacional.

Señorías, el grado de ocupación alcanzado el pasado mes de agosto en nuestros alojamientos rurales es el más alto desde agosto de 2008.

Y le doy aún más cifras, un total de 5.420 viajeros se registraron en alojamientos rurales de nuestra región este mes de agosto y acumularon casi 23.500 pernoctaciones, datos que colocan a nuestra comunidad como la cuarta con mayor crecimiento de toda España respecto al mismo mes de 2019. Y un dato también creo que importante, los turistas en los alojamientos rurales de la región permanecieron una media de 4,32 días frente a una media nacional de 3,84, una muestra más del atractivo y la competitividad de este sector turístico en nuestra región.

El trabajo del Gobierno regional para favorecer también el turismo rural está consiguiendo que este sector crezca. En los últimos cinco años hemos aumentado la oferta en 41 nuevas casas rurales y 248 plazas adicionales.

Pero, atendiendo a su pregunta, no nos conformamos y seguimos trabajando en la promoción del turismo rural, activo y de naturaleza. Por ello participamos en ferias nacionales e internacionales y hemos intensificado las campañas de marketing y promoción tanto en medios de comunicación como en redes sociales. En total, hemos desarrollado más de 100 acciones de promoción para impulsar ese turismo rural y para aprovechar todo ese potencial de un sector que está claramente en auge.

No nos paramos ahí y seguimos también generando nuevos productos, como la ruta cicloturística mediterránea EuroVelo, y reforzando otros productos como las vías verdes, que ya acumulan 6 itinerarios y más de 170 kilómetros.

Por tanto, vamos a seguir trabajando, porque el turismo rural favorece la desestacionalización, y esta es una de las principales demandas del sector, contribuye al crecimiento económico y a fijar población en zonas rurales y de interior. Es además un claro factor dinamizador para la creación de empleo en servicios y equipamientos complementarios, como restaurantes o empresas de turismo activo.

Tenemos, como bien decía usted, señor Liarte, un clima privilegiado, unos entornos naturales diversos, plagados de atractivos, y unos profesionales que trabajan cada día para mejorar, y por supuesto vamos a aprovechar todas esas ventajas para seguir creciendo en lo que a turismo rural se refiere.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Señorías, se levanta esta primera sesión.

El Pleno se reanudará esta tarde a las 4 media.

Segunda reunión.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

Sexto punto del orden del día: bloque de preguntas orales dirigidas al presidente del Consejo de Gobierno.

Primera pregunta: [pregunta oral dirigida al presidente del Consejo de Gobierno sobre qué medidas tiene previsto impulsar el Gobierno regional como consecuencia de las inversiones recogidas en el Proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado de 2022 para la Región de Murcia](#). La formula el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Joaquín Segado.

Recuerdo a sus señorías que serán 8 minutos repartidos a partes iguales, 4 minutos para el portavoz que pregunta y 4 minutos para la respuesta del presidente del Ejecutivo.

Señor Segado, tiene la palabra.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, los Presupuestos Generales del Estado para 2022 podrían resumirse en que Pedro Sánchez invita y pagamos los españoles. Estos presupuestos no están elaborados pensando en el interés general y mucho menos en el interés de los ciudadanos de nuestra región. Son unos presupuestos que están pensados para mantener las alianzas con los radicales y con los independentistas, y más hoy, que hemos conocido ese chantaje a España, de asesinos a la calle a cambio de presupuestos. Señorías, a veces, yo diría que siempre, es mejor perder apoyos parlamentario que perder la dignidad y la memoria.

Y todo esto sucede cuando en España el precio de la luz se dispara, Pedro Sánchez propone más impuestos y los socialistas de nuestra región callan. Cuando la gasolina se paga más cara que nunca, Pedro Sánchez propone subir las cotizaciones a los autónomos y los socialistas de nuestra región callan. Cuando la cesta de la compra se encarece hasta precio nunca vistos, Pedro Sánchez plantea cobrar peajes en las autovías y los socialistas de nuestra región callan.

Las políticas del malgasto de Pedro Sánchez van a generar un déficit, una deuda de 300.000 millones de euros que tendremos que pagar todos. Son políticas de gasto sin freno, son recetas que ya conocemos y cuyos resultados también conocemos, los de Zapatero, los que llevaron a España al borde de la quiebra.

Sánchez propone una subida de impuestos nada menos que de 80.000 millones de euros. Y todo esto, que afecta a todos los españoles sin excepción, hay que sumarlo a la decisión, a que cada decisión que toma el Gobierno de España para la Región de Murcia, ella sale especialmente perjudicada.

Señorías, yo me pregunto por qué el millón y medio de los españoles que vivimos en esta región somos peor tratados por el Gobierno de España que los ciudadanos de otras regiones. Por qué Pedro Sánchez abandona las infraestructuras que son necesarias para la Región de Murcia. Por qué Cartagena tampoco verá el próximo año cómo se inician las obras del AVE o del Corredor Mediterráneo, ni tampoco el baipás de Beniel. Por qué el Gobierno de España ha decidido cargarse los trenes de cercanías en nuestra región, unos trenes que el Partido Socialista ha decidido que no nos merecemos tener, a diferencia de lo que sucede en el resto de regiones de España. Por qué el año próximo tampoco será el año en el que empiecen las obras de la ciudad de la justicia de Cartagena y de la comisaría de la Policía Nacional de Alcantarilla, o del cuartel de la Guardia Civil en Jumilla. Por qué en el 2022 no habrá obras en la «autovía del bancal» ni van a comenzar las obras del arco norte ni el tercer carril de la A-7, o por qué seguimos sin noticias del arco noroeste.

¿Por qué los socialistas ahora no quieren hablar del Mar Menor? Les digo por qué no quieren hacerlo, porque Pedro Sánchez y sus presupuestos son el mayor obstáculo para la recuperación del Mar Menor, porque en ellos no aparece ni una sola referencia, ni una sola partida, ni un solo euro para el Mar Menor. O quizá sea porque para los socialistas y para su delegado del Gobierno la situación del Mar Menor no es lo suficientemente grave para que en las cuentas del Estado aparezca

al menos una referencia. Lo cierto es que no se ha incorporado ni un solo euro para la recuperación del Mar Menor en los Presupuestos Generales del Estado porque Pedro Sánchez no ha querido, porque al Partido Socialista no le ha dado la gana.

¿O por qué vuelven a cerrar el trasvase tres meses por unas supuestas obras, tan solo unos meses después de que estuviera cerrado seis por la misma razón? Seguramente es para que nos vayamos acostumbrando a lo que verdaderamente quieren los socialistas, que es cerrarlo definitivamente.

Por eso, señor presidente, le pregunto qué medidas prevé impulsar para resolver esta tropelía del Gobierno de España.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor presidente del Consejo de Gobierno.

Señor López Miras.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Segado.

Lo cierto es que la ley más importante que cada año deben aprobar el Congreso de los Diputados y el Senado, deben aprobar las Cortes Generales, se ha convertido en un gran problema para todos los ciudadanos de la Región de Murcia. Los Presupuestos Generales del Estado del señor Sánchez, del Partido Socialista y de Podemos se han convertido en un gran problema para la Región de Murcia. En primer lugar porque están condicionados, y están condicionados precisamente a aquellos que no creen en España, y están condicionados precisamente a aquellos que quieren romper España, y favorecen a aquellos que creen en la ruptura de España frente a los que somos leales a la unidad de España y frente a los que seamos leales a las instituciones. En segundo lugar, porque evidentemente benefician a aquellas comunidades autónomas con partidos independentistas, secesionistas, defensores de aquellos que asesinaron a muchos de los nuestros, los premian con infraestructuras y con inversiones, frente a aquellos que somos leales y que creemos en este país.

Otra circunstancia por la que perjudican gravemente a la Región de Murcia es porque son irreales, y de esto ha dado buena cuenta el consejero de Hacienda. Son imposibles de cumplir, ya lo han dicho todos los organismos internacionales, el Fondo Monetario Internacional, todos los organismos nacionales, el Banco de España... España no crecerá un 7%, no lo va a hacer, y hacer unos presupuestos partiendo de algo que no va a ser real va a hacer que estos presupuestos ya partan de partida como algo imposible. España no crecerá un 7%, España no tendrá... el Gobierno de España, esos ingresos, por lo tanto no podrá tener esos gastos y por lo tanto son unos presupuestos mentirosos, parten de una mentira.

Pero es que además, si nos centramos en la inversión a la Región de Murcia, son un claro maltrato, son unos presupuestos sectarios. Miren, no he escuchado a ningún representante del Partido Socialista ni de Podemos ni, por supuesto, del Gobierno central, defender un solo proyecto, una sola infraestructura, una sola iniciativa de estos presupuestos para la Región de Murcia. Sí hablan en global, que el reparto, la diferencia entre comunidades, inversión por habitante..., pero nadie ha sido capaz de hablar de un solo proyecto estratégico, de una infraestructura que se ponga en marcha con estos proyectos. ¿Saben por qué? Porque no atienden a nada que necesita la Región de Murcia, porque no dan respuesta a ni un solo problema de la Región de Murcia, porque no dan solución a ninguna reivindicación de los ciudadanos de la Región de Murcia.

Podríamos empezar por el Mar Menor –ha hablado usted de ello–, cero euros para el Mar Menor. Creo que tendremos ocasión esta tarde de hablar del Mar Menor. Unos Presupuestos Generales del Estado sin ninguna partida para el Mar Menor. Unos presupuestos que nos condenan a tener todavía las infraestructuras de hace décadas. ¿No es importante que los presupuestos recojan el arco norte, el arco noroeste o el tercer carril de la A-7 desde Crevillente no solo hasta Alhama sino hasta Puerto

Lumbreras? ¿No es importante?

Tenemos un gran problema de retenciones en la Región de Murcia. Es imposible pasar por el nudo de Espinardo, por Murcia, por la mañana y por la tarde, es imposible, horas de atasco. ¿No es importante para esta región el arco norte, el arco noroeste y del tercer carril?

¿No es importante tener cercanías? Estos presupuestos relegan sin cercanías a más allá de 2025.

¿No es importante que Lorca, que Cartagena tengan alta velocidad? Sin alta velocidad para Lorca y Cartagena.

¿No es importante poner solución al mayor desastre medioambiental del Partido Socialista realizado en la bahía de Portmán? Tampoco hay presupuesto suficiente para la regeneración de la bahía de Portmán.

¿No es importante que los presupuestos de todos los españoles garanticen la igualdad de todos los españoles? ¿Tienen que seguir condenándonos a los ciudadanos de la Región de Murcia a recibir dos millones de euros menos cada día que el resto de españoles para pagar sanidad, educación y políticas sociales? ¿No es justo que estos presupuestos lleven un fondo de nivelación para aquellos españoles que están recibiendo mucho menos presupuesto que aquellos que son socios del Gobierno central? ¿No tendría que haber tenido este presupuesto un fondo de nivelación?

Lo que vamos a hacer desde el Gobierno regional es trabajar, es impulsar, es compensar en nuestros presupuestos, en lo que podamos, las carencias que el Gobierno de España no ha querido ver en la Región de Murcia. Pero también vamos a hacer una petición, voy a hacer una petición –y voy terminando, señor presidente– a todos los parlamentarios de la Región de Murcia que estén representados en las Cortes Generales, y a todos les pediré que enmienden estos presupuestos, que enmienden estos presupuestos y que presenten iniciativas que recojan las necesidades de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor presidente.

Segundo pregunta: [pregunta oral dirigida al presidente del Consejo de Gobierno sobre medidas del Gobierno regional ante la no inclusión de partida en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado destinada a regenerar el Mar Menor](#). La fórmula del portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Francisco Álvarez.

Señoría.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, consejeras, consejeros.

El pasado 25 de agosto, y como consecuencia de un terrible episodio de anoxia y aparición de peces muertos en las playas del Mar Menor, se reunió usted con la ministra socialista Teresa Ribera. En aquella reunión la ministra prometió que se dejaría a un lado las diferencias políticas para trabajar por el Mar Menor, pero sinceramente, señor presidente, me costaba mucho creerlo, y pronto se demostró que no me equivocaba.

Para empezar, lo primero que hizo la ministra fue defenestrar, cargarse, el Plan Vertido Cero sin proponer ninguna alternativa. Y ahora esto: ni una sola vez aparece el nombre del Mar Menor en las partidas que el Gobierno de Sánchez ha preparado para la Región de Murcia en su proyecto de presupuestos para el próximo año 2022, demostrando una vez más que al Gobierno de España, al Gobierno de PSOE y de Podemos, no le importa en absoluto el estado del Mar Menor, y castigan sin disimulo una vez más a las comunidades que, según ellos mismos dicen, han votado mal, como Madrid y como Murcia.

Señor presidente, cinco de los seis organismos oficiales implicados en la crisis del Mar Menor son de titularidad estatal, cinco, y cero, sí, cero son las medidas que se han tomado. Pero lo que es más grave aún, ni hacen ni dejan hacer, habiendo llegado usted mismo al punto de pedir al Gobierno de España que permita a esta Comunidad Autónoma poner en marcha el colector norte, recogido en el

Plan Vertido Cero, imprescindible para atajar el problema del Mar Menor.

Señor presidente, nosotros no tenemos ninguna duda de que el Gobierno de Sánchez no hará nada en este tema, por eso le pedimos que no deje de presionar, para que al menos permitan que desde su Gobierno, el de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el que representa a todos los murcianos, pueda cubrirse ese vacío, e impedir con ello que cada día la rambla del Albuñón siga echando casi treinta millones de litros de agua dulce y más de cinco toneladas de nitratos.

Señor presidente, para terminar, la democracia funciona y los ciudadanos darán buena cuenta de ello, teniendo en cuenta el injusto trato al que el Gobierno socialista está sometiendo a nuestra región. Pero es nuestra responsabilidad dar un paso al frente, como usted ha hecho, y ocuparnos directamente del problema, porque, señor presidente, si no lo hacemos nosotros no lo hará nadie.

Por eso le pregunto qué va a hacer, qué medidas tiene previsto llevar a cabo su Gobierno como consecuencia de la no inclusión de ninguna partida en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado destinada a regenerar el Mar Menor.

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Tiene la palabra el presidente del Consejo de Gobierno, señor López Miras.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Gracias, señor presidente.

Señor Álvarez, como bien decía, el pasado agosto tuvimos una reunión, producida después de la situación de anoxia y de mortandad de la fauna y flora del Mar Menor, la ministra Ribera y yo en San Esteban. Pedí colaboración, pedí trabajar de forma conjunta, pedí voluntad de diálogo, llegar a acuerdos y actuar, siendo conscientes de que el debate de las competencias no nos llevaba a ningún sitio y de que había que tomar medidas urgentes. Sinceramente, creía que algo iba a cambiar desde esa reunión.

Desde esa reunión hemos solicitado diferentes medidas al Gobierno de España. Solicitamos, en primer lugar, que de forma inmediata se cerrase el grifo, se cortase el grifo, se precintasen las bocas de riego de los regadíos ilegales, de aquellos que están regando de forma ilegal y están perjudicando al Mar Menor, y la respuesta fue negativa. Primera decepción.

Le pedimos un convenio para asumir nosotros la limpieza de nuestras costas, los lodos, los fangos y los secos, para asumirlo nosotros y para pagarlo. Respuesta negativa. Otra decepción.

Le pedimos por favor que nos permitiese a nosotros la apertura puntual y reversible también de Marchamalo. Todos los científicos nos decían y nos dicen que es importante que se regenere y que se oxigene el agua. Respuesta negativa.

No salimos de nuestro asombro ante estas respuestas, sobre todo en Marchamalo. Durante los últimos doce años, desde 2009, Marchamalo se ha dragado cinco veces. Cinco veces se ha dragado Marchamalo desde 2009: en 2011, siendo secretaria de Estado la actual ministra. ¿Por qué ahora que lo necesitamos no se hace? ¿Por qué se nos dice que no?

Le enviamos otro convenio para poner fin a la llegada de vertidos a través de la rambla del Albuñón. Colector norte, cien millones de euros que quería pagar el Gobierno y hacer el Gobierno. Respuesta negativa.

Y la puntilla ha sido con los Presupuestos Generales del Estado, cero euros en los Presupuestos Generales del Estado. ¿De verdad esa es la importancia que tiene el Mar Menor para el Gobierno de España? ¿De verdad? No aparece porque no saben qué hacer con el Mar Menor. Pueden contarnos las milongas que quieran de los fondos europeos. Si supieran qué proyectos quieren llevar a cabo en el Mar Menor estarían con nombre, con apellido y con DNI, cómo pasa con las inversiones en Cataluña y en el País Vasco. ¡Lo mismo, lo mismo, lo mismo!

Mire, no vamos a estar parados, no podemos estar parados. Somos conscientes de que si no actúa el Gobierno de España la solución será mucho más compleja y nos llevará mucho más tiempo,

porque desde la visita de la ministra Ribera a través de la rambla del Albuñón han entrado más de un 1.600.000 litros de agua dulce y más de 270.000 kilos de nitratos, que es veneno para el Mar Menor. Pero vamos a seguir actuando, vamos a seguir actuando en origen.

Estamos velando por el cumplimiento de la Ley del Mar Menor, reforzando las inspecciones. En el último año, más de 10.600 hectáreas se han inspeccionado, con más de treinta y un nuevos funcionarios que se han incorporado.

Lo dijo además, en una reciente entrevista, el presidente de Confederación Hidrográfica del Segura. Es mentira que nadie nos haya comunicado 8.500 hectáreas de regadío ilegal, es mentira, solo se nos ha comunicado a la Comunidad Autónoma 2.807 hectáreas de regadío ilegal, que son 158 expedientes y que están todos iniciados.

¿Se imagina que la mitad de esas 8.500 hectáreas de regadío ilegal estuvieran siendo regadas por agua que le da una empresa del Ministerio? ¿Se lo imagina? No quiero ni pensar que sea el Ministerio el que está dando directamente el agua a la mitad de las hectáreas de regadío ilegal que están contaminando y perjudicando el Mar Menor.

Se han iniciado las obras en el colector norte y sur de San Javier por valor de cuatro millones de euros. Hemos invertido dos millones y medio en la red de saneamiento del Mar Menor. Se está auxiliando a los municipios ribereños con la retirada de biomasa, con más de tres millones de euros invertidos y siete mil toneladas retiradas. Se está monitorizando de forma continua el ecosistema. Se ha adjudicado ya el Plan de Ordenación Territorial de la Cuenca Vertiente. El Plan de Inspección de Explotaciones Agrícolas del trienio 2022-2024, que exige la ley del Mar Menor, también se ha aprobado. Hemos iniciado un proyecto apasionante e ilusionante de renaturalización, como es el del Carmolí.

Y le digo más, los presupuestos de hace dos años contemplaban cincuenta millones de euros para el Mar Menor; los del actual año, cincuenta y cinco millones de euros; los presupuestos de 2022, con el apoyo de sus señorías, con el apoyo de la Asamblea regional, serán los presupuestos de la historia que más lleven destinado y que más apoyen para la recuperación del Mar Menor.

Muchas gracias, señorías.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Tercera pregunta: [pregunta oral dirigida al presidente del Consejo de Gobierno sobre imposición del pasaporte covid en la Región de Murcia](#), que formula el portavoz del Grupo Parlamentario Vox, don Juan José Liarte.

Señoría, por favor.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor presidente del Consejo de Gobierno, ¿piensa su Gobierno imponer en la Región de Murcia el pasaporte covid, tal y como sugiere el consejero de Salud, Juan José Pedreño?

Señor presidente, los españoles, en momentos más duros que el presente, nunca hemos querido pactar con el terror. Recuerden, por cierto, la fecha que hoy se conmemora. Es verdad que han pactado, lo sabemos, algunos políticos que decían representarnos, pero jamás los españoles. Nuestro ordenamiento jurídico otorga a los datos personales de carácter médico la más alta protección posible, y lo hace con razón. Es el primer paso para que nadie pueda ser discriminado por su estado de salud. Si admitimos que los ciudadanos tengamos que portar y exhibir un certificado médico para poder desenvolvernos con normalidad, es decir, con libertad, en relación con el covid, ya habremos sembrado la posibilidad de hacerlo también con el sida, con la disforia de sexo o con la depresión. ¿No sería más sencillo, llegado ese punto, en lugar de emitir un pasaporte covid, obligar a los no vacunados a que graben en su abrigo una banda, digamos, con una estrella de ocho puntas, por ejemplo?

La libertad, señor presidente, es el primero de los valores constitucionales que recoge nuestro texto constitucional. Fíjese, va en el párrafo primero del artículo primero, por delante, a mi juicio, a

siglos de la justicia o de la igualdad, que les siguen inmediatamente después.

Señor presidente, tener miedo es lícito, incluso diría que lo es sucumbir al miedo, pero no es lícito obligar a unos porque otros tienen miedo. Sabemos que usted es un presidente que valora la libertad, y así lo ha demostrado a lo largo de su mandato, en sus decisiones de gobierno. Le invitamos a que siga usted por ese camino. Por la libertad, así como por la honra, se puede y debe aventurar incluso la vida.

Estamos pendientes, es cierto, de resolución del Tribunal Superior de Justicia, pero esta resolución del Tribunal Superior de Justicia es injusto esperar que atienda a criterios de oportunidad política. No puede ser así, es injusto que esperemos esto. Esa resolución atenderá exclusivamente a razones de legalidad, y así es como ha de ser, pero la decisión última no es, ni puede, ni debe, ni en ningún caso tendría que ser de los jueces, sino de los líderes políticos, y en este caso, señor presidente, el líder político en la Región de Murcia sin duda alguna es usted.

Quienes han sostenido en el pasado, todos lo recordaremos, que las togas deben ensuciarse con el lodo y los excrementos del camino –tal vez recordarán esa expresión–, quienes han sostenido eso son personas sin duda acostumbradas a esos mismos lodos y a esos mismos excrementos, pero nosotros, usted, señor presidente, no somos así.

La vacunación o cualquier otro procedimiento médico es y ha de seguir siendo libre y voluntario. Amenazar a los ciudadanos con la muerte civil para que se vacunen, coaccionarlos por caminos torcidos para eliminar en la práctica esa voluntariedad, no es, señor López Miras, propio del presidente que los murcianos merecemos.

Le pedimos por tanto, señor López Miras, que considere el serio peligro de adentrarnos por estos caminos, el serio peligro de abrir puertas que luego no vamos a poder cerrar. Nos permitimos con toda humildad aconsejarle que se ciña a la vía recta de la libertad que hasta ahora siempre le ha caracterizado.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor presidente del Consejo de Gobierno, señor López Miras.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Muchas gracias, señor presidente.

Señor Liarte, bien sabe usted que este es un Gobierno de la libertad, del que además ustedes forman parte y que sostienen también, y por eso todas las decisiones que se tomen serán basadas en la libertad, también en este asunto basaremos la libertad de elección.

Permítame que le haga un breve recorrido por el relato que nos lleva hasta tomar esta decisión. Saben que en el Consejo Interterritorial de Salud, en el que están representadas todas las comunidades autónomas, se toman algunas decisiones. Nosotros creemos que se deberían de tomar más decisiones para el conjunto de los españoles, para hacer frente a una pandemia que no entiende de límites autonómicos. El consejero de Salud propuso, precisamente en ese Consejo Interterritorial, que se tomase una decisión para toda España, una decisión para el conjunto del país, sobre la necesidad o no de exigir un certificado covid. Evidentemente se desatendió esta petición, como se han desatendido todas las peticiones que hemos hecho para garantizar la unidad de acción frente a la pandemia.

Una vez que el Gobierno de España deja una decisión trascendental, una vez más, en manos de los gobiernos autonómicos para que haya diecisiete respuestas diferentes. Ya hemos visto que Galicia, Cataluña o Comunidad Valenciana han tomado esta decisión; otras comunidades lo están planteando; países en el conjunto de Europa ya lo han hecho, como Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Italia, Portugal, Países Bajos y Finlandia están pensando también en ponerlo en marcha. Son, desde luego, los expertos sanitarios los que hacen una valoración de la situación y los que analizan la situación. Y son los profesionales sanitarios, como hasta ahora, los que nos han permitido tomar decisiones desde

que empezó la pandemia, decisiones difíciles, pero creo que han sido decisiones valientes y acertadas.

Hemos perdido a muchos de los nuestros, más de 1.700, pero somos la región, la comunidad autónoma de toda la Península con menos fallecidos por coronavirus, y sin duda esto también es gracias a las decisiones que nos han aconsejado y que nos han indicado los expertos en epidemiología y nuestros profesionales de salud pública.

Analizando la situación, lo que nos recomiendan, lo que nos aconsejan, es que en situaciones excepcionales, en situaciones de una actividad social muy intensa, en situaciones que pueden provocar no poder cumplir otra serie de medidas que garantizan el poner a raya la expansión del virus, en situaciones de relajación social, en las que puede ser más proclive la propagación del virus, de la enfermedad, lo que nos proponen es que podamos introducir un elemento que dé seguridad a las personas, un elemento que proteja a las personas, como digo, en actividades muy concretas, en el ocio nocturno y en las celebraciones, siempre desde la libertad.

En la Región de Murcia ahora mismo, en función de la situación epidemiológica, se han establecido unos parámetros, unos aforos: 75% en interior, cien por cien en exterior. Solicitar la obligatoriedad, la exigencia del certificado covid será la libre voluntad de los responsables tanto de los locales de ocio nocturno como de celebraciones. Si no quieren exigir la petición del pasaporte covid podrán seguir celebrando y realizando su actividad con los aforos que ahora mismo hay permitidos, con ese 75% en interior; si, por lo contrario, quieren ejercer la libertad de solicitar el pasaporte covid, podrán realizar su actividad al cien por cien en interiores. Y otras restricciones queremos también ir graduándolas en función de solicitar ese pasaporte covid, pero, como digo, no será requisito para tener que realizar la actividad. Partimos de una base de libertad.

La Región de Murcia fue una de las primeras comunidades autónomas en poner en marcha el certificado covid: 700.000 personas en la Región de Murcia han solicitado y han descargado ya el certificado covid. Creo que es una buena herramienta para seguir avanzando, para poder flexibilizar más restricciones que hemos llevado y que han guiado nuestra vida durante el último año y medio. Creo que podemos utilizarlo para avanzar desde la libertad.

El certificado covid nunca será una imposición, será siempre una opción, y eso es lo que hemos solicitado precisamente al Tribunal Superior de Justicia.

Aquellos locales de ocio nocturno y de celebraciones que quieran exigir el certificado podrán tener un aforo del cien por cien, incluso flexibilizar otras restricciones; aquellos que no lo haga podrán realizar su actividad con otras restricciones, como la del aforo al 75%.

Muchas gracias.

Yo lo que les pido, señorías...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Un segundo, señor presidente.

Lo que les pido, por favor, es que confíen en los expertos sanitarios de la Región de Murcia. Siempre han ido por delante, siempre han tomado decisiones que luego se ha mostrado que eran decisiones válidas y que han protegido la salud y la vida de los ciudadanos de la Región de Murcia, y seguro que con esta iniciativa seguimos la hoja de ruta marcada.

Muchas gracias y buenas tardes.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Cuarta pregunta: [pregunta oral dirigida al presidente del Consejo de Gobierno sobre medidas que va a adoptar el Gobierno regional para frenar la escalada del precio de los alquileres y garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna](#). La formula la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, doña María Marín.

Señoría.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías.

Señor presidente, ya que le vemos poco por aquí, esta tarde le voy a proponer una actividad, vamos a buscar piso juntos. Mire, El Carmen, 120 metros, 3 habitaciones, 825 euros; Ronda de Levante, 100 metros cuadrados, 2 habitaciones, 750 euros al mes; calle Jiménez de la Espada, en Cartagena, 100 metros cuadrados, 3 habitaciones, 690 euros al mes.

Y ahora vamos a buscar ofertas de trabajo también juntos, señor presidente. Repartidor, en Murcia, entre 800 a 1.000 euros al mes brutos; teleoperadoras, en Murcia, entre 1.200 y 1.300 brutos al mes; lavador de vehículos, 900 euros brutos al mes –por cierto, oferta de trabajo que incumple la legislación española–. Estas son ofertas del día de hoy, presidente.

Así están las cosas en la Región de Murcia. Esta es la realidad y no son casos aislados. No tengo tiempo, pero podría haber traído 300 ejemplos más de alquileres entre 700 y 800 euros y salarios rondando los 1.000-1.200 euros brutos. Más de 50.000 murcianos y murcianas cobrando todavía por debajo del salario mínimo interprofesional en la Región de Murcia, y una Administración, la suya, presidente, que no tiene ningún interés en desbloquear los convenios que están todavía sin actualizar y que afectan a más de 170.000 trabajadores y trabajadoras de nuestra región.

Señor presidente, ¿qué medidas piensa adoptar su Gobierno para frenar la escalada de los precios del alquiler y garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna por parte de toda la población de la Región de Murcia?

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señora Marín.

Señor presidente.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Muchas gracias, señor presidente.

Señora Marín, vamos a jugar, vamos a jugar. Ahora que le veo a usted con ganas de jugar esta tarde, vamos a jugar, y vamos a ver qué es lo que pasa en aquellos sitios que se aplican políticas de vivienda que ustedes defienden.

En Berlín han subido el precio de los alquileres un 36%. Vamos a seguir jugando. En París se ha reducido al 50% la oferta de viviendas en alquiler. Otra casilla del juego, Estocolmo, lista de espera de décadas para alquilar un piso. Esto ya es para ganar el juego completamente, Barcelona, Ada Colau, íntima amiga de su jefa –bueno, ya no sé si es su jefa de filas, Yolanda Díaz, o qué es, tienen ustedes un pequeño lío ahí–, en Barcelona han subido los precios de los alquileres un 40%, y el 53% de los promotores han parado todas las construcciones.

¡Madre mía! Esto es lo que pasa cuando se aplican sus políticas de la Ley de Vivienda. Así que, ¿sabe qué es lo primero que vamos a hacer en la región? No aplicar la Ley de Vivienda de su partido y del Gobierno central.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señora Marín. Le queda 1:50 minutos.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

Sí, sí, por supuesto, claro.

Señor presidente, qué vergüenza. Tiene usted la Ley 6/2015, de Vivienda de la Región de Murcia, que no ha hecho usted el más mínimo desarrollo de la Ley de Vivienda de la Región de Murcia. Eso es para empezar.

Mire, usted recuerda que no hace tantísimos años, eran los tiempos de nuestros padres, nuestras familias, nuestros padres se podían comprar una vivienda, y en seis, siete, diez años tenían su vivienda pagada. ¿Y eso sabe por qué sucedía, presidente? Porque teníamos un Estado que intervenía en el mercado y construía vivienda pública accesible para toda la población. ¿Pero sabe qué pasa? Que llegaron los gobiernos del Partido Popular con las recetas neoliberales, con esa Ley del Suelo del señor Aznar, que todavía todos recordamos, esa famosa ley de liberalización del suelo, donde se iba a poder construir en cualquier parte y que iba a abaratar tanto los precios de la vivienda que todo el mundo iba a poder comprarse hasta ocho chalets. ¿Y sabe usted lo que pasó? Pues justamente lo contrario. Subieron los precios, hubo una burbuja, y cuando estalló provocó cientos de miles de desahucios, miles de familias que se quedaron en la calle sin ninguna alternativa habitacional. Y ahora vamos camino de otra burbuja semejante, que es la del alquiler.

Señor presidente, ¿de verdad que a usted no le quita el sueño este problema, lo que yo le acabo de relatar en mi primera intervención? ¿Piensa usted hacer algo al respecto? Porque si no piensa usted hacer nada, deje trabajar al Gobierno de la nación y no se dedique a lo que hace usted siempre, que es poner palos en las ruedas a todo el que quiere hacer algo.

Mire, además le voy a dar otro dato. Donde hay familias que no pueden pagar el alquiler siempre hay gente que se enriquece de forma ilegítima. Fíjese usted, presidente, la Región de Murcia es la comunidad con mayor proporción de grandes tenedores de vivienda: 11.496 propietarios de la Región de Murcia tienen más de once inmuebles; 600 grandes tenedores de la Región de Murcia tienen más de 600 inmuebles. Y, ¿sabe?, es verdad, solamente son un 1% de la población, pero es que ese es el 1% de la población para quienes ustedes gobiernan, para quienes ustedes hacen las leyes, no para las mayorías sociales de nuestra tierra.

Mire, en definitiva, señor presidente, Murcia tiene un problema muy grave de acceso a la vivienda y de especulación. El Gobierno de España lo va a atajar limitando los precios del alquiler, y usted lo único que tiene que decir y que repetir constantemente cuando se habla de las medidas que toma el Gobierno de España es que son medidas comunistas, que ya se lo he oído decir en muchas ocasiones.

Mire, le voy a leer algo: «Todos los españoles...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Vaya terminando, por favor.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

«Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación». ¿Conoce usted este texto, presidente? Esto no es el Manifiesto Comunista, presidente, no es el Manifiesto Comunista...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Termine, por favor, señora Marín.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

...es el artículo 47 de la Constitución española.

Señor presidente, lo único que quería hacer esta tarde yo aquí –y ya acabo, presidente– es ponerle de manifiesto uno de los gravísimos problemas que afecta a la gente en nuestra tierra y sobre todo a los más jóvenes, y que es su responsabilidad solucionar este problema.

Gracias, señoría

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.
Señor presidente.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Gracias, señor presidente.

Bueno, quedó claro que cuando la señora Marín no tiene respuesta intenta descalificar. También quedó claro que vamos a utilizar el ordenamiento jurídico para no aplicar en la Región de Murcia su ley, la de su partido y la del Gobierno del señor Sánchez, precisamente porque ustedes creen que los pisos para alquilar crecen y nacen por generación espontánea. Pero yo le voy a decir lo que dicen aquellos que tienen que hacer precisamente pisos para que los jóvenes y aquellos que más lo necesitan puedan tener un piso asequible. Dicen que la ley de vivienda de su partido, de Podemos, y del Gobierno del señor Sánchez, agravará la escasez de alquileres y desincentivará la inversión privada. Bueno, esto... Dicen que la nueva ley de vivienda frenará la construcción de pisos y los encarecerá y dicen que es una injerencia en la propiedad privada. Esto es lo que dicen aquellos que tienen que poner los pisos, todos los pisos que ustedes quieren poner a disposición de los que más lo necesitan. Tendremos también que ayudar a aquellos que tienen que poner los pisos a disposición, ¿no?

Quedó claro que no vamos a aplicar su ley, una ley que intercede y tiene injerencias en la actividad privada.

Y evidentemente claro que nos preocupa, por supuesto que nos preocupa que todos los ciudadanos de la Región de Murcia tengan acceso al mercado de la vivienda, por supuesto. ¿Y para esto interferimos en el mercado privado haciendo que suban los precios? No lo hacemos. ¿Ponemos problemas a los que tienen que construir viviendas de protección oficial? No lo hacemos. ¿Intervenimos con acciones comunistas?, porque son un partido comunista, por eso tienen medidas comunistas, no pasa nada; yo soy de centro derecha y que me lo digan no me molesta, pero a usted sí le molesta que le digan comunista. Tampoco lo vamos a hacer, no vamos a intervenir el mercado. ¿Por qué? Porque donde ha pasado esto el resultado ha sido el opuesto al perseguido.

¿Qué vamos a hacer? Oigan, ¿creen que es bueno darle ayudas a los jóvenes menores de 35 años y a mayores de 65 años? ¿Esto es bueno? En la Región de Murcia lo estamos haciendo: 250 euros al mes.

¿Es bueno propiciar la construcción de viviendas destinadas al alquiler para ampliar la oferta, es positivo? En la Región de Murcia lo estamos haciendo.

¿Es positivo facilitar la adquisición de viviendas para jóvenes en municipios de menos de 5.000 habitantes y núcleos poblacionales, núcleos urbanos de menos de 5.000 habitantes, para favorecer además y evitar la despoblación? Creo que es positivo y en la Región de Murcia lo estamos haciendo.

¿Sería bueno crear un nuevo modelo de vivienda protegida para facilitar a las familias que puedan acceder a una de ellas? ¿Es bueno? Yo creo que es positivo. En la Región de Murcia se está haciendo y esto ha favorecido que se pueda desbloquear la construcción de trescientas nuevas viviendas de protección oficial.

¿Es bueno garantizar el acceso de los jóvenes para que puedan comprarse su primera vivienda? ¿Verdad que sí? Pues en la Región de Murcia hemos sido pioneros en España y en Europa en hacer esto, y hemos puesto a disposición de los jóvenes menores de 35 años una línea de avales y permitimos que esos jóvenes menores de 35 años puedan acceder a financiar la totalidad de la compra de su primera vivienda.

¿Pero sabe qué le voy a anunciar hoy? Se va a poder ir hoy de la Asamblea Regional con un anuncio del Gobierno de la Región de Murcia, con un anuncio del Gobierno de todos los murcianos. Vamos a ampliar los avales también para la adquisición de las viviendas de segunda mano para jóvenes menores de 35 años, para que puedan financiarla en su totalidad.

Señorías, esto es lo que va a hacer el Gobierno de la Región de Murcia, ayudas para dar más

libertad a los ciudadanos de la Región de Murcia, ayudas para dar más libertad a los jóvenes, ayudas para dar más libertad a los que peor lo están pasando y a los que más lo necesitan y puedan tomar sus propias decisiones, y no ayudas para depender del Estado y del Gobierno del señor Sánchez.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor presidente.

Guarden silencio, señorías. Muchas gracias.

Quinta pregunta: [pregunta oral dirigida al presidente del Consejo de Gobierno sobre reducción de los índices de pobreza y exclusión social en nuestra región](#), que formula el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Diego Conesa.

Señoría.

SR. CONESA ALCARAZ:

Gracias, señor Castillo.

Señorías.

Señor López Miras, presidente del Consejo de Gobierno, ¿considera que el Gobierno regional, su Gobierno, está haciendo lo necesario para reducir los índices de pobreza y exclusión social en nuestra región?

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Conesa.

Señor presidente.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Gracias, señor presidente.

Señor Conesa, todo, todo lo que haga cualquier gobierno y cualquier administración para reducir la pobreza y la exclusión social siempre será poco, pero también le digo que el Gobierno de la Región de Murcia está invirtiendo todos sus recursos y haciendo todo lo que está en su mano para luchar contra esta lacra y para ayudar precisamente a los que más lo necesitan, para ayudar a aquellos que no tienen un empleo, para ayudar a aquellos que no tienen acceso en condiciones de igualdad a todo aquello que se merecen y a todos los servicios del Estado de bienestar.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias.

Señor Conesa.

SR. CONESA ALCARAZ:

Señor López Miras, presidente de un Consejo de Gobierno, por matizarle lo que he dicho antes, un Consejo de Gobierno de derecha extrema y extrema derecha, más que de centro derecha.

Señor López Miras, no sé si coincidirá conmigo en que el gravísimo aumento de las desigualdades económicas, sociales y ambientales en nuestra región son la gran amenaza, el gran problema de nuestra tierra, de nuestra gente y también de nuestra democracia.

Señor López Miras, no sé si coincidirá conmigo que este debiera ser uno de sus principales objetivos políticos, sacar a la Región de Murcia de los peores rankings, que es donde nos encontramos ahora mismo. Porque, claro, es muy duro saber y pensar que uno de cada tres hombres

y mujeres de nuestra región lo pasan muy mal o no llegan a final de mes, y es muy duro saber que para combatir esta situación, la Región de Murcia está calificada como la segunda comunidad autónoma con peores servicios sociales, que es su competencia. Es muy duro saber que estamos en los infiernos del fracaso escolar y del abandono escolar, que es su competencia. Que seamos una de las comunidades autónomas con pensiones más bajas de España y una de las comunidades con mayor tasa de pobreza, de desigualdad y de casos de contaminación ambiental, que es su responsabilidad.

Señor López Miras, yo también creo que nuestra región es la mejor tierra del mundo por sus condiciones naturales y sociales, pero la realidad es otra. Por eso mismo le recuerdo que su partido y el mío, entre otros, y también al señor Álvarez, firmamos el 21 de mayo del 2019 el II Pacto de Lucha Contra la Pobreza, impulsado por la EAPN. Nos poníamos deberes todos los políticos para atajar esta lacra. Pues bien, esto es lo que señala en su reciente informe, dos años y medio después, la EAPN: que en el 58% de las medidas no se ha hecho absolutamente nada y que solo 3 de 50 de las medidas son las que han cumplido ustedes, 3 de 50, el 6%, dos años y medio después.

Por eso en 2020 le propusimos, para aprobar los presupuestos, duplicar los recursos para la renta básica, que es su competencia, para combatir los casos de mayor pobreza extrema, y no quisieron cumplir ese compromiso. Por eso le tengo que culpar a usted y a su Gobierno de recortar en el presupuesto del año 2020 para renta básica 1,9 millones y que congelaron en el año 2021. Incumplieron su palabra y su firma.

Y ahora seguro que usted dirá, ya lo ha dicho su diputada, que esto es culpa del Gobierno de Sánchez por la subida de la luz. Pues, bueno, le digo aquí y le he de culpar de nuevo a usted y a su Gobierno de recortar un millón de euros en el programa presupuestario cuyo objetivo siete consiste precisamente en paliar los efectos de la pobreza energética junto a los ayuntamientos.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, señorías.

SR. CONESA ALCARAZ:

Señor López Miras, estoy de acuerdo con usted en que estamos y vivimos en la mejor tierra del mundo, ¿pero sabe qué?, que tenemos el peor Gobierno regional de toda Europa, ¡de toda Europa! Estamos en una tierra con unas aguas que han contaminado ustedes y su inacción en estos 25 años.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, por favor.

SR. CONESA ALCARAZ:

Han ofrecido y siguen ofreciendo una imagen lamentable de nuestra región en el exterior, tanto política, como social, como ambiental, que nos lastra ante cualquier apuesta sostenible de futuro y una desigualdad y tasas de pobreza insoportables.

La región que nos merecemos no se merece un Gobierno contaminante y tráfuga como el suyo, señor López Miras. Porque es que los datos no engañan y el olor es insoportable, como insoportable es su silencio con la realidad de medio millón de hombres y mujeres que no llegan a final de mes.

Por eso, como portavoz del grupo mayoritario de esta Asamblea, le exigimos que cumplan alguna vez algo de lo que firman, y que lo primero que intenten cumplir sea el Pacto de Lucha Contra la Pobreza que firmaron en mayo de 2019. Por favor, háganlo por nuestra tierra, por nuestra gente y por nuestra democracia.

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Conesa.

Señor presidente, tiene la palabra.

Encienda el micro, por favor, porque si no no se graba. Desde aquí es que no se oye. Pues no está bien ese micrófono. Si no le importa, coja otro. Paro el tiempo. No está bien ese micrófono, porque no enciende el piloto rojo y además me dicen que no está grabando.

Ahora sí.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Fantástico. Solucionado, señor presidente.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Vuelvo a dar el tiempo, señor presidente.

Por favor.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Muchas gracias, presidente.

Sinceramente, no entiendo cómo con los diputados que tiene en su grupo, señor Conesa, con los afiliados de su partido, no hay nadie que de verdad, aunque sea por, bueno, pues porque le tenga afecto personal, no le recomienda que supere ya la moción de censura. Sí, fue una chapuza, salió mal, no tenían que haberla hecho, pero supérela. O sea, no sé, no lo entiendo. Y usted se empeña, se empeña, se empeña, y yo creo que alguien, alguno de ustedes, debería recomendarle ya, por favor, por él, que olvide ya y supereN la chapuza de moción de censura que ustedes intentaron hacer en la Región de Murcia.

Mire, señor Conesa, usted podrá decir que usted también cree que la Región de Murcia es la mejor tierra del mundo, pero sus hechos lo único que dicen es que usted cree que el mejor jefe del mundo es Pedro Sánchez, porque es al único que defiende, no defiende a la Región de Murcia, solo defiende al señor Sánchez.

Mire, por supuesto que estamos haciendo cosas en el Gobierno de la Región de Murcia y por supuesto que estamos implementando medidas para intentar ayudar a aquellos que menos tienen, para intentar reducir la exclusión social, para intentar reducir la brecha social, para intentar reducir los índices de pobreza. Desde 2015 la población en riesgo de exclusión social descendió susceptiblemente la Región de Murcia. Es cierto que con la pandemia los niveles se volvieron a elevar. Pero le voy a decir algunas cosas que manifiestan el compromiso del Gobierno de la Región de Murcia, y además esta materia es liderada por la vicepresidenta del Gobierno: un 12,36% ha aumentado la financiación para el apoyo a programas de entidades para combatir la pobreza, dos millones de euros; hemos incrementado un 20% las subvenciones para la red de lucha contra la pobreza y exclusión social; 300.000 euros por primera vez para impulsar la Ley de Servicios Sociales; se ha favorecido la contratación de ochenta profesionales para el servicio de atención primaria de los ayuntamientos; se ha aumentado la financiación para las prestaciones básicas en los municipios; se han subvencionado proyectos de empleabilidad con más de 2.500 itinerarios. Por cierto, el ingreso mínimo vital que ha puesto su Gobierno, el de Podemos y el del señor Sánchez, ha dejado al margen en la Región de Murcia al 75% de familias vulnerables, solicitantes con necesidades reales. ¿Y sabe qué más ha hecho?

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, por favor.

SR. LÓPEZ MIRAS (PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO):

Gracias por su amparo, señor presidente.

¿Sabe que más ha hecho el Gobierno de la región? Lo más importante para reducir la pobreza, darles oportunidades a aquellos que no las tienen, crear empleo, crear puestos de trabajo. Y su ministro, el señor Escrivá, ha dicho, dijo ayer, que la Región de Murcia ha sido la segunda comunidad autónoma que más puestos de trabajo ha creado en el último año, y somos una de las comunidades autónomas que más autónomos ha creado durante el último año, y en la Región de Murcia cada día se crean ocho empresas, frente a cinco que se crean en el resto de España. Y esto lo hacemos bajando impuestos, mientras que otros los suben, reduciendo burocracia, mientras que otros quiere hacer un Estado más arcaico y con más trabas, y facilitando la inversión, como la de la gran multinacional ayer, Amazon, que se instaló en la Región de Murcia gracias a las facilidades del Gobierno regional.

¿Y sabe usted lo que es muy duro después de hacer esto, después de esforzarnos y llevar a cabo políticas y medidas para generar oportunidades a aquellos que no las tienen? Yo le voy a decir lo que es muy duro. Usted me ha relatado cosas que para usted son durísimas y yo le voy a decir lo que para mí es muy duro: que a aquellos que más lo necesitan se les suban los impuestos. Su Gobierno, el del señor Sánchez, está subiendo impuestos, en estos presupuestos también. Que a aquellos que más necesitan y que tienen que consumir o utilizar cualquier utensilio de plástico se les suban los impuestos, creo que eso es muy duro. Que a aquellos que tienen que utilizar su vehículo, muchas veces compartido, para ir a trabajar de sol a sol se les suba el diésel de sus vehículos. Eso para mí es muy duro, que a los trabajadores, a aquellos que no tienen para llegar a fin de mes, además se les pegue un hachazo en el diésel. Que a aquellos que necesitan para el día a día el butano para cocinar, para calentarse, se les suba el precio del butano. ¿De la luz? ¿De verdad ha tenido usted el valor de hablar de la luz? Eso es pobreza energética, subir la luz un 200% que están subiendo ustedes, ¡ustedes!

¿Sabe lo que para mí también es muy duro? Que todos los ciudadanos de la Región de Murcia, todos, con independencia de lo que ganen o no, o con independencia de si pueden llegar a final de mes o no, tengan que pagar un peaje cada vez que quieran coger su coche y desplazarse por las carreteras de la Región de Murcia, que es lo que quiere su Gobierno, el del señor Sánchez. Eso, señor Conesa, es muy duro.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias.

Señorías, se levanta la sesión.

Muchas gracias.