



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

Año 2008

VII Legislatura

Número 3

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 7 DE ABRIL DE 2008

ORDEN DEL DÍA

I. Enmiendas parciales formuladas al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

II. Dictamen al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 20 minutos.

I. Enmiendas parciales formuladas al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La señora [Rosique Rodríguez](#), del G.P. Socialista, defiende las enmiendas presentadas por su grupo 13

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto, defiende las enmiendas presentadas por su grupo 16

El señor [Campos Sánchez](#), del G.P. Popular, defiende una parte de las enmiendas presentadas por su grupo 17

Y el señor [Quiñonero Sánchez](#), del G.P. Popular, defiende el resto de enmiendas de su grupo y también interviene en el turno en contra de las enmiendas presentadas por los grupos de la oposición 19

En el turno de réplica, intervienen:

La señora [Rosique Rodríguez](#)23

El señor [Pujante Diekmann](#)25

En el turno de dúplica, intervienen:

El señor [Campos Sánchez](#)26

El señor [Quiñonero Sánchez](#)26

Se someten a [votación](#) las enmiendas.....27

II. Dictamen al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Se someten a [votación](#) los artículos, las disposiciones transitorias, derogatoria y finales, y el título de la ley.....27

Se levanta la sesión a las 12 horas.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Señorías, buenos días. Se abre la sesión.

Primer punto del día: aprobación de actas de sesiones anteriores, números 1 y 2, de 27 de junio y 14 de diciembre de 2007, respectivamente. ¿Se aprueban las actas? Muy bien.

Segundo punto del día: debate y votación de las [enmiendas formuladas al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y aprobación del correspondiente dictamen](#).

Tiene la palabra, por veinte minutos, para las enmiendas, en primer lugar la portavoz del grupo parlamentario Socialista, doña Teresa Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señora presidenta.

Yo voy a hacer la defensa de las enmiendas por bloques puesto que, como habrán visto sus señorías, van interrelacionadas un determinado número de enmiendas con otras y entre sí.

Para intentar agilizar lo que es la exposición, empezaré por agrupar lo que son la 4.111, 4.113, 4.120, 4.053, 4.054, 4.055, 56, 4.061, 4.062 y 63.

Todas estas enmiendas tienen relación con intentar que la ley de carreteras, la nueva ley de carreteras de la Región de Murcia desarrolle lo que son las competencias en materia de carreteras que el Estatuto de Autonomía otorga a la Comunidad Autónoma.

En el proyecto de ley que el Gobierno regional ha presentado en la Asamblea y que estamos en el proceso de debate de las enmiendas, se dice en ese proyecto de ley que el objeto de la misma, el ámbito de actuación de la ley o de aplicación de la ley se circunscribe a lo que son las carreteras de titularidad autonómica. Eso, de llevarse a efecto en esos términos, dejaría fuera lo que son carreteras que, aun no siendo de titularidad autonómica, sino que son carreteras de titularidad municipal, sin embargo la Comunidad Autónoma, según el Estatuto de Autonomía, tiene competencias sobre las mismas.

El grupo parlamentario Socialista entiende que el Gobierno regional no puede hacer dejación de sus competencias y que una cosa son las competencias y otra cosa es la titularidad de las carreteras. La única excepción que se tiene que plantear en una ley de ámbito regional es la que corresponde o la que respecta a lo que son las carreteras estatales, pero no a las carreteras municipales.

Este grupo de enmiendas lo que plantea es que donde se diga “el ámbito de actuación corresponde o se aplica sobre las carreteras de titularidad autonómica”, se diga “carreteras cuyo itinerario discurre íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y que no sean de competencia estatal”.

Esta enmienda viene a poner en línea la futura ley de carreteras de la Región de Murcia con lo que son las legislaciones autonómicas en materia de carreteras, porque el resto de comunidades autónomas no ha dejado fuera de su ámbito de actuación, del ámbito de actuación de una ley de estas características, aquellas carreteras cuya titularidad corresponde a las corporaciones locales. Por eso, estas enmiendas van desde la exposición de motivos, que es donde se presentan, a artículos concretos, y además a introducir regulación sobre las carreteras de ámbito local.

El otro bloque de enmiendas corresponde a la 4.057, 58, 59 y 60. Con estas enmiendas lo que pretendemos desde el grupo parlamentario Socialista es definir mejor la clasificación de las carreteras.

Fijar las carreteras locales como carreteras convencionales, porque nosotros lo que hacemos con nuestras enmiendas es introducir en esta ley las carreteras locales, y como la clasificación técnica de las carreteras son autovías, autopistas, según dice el proyecto, y carreteras convencionales, habrá que incluir o determinar dónde se incluyen las carreteras municipales, y nosotros entendemos que tendrían que estar incluidas en las carreteras convencionales.

Y además introducir algo que esta ley se ha dejado fuera, el tema de las vías rápidas, que en la ley estatal la clasificación de carreteras se hace de la siguiente forma: autovías, autopistas, vías rápidas y carreteras convencionales. Aquí se ha obviado lo que son las vías rápidas, y eso afecta en muchos aspectos jurídicos, porque en función de que la vía rápida sea equiparada a autovías o autopistas, o sea equiparada a vías convencionales, van a cambiar muchas cuestiones en materia de afecciones de dominio público. Ya lo expuse en la enmienda a la totalidad y creemos que es una cuestión importante el introducir en la clasificación de carreteras las vías rápidas y además equipararlas, como hace la ley estatal, a autovías o autopistas.

Hay una enmienda, la 4.064, donde nosotros planteamos que el catálogo de carreteras que debe aprobarse con esta ley tiene que ser consecuencia del plan de carreteras. Nos estamos comprometiendo en esta ley a hacer un plan de carreteras, un plan que tiene que contemplar no solamente las carreteras que existen en estos momentos, sino que también tendrá que contemplar los compromisos en materia de carreteras, de nuevas carreteras que se puedan desarrollar y realizar en la Comunidad Autónoma, y por lo tanto nosotros entendemos que el catálogo de carreteras debe aprobarse como consecuencia de lo que es el desarrollo y aprobación, o mejor dicho, la aprobación del plan de carreteras.

Otro grupo de enmiendas reúnen a la 4.065, 66, 67 y 68. Con estas enmiendas el grupo parlamentario Socialista pretende que se considere a las zonas de servicio y a las instalaciones de servicio como bienes de dominio

público. Estas zonas de servicio y bienes de servicio se van a desarrollar sobre zonas de dominio público, por lo tanto tienen que ser consideradas como bienes de dominio público. ¿Cuál es la consecuencia al considerarlas como bienes de dominio público?, pues que la adjudicación de estas zonas o instalaciones de servicio debe hacerse, según establece la legislación correspondiente al respecto, por concurso público y no por otro cauce.

Otro bloque es la 4.069, 73, 75 y la 4.112. Con estas enmiendas pretendemos que se considere el plan de carreteras como plan de ordenación territorial. Yo ya lo decía en el debate de la enmienda a la totalidad, que, recogiendo lo que apunta el Consejo Jurídico, el plan de carreteras, según se lee en el proyecto de ley, reúne todas las características de un plan de ordenación territorial. Sin embargo, no se le da rango ninguno en esta ley.

¿Qué ventajas tendríamos con la consideración del plan de carreteras como plan de ordenación territorial? Pues tendríamos las ventajas de que su rango estaría, como instrumento de planificación y además importante para la vertebración del territorio, por encima de otros instrumentos de planificación, fundamentalmente de los urbanísticos.

Al mismo tiempo con estas enmiendas lo que queremos es garantizar que el plan de carreteras se pueda ejecutar, que no pase como el programa de carreteras que contemplaba la ley del año 90, que dieciocho años después no se ha aprobado. Nosotros lo que ponemos con estas enmiendas es un plazo tanto para la elaboración como para su aprobación, y creemos que eso garantizaría, si se contempla por ley, la obligación y la garantía de que ese plan de carreteras lo podamos tener en el menor plazo de tiempo posible, partiendo de que el grupo parlamentario Socialista considera que el plan de carreteras es una gran asignatura pendiente de esta región. Lo hemos dicho en los sucesivos debates presupuestarios, en todos los debates presupuestarios hemos reivindicado la necesidad de un plan regional de carreteras, y en las enmiendas a los presupuestos así lo hemos planteado. Por lo tanto, para nosotros es muy importante que el compromiso de su elaboración y aprobación quede fijado por ley.

Otro bloque de enmiendas es la 4.070, la 4.071, la 4.072 y la 4.076. En estas enmiendas lo que pretendemos es establecer todas las garantías medioambientales al plan de carreteras, contemplando en la ley la obligación de la aplicación de la evaluación ambiental estratégica.

No se le aplica, o sea, si uno se lee el proyecto de ley nos damos cuenta de que únicamente se habla de la declaración de impacto ambiental cuando hacemos mención a las autovías, autopistas o a cualquier proyecto de carreteras; sin embargo, lo que es en el plan de carreteras, que es el instrumento global y, por lo tanto, el de ámbito superior, que vamos a aprobar a partir de la aprobación de esta ley, no se contempla su evaluación ambiental, y desde luego no se contempla la aplicación de

la evaluación ambiental estratégica, que el grupo parlamentario Socialista entiende que es fundamental garantizarlo en la elaboración y aprobación de este plan de carreteras.

Tengo que decir que esta enmienda viene respaldada, lo digo, por Presidencia de la Comunidad Autónoma, del Gobierno regional, y por la Dirección Regional de Desarrollo Sostenible, que incomprensiblemente no han sido escuchadas a la hora de elaborar el proyecto de carreteras de la Región de Murcia. O sea, ya que no se nos escuche a los grupos de oposición, bueno, pero ni siquiera a los organismos con competencia en esta materia, como es la Dirección General de Desarrollo Sostenible, han sido escuchados, y el proyecto de ley se ha presentado sin contemplar estas garantías medioambientales.

Otro bloque de enmiendas son la 4.074, 4.077 y 4.078. Con ellas pretendemos facilitar en mayor medida la información a los ciudadanos. Lo que planteamos en ellas es que, además de lo que son los procesos de información pública, obligatorios y formales, establecidos en la ley, vayamos más allá. Sería muy conveniente que todos los casos que exponemos en estas enmiendas pudieran contar con la exposición en la web de la Consejería por un tiempo suficiente como acceso mucho más asequible a los ciudadanos de la Región de Murcia, teniendo en cuenta que estamos hablando de cuestiones muy importantes para los ciudadanos de nuestra Comunidad Autónoma.

Tenemos las enmiendas 4.081, 4.082, 83, hasta la 86. Con estas enmiendas el grupo parlamentario Socialista pretende clarificar y garantizar la transparencia en relación con la participación de los particulares en la construcción de carreteras. En ellas planteamos, por ejemplo, que el convenio que se tenga que suscribir, que contempla el proyecto de ley, para acordar que los particulares asuman la ejecución o la financiación de determinadas actuaciones en materia de carreteras, sea expuesto al público, a los ciudadanos, antes de su aprobación.

Y luego lo que planteamos también en una enmienda es que, porque esto ya lo hemos visto de facto, aunque no estaba contemplado en la ley, si cualquier convenio que se establezca con los particulares para la asunción por parte de los particulares de determinadas actuaciones en materia de carreteras estuvieran vinculadas a alguna actuación urbanística, me refiero a reclasificaciones urbanísticas por ejemplo, que mientras no estén acabados todos los trámites, tanto urbanísticos como medioambientales, eso no se pueda llevar a efecto, porque luego nos encontraríamos con problemas; parece que ya hay una predeterminación de facto nada más acordar el convenio, cuando todavía quedan las tramitaciones urbanísticas y medioambientales que pueden dar al traste con esa cuestión, y no queremos que se dé la sensación de que cuando uno firma un convenio es como si ya

contara con que todos los trámites van a ser favorables, como ha sucedido en algunas actuaciones.

La enmienda 4.087. Las carreteras regionales deben clasificarse en los planes generales municipales como sistemas generales de comunicación. Creemos que el interés regional que tienen las carreteras regionales merecería que fueran consideradas sistemas generales.

Otro bloque de enmiendas es la 4.088, 4.090, 91 y 92. Pretendemos con ellas mejorar la redacción de estas enmiendas y clarificar la relación entre la planificación urbanística y la planificación en materia de carreteras.

La 4.093 y la 4.094. Pretendemos con ellas mejorar la redacción.

La 4.116, la 4.096 y la 4.101. Ésta es la referente a la urgente ocupación. Nosotros entendemos que la urgente ocupación es una posibilidad, es un trámite del que disponen las administraciones públicas, pero que el hecho de plantearlo en el proyecto de ley con carácter general y además partiendo por un lado vinculado a la aprobación de los proyectos, en cuanto a lo que afecta al artículo 23.1, y luego en lo que afecta al 34.7, con las zonas de dominio público, nosotros entendemos que crea una indefensión a los ciudadanos por las razones que yo exponía en el debate de la enmienda a la totalidad. Por un lado, se les elude el trámite de lo que es el justiprecio, y por otro lado, al venir ya establecido por ley, no sería un acto recurrible. Sí sería un acto recurrible si no fuese un cauce general, sino extraordinario, que se tuviera que justificar y que, por lo tanto, como establece la Ley de Expropiaciones Forzosas, tuviese que ser aprobado por el Consejo de Gobierno.

Creemos que no podemos crear con esta ley una indefensión a los ciudadanos, entre otras cosas porque nosotros no decimos con las enmiendas que tengamos que renunciar al cauce de urgente ocupación; no, lo que decimos es que, tal y como establece la Ley de Expropiaciones Forzosas, se tenga que justificar ese cauce extraordinario. La Administración seguirá manteniendo la potestad de aplicar la urgente ocupación, pero no crearemos una indefensión a los ciudadanos, y teniendo en cuenta también que aunque los ciudadanos recurrieran la decisión el recurso no paraliza la tramitación de la Administración regional. Por lo tanto, buscamos con estas enmiendas el equilibrio entre la agilización de los trámites en cuestiones que son de interés general, como es el desarrollo y la construcción de carreteras en la Región de Murcia, y los derechos ciudadanos, que creemos que con estas enmiendas quedan de una manera considerable afectados.

La 4.114, 4.115, 4.079 y la 4.080. Con ellas pretendemos garantizar la necesaria coordinación de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos con la Administración del Estado en materia de carreteras. Es verdad que en el proyecto de ley se establece la coordinación entre administraciones públicas, pero hay una advertencia de ámbito competencial que hace el Consejo

Jurídico y que no podemos pasar por alto, y es que desde una Comunidad Autónoma no podemos obligar a través de una ley a que el Estado se coordine con nosotros en materia de carreteras. ¿Por qué?, pues porque los ámbitos competenciales son diferentes. Lo que sí aconseja el Consejo Jurídico, y es lo que nosotros hemos recogido en nuestras enmiendas, es que la Comunidad Autónoma y el ayuntamiento planteen la predisposición a coordinarse con la Administración del Estado. Estamos hablando simplemente de un ámbito, de una expresión de ámbito competencial que debe quedar mejor redactado y expresado en lo que es la ley regional.

La 4.097 y la 4.098. Pretendemos respetar las competencias municipales; o sea, no pasando de los ayuntamientos en determinadas cuestiones, y desde luego informando a los ayuntamientos de todas las actuaciones en materia de carreteras que puedan afectar a sus municipios.

La 4.099. Pretendemos con ella concretar en la ley los parámetros para la aplicación o cálculo del canon. Solamente en la ley se dice que se aplicará un canon, y nosotros lo que hemos pretendido, recogiendo lo que se establece en otras legislaciones, es concretar mucho más sobre qué parámetros y sobre qué cálculos se va a hacer la aplicación del canon que se establece en el proyecto de ley.

La 4.103, 4.104, 5, 6 7, 8, 9 y 10. Con estas enmiendas pretendemos garantizar la eficacia de los procedimientos dirigidos a la protección de la legalidad. Estamos hablando del tema de vulnerar la legalidad, de infracciones. También pretendemos evitar que la infracción le salga rentable al infractor y queremos que se recoja en la ley la función inspectora, que no aparece, no hay ningún apartado en el proyecto de ley que hable de la función inspectora, con lo importante que es en esta materia.

La 4.102, que hace mención a lo que decíamos en el debate de la enmienda a la totalidad: las vías urbanas son vías urbanas, se pone un punto solamente, y se elimina lo que se contempla en la ley vigente del año 90, y es que para ser considerada vía urbana es necesario que exista una vía alternativa para la continuidad de la red regional que proporcione mejor servicio. Se eliminan las garantías de continuidad de la red regional, y a nuestro entender es acabar con el carácter estructurante que debe tener la red regional de carreteras.

La 4.121, la 22 y la 23. Estas enmiendas, que van relacionadas con la disposición adicional primera, pretenden concretar mejor las determinaciones que se establecen en las disposiciones adicionales primera, segunda y tercera.

Y luego tenemos la 4.117, donde incidimos en la necesidad de informar a los ayuntamientos.

La 4.119, que lo que hacemos es suprimir el apartado último, o sea, del apartado quinto el último párrafo para darle coherencia a la exposición de motivos con las

enmiendas que hemos presentado.

Y nada más, señora presidenta.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señora Rosique.

Tiene la palabra, por el grupo Mixto, don José Antonio Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, de las enmiendas que ha presentado Izquierda Unida-Los Verdes, ha presentado un conjunto de enmiendas, la 3.966, 3.967 y 3.968, que son enmiendas a la exposición de motivos y son enmiendas que podríamos denominar de carácter formal. Lo que se pretende, en definitiva, es que se corrija un error para que tenga concordancia en definitiva con el propio articulado, y en consecuencia no tienen mayor trascendencia que la de corregir lo que consideramos un error formal.

La enmienda 3.969 consideramos que tiene, sin duda alguna, una gran importancia y un gran calado porque, en definitiva, lo que pretende es que se garantice en el futuro la igualdad en el uso de las infraestructuras de carreteras. Fundamentalmente está pensada particularmente para el caso de Cartagena, aunque obviamente se podría hacer extensible a cualquier situación hipotética similar de cualquier otra ciudad que se encontrase en una situación similar a la de Cartagena. Cartagena se encuentra en una situación en la cual tanto aquellos que tienen que ir a Andalucía como aquellos que van a la Comunidad Valenciana, es decir, a Alicante y Almería fundamentalmente, tienen que pagar el peaje. Lo que se pretende, en definitiva, es superar esa situación.

La 3.970. Pretendemos introducir una modalidad que es una realidad en nuestra región. Imagino que se corresponderá la de las vías desdobladas a la referencia que ha hecho la señora Rosique de vías rápidas. Imagino que tendrá la misma consideración. Aquí en la enmienda que nosotros planteamos tiene la consideración de vías desdobladas. En cualquier caso, la definición como tal viene mencionada en la 3.971: son vías desdobladas las que constan de dos carriles por dirección y sentido. Y repito que se trata de una realidad en la Región de Murcia y consideramos que se debe de concretar.

La 3.972 pretende que se incluya en el catálogo de carreteras también la longitud de las mismas, que no se circunscriba exclusivamente a la definición de comienzo y final de la carretera, sino también la longitud de la misma.

La 3.973, se trata de que las instalaciones de servicios en las carreteras mejoren, porque de todos es sabido, y todos somos usuarios de las carreteras, a partir de determinada hora las instalaciones quedan totalmente cerradas y, por tanto, se pierde la posibilidad de utilizarlas,

y en consecuencia se trata de mejorar esa situación.

La 3.974 también consideramos que tiene una gran importancia porque es una de las carencias fundamentales de la Ley de Carreteras, y es el compromiso explícito de financiación de la misma. Por lo tanto, lo que planteamos en dicha enmienda es que se garantice la financiación, así como establecer distintos escenarios en función de la evolución económica presupuestaria, porque si no, la ley como tal queda un tanto al albur de las decisiones del Consejo de Gobierno.

La 3.975 pretende mejorar la accesibilidad y, en consecuencia, que se haga una referencia concreta a la adopción de medidas cuando exista una saturación de 10.000 vehículos/día, tal y como recomienda la propia Unión Europea.

La 3.976 pretende ser más explícito y más concreto en lo que se refiere al artículo 9.i). En lugar de hablar de criterios para la reserva de carriles o plataformas, obligación para la introducción de criterios, es decir, que no se quede exclusivamente como un desiderátum, sino que efectivamente se lleve a cabo en la práctica.

La 3.977, una reducción de los plazos para mejorar la seguridad vial. En consecuencia, en lugar de que se haga bianualmente, pues sea anualmente.

Y a partir de aquí aparecen un conjunto de enmiendas que lo que pretenden es mejorar la seguridad vial en la Región de Murcia. Concretamente planteamos que la Consejería competente en materia de carreteras junto con el consejo regional de seguridad vial, porque planteamos efectivamente en una de las enmiendas que se cree el consejo regional de seguridad vial, consejo de carácter participativo en el cual se aporten ideas y se contribuya en, consecuencia, a mejorar la situación de la seguridad vial.

La enmienda 3.979 pretende asegurar la ejecución y efectividad del plan. Por lo tanto, planteamos que el plan será vinculante en su actuación tanto para la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia como para los ayuntamientos. Si no existe tal vinculación, podemos tener un magnífico plan sin financiación, sin compromisos ni obligaciones de ejecución del mismo, y pasar quince o veinte años y no haberse ejecutado el plan.

La 3.980 pretende también la mejora sobre el control de la seguridad vial, y en este sentido planteamos que el informe y supervisión por parte de la Consejería sea trimestral de las incidencias que se produzcan en el tráfico.

Planteamos también otra enmienda para mejorar la protección de los usuarios más vulnerables en el tráfico de vehículos, y en este sentido planteamos que se dé cumplimiento al sistema de protección de las vallas exteriores a la calzada para garantizar la seguridad de los usuarios de motocicletas, así como la señalización horizontal de carácter deslizante, por el peligro que la misma entraña.

Asimismo, planteamos que la Consejería competen-

te establezca los mecanismos necesarios para subvencionar y garantizar el uso del casco de protección en los vehículos de dos ruedas. Consideramos que es una medida, sinceramente, positiva, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de nuestros ciudadanos y ciudadanas murcianas, jóvenes fundamentalmente, no utilizan el casco reglamentario y, en consecuencia, que se plantee la posibilidad de obtención, de forma subvencionada, de cascos reglamentarios que protejan realmente y eviten ese tipo de accidentes, pues consideramos que sería una medida y un paso positivo.

También en la 3.982 planteamos la coordinación del plan con los instrumentos de ordenación del territorio, con el fin de garantizar dicha coordinación.

La enmienda 3.983 hace referencia a un artículo nuevo, que es el que hace referencia al consejo regional de seguridad vial. Antes se ha hecho referencia a ese consejo regional; el artículo que lo crea o en el que se plantea la creación es éste, con el fin de que se refuerce la seguridad vial.

Planteamos la supresión de la referencia de particulares en el artículo 17.1. Es la enmienda 3.984. Consideramos que en la planificación de las carreteras no debe haber ningún tipo de condicionamiento por parte de intereses particulares. Es el interés general el que ha de primar frente a intereses particulares derivados en muchos casos de convenios urbanísticos que implican necesariamente el desarrollo de determinadas infraestructuras, como así puse de manifiesto en la propia enmienda a la totalidad de la ley de carreteras.

Por eso planteamos también la supresión del artículo 18. No estamos de acuerdo con que el peaje en sombra sea la mejor forma de financiar este tipo de infraestructuras. Y la supresión del artículo 19, precisamente porque no tiene que haber ningún apartado en el que se establezca la colaboración de los particulares. En todo caso, es la acción de la Administración regional la que debe de primar y la que debe de llevar la iniciativa, y en modo alguno la iniciativa la tienen que llevar en este sentido los particulares, condicionando las infraestructuras de nuestra región, porque aunque sean cesiones gratuitas pueden, al fin y a la postre, revertir en beneficios particulares en detrimento del interés general. Lo que ha de primar por encima de cualquier cosa es el interés general y, por tanto, planteamos la supresión del artículo 19 en la enmienda 3.986.

En la 3.987 planteamos que se garantice que haya una referencia a la cartografía actualizada, garantizar la adecuación de los proyectos a la realidad física.

En la 3.988 planteamos un apartado con el fin de garantizar la efectividad del plan en su ejecución. Por tanto, añadir en el apartado a), después de “horizonte”, que “no debe ser inferior a la vigencia del plan de carreteras”.

Bien, en la enmienda 3.989 planteamos una enmienda de adición con el fin de mejorar las posibilidades

con distintas alternativas. En caso de existir varias alternativas en un proyecto de carreteras, deberán justificar la idoneidad, bien sea por razones económicas, de trazados, etcétera.

Enmienda 3.990, hice referencia a la misma en el debate de enmienda a la totalidad y lo que se pretende es que se incluya en la información pública todas las cuestiones que afectan al patrimonio cultural, parques arqueológicos, paisajes culturales, etcétera.

Planteamos también otra serie de enmiendas que lo que pretenden es reforzar las garantías de desarrollo de los proyectos de construcción y garantizar, en definitiva, la información pública; que no haya ningún resquicio, ningún atajo que obvie la información pública. Por ello, planteamos que se suprima esa frase en el artículo 22.1, porque se podría obviar la información pública del anteproyecto y del proyecto de construcción, por tanto mermando las posibilidades de alegación y mejora de los mismos.

En la enmienda 3.992 se hace una referencia a la cesión a los ayuntamientos: en lugar de “podrá cederse a los ayuntamientos”, “deberá cederse a los ayuntamientos”, yo pienso que no hay ninguna razón por la que no se plantee esa obligatoriedad de cesión a los ayuntamientos cuando es competencia de los propios ayuntamientos, cuando no hay ninguna excepción que lo impida.

Se plantea una enmienda de adición también en la enmienda 3.993, introducir una mayor precisión en la definición de la vía urbana, y, bien, ahí aparece la definición: “Además, aquella que contenga aceras, tráfico urbano, alcantarillado, alumbrado, etcétera”. En definitiva, toda aquella vía que sirva más al tránsito del casco urbano que a la comunicación entre ciudades. Lo que pretende, en definitiva, es mejorar la definición.

Y, por último, planteamos una enmienda de supresión de la disposición transitoria, porque lo que plantea en definitiva es que se tenga la aplicación de la norma más favorable para los presuntos infractores. Consideramos que no tiene ningún sentido favorecer a los infractores con la aprobación de la nueva ley; en consecuencia, si es de aplicación la anterior, que paguen la multa que les corresponde y que no tengan encima de todo el beneficio de la nueva ley.

Bien, ése es el conjunto de enmiendas que hemos presentado y que consideramos que mejoran sustancialmente el Proyecto de ley de carreteras. Nada más.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra, en primer lugar, el señor don Manuel Campos.

SR. CAMPOS SÁNCHEZ:

Muchas gracias, señora presidenta, y con la venia

de sus señorías.

Presentado por el Gobierno regional el Proyecto de ley de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y concluido el día 11 de marzo de 2008 el plazo de presentación de enmiendas, una vez rechazadas por el Pleno de la Asamblea legislativa de la Región de Murcia las enmiendas a la totalidad formuladas por el grupo Mixto y el grupo Socialista con números de registro 3.965 y 4.052 respectivamente, corresponde ahora debatir las enmiendas formuladas al articulado.

De las enmiendas que vamos a debatir en Comisión, doce (las registradas entre la 4.032 y la 4.044) han sido presentadas por el grupo Popular, siendo cinco de adición, una de supresión, una técnica y cinco de modificación.

El grupo Mixto, Izquierda Unida-Los Verdes, ha formulado veintiocho enmiendas (registradas entre la 3.966 y la 3.994), siendo dieciocho de adición, cinco de supresión y seis de modificación.

Por su parte, el grupo Socialista ha presentado setenta enmiendas (son las registradas entre la 4.053 y la 4.123), siendo treinta y siete de adición, tres de supresión y veintidós de modificación.

Pues bien, correspondiéndome la defensa de las enmiendas de modificación 4.035 y 4.036, así como de la enmienda técnica registrada con el número 4.037, diré en primer lugar que pretendemos que el artículo 16 del proyecto de ley remitido por el Gobierno regional a la Asamblea pase a ser el nuevo artículo 15, y en consecuencia el artículo 15 del proyecto de ley sea el nuevo artículo 16, aprovechando este momento para hacer una aclaración, pues donde dice “elaborará con carácter bianual” debe decir “con carácter bienal”.

Además, los nuevos preceptos se ubicarán en el capítulo II y capítulo III de la Ley 4/2008, rubricados respectivamente “De la Coordinación” (art.15) y “De los Planes de Seguridad Vial” (art.16), ambos situados en el título II de la Ley 4/2008, rubricado “De la Planificación”.

Con el deseo que esta Ley 4/2008, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sea fruto del máximo consenso, pues muchos de los planteamientos de los grupos Socialista y Mixto son perfectamente asumibles, explicaré a sus señorías la motivación de las enmiendas que defiendo y lo que pretendemos con la creación de la denominada junta regional de carreteras y seguridad vial, pero antes de ello daré unos datos y haré unas reflexiones:

Según el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2003-2010, cada año se producen 1.300.000 accidentes que causan más de 40.000 muertes y 1.700.000 heridos. El coste, directo e indirecto, de estos accidentes se ha evaluado en 160.000 millones de euros, lo que representa un 2% del producto nacional bruto de la Unión Europea. A ello podemos añadir que algunos grupos de población o categorías de usuarios son espe-

cialmente vulnerables: los jóvenes de 15 a 24 años, con 10.000 muertos al año; los peatones, con 7.000 muertos, o los ciclistas, con 1.800 muertos.

En cuanto a las reflexiones a las que me refería pasan a la hora de legislar sobre carreteras por el examen de los siguientes textos legales: Constitución de 27 de diciembre de 1978, y en concreto los artículos 148.5 y 149, apartado vigésimo primero, en los que se establece que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente por el territorio de la comunidad, así como lo dispuesto en el 149, al referir que el Estado tendrá competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, y en concreto su artículo 10; la Ley regional de Carreteras, 9/1990, de 27 de agosto; la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, concretamente en su artículo 25.2.b); así como el texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, de 2 de marzo de 1990, que creó el Consejo Superior de Seguridad Vial, cuya última reunión se celebró el día 5 de febrero de 2008, y que en el último inciso del artículo 8 dispone que “En cada comunidad autónoma se constituirá una comisión del Consejo”, atribuyendo en el artículo 7 a los ayuntamientos la potestad reglamentaria en materia de tráfico a través de las ordenanzas de tráfico.

En suma, con la creación de la junta regional de carreteras y seguridad vial pretendemos una adecuada coordinación de la Comisión Autonómica del Consejo Nacional Seguridad Vial con la que nosotros llamamos junta regional de carreteras y seguridad vial, pues consideramos indisolubles el tratamiento de la vía y su seguridad, y al integrarse en ella los municipios y una representación del Estado no me cabe ninguna duda de que el nuevo órgano asumirá las funciones de coordinación de los cuarenta y cinco municipios de la región en materia de seguridad vial, concepto que engloba la vía, a sus usuarios y los vehículos, pues al integrarse todos ellos -me refiero a los municipios- en la nueva junta participarán de modo directo en el Plan Regional de Carreteras y Seguridad Vial, evitando así la proliferación de tantos planes de seguridad vial cuantos municipios existen en nuestra región.

Este planteamiento, señorías, no sólo es novedoso, pues no se contempla ni en la Ley 9/1990, de 27 de agosto, ni en el proyecto de ley del Gobierno regional ni en ninguna de las leyes autonómicas de carreteras (cuyo mapa cronológico pongo a disposición de todos ustedes), sino que nos permitirá una visión integral de las carreteras por las que circulan vehículos y por las que transitan otros usuarios, y además nos permitirá una mejor coordinación del Estado con la Comunidad Autónoma y de la Comunidad Autónoma con los municipios de la Región.

Por todo lo anterior, solicito del grupo Socialista y del grupo Mixto, Izquierda Unida-Los Verdes, su voto

favorable, pues ello redundará en beneficio de todos los ciudadanos de la Región de Murcia, que cuenta actualmente con un parque automovilístico que supera ya el millón de vehículos.

Nada más y muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Campos.

Continuará el señor Quiñonero para la defensa de sus enmiendas.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Gracias, señora presidenta,

Yo voy a continuar, en primer lugar, con la defensa de las restantes enmiendas que ha presentado el grupo Popular.

Concretamente la 4.032, esta enmienda se refiere al artículo 3 y trata de abundar en la definición de cada una de las clases de carreteras y mejorar la redacción del proyecto. Es una enmienda de adición referida al acceso de las propiedades colindantes a las autovías, que será a través de las vías de servicio, y define lo que son carreteras convencionales, vías de servicio, vías de alta capacidad, y hace una consideración de lo que son los elementos funcionales.

La siguiente enmienda, la 4.033, es como consecuencia de la aprobación, en su caso, de la anterior.

La 4.034 es una enmienda de adición de un párrafo al artículo 10.4, con la finalidad de completar el procedimiento regulado por este artículo.

La 4.038 es una enmienda de modificación que trata de corregir y mejorar la definición dada a lo que es un proyecto de trazado.

Asimismo, la 4.039, referida al artículo 30.3, que mediante la adición al texto de “incluso arcones” pretende mejorar la definición de lo que es la arista exterior de una explanación.

La 4.040 afecta al artículo 33, con la finalidad de tener garantizada la constitución de la fianza, previo al otorgamiento de la autorización de un proyecto.

La 4.041, sobre el artículo 42.3, con el objeto de recoger todos los supuestos posibles para considerar una vía como urbana. Posteriormente, haré una referencia a esta enmienda porque el grupo parlamentario Popular estaría dispuesto a retirarla si se acepta una transacción que he entregado a los miembros sobre una de las enmiendas que ellos han presentado (posteriormente cuando esté hablando de ellas me referiré a esto).

La 4.042, sobre el artículo 42.4, que propicie una mejor conservación y mantenimiento de las carreteras regionales.

La 4.043 va dirigida a la mejora del artículo 43.3, al incorporar el supuesto de que las obras no sean legalizables y, por tanto, proceda incoar expediente sancionador.

La 4.044 es de adición de una disposición final segunda para otorgar por ley competencia reglamentaria al consejero competente en materia de carreteras. Como consecuencia de ello, de que se apruebe esta enmienda, anuncio una enmienda técnica “in voce” por la que la disposición final segunda, a la que hacía referencia, la que ahora mismo existe como disposición final segunda, sobre entrada en vigor de la ley, pasaría a ser disposición final tercera.

Otra enmienda que se presenta, una enmienda técnica, la 4.254, es una enmienda técnica que pretende el cambio en la denominación de las carreteras de primer, segundo y tercer nivel que discurren por el territorio de la región, que pasarían de denominarse MU, de tener la denominación de MU a RM, creemos que eso mejoraría la identificación de estas carreteras.

Además, el grupo Popular presenta otra enmienda “in voce” referida a la exposición de motivos, por un error que se ha evidenciado; concretamente en el párrafo 3, donde dice “cada vez creciente” y debería decir “cada vez más creciente”, es un error que se ha apreciado y que pretendemos corregir.

Y ahora seguidamente voy a intentar dar respuesta a todas las enmiendas que se han presentado por los dos grupos.

He de significar que, tal y como señalaba el consejero en la presentación de la ley que hoy aquí debatimos en su trámite de enmiendas, ha sido el resultado de un profundo análisis y reflexión y del consenso alcanzado con colegios profesionales, organismos públicos y entidades de toda índole, cuyas sugerencias han sido incorporadas al texto en la medida de las posibilidades que permiten los condicionantes técnicos y jurídicos.

En este mismo sentido, es voluntad del grupo parlamentario Popular lograr el mayor consenso posible en la tramitación, y para ello ya les adelanto que se ha hecho un esfuerzo importante para intentar aceptar el mayor número posible de enmiendas, con la intención de enriquecer el texto y también intentando que no se desvirtúe el sentido del mismo. Por ello, intentaré convencerles y explicarles el porqué del rechazo de algunas de ellas.

En relación con las enmiendas presentadas por el grupo Socialista, señalaré en primer lugar aquéllas que vamos a aprobar y que paso a relatar: son la 4.074, 4.078, 4.088, 4.089, 4.121, 4.122 y 4.123, pues entendemos que hacen aportaciones que ayudan a lograr una mayor difusión y publicidad, así como a mejorar y enriquecer el texto de la ley, si bien tengo que decirles que seguimos estudiando la posibilidad de incorporar nuevas enmiendas en lo que resta de tramitación.

Asimismo, ofrecemos transacción sobre las siguientes enmiendas:

Sobre la 4.077 se aceptaría el texto, pero en vez de ser adición en el artículo 11, lo aceptaríamos siendo en el artículo 10.4.

Sobre la 4.100 se aceptaría cambiando en el texto la palabra “construcción” (refiriéndose a la fianza) por “constitución de una fianza”, posiblemente era el sentido que se quería decir, pero a lo mejor en el mismo error de la máquina salía “construcción”.

En la 4.115 se propone la siguiente redacción: “Por último, se impone el principio de coordinación entre las distintas administraciones públicas para la planificación en materia de carreteras, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados”.

Ésas serían las tres enmiendas a las que proponemos transacción.

El resto de las enmiendas no podemos apoyarlas, aunque les reitero la intención de este grupo parlamentario de seguir estudiándolas con la intención de poder incorporar alguna, bien directamente o mediante transacción, todo aquello que pueda mejorar y clarificar esta ley, pero de momento no puede ser así y les voy a exponer por qué:

Hay un grupo de enmiendas (las clasificaré como este grupo parlamentario ha entendido para clarificarse) que voy a relatar: la 4.053, 54, 56, 57, 61, 62, 63, 111, 4.113 y 4.120, que todas ellas, a nuestro entender, van dirigidas a contemplar la regulación de las vías municipales en esta ley. Y he de decirle que no es objeto de la misma este tipo de vías, y de hacerlo entiende este grupo que se invadiría la autonomía municipal y cambiaría sustancialmente el objeto de esta ley, que no es otro que regular las carreteras de titularidad autonómica.

Las 4.058, 59 y 60 tratan de incluir la definición de vías rápidas, pero no podemos aceptarlas porque este tipo de vías se ha suprimido en nuestra región, no existen, siendo las carreteras de una sola calzada y con limitación de accesos a las propiedades colindantes las que catalogamos como carreteras convencionales.

La 4.064 pretende condicionar el nuevo catálogo de carreteras a la aprobación del plan de carreteras. Este grupo, grupo Popular, no ve ninguna razón para que esta vinculación exista, y además las nuevas denominaciones a las que hacemos referencia son necesarias ya, es decir, que habría que aprobar ese catálogo para mejorar la identificación de las mismas carreteras.

Las 4.066, 67, 68 y la 4.118 se refieren a las áreas de servicio y zonas de dominio público, y hay que decir que las zonas de dominio público ya están definidas en la ley y que las zonas de protección a las que se hace referencia en una de las enmiendas, en la ley pasan a ser zona de servidumbre y zona de afección. Creo que con eso quedaría claro lo que usted argumentaba.

Otro grupo de enmiendas, la 4.069, 70, 71, 73, 75, 76, 77 y 4.112, se refieren al plan de carreteras y están dirigidas a considerar al mismo como plan de ordenación territorial, así como introducir condicionantes medioambientales. A ello he de decirles que el alcance del plan de carreteras no es tan determinista como un plan de orde-

nación territorial, no hay que estudiar con el mismo grado de detalle que con un plan de ordenación territorial los suelos a proteger, las situaciones administrativas, etcétera.

De otra parte, los efectos que podrían conseguirse con tal consideración (en el caso de que se aceptasen) se consiguen con el procedimiento de tramitación y aprobación del proyecto de carreteras; es decir, que el efecto al final es el mismo.

En cuanto a la evaluación del impacto ambiental, el artículo 8 recoge los objetivos del plan, no su procedimiento de tramitación y aprobación, estando regulados por la legislación específica medioambiental los casos en que procede la evaluación ambiental estratégica.

Y en cuanto a los plazos para la elaboración del plan, están recogidos en el apartado 1 del artículo 10, donde dice que será el Consejo de Gobierno el que los establecerá.

Las enmiendas 4.079, 80 y 4.115, que se refieren a la coordinación con las distintas administraciones, ya está garantizada con la creación de la junta regional de carreteras y seguridad vial propuesta en la enmienda 4.036, presentada por este grupo. Además, la coordinación con el Estado está contemplada con la consulta que ha de establecerse a la Administración central.

Las enmiendas 4.081, 82, 83, 84, 85 y 86 se refieren a la financiación. En este sentido, manifestarle que, a nuestro entender, la redacción que presenta actualmente el texto es más amplia y abierta a las leyes actuales y futuras en esta materia.

Y en cuanto a las aportaciones de particulares, no vemos ninguna razón para que éstos no procedan a sus expensas a determinadas actuaciones e instalaciones, supeditadas, claro está, a las condiciones y vigilancia de la dirección general competente en materia de carreteras.

La 4.087 propone una adición al artículo 21 para que las carreteras sean contempladas por los planes generales municipales como sistemas generales de comunicaciones, pero esto, señorías, lo creemos innecesario, pues ya está contemplado así por la legislación urbanística.

La 4.090 pretende que las modificaciones del planeamiento urbanístico, como consecuencia de la disconformidad con las corporaciones municipales afectadas, sean autorizadas por el Consejo de Gobierno previo informe de la comisión territorial. Y este grupo entiende que la comisión de coordinación territorial debe informar, en su caso, la modificación del planeamiento que surja como consecuencia del nuevo trazado de la carretera.

Las enmiendas 4.091, 92, 93, 94 y 95 se refieren a ordenación urbanística e información pública, y creemos que la redacción actual es más acertada, además de respetuosa con la legislación urbanística vigente, que ya recoge lo que se propone mediante enmiendas. En el referido a la información pública, creemos que se con-

funde ésta con un expediente de información pública, se pide algunas consideraciones sobre información pública, pero hay que decir que a lo que se está refiriendo en la ley es a un expediente de información pública, es ya en sí un expediente esa información.

La 4.096 y 4.116 pretenden reducir los casos en que se aplique la urgente ocupación en los casos de aprobación de proyectos. Esto supondría, a nuestro entender, ralentizar en muchos casos la ejecución de los mismos. Además, hay que decir que está contemplado en la Ley estatal de Carreteras, así como también lo contemplan algunas comunidades autónomas y también otras leyes como son la Ley de Costas, entre otras.

Las enmiendas 4.097 y 98 tratan sobre la ejecución de las obras. A este respecto hay que decir que el artículo 223 del texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia excluye la licencia municipal de las obras promovidas por órganos de la Administración regional, como son las carreteras. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de dos meses para informar los proyectos y actuaciones en relación con el planeamiento vigente; es decir, que el objeto de esas enmiendas se cumple.

La 4.099, 4.100 y 4.101 se refieren al uso y defensa de las carreteras, pero creemos que la redacción actual garantiza tanto los derechos de la Administración como los derechos de los afectados, no había que hacer ninguna precisión más.

La enmienda 4.102 trata -y ha hecho hincapié la señora Rosique- de mejorar la definición de vía urbana. Concretamente nosotros en esta enmienda propondríamos una transacción y en el caso de que se acepte retiraríamos la 4.041, creo que era, que hemos presentado el grupo Popular. La transacción vendría a decir que se crearía un apartado b) que diría “que exista continuidad de la red viaria pública” en el artículo 42.3. Es decir que, siendo así, si se acepta esa transacción, que también afectaría a la enmienda presentada por el grupo de Izquierda Unida, la 3.993, podría con esta transacción dar respuesta a esas dos enmiendas.

Las enmiendas 4.103, 104, 105, 106, 107, 108, 109 y 110 se refieren a procedimientos de protección de la legalidad y régimen sancionador, pero estas enmiendas no podemos aprobarlas bien porque su redacción entra en contradicción con párrafos anteriores o alteran el procedimiento administrativo, o incluso algunas van en contra del procedimiento regulado en la Ley de Régimen Jurídico y en el reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora.

El resto de enmiendas que quedan se refieren a la exposición de motivos, que deberían aprobarse como consecuencia de que se hubiesen aprobado otras enmiendas que he mencionado. Por tanto, como la propuesta es de rechazo, no procedería su aprobación.

Finalizada la contestación al grupo Socialista, seguidamente voy a contestar a las enmiendas del grupo

Mixto. Comenzaré también por adelantar aquellas que el grupo Popular va a aceptar, y me refiero concretamente a las enmiendas 3.966, 3.967 y 3.968, que vienen a corregir de manera efectiva errores que aparecen en el texto, y ello contribuye a enriquecer el mismo y a clarificarlo, cuestión que le agradecemos sinceramente.

El resto de las enmiendas tengo que decirle que, agradeciendo el esfuerzo y la intención manifiesta de mejora de la ley que no me cabe duda ha tenido en su redacción, no podemos aprobarle y, al igual que con el grupo Socialista, voy a intentar explicarle por qué:

La 3.969, enmienda que pretende la gratuidad para los residentes de la Región de Murcia del uso de las autopistas, he de decirle que esta cuestión no se trata en esta ley, no está dentro del objeto de la ley, por tanto no podemos aprobarla.

Las 3.970 y 71 están referidas a las vías desdobladas. Creo que la intención de estas dos enmiendas es buena, pues viene a recoger la definición de vías desdobladas que, efectivamente, falta en el texto, cuestión esta que nuestro grupo también ha evidenciado y por ello se recoge en la enmienda 4.032 que ha presentado nuestro grupo y que creemos que recoge con mayor amplitud la definición de vías desdobladas que la que ha presentado. Si no fuese así, le hubiese ofrecido una transacción, pero es que creemos que en esa que hemos presentado hay más definiciones y concretamente queda mejor definido lo que es vía desdoblada.

La 3.972 es una enmienda que pretende introducir en el catálogo de carreteras la longitud de las mismas, cuestión esta que se recoge ya en el inventario de carreteras existente, documento que es público y que se actualiza cada vez que se ejecuta o mejora el trazado de una carretera.

La 3.973 pretende regular la accesibilidad a los aseos públicos en horario nocturno en las instalaciones de servicio, pero, al igual que le decía con la primera enmienda que he mencionado, no es objeto de la ley, no es competencia de la ley entrar en esas determinaciones.

Las 3.974, 75 y 76 se refieren al plan de carreteras de la Región de Murcia, concretamente a su financiación, la inclusión de los IMD, y a ello hay que decir que entre los objetivos del plan ya se recoge el asegurar las inversiones del plan en las diferentes leyes de presupuestos, concretamente el artículo 8.e) de la ley, y en cuanto al dato de IMD no nos parece que tenga mucho sentido introducirlo en el párrafo que se propone.

Las 3.977, 78, 79, 80, 81, 82 y 83, que se refieren al plan de seguridad vial y a la coordinación, con ellas entendemos que pretenden acortar los plazos de revisión del mismo y que afecten de una manera vinculante a las carreteras de titularidad municipal, y a la creación de un consejo de seguridad vial. Pues bien, he de decirle, señor Pujante, que el plazo de dos años lo consideramos adecuado para mantener las condiciones de seguridad vial, y que no puede afectar de manera vinculante a la red mu-

nicipal, pues es un plan de actuación sobre las carreteras de la red regional; y respecto al consejo de seguridad vial y a la coordinación, creemos que las enmiendas que ha defendido mi compañero, el señor Campos, recogen de manera más amplia las actuaciones que sus enmiendas pretenden, pues con su aprobación se crea la junta regional de carreteras y seguridad vial como órgano consultivo y de planificación, que se coordinará con la Administración del Estado, y en el que están representados todos los municipios de la región. Podríamos entender, por tanto, que recoge de una manera clara lo propuesto por usted en las mociones 3.982 y 83.

Las enmiendas 3.984, 85 y 86 tratan sobre financiación y pretenden, a nuestro entender, limitar las posibilidades de financiación de los proyectos e incluso evitar la colaboración de particulares. Yo entiendo que su grupo crea que todo hay que hacerlo a base de impuestos, es su forma de considerar la actividad pública, yo la respeto pero no la comparto. Entienda que desde el Partido Popular considere otras posibilidades que, sin ser gravosas para los ciudadanos y debidamente reguladas, contribuyan a mejorar los servicios que se presten. Por ello, consideramos que el peaje en sombra, como usted le llama ("régimen de gestión indirecta" como se define legalmente) es un tipo de financiación que está recogido en la Ley de Concesión de Obra Pública y que no vamos a renunciar a ello.

Y en el artículo 19 que usted pretende suprimir, nosotros creemos que ese artículo lo que intenta conseguir es un beneficio para los ciudadanos de esta región facilitando la participación de particulares.

Las enmiendas 3.987, 88 y 89, referidas a estudios y proyectos de carreteras, he de decirle que en este caso se confunde lo que es la definición de un estudio de planeamiento con el plan de carreteras regional, y estos son dos conceptos totalmente distintos que con sus enmiendas se pretenden vincular. Y también con la adición que se propone al artículo 20.2, esa adición está claramente reglamentado en lo que es la definición en ese mismo artículo de lo que es un estudio informativo.

Las enmiendas 3.990 y 3.991, relativas a la información pública, créame si le digo sinceramente que entendemos que no aportan nada nuevo a la redacción actual. Es más, yo le diría que tal y como está contemplada esta redacción es más amplia que lo que su grupo pretende, y por tanto no le vemos lo positivo de esa aprobación.

La enmienda 3.992, con ella, señor Pujante, parece que lo que pretende es que el Gobierno regional pueda endosarle a los ayuntamientos, por la vía del ordeno y mando, la carretera que quiera, y yo creo que por lo menos debemos dejarles algo de autonomía municipal. Desde que "podrá" a "deberá" parece no solamente que tiene la obligación de hacerla, sino también el ayuntamiento de aceptarla. Dejemos que haya por lo menos una opinión del ayuntamiento en cuanto a qué condiciones

para la aceptación de esa carretera.

La enmienda 3.993 ya he hecho referencia anteriormente con respecto a aquella otra que presentaba el grupo Socialista, que viene a completar la definición de vía urbana. Como ya le decía, es la 4.102, del PSOE, y la 4.041, nuestra. Es decir que si se aceptara esa transacción nosotros retiraríamos la nuestra y se quedaría aprobada esa transacción.

La 3.994 usted justifica esta enmienda con el argumento de que no tiene ningún sentido favorecer a los infractores. Señor Pujante, no sea inquisidor, estamos en un Estado de derecho y usted debería saber que no pueden tener efectos retroactivos las normas desfavorables a los ciudadanos. Es decir, que eso ya existe y no se le puede aplicar. Si hay una norma siempre se acogen por derecho a la más favorable. Está puesto ahí, es una obviedad pero es así, no se le puede aplicar algo con carácter retroactivo, y encima que sea desfavorable. Se aplica cuando son favorables a los ciudadanos.

Con esto he finalizado la contestación a las enmiendas tanto del grupo Socialista como del grupo de Izquierda Unida, y, señorías, creo haber contestado a todas las enmiendas presentadas y quisiera agradecer a los dos grupos el esfuerzo realizado con la presentación de las mismas, que creo tenían la intención o tienen la intención de mejorar el documento.

Todos los grupos el día de la presentación coincidíamos en que es una ley necesaria, pues el proyecto de ley que debatimos contempla importantes modificaciones que se han incorporado y de las que carecía el texto anterior del año 90. Además, el crecimiento en la intensidad media del tráfico, el desarrollo de la red viaria regional y la importancia de las inversiones de la última década han generado una nueva serie de circunstancias que hacen necesario desarrollar una normativa que recoja los nuevos aspectos, mejorando así el desarrollo y mantenimiento de nuestra red regional de carreteras.

Nada más y muchas gracias por su atención. Muchas gracias, señora presidenta.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Quiñonero.

Señor Quiñonero, permítame antes de continuar. ¿Le importaría decirnos cuáles son las enmiendas que aprobará de manera directa del grupo parlamentario Socialista?

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Sí, son la 4.074, 78, 88, 89, 121, 122 y 4.123.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Quiñonero.

Bien, continuamos. Se abre el turno de debate para

posicionamiento de las enmiendas que ha presentado el grupo parlamentario Popular.

Por el grupo parlamentario Socialista, la señora Rosique tiene la palabra.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, en primer lugar algunas apreciaciones en cuanto al rechazo del grupo parlamentario Popular a las enmiendas presentadas o a la mayor parte de las enmiendas presentadas por el grupo parlamentario Socialista.

Decir que vemos como positivo la aceptación de las enmiendas que nos han indicado. Apreciar que estas enmiendas aprobadas son más bien enmiendas técnicas que mejoran la redacción. En el tema de la información pública se da un paso y creemos que se aporta una cuestión de fondo importante. Pero vemos que en el resto de enmiendas que no son aprobadas, que son las enmiendas de fondo, o sea que nosotros entendemos que son las que realmente contribuyen a reorientar lo que es el proyecto de ley presentado por el Gobierno regional, pues ahí vemos que por lo menos en la Comisión dejamos la puerta abierta a ver qué sucede de aquí al Pleno. Esa voluntad de consenso no se ve claramente manifiesta a partir de las enmiendas que han sido rechazadas. Pero no solamente es que el consenso no es con los grupos parlamentarios, es que no lo es tampoco, a pesar de lo que ha dicho el señor Quiñonero, con otros organismos o colegios profesionales.

Le voy a poner un ejemplo. El Colegio profesional de Ingenieros de la Región de Murcia y el CES han hecho, uno, una alegación y, otro, una observación respecto a la necesidad de fijar un plazo para la aprobación del plan de carreteras de la Región de Murcia, en la línea de lo que hemos planteado desde el grupo parlamentario Socialista. Pues ni se aceptó en la alegación hecha por el Colegio de Ingenieros ni la observación hecha por el CES ni la enmienda del grupo parlamentario Socialista. Lo pongo como ejemplo un poco para ponerlo en contraste con el discurso de que esta ley viene consensuada con los colegios profesionales y demás, y le recuerdo que las observaciones del CES fueron 10 y de ellas 7 fueron rechazadas y sólo 3 aceptadas. Luego no es mucho nivel de consenso.

A la vista de las enmiendas aceptadas, tampoco se ve que más allá del discurso del consenso haya una voluntad real de consenso. Sí me gustaría pensar que de aquí al Pleno es posible avanzar en esta línea y es posible avanzar en que esta ley, tan importante para la Región de Murcia, pudiera salir con el consenso de los grupos parlamentarios.

Se rechazan otras enmiendas, las que tienen que ver con el tema de legislar, o que el ámbito de aplicación incluya también a las carreteras de ámbito local, de titularidad local, y la justificación es: se invade la autonomía

municipal si hacemos eso. No se invade la autonomía municipal porque el Estatuto de Autonomía es muy claro en el artículo 10, lo dice clarísimamente, y lo apuntan también el Consejo Jurídico y el CES, que también en sus observaciones dice que no se entiende cómo se deja fuera de lo que es esta regulación en materia de carreteras las carreteras de titularidad municipal. No voy a incidir en los argumentos que yo di en el tema.

Pero es que además se establece una contradicción entre lo que ustedes plantean para justificar esta no inclusión y luego enmiendas que presentan. Le voy a leer una de estas enmiendas. Hay una enmienda donde se dice: “y en todo caso la conservación, mantenimiento y mejora de las zonas peatonales colindantes con las carreteras corresponderá a los ayuntamientos respectivos”. Es decir, invadimos autonomía, según ustedes, porque planteamos que se desarrollen las competencias autonómicas que nos da el Estatuto de Autonomía, pero a la hora de poner cargas a los ayuntamientos, como nos interesa, no invadimos autonomía. Pues si invadimos autonomía de una manera, invadimos autonomía con esta enmienda. Por lo tanto, nos parece que la razón no es ésta. O sea, la razón no es que se invade autonomía porque no se invaden, o sea, estamos cumpliendo lo que establece el Estatuto de Autonomía; tiene que haber otra razón que no ha sido explicada, y nos parece que es una cuestión muy importante y de fondo que nos aleja de lo que es el resto de legislaciones autonómicas. Las legislaciones autonómicas le di la relación de comunidades autónomas que tienen en sus leyes de carreteras regionales desarrollado el ámbito de lo que son las carreteras de titularidad municipal.

Las zonas de dominio público. Dice usted: como las zonas de dominio público están perfectamente establecidas, no hace falta decir que las áreas de servicio y las instalaciones de servicio son bienes de dominio público. Pues sí, señor, hace falta decirlo, porque si no se dice, la ley no lo recoge como tales. Lo que sí dice la ley perfectamente es que las carreteras y las zonas de afección son de dominio público, pero cuando llegan a las estaciones de servicio y áreas de servicio se olvidan de que son bienes de dominio público. ¿Por qué son bienes de dominio público? Porque están sobre áreas de dominio público, pero ya hemos definido qué son áreas de dominio, hay que definir qué son bienes de dominio, porque la consecuencia inmediata es que la ley debe establecer, ya que se remite a un reglamento que luego se desarrollará posteriormente para la adjudicación de todas estas instalaciones y áreas, la ley debe establecer que precisamente por ser bienes de dominio público tiene que hacerse por concurso y no por adjudicación a dedo. Si eso se deja abierto, en el reglamento se podrán adjudicar a dedo, y nosotros lo que queremos es que eso se contemple y se garantice en lo que es la ley.

Las garantías medioambientales. Miren, las garantías medioambientales me dice usted: no hace falta poner

el tema de que al plan de carreteras se le tiene que aplicar la evaluación estratégica porque realmente de lo único que estamos hablando es de los objetivos del plan. Bien, pues yo, en línea de lo que usted plantea, le pongo el ejemplo. Dice en el artículo 8, “Objetivos del plan”, punto d): “Minimizar el impacto sobre el medio físico, en especial sobre las áreas naturales protegidas, y minorar el negativo impacto del tráfico sobre los núcleos de población”, -de acuerdo-. “A tal efecto, los proyectos de autopistas, autovías y nuevas carreteras deberán cumplir la normativa sobre impacto ambiental”. Es decir, entramos al detalle en lo que son los proyectos de autopistas, autovías y nuevas carreteras, y nos olvidamos de que estamos hablando del plan de carreteras, al que no le ponemos ningún condicionante de garantía medioambiental. Y nosotros entendemos que igual que entramos al detalle en este tipo de proyectos, ¿cómo no vamos a fijar las garantías medioambientales en lo que es el marco más importante y más global de carreteras de la Región de Murcia! Tiene sentido que nosotros planteemos esa enmienda.

En el tema de las vías rápidas, mire, a nosotros nos valdría la definición que ustedes dan, de carreteras desdobladas, hablan de carreteras desdobladas y de carreteras de alta capacidad. Nos serviría eso. ¿Qué es lo que no nos vale de la enmienda que ustedes plantean? La equiparación con carreteras convencionales. ¿Cómo es posible que una vía desdoblada o una vía de alta capacidad la equiparen con carreteras convencionales? Ahí es donde no estamos de acuerdo, ¿por qué?, porque eso tiene unas consecuencias jurídicas importantes, lo dice el Consejo Jurídico, señor Quiñonero. Dice que “si se consideran...”, -ya no voy a hablar de vías rápidas, voy a hablar de la aceptación del término que ustedes le dan, vía desdoblada-, “si se consideran vías convencionales, carreteras convencionales, disminuiría sensiblemente la anchura de la zona de dominio público, que pasaría de 8 a 3; pero además la de servidumbre, que sería de 8 metros frente a los 25 que le correspondería si fueran equiparadas a autovías o autopistas, y además pasaría...

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Señora Rosique, vaya acabando, por favor.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

...-voy terminando- a 50 ó 30, frente a los 100 que les correspondería si en vez de ser consideradas carreteras convencionales fueran consideradas autovías o autopistas”. Es decir, el considerar las carreteras convencionales tiene unas consecuencias jurídicas en cuanto a la afección del dominio público, y eso es muy importante y ahí es donde nosotros no coincidimos con estas enmiendas.

Por fijar posición, señora presidenta, voy terminan-

do, de las enmiendas presentadas por el grupo parlamentario Popular. En la enmienda 4.032, nuestra discrepancia está en lo que acabo de decir: la equiparación que se hace de las vías desdobladas con lo que son carreteras convencionales.

En el tema de la enmienda 4.044, “se faculta al consejero competente en materia de carreteras a dictar las disposiciones técnicas para la aplicación de la presente ley”. No estamos de acuerdo con la discrecionalidad que se le da al consejero.

Y en el tema de la enmienda 4.041, la que hace referencia a lo que es la definición de vías urbanas. Saben ustedes que nosotros defendemos el mantenimiento del carácter estructurante de la red regional de carreteras, y aunque se amplía mucho más la definición de vía urbana, se sigue excluyendo en esta enmienda lo que es la necesidad de una vía alternativa que garantice el carácter estructurante de esta red.

El resto de enmiendas presentadas por el grupo parlamentario Popular las aceptamos. En cuanto a las transacciones, la transacción que hace referencia a la 4.102, precisamente al carácter estructurante, nos presentan una transacción que dice: “que exista continuidad en la red viaria pública”. Nosotros entendemos que hay que concretar regional o estatal, por el carácter estructurante de la red regional de carreteras. Si eso no se garantiza, nosotros entendemos que se rompe precisamente ese principio de red estructurante.

La enmienda que se hace “cada vez más creciente”, lógicamente la aceptamos.

En el tema de la 4.115 siguen manteniendo el choque competencial, yo lo decía en mi primera exposición en la defensa de la enmienda, porque desde aquí decimos que el Estado se tiene que coordinar con nosotros, y nosotros lo que tenemos que decir es que nos vamos a coordinar con el Estado. Es una cuestión de jerarquía competencial y, por lo tanto, entendemos que esta transacción no soluciona ese problema.

La que hace referencia a la 4.100 la aceptamos, porque realmente lo que cambia es una “y” por una “o”, y aceptamos también la que hace referencia a la 4.077.

Y respecto, y ya me pronuncio, sobre las enmiendas de Izquierda Unida, decir que las aprobamos todas, excepto la 3.993 y la 3.985.

Esperamos que esa voluntad de consenso sea una realidad de aquí al Pleno, y desde luego a la vista de lo que estamos viendo esta mañana el discurso del consenso se queda en palabras, pero no en hechos. De todas formas, dejamos la puerta abierta a que podamos avanzar en este sentido.

Gracias, señora presidenta.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señora Rosique.

SR. MONTANER SALAS (LETRADO):

Perdón, es que no me he enterado de las que rechazaba.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Dos, la 3.993 y la 3.985. El resto de enmiendas del grupo de Izquierda Unida las aprobamos, las votamos a favor.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Muy bien.

Tiene la palabra, por el grupo Mixto, el señor José Antonio Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias.

Las enmiendas que se han aceptado por parte del grupo Popular son exclusivamente enmiendas de carácter formal, son las tres primeras enmiendas. El resto no han sido aceptadas.

Yo creo que la argumentación que se ha dado de carácter formal por parte del grupo parlamentario Popular no responde a esa realidad formal, sino que son más bien razones de fondo. No estoy de acuerdo yo en que la enmienda 3.969 no sea competencia de esa ley. Garantizar la accesibilidad es uno de los motivos fundamentales de la ley, la seguridad vial es otro de los motivos de la ley, la ejecución de un plan de carreteras es otro de los motivos de la ley; por tanto, sí que tiene sentido el garantizar la accesibilidad por igual a todo el mundo por parte de la ley, otra cosa es que no se quiera entender así o que no se quiera aceptar como tal así.

Igual ocurre cuando se plantea la de garantizar la accesibilidad en las áreas de servicio por parte de la ley, también consideramos que es algo fundamental y que forma también parte de la propia seguridad vial y forma parte del objeto de la ley, a nuestro juicio.

Sí que se ha justificado como más ideológico el hecho de que no se acepte la propuesta de supresión del artículo 19, en la que se plantea la contribución de los particulares, así como la enmienda de supresión del artículo 18, la que hace referencia al peaje en sombra. Bien, entendemos que, efectivamente, no concuerda con el planteamiento del grupo parlamentario Popular y en consecuencia consideramos lógico que no se acepte, porque no entra dentro de esa lógica.

En cuanto al consejo regional de seguridad vial, bueno, hay una propuesta en este sentido del grupo parlamentario Popular con una denominación distinta, la denominación de junta. Yo considero que la denominación más adecuada sería la de consejo, entre otras razo-

nes porque es la denominación al uso en la Región de Murcia en todos aquellos organismos que tienen o que implican participación ciudadana. Yo no tengo ningún inconveniente en apoyar la del grupo Popular, pero yo considero que sería más adecuada la expresión “consejo regional de carreteras y seguridad vial”, con el fin de adecuarlo a la denominación existente en la propia Región de Murcia, en fin, hay un desarrollo más pormenorizado, y en este sentido todas las enmiendas del grupo parlamentario Popular que van en ese sentido nosotros las apoyaremos.

Por tanto, el rechazo es global, tampoco ha habido compromisos por parte del grupo parlamentario Popular en incluir en la ley garantías de efectividad del propio plan, sobre todo en materia económica, y por tanto la ley va a quedar exclusivamente al albur de la voluntad de acción política por parte del Consejo de Gobierno, no hay ningún compromiso que afecte al Consejo de Gobierno de una manera clara y evidente.

Otras enmiendas, como por ejemplo la de garantizar la seguridad vial en la supresión del vallado actual de las carreteras autonómicas no entendemos por qué no se acepta, así como la supresión de la pintura deslizante horizontal no entendemos sinceramente por qué motivo no se acepta, no encontramos ninguna razón para que eso sea sí, máxime cuando la propia consejería ha empezado ya tímidamente, muy tímidamente pero ha empezado ya a suprimir el vallado actual, que es tremendamente perjudicial para los motoristas, por un vallado que evidentemente evita que ese tipo de accidentes se produzca. Esperemos que de aquí al Pleno esa enmienda sea reconsiderada por parte del grupo parlamentario Popular.

Las enmiendas del Partido Popular, excepto la 4.032, la 4.041 y la 4.044, el resto no tenemos ningún inconveniente en apoyarlas. Nos gustaría, eso sí, el cambio de denominación de “junta” por “consejo”, si se estima oportuno.

Las enmiendas técnicas que se han planteando, hay una enmienda de consenso, que es la de sustitución en las carreteras de la denominación de Murcia por Región de Murcia, y por tanto también la aceptamos lógicamente.

En cuanto a las enmiendas del grupo parlamentario Socialista, las aceptamos todas, excepto la 4.082, 4.083, 4.084, 4.085 y 4.086, por una razón, porque planteamos precisamente la supresión del artículo 19; por tanto, en la medida en que planteamos la supresión del artículo 19 no tiene sentido que aceptemos esas enmiendas. Todas las demás las aceptamos.

Nada más.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Pujante.

Tiene la palabra el señor Campos.

SR. CAMPOS SÁNCHEZ:

Sí, muchas gracias, señoría.

Simplemente para manifestar que indudablemente queda un plazo importante de tiempo para lograr el consenso respecto de cuestiones que pudieran ser de cierta trascendencia y que pudieran determinar un apoyo de todos los grupos a esta ley, lo que nosotros también consideraríamos muy favorable.

Y ya, sin más, sólo agradecer el apoyo a las enmiendas que yo he defendido tanto al grupo Socialista como al grupo de Izquierda Unida-Los Verdes, a los que simplemente quiero manifestar que con la incorporación a la ley de los artículos 15 y 16, y la transmutación del 16 al 15 y del 15 al 16 del proyecto al texto definitivo de la ley conseguimos no sólo una ley moderna, sino además una ley de carreteras puntera, que incorpora como novedad la creación de un consejo regional de carreteras y seguridad vial que no ha creado por el momento ninguna ley autonómica de carreteras.

Y ya simplemente sólo decir que utilizar la denominación “consejo” o “junta” en ningún modo puede suponer un obstáculo a la aceptación de esta enmienda que, en definitiva, ha sido aceptada fundamentalmente por cuanto que son órganos colegiados y, en definitiva, es de lo que se trata, de utilizar o de aunar el mayor número de voluntades con la representación del Estado, de la Comunidad Autónoma, y la coordinación en definitiva de todos los municipios a través de esta junta, que no sólo será junta de seguridad vial, sino, como su nombre indica en el relativo precepto, junta de carreteras y seguridad vial, con lo cual no hemos querido trasladar al ámbito de la ley autonómica la misma denominación que utiliza el Consejo Superior de Seguridad Vial, que sólo opera en materia de seguridad vial a un nivel estatal, pero que por el momento no había logrado la coordinación en primer lugar con todas las comunidades autónomas, puesto que en ese consejo tienen representación sólo algunas comunidades autónomas y que van rotando por los períodos de tiempo establecidos en la ley, y además por el momento se ha visto -a pesar de que tiene constituida la Comisión Regional de Seguridad Vial- incapaz por vía de esa comisión regional, delegada de la Comisión Nacional, de articular una adecuada coordinación de las comunidades autónomas con los municipios.

Por ello, creo que esta junta de carreteras y seguridad vial no sólo se ocupa de la seguridad vial sino que se ocupa de las carreteras, integra al Estado en la Comunidad Autónoma o a la Comunidad Autónoma en el Estado, y posibilita la coordinación de la Comunidad Autónoma con el Estado a través de la representación del Estado en esta junta y al mismo tiempo a los municipios en la junta, que serán coordinados por la Comunidad Autónoma con mayor facilidad y sin merma de su independencia, que lo ha hecho por el momento la Junta Regional de Seguridad Vial delegada del Consejo Supe-

rior de Seguridad Vial, en la que sólo han tenido intervención dos municipios (Murcia y Cartagena). Creo que es un punto muy importante de esta ley, creo que podemos aprovecharlo al máximo para trabajar sobre la vía, sobre el vehículo, sobre el usuario y además sobre las carreteras, y los resultados con ese plan bianual serán próximamente perceptibles para todos los ciudadanos murcianos.

Nada más y muchas gracias, y perdón por el abuso de tiempo.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Campos.

Se procede a la votación... ¡Ay!, perdón, tiene la palabra el señor Quiñonero.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Vamos a ver una serie de apreciaciones para responder a algunas de las cuestiones que se han dicho, solamente matizar.

No he entendido muy bien, ya que yo he ofrecido, porque se ha hablado de la enmienda nuestra, la 4.041, yo había ofrecido una transacción, para retirar la 4.041, sobre la 4.102 y la 3.993, porque no terminaba de entender lo que decía la señora Rosique. Nosotros en esta redacción que proponemos decimos que exista continuidad de la red viaria pública, y se refiere a cualquier carretera (del Estado, regional, la que sea), es decir, que exista esa continuidad que pedía sin precisar cualquiera de ellas, si es estatal o tal, y si se acepta esa transacción nosotros retiramos la 4.041, es lo que yo he dicho en su momento.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Le aclaro por qué no aceptamos esta transacción.

Vamos a ver, nosotros entendemos que el carácter estructurante de la red regional se debe hacer garantizando lo que es la red autonómica de carreteras. Con la transacción que ustedes plantean, cabe la posibilidad de que una carretera o un tramo de esa red regional que no sea regional y que pueda pasar a municipal, que es por eso por lo que se elimina la obligatoriedad de que exista vía alternativa cuando un tramo se considere vía urbana, rompería el carácter estructurante. O sea, el abrir la puerta a que pueda ser sustituido un tramo de la red regional de carreteras autonómica por un tramo de competencia municipal, un tramo municipal, rompería el carácter estructurante. De ahí, que nosotros el dejar esa puerta abierta... por eso le decimos, si se concreta red pública, autonómica o estatal, porque son las de interés general, ésa es la matización a nuestro entender de fondo que es lo que nos hace... porque no cambia, o sea, lo que ustedes añaden no cambia porque se deja la puerta abierta a

que sin ser regional o estatal pueda formar parte de lo que es la vía urbana, y, claro, para eso la Ley del 90 establece la necesidad de que exista vía alternativa.

O sea, si un tramo de la red regional pasa a urbano, debe ser porque exista una vía alternativa. ¿Por qué? Porque hay que mantener el carácter estructurante de la red regional de carreteras, y con la transacción que ustedes plantean dejan la puerta abierta a que no sea así.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señora Rosique.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Entonces en este caso mantendríamos la enmienda 4.041, porque entendíamos que con esta redacción podíamos dar respuesta a lo que pedían con sus enmiendas, pero entendemos que con la enmienda que ha propuesto el Partido Popular también se garantiza eso con la definición más clara de lo que es vía urbana; por tanto, quedaría con la definición que nosotros proponíamos de vía urbana.

Y decirles a los dos grupos que, atendiendo a las consideraciones y las matizaciones que han hecho en esta segunda intervención sobre algunas de las enmiendas, son recogidas por este grupo con el compromiso de seguir estudiando en profundidad algunas de esas matizaciones que han hecho sobre las enmiendas que han presentado para ver la posibilidad de poder incorporar, bien directamente o mediante transacción, alguna más para intentar que el consenso no se quede solamente en la teoría y en el discurso, sino que se pueda aplicar en la práctica con el apoyo mayoritario, si es posible, a esta ley que, como decimos anteriormente, es de vital importancia para nuestra región.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Quiñonero.

Antes de continuar, quisiera preguntar al señor Pujante, del grupo de Izquierda Unida-Los Verdes, qué posicionamiento tiene sobre la enmienda 3.993.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Se mantiene la 3.993.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Bien. Pasamos a la votación de las enmiendas del grupo Socialista 4.074, 4.078, 4.088, 4.089, 4.121, 4.122 y 4.123. Votos a favor. En contra. Abstenciones.

Pasamos a la votación de las enmiendas 3.966, 3.967 y 3.968, del grupo Mixto. Votos a favor. En

contra. Abstenciones.

Votación de las enmiendas 4.077 y 4.100, del grupo Socialista, que han sido objeto de transacción. Votos a favor. En contra. Abstenciones.

Y ahora vamos a la votación de las enmiendas 4.102 y 4.115, objeto de transacción pero que no han sido aceptadas. Votación de la 4.102 y 4.115. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Continuamos con la votación de la enmienda 3.993, del grupo Mixto, que ha sido objeto de transacción y no ha sido aceptada. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Se rechaza por cinco a ocho.

Y ahora votación de las enmiendas, formuladas por el grupo Socialista, 4.082, 4.084, 4.086, 4.083 y 4.085. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, nueve. Abstenciones, ninguna.

Votación del resto de las enmiendas formuladas por el grupo Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Votación de la enmienda 3.985, del grupo Mixto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Votación del resto de las enmiendas formuladas por el grupo Mixto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Votación de las enmiendas formuladas por el grupo Popular al proyecto de ley: la 4.033, la 4.034, la 4.035 con la corrección técnica que ha propuesto el señor Campos Sánchez, la 4.036, la 4.037, la 4.038, 39 y 40, 4.042 y 4.043. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Bien.

Sigamos con la votación: 4.032, 4.041 y 4.044. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Votación de la enmienda técnica formulada a la exposición de motivos, punto tres. Votos a favor. Por unanimidad.

Votación de la enmienda técnica formulada al Proyecto de ley por el grupo Popular como consecuencia de la enmienda 4.044, de forma que la actual disposición final segunda pasa a ser la nueva disposición final tercera. Votos a favor. Bien.

Votación de la enmienda técnica 4.254, formulada por el grupo Popular, relativa al ámbito de denominación de carreteras de primero, segundo y tercer nivel, y otras cuestiones relativas al anexo del proyecto de ley. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Continuamos con la votación del articulado. Votación de aquellos artículos del proyecto de ley a los que no se han formulado enmiendas: 12, 13, 14, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 47, 49, 50 y 51, disposición final primera, nueva disposición tercera y título de la ley. Votos a favor. Muy bien.

Votación de aquellos artículos del proyecto de ley que sí han recibido enmiendas: artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 30, 33, 34, 42, 43, 46, 48, disposiciones adicionales primera, segunda y tercera, disposición transitoria y disposición

derogatoria, nueva disposición final segunda y exposición de motivos. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Muy bien.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Señora presidenta, el grupo parlamentario Socialista mantiene el voto particular para el debate plenario.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

El grupo parlamentario Mixto también mantiene el voto particular para el debate plenario.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Gracias.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial**: 24 € (IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones**: 27 € (IVA incluido)
- Números sueltos: 0,60 € (IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente N.º 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Angel Bruna, s/n, de Cartagena.

Edita: Servicio de Biblioteca, Archivo, Documentación y Publicaciones de la Asamblea Regional de Murcia
Imprime: Asamblea Regional de Murcia. Dep. Legal MU - 1778 - 2002 ISSN 1695-1891