



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 576

6 de agosto de 2015

Pág. 232

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley de Carreteras.
(621/000147)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 153
Núm. exp. 121/000153)

PROPUESTAS DE VETO

El Senador Jordi Guillot Miravet (GPEPC) y el Senador Joan Saura Laporta (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una propuesta de veto al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Senado, 30 de julio de 2015.—**Jordi Guillot Miravet y Joan Saura Laporta.**

PROPUESTA DE VETO NÚM. 1 **De don Jordi Guillot Miravet (GPEPC)** **y de don Joan Saura Laporta (GPEPC)**

El Senador Jordi Guillot Miravet (GPEPC) y el Senador Joan Saura Laporta (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

El presente Proyecto de Ley de Carreteras viene a sustituir la hasta ahora vigente Ley de Carreteras, Ley 25/1988, de 29 de julio, que fue promulgada después de que en los años anteriores se hubiera producido la transferencia a las Comunidades Autónomas de una parte importante de las carreteras del Estado.

Han transcurrido más de veinticinco años desde el inicio de aquel traspaso de carreteras y desde la promulgación de la Ley, y es cierto que en este tiempo se han producido cambios sustanciales en las redes de carreteras tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas y Administraciones Locales. Asimismo, también han cambiado las consideraciones sociales hacia aspectos tales como la seguridad vial o la integración de las infraestructuras en el medio ambiente. En este sentido, se considera adecuado realizar una actualización de una realidad que ha cambiado sustancialmente en los últimos tiempos.

En lo que se refiere al texto del Proyecto de Ley, si bien se reconocen los aspectos positivos que éste introduce, como por ejemplo la introducción de la obligatoriedad de realizar análisis coste-beneficio antes de abordar nuevas infraestructuras de carreteras, o poner coto a la especulación urbanística para abaratar los costes de las expropiaciones y frenar el fiasco que han supuesto algunas construcciones como las autopistas radiales, específicamente en Madrid; o la introducción de aquellos preceptos que abordan un tema tan importante como es la seguridad vial; se ha perdido una oportunidad en el conjunto

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 576

6 de agosto de 2015

Pág. 233

de la ley para integrar una cuestión que en la actualidad es de absoluta necesidad, la movilidad sostenible respecto al medio ambiente.

Esta ley no incorpora el concepto integral de movilidad sostenible ni el respeto al medio ambiente del modo que las circunstancias actuales y la época que vivimos requieren. En pleno siglo XXI hay que abordar esto de una manera mucho más precisa de lo que la ley hace. Es necesario ser mucho más exhaustivo y analizar de forma precisa la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que induzcan al incremento del tráfico motorizado y a la dispersión urbanística.

Por otra parte, el Proyecto de Ley contempla como principio general que el Ministerio de Fomento promueva la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras y sus elementos funcionales, reflejando una pretensión ideológica hacia un modelo de gestión de las infraestructuras cuya eficacia es más que cuestionable.

El texto que llega al Senado regula con una vaguedad excesiva las cuestiones relacionadas con la coordinación con otras redes de infraestructuras, obviando la imprescindible conexión de los diferentes modos de transporte y la intermodalidad entre ellos, especialmente los de mayor sostenibilidad. En este contexto, no se entiende que en el Plan Estratégico de las Carreteras del Estado no se incluya la creación de un plan nacional de intermodalidad y accesibilidad al transporte público que garantice la promoción específica de los modos no motorizados.

Este es un Proyecto de Ley que con su redactado ofrece la posibilidad al Ministerio de Fomento de no estar obligado a solicitar la participación de las Administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio en las reuniones que celebren los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afecten a carreteras del Estado. Este hecho no garantiza los intereses de las Entidades Locales en la ordenación del territorio y ordenación urbanística, lo cual resulta absolutamente inconcebible.

Por otro lado, el Gobierno con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular ha impuesto la tramitación de 36 proyectos de ley en un periodo de 2 meses lo que hace imposible un trabajo parlamentario riguroso.

El abuso de los procedimientos de urgencia y el acortamiento de los plazos impiden una tramitación que permita garantizar una legislación de calidad.

Así mismo esta irresponsable vorágine legislativa no permite a los grupos parlamentarios de la oposición ejercer sus funciones legislativas en buenas condiciones.

Por otra parte, con estos ritmos se imposibilita, a la ciudadanía y a los sectores sociales que se verán afectados por las leyes, hacer el seguimiento oportuno de las leyes que aprueban las Cortes Generales con lo que se menoscaba la transparencia, posibilidad de seguimiento y participación ciudadana.

Por todos estos motivos presentamos esta propuesta de veto al Proyecto de Ley de Carreteras.

cve: BOCG_D_10_576_3920