



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2008

VII Legislatura

Número 19

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 9 DE ABRIL DE 2008

ORDEN DEL DÍA

(2.ª REUNIÓN)

IV. Dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

SUMARIO

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

IV. Dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Para la presentación del dictamen interviene la señora Cabrera Sánchez, presidenta de esta Comisión de Política Territorial, Agricultura, Medio Ambiente y Agua..... 693

En el turno de fijación de posiciones interviene:
La señora Rosique Rodríguez, del G.P. Socialista 693
El señor Pujante Diekmann, del G.P. Mixto..... 696
El señor Quiñonero Sánchez, del G.P. Popular 698

Para manifestar su posición sobre las transacciones ofrecidas,

interviene:
El señor Pujante Diekmann702
La señora Rosique Rodríguez702

Votación de las enmiendas.....703
Votación de los votos particulares.....704
Votación del dictamen.....704

En el turno de explicación de voto interviene:
El señor Pujante Diekmann704
La señora Rosique Rodríguez704
El señor Quiñonero Sánchez704

Interviene el señor Ballesta Germán, consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.....705
Se levanta la sesión a las 18 horas y 30 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, se reanuda la sesión.

Orden del día: [Debate y votación del dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua al Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.](#)

Para la presentación del dictamen de la Comisión, tiene la palabra la señora Cabrera.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, el Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se presentó en el Registro de la Asamblea Regional el día 21 de diciembre de 2007. Fue admitido a trámite por la Mesa de la Asamblea Regional en sesión celebrada el 4 de febrero de 2008. Ha sido publicado en el Boletín Oficial de la Asamblea Regional número 21, de 6 de febrero pasado, habiendo concluido el plazo de presentación de enmiendas el día 11 de marzo de 2008.

Se han presentado dos enmiendas a la totalidad, con solicitud de devolución al Consejo de Gobierno, siendo rechazadas en la sesión plenaria del pasado día 2 de abril de 2008.

Se han presentado y admitido a trámite 113 enmiendas parciales, correspondiendo 29 al grupo parlamentario Mixto, 71 al grupo parlamentario Socialista y 13 al grupo parlamentario Popular.

La Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua ha celebrado sesión el día 7 de abril para el debate de las enmiendas parciales. Se han aprobado 23 enmiendas: 13 del grupo parlamentario Popular, 9 del grupo parlamentario Socialista (2 de ellas mediante transacción), y 3 del grupo parlamentario Mixto. Asimismo se ha aprobado 1 enmienda “in voce” y 2 enmiendas técnicas formuladas por el grupo parlamentario Popular.

Los grupos parlamentarios Socialista y Mixto han formulado votos particulares en contra de la aprobación de las enmiendas 4.032, 4.041 y 4.044, del grupo parlamentario Popular.

Han quedado reservadas 88 enmiendas parciales para su debate y votación en pleno. La Junta de Portavoces en sesión celebrada el 1 de abril acordó que el debate y votación del dictamen y de las enmiendas reservadas tuviera lugar en la sesión plenaria de hoy, 9 de abril.

Y como presidenta de esta Comisión de Política Territorial, Agricultura, Medio Ambiente y Agua, quisiera agradecer el tono que se ha seguido en esta Comisión por todos los grupos parlamentarios, en especial por los portavoces de los tres grupos, y donde se ha visto mostrada la voluntad de alcanzar acuerdos.

Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señoría.

Turno de fijación de posiciones de los grupos, en relación con el contenido del dictamen y con las enmiendas y votos particulares reservados para su defensa ante el Pleno.

Tiene la palabra en primer lugar, en nombre del grupo parlamentario Socialista, la señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, terminamos esta tarde el debate de una ley importante para la Región de Murcia, como es la Ley de Carreteras.

Nos toca defender las enmiendas que cada grupo parlamentario ha presentado al proyecto de ley que vino de la mano del Gobierno regional y que hemos debatido en esta Cámara, y esta tarde tendremos que decidir sobre su aprobación.

Como saben sus señorías, ya lo expuse en la defensa de la enmienda a la totalidad con devolución de texto, que nuestro grupo parlamentario presentó en esta Cámara, el grupo parlamentario Socialista, además de esa enmienda a la totalidad, ha presentado 72 enmiendas parciales a esta ley.

Nosotros hicimos un análisis crítico, por un lado, y la prueba es que si hemos considerado necesario presentar 72 enmiendas a este proyecto de ley es porque entendíamos que el mismo tenía lagunas importantes, pero al mismo tiempo hemos hecho una oposición constructiva a ese proyecto, trabajando intensamente en la elaboración de enmiendas, intentando con nuestro debate avanzar en la aprobación de las mismas y, como objetivo fundamental, mejorar a través de las enmiendas presentadas por nuestro grupo parlamentario el proyecto presentado por el Gobierno regional.

El día que debatimos aquí las enmiendas a la totalidad y se presentó la ley en la Asamblea, el consejero de Obras Públicas manifestó su voluntad de intentar llegar a un consenso con los grupos parlamentarios en la aprobación de esta ley. Nosotros recibimos de muy buen grado ese ofrecimiento, y manifestamos que deseábamos sinceramente que más allá de las palabras fueran los hechos los que permitieran llegar a un acuerdo, que nosotros entendíamos que sólo sería posible a través de la aprobación de las enmiendas.

Es verdad que el otro día en la Comisión no tuvimos mucho éxito con la aprobación de enmiendas, ya que sólo se nos aprobaron nueve, dos de ellas con transacciones, pero es verdad también que el grupo parlamentario Popular dejó la puerta abierta para que en el debate parlamentario, en el debate plenario, pudiéramos avanzar en ese consenso y que un mayor número de enmiendas fueran aceptadas por parte del grupo mayori-

tario de esta Cámara, el grupo parlamentario Popular. Estamos a la espera. Tenemos ya conocimiento, por las conversaciones que hemos mantenido con el grupo parlamentario Popular, que ese avance es posible, y quiero avanzar ya, aunque después, a partir de las propuestas concretas que se hagan, manifestaré la posición de nuestro grupo parlamentario, nuestra buena predisposición a aceptar aquellas transacciones que se nos hagan a alguna de las enmiendas que hemos presentado.

Pero como lo que toca hoy es defender nuestras enmiendas, yo quiero en primer lugar defender el posicionamiento del grupo parlamentario Socialista ante esta ley, con independencia de que después del número de enmiendas que se apruebe y del contenido de las mismas tomemos la decisión nuestro grupo parlamentario en cuanto a la globalidad de la ley, pero no vamos a renunciar a decir lo que considerábamos deficiencias importantes en el proyecto que venía del Gobierno regional.

Saben sus señorías que hemos hecho mucho hincapié en que el ámbito de aplicación de esta ley se circunscribía exclusivamente a las carreteras de titularidad autonómica. Saben sus señorías, porque lo hemos expuesto aquí, que eso era renunciar a la parte de competencias en materia de carreteras que nos da el propio Estatuto de Autonomía, un Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia que en su artículo 10 dice que la Comunidad Autónoma tiene todas las competencias sobre las carreteras cuyo itinerario discorra íntegramente por el territorio de la Región de Murcia. Por lo tanto, el Estatuto de Autonomía le da competencias a la Comunidad Autónoma sobre las carreteras de ámbito municipal, con independencia de que las carreteras municipales sean de titularidad municipal, pero no había que confundir lo que es titularidad con ámbito competencial. Y de hecho nosotros basábamos el gran número de enmiendas que presentábamos al respecto, porque, lógicamente, al introducir esa enmienda teníamos que trastocar muchos artículos, incluso la exposición de motivos que la ley contemplaba, nos remitíamos primero a las alegaciones u observaciones que hacía el Consejo Económico y Social, las que hacía el Consejo Jurídico, y, digamos, el derecho comparado que ya tenemos en este país. Por ejemplo, señorías, la Comunidad Valenciana, cuando habla del ámbito de aplicación de su ley de carreteras, dice que la presente ley será aplicable a todas las vías de tránsito rodado que, formando parte del sistema viario, transcurran por el territorio de la Comunidad Valenciana y no sean de titularidad estatal. Es decir, la única excepción que se aplica para el ámbito de aplicación de la ley eran las carreteras estatales. Pero es que luego, además, en esa ley de la Comunidad Valenciana se habla de que el sistema viario de la Comunidad Valenciana estará integrado por la red de carreteras del Estado, por la red básica de la Comunidad Valenciana, por la red local de la Comunidad Valenciana y por la red de caminos de dominio público de la Comunidad Valenciana. Esto es

una.

Si nos vamos a La Rioja tenemos equis de lo mismo: “El objeto de la presente ley es la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de todas las carreteras con itinerarios comprendidos íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma”.

Andalucía, lo mismo: “Red de carreteras de Andalucía. La red de carreteras de Andalucía estará formada por la red autonómica, la red provincial y las redes comarcales y locales.

Aragón..., etcétera, etcétera, Cantabria, Castilla-La Mancha, Asturias..., todas las comunidades autónomas han entendido, señor consejero y señores del Partido Popular, que una ley regional de carreteras no podía dejar fuera de esa regulación lo que son las carreteras municipales.

Por lo tanto, yo creo que viene suficientemente avalada la enmienda que desde nuestro grupo parlamentario habíamos presentado a esta ley, las enmiendas, porque son varias, como he dicho anteriormente.

Hablábamos también en nuestras enmiendas y defendíamos además del ámbito competencial cuestiones que tienen que ver, por ejemplo, con la declaración de bienes de dominio público. Sabíamos lo que eran zonas de dominio público y sabíamos que son las carreteras y todas las zonas de afección, por el trazado de las carreteras, sin embargo cuando hablábamos de áreas de servicio o de instalaciones de servicio no le dábamos el carecer de bienes de dominio público, aun a pesar de que van a estar muchas de ellas sobre zonas de dominio público. Como no le dábamos el carácter de bien de dominio público, no se establece en la ley que cuando se adjudique un área de servicio o una instalación de servicio debe hacerse por concurso público, y nosotros, con nuestras enmiendas, hemos pretendido mejorar esto.

Hablábamos de una parte muy importante de la Ley de Carreteras, el Plan de Carreteras de la Región de Murcia, gran asignatura pendiente de esta Comunidad Autónoma, y digo gran asignatura pendiente porque debo recordar otra vez más aquí que la Ley de Carreteras del año 90 contemplaba la elaboración de un programa de carreteras de la Región de Murcia. Hemos llegado a 2008 y el programa de carreteras de la Región de Murcia, que tenía que ser el instrumento de planificación de las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma no existe. El grupo parlamentario Socialista ha venido pidiendo un programa o un plan de carreteras, año tras año, en todos los debates presupuestarios. Veíamos cómo salían carreteras y autovías por un lado y por otro sin una planificación global. Una reivindicación que venía dada desde colegios profesionales tan importantes como el Colegio de Ingenieros, y al que el Gobierno regional nunca le había hecho caso. Pues bien, en la ley aparecía, y aparece, el plan de carreteras, pero, claro, no se establece el compromiso ni se fija el plazo para la

aprobación de dicho plan. Si hemos tenido desde el año 90 el programa de carreteras sin aprobar, hasta el 2008, si no fijábamos y no fijamos en la ley, en el proyecto de ley, un plazo que obligue al Gobierno regional a la aprobación de dicho plan de carreteras, no estamos garantizando, y me remito al precedente que tenemos, la aprobación de dicho plan. Luego para nosotros era muy importante fijar por ley el plazo de aprobación de ese plan de carreteras.

Además, en relación con el plan, planteábamos varias cuestiones. Primero, había que plantear las garantías medioambientales en su aprobación. Fija en la ley, por ejemplo, que las autovías, autopistas u otros proyectos o modificaciones de proyectos tienen que llevar implícita una memoria ambiental y una declaración ambiental, sin embargo no hay la más mínima referencia medioambiental a lo que es el plan de carreteras. Es verdad que lo diga o no lo diga la ley de carreteras hay una ley estatal que va a obligar porque tiene rango superior, pero ya que entrábamos al detalle en determinadas actuaciones en materia de carreteras, como son las que he enumerado anteriormente, lógico era que también entráramos al detalle de que el plan de carreteras, que va a ser un instrumento global, vertebrador de la Región de Murcia, llevara también las garantías medioambientales recogidas. Pero, en todo caso, ya le digo que aunque no lo diga la Ley de Carreteras, al ser una ley estatal será de obligado cumplimiento a la hora de elaborar.

Hemos planteado también que ese plan de carreteras, avanzando en todas las enmiendas que hemos presentado respecto a facilitar la mejor información a los ciudadanos, hemos presentado enmiendas que van mucho más allá de lo que son los trámites formalmente establecidos, las exposiciones públicas obligatorias. Hemos presentado enmiendas donde pedimos que se expongan en la web de la Consejería, además de los trámites formales de exposición pública, para que todos los ciudadanos puedan acceder a cuestiones tan importantes como es la aprobación de un plan de carreteras o como es la memoria ambiental de ese plan de carreteras.

Planteábamos también el tema de la urgente ocupación, y es verdad que hay un referente estatal de que con la aprobación de los proyectos en materia de carreteras su declaración de utilidad pública lleva implícita la urgente ocupación, pero queríamos recoger el sentir del Consejo Jurídico, que advierte, yo lo decía el otro día, que es como una especie de subversión, lo dice así el Consejo Jurídico, de la filosofía y de la aplicación de la Ley de Expropiaciones Forzosas. Porque la justificación que se nos da desde el Gobierno regional y desde el grupo parlamentario Popular es que la urgente ocupación agiliza. La urgente ocupación... ¡hombre!, entrando por la calle de en medio todo se agiliza, eso es verdad, y la urgente ocupación es una manera de entrar por la calle de en medio, pero la urgente ocupación tomada con carácter general lo que hace también es eliminar dere-

chos de los ciudadanos a los que se les va a prescindir de lo que es el justo precio, y que, al ir implícito en la ley ligado a la aprobación de proyectos, los ciudadanos no van a tener posibilidad de recurrir si no están de acuerdo con el justiprecio que se les plantee. Por eso decíamos que no nos parecía oportuno el carácter general.

¿Y lo que nosotros proponemos con nuestras enmiendas ralentizaría los trámites? No, porque nosotros tampoco decimos que no se tenga que hacer la urgente ocupación, lo que decimos es que se justifique suficientemente. Justificarlo suficientemente significa que tiene que acordarlo el Consejo de Gobierno, y lo puede hacer, si el Gobierno regional tiene toda la potestad para plantear la urgente ocupación, pero tiene que justificarlo. Y si lo hace el Consejo de Gobierno y no se hace por ley, los ciudadanos tienen derecho a recurrir si no están de acuerdo con el justo precio que se les establezca. Y además no paraliza. ¿Por qué no paraliza?, porque aunque el ciudadano, no estando de acuerdo, recurriera la decisión del Gobierno regional, saben sus señorías que un recurso no paraliza lo que es la gestión y la actuación de la Administración pública. Es decir, la Administración pública seguiría adelante con su trámite de urgente ocupación, pero el ciudadano tendría sus derechos reconocidos de poder recurrir y defender su contradicción con lo que el Gobierno ha determinado en los tribunales.

Otra cuestión importante para nosotros era el mantenimiento del carácter estructurante de la red regional de carreteras, señor consejero y señores del Partido Popular. En la ley del 90 se establece que para ser considerado una vía urbana tiene que ser el tráfico mayoritariamente urbano, pero además se establecía otro punto: una vía que fuese en parte regional puede pasar a ser considerada vía urbana siempre y cuando exista una vía alternativa al respecto. El objetivo de la ley del 90 era no romper el carácter estructurante de la red regional, y que las carreteras de ámbito regional no perdieran su carácter de interés general, que es lo que contempla la ley. Eso se ha eliminado y nosotros entendemos, señor consejero y señores del Partido Popular, que es un paso atrás muy importante respecto a la ley del año 90.

Planteábamos también que en la ley no se recoja el tema de la vía rápida. Se nos ha dado una explicación por parte del grupo parlamentario Popular en lo que es la defensa o la presentación de enmiendas por parte de este grupo, y se nos presentó una enmienda donde en vez de vía rápida de lo que se habla es de vía desdoblada. Nosotros dijimos a ese respecto que nos parece... podríamos aceptar esa calificación, no de vía rápida sino de vía desdoblada, pero, eso sí, no estábamos de acuerdo en que una vía desdoblada se equiparara a una carretera convencional. Una vía desdoblada debe equipararse a una autovía o a una autopista, a nuestro entender. Y, claro, la variable que existe de que sea carretera convencional o que esté equiparada a una autopista una vía

rápida, es que las zonas de dominio público varían muchísimo, varían entre 8 ó 3 metros según sea una cosa u otra, entre 50 y 25, entre 8 y 25, y pueden variar entre 50 y 100 metros. Por eso la consideración de una vía desdoblada como vía convencional jurídicamente tiene sus consecuencias, y nosotros entendíamos que era mucho más racional recogerlo como una vía equiparada, que es lo que hace la ley estatal de carreteras con las vías rápidas, equipararlas a lo que son las autovías y autopistas.

Planteábamos también con nuestras enmiendas la necesidad de que el catálogo de carreteras de la Región de Murcia fuese una consecuencia de la aprobación del plan de carreteras, y planteábamos: mantengamos como anexo el catálogo de carreteras que tenemos desde la ley del año 90, con el compromiso de que inmediatamente que se apruebe el plan de carreteras venga definido perfectamente cuál es el catálogo de carreteras que vamos a tener en nuestra comunidad autónoma.

Y había otra enmienda también importante, que era la de considerar el plan de carreteras como plan de ordenación territorial. Considerábamos importante esta cuestión por el rango que se le otorga. Es decir, vamos a tener un plan de carreteras, que decimos que es un instrumento vertebrador de la Región de Murcia, que va a servir para la cohesión territorial de la Región de Murcia, y sin embargo no sabemos dónde ubicarlo. O sea, si nos tuviéramos que plantear qué es lo que hay que hacer con una ley de carreteras también, la relación que existe entre lo que es la política de carreteras, las cuestiones en materia de carreteras, con la ordenación territorial, ¿dónde tenemos el símil, dónde tenemos el referente en materia de ordenación territorial, señor consejero? No le hemos aplicado ningún referente, y nosotros creemos, y coincidimos con lo que dice el Consejo Jurídico, que el referente del plan de carreteras en la ordenación del territorio es la figura de plan de ordenación territorial. ¿Por qué?, porque el plan de carreteras, tal como ustedes lo definen en la ley, tiene las mismas características, las mismas, que un plan de ordenación territorial. ¿Y qué ganamos con eso? Ganamos un rango en la jerarquía de los instrumentos de planificación de la Región de Murcia. ¿Por qué?, porque un plan de ordenación territorial tiene jerarquía sobre otros instrumentos de planificación, incluso los urbanísticos, y por lo tanto si el plan de carreteras es un instrumento vertebrador de la Región de Murcia, démosle el rango que necesita en cuanto a su referencia en la ordenación del territorio, y así sabremos todos qué va a significar cuando se apruebe el plan de carreteras de la Región de Murcia y nos pongamos a planificar la ordenación territorial de la Región de Murcia, porque si no vamos a entrar en contradicciones, en interpretaciones, y no vamos a saber si lo que manda es la ordenación del territorio o si lo que manda es el plan de carreteras cuando nos pongamos a diseñar todas estas cuestiones.

Pues bien, señorías, ese es el trabajo que hemos hecho desde el grupo parlamentario Socialista, setenta y dos enmiendas intentando mejorar esta ley, que, sinceramente, tengo que decir que era muy mejorable, señorías, era muy mejorable.

Hemos planteado también enmiendas referentes a que se eliminara lo que era la discrecionalidad a la hora de aplicar todas aquellas cuestiones que tenían que ver con las infracciones, con el régimen sancionador de la ley. Se dejaba mucha discrecionalidad, no se concretaba, y desde el grupo parlamentario Socialista hemos presentado numerosas enmiendas en este sentido, para que los ciudadanos sepan por ley qué sanciones o qué régimen sancionador tendrían en caso de cometer infracciones en materia de carreteras.

Estamos a la espera de ver las nuevas asunciones, o el asumir más enmiendas de nuestro grupo parlamentario, para manifestar cuál va a ser el voto del grupo parlamentario Socialista al respecto de esta ley. Por las conversaciones que hemos tenido previas a esta sesión plenaria, entendemos que puede haber un avance importante en lo que es el acercamiento de posturas. Haré la valoración cuando me corresponda, posteriormente, después de escuchar al grupo parlamentario Popular. En todo caso, sí decir que hemos visto una voluntad de acercamiento por parte del grupo parlamentario Popular, de la que consideramos que no es ajena, lógicamente, la Consejería en una materia como esta, y más en un proyecto de ley que viene de su mano. Y decirles también que el grupo parlamentario Socialista ha puesto mucha voluntad también en mejorar esta ley, en avanzar en esa mejora, y en intentar llegar a acuerdos para que esta ley pudiera salir con el mayor número, o con un respaldo bastante amplio en esta Cámara.

A la espera de ver lo que nos dice el grupo parlamentario Popular, me reservo cuál va a ser el posicionamiento de nuestro grupo en cuanto a la aprobación de la ley.

Gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Rosique.

Turno del grupo Mixto, señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Buenas tardes, señor consejero. Buenas tardes, señorías.

En mi caso, y por lo que respecta a las enmiendas que se han tenido en cuenta en la Comisión, así como luego, posteriormente, en el tránsito entre la Comisión y el Pleno, veo difícil poder aprobar la Ley de Carreteras, salvo que haya un planteamiento de última hora en el Pleno, cosa que considero improbable, dado que en el tránsito entre la Comisión y el Pleno no se ha producido

el necesario avance.

En cualquier caso, consideramos positiva la aceptación de algunas de las enmiendas que Izquierda Unida ha planteado, y en este sentido consideramos que mejora sin duda alguna la ley. La ley siempre es preferible a no disponer de ella, aunque la orientación de la misma consideramos que debiera haber sido otra. ¿Y esto, por qué? Fundamentalmente porque no se garantiza, por ejemplo, la igualdad de uso de las infraestructuras a las que ha hecho referencia Izquierda Unida. No tiene sentido la inexistencia de un compromiso explícito en la ley, de tal suerte que se garantice que el ciudadano que vive, reside y trabaja en Cartagena, por ejemplo, no tenga que pagar el peaje por ir a la provincia de Almería o pagar el peaje por ir a la provincia de Alicante, bueno, ir o transitar hacia, no necesariamente llegar a ambas provincias, en el tránsito. No tiene ningún sentido, es una discriminación intolerable con respecto a otros ciudadanos de la propia Región de Murcia. En cualquier caso, la enmienda está planteada no exclusivamente por la situación de Cartagena sino también hipotéticamente por cualquier situación que pudiera reproducir la situación de Cartagena. En la medida en que eso no queda reflejado, pues consideramos que ya hace que la propia ley nazca de forma coja.

Por otra parte, también observamos en esta ley de carreteras un aspecto sin duda alguna importante, que falta, que es el referido a la propia financiación de la Ley de Carreteras, a la inexistencia de un compromiso explícito. Todo depende, en definitiva, de la voluntad del propio Consejo de Gobierno, y ese es otro de los *handicaps* que tiene esta ley.

En materia de seguridad vial, sin duda alguna se ha avanzado. Aquí hay una discrepancia con respecto al uso de un término, y también podríamos decir que, en cierto modo, conceptual, y ahora me referiré a ella, con respecto a la creación de la Junta de Carretera y Seguridad Vial, que propone el grupo parlamentario Popular, y la del Consejo de Seguridad Vial, que propone el grupo parlamentario de Izquierda Unida. La diferencia conceptual quizá está en que nosotros hacemos más hincapié en el papel de participación ciudadana que ha de tener dicho Consejo, con el fin de realizar las aportaciones necesarias para mejorar la seguridad vial. En el caso de la junta se insiste más en el papel exclusivo de los ayuntamientos, que consideramos que es fundamental pero que no debiera ser, repito, exclusivo, debiera de ampliarse a otros ámbitos que también pueden influir decisivamente en la seguridad vial.

En cualquier caso, la propuesta que hace el grupo parlamentario Popular nos parece, con respecto a lo que hay en la ley, positiva. Hubiésemos deseado que hubiera sido el consejo regional de seguridad vial. Ya he criticado esta mañana precisamente lo farragoso que puede resultar el caer en una terminología heterogénea, cuando debiera haber una homogeneidad en cuanto al uso de la

terminología en la Región de Murcia, y estamos hablando de juntas, de mesas, de consejos... y entiendo que debiera de haber alguna homogeneidad en este sentido. En cualquier caso, nos parece positiva. Mantenemos la enmienda y votaremos, porque entendemos que no es contradictoria con la que plantea el grupo parlamentario Popular, a favor de la enmienda del grupo parlamentario Popular, si la nuestra es, imagino, rechazada, como lo fue en Comisión.

También aceptamos la propuesta de enmienda transaccional que nos propone el grupo parlamentario Popular con respecto a la enmienda que presenta Izquierda Unida, la 3.987 y la 3.981. Concretamente, la 3.987 hace referencia al uso de una cartografía actualizada: se nos ofrece una transacción, planteando que ésta debe de incorporarse en otro apartado distinto del que planteaba Izquierda Unida. En cualquier caso, nos parece acertado, aceptable, y por tanto la transacción la aceptamos. También la otra, en la que se hace referencia a la mejora de la seguridad activa y pasiva de las infraestructuras viarias. Nosotros planteamos dos medidas concretas, una referida a la señalización horizontal deslizante, que ha sido por todo el mundo planteada como una señalización peligrosa, y también la que hace referencia a las vallas protectoras laterales, que en su diseño actual son claramente peligrosas, sobre todo para los motoristas. Bien, la propuesta que se nos hace es más genérica, más amplia y nos parece positiva. Sí que nos gustaría que tomase en consideración por lo menos el segundo punto de la enmienda que plantea Izquierda Unida, que entendemos que puede estar recogido también en la 3.981... perdón, en la transacción que se propone, en cualquier caso va a depender de la voluntad del Consejo de Gobierno. Es decir, me refiero concretamente a la subvención de cascos homologados legalmente para los motoristas. Estoy pensando fundamentalmente en los jóvenes de la Región de Murcia que utilizan en muchas ocasiones cascos que no están homologados, por lo menos entiendo que puede encontrarse en la propuesta transaccional: "la consejería competente en materia de carreteras planificará y ejecutará actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad activa y pasiva de las infraestructuras viarias". Por lo menos que se recoja esa idea como una propuesta que yo creo que puede mejorar la seguridad vial. Ese es quizá el aspecto en el que más sensible se ha sido por parte del grupo parlamentario Popular a las enmiendas que Izquierda Unida ha planteado.

No se recoge, sin embargo, una garantía más contundente para garantizar la movilidad sostenible en lo que respecta al transporte público y al carril-bici. Tal y como viene planteado en el texto original, al final dependerá obviamente y nuevamente de la voluntad del Consejo de Gobierno. No es una ley, en consecuencia, que ate de manera concreta y explícita al Consejo de Gobierno.

Tampoco se recoge establecer una prioridad, podríamos decir, absoluta en la planificación pública, frente a las determinaciones que particulares puedan establecer o llevar a cabo en las infraestructuras de carreteras, y eso no entra obviamente dentro de la lógica de nuestro planteamiento. El artículo 19, concretamente, en el que nosotros planteamos su supresión, no ha sido aceptado, y, obviamente, también es un elemento que consideramos que condiciona de forma negativa la propia ley, al poder superponer o primar los intereses particulares sobre los intereses generales en un determinado momento.

No pretendíamos, en cualquier caso, y quiero que así sea entendido, que cada una de las ideas centrales que Izquierda Unida ha planteado con respecto a la ley de carreteras debieran de haber sido aceptadas para que Izquierda Unida las hubiese apoyado, pero sí desde luego algunas de las fundamentales, por lo menos el compromiso en cuanto a la financiación consideramos que hubiese sido algo fundamental, alguna de las ideas fuertes que hemos planteado nos hubiesen hecho replantearnos el voto de Izquierda Unida hacia la ley de carreteras.

Por tanto, agradeciendo la aceptación de las enmiendas que se han aceptado por parte del grupo parlamentario Popular, las tres enmiendas de carácter meramente formal (son de carácter meramente técnico, no tiene mayor trascendencia) y las dos transaccionales, pues nosotros, inevitablemente -y como no entra en consonancia con el planteamiento de lo que sería para nosotros la ley de carreteras- anunciamos, salvo que hubiese un cambio de última hora, que yo considero en cualquier caso que es más bien inviable, pues votaremos que no.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Por el grupo Popular, tiene la palabra el señor Quiñonero.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, continuamos esta tarde con la tramitación de la ley de carreteras, ley que el pasado miércoles todos los grupos coincidimos en señalar la necesidad de su elaboración, pues el escenario de la red viaria regional ha cambiado mucho desde el año 90, en que se promulgó la que actualmente está en vigor.

Durante estos dieciocho años nuestras carreteras se han desarrollado de una manera importante. Tenemos más de 3.000 kilómetros de carreteras de segundo y tercer nivel. Las inversiones que durante estos años se han hecho en la conservación han supuesto más de un

2% sobre el valor de las mismas. Somos la primera comunidad en kilómetros de autovía por habitante, y la intensidad media del tráfico se ha incrementado de una forma importante.

Todas estas cuestiones las manifestaba el señor consejero el día de la presentación de esta ley, justificando la necesidad de promulgar una nueva norma que recoja los nuevos aspectos expresados.

Las características principales de esta norma que debatimos son, a nuestro modo de ver, las siguientes: determina una clasificación técnica de las carreteras; define claramente instalaciones, áreas y zonas de servicio; exige la realización de un plan de carreteras; contempla la realización de planes de seguridad vial; regula legalmente la posibilidad de colaboración y financiación por parte de particulares en las carreteras; define los tipos de estudio de carreteras; incluye la declaración de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación de los terrenos, tras la aprobación de los proyectos, con el objetivo de agilizar todos los procesos; define las zonas de servidumbre de las carreteras; regula la exigencia de fianzas y también regula de forma adecuada las condiciones de cesión de tramos de carreteras.

Teniendo en cuenta estas características y considerando que estas son las que determinan el sentido que el Gobierno regional quiere que esta norma mantenga, el grupo Popular ha mantenido la mano tendida para intentar consensuar el texto en el grado posible con los grupos de la oposición. Así, señorías, durante el debate en comisión fueron aceptadas siete enmiendas del grupo Socialista y tres del grupo de Izquierda Unida, ofreciendo transacción a cuatro enmiendas del grupo Socialista y una de Izquierda Unida. Además manifesté a los portavoces la intención de este grupo de seguir estudiando las enmiendas que se han reservado para pleno, con la finalidad de lograr un mayor apoyo a la norma. Creíamos o creemos que el esfuerzo merece la pena.

En primer lugar voy a hacer referencia a la intervención del señor Pujante y a las enmiendas que ha reservado para pleno. Créame, señor Pujante, si le digo que hemos estudiado sus propuestas de manera exhaustiva, pero nos encontramos con un problema: la mayoría de las enmiendas que usted presenta tienen un componente ideológico profundo que caracteriza a su formación política, componente ideológico que nosotros no compartimos. Desde el Partido Popular nuestra manera de ver las cosas es distinta. Además de aceptar esas enmiendas a que usted ha hecho referencia, nos encontraríamos con una ley que no respondería al compromiso que adquirimos con los ciudadanos el pasado mayo, y nosotros debemos ser fieles al programa que los murciaños refrendaron en las urnas. Por tanto, señor Pujante, no voy a repetir ahora lo mismo que le dije en comisión, donde contesté a todas sus enmiendas, explicando el porqué de su rechazo. Por tanto, no hemos cambiado de opinión de manera global. Sí que quiero hacer referencia

a alguna de las cuestiones que ha dicho y que ha hecho ahora hincapié, concretamente en lo de la gratuidad de las autopistas: se estaba refiriendo a la autopista Cartagena-Vera. No es competencia de esta Comunidad Autónoma, es una autopista estatal, por tanto no es este el sitio, no es esta la ley donde tendría que reflejarse la gratuidad del uso de esta vía.

Ha sido, señor Pujante, muy difícil poder encuadrar alguna de sus propuestas en el texto presentado, pero con el ánimo de poder sumar voluntades le he hecho llegar unas propuestas de transacciones que usted ya ha comentado que aceptaba, por tanto las voy a comentar y le voy a explicar por qué se han aceptado:

En la 3.987, que hacía referencia, es una enmienda que se refería a la cartografía actualizada. Nosotros se la hemos incluido porque entendemos que lo que pretendía es que esa adecuación de proyectos fuera sobre la realidad física actual de ese momento, por tanto hemos considerado que podríamos introducirla no como tal, porque la refería a un punto del artículo que creíamos que no era el adecuado. Lo hemos encuadrado en uno que entendíamos que debía de ser, por tanto le agradezco el hecho de que haya aceptado esta transacción, que, desde luego, mejora la ley.

La otra hacía referencia, como he dicho, a la seguridad vial activa. Concretamente usted la enmienda la refería a las medidas de seguridad activas sobre motoristas. Yo, en el debate en comisión, le decía que no era objeto de ley entrar en esos detalles, y le sigo diciendo lo mismo, pero nosotros también entendíamos desde nuestro grupo que es una cosa importante, es decir, son actuaciones que ya se están haciendo por parte de la Consejería, por tanto creíamos que podíamos hacer un esfuerzo para intentar incluir alguna referencia. alguna referencia, en este caso, es una referencia un poco más genérica, porque cómo se lo explicaría yo. Por ejemplo, si estuviésemos hablando de una ley de sanidad, imagínese que pusiésemos un tratamiento en la ley con el medicamento que hay que poner, pues posiblemente al poco tiempo eso estaría desfasado. Si nosotros consideráramos que habría que cambiar las pinturas antideslizantes, pues, a lo mejor, no sé si pasado mañana la solución técnica es otra, y nosotros en la ley tendríamos reflejado que tendríamos que cambiar por pintura antideslizante. Por tanto, con la idea de que queríamos que estuviese eso es por lo que le hemos propuesto esa enmienda.

Por tanto, señor Pujante, no es mucho lo que hemos podido aceptarle, pero hemos intentado, como le he dicho anteriormente, sumar, y, una vez aceptadas estas transacciones, estamos sumando, y espero poder contar con su voto favorable, aunque lo ha manifestado, pero yo le conmino a que reflexione, y si somos capaces de apoyar esta ley yo creo que los ciudadanos nos lo agradecerán. Por tanto sería bonito que esta ley saliera de la Cámara aprobada por unanimidad. No han sido muchas,

pero fueron tres enmiendas en comisión y ahora dos transacciones, que, bueno, es una de las partes en las que usted había hecho hincapié la que le hemos tenido en cuenta.

Ahora, señorías, voy a hacer alusión a la intervención del grupo Socialista, de la señora Rosique. Hoy hemos evidenciado un discurso menos beligerante que durante el debate de la presentación de la ley, pero, sin embargo, la señora Rosique sigue manteniendo una serie de divergencias con respecto a algunos puntos, concretamente con respecto a la red viaria municipal, con el tema de la urgente ocupación, con el tema del dominio público de las áreas de servicio, también con el carácter estructurante de la red regional... Yo creo que en el debate en comisión le di respuesta a todas estas cuestiones, pero comoquiera que sigue insistiendo en el tema, y no quiero repetir lo mismo que ya le dije en relación con las vías municipales, usted esgrime, y lo ha dicho, y ahora lo repite, que la Comunidad hace dejación de sus competencias, porque el artículo 10 del Estatuto de Autonomía le da competencias sobre ello, sobre la regulación de las vías municipales, pero, señora Rosique, en ningún sitio del Estatuto dice que el Gobierno regional tenga la obligación de legislar, tiene la potestad legislativa y reglamentaria, y la ejercerá, debe ejercerla, como entienda que debe hacerlo. Usted misma ha dicho que hay varias comunidades que han contemplado en su regulación, en su normativa, las vías municipales, la red viaria municipal, pero hay otras que no. Es decir, unas la han contemplado y otras no. Yo creo que cada una ha tenido en cuenta el momento y la adecuación de poderla introducir dentro de su normativa, y por tanto yo consideraría que debería permitir que, bueno, que el Gobierno regional, en este caso, que vea o valore si es el momento adecuado para poder legislar sobre la materia, porque a lo mejor es preferible, primero, hacer un inventario de esas carreteras y caminos municipales, que a lo mejor no existe. Por lo tanto, yo creo que el hecho de que no se haya tenido en cuenta es bastante razonable.

Además, si aceptáramos las enmiendas que usted propone, posiblemente estaríamos hurtando, por así decirlo, la posibilidad de alegación de los ayuntamientos. Es decir, la ley fue sometida a evaluación por la Federación de Municipios, y si ahora se introdujera una regulación que afecta a todos los municipios, pues posiblemente no le sentaría muy bien que no pudieran hacer objeciones u observaciones a esta ley.

Y, a propósito, en el sentido de que estamos hablando de la red viaria, señora Rosique, usted en comisión me hacía una sugerencia, una advertencia que decía que en una de nuestras mociones nosotros habíamos hecho una afectación a la red viaria municipal. Por tanto, yo quisiera presentar una enmienda técnica, siendo consecuentes con lo que acabo de decir, esta enmienda técnica consistiría en suprimir del artículo 42.4 el último párrafo, que dice que “en todo caso, la conservación, manteni-

miento y mejora de las zonas peatonales, colindantes con las carreteras, corresponderá a los ayuntamientos respectivos". Yo creo que con esta enmienda técnica somos consecuentes con el discurso que estamos manteniendo.

Pero también he de decirle, señora Rosique, que si su preocupación es que estas vías se queden sin regular, le diré que el planeamiento urbanístico regula la red viaria municipal en su totalidad. La Consejería de Obras Públicas supervisa ese planeamiento, y, asimismo, la Dirección General de Carreteras, según establece el actual artículo 17.1, debe emitir informe vinculante anterior a la aprobación inicial, con lo cual los ayuntamientos, manteniendo su autonomía municipal, son tutelados por la Consejería de Obras Públicas en este sentido.

Otro punto en el que usted se muestra en total desacuerdo es el de la urgente ocupación. Se refiere a este tema como indefensión de los ciudadanos, incluso que ha sido una subversión, o que dice el Consejo Jurídico, que no lo dice así, pero... una subversión de lo que dice la ley estatal. Pues bien, yo voy a leer lo que dice la ley estatal. El artículo 8, que trata de efectos de la aprobación de los proyectos de carreteras, dice, en el punto 1: "la aprobación de los proyectos de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres". Y el punto 2 dice: "la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

Señorías, eso mismo es lo que dice en su artículo 23 el proyecto de ley que ahora debatimos. Exactamente lo mismo. Pero es que, además, el mismo supuesto lo contempla la Ley de Costas, la Ley de Puertos, así como otras leyes autonómicas, como la del País Vasco, Castilla-La Mancha o Madrid. Incluso la del País Vasco le da ese carácter de urgente ocupación al Plan de Carreteras, o sea, que ya lo que figura en el Plan de Carreteras, ese carácter se lo da al plan. Por tanto, no es algo que nos hayamos sacado de la manga, sino que ya se encuentra recogido en otras normativas, y que su introducción se hace en beneficio del interés general.

Otro punto al que ha hecho referencia es el de las áreas de servicio, al dominio público de las áreas de servicio, pero creo que podremos llegar a un punto de encuentro, que lo comentaremos posteriormente.

Y ahora, porque tampoco voy a hacer referencia a todas las obras que ya se hicieron en comisión, voy a detallar aquellas enmiendas, presentadas por el grupo Socialista, que vamos a apoyar, pues entendemos que no desvirtúan el contenido del texto remitido por el Gobierno de la región, y que, a nuestro entender, clarifican y

enriquecen el mismo. En este sentido, les anuncio que el grupo Popular votará a favor de las enmiendas siguientes: 4062, 4065, 4083, 4085, 4086, 4099, 4101, 4107 y 4108, que están relacionadas con la clasificación de carreteras, instalaciones de servicios, financiación, zona de dominio público y también con el régimen sancionador.

Luego, hay otro grupo de enmiendas sobre las cuales se ofrece la posibilidad de aprobar las transacciones que menciono. A saber, la 4066, que dice que las áreas de servicio y las instalaciones de servicio tienen la consideración de bienes de dominio público. Aceptaríamos, pero con el siguiente texto: "las áreas de servicio destinadas a albergar instalaciones de servicios tienen la consideración de bienes de dominio público. Y ello en aras de diferenciar las definidas en la ley como zonas de servicio, que son zonas existentes y autorizadas por la Consejería que son de titularidad privada. Por tanto, con esta transacción que le proponemos creemos que se mantiene lo que pretenden con ella, y con la definición que hay en la ley no englobamos lo que serían esas zonas de servicio que tienen una titularidad privada y que existen.

La 4.067 dice que la adjudicación de las concesiones de áreas de servicio y de instalaciones de servicio se realizan por concurso público en la forma y con los requisitos de la legislación. El texto lo modificaríamos para tener en cuenta lo anteriormente dicho, es decir, hacer referencia a las áreas de servicio que contengan instalaciones de servicio, para hacer esa diferenciación con las zonas. Por tanto, aquello que esgrimía, que ha dicho en su intervención, del dominio público en las áreas de servicio, y la garantía de salir a concurso de esas áreas de servicio, la adjudicación de esas áreas, queda garantizada, entendemos, de una manera efectiva con la transacción que le estamos proponiendo.

La 4.073, que propone la elaboración del plan de carreteras, "se iniciará dos meses después de la fecha de entrada en vigor de la ley". Nuestra propuesta transaccional sería que la elaboración del plan de carreteras será acordada por el Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, en el plazo máximo de seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la ley. Consideramos que es un plazo medianamente adecuado para no andarnos con precipitaciones. Dos meses nos parecen un poco escasos. Por tanto estamos de acuerdo con usted en que debería de tener un plazo, para que no pase como con el programa de carreteras, al que aludía, y consideramos y le proponemos que en vez de dos meses que fuesen esos seis meses.

La 4.075, sobre la que proponemos transacción se refiere a la aprobación del plan, que ustedes dicen que se producirá en un plazo no superior a un año, a contar desde la fecha de inicio de su elaboración. Nosotros lo que proponemos es que sea como máximo de un año

desde su elevación al Consejo de Gobierno. En el trámite de la ley, cuando se hizo la elaboración, una vez que se fijan los primeros pasos se eleva al Consejo de Gobierno, que autoriza, por tanto que sea desde ese momento, que no empiece a contar desde el tiempo, para que tampoco haya una precipitación. Creemos que esta transacción no desvirtúa el sentido que ustedes proponían con su enmienda.

La 4.109, relativa al procedimiento sancionador, se aceptaría la redacción tal y como está, pero nuestra transacción es que en vez de ser una adicción al artículo 48, esta sería una sustitución en el punto 4 del artículo 43.

Y ahora, señora Rosique, me referiré al conjunto de enmiendas que pretende regular la red viaria de titularidad municipal, a la que hacía referencia, porque quiero hacerle una pequeña propuesta. Sería, para hacer una referencia a las vías de titularidad municipal, hacer una transacción que podríamos escenificarla en la enmienda 4.054, que crea un nuevo punto en el artículo 1, el punto 2, y nosotros le propondríamos que tuviera el siguiente texto: “La red viaria municipal será proyectada, planificada, construida, conservada y explotada por los ayuntamientos, que la integrarán en su planeamiento de acuerdo con los preceptos legales de aplicación, creando su propio catálogo de carreteras municipales”. Con ello hacemos una referencia a esta red viaria y propiciamos la creación de un catálogo de carreteras municipales que en estos momentos no existe. Porque, aun intentando hacer el esfuerzo de haberle aceptado alguna de sus enmiendas, o todas, o parte de ellas, estábamos afectando a una parte de la ley. La ley no estaba contemplada en su articulado para afectar a las carreteras municipales. Por tanto, aunque hubiese voluntad de aceptarlas estaríamos en una ley que sería difícil de entender. Esa es nuestra propuesta.

Y luego, ha hecho referencia también al carácter estructurante de la red regional. Nosotros, en comisión, le ofrecimos una transacción sobre la enmienda 4.102, en donde queríamos dar solución a lo que usted decía. Es decir, que nosotros entendemos que haya una vía de comunicación, pero nosotros queremos darle una redacción un poco más amplia, que haya una vía alternativa, pero no que sea regional. Podría ponerle un ejemplo, el caso de la ciudad de Lorca. La calle, la vía de titularidad de la Comunidad Autónoma cruza todo el centro de Lorca, es una arteria de Lorca. Hay una circunvalación, y esa circunvalación ahora mismo es del Estado. Con la redacción que ustedes proponían, no podríamos cederle esa vía urbana al ayuntamiento. Al ayuntamiento le interesa tener esa vía para poder actuar sobre ella, porque es el centro de Lorca. Yo le vuelvo a proponer esa transacción a la 4.102, entendiendo que recogemos su intención. Nosotros lo clarificamos, y yo creo que podríamos dar una solución adecuada.

Señorías, el consejero dijo en la presentación de la

ley que esta, y cito textualmente: “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”. Pues bien, yo dije al inicio de mi intervención que el grupo Popular quería hacer un esfuerzo para alcanzar el mayor grado de consenso posible con la oposición, para lograr que esta ley se apruebe por todos los grupos, y como verán, no mentí. Son nueve enmiendas que les vamos a aceptar al grupo socialista, seis transacciones que les ofrecemos, que, unidas a las siete que aprobamos en comisión y las enmiendas transaccionadas, suman un total de 26, que teniendo en cuenta que han presentado un total de 72, les estamos proponiendo que participen en la redacción de esta ley con un porcentaje del 35% de lo que ustedes han propuesto.

Usted me decía, señora Rosique, en comisión que esperaba que la propuesta de consenso que yo verbalizaba durante el debate en comisión se tradujera en hechos. Pues bien, los hechos están ahí demostrados. Ahora espero que usted y su grupo sean consecuentes con el esfuerzo que mi grupo ha realizado, pues este esfuerzo va encaminado a conseguir el respaldo de esta norma, ya que la anterior, la del año 90, fue aprobada por todos los grupos de la Asamblea y esta no debería de ser menos. Por ello, yo ahora les pido que hagan gala de la misma generosidad que mi grupo ha esgrimido.

Señor presidente, señorías, el proyecto de ley que llegó a esta Asamblea era un buen proyecto de ley, con las características novedosas con respecto al que sustituye.

Y yo expresé al inicio de mi intervención que el texto de la ley que esta tarde vamos a aprobar es mucho más completo y enriquecido, fruto de la aportación que hemos realizado los tres grupos parlamentarios. A este proyecto se le han incorporado cuestiones como la creación de una Junta Regional de Seguridad Vial y Carreteras, un órgano consultivo de planificación y de coordinación en lo relativo al impulso y la mejora de la seguridad de las carreteras, que proyectará su actuación sobre la vía, los usuarios y los vehículos, con especial atención a la educación y a la formación vial, y que se coordinará con la Administración del Estado y con los municipios de la región. Va a contar con un plan de carreteras al que se le han incluido unos plazos para su elaboración y aprobación. Se ha mejorado la definición de dominio público, y se garantiza el procedimiento de concurso público para la adjudicación de las áreas de servicio.

En definitiva, señorías, la ley que esta tarde vamos a aprobar garantiza el interés general de nuestra región, y además, también, el de los afectados por los trazados.

Por tanto, y ya finalizo, les solicito el apoyo a esta norma en beneficio de los ciudadanos de nuestra, esta

gran región.

Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Quiñonero.

Señorías, se han hecho ofertas de transacciones diversas. No he oído al grupo parlamentario Mixto pronunciarse sobre las transacciones ofrecidas a las enmiendas 3.981 y 3.987. Simplemente para que se manifieste si acepta o no las transacciones.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Sí, en el transcurso de mi intervención he hecho referencia a las mismas y las aceptamos.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Señora Rosique, a los mismos efectos.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Señor presidente, por la importancia del tema, quisiera solicitarle un turno corto de intervención.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Sí, sí, dispone del mismo, pero el contenido de esa intervención es relativo a fijar posición en relación con el debate, con las ofertas de transacción, como es natural, no reabrir el mismo.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Sí, gracias señor presidente.

Lleva usted razón en una cosa, las enmiendas que nosotros hemos presentado y que tenían que ver con los municipios tenían que ser vistas por los ayuntamientos, pero se ha olvidado usted de una cuestión, señor Quiñonero, es que nosotros presentamos primero una enmienda a la totalidad con devolución de texto, para que fuese el Gobierno regional quien nos volviera a traer un texto recogiendo lo que nosotros estábamos planteando.

Lo que hemos planteado vía enmiendas es porque no tuvimos la oportunidad de que nos fuese aprobada la enmienda a la totalidad, pero esos argumentos los dimos en la enmienda a la totalidad, y lo que pedíamos precisamente es que volviera atrás la ley y se incorporara a la ley esos planteamientos, y a partir de ahí serían informados de nuevo los ayuntamientos y todo el mundo hubiese opinado al respecto. No era nuestra intención solapar a los ayuntamientos, sino que los grupos parlamentarios

tenemos el cauce reglamentario que tenemos, no tenemos otro, pero propusimos una enmienda a la totalidad y eso se hubiese solventado si se hubiese aceptado la enmienda a la totalidad.

Bien, yo me voy a circunscribir rápidamente a las propuestas que nos ha hecho el grupo parlamentario Popular.

Nuestro grupo parlamentario hace una valoración positiva del esfuerzo que se ha hecho tanto por el grupo parlamentario Popular como por la Consejería. Entendemos que el aprobarnos 24 enmiendas, y además de bastante calado, porque su valor no es tanto el número como el fondo de las mismas, por parte del grupo parlamentario Popular, han sido enmiendas que establecen un plazo, a la aprobación de la ley, del plan de carreteras. No es el nuestro, pero da igual, nosotros no hacíamos una batalla en que fuese dos meses el inicio de la elaboración. Dos, como si son seis. Lo importante es que haya un compromiso por ley, y el Gobierno sabe que por ley tiene que elaborar el plan de carreteras. Esa es una garantía que ofrecemos a los ciudadanos. El plazo lo hemos conseguido y nosotros estamos muy satisfechos de ello.

Introducimos, si se aprueba, un apartado respecto a la red municipal de carreteras. No es la regulación que nosotros pedíamos, pero es un guiño importante que se hace en la ley y por lo menos hay una referencia a la red municipal, que con las interpretaciones incluso que se pueden dar a los textos, en cuanto a la aplicación de legislación o la legislación aplicable, puede ser más amplia, quizás, que el propósito de la enmienda. Por lo tanto no estamos al cien por cien satisfechos con esta enmienda, pero entendemos que es un paso adelante en la línea de las enmiendas que nosotros planteábamos, en cuanto a que se hiciera una regulación respecto a la red municipal.

Se garantiza mejor acceso a la información. Se nos han aprobado muchas enmiendas en las que mejoramos el acceso a la información de los ciudadanos. Sobre todo hay una que era referente al plan de carreteras, donde la exposición pública solamente se hacía en el avance; después del avance se sometía a exposición pública y podía haber modificaciones sustanciales al plan de carreteras, y no había compromiso de que hubiese una nueva exposición pública, y se nos ha aceptado que después, si las modificaciones son sustanciales, vuelva a haber otro mes de exposición pública. Entendemos que hacemos un buen servicio a los ciudadanos de esta manera.

Se van a considerar bienes de dominio público las áreas de servicio con la matización que ustedes ponen, que contenga o que alberguen instalaciones de servicio. Y se nos ha recogido también que esas áreas de servicio que alberguen instalaciones de servicio serán adjudicadas por concurso público. Por lo tanto entendemos que es un paso muy importante.

Se nos ha aceptado la transparencia en los convenios que la Comunidad Autónoma puede firmar con los particulares a la hora de participar en la construcción de carreteras. Nosotros presentábamos una enmienda -la ley regula en qué condiciones pueden participar los particulares-, y se decía “se firmará un convenio”. Y nosotros decíamos: pero ese convenio, antes de ser aprobado, tiene que ser expuesto a los ciudadanos durante el plazo de un mes...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Rosique, no se alargue, por favor.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Voy terminando, señor presidente.

Transparencia. Se nos ha aceptado.

Hemos mejorado sustancialmente el régimen sancionador, actualizando las sanciones, fijando la base para el cálculo del gravamen, equiparando, o sea, que no le salga rentable al infractor cometer la infracción porque le va a salir más barata que la propia sanción que pueda recibir. En definitiva, señorías, se nos han quedado algunas cosas en el camino. Recogemos también la enmienda que nos hace a última, en cuanto a la red estructurante. Nos gustaría que no se rompiera la estructura regional, pero entendemos que a veces no es posible llegar al cien por cien de lo que uno quiere, sino que tenemos que fijarnos en lo que es la globalidad, y entendemos que puede ser un paso, aunque no sea lo que nosotros planteamos.

Y, en todo caso, resumiendo, agradecer la voluntad de consenso que ha habido por parte del grupo parlamentario Popular, y desde luego habrán comprobado sus señorías, sobre todo las del grupo mayoritario en esta Cámara, que cuando hay receptividad por parte de quien nos gobierna y del grupo mayoritario este grupo parlamentario tiene capacidad de trabajo, es una oposición constructiva, que lo ha hecho a través de setenta y dos enmiendas, hemos mejorado considerablemente la ley y hemos sido capaces de llegar al acuerdo que necesitamos los ciudadanos de la Región de Murcia en materia de carreteras. Esta es nuestra actitud, y esperamos que la actitud del grupo parlamentario Popular siga siendo la que ha manifestado en la ley de carreteras. Y, en todo caso, señorías, decirle al consejero que ha tenido usted un excelente interlocutor en la ley de carreteras.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Rosique.

Señorías, de acuerdo con las posiciones manifestadas por los grupos, vamos a proceder a la votación de la siguiente manera.

En primer lugar, someteremos a votación las enmiendas del grupo parlamentario Socialista números 4.062, 65, 83, 85, 86, 99, 101, 107 y 108.

¿Señor Pujante?

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente.

Manifestar que la votación se produzca de otra forma, por lo siguiente, porque nosotros en comisión anunciamos ya nuestro voto contrario a las enmiendas del grupo parlamentario Socialista, 82, 83, 84, 85 y 86.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Pujante, dígamelas más despacio, por favor.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Si. 82, 83, 84, 85 y 86.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

SRA. GARCÍA RETEGUI:

Señor presidente, pedimos, por si no estuviera previsto, votación separada de las enmiendas 3.993 y 3.985, de Izquierda Unida.

La votación separada de los votos particulares reservados creo que estaba prevista.

Gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, vamos a ver si la Presidencia ha tomado buena nota. El primer grupo de enmiendas que había propuesto para someterlas a votación es correcto, puesto que la posición de los grupos parece ser que es la misma, y, repito, son las enmiendas del grupo parlamentario Socialista: 4.062..., y las que he leído antes. Esas creo que tienen el mismo grupo. Se someten a votación, señorías, ¿hay acuerdo en que se pueden votar todas estas a la vez? Las que he leído, que no son las que me ha dicho el señor Pujante, que van después. Bien, pues estas enmiendas, sobre las que ha anunciado el grupo Popular que se iban a manifestar a favor, son las que se someten a votación. Votos a favor. Gracias, señorías. Abstenciones. Votos en contra. Estas enmiendas quedan aprobadas por unanimidad.

A continuación se someten a votación las enmiendas, también del grupo parlamentario Socialista, que han sido objeto de transacción, que son la 4.066, 67, 73, 75, 102, 109 y 4.054, todas ellas transaccionadas, y también ha sido anunciada por el grupo Socialista la aceptación

de la transacción. Votos a favor. Gracias, señorías. Estas enmiendas, el texto transaccionado, quedan aprobadas por unanimidad.

Ahora se someten a votación las enmiendas del grupo parlamentario Mixto, que han sido objeto de transacción, y son las que he citado antes, la 3.981 y la 3.987. Votos a favor. Gracias, señorías. También han sido aprobadas por unanimidad.

A continuación se somete a votación la enmienda técnica por la que se suprime el párrafo segundo del artículo 42.4 del dictamen. Votos a favor. Gracias, señorías. Es aprobada por unanimidad.

Votación de las enmiendas 3.993 y 3.985, del grupo parlamentario Mixto, que se votan separadamente, de acuerdo con la petición del grupo Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Estas enmiendas han sido rechazadas al haber obtenido un voto a favor, 39 en contra y ninguna abstención.

A continuación se someten a votación el resto de las enmiendas del grupo parlamentario Mixto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Han sido rechazadas con 15 votos a favor, 25 en contra y ninguna abstención.

Ahora, del resto de las enmiendas del grupo parlamentario Socialista, se someten a votación separada las que ha solicitado Izquierda Unida, la 82 y 84. Votos a favor de estas cinco enmiendas. Votos en contra. Abstenciones. Resultado de la votación: 14 votos a favor, 26 en contra, ninguna abstención. Quedan también rechazadas.

Finalmente, se someten a votación el resto de las enmiendas del grupo parlamentario Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Resultado de la votación, 15 votos a favor, 25 en contra, ninguna abstención. Estas enmiendas también han sido rechazadas.

Por último, votación conjunta de los votos particulares formulados por los grupos parlamentarios Mixto y Socialista, respectivamente, en contra de la aprobación de las enmiendas 4.032, 4.041 y 4.044, del grupo parlamentario Popular, y del grupo parlamentario Socialista, a la enmienda 4.254. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. El resultado de la votación ha sido de 15 votos a favor, 25 en contra, ninguna abstención. Por lo tanto se rechazan estos votos particulares.

Y, finalmente, se somete a votación única el dictamen en su conjunto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. El resultado de la votación ha sido de 39 votos a favor, uno en contra y ninguna abstención. Queda, por tanto, el Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia convertido en ley de la Comunidad Autónoma.

El señor Pujante pide la palabra. ¿Turno de explicación de voto? Pues lo tiene.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente.

Indicar que también se puede votar en contra de una ley, y sin embargo, aunque pueda parecer contradictorio, yo creo que no lo es, ser constructivo. El hecho de que hayamos aprobado, mi grupo parlamentario, las enmiendas transaccionadas, así como las enmiendas del grupo parlamentario Socialista aceptadas por el grupo parlamentario Popular, sin duda alguna han enriquecido la ley. Y he de reconocer que, pese a votar en contra de la misma, la ley sale mejor parada de esta Cámara de lo que entró inicialmente.

En cualquier caso, ya ha hecho referencia el señor Martín Quiñonero a las barreras infranqueables ideológicas, que evidentemente han sido las que nos han impedido votar favorablemente, como son la garantía de igualdad de uso de las infraestructuras para todos los ciudadanos de la Región de Murcia, infraestructuras de carreteras, el compromiso de financiación, así como el hecho de que aparezcan determinadas cuestiones relativas a la financiación privada, como el peaje en sombra o los convenios de particulares, que evidentemente no entran dentro de la lógica de mi formación política, y por eso nos hemos visto obligados a votar en contra, aun reconociendo, repito, que la ley sale bastante mejor parada de lo que entró inicialmente.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señor presidente.

Desde luego, no es la ley que le hubiese gustado al Partido Socialista, en su totalidad me refiero, que hubiese sido aprobada, pero es la ley que hemos sido capaces de consensuar. Estamos satisfechos de haber contribuido con nuestras enmiendas a mejorar considerablemente el texto de la misma, y vuelvo a reiterar la receptividad que por parte del Partido Popular ha existido para aceptar precisamente el gran número de enmiendas, esperando, y lo reitero, y no me cansaré de decirlo, que esa misma receptividad la encontremos en temas de interés general para los ciudadanos de nuestra comunidad autónoma.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Rosique.

Señor Quiñonero.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Gracias, señor presidente.

Por qué hemos votado que sí es obvio, pero yo

querría aprovechar el turno de explicación de voto para agradecer el apoyo que hemos obtenido, sobre todo del grupo parlamentario Socialista, y lamentar el que no hemos obtenido del grupo de Izquierda Unida, como le gusta que le llamen, y yo se lo llamo así, porque nos hubiera gustado contar con su apoyo a esta ley. Hemos hecho el esfuerzo, se ha quedado ahí.

Por tanto, solamente agradecer el trabajo de todos los que hemos participado en la tramitación de esta ley y esperar que eso se siga repitiendo. Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias señor, Quiñonero.

El señor consejero me pide la palabra.

SR. BALLESTA GERMÁN (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES):

Señor presidente, señoras y señores diputados.

Saben los que me conocen que suelo decir que el único exceso que le es permitido al ser humano es el exceso de gratitud, y yo hoy quería manifestar ese exceso de gratitud a todos ustedes, a todos los grupos parlamentarios, a todos absolutamente, y si me lo permiten por escalones, lamentar también que no haya podido sumarse el grupo de Izquierda Unida, pero agradecerle también el esfuerzo que ha realizado y el que haya considerado que la ley está mejor en este momento.

Al grupo parlamentario Socialista, especialmente a su portavoz, la señora Rosique, un escalón superior al de Izquierda Unida, y agradecerle el trabajo bien hecho y el

esfuerzo realizado.

Y si me lo permiten, en un escalón superior, al grupo parlamentario Popular y a su portavoz, el señor Quiñonero, por la búsqueda del bien común por encima del interés particular.

Decía aquel gran jurista y liberal español, don Gumersindo de Azcárate, que las leyes deben ser libremente discutidas y ciegamente respetadas. Creo que en este momento hemos hecho lo primero, libremente discutidas, y a partir de ahora deben ser ciegamente respetadas.

Si me lo permite, señor presidente, solamente una última reflexión. Es la primera ley que traigo a esta Asamblea, es la primera vez que vivo este proceso, y si les vale de algo les transmitiré cuál es mi sensación y mi percepción en este momento: esa exquisita separación entre el poder ejecutivo y el legislativo, que he podido comprobar durante esta semana. Y ya que hago referencia a ese concepto, me permitirán que cierre esta breve intervención con unas palabras del barón de Montesquieu, cuando, por razones obvias que a nadie se le escapan, decía, ha dejado escrito, que “la virtud política, amor a la patria y a las leyes, preferencia del bien público al bien propio, sólo se da en la democracia, donde todo ciudadano tiene parte en la gobernación”.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Se levanta la sesión.

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-138-1987 ISSN 1131 - 770X