



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 280

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 11 de mayo de 1988

Orden del día:

— Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de Carreteras (final). («B. O. C. G.» números 63-1, 63-4 y 63-5) (número de expediente 121/000064).

Se abre la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, buenos días. Vamos a reanudar la sesión interrumpida ayer al finalizar el artículo 19 del proyecto de ley de carreteras.

Como saben SS. SS., el artículo 20 no tiene enmiendas.

Pasamos a debatir las enmiendas al artículo 21.

Artículos 20
y 21

Para la defensa de la enmienda número 4, tiene la palabra el señor Azcárraga.

El señor **AZCARRAGA RODERO**: Señor Presidente, no me ha dado tiempo a revisar la documentación de esta

ley que se nos envió hace unos días, pero creo que está admitida esta enmienda por la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, es la única enmienda que se ha admitido; se ha incorporado al texto de la Ponencia, tiene razón S. S.

Para la defensa de la enmienda 156, del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, lo que intenta la enmienda al artículo 21.1 es simplemente la ampliación de la franja de dominio público, que se establece en este artículo en ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, a diez metros, por entender que es el mínimo imprescindible homologado internacionalmente para mejor funcionamiento de esas vías.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular tiene las enmiendas 216, 217 y 218. La enmienda 218 ha sido incorporada en el trámite de Ponencia y quedan vivas las enmiendas 216 y 217. Para su defensa, tiene la palabra el señor Álvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, la enmienda 217 también ha sido incorporada.

El señor **PRESIDENTE**: En el informe que obra en mi poder se dice que la enmienda número 217 ha sido rechazada.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Es que la expresión rechazar es un término sistemático utilizado por parte del Grupo Socialista, pero luego en el contenido se dice... (Un señor **DIPUTADO**: ¡Ya estamos!)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, eviten todo diálogo.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Si se leen los textos del informe de la Ponencia, el apartado 2 dice: «Es elemento funcional...» que es justamente el texto que proponía la enmienda del Grupo de Coalición Popular. Lamento mucho que las actitudes del Grupo Socialista introduzcan estas curiosas resultantes. Por tanto, es una enmienda incorporada a la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Álvarez-Cascos, en el informe que tengo en mi poder y que tiene S. S. dice: Al apartado 2 (no entro en el fondo de la cuestión) se ha presentado la enmienda 217 de Coalición Popular, que ha sido rechazada por la Ponencia.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Sí, señor Presidente, pero en la página 11 del informe de la Ponencia que estamos discutiendo se inicia el apartado 2 con la frase: «Es elemento funcional...» que es el texto de la en-

mienda que formuló Coalición Popular, y es de lo único que quiero dejar constancia.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pienso que lo que pueden decir a la Presidencia es que es un error del informe de la Ponencia en vez de entrar en discusiones que pueden hacerlas cuando se debata el fondo de la cuestión. En consecuencia, solamente queda en vigor la enmienda 216. Por tanto, la enmienda 217 ha sido aceptada e incorporada al texto de la Ponencia.

Tiene la palabra el señor Álvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: La enmienda 216, tal como marchan en este momento los trabajos de la Comisión, si atendemos exclusivamente al aspecto que hace referencia al término de carreteras desdobladas, evidentemente su incorporación ha quedado ya fuera de toda posibilidad, pero en la medida en que introduce, como otras que veremos sucesivamente, una modulación de la extensión de las franjas, en este caso de dominio público, a nuestro juicio sigue teniendo interés su inclusión, porque, admitiendo que en los casos de autovías y autopistas sea conveniente mantener los ocho metros de anchura para esta franja (me refiero a la de dominio público) y que para el resto de las carreteras sea de tres metros, a nosotros desde luego nos parece necesario que entre ambos límites de la franja de dominio público se introduzca una tercera clasificación que afecte a una franja de dominio público que llegue a los cinco metros y que corresponda a una situación intermedia entre autopistas y autovías, digamos, de nuevo trazado, y en el resto de las carreteras. En ese sentido mantenemos la enmienda en la medida en que si se considera oportuno establecer esa nueva categoría para la franja de dominio público de cinco metros, sería fácilmente incorporable al texto, y si no se considerase, es secundario ya que afecte a las carreteras desdobladas o no.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a las dos enmiendas presentadas o al menos que pasan por el trámite de Comisión, que son la 156 del CDS y 216 de Coalición Popular, he de indicar, respecto a la primera de ellas, que nosotros mantenemos los ocho metros en la zona de dominio público porque consideramos que es una medida adecuada y que al fin y al cabo se ha incrementado respecto a lo que decía la ley anterior, que la fijaba en tres metros. Por tanto, decir que tienen que ser diez, que tienen que ser doce o que tienen que ser siete me da la impresión de que internacionalmente está contemplado en unos sitios diez, en otros sitios ocho y en otros hay mayores distancias. No creo que la norma internacional sea unánime, que esté unificada, y por tanto creemos que la dimensión que se establece en el texto de la ley es adecuada y suficiente.

Respecto a la enmienda 216, ya ha dicho el señor Álvarez-Cascos que no se admite el término «desdobladas».

Por la misma razón que no se ha admitido en discusiones anteriores la clasificación de carreteras que establece el Grupo de Coalición Popular, vamos a tener que rechazar la enmienda 216.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas que permanecen vivas.

Votamos en primer lugar la enmienda 156, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Votamos la enmienda 216, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Votamos las enmiendas del señor Larrínaga a este artículo 21.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 16; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Presidente, las enmiendas del señor Larrínaga estaban incorporadas al texto de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 253 ha sido rechazada, según dice el informe. Para conocimiento de todas sus señorías, quiero decirles que no es posible interrumpir mientras se efectúa la votación. Espero no tener que volver a recordar esta norma.

Votamos el artículo 20, que no tiene enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo. Votamos el artículo 21 según el texto de la Ponencia, al que se han incorporado las enmiendas señaladas anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, dos; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo. Pasamos a debatir las enmiendas relativas al artículo 22.

Al texto de la Ponencia de este artículo 22 se han incorporado las enmiendas número 5 del señor Azcárraga, la número 82 de Minoría Catalana, la número 157 del CDS, la 220 de Coalición Popular y la enmienda 254 del señor Larrínaga. Queda viva la enmienda 158 del CDS. Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, la enmienda 158 al artículo 22 número 1, propone añadir al final del apartado: «Siempre y cuando éstas sean accesibles desde la explanación y no sea imposible su uso por causa de la topografía del terreno». La reducción de la zona de servidumbre, por supuesto, tal y como se contempla en nuestra enmienda, al ser algo excepcional, debe ser expresamente autorizada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Simplemente se trata de que se contemple esta circunstancia especial de la orografía española en la propia ley de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Al Grupo de Coalición Popular le quedan pendientes las enmiendas 219 y 221. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: La enmienda 219 pretende establecer una nueva categoría en las distancias que en este caso prevé el proyecto de ley para la zona de servidumbre. Aceptamos que en autopistas y autovías se mantenga esa distancia de 25 metros y que sea de ocho metros en el resto de las carreteras convencionales, pero creemos que en los casos —que son muchos y que se dan en la realidad— de aquellas llamadas autovías que proceden de desdoblamientos de actuales carreteras, el establecimiento o la aplicación de la distancia de 25 metros, como se aplicaría de mantenerse el tenor literal de este artículo, nos parece que es excesivo. Nosotros consideramos necesario modular también en este artículo ese supuesto de aquellas autovías, que lo son en virtud de desdoblamientos de carreteras existentes, sin modificación básica de trazado y por tanto que no son de nueva construcción o de nuevo trazado, para que se establezca una categoría en virtud de la cual la zona de servidumbre se defina por una franja de 15 metros en este tipo de autovías desdobladas o carreteras desdobladas, como las denominamos nosotros.

La enmienda 221 pretende adicionar una serie de puntualizaciones que a nuestro juicio completan y clarifican el artículo 22 en su número 3, y consisten en definir con precisión lo que son los casos o supuestos de utilización de la zona de servidumbre por parte del Ministerio de Obras Públicas. Esta definición que propone el Grupo de Coalición Popular no es una definición original, puesto que es la petición o la reiteración de un buen precepto, del artículo 34.2, de la Ley vigente de Carreteras, en la que —y sobre la base de la experiencia yo creo que ha funcionado bien este precepto— ya se regulan esos supuestos de autorización de la zona de servidumbre por parte del órgano administrativo del que dependa la carretera. Su inclusión nos parece especialmente importante porque creemos que asegura y garantiza al propietario de las zonas colindantes que por una parte habrá rigor en la utilización de la zona de servidumbre, pero, por otra, se le dan las garantías suficientes de que se van a evitar usos caprichosos o incluso abusos y desviaciones de poder en casos excepcionales por parte de responsables administrativos que se excedan en sus funciones.

Creemos que precisar este precepto contribuye a asegurar y facilitar al órgano administrativo la disposición de la zona de servidumbre y también a garantizar al propietario que ese mandato o esa facultad de la que dispone el órgano administrativo en ningún caso se va a utilizar con fines caprichosos o incluso en claros excesos de las facultades que los legisladores en su momento pretendieron conceder al órgano administrativo.

En concreto se propone que se establezcan las finalidades siguientes: Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras; depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligro para el tráfico; estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular por avería o cualquier otra razón; encauzar aguas que discurren por la carretera; aprovechar para uso exclusivo de las obras de la carretera recursos geológicos mediante las autorizaciones que correspondan; autorizar el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo, y otras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera, con lo cual se deja en el último apartado un amplio margen de maniobra para que la delimitación estricta que se contiene en los seis apartados anteriores en ningún caso sea, para supuestos singulares del mismo tenor, un freno o una limitación para la propia Administración

Creemos que es un precepto muy equilibrado, muy bien redactado e insistimos en la conveniencia de su inclusión en este proyecto de ley, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a la enmienda 158 del CDS he de indicar que nos parece innecesaria la inclusión de este apartado que se propone, por cuanto el propio número 2 del artículo 22 del proyecto de ley hace referencia a las posibles excepciones que se puedan articular en razón a diversos aspectos, como pueden ser orográficos o de cualquier otra índole. Por tanto estimamos que entraría la excepción dentro del número 2. Por ello creemos conveniente rechazar esta enmienda.

Respecto a la enmienda de Coalición Popular número 219 habría que rechazarla en razón de los mismos planteamientos y de las mismas causas que motivaron el rechazo de la clasificación de las carreteras que proponían en su texto. A nosotros nos parece muy coherente que Coalición Popular siga manteniendo como enmiendas cuyas aquellas que derivan de su propio texto, pero creo que también entenderán que debamos proceder a su rechazo porque no coinciden con el texto que hemos aprobado nosotros para los anteriores artículos.

Respecto a la enmienda 221 del mismo Grupo Popular tengo que decir que, efectivamente, es un tema que venía contemplado en el texto de la ley anterior, pero tras discutir ampliamente sobre la conveniencia o no de incluirlo en este proyecto de ley, hemos decidido que no se in-

corporase en el texto del proyecto, porque en el artículo 71 del vigente reglamento de carreteras viene contemplado de la misma manera. Por tanto, aquellos aspectos que en estos momentos consideramos que son reglamentistas —a nosotros se nos ha acusado en muchas ocasiones de hacer leyes reglamentistas y ésta queremos que no lo sea— los vamos a trasladar al reglamento. De ahí que mantengamos el texto del proyecto, que rechazamos la enmienda del Grupo Popular y que nos remitamos a lo que establece el artículo 71 del vigente reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas presentadas. Señorías, ruego silencio durante la votación.

En primer lugar, votamos la enmienda 158, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 219 y 221, de Coalición Popular. ¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento**.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos conjuntamente las enmiendas de la Agrupación Liberal y del señor Larrínaga a este artículo 22.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 18, abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos el artículo 22, según el informe de la Ponencia, donde ya se habían incorporado las enmiendas antes reseñadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19, en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 22 según el informe de la Ponencia.

Pasamos a continuación, señorías, a debatir el artículo 23. Artículo

En ponencia se han incorporado las enmiendas números 6 del señor Azcárraga; 83 de Minoría Catalana; 223 de Coalición Popular y número 255 del señor Larrínaga.

Queda por debatir, en primer lugar, la enmienda número 117 de la Democracia Cristiana. Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Se retira, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda 222 del Grupo Popular tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: En este

caso proponemos que en la zona de afección aparezca una nueva categoría, entre los 100 metros que prevé el proyecto de ley para autopistas y autovías y los 50 metros en el resto de las carreteras, una nueva categoría —digo— de 75 metros en los supuestos que ya mencioné en artículos anteriores, relativos a aquellos casos de denominadas autovías que proceden del desdoblamiento de carreteras actualmente existentes.

Yo quiero hacer una precisión al Grupo Socialista en atención a la última intervención de su portavoz. Yo no estoy sosteniendo —lo dije en mi primera intervención— el concepto de carretera desdoblada. Lo que estoy defendiendo es que en la categoría de las distancias se introduzca una intermedia de 75 metros para aquellos supuestos de autovías donde se reconozca que proceden del desdoblamiento de carreteras, lo cual introduce elementos diferenciales, derivados incluso del texto del propio proyecto de ley, para aquellas autovías de nueva planta y construcción. Por tanto, no debe invocarse, desde mi punto de vista, que se hable de carreteras desdobladas, porque yo he hecho ya alusión expresa a que ese concepto ha decaído en el proyecto de ley, sino que mantengo exclusivamente la defensa de una categoría intermedia, en este caso de distancia de la zona de afección, para definirla, relativa a estos supuestos reales que podrían —si se quisiera aceptar la tesis de una categoría intermedia— aceptarse perfectamente sin necesidad de retomar la discusión del artículo 2.º del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Alvarez-Cascos, la única enmienda que queda es la suya, es decir, la 222, sobre la que tengo que decir que nosotros estimamos que el texto del proyecto de ley que comprende la zona de afección en los 100 metros para autopistas y autovías y vías rápidas, y 50 metros para el resto de las carreteras, está lo suficientemente concretado para no admitir una tercera posibilidad, que es para aquellos casos de autovías que procedan de desdoblamientos o de duplicaciones de calzada. Nosotros pensamos que en este mismo tipo de autovías admitir una clasificación distinta sería una situación que podría ocasionar algunos problemas a la hora de establecerla. Vamos a mantener, como es lógico, el texto del proyecto de ley en los 100 metros para los tres grupos de carreteras que hemos mencionado: autopistas, autovías y vías rápidas, y los 50 metros para el resto de las carreteras convencionales.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de la única enmienda que queda pendiente que es la 222, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 17; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. La enmienda 117, de la Democracia Cristiana, ha sido

retirada, por lo que en consecuencia, vamos a votar el artículo 23 según el texto de la Ponencia, donde se habían incorporado las enmiendas antes reseñadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 23 según el informe de la Ponencia.

Pasamos a continuación al artículo 24. A este artículo se han incorporado en el trámite de Ponencia las enmiendas: número 42 del Grupo Socialista y 225 de Coalición Popular. Solamente queda por debatir la enmienda número 224 de Coalición Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos. Artículo 24

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Nuestra enmienda propone la supresión del último párrafo del número 1 de este artículo, es decir, la supresión del párrafo que dice: «... sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización».

Nosotros entendemos que se trata de una previsión superflua, porque la prohibición de publicidad establecida en el precepto no da derecho a ninguna indemnización. Se establece una disposición legal y la Constitución no indica responsabilidad patrimonial del Estado por la actuación legislativa. Por tanto, por ser superflua, nosotros proponemos la supresión de esta frase.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Efectivamente, señor Alvarez-Cascos, nosotros hemos estado pensando en la posibilidad de suprimir esta frase: sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización, pero al final hemos decidido mantenerla y no porque sea superflua, sino porque consideramos que en el texto no viene mal que figure para conocimiento al menos de todos aquellos que lean la ley que no puede haber en ningún momento algún tipo de responsabilidad de la Administración para estos casos a que hace referencia el texto del artículo 24.

Nosotros pensamos que la temporalidad anual, que suele ser la de los contratos publicitarios, y en relación con la disposición transitoria que hace referencia a que durante el plazo de un año habrá tiempo para que desaparezcan los carteles publicitarios de las carreteras, pensamos que esta temporalidad anual va a provocar muy pocos problemas respecto a qué tipo de responsabilidad existe. En cualquier caso y siempre que exista esa responsabilidad, que en ningún momento se pueda ir contra la Administración, porque sabemos que los ciudadanos, a pesar de que se dice que la ignorancia de la ley no exime su cumplimiento, lo que sí está claro es que este precepto lo entenderán mejor si se hace constar esta frase que si no se incluye, porque daría posibilidad a reclamaciones que irían en contra de los propios ciudadanos a la hora de plantearlas porque no serían aceptadas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, en consecuencia, a votar la enmienda 224, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos el artículo 24 según el texto de la Ponencia donde ya se han incorporado las dos enmiendas antes reseñadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado. (El señor **Martínez-Campillo pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: ¿Es posible un pequeño turno para explicación de voto sobre el artículo 24?

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto. Tiene S. S. la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Presidente. Simplemente para señalar en nombre de mi Grupo que el artículo 24 nos parece una innovación muy interesante e importante, si bien nuestra abstención está motivada por su número 2, en el que al señalar que sí se permiten los carteles informativos autorizados por el Departamento y no se le pone ningún tipo de restricción, está en absoluta contradicción con el número 1, ya que hay algunos carteles de publicidad del propio Departamento que pueden ser evidentemente tan peligrosos como los que se intenta evitar en el número 1. (El señor **Pérez Dobón pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Dobón para explicación de voto.

El señor **PEREZ DOBON**: Casi por las mismas razones que ha expuesto el portavoz del CDS, a nosotros nos parece que este número tenía que estar más precisado, en el sentido de determinar qué entidades pueden ser destinatarias de esos permisos. Si no podemos estar vulnerando por vía del número 2 el número 1. Simplemente lo digo para que se reconsidere por el Grupo mayoritario en un trámite ulterior.

Artículo 25 El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al artículo 25.

A este artículo hay varias enmiendas. En el trámite de Ponencia no se ha incorporado ninguna de ellas. En primer lugar vamos a dar la palabra al señor Pérez Dobón para la defensa de las enmiendas 118 y 119.

El señor **PEREZ DOBON**: Se retiran, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Dobón.

El Grupo Parlamentario Vasco tiene presentada la enmienda número 21. Para su defensa tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Con relación a la enmienda de sustitución que presentamos al número 2 del artículo 25 se basa en los mismos criterios que ya señalamos anteriormente en las enmiendas presentadas al Capítulo II, que naturalmente no vamos a reiterar, solamente queremos añadir que debe tenerse en cuenta que al tratarse de travesías la determinación de la línea límite de edificación es una cuestión esencialmente urbanística que normalmente debe ser contemplada en los mecanismos de esta índole.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana tiene la palabra el señor Recoder para defender la enmienda número 84.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Nuestra enmienda afecta a los cuatro números de este artículo. En cuanto al número 1, entendemos que es necesario añadir la exigencia de previa autorización para realizar las obras permitidas en dicho número. Sobre el número 2, nuestra enmienda pretende que la posibilidad de modificar la línea límite de edificación pueda ser reconocida también en el planeamiento urbanístico cuando se trate de carreteras que discurren total o parcialmente por zonas urbanas. Esta posibilidad que venía indirectamente reconocida en el artículo 52 de la vigente Ley de carreteras entiendo que resulta imprescindible para el ejercicio de las competencias urbanísticas municipales en suelo urbano que en el proyecto de ley, concretamente en este precepto, no quedan suficientemente salvaguardadas. Respecto al número 3, nuestra enmienda propone sustituir la expresión «corporaciones locales» por «entidades locales», por los mismos motivos que ya hemos defendido en anteriores enmiendas similares donde proponíamos la misma sustitución de términos. Por último, en cuanto al número 4, nuestra enmienda propone la reducción a 50 metros de la línea de edificación en las variantes o carreteras de circunvalación. La fijación a 100 metros que se hace en este precepto entendemos que es excesiva y más si tenemos en cuenta que para autopistas, autovías y vías rápidas el número 2 del propio artículo 25 fija dicha distancia en 50 metros.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario del CDS tiene la enmienda 159. Para su defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Esta enmienda se presenta porque —al menos a nosotros así nos parece— hay una llamativa contradicción entre la línea de edificación para las autopistas, autovías y vías rápidas, que el texto señala en 50 metros y 25 metros para el resto de carreteras, y de variantes o circunvalaciones que

se sitúa en 100 metros. La verdad es que es tremendamente llamativo, porque precisamente las autopistas, autovías y vías rápidas están circulando constantemente por suelo no urbanizable, por suelo de campo y, por tanto, la línea de edificación es lógico que sea más extensa que la de las variantes o circunvalaciones, que precisamente lo que están recorriendo zonas no urbanas, pero si periurbanas, que están próximas a las zonas urbanas y donde el límite de edificación tendría que ser menor, porque si no hay una contradicción, o bien que al menos el límite de edificación fuera igual al de autopistas o autovías. Es decir, uno de los dos tiene que corregirse. Si se quiere corregir al máximo, tendría que llevarse a 100 metros la línea de edificación de las autopistas y las autovías. No van a tener un trato más favorable de línea de edificación, en la medida en que están discurriendo por suelo no urbanizable, por suelo que no tiene ningún tipo de edificación ni debe tenerlo. Por eso nosotros nos hemos remitido a los límites de afección, porque éstos marcan una lógica. En todos se establece una línea de edificación y a partir de ahí se dobla la línea de afección, pero aquí, no sabemos por qué, en las variantes y en las carreteras de circunvalación es totalmente lo contrario. Hay menor afección y mayor límite de edificación; es decir, habría que homogeneizarlo. No se trata de que queramos limitar la línea de edificación de cara a la respuesta. No queremos limitarla, sino homogeneizar esa distancia para que tenga una coherencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular están formuladas las enmiendas 226 y 227. Para su defensa tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, la enmienda 226 pretende establecer esa categoría intermedia que venimos defendiendo en artículos anteriores, consistente en la definición de una franja a 35 metros del borde de la carretera en las carreteras desdobladas, para establecer ese límite intermedio entre el supuesto de autopistas y autovías, son 50 metros en el proyecto de ley, y 25 metros en el resto de las carreteras. Por tanto, las razones son idénticas a las que hemos sostenido en artículos anteriores y no insistiré más sobre el tema.

La enmienda 227 pretende adicionar un punto 5 a los cuatro anteriores de este artículo. La línea de edificación establece una limitación a la construcción dentro de la franja que se define entre el borde de la carretera y esa línea, pero entendemos que esa prohibición de construcción comporta dos supuestos distintos; por una parte, que la propiedad afectada no mantenga posibilidades al otro lado de la línea de edificación, en cuyo caso no queda más que la vía de la indemnización al propietario por esa prohibición de construcción, y, sin embargo, existe el supuesto de que, por haber terreno suficiente del mismo propietario al otro lado de la línea de edificación, no sea necesaria la indemnización porque, en aplicación de los principios que ya regula la Ley del suelo, esa volumetría afectada por la prohibición de construir puede ser concentra-

da en el resto de la parcela o en el resto de la superficie de la propiedad afectada por la línea de edificación. En este sentido nosotros, dentro de las previsiones de la Ley del suelo e incluso introduciendo la salvaguarda del informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo, nos parece oportuno que se deje constancia explícita de que efectivamente, además del supuesto de indemnización cuando no hay otra posibilidad de compensar al propietario por la prohibición de construir que marca la línea de edificación, existe un supuesto de compensación que en desarrollo de la Ley del suelo convendría señalar, por las mismas razones que hace un momento invocaba el portavoz socialista, de dejar claro en la ley para quien proceda a su lectura todas las posibilidades que se conceden en la misma y que no se planteen supuestos indemnizatorios; en aras a esa claridad creemos que sería bueno que se incorporara este precepto al artículo 25 del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Voy a contestar siguiendo el orden de intervención de los distintos grupos.

Respecto a la enmienda número 21 del Grupo Vasco he de indicar que la verdad es que existe una escasa diferencia entre ambos textos. Todos somos conscientes de cuál es el fondo de la enmienda y ha quedado expuesto en otros artículos anteriores. Pensamos, no obstante, que con el texto del proyecto se garantiza el sometimiento al planeamiento urbanístico. Sobre si la garantía es mayor o menor, he de decirle que nosotros creemos que es la suficiente y que, por tanto, vamos a mantener el texto del proyecto y a rechazar la enmienda del Grupo parlamentario Vasco.

Respecto a la enmienda del Grupo Minoría Catalana a los cuatro apartados del artículo 25, le diré que, en cuanto al apartado primero, que solicita la previa autorización administrativa, nosotros consideramos que no es preciso hacer constar que exista una necesaria autorización administrativa previa para realizar las obras, porque el artículo 23.2 del propio texto ya lo contempla. Por ello no vamos a admitir la enmienda al primer apartado.

Respecto al segundo, la redacción propuesta, bajo nuestro punto de vista, no añade nada nuevo al texto por cuanto la línea de edificación en zonas urbanas podrá modificarse, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico vigente. Por ello creo que la enmienda de Minoría Catalana añade muy poco a lo que es fondo y el contenido del propio texto.

Si vamos a admitir la enmienda al apartado tercero que pretende cambiar «Corporaciones Locales» por «Entidades Locales». Nos parece terminológicamente más claro y acorde con las normativas de la propia Ley de Régimen Local y puesto que también se ha hecho constar en alguno de los artículos de este proyecto de ley.

Respecto al apartado cuarto, y así contestaríamos también a la enmienda del CDS, la verdad es que es un precepto en el que nosotros hemos tenido también amplias

discusiones sobre su contenido, porque somos conscientes de que existen excepciones que de alguna forma deberían quedar reflejadas en la ley, ya que existen zonas en este país en las que hacer una variante de población no va a permitir esos 100 metros que existen de línea de afectación. Pero lo que sí es cierto es que cualquier norma o cualquier excepción que se plantee en el texto de la ley y que venga a producir una disminución de esa extensión lo que sí puede ser es una norma generalizadora. Me parece que todos tenemos elementos suficientes de juicio como para pensar que las corporaciones locales o los ayuntamientos se irían a acoger a esta norma sin ningún tipo de problema con planteamientos de carácter municipal, comprensibles y respetables todos ellos, pero que implicarían que esa excepción se convirtiera en regla general. Me parece que SS. SS. habrán tenido constancia de esto en muchos casos. Por ello nosotros pensamos que hay que respetar el texto del proyecto tal y como viene, manteniendo la distancia de los 100 metros y en el apartado cuatro, no situándolo en puntos anteriores como pretenden algunas enmiendas. Para los casos excepcionales tendrá que acudir a la figura de acuerdos y conciertos con los propios ayuntamientos y corporaciones locales para estudiar puntualmente aquellos casos en los que se vea que no es posible que exista esa zona de los 100 metros.

Respecto a las enmiendas de Coalición Popular, vamos a rechazar la número 226 por las mismas razones por las que se han rechazado las anteriores enmiendas como consecuencia de la clasificación de carreteras que el propio Grupo plantea. En cuanto a la número 227, es que es un texto que puede dar motivo a situaciones un tanto especiales; es decir, se está planteando el tema de la indemnización, cuando en el artículo 24, el de la publicidad, ustedes planteaban que no existiera este tipo de indemnización. Ustedes plantean aquí que sí exista esa indemnización. Nosotros pensamos que no procede que se produzca una indemnización, porque, con independencia de que todos los volúmenes de edificabilidad tienen que venir marcados por los planeamientos urbanísticos correspondientes, pensamos que en una ley de carreteras no debemos introducir este tipo de figuras. Por otro lado, yo creo que si aceptáramos esta enmienda, se abriría el camino a una especulación generalizada del suelo. Cuando hemos estado revisando el texto de la enmienda planteada, hemos visto que aceptar la misma supondría que se generarían una serie de dinámicas y de expectativas que podrían provocar que por parte de personas interesadas hubiera cierta especulación en cuanto a la adquisición del terreno para conseguir volúmenes de edificabilidad, que no conseguirían si esta enmienda no se incluye. Por ello, señorías, vamos a rechazar las enmiendas que se han planteado a este artículo 25.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: En primer lugar, quiero agradecer la aceptación de nuestra enmienda al apartado tercero.

Respecto de la enmienda al apartado segundo, querría precisar que, contrariamente a lo que ha dicho el portavoz socialista, no es tan parecida a lo que dice en la actualidad el texto del proyecto de ley. El texto del proyecto de ley, siguiendo la filosofía y diría centralizadora respecto de las competencias urbanísticas municipales que inspira dicho proyecto, atribuye la competencia al Ministerio de Obras Públicas para establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior de la que se fija con carácter general, siempre y cuando lo permita el planeamiento urbanístico. En nuestra enmienda contemplamos esta posibilidad en el apartado b), pero también establecemos la posibilidad de que, cuando lo dispongan los planes de ordenación urbana, pueda ser modificada esta línea de edificación; es decir, que no es necesario el acuerdo exclusivo del Ministerio de Obras Públicas, sino que las administraciones públicas, en este caso la administración municipal y las administraciones supramunicipales que han de aprobar en última instancia el planeamiento urbanístico son o tienen también competencia para modificar dicha línea de edificación. Creo que ahí está la gran diferencia entre nuestra enmienda y el contenido del apartado segundo del artículo 25.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Matínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: La utilización de este turno de réplica se debe a que yo creo que o me he explicado mal o me ha entendido mal el portavoz socialista. Lo que yo quería decir no es que reduzcan la línea de edificación de 100 metros en las circunvalaciones o en las variantes, porque efectivamente estamos en zonas periurbanas donde la experiencia demuestra que hasta allí suele llegar el fenómeno especulativo buscando esa sustitución de la travesía. Lo que digo es que, si se hace con esa extensión en zonas periurbanas, con mucha mayor razón tiene que hacerse en las autopistas y en las vías rápidas, porque precisamente éstas sí que no están pasando por zonas urbanas, sino por zonas de suelo no urbanizable y es una contradicción tener más limitada la línea de edificación en las zonas no urbanas, porque luego la experiencia también demuestra que, a través de la vía de los artículos 85 y 86 de la Ley del suelo, a través de las declaraciones de utilidad pública e interés social, las carreteras, las vías rápidas y las autopistas muchas veces se convierten en auténticos cauces de cemento. Por tanto, si se hace bien hecho con las zonas de travesía, mucho más ha de hacerse, o por lo menos igual, manteniendo los 100 metros de línea de edificación, no un tratamiento más favorable, en suelo no urbano, que es el caso de las autopistas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Mi Grupo entiende que el derecho a construir no es algo que conceda o retire la Ley de carreteras, sino que es algo que va

implícito en la propia naturaleza de la propiedad y en el planeamiento, que es el que regula la distribución de este derecho. Por tanto, nosotros lo que estamos señalando es que al lado de la posibilidad de indemnizar al propietario afectado por el trazado de una autopista o una autovía y, como consecuencia de ello, por la prohibición de construir que se establece dentro de la línea de edificación, cabe también una posibilidad de compensación, dentro de los mecanismos normales de la Ley del suelo, a base de concentrar ese derecho de construcción dentro de la misma propiedad, pero en zonas colindantes con la afectada por la línea de edificación. Desde luego, señorías, esto no genera ninguna dinámica nueva porque, yo no lo he dicho en la intervención anterior, pero lo manifiesto ahora en este turno de réplica, lo que dice el punto 5 nuevo que nosotros proponemos es lo que ya decía la Ley del suelo vigente en el apartado 3 del artículo 37. Aquí no se genera ninguna dinámica nueva. Esto no pretende abrir una puerta a la especulación, salvo que en estos momentos nos ilustre el Grupo Socialista sobre los perniciosos efectos que se han producido —y que yo desde luego desconozco en este momento— desde el año 1974 en que está vigente la presente ley en esta materia dentro de las zonas afectadas por la línea de edificación de las carreteras españolas. Por lo tanto, yo creo que tendrá que haber razones de otra naturaleza para no aceptar en este caso la fórmula de compensación y dejar la puerta abierta exclusivamente a la fórmula de indemnización, porque la política del MOPU en este momento así lo considere oportuno, pero yo creo que se deben despejar ciertos fantasmas especulativos, que considero que no vienen al caso, porque, entre otras cosas, desde hace 14 años ya andaban circulando por las carreteras españolas y, repito, no se conocen sus perniciosos efectos, que yo sepa, hasta la fecha.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Morlán tiene la palabra.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a lo manifestado por Minoría Catalana, yo creo que cuando en el apartado a) del punto 2 de la enmienda de Minoría Catalana se dice: Cuando lo dispongan los planes de ordenación urbana, lo que sí está claro es que a la hora de elaborar esos planes, si hay tramos urbanos de carretera, tendrán que concurrir el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para fijar cuál es la línea de edificación y qué tipo de limitaciones se pueden imponer. Por tanto y de acuerdo con otros preceptos anteriores del propio proyecto de ley en los que se contempla la actuación del Ministerio en estos casos y quién es el que tiene que resolver cuando haya desavenencias entre unos planteamientos y otros, creo que está perfectamente contemplado, tanto en el propio precepto 25 como en otros anteriores, lo que plantea Minoría Catalana en su enmienda, y que en el fondo y en el contenido puede quedar garantizada la autonomía municipal en cuanto a quién tiene que diseñarse planeamiento urbanístico y cómo tiene que hacerlo y, por lo tanto, quién

tiene que fijar y cómo tiene que fijar la línea límite de edificación en tramos urbanos.

Respecto a lo manifestado por el CDS, si nosotros pretendemos que en las variantes de población haya 100 metros y en el resto de las carreteras haya 50 metros, lo que nosotros estamos diciendo es que no queremos que las variantes de población se conviertan en calles en el transcurso de muy pocos años, como está sucediendo en estos momentos. Si fijamos una diferencia mínima en las carreteras, lo que estamos pretendiendo es que, como hay escasa edificabilidad en los tramos de carretera entre poblaciones, tampoco es necesario poner una línea de edificación mayor a la que hace constar el proyecto de ley. De ahí esta diferencia. Estamos penalizando, por decirlo de alguna manera, la posibilidad de edificar en los entornos urbanos, por considerar que las variantes tienen que ser variantes de población, no futuras calles urbanas. No creo que exista ningún tipo de problema para que, debido a la escasa edificabilidad, se fije una línea menor que la que figura en las variantes de población.

Respecto a lo manifestado por Coalición Popular, yo no sé si la especulación ha sido mucha o no desde el año 1974. Lo que sí digo es que este artículo, tal y como está redactado, puede generarla y que, en todo caso, respecto a ese planteamiento que se está llevando para compensar de alguna manera que una variante de población transcurra por una parcela de terreno y el propietario tenga problemas para proceder a su edificación, existe en nuestra Ley del suelo la llamada Junta de Compensación que permite compensar esa situación en la cual un propietario se ve limitado o entorpecido en sus derechos porque por su propiedad transcurra una calle o una vía urbana. Ese es el terreno en el que hay que jugar a la hora de hablar de la compensación que tiene que haber para este tipo de propietarios.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas a este artículo 25.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Solicito votación separada de nuestra enmienda en lo que respecta al apartado tercero.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos en primer lugar el párrafo que enmienda el número 3 del artículo 25, enmienda número 84, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos el resto de la enmienda número 84, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 21, del Grupo PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 16; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos seguidamente la enmienda número 159, del Grupo CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos conjuntamente las enmiendas 226 y 227, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos finalmente las enmiendas del Grupo Mixto a este artículo 25.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 18; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos el artículo 25 según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, cinco; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Artículo 26

El artículo 26 solamente ha sido enmendado por el Grupo del CDS. Para defender la enmienda número 160, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Esta enmienda es, digamos, en parte, la continuación de la película de la enmienda anterior. No entendemos por qué el texto elaborado por el Grupo Socialista intenta restringir las facultades de la Administración. Las facultades expropiatorias son extraordinarias. Las carreteras tienen claramente tres franjas: la zona de servidumbres, la línea de edificación y la zona de afección. Cada una tiene un régimen especial, pero están vinculadas estrechamente a la carretera. ¿Por qué no extender hasta la línea de afección las facultades extraordinarias de expropiación forzosa, en caso de que fuera necesario, previa declaración de utilidad pública por la aprobación del proyecto? Si se quieren evitar especulaciones, no sabemos por qué no se extienden las facultades a las tres franjas sobre las que está incidiendo la carretera de forma absoluta y total.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán, por el Grupo Socialista.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Martínez-Campillo, no sé a qué viene esa expectación respecto al contenido del texto del proyecto. En la Ley anterior, la de 1974, también se establecía esta diferencia entre lo que es zona de

afección y el límite de edificación y no creo que se hayan planteado excesivos problemas a la hora de que exista esta duplicidad de líneas o de zonas para la aplicación de nuestra ley de carreteras.

El hecho de establecer una línea de edificación inferior a la zona de afección no restringe la posibilidad de edificar, lo que puede ser bueno; es decir, se puede edificar perfectamente a partir de la línea de edificación. Eso se producirá cuando el Ministerio de Obras Públicas entienda que no va a haber ninguna necesidad porque haya alguna expectativa de ampliación del trazado por duplicación de la carretera.

Tal y como está el texto del proyecto, que viene de una experiencia anterior, de la Ley de carreteras vigente hasta este momento, no ha producido ningún tipo de problemas ni de distorsiones, y pensamos que se mantenga en esta situación tal y como hasta ahora ha sucedido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Brevemente, señor Presidente.

Simplemente, para significar, con todo respeto, que no me ha contestado nada el señor Morlán. Quiero decir que efectivamente hay una línea de edificación y una de afección, pero estoy hablando de la facultad extraordinaria de la Administración para expropiar, que no tiene por qué limitarse exclusivamente hasta la línea de edificación, sino que puede extenderse hasta la zona de afección. En la zona de afección, el Ministerio tiene una facultad extraordinaria que es la de autorizar o no obras o instalaciones, tala de árboles, etcétera, todas las facultades que recoge la Ley del suelo que suelen estar sometidas a licencia. ¿Por qué limitar esa facultad expropiatoria en una línea de afección que precisamente está afecta a la carretera? Puede que haya construcciones o puede que no, e interese al Ministerio de Obras Públicas proceder a la expropiación. En modo alguno entiendo esta distinción.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Entendemos que la posibilidad de expropiar está limitada en este texto concreto a la línea de edificación; pero no creo que haya ningún tipo de problemas en el conjunto de la ley para que, si es necesario expropiar hasta la zona de afección, este hecho se produzca.

En el artículo 7.º se dice: «La aprobación de proyecto de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.» No creo que aquí se establezca ningún tipo de limitación respecto a la línea de edificación. Cuando se habla de la zona de afección también puede estar implícito que, si es necesario acudir a la expropiación de esos terrenos para un trazado nuevo de

carretera, se pueda utilizar la vía expropiatoria para llegar a esa línea de afección. No creo que exista problema alguno ni conflicto de intereses para que se mantenga la línea límite de edificación en lugar de la zona de afección.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar la enmienda 160, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Votamos el artículo 26, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Artículo 27 Al artículo 27, se han incorporado al texto de la Ponencia las enmiendas 161 y 162, del CDS y la enmienda 228, de Coalición Popular, por lo cual no queda ninguna enmienda viva de los grupos parlamentarios presentes en la sala.

Vamos a votar las enmiendas del Grupo Mixto a este artículo 27.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 15; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos el artículo 27, según el texto de la Ponencia, al que ya se han incorporado las enmiendas antes reseñadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Artículo 28 Pasamos al debate de las enmiendas al artículo 28. A este artículo se han incorporado las enmiendas 163, del CDS y la 228, de Coalición Popular.

Está viva la enmienda 120, de la Democracia Cristiana. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: La enmienda pretende simplemente eliminar la referencia que hace el apartado 4, en su inciso final: «salvo que sean calzadas de servicio», y ello por congruencia con el tenor literal actual del artículo 3.º del proyecto de ley y la redacción dada por esta propia Comisión.

Por otra parte, aprovecharía para sugerir una simple modificación de estilo. El apartado 4, sin perjuicio del éxito o fracaso de la enmienda, debería empezar por la expresión: «Las propiedades colindantes» y seguir «no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras...» Quedaría así: «Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras, a las variantes de población», etcétera. Me parece que es más correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Minoría Catalana mantiene la enmienda 85. Para su defensa, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Lo único que pretende nuestra enmienda es que en el apartado 3 se tenga en cuenta la posibilidad de que otros particulares directamente interesados puedan solicitar lo que se prevé en el artículo 28.3. Ahora bien, habiendo presentado el Grupo Socialista una enmienda transaccional a nuestra enmienda número 85, anuncio la retirada de dicha enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, queda la enmienda 164, del CDS. Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Esta enmienda al apartado 1 del artículo 28 no va contra el espíritu de este texto, con el que estamos de acuerdo, sino que intenta matizar esa capacidad que se reserva el Ministerio de Obras Públicas para limitar los accesos a las carreteras estatales, añadiendo el matiz de que en esas limitaciones, cuando disminuyan las cargas y dimensiones autorizadas, se establezcan los itinerarios que restablezcan la continuidad de la red, de acuerdo con las facultades que tiene el mismo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Estamos de acuerdo con el espíritu y el texto de este apartado 1; solamente se trata de añadir una facultad que tiene el Ministerio, y sería clarificador para el texto de la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a la enmienda número 120, de la Democracia Cristiana, no vamos a admitir que se suprima el párrafo «salvo que sean calzadas de servicio», porque las calzadas de servicio son elementos funcionales de la carretera. El texto dice: «No tendrán acceso directo las propiedades colindantes a las nuevas carreteras, a las variantes de población y del trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que sean calzadas de servicio.» Si suprimimos el acceso directo a las calzadas de servicio, nos encontraremos con que no va a haber ningún tipo de comunicación porque pretendemos que las calzadas de servicio sean el vínculo de comunicación entre las propiedades colindantes y la carretera.

Estamos de acuerdo en que mejora la redacción del texto decir: «Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado», etcétera.

Señor Presidente, voy a dar lectura a la enmienda transaccional al artículo 28.3, que ha sido aceptada por Minoría Catalana. Diría: «Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante o por otros directamente interesados, el departamento», y sigue el texto del artículo.

Respecto a la enmienda 164, del CDS, no creo que sea oportuno incorporar el texto propuesto por cuanto, en el momento en que produzcan esos casos a los que hace referencia el portavoz del CDS (está claro que se producirán, y de hecho se está produciendo ya) se estarán adoptando las medidas necesarias para que se configuren alternativas, se señalicen cuando existan esas posibles limitaciones y se pongan en funcionamiento los desvíos necesarios para el tráfico cuando existan limitaciones impuestas por máximos de carga y dimensiones autorizadas; es decir, cuando excedan de esas características. Pensamos que su incorporación no añade nada nuevo y, por tanto, vamos a rechazar la enmienda 164, del CDS.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar la enmienda 120, de la Democracia Cristiana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Votamos la enmienda 164, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La enmienda de Minoría Catalana ha sido retirada en función de la enmienda transaccional presentada referente al artículo 28.3. ¿Tienen el texto todos los Grupos? **(Asentimiento.)**

Sometemos a votación la enmienda transaccional al artículo 28.3.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada y, en consecuencia, queda votado el párrafo tercero del artículo 28.

Votamos los restantes párrafos del artículo 28, incorporando, si no hay disensión por parte de ningún Grupo, la corrección de redacción que ha propuesto la Agrupación de la Democracia Cristiana, que sería: «Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras», y el resto sigue igual.

Sometemos a votación los párrafos 1, 2 y 4 del artículo 28, con la corrección de redacción antes señalada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Artículo 29 Pasamos a la sección 2.ª: Uso de las carreteras. Al artículo 29 se han presentado las enmiendas 121 y 122, de la Democracia Cristiana. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: La enmienda 121 se retira.

Respecto a la enmienda 122, hemos propuesto una modificación «in voce» a nuestra propia enmienda. Propone-

mos la supresión de la frase «de todos o determinados tipos de vehículos o a los usuarios». Quedaría redactado, por no leerlo completo: «...exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras estatales lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras.» Creemos que cuando se habla de circulación en general, se evita esa engorrosa diferencia a vehículos y usuarios. Con eso, queda resuelto quizás el problema semántico que planteaba el artículo.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 228, que también afectaba a este artículo, ya está incorporada al texto de la Ponencia.

Damos lectura a la nota que ha sido enviada a esta Presidencia por la Democracia Cristiana. Se trataría de suprimir, en su propia enmienda número 122, la frase «de todos o determinados tipos de vehículos o a los usuarios». Quedaría de la siguiente manera: ...«limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos», etcétera. Así quedaría de aceptarse la enmienda 122.

Sometemos a votación la enmienda 122, con la modificación «in voce» propuesta por la Democracia Cristiana.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.

En consecuencia, votamos el artículo 29, según el texto de la Ponencia, habiendo incorporado la enmienda 122 con la modificación «in voce» de la Democracia Cristiana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el artículo 29, según el texto de la Ponencia, en las condiciones antedichas.

Pasamos, señorías, a debatir el artículo 30 de esta misma sección. También se ha incorporado la enmienda número 228, de Coalición Popular, que hacía referencia a este artículo. **Artículo 30**

Queda vigente la enmienda 86, de Minoría Catalana a este artículo 30. El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Nuestra enmienda consiste en una mejora técnica en la que proponemos la sustitución, en la segunda línea, de la expresión «red estatal» por «red de carreteras del Estado».

El señor **PRESIDENTE**: Queda pendiente la enmienda 229, de Coalición Popular a este artículo 30. Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Nuestra enmienda 229 pretende una mejora técnica en el texto de este artículo, que consiste en suprimir el inciso final que dice: «las sobrecargas que constituyen infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.» Consideramos (y por eso decimos que es una mejora técnica) que este inciso establece una previsión impropia de

la Ley de Carreteras y, sobre todo, establece una previsión superflua porque en la Ley de Transportes Terrestres del año 1987, en sus artículos 140, 141, 142 y 146, quedó establecido esto mismo que se pretende introducir al final del artículo 30. Por tanto, estando en la legislación española perfectamente recogido este asunto, y además estando recogido allí donde debe estar, no parece muy oportuno que se mantenga con carácter superfluo en un proyecto de ley de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a la enmienda número 86, de Minoría Catalana, la vamos a aceptar y vamos a cambiar el término «red estatal» por «red de carreteras del Estado».

Con relación a la enmienda número 229, de Coalición Popular, en principio nosotros pensamos que conforme está redactado el texto del artículo en el proyecto es necesario añadir este párrafo último. Efectivamente, está recogido otro tipo de normas, pero también es cierto que puede afectar a otro tipo de infracciones que vienen tipificadas en el artículo 31 y, por tanto, nosotros pensamos que debe estar incluido en este texto. Si el texto dice que el departamento o el Ministerio de Obras Públicas podrá establecer en puntos estratégicos de la red estatal instalaciones de aforos y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de la carretera, es normal que en las infracciones que se cometan y que puedan afectar a normas de transportes o de otras características se haga mención expresa a que este tipo de infracciones se sancionaran por las autoridades que tengan la competencia. No creo que exista ningún problema en que se mantenga este párrafo tal y como está en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: No es ningún problema; es una incorrección técnica, porque no está previsto que ese párrafo afecte a otras cuestiones en materia de infracciones y sanciones contenidas en el artículo 31. Hace referencia exclusivamente a las sobrecargas que constituyen infracción; las sobrecargas que constituyen infracción están en el Título V, de la Ley de Transportes Terrestres que aprobó esta Cámara el año pasado. Por supuesto, no pasa nada; pero nos parece una redundancia que, además, se sitúa en un lugar impropio y contribuye a devaluar el nivel técnico de esta ley. Ese es el único problema que hemos planteado y en esos términos he defendido la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Morlán tiene la palabra.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Presidente, nosotros pensamos que debe figurar este texto en el proyecto.

No creemos que sea tan superfluo ni pensamos que sea inadecuado técnicamente o jurídicamente, situarlo en este contexto. Por eso mantenemos el texto del proyecto tal y como está.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, en primer lugar, la enmienda número 86, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda número 86.

Votamos la enmienda número 229, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 17; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos el artículo 30, según el texto de la ponencia, habiendo incorporado la enmienda 86, aprobada anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor 20; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 30 en las condiciones antedichas.

Pasamos a la siguiente sección, la sección 3.ª (El señor **Recoder pide la palabra.**) Señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Para una cuestión de orden. Dado el buen ritmo que llevamos en el debate, ¿tiene previsto el señor Presidente suspender temporalmente la sesión?

El señor **PRESIDENTE**: En este momento no está previsto, señor Recoder, porque los buenos ritmos en los proyectos de ley a veces se transforman en malos ritmos, y viceversa. La seguridad del buen ritmo no es suficiente.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Solicitaría que dentro de media hora se pudiera reconsiderar.

El señor **PRESIDENTE**: Podríamos reconsiderarlo.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Sin invocar precedentes de carácter laboral, yo quiero sumarme a la propuesta de Minoría Catalana, teniendo en cuenta que hoy no hemos empezado la sesión a las diez, sino a las nueve de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alvarez-Cascos; será tenida en cuenta su petición a la vista de la marcha del proyecto.

Sobre el agrupamiento, habíamos pensado que quizás fuera posible en el Capítulo 4.º Redes Arteriales. Ahí nos ha parecido detectar una unidad temática bastante clara.

De todas formas, nos atenderemos a las propuestas de SS. SS.

Artículo 31 Vamos a considerar las enmiendas del artículo 31 sobre infracciones y sanciones, adonde se han incorporado las enmiendas 43, 44 y 45 del Grupo Socialista. No se han incorporado más enmiendas. Por tanto, damos la palabra al señor Vallejo, del Grupo PNV, para defender la enmienda número 22.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Con relación a la enmienda de supresión que presentamos al apartado 2.a) del artículo 31, la enmienda 22, tomamos como base lo indicado anteriormente. Está incardinada en el primer bloque que citábamos y basada, fundamentalmente, en la prevalencia de la ordenación del territorio y urbanismo sobre una ley sectorial como la de carreteras, criterio de nuestro grupo que el señor Morlán ya ha señalado que conoce perfectamente.

Nosotros, en este punto, queremos incidir en que simplemente se trata de suprimir la expresión «licencias» del texto del proyecto. Entendemos que la realización de una obra sin licencia o contra licencia urbanística constituye una infracción urbanística, que debe ser perseguida por las autoridades de este orden.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda 123, de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Se retira la enmienda, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pasamos a la enmienda del Grupo de Minoría Catalana, número 87, que afecta a varios apartados de este artículo. Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, nuestra enmienda número 87, que afecta, efectivamente, a diversos apartados del artículo 31, en primer lugar, pretende una nueva redacción que consideramos de mejora técnica del apartado 2a), puesto que, en su redacción actual, lo consideramos excesivamente confuso. Nosotros proponemos que dicho apartado quede redactado de la siguiente forma: «Realizar obras, instalaciones o actuaciones sin las autorizaciones o licencias requeridas en la zona comprendida entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación o incumplir»... A continuación el precepto quedaría igual que en la actualidad.

En cuanto a la enmienda al apartado 2d), la retiramos, porque habiendo sido aprobada la enmienda número 42, del Partido Socialista, creo que era al artículo 24, no tiene sentido incluirla en el apartado que se refiere a las infracciones leves.

Por lo que respecta a la enmienda al apartado 3a), la motivación es exactamente la misma, de mejora técnica, aducida para la enmienda al apartado 2a).

En cuanto a la enmienda al apartado 2b), tiene por objeto no incurrir en el principio «non bis in idem», y por

ello establecemos la salvedad de que la sanción que prevé dicho apartado no esté sancionada por el Código de Circulación.

En cuanto al apartado f), es simplemente también de mejora técnica, y proponemos la sustitución de la palabra «establecer» por «realizar».

Por último, para las infracciones graves proponemos la creación de un nuevo apartado g), en el cual tipificamos como falta grave la reincidencia en una falta leve.

Finalmente, para las infracciones muy graves me vale exactamente lo dicho en la defensa de los apartados que se refieren a las infracciones leves o a las infracciones graves; es decir, a los apartados a) y d), del número 2.

El señor **PRESIDENTE**: Del Grupo Parlamentario del CDS existen tres enmiendas, las números 165, 166 y 167. Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Las dos primeras enmiendas, las números 165 y 166, intentan matizar exactamente la levedad o gravedad del hecho que se pretenda sancionar. Este caso se refiere a la colocación o vertido, dentro de la zona de dominio público, de objetos o materiales de cualquier naturaleza, dice en las infracciones leyes y, al mismo tiempo también en las graves, solamente que en las graves se añade que afectan a la plataforma de la carretera.

Nosotros, en el caso de las leves, añadimos un matiz importantísimo, que es, en realidad, el objeto esencial de esta infracción leve: cuando no suponga un riesgo para la circulación. Evidentemente, colocar o verter materiales en la carretera cuando suponga un riesgo para la circulación nos situaría inmediatamente ante una infracción grave; pero como no lo dice el texto de la Ley, de ahí que se haya enmendado también el apartado tercero en su subapartado d): colocar o verter objetos materiales y se convierte en grave «cuando supongan un riesgo para la circulación». Esa sería la diferencia.

Finalmente, la enmienda 167 al subapartado e) del apartado cuarto, considera infracción muy grave dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan de los límites. Nosotros señalamos en nuestra enmienda que basta con que se incurra en esta infracción muy grave al circular con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados. Eso puede dar origen también a una infracción dentro del Código de la Circulación, pero se aplicaría el principio «nos bis in idem» en función del objeto jurídico que se quiere proteger. Hay carreteras en las cuales se debe atajar el mal antes de que se produzca y no esperar a que haya un daño causado, que normalmente es de muy difícil reparación y persecución.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Morlán tiene la palabra.

El señor **MORLAN GRACIA**: Respecto a la enmienda 22, del Grupo Vasco, que pretende retirar la palabra «licencias» del texto, hemos de indicar que aquí no se pretende poner en juego ningún tipo de competencia urba-

nística. Simplemente pretendemos que se garantice que dichas obras tengan la licencia correspondiente. Si una corporación municipal o un ayuntamiento no exige la licencia para llevar a cabo la realización de una obra, tenemos que estar convencidos de que si no la ha exigido, que, por lo menos a la hora de hacer las obras por parte del Ministerio de Obras Públicas se tenga conciencia y conocimiento de si ha existido o no ha existido esa licencia. En muchos casos, y eso se da perfectamente, cuando se acomete una obra se actúa sin ningún tipo de autorización administrativa municipal o sin licencia, y creo que para evitar consecuencias en cierto modo irreparables es conveniente que el Ministerio tutele si esa licencia se ha concedido o no se ha concedido. Por eso mantenemos el término «licencias» dentro del texto, no por asumir competencias que no son nuestras, sino únicamente por garantizar que las obras se hacen en condiciones.

En cuanto a la enmienda 87, de Minoría Catalana, nosotros entendemos que el principio de legalidad a que hace referencia en materia de procedimiento administrativo queda garantizado con el texto del proyecto. Por tanto, vamos a rechazar las enmiendas planteadas a todo el artículo 31.

Una somera lectura del artículo 25 de la Constitución, a que hace referencia la justificación de Minoría Catalana, nos puede indicar que no existe ningún tipo de quiebra de ese principio. Creemos que el mantenimiento del texto en su configuración actual no causa ningún problema y que las aportaciones que hace Minoría no modifican en gran medida el texto del mismo.

Respecto a la enmienda número 165, del CDS, que hace referencia a cuando no suponga un riesgo para la circulación, nosotros preferimos que no se concrete de esa manera, pues la mayor o menor sanción que se produzca irá en función de que haya habido o no haya habido riesgo en la circulación y quien tiene que valorar el riesgo es el que hace el expediente y va a dictar la correspondiente resolución. Por ello no vamos a aceptar la enmienda, y vamos a dejar que el que lleve a cabo el expediente, el juzgador del mismo, sea quien diga si ha existido o no ese riesgo y, en función de ello, se sancione con una pena mayor o menor.

Respecto a la enmienda 166 creo que está contestada también, y respecto a la última del CDS, que es la 167, entendemos que se deben castigar los daños. El hecho de que haya sobrecargas o excesos de pesos tiene una sanción por otras normas, que son las que han de aplicarse y se podría producir un doble sanción. Pretendamos nosotros evitar esa posibilidad, y que cada cual asuma sus competencias. Los daños que aquí se castigan son daños a la carretera, y las sobrecargas o excesos son infracciones que tienen que ir sancionadas por otros organismos ministeriales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Morlán, el problema es que aquí habla de que se tenga conocimiento,

pero del conocimiento se pasa, tal como señalaba, a fijar responsabilidades administrativas como infracciones leves. Nosotros, como ya hemos dicho, estamos de acuerdo en que hay una infracción, pero una infracción urbanística y creemos que lo que se hace con esta tutela es invadir otras competencias. Nosotros entendemos que es una infracción, pero que debe decirlo quien deba decirlo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Con brevedad, señor Presidente. Me llama la atención la respuesta del portavoz del Grupo Socialista, y simplemente quería decirle que no se incluye en los términos cuando no afecte o cuando afecte para graduar la gravedad o levedad de la infracción a la circulación en función de qué decida el expedientador. Efectivamente, si lo dice, si pone los términos que nosotros situamos, tendrá mayor facilidad el que incoa el expediente sancionador para dirimir y no se le coarta en modo alguno. Es decir, puede dar cualquier motivo menos el riesgo que podría suponer que el que va a hacer el expediente tenga que determinar cuándo no ha existido riesgo para la circulación y cuándo ha existido, pero si viene en el texto es mucho mejor que si no viene. En segundo lugar, la doble sanción no se puede producir jamás, la doble sanción no se debe producir porque hay un principio «nos bis in idem» que lo impediría.

Usted y yo conocemos muy bien una provincia en la que se puede decir que era constante el hecho, que, por otra parte, ocurre en toda España, de que el circular con mayor peso daba origen al deterioro de carreteras importantes, aunque no dentro de la red general de carreteras, pero carreteras importantes para la comunicación entre pueblos, y ese deterioro era de muy difícil reparación. Entonces, si la circulación de máximo peso es una circulación que por sí misma no produce ningún daño en la carretera, pasaría inmediatamente al Código de la Circulación; pero si es susceptible de producir daños, mejor evitarlo antes que tener que perseguir a alguien y buscar una responsabilidad civil que dura años aclarar y siempre irían a cargo del erario público estas malas consecuencias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder, brevemente, por favor.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Muy brevemente, señor Presidente, para aclarar, como he dicho anteriormente, que nuestras enmiendas no modifican sustancialmente el texto del proyecto de Ley. Ahora bien, hay algunas cuestiones que consideramos importantes. Por ejemplo, en el apartado a) de cada una de las infracciones se habla primero de «llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas» y posteriormente se dice «o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas». Nosotros solicitábamos que a «autorizaciones» se añadiera «y licencias».

En cuanto a la enmienda al apartado 3 b) repito las ar-

gumentaciones que se han expresado anteriormente por otros intervinientes. Realmente se están tipificando conductas que pueden ser sancionadas por el Código de Circulación. Yo no sé si las medidas de coordinación serán suficientemente efectivas para que esto no se produzca y no se infrinja el principio «non bis in idem» o, incluso, si las cuantías de las sanciones por una misma conducta, en este caso tipificada como sancionable, van a ser las mismas. Me tranquiliza, en este sentido, la enmienda socialista que ha modificado las cuantías de las sanciones ampliando el espectro y espero que reglamentariamente se pueda hacer de alguna forma. También me refiero ahora al apartado g) del número 3 donde nosotros solicitábamos que la reincidencia en las faltas leves fuera considerada como falta grave, pues, de alguna forma, se puede dar satisfacción al espíritu que inspira estas enmiendas con la graduación de las sanciones que permite la nueva enmienda socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán, brevemente, por favor.

El señor **MORLAN GRACIA**: Sí, señor Presidente, muy brevemente.

Respecto a lo manifestado por el Grupo Parlamentario Vasco, debo insistir en que no creo que aquí se vulnere ninguna competencia municipal y está perfectamente garantizado que las licencias las tienen que dar las Corporaciones locales. Lo que planteo es que el Ministerio tiene que garantizar si se han dado o no se han dado esas licencias y que, en el caso de que no se hayan dado, no tiene por qué admitir la ejecución de las obras.

En segundo lugar, respecto de las enmiendas de Minoría Catalana, vuelvo a insistir en que no creo que haya ninguna quiebra del principio de legalidad por la aplicación de estos textos tal y como están redactados en el proyecto. Creemos que el orden de que habla en sus propias enmiendas no modifica el fondo ni el contenido del propio texto; de ahí que mantengamos nuestro espíritu para no aceptar estas enmiendas. En principio sí estamos dispuestos a reconsiderar (y espero que en trámites parlamentarios siguientes se podrá estudiar) el tema de que la reincidencia en las faltas leves constituya falta grave. Creo que es un precepto que jurídicamente es perfectamente asumible, pero queremos estudiarlo con un poco más de calma y no dar una contestación efectiva en estos momentos.

Respecto de las enmiendas del CDS, la valoración del riesgo que exista cuando no suponga peligro para la circulación, la valoración de ese riesgo no la va a hacer el que ha cometido ese daño para la carretera, lo tendrá que hacer el juzgador, el titular que lleve a cabo el expediente. Entonces, incluir este párrafo es una obviedad. Entiendo que el juzgador en el momento de hacer el expediente y de valorar si ha existido el riesgo o no, lo hará en función de las pruebas que se aportan al expediente y la sanción la impondrá en función de que ese riesgo haya existido o no haya existido.

Respecto de la enmienda 167, ya sé que no va a haber

una doble sanción por un mismo hecho, estamos de acuerdo. Lo cierto es que aquí cada cual tiene que ir a sancionar lo que es más propio de su competencia, es decir, si por el Código de la Circulación o por el Ministerio de Transportes hay que establecer algún tipo de sanción por sobrecarga o por exceso de peso, tienen que ser los organismos competentes los que abran el oportuno expediente y que el Ministerio de Obras Públicas no se haga cargo de este tipo de sanciones. De ahí que entendamos que no pueden ser admitidas estas enmiendas.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas.

En primer lugar, del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, la número 22.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La enmienda 123 ha sido retirada, y Minoría Catalana ha retirado la parte de la enmienda 87 que afectaba al punto 2 d). ¿De acuerdo, señor Recoder? (**Asentimiento.**)

Votamos, entonces, la enmienda 87, salvo la parte referente al punto 2 d) que ha sido retirada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 10; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta enmienda en la parte no retirada.

Votamos las enmiendas 165, 166 y 167, del Grupo del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 10; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos finalmente el artículo 31, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 31, del texto de la Ponencia.

Pasamos a los artículos siguientes, señorías.

Pienso que es posible debatir conjuntamente las enmiendas del artículo 32, donde han sido aceptadas e incorporadas al texto de la Ponencia, la número 46, del Grupo Socialista; la 230, de Coalición Popular, y la 9, del Grupo Mixto.

En el artículo 33 se han incorporado todas las enmiendas presentadas en el trámite de Ponencia.

Y el artículo 34, de los grupos parlamentarios presentes en la sala, solamente existe la enmienda 232, de Coalición Popular.

Por tanto, daríamos la palabra en primer lugar al se-

ñor Recoder para que defienda las enmiendas 88 y 89, de Minoría Catalana.

El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, la 89 creo que ha dicho que estaba incorporado al texto de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señoría, está incorporada al texto de la Ponencia. Sólo queda la 88.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Bien, nuestra enmienda número 88 pretende la sustitución en el apartado primero de la expresión «preceptos de esta Ley» por la referencia explícita al artículo 31 que es el que establece el régimen sancionador.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Dobón, hemos visto que también hay una enmienda de su grupo con la antigua denominación de PDP, que es la 124.

Tiene la palabra para su defensa.

El señor **PEREZ DOBON**: La doy por defendida por los argumentos expuestos en la justificación.

El señor **PRESIDENTE**: Del Grupo Parlamentario de Coalición Popular siguen vigentes las enmiendas 231 y 232, a estos artículos. Para su defensa tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: La enmienda 231 propone la supresión del número 2 del artículo 32.

A nosotros, como dice la justificación de la enmienda, no nos parece correcta gramaticalmente la redacción de ese párrafo, sobre todo, teniendo en cuenta que el artículo 114 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal dice textualmente «Promovido juicio criminal en averiguación de un delito o falta, no podrá seguirse pleito sobre el mismo hecho, suspendiéndole, si le hubiese, en el estado en que se hallare, hasta que recaiga sentencia firme en la causa criminal». Teniendo en cuenta el tenor literal de este precepto, consideramos que la previsión que se contiene en el número 2 del artículo 32 de este proyecto de Ley se encuentra ya establecida con carácter general para todo proceso judicial no penal y para todo procedimiento administrativo por al artículo que acabo de leer y, por tanto, consideramos innecesaria la inclusión del mismo y creemos que es una buena razón para solicitar la supresión de este apartado.

En cuanto a la enmienda número 232, que pretende modificar el número 2 del artículo 34 del proyecto de Ley, consideramos que con lo que en este momento figura en la redacción se reconoce que se puedan imponer sanciones con independencia de los daños y perjuicios causados, y que el importe de éstos será fijado por el Departamento del que dependa la carretera. Pretendemos añadir con nuestra redacción que en este proceso de imposición de

la sanción, con independencia de la obligación de indemnizar, se manifieste expresamente en la Ley que el importe se ha determinar mediante el oportuno expediente en el cual ha de oírse necesariamente al interesado aunque mantenemos, por supuesto, frente al texto del departamento que a quien corresponde instruirlo es expresamente al Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con unas enmiendas anteriores que sistemáticamente han sido aceptadas. Nos sorprende que no se haya recogido en este precepto el cambio de «departamento de que dependa la carretera» por «Ministerio de Obras Públicas».

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Presidente, respecto de la enmienda de Minoría Catalana, la número 88, entendemos que tal y como aparece en el texto está correcto. También estaría correcto hablar del artículo 31, pero decirlo tal y como lo dice la enmienda que hemos presentado, creemos que no tiene ningún problema y, por tanto, vamos a mantener el texto que hemos propuesto, rechazando la enmienda de Minoría Catalana.

Respecto de la enmienda número 124, de la Democracia Cristiana, que hace referencia a la necesidad de un previo expediente con audiencia del interesado, estimamos que no es necesario incorporar este texto por cuanto los expedientes administrativos que se tengan que llevar a cabo son expedientes en los que la audiencia del interesado siempre va a producirse y, por tanto, su incorporación al texto del proyecto nos parece innecesaria.

Respecto de las enmiendas 231 y 232, de Coalición Popular (la 231 de supresión), pensamos que tiene que permanecer el texto del artículo 32 y, a pesar de que, efectivamente, está regulado en otras normas el supuesto a que hace referencia el número 2, no es una mala medida hacerlo constar en esta ley para propia seguridad de los que lean el texto en un momento determinado. En el momento en que haya algún tipo de juicio por delito o falta, el departamento va a tener que suspender la tramitación del expediente administrativo. La supresión de la misma no causaría ningún problema desde el momento en que si hiciéramos referencia a lo que he mencionado antes respecto de lo que dice el Código Civil, pero lo cierto es que, a mayor información que se dé a los interesados en el propio texto de la ley más claridad. Creo que la incorporación o el mantenimiento de este texto en el proyecto de ley no produce ningún tipo de riesgo ni de temor y opino que hay que mantenerlo.

Respecto de la enmienda número 232, vuelvo a manifestar lo mismo que he dicho antes con referencia a la enmienda de la Democracia Cristiana; es decir, que el oportuno expediente se tendrá que llevar a cabo porque es un precepto de la Ley de Procedimiento Administrativo. En cuanto a cambiar «departamento del que depende la vía» por «Ministerio de Obras Públicas» eso, señor Presidente, sí sería conveniente aceptarlo en consonancia con lo que hasta ahora se ha hecho que, cuando ha aparecido el «de-

partamento de que dependa la vía» se ha cambiado por «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, en el momento de la votación de las enmiendas de Coalición Popular usted dirá cómo quiere la votación.

Para turno de réplica, en primer lugar, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Más que para réplica es para anunciar la retirada de la enmienda número 124.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos, para réplica.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Voy a mantener la votación de la enmienda 232 y para que la sugerencia que hacía de que una parte de la misma sea formulada como enmienda «in voce», para que no haya problema en la votación y, por tanto, se puedan votar nuestras enmiendas independientemente sería conveniente que el cambio de «departamento del que dependa la vía» por «Ministerio de Obras Públicas» se introduzca a través de una enmienda distinta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿De acuerdo? (**Asentimiento**). El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Para anunciar la retirada de la enmienda número 88.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, votaríamos conjuntamente la 231 y 232, de Coalición Popular y luego votamos la enmienda «in voce» formulada por el señor Alvarez-Cascos en este acto.

Vamos a votar las enmiendas 231 y 232, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 15; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos la modificación «in voce» sobre el cambio de la titularidad departamental, propuesta por el Grupo Popular.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos las enmiendas del Grupo Mixto a los artículos 32, 33 y 34.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 15; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Vamos a pasar a votar el articulado.

En primer lugar, el artículo 32, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos el artículo 33, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el artículo 33.

Votamos el artículo 34, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el artículo 34.

En estas votaciones se ha incorporado, naturalmente, la enmienda «in voce» aprobada anteriormente.

Se suspende la sesión durante veinte minutos y será reanudada a las once y media en punto.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a sugerir el tratamiento conjunto de las enmiendas presentadas a este Capítulo IV, en sus artículos 35, 36 y 37.

Al artículo 35 solamente hay presentada una enmienda, y a los artículos 36 y 37 un número también limitado de los grupos parlamentarios presentes.

El señor Pérez Dobón tiene presentada una enmienda al artículo 37, que es la número 125.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: ¿La del Título del Capítulo se va a ver al final?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, se verá al final al votar los rótulos.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Retiramos la enmienda, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Dobón. Queda retirada la enmienda número 125.

Minoría Catalana, además de la enmienda número 90 —que puede defenderla ahora, aunque se votaría al final, ya que afecta al Título del Capítulo— tiene las enmiendas 91 y 92.

Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En cuanto a la enmienda número 90, que pretende el cambio del Título del Capítulo cuarto, obedece simplemente al motivo de que dicho, en Capítulo no se habla sólo de redes arteriales, sino también de travesías. Por eso proponemos que el Título diga: «Travesías y redes arteriales».

Artículos 35, 36 y 37

En cuanto a la enmienda número 91, que afecta al artículo 36, obedece a que la formulación que hace el precepto de red arterial comprende no sólo carreteras estatales, sino también las autonómicas y locales, y además lo hace de una forma tan amplia que no se limita —como dice el artículo 48.3 de la Ley de Carreteras vigente— a incluir el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, sino que se refiere al conjunto de tramos de carretera actuales o futuro que establezca de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

Nosotros entendemos que con este precepto se legaliza una conculcación de carreteras que no son de competencia estatal, y dicha conculcación quedaría amortiguada si se estableciese una fórmula de cooperación o de coordinación para definir o formular la red arterial que no atentara contra las competencias de las comunidades autónomas, cosa que no hace el proyecto de ley tal y como resulta el propio artículo 37, que también hemos enmendado.

Por otro lado, y de acuerdo con la legislación urbanística, el suelo no se califica como urbano, sino que se clasifica, dado que se trata de conceptos distintos. Resulta asimismo más apropiado hablar de área consolidada que de superficie consolidada, de conformidad con lo que dispone el artículo 81.2 de la Ley del Suelo.

En cuanto a la enmienda número 92, al artículo 37, entendemos que la propia definición de red arterial comporta una incidencia —como hemos dicho antes— sobre carreteras distintas o de titularidad diversa a la estatal y, por tanto, cualquier regulación exige que se instrumenten los oportunos procedimientos de colaboración entre las Administraciones públicas afectadas o competentes.

El artículo 37, si bien en su apartado 1 invoca genéricamente estos instrumentos de coordinación cuando dice que «toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas Administraciones públicas interesadas de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente», en su apartado 3 establece que «A falta de acuerdo, el Departamento del que dependa la vía podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que formen o puedan formar parte de la red estatal de carreteras». Y cuando habla de Departamento, teníamos que suponer que se trataba del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pero de acuerdo con la enmienda número 49, del Grupo Socialista, queda claro que es el Consejo de Ministros quien debe adoptar dicho acuerdo. Pues bien, tal como establece el artículo 3.º, entendemos que se conculcan las competencias de las comunidades autónomas, porque es un concepto de gran amplitud la definición que hace el proyecto de la red arterial, y a la vista de lo que establece el artículo 4.º del mismo proyecto de ley, es excesivo para lo que son las competencias que corresponden a la Administración del Estado.

Por estas razones es por lo que proponemos la nueva re-

dacción del artículo 37, que diría lo siguiente: «1. El Plan viario de la red arterial se formulará, en su caso, conjuntamente por las distintas Administraciones públicas interesadas, de forma coordinada con el planeamiento vigente. 2. Toda actuación en una red arterial se establecerá, cuando no exista Plan viario, previo acuerdo entre las distintas Administraciones públicas interesadas de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente. 3. A tal efecto, deberán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en la red arterial en materia de inversión y de prestación de servicios. 4. A falta de acuerdo, el órgano del que dependa la vía podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de la red arterial que sean de su competencia.».

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular se han presentado las enmiendas 233, 234 y 235. Para su defensa, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Para conseguir una definición más precisa y redacción mejor ordenada del contenido de los artículos del Capítulo IV del proyecto, que es poco claro y considero que hasta farragoso, mi grupo ha presentado las enmiendas 233 y 234.

En la enmienda número 233 se define lo que es una red arterial urbana a los efectos de esta ley, y dice que la red está constituida por carreteras arteriales y arterias urbanas. Es un texto breve y muy claro, que proponemos sea el contenido del artículo 35 sustituyendo al texto del proyecto.

En la enmienda número 234 se definen las carreteras arteriales y se establece que tienen la consideración de carreteras estatales. Se define también la travesía de un núcleo urbano, y lo mismo que en la enmienda anterior se procura dar mayor claridad, redacción que proponemos sea el contenido del artículo 36 sustituyendo al texto del proyecto.

En lo que respecta a la enmienda 235, al párrafo 3 del artículo 37, lo que hacemos es establecer lo mismo que en el artículo 32, considerando también que debe ser a través de una enmienda «in voce» el sustituir la frase «el Departamento del que depende la vía», por «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo» Proponemos además el añadir un párrafo al final en el que se diga «de acuerdo con lo previsto en el artículo 8». Este es el sentido de la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Por el orden en que han intervenido los grupos, respecto a las enmiendas de Minoría Catalana he de manifestar que, efectivamente, vamos a aceptar el cambio del Título del Capítulo cuarto por el que se propone en su enmienda número 90, y pasaría a denominarse el capítulo «Travesías y redes arteriales». Creemos que el título genérico de «Redes arteriales» sería demasiado pretencioso para el conjunto de los

artículos, puesto que también se refieren a travesías, que en poblaciones de mediano o pequeño tamaño serán los que más impere en su concepto tradicional de las leyes anteriores. Por esa razón pensamos que es oportuna la inclusión del título y apoyaremos dicha enmienda.

En cuanto al resto de sus enmiendas, no vamos a admitirlas, puesto que creemos que la número 91, que propone la palabra «calificado» en cuanto al suelo urbano, a nuestro entender diferencia un poco lo que es una clasificación habitual, que se establece en la propia Ley del Suelo como clasificación de los distintos tipos de suelo en cuanto a sus características, etcétera, y la calificación quizás tendría la diferencia de que es la calidad que le da ya un instrumento de planeamiento definitivo a determinado tipo de suelo. Pero reconocemos que se maneja en toda la literatura sobre el tema una denominación u otro.

Respecto a la definición de red artificial, creemos que quizás partiendo de alguna excesiva susceptibilidad sobre el tema, se pretende introducir o mantener el concepto de la ley anterior que, en nuestra opinión, es mucha más amplia que la que se da en esta en este proyecto. En la Ley anterior, la red artificial afecta a todo tipo de carreteras —sea la titularidad de quien sea— que reúnen esas condiciones de formar una malla continua, una continuidad de itinerario, de accesos, etcétera, en una determinada área o zona urbana. Sin embargo, el espíritu de la definición de esta ley es precisamente el contrario, es el separar de esa malla o de ese todo continuo los tramos de carreteras de esas redes arteriales que son competencia estatal. Entonces, el espíritu de la definición que tiene el propio proyecto de ley es ese sentido más definitorio de lo que trata, es decir, más adecuado al marco establecido en la propia ley de competencias sobre carreteras estatales, y no la propia definición que Minoría Catalana propone de la ley anterior que, como digo, se refiere en general a todo tipo de carreteras de la titularidad que sea.

Por tanto, mantenemos la definición porque se trata de la parte de las redes arteriales que son competencia del Estado, puesto que se elimina también —como se habrá comprobado en el texto del proyecto— la figura del Plan viario, que ese sí, según la propia Ley del Suelo, contemplaría la totalidad de la red arterial o del conjunto de esa malla que sería competencia de distintas Administraciones, bien autonómicas o bien locales.

Entendiendo que la definición que hay en la ley es perfectamente clara, en ese espíritu tampoco admitiríamos las enmiendas de Coalición Popular, por entender que está suficientemente explicitado en el texto las definiciones y porque es necesario distinguir entre lo que es una red arterial, tal como está en el propio texto, y tramos urbanos y travesías, en cuyas definiciones el tramo urbano no está contemplado. No es lo mismo un tramo urbano que una travesía, como está definido, repito en el propio informe de la Ponencia, corrigiendo el proyecto ley. Entonces, creemos que es correcto mantener la diferenciación entre la red arterial en sí, en el espíritu que he dicho al inicio de mi intervención, y lo que es tramo urbano travesía, que se contiene en estos tres artículos que estamos debatiendo.

Sí quería decir, para terminar, que nuestro grupo tiene una enmienda, la número 49, que no ha sido introducida en el informe de la Ponencia, respecto al artículo 37, y la someteremos a votación para introducirla en este trámite, que dice: «A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros podrá aprobar la ejecución de las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que formen o puedan formar parte de la red estatal de carreteras.»

Esto es respecto al texto del proyecto de ley que hablaba del Departamento del que dependa la vía o el Ministerio de Obras Públicas, y nosotros hablaremos del Consejo de Ministros. Pero obviamente, quizá por la rapidez en la redacción de la propuesta, querríamos mejorarla, sin variar sustancial ni sustantivamente lo que quiere decir, introduciendo: A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros, previo informe o a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aprobará la ejecución de las actuaciones necesarias. Se trata del artículo 37.3 y es la enmienda número 49 del Grupo Socialista. En el texto se decía que la propuesta debe ser efectuada, como es lógico, por el departamento ministerial correspondiente, que es el Ministerio de Obras Públicas. No varía fundamentalmente la redacción de la enmienda repito, que quedaría así: «A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá aprobar...» y continuaría el mismo texto de la enmienda 49.

Con esto, señorías, termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Agradezco al portavoz socialista sus explicaciones en cierta forma tranquilizadoras respecto a nuestra susceptibilidad, que creo era fundada, porque de la lectura de la definición que efectúa el proyecto de ley de red arterial, entendemos que se va más allá de lo que preveía la vigente Ley de Carreteras. Esta definición de red arterial comporta una incidencia sobre carreteras de titularidad no propiamente estatal, que es lo que nos preocupa. Y nos preocupa más si lo relacionamos con el artículo 4.º del proyecto de ley, que amplía lo que es el propio bloque constitucional, referido a la distribución competencial de las carreteras y desarrollado por los estatutos de autonomía, a los itinerarios de interés general, concepto que no está incluido en la Constitución, o al sistema de transporte que afecte a más de una comunidad autónoma.

Si relacionamos, repito, los artículos 36 y 37 con el artículo 4.º, con esta ampliación de conceptos que realiza el proyecto de ley, es cuando surge nuestra susceptibilidad hacia la posible intencionalidad de asunción de competencias de las comunidades autónomas por parte del proyecto de ley.

De todas formas, repito que nos tranquiliza la explicación del portavoz socialista, al igual que nos tranquiliza la explicación que dio defendiendo el proyecto de ley en su artículo 4.º, porque esperamos que el día en que se deba interpretar el contenido, el alcance real de estos precep-

tos del proyecto de ley, será tenido en cuenta cuál ha sido el espíritu que ha propiciado la votación de estos artículos.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Parece que esta enmienda número 49, al artículo 37.3, del Grupo Socialista, estaba redactada en unos términos y ahora se cambia en el sentido de introducir la mención al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando había una enmienda de mi Grupo no «in voce» sino presentada en su momento, en la que se proponía esta rectificación. Por tanto, no veo por qué no se puede admitir esta enmienda y tenemos que admitir una «in voce», cuando está redactada en los mismos términos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Recoder, creo que efectivamente debe tranquilizarse y que el espíritu del legislador es el que se ha venido expresando. Además, para confirmarlo, en el artículo 4.º, cuando se habla de los itinerarios de interés general o el sistema de transporte que afecte a más de una comunidad autónoma se está refiriendo a la construcción de nuevas carreteras o a cuándo se podrán integrar nuevas carreteras en la red de carreteras del Estado. En este artículo estamos hablando de las carreteras que pueden formar parte de la red arterial y, evidentemente, conectando uno con otro, se referirán a que si se reúnen las circunstancias del artículo 4.º o de este artículo, serán siempre de competencia estatal las que considere esta ley; no serán las características que pueden ser de competencia local o autonómica. Y la definición de la ley anterior de 1974, dice: Las redes arteriales estarán constituidas por el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurran total o parcialmente por zonas urbanas. Evidentemente que esa definición sí que comprende cualquier tipo de carretera, enlace o acceso de cualquier titularidad, mientras que la del proyecto de ley hace referencia a las carreteras del estado. Por eso creemos que en ese sentido debe ser totalmente tranquilizador para su grupo.

Respecto a Coalición Popular, su enmienda número 235 no es exactamente la misma que la que proponemos nosotros, a pesar de la introducción —que es obvia por otra parte, pero no creemos necesaria para que tenga una mejor redacción, aunque no sea sustantiva en el texto— de la propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. No es exactamente lo mismo, digo, porque en su enmienda ustedes se remiten al artículo 8.º, que en realidad es el artículo 10; era el artículo 8.º, pero por el cambio de orden ahora se trata del artículo 10 que ayer aprobamos, donde se regulaba la intervención del Ministerio y del Consejo de Ministros en la construcción de nuevas carreteras o variantes, mientras que ahora estamos tratando

de actuaciones en una red arterial que estaba dentro de un planteamiento, porque el propio artículo 37 habla de que siempre que se haga de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente. La intervención no tiene por qué remitirse al artículo 10, sino que debe ser directamente a través de la propuesta del Ministerio y la decisión del Consejo de Ministros, pero siempre, repito, dentro de la coordinación con el planteamiento urbanístico vigente. El desacuerdo se puede producir porque dentro de un plan viario, como S. S. sabe, las asignaciones de los ejes suelen estar en unos márgenes muy amplios de reserva de suelo y se pueden producir discrepancias y faltas de acuerdo en cuanto al trazado definitivo de ese itinerario, ese enlace o esa arteria concreta. En esos acuerdos evidentemente no es necesario el mismo trámite que en el artículo 10, cuando la cuestión podía estar fuera de planeamiento, que es lo que ayer tratamos.

Por tanto, no se trata de rechazar su enmienda por introducir una «in voce», sino que el sentido y el espíritu es diferente en cuanto que la regulación no se hace sobre el mismo aspecto, puesto que aquí se trata de algo más concreto y de acuerdo con planeamiento, con contra planeamiento, como podía ser por lo que la regulación a través del consejo de Ministros no debe ser en otro caso, la que allí proponíamos, que era cómo se ordenaba el cambio de planeamiento cuando se regulaba, etcétera, cosa que aquí no hay que hacer. Por eso se hace la mención breve y concisa y la introducción que creo que, por otra parte, es obvia, de que debe hacerse a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a quien parece normal que corresponda.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sisó, por tiempo de un minuto.

El señor **SISO CRUELLAS**: Simplemente para aclarar algo, ya que creo que no se me ha entendido bien cuando he hablado de una enmienda «in voce» por parte nuestra, lo mismo que se ha hecho con anterioridad en el artículo 32. Como toda la enmienda no se me acepta, creo que si se me deben aceptar la enmienda parcial «in voce» de la introducción del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, puesto que la están introduciendo S. S. pero posteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sisó, debería haber diferenciado la enmienda número 235 de la enmienda «in voce»

El señor **SISO CRUELLAS**: Lo he hecho, a la hora de defender la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora está clara la posición y para contestar tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, aceptamos esa posición, que realmente no había entendido, ya que pensaba que el señor Sisó no comprendía el sentido de mi enmienda, en general. Aceptamos, pues, ple-

namemente que su propuesta «in voce» de la introducción del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo es coincidente con la redacción que le queremos dar a nuestra propia enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garrosa, el Grupo del CDS tiene presentada la enmienda 168, que me parece que es una enmienda que quizá no haga falta debatir.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, ya ha sido admitida en casos anteriores, luego huelga la defensa.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar las enmiendas a estos artículos 35, 36 y 37. La enmienda número 90 la votaremos al final, señor Recoder.

¿Votamos conjuntamente las enmiendas 91 y 92, señoría? (**Asentimiento**)

Votamos las enmiendas números 91 y 92, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos la enmienda 168, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Votamos las enmiendas 233, 234 y 235, de Coalición popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Pasamos a votar la enmienda «in voce» de Coalición Popular a la parte tercera de este artículo 37, que coincidía con la apreciación del grupo Socialista sobre incluir «a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.,

Finalmente, votamos la enmienda 49, del Grupo Socialista, que no había sido incorporada en el trámite de Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, cuatro; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda 49 presentada por el Grupo Socialista.

Por último, votamos el artículo 37, según el informe de la Ponencia, habiendo incorporado las enmiendas vota-

das favorablemente, la enmienda 49, del Grupo Socialista, y la enmienda «in voce» del Grupo de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; en contra, uno; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 37 en las condiciones antedichas.

A continuación, sometemos a votación el artículo 35, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 35, según el informe de la Ponencia.

A continuación, sometemos a votación el artículo 36, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, cinco; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 36, según el informe de la Ponencia.

Respecto al artículo 37, se considera incorporada la enmienda 168, del CDS, que fue votada favorablemente.

Señorías, pasamos a discutir el resto del articulado hasta el final, es decir, artículos 38, 39 y 40. A dichos artículos ha presentado enmienda la Agrupación de la Democracia Cristiana, que figura con el número 126. El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

Artículos 38, 39 y 40

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, hemos presentado solamente esta enmienda, a la que hemos formulado una corrección «in voce» que obra en poder de la Presidencia. Voy a leer el texto del número 1, del artículo 38, tal y como quedaría con la incorporación de esta modificación. Se propone el siguiente texto: «El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la zona de dominio público de los tramos urbanos, corresponde a los Ayuntamientos, previo informe de dicho Departamento ministerial. Este informe será vinculante cuando verse sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley.» Es decir con el nuevo texto se propone que en todo caso sea necesario un previo informe del Departamento ministerial y que solamente sea vinculante ese informe cuando verse sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley. Pensamos que con esta redacción se respeta tanto las lógicas competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo como la autonomía municipal.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el Grupo Vasco-PNV, no tiene enmiendas a estos artículos. Minoría Catalana ha presentado las enmiendas números 93 y 94. El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Anuncio que la enmienda 93, al artículo 38, vamos a retirarla, y lo mismo puedo decir respecto a la parte de la enmienda número 94 que se refiere al número 1 del artículo 39, en la que proponíamos la sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo por la palabra «Departamento», pero sí mantenemos el apartado de dicha enmienda que se refiere al número 3, en el que proponemos que se sustituya la expresión «funcionamiento de tales vías» por «funcionalidad de tales vías».

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Recoder, pero la enmienda 94, del artículo 39, se ha incorporado al texto de la Ponencia.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En ese caso, señor Presidente, no tengo nada que defender.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Recoder. El Grupo Parlamentario del CDS ha presentado la enmienda 169. El señor Garrosa tiene la palabra.

El señor **GARROSA RESINA**: Lo único que pretendemos es que en la redacción del número 1 de este artículo 38 se elimine el adjetivo «vinculante», porque creemos que difícilmente se puede respetar la autonomía de los Ayuntamientos si en una actuación sobre suelo urbano, sobre terreno urbano de la localidad puede haber un informe vinculante del Ministerio de Obras Públicas.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Coalición Popular ha presentado las enmiendas números 236 a 241, ambas inclusive. El señor Sisó tiene la palabra para su defensa.

El señor **SISÓ CRUELLAS**: La enmienda 236, presentada al artículo 38.1, dice lo siguiente: «1. En la zona de dominio público de las carreteras arteriales, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades corresponde a los ayuntamientos...», y el resto seguiría igual. Es decir, suprimimos la expresión «no ejecutadas por el MOPU». Respecto a la frase «en los tramos de carretera estatal que discurren por suelo urbano» pretendemos sustituir este párrafo por «de las carreteras arteriales» ya que, como se ve y hemos dicho en la defensa de anteriores enmiendas, la definición de carreteras arteriales hace más fácil la redacción de todos los artículos de este Capítulo.

En lo que respecta a la enmienda 237 al artículo 38, he de señalar que pretendemos añadir un nuevo párrafo 4 que sería del siguiente tenor: «4. En todo caso, con carácter previo a la autorización municipal y no vinculante, deberá solicitarse al MOPU un informe relativo a la seguridad vial.» Mi grupo propone añadir este número 4 por considerarse una precaución elemental, dada la situación en que se encuentran nuestras carreteras en lo que a seguridad vial concierne.

Al artículo 39.1 presentamos la enmienda 238, con la que el número 1 quedaría reducido al siguiente texto:

«1. La conservación de las carreteras arteriales corresponde al MOPU.» Esta redacción es más acorde con la terminología de los artículos anteriores, sobre todo de nuestras enmiendas, y una vez más hacemos hincapié en la importancia de utilizar una terminología breve y clara.

La enmienda 239, al artículo 39.2, tiene por objeto incluir a las comunidades autónomas, así como mejorar la redacción, y para ello se postulan algunas supresiones. Mientras que en el texto del proyecto se habla sólo de Ayuntamientos, nosotros hablamos de entidades locales y de comunidades autónomas.

La enmienda 240 al artículo 39.3, pretende suprimir el número 3, ya que dicho apartado supone dar un cheque en blanco contrario a la seguridad jurídica.

Por último, al artículo 40 hemos presentado la enmienda número 241, de modificación, cuyo texto es el siguiente: «La utilización de las carreteras arteriales y, de modo especial, las travesías, se ajustará, además de lo dispuesto en esta ley, a la correspondiente normativa local.» La referencia al Código de la Circulación es extensiva a toda la ley, y no añade nada nuevo, y los mismo podemos decir de la utilización de las carreteras arteriales en el sentido de que se ajuste a lo dispuesto en el Capítulo III únicamente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, el señor Roncero tiene la palabra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy a comenzar comentando la enmienda de la Democracia Cristiana. En primer lugar, podríamos estar de acuerdo porque realmente hemos definido anteriormente lo que son tramos urbanos y, por tanto, podríamos acortar el texto, que sería más conciso si dijera, tal como está redactado, que la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de su Departamento. Pretendemos mantener el texto de la Ponencia porque en él queda perfectamente claro que el informe será vinculante y que además debe versar, no sobre otras cosas, sino sobre lo establecido en esta Ley. Creemos que el texto es claro y correcto y que no debemos dar la opción de que pueda considerarse vinculante o no en función de cuál sea el contenido del informe, aunque no se refiera a esta Ley. Aceptaríamos esa corrección terminológica más concisa de decir: en la zona de dominio público en los tramos urbanos, en vez de: en los tramos de carretera estatal que discurren por suelo urbano, porque anteriormente lo hemos definido como tramo urbano. Aceptaríamos esa corrección, repito, pero creemos sinceramente que el informe vinculante sobre los aspectos que señala este proyecto es más correcto que la propuesta de su Grupo. Es decir, el número 1 quedaría: El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades, no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en la zona de dominio público en los tramos urbanos corresponde a los ayuntamientos, previo informe vinculante de dicho Departamento ministerial, que deberá versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley. También podríamos mantener el texto actual del

apartado tal como está en el informe de la Ponencia, en función del sentido en que se pronuncie el señor Pérez Dobón.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece que la modificación «in voce» formulada por el señor Pérez Dobón expresa lo mismo, porque si bien no utiliza la palabra «vinculante», luego añade que será vinculante cuando verse sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: El texto que ha leído el portavoz socialista es exactamente el mismo que el del informe de la Ponencia. La única diferencia que he observado entre uno y otro texto es que dice «deberá» en vez de «habrá».

Sin ánimo de insistir demasiado, debo decir que la redacción nuestra garantiza dos cosas, en primer lugar, que haya una previa comunicación, como es lógico, al MOPU de cualquier tipo de obra que pueda realizarse en ese tramo; en segundo lugar, que el informe sea vinculante únicamente cuando verse sobre aspectos relativos a la presente ley. Creemos que el contenido es el mismo, pero este texto puede eliminar susceptibilidades de los ayuntamientos en relación con la autonomía municipal. Creemos que es un tema que no tiene mayor importancia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero para referirse a otras enmiendas.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, seguimos sosteniendo que el informe de la Ponencia es muy conciso y, por tanto, mantenemos dicho texto.

No vamos a admitir las enmiendas del Grupo Popular por lo mismo que no hemos aceptado anteriormente la definición de carreteras arteriales y mantenemos la distinción entre tramos urbanos, travesías, etcétera. Por coherencia con ello, pues, mantenemos el informe de la Ponencia. El artículo 38, en cuanto a autorizaciones, etcétera, distingue entre tramos urbanos y las propias travesías. Así pues, aceptamos la definición propuesta por Coalición Popular y mantenemos el texto del proyecto.

En cuanto a la enmienda que propone un apartado nuevo referente a seguridad vial, lo tenemos que relacionar, evidentemente, con el artículo 40, que dice que la utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y en las travesías se ajustará al Código de la Circulación y a la correspondiente normativa local. Eso quiere decir que aplicando ese artículo 40 y el Reglamento vigente —y en el nuevo Reglamento, evidentemente, se contemplará de la misma forma—, la seguridad vial a que nos estamos refiriendo es a la de tramos muy concretos de la red, no a la que parece deducirse de su intervención, la seguridad vial en toda la red en general, sino en tramos muy concretos, donde la policía municipal y de circulación compete a los ayuntamientos y al Código de Circulación, previos los trámites correspondientes que el propio Reglamento establece en cuanto a informes del propio Ministerio. Por tanto, creemos que está totalmente garantizado que la seguridad

vial estará en manos de los ayuntamientos. Creemos que no es necesario aceptar su enmienda, puesto que hace referencia a la seguridad vial en la red general de carreteras, y ésta creemos que en los tramos de las redes arteriales está perfectamente contemplado por el artículo 40. Creemos que es necesario hacer mención al Código de Circulación en este artículo, puesto que se pone en relación con la correspondiente normativa local sin más, sin introducir temas relativos a la circulación. Se hace referencia al Código de Circulación para que esa normativa local se entienda como la normativa de policía municipal y de circulación, como la actual Ley y el actual reglamento contemplan. En este caso concreto, la referencia es explícita para que exista esa relación de que la normativa local debe ser la referente a la de policía municipal y de circulación, que es lo que está contemplado en el reglamento actual, y que lógicamente deberá ser contemplado en el futuro reglamento de esta ley.

De acuerdo con lo expuesto, señor Presidente, rechazamos las enmiendas presentadas a estos artículos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sisó para turno de réplica.

El señor **SISO CRUELLAS**: Simplemente quiero decirle al señor Roncero que comprendo que no hayan aceptado las enmiendas tanto en lo que respecta a las definiciones como a su contenido, porque sería una forma evidente de demostrar la improvisación del proyecto, sobre todo en este Capítulo, tanto por lo que se refiere a definiciones como al contenido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Creo que el juicio que acaba de emitir el señor Sisó no se corresponde con la realidad. No hay ninguna improvisación en el texto; está perfectamente meditado y delimitado. El espíritu que lo inspira, como antes dije en mi intervención respondiendo al señor Recoder respecto a los artículos anteriores, está perfectamente claro. Lo que se pretende está perfectamente claro, que es regular las redes arteriales, que son de competencia estatal, y el otorgamiento de autorizaciones y de licencias para uso en esos tramos. Quizá el artículo 38, manteniendo su contenido, pueda tener una redacción más clara y precisa, pero está perfectamente claro lo que se pretende y lo que se dice en el proyecto de ley. No es nada nuevo. Además es bastante coherente con la Ley anterior e introduce las modificaciones mínimas necesarias, teniendo en cuenta que las nuevas competencias son simplemente estatales. No hay ningún tipo de improvisación. Se adapta la normativa anterior sobre redes arteriales a la competencia de esta ley, que ahora se limita a redes arteriales de competencia estatal. Creo que está perfectamente claro en el proyecto y que su juicio de valor, evidentemente, no se corresponde con la realidad.

Finalmente, señor Presidente, quería hacer una corrección en el artículo 40. Puesto que en el proyecto los capi-

tulos van escritos con letra, en este artículo la referencia debería ser al Capítulo III. No sé si está recogido así en el informe de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de las enmiendas.

En primer lugar, votamos la enmienda 126, de la Democracia Cristiana, con la modificación «in voce» que ha ofrecido el señor Pérez Dobón al punto 1, que pasamos a leer: El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los ayuntamientos, previo informe de dicho Departamento ministerial. Este informe será vinculante cuando verse sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley.

Votamos este texto como enmienda de la Agrupación de la Democracia Cristiana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las enmiendas de Minoría Catalana no están vigentes. Votamos la enmienda del Grupo del CDS, número 169.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos por último las enmiendas de Coalición Popular, desde la 236 a la 241, ambas inclusive. ¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 18; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas

En el trámite de Ponencia se incorporaron las enmiendas número 50, del Grupo Socialista y la 94, de Minoría Catalana.

Vamos a votar las enmiendas del Grupo mixto a estos artículos 38, 39 y 40.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 18; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Finalmente vamos a votar los artículos del proyecto de ley.

artículo 38 según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, uno; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el artículo 38. Votamos el artículo 39.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el artículo 39. Votamos el artículo 40, según el informe de la Ponencia

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19, en contra, uno, abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón para explicación de voto.

El señor **PEREZ DOBON**: Coincidiendo con lo manifestado por el Grupo de Coalición Popular, debo decir que hemos votado en contra del artículo 40 porque creemos que es redundante la referencia al Código de la Circulación, puesto que vamos a tener una remisión en la ley al Código de la Circulación en el caso de las travesías urbanas y no en los demás, por lo que parece que se aplica solamente en el tramo urbano. por eso, lo mejor sería eliminar esta referencia porque obviamente el Código de la Circulación es aplicable en todas las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: La enmienda al Título del Capítulo ¿cuándo se vota?

El señor **PRESIDENTE**: Se vota al final. La enmienda 90 está archivada para su votación.

Terminado el articulado. ¿Les parece a SS. SS. que tratemos conjuntamente las disposiciones adicionales y luego las transitorias, juntas o separadamente, como preferirán? (**Asentimiento.**)

A las disposiciones adicionales están presentadas las enmiendas 127 y 128 de la Democracia Cristiana. Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Se retiran las dos, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Vasco tiene una enmienda a la disposición adicional tercera, la número 23.

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Hacemos referencia a la enmienda de modificación de la disposición adicional tercera que entendemos que tiene gran trascendencia y que forma el segundo bloque que citábamos al referirnos a nuestra enmienda número 18.

Es preciso subrayar que el proyecto de ley trata conjuntamente a todos los territorios forales vascos. Con ello se hace eco no sólo de la fuente competencial en todos los casos, sino también del paralelismo sustancial de la competencia exorbitante atribuida, con base en el bloque

constitucional y en concreto en el artículo 148,1.5. de la Constitución, el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, la Ley Orgánica 13/1982 del 10 de agosto en su artículo 49,1.f) y en su apartado 3, y la remisión que se indica al Decreto 2875/75 del 31 de octubre y al Decreto 3140/75 del 7 de noviembre, que hacen referencia a la adaptación de la Ley de carreteras de 1974 para los territorios forales.

En el apartado 1 se quiere significar que la aplicación de la ley en la comunidad autónoma se hará y será procedente en cuanto resulte congruente con el Estatuto. En último término se trata de una nueva adaptación de la aplicación.

El apartado 2 quiere subrayar el principio territorial de la competencia en materia de carreteras al establecer que la competencia para planificar, etcétera, todas las carreteras de los territorios forales es de sus órganos de Gobierno, sin matiz ni excepción alguna, lo que naturalmente quiere indicar que se incluyen los tramos e itinerarios que sean prolongación de la red estatal. Supuesta esa redacción, no nos parece necesario añadir referencia alguna al régimen jurídico peculiar, pues su existencia deriva del apartado 1.

El segundo párrafo de este apartado 2 viene a ser en cierta forma una particularización del primero. En efecto, insiste en el principio de territorialidad sin excepción, afirmando implícitamente que proyecta también sobre todas las autopistas, al margen del paréntesis de la concesión. Lo que establece expresamente es que durante la vigencia de este paréntesis hay un interés legítimo que debe ser vehiculado mediante un concreto mecanismo de cooperación.

El apartado 3 quiere contemplar la construcción de nuevas carreteras y la normativa técnica de señalización, supone la improcedencia de reabrir los debates que precedieron al decreto de transferencias y propugna la remisión al mismo allá donde exista, en el caso de la Comunidad Autónoma Vasca a los términos previstos en el Real Decreto 2769/80 del 26 de septiembre.

En definitiva, en nuestra enmienda se trata de reflejar lo que entendemos que es esencial en las competencias en materia de carreteras respecto de los órganos forales de los territorios históricos vascos; delimitación competencial en función de criterios territoriales y aplicación del principio de interés general para la adopción y funcionamiento de los mecanismos de coordinación ya convenidos y existentes y que no tienen por qué ser modificados. De no alterarse o modificarse el proyecto de ley en la forma que proponemos, nos parece evidente e incuestionable que se estarían vulnerando las competencias más representativas y significativas en cierto modo del régimen foral tradicional de los territorios históricos.

En nuestro ánimo de llegar a un acuerdo sobre este punto, habida cuenta de la postura anunciada en Ponencia, presentamos una enmienda transaccional a la disposición adicional tercera. Ayer se planteó que había un error en el informe de la Ponencia, y cuando se referían al señor Mardones del Grupo Mixto me imagino que se referían a

esta enmienda 24 que presentamos, ¿no es así, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Entonces presentamos como posible sustitución, con ese ánimo de llegar a un acuerdo, una enmienda al proyecto de ley mejorándolo notablemente, ya que entendemos que técnicamente el texto tiene deficiencias severas, pretendiendo ir más allá de la letra estatutaria e incluso contra materias en las que tradicionalmente han existido acuerdos entre Diputaciones y Estado. Por ejemplo, la nueva prescripción jurídica viene a exigir no sólo la coordinación entre los órganos competentes de la Administración central y de los territorios históricos, sino también el acuerdo de ambos en tales casos. La lectura, al contrario, debía indicar que sin acuerdo no cabe construcción, y sobre esta nueva prescripción nos remitimos a las leyes y decretos antes señalados. En definitiva proponemos la siguiente redacción como enmienda transaccional: 1. La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación uso y explotación de las carreteras que discurren por los territorios forales se efectuará de conformidad con lo que establecen sus respectivos Estatutos de Autonomía. 2. La construcción en dichos territorios de nuevas carreteras que sean prolongación de las de la red estatal será coordinada de conformidad con lo dispuesto en los correspondientes decretos de transferencias.

Este texto es concreto y aclara definitivamente las dudas o problemas interpretativos que se puedan desprender de la redacción del proyecto de ley. Por su claridad, definición y ajuste al ordenamiento jurídico actual esperamos sea atendida por todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las enmiendas de Minoría Catalana.

La número 97 ha sido aceptada e incorporada al informe de la Ponencia. Quedan las números 95, 96 y 99. Para su defensa tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: La enmienda número 99, si es posible, la defendería conjuntamente con la número 98, porque creo que estamos entrando en un apartado nuevo y precisamente lo que proponemos es la supresión de la disposición transitoria segunda y su conversión en una disposición adicional nueva. Entonces, si la Presidencia no tiene inconveniente, la defendería posteriormente cuando entremos en las disposiciones transitorias.

En cuanto a la enmienda número 95 a la disposición adicional primera, anuncio su retirada por cuanto lo que pretendíamos con ella era incorporar su texto al artículo 4.º del proyecto de ley, y nuestra enmienda a aquel artículo fue rechazada, o sea que no tiene sentido mantenerla.

La enmienda número 96 a la disposición adicional segunda tiene por objeto adecuar el contenido de dicha disposición adicional a las previsiones del bloque constitu-

cional y de la normativa que lo desarrolla en cuanto a la competencia de carreteras que en Cataluña ha sido asumida por la Generalitat. En concreto el Real Decreto 1943/80 de traspasos en materia de carreteras establece en su apartado 4.º lo siguiente: La Generalitat de Cataluña se sujetará a las normas técnicas que dicte el Estado sobre construcción y conservación de carreteras con carácter general en aplicación o desarrollo de convenios, acuerdos o recomendaciones de carácter internacional. La Generalitat de Cataluña se ajustará a las instrucciones del Estado sobre construcción, conservación y explotación de carreteras que motivadamente le curse éste por razones de defensa nacional.

Evidentemente, en materia de carreteras, el Gobierno autónomo de Cataluña no debe ajustarse, tal y como resulta del bloque constitucional, a las bases que dicte la Administración del Estado, porque no se trata de una competencia compartida, y tan sólo está vinculada, si procede y con el alcance que delimita este Decreto, por lo que resulta precisamente del Real Decreto de traspasos, es decir, la normativa de carácter internacional y razones de defensa nacional. Precisamente, la formulación que propone la disposición adicional segunda en su apartado primero excede, en la forma que está redactada en la actualidad, de lo que establece el Real Decreto de traspasos que he leído en el apartado que nos afecta, dado que da a entender que se atribuye a la Administración del Estado una competencia para aprobar la normativa técnica básica de interés general y en particular la relativa a la señalización y el balizamiento de carreteras, sea derivada o no de la normativa internacional. Es por ello por lo que proponemos la nueva redacción del apartado primero, para salvaguardar las competencias autonómicas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS tiene la palabra el señor Garrosa para defender la enmienda 144.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, se trata en este caso de una enmienda suscrita a título particular por el señor Santos Miñón, de nuestro propio Grupo Parlamentario, en la que se tiende a contemplar las peculiaridades específicas en materia de carreteras de los archipiélagos balear y canario.

Desde nuestro punto de vista está colocada como posible disposición adicional quinta, pero es evidente que en el supuesto de que fuera admitida por el Grupo mayoritario podría ocupar cualquier otro número en la disposición correlativa para dejar como última la que figura en el proyecto como disposición adicional cuarta.

Mediante esta enmienda se propone que figure una adicional nueva en la que se diría: «Las autopistas, autovías y vías rápidas construidas, las que están en proyecto y las que en el futuro se realicen en los archipiélagos balear y canario, tendrán, sin perjuicio de las competencias transferidas a la correspondiente Comunidad Autónoma, la consideración de carreteras de interés general con las consecuencias que tal declaración produce». Las redes arteriales de las capitales de provincia de ambos archipiélagos tendrán igualmente la consideración de carreteras de

interés general con las consecuencias que la inclusión en el correspondiente catálogo lleva aparejada, cualquiera que sea la situación en que las mismas se encuentren, incluso aquellas que aún no están proyectadas.

Repito que la justificación para nuestro Grupo es atender a las circunstancias específicas del propio hecho de la insularidad en el caso de ambos archipiélagos.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Coalición popular tiene tres enmiendas, las números 242, 243 y 243 bis, estas dos últimas de adición proponiendo la creación de disposiciones adicionales quinta y sexta.

El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra para su defensa.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, la enmienda 242 pretende modificar la redacción del apartado tercero de la disposición adicional segunda con objeto de extender los criterios de homogeneización de la señalización no sólo a las placas de ruta y a las señales de balizamiento a las que hace referencia el proyecto de ley, sino en general a toda la identificación de carreteras de manera muy expresa, tratando de homogeneizar esta identificación en todo lo referente a la señalización vertical, por razones fácilmente comprensibles y que nos parecen de obligado reflejo en una ley de carreteras estatales, puesto que no podemos perder en ningún momento la perspectiva de que estamos regulando este tipo de carreteras y no otras.

En cuanto a las enmiendas para introducir dos disposiciones adicionales nuevas, que nosotros enumeramos como quinta y sexta, tienen entre sí una evidente relación plantean la segunda gran cuestión de fondo del Grupo de Coalición Popular en su texto alternativo al proyecto de ley del Gobierno. Si al hablar del artículo 2.º nosotros manifestábamos nuestra discrepancia con la indefinición y la confusión que generaba el proyecto de ley y oponíamos una redacción no sólo clarificadora, sino ajustada a la realidad de la red de carreteras estatales españolas y ajustada a lo que debe ser el objetivo de calidad de la red que ha de abordar el Estado en los próximos años, completamos, con la alternativa de estas disposiciones adicionales, ese paquete general que permite definir una nueva política de carreteras para toda la red estatal.

Es evidente que se podía haber planteado un proyecto de ley de carácter meramente académico, haciendo una definición genérica de las carreteras y de su distinta clasificación, haciendo, como hace el proyecto de ley, una enumeración que figuraría en cualquier tratado de obras públicas en relación con la financiación, y remitiendo al organigrama convencional del Ministerio de Obras Públicas la ejecución de toda la política relativa a las carreteras. Probablemente podría funcionar. Lo que ocurre es que este proyecto de ley se presenta y se debate en un momento en el que las necesidades de la red estatal de carreteras españolas se han hecho evidente para todos los sectores de la sociedad española, no sólo para los usuarios, sino para toda la opinión pública. Por eso nosotros entendemos que la respuesta política a estos deseos y a estas

necesidades de la sociedad española tiene que venir también expresada para que este proyecto de ley conecte con la España real en las disposiciones que nosotros estamos aprobando en estos momentos. A ello se dirige, como lo hacía nuestra alternativa al artículo 2.º, el contenido de estas dos disposiciones adicionales.

En primer lugar, nosotros pretendemos que se recoja, y ésta es una evidente decisión política, que se podrá decir que cabría en otros debates de esta Cámara, pero que nosotros consideramos oportuno introducirla en el proyecto de ley de carreteras como disposición adicional, el volumen de recursos que el Estado asigna con destino a la construcción y conservación de las carreteras españolas.

Un problema que ha aflorado y que cada día que pasa se confirma que es un problema real y grave, es la falta de inversión en materia de carreteras. Pues bien, nosotros queremos hacer frente a esa necesidad de la red viaria española con un compromiso de dedicación de un volumen mínimo de inversiones estatales que fijamos en el 35 por ciento del importe de los ingresos examinados por Estado en concepto de tributos sobre vehículos y carburantes de vehículos no agrícolas correspondientes al ejercicio fiscal inmediatamente anterior al de su remisión a las Cortes Generales. Es decir, nosotros al fijar el volumen de inversión que consideramos el mínimo necesario para adecuar la red española de carreteras a las necesidades del momento, hemos elegido una fórmula que va más allá de la simple cuantificación numérica. Hemos considerado oportuno en este momento establecer una correlación entre los gastos de inversión que el Estado dedica a carreteras y los ingresos que, en concepto de tributos, el Estado recauda de los españoles procedentes de las carreteras bien en concepto de tributos sobre vehículos o bien en concepto de tributos sobre carburantes. Con ello establecemos un principio que, en la situación actual de la fiscalidad española, tiene unos elementos correctores sumamente importantes y, sobre todo, creo que es un concepto estimulador del interés de los contribuyentes españoles que, de esta forma, podrán tener la seguridad, cuando pagan sus impuestos, de que una parte de los mismos va dedicada a fines muy concretos.

Estamos en unos momentos en los que el Estado recauda mucho más de lo que presupuesta y esto creemos que es un obstáculo serio para estimular al contribuyente y hacerle responsable de sus obligaciones colectivas. Si nosotros completamos ese cuadro de obligaciones fiscales con la presentación de fórmulas como ésta, en virtud de las cuales, sea cual sea el volumen de recaudación, el contribuyente sabe que una parte de sus recursos el Estado se compromete a devolvérselos en forma de servicios, creemos que estamos creando los estímulos suficientes para que el contribuyente se vea justamente compensado del esfuerzo fiscal que se ve obligado a hacer en aras de las arcas del Estado.

Al Grupo de Coalición Popular no le parecía suficiente este compromiso para fijar un determinado nivel de recursos con destino a las carreteras y estimaba que no era suficiente estímulo establecer una correlación entre lo

que el contribuyente paga y lo que el Estado le devuelve en forma de servicios. El segundo gran problema que en este momento vive el Estado español, y muy concretamente la política de carreteras, es que las insuficiencias del Ministerio de Obras Públicas traen como consecuencia un alto grado de ineficacia en el cumplimiento de los planes; por tanto, junto al compromiso de un volumen mínimo de recursos, junto al compromiso de una correlación entre los ingresos que recauda el Estado y las inversiones que realiza en esa misma materia, nosotros queremos ofrecer una fórmula de garantía a los españoles de que con esas bases o con esos mimbres se van a cumplir con mucha más eficacia los objetivos y los compromisos establecidos en los planes. Para esto nosotros proponemos la creación de un organismo autónomo del Estado, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, que denominamos Fondo Nacional de Carreteras, con personalidad jurídica propia y sujeto a las disposiciones de la Ley de entidades estatales autónomas. A ese Fondo Nacional de Carreteras correspondería la financiación de todos los trabajos de planeamiento, estudio, proyecto, ejecución y conservación de las carreteras y, por supuesto, le corresponde la gestión, con autonomía funcional, de los recursos económicos a que se refiere la disposición adicional que hace un momento he defendido.

El Fondo Nacional de Carreteras, en nuestra propuesta, estaría presidido por un presidente designado por Real Decreto que se aprobaría en Consejo de Ministros, previa consulta a las Cortes Generales y sus órganos de gobierno serían un Consejo general en el que estarían representados todos los Ministerios, un Consejo ejecutivo y un Director general. Para el conjunto de ellos su composición, estructura, designación y funcionamiento nos remitimos a las normas reglamentarias. Asimismo ese Fondo Nacional de Carreteras tendría el compromiso mínimo de elevar anualmente un informe a las Cortes Generales sobre las actividades desarrolladas. Creemos que con ello diseñamos el marco de una política nueva, radicalmente distinta de la que en estos momentos se sigue en materia de carreteras. Creemos, además, que esta alternativa es la respuesta a lo que en este momento la sociedad española está demandando de todos nosotros, y muy particularmente de las Cortes Generales, que tienen la responsabilidad de aprobar un instrumento fundamental para hacer que cambie de signo la política de las carreteras españolas, como es este proyecto de ley de carreteras que estamos discutiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Voy a seguir en la respuesta el mismo orden en que las enmiendas estaban presentadas, dentro de las disposiciones adicionales, a fin de ir manifestando, a la vez, el posicionamiento de nuestro grupo respecto a la decisión del voto.

Nuestro grupo no va a aceptar la enmienda número 15 —aunque no haya sido defendida— de los señores Oliveri y Azkarraga. Las enmiendas 95 y 127 han sido retiradas.

La enmienda 96, de Minoría Catalana, que ha sido defendida por su representante, se ha referido, básicamente, a que el contenido de la disposición adicional segunda, en su opinión, excede en cuanto a lo que estaba delegado por los decretos de traspasos. Del sentido de la lectura que ha hecho del decreto de traspasos el colega de Minoría Catalana, indudablemente se podría pensar que el contenido de la ley, del texto legal, excediese; pero es que hay otra serie de ordenamientos que también tienen carácter general, como, por ejemplo, el Real Decreto 2296/1981, que habla sobre señalización con carácter ordenador. Es decir, no se trata de buscar imposiciones que constriñan aquellas peculiaridades propias de las Comunidades Autónomas, que es lo que los reales decretos de transferencias fundamentales protegen, sino de que haya un orden, dentro de lo que pudiéramos llamar la señalización y demás acompañamientos que la carretera precisa, para que cualquier usuario pueda identificar con facilidad la vía por la que circula, en la dirección que va, etcétera.

De ninguna manera se trata de constreñir las competencias que por el Real Decreto de transferencias tiene, en este caso, la Comunidad catalana, o cualquier otra, sino que más bien se trata de abrir el contenido del artículo para que las normativas básicas generales en otro tipo de señalizaciones, etcétera, que tratan de servir para orientar al usuario, tengan cabida también en base a lo dispuesto en todo el articulado de la ley.

La enmienda 242, del Grupo Popular, propone un nuevo punto 3. A pesar de que lo que se especifica con la defensa de la enmienda 242, del Grupo Popular, por cuanto ha dicho que se trataba de hacer más amplio el contenido de este punto 3, en nuestra opinión nos parece que es mucho más claro el que figura y está especificado en la disposición adicional segunda, según el texto de la Ponencia. No encontramos razones para aceptar el texto que se propone porque en nada mejoraría lo que está descrito en el mismo. A este respecto quisiéramos plantear una enmienda «in voce», sólo de redacción, de tal manera que la palabra «de» de este apartado 3, que está en la segunda línea, se cambiase por «y». Donde se refiere a las señales de balizamiento se ajustarán, vemos que falta una «n». Son defectos de redacción. En una palabra, el texto de esta disposición adicional segunda, punto 3, quedaría de la siguiente manera, si es que se acepta esta enmienda «in voce». «La identificación de las carreteras en las placas de ruta y las señales de balizamiento se ajustarán, en todo caso», etcétera. Nos parece que esta enmienda es necesaria para clarificar el contenido del artículo porque tiene una mala redacción. No creemos que eso afecte a nada de la base.

El señor **PRESIDENTE**: Eso ya estaba corregido en Ponencia.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Perdón. Entonces retiro lo dicho y ruego disculpen SS. SS. esta intromisión porque mi no presencia en la Ponencia el último día me ha llevado a este error. Retiro lo dicho anteriormente.

Con referencia a la enmienda número 23, del PNV —esta enmienda está referida a la disposición adicional tercera—, nosotros volvemos a decir que, de ninguna manera, se tratan de vulnerar los contenidos del régimen foral ni de los Estatutos, sino que al dejar abierto el tema, con la referencia genérica de al régimen jurídico en vigor se pretende todo lo contrario: es decir, que no quepa la opinión anticipada de que el contenido de la ley trata de coartar derechos transferidos descritos o acordados. No pueden tenerse solamente en cuenta para estos casos, tal como exponía la enmienda del Grupo Vasco —así como también su enmienda a la transitoria— los contenidos de los Estatutos de autonomía y de los decretos de transferencias, sino que, como muy bien ha descrito en su exposición posteriormente el colega Diputado del PNV que ha hecho su defensa, existe otra normativa vigente que compone todo un cuerpo legal que es al que se refiere precisamente esta disposición adicional tercera.

No se trata, en ningún momento, de vulnerar transferencias o competencias, sino, al revés, que a la hora de planificar, construir, proyectar, etcétera, se tenga en cuenta precisamente a los territorios forales, sus derechos históricos y se conjugue conforme al régimen jurídico en vigor. Desde esa perspectiva la ley no puede ser más clarificadora porque es competencia posterior de acuerdos y posiblemente de debates entre las partes, llegar a dar interpretación a este conjunto jurídico.

En cuanto se refiere a la enmienda 16, de los señores Oliveri y Azkarraga vamos a votar en contra de la misma, aunque no ha sido defendida. Por la misma razón vamos a rechazar la del señor Larrinaga, idéntica a la anterior. La del señor Mardones, número 24, también, aunque no ha sido defendida. En cuanto a la número 66, del Partido Liberal, de adición, también va a ser rechazada. Debatiéremos posteriormente con Minoría Catalana la enmienda número 99 y sobre la 144, del CDS, que coincide con otra presentada por el señor Mardones...

El señor **PRESIDENTE**: La número 99 no ha sido defendida, señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: De acuerdo. La 99 la debatiremos cuando tratemos las disposiciones transitorias.

Me refiero ahora a la 144 del CDS en la que se mantiene un paralelismo con la que había presentado el Diputado señor Mardones. En este sentido nuestro grupo quiere volver a reiterar, curiosamente en sentido contrario, lo dicho para Minoría Catalana y el Grupo Parlamentario Vasco. Las competencias transferidas las vamos a respetar y pretendemos que ése sea el criterio por el que se guíe precisamente la aplicación de esta ley y de todas las demás.

En este sentido podría representar discriminación, aunque en este caso quiero que entiendan los enmendantes que es positiva, pero sería un tipo de discriminación que, desde luego, desde nuestro grupo, no podríamos avalar porque habría que hacerla extensiva a otra serie de localidades —por no hablar de Comunidades Autónomas— con condicionantes turísticos, o de otro tipo, que también

podrían acogerse al funcionamiento que plantean en su enmienda. Por tanto no vamos a dar nuestro voto positivo, pero insistimos en que es por un estricto respeto, aunque sea «sensu contrario» del descrito para los enmendantes de Minoría Catalana y del PNV.

Por lo que se refiere a las dos enmiendas del Grupo de Coalición Popular, números 243 y 243 bis, nuestra posición va a ser negativa en cuanto a su aceptación. Presentada como segunda gran alternativa para una política de carreteras, lo que en realidad hace el Grupo Popular —desde nuestro punto de vista—, es completar su propio cuadro de ordenamiento. No estábamos de acuerdo en la primera fase de este debate en cuanto a su clasificación e interpretación de las vías de comunicación; no estuvimos de acuerdo en cuanto al desarrollo para la aplicación de estas vías y, por supuesto, ahora no estamos de acuerdo tampoco en los instrumentos que utiliza.

Aquí hay dos tipos de argumentos que quisiéramos dejar muy claros. En primer lugar quiero reiterarle que el texto legal no marca una política de carreteras, sino que da el marco en el que han de desarrollarse las políticas de carreteras a todos los efectos y desde la perspectiva de cualquier grupo gobernante. Eso como base fundamental en el sentido de clarificar la política de carreteras que después se desarrolle, que se hará —insisto—, después y en base a este marco.

Además, en la enmienda 243, el Grupo Popular plantea que haya unos referentes para los Presupuestos Generales del Estado que introducen, ni más ni menos, la figura finalista en el sentido de la recaudación, cuestión con la que nuestro grupo no está en absoluto de acuerdo. El reparto de la recaudación de los Presupuestos Generales del Estado atiende, desde la perspectiva de nuestro grupo, a cuestiones que tienen tanta importancia o en muchos casos más, que las propias carreteras y el sentido finalista limitaría la asistencia, por ejemplo, hospitalaria, de pensiones o las dotaciones presupuestarias referidas a la enseñanza. A esta realidad nos llevaría el empezar a marcar, en este caso con las carreteras, las orientaciones finalistas en la recaudación. No es éste el criterio que nuestro grupo va a seguir. No creemos que sea el criterio conveniente para nadie y, desde luego, no es un principio económico presentable plantearlo como usted hacen en su enmienda. Por tanto, la primera cuestión de los fondos en cuanto a de dónde salen, no nos parece presentable.

Además ustedes en su exposición han dicho que no existen fondos suficientes. Quiero recordarles que existe un Plan general de carreteras que está llevando a cabo la mayor inversión que nunca se había planteado en nuestro país, con ningún otro Gobierno, en ningún otro momento. Al día de hoy podemos decir, para poner números, que en el año 1988 tenemos ya una autorización de 60.000 millones por encima de lo presupuestado, que está aprobada, para conceder dentro de la gestión del Ministerio en este año. Es previsible que a lo largo de los próximos años haya del orden de 350.000 millones más de los previstos en los propios planes necesarios y que, por tanto, se concederán, cada uno en su momento, para seguir con esta política expansiva, en el sentido de inversión en carrete-

ras, lo que creo desmonta, en parte, el argumento que S. S. exponía con la falta de medios. Hasta tal extremo existen medios en cuanto a la dotación económica que, fíjese usted, es previsible que al mercado de la concesión de nuevas obras públicas y de carreteras tengan que acudir algunas empresas de construcción extranjeras. Es tal el volumen de desarrollo que se tiene en este momento, y el previsible a corto plazo en los próximos tres o cuatro años, que la capacidad de las empresas nacionales de construcción se está viendo desbordada. Esta es la situación real.

Yo no sé hasta dónde habla S. S. de poca inversión, pero me parece que no este el tema. En cualquier caso el Plan general de carreteras está ahí y se está desarrollando. Se están teniendo las inversiones previstas e incluso por encima de ellas.

En lo que se refiere a la gestión, bajo el calificativo de ineficiente, diciendo que el Ministerio de Obras Públicas necesita refuerzos, tengo que decirle que no es esto lo que parece desprenderse de la gestión de los últimos años y los propios números de inversión y desarrollo de gestión lo ratifican.

En cualquier caso estos argumentos, si hay réplica, podrán matizarse más, pero son suficientes para desestimar la propuesta que nos hacía el Grupo de Coalición Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica tiene la palabra el señor Vallejo, al que ruego sea breve.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Primero para una cuestión reglamentaria. Nosotros naturalmente retiramos la enmienda 23 para que pueda ser votada la transaccional que se ha presentado; queremos que sea sometida a votación esta transaccional.

Por otra parte, señor González, sentimos que no se haya podido llegar a un acuerdo; que no se hayan comprendido nuestros argumentos, pero esperamos que en los trámites que restan para la aprobación definitiva de este proyecto de ley se medite el asunto dada la importancia que tiene, por lo menos para nosotros, y se consiga un acercamiento entre los distintos grupos.

La verdad es que, estando de acuerdo por lo menos en el fondo, usted podría haber estado prácticamente sentado aquí, en lo que ha hecho referencia al bloque legal y constitucional que hemos citado los dos, y parece triste que no hayamos podido llegar a un acuerdo estando —insisto— tan de acuerdo en el fondo.

Quiero insistir en que nosotros hemos estado prácticamente una semana esperando alguna reacción alternativa por parte de ustedes, porque estábamos abiertos a todas las posibilidades de mejora del texto en ese sentido. De todas formas, con su intervención, nos hace concebir esperanzas de que podamos llegar a un acuerdo o por lo menos a un acercamiento antes de que se convierta en definitivo este proyecto de ley. De otro modo, nosotros anunciamos desde ahora que, procediendo en consecuencia, arbitraremos los medios oportunos para defender los derechos que, a nuestro entender, están claramente definidos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Después de las manifestaciones de los portavoces socialistas en Ponencia en el sentido de que reconocían que la redacción actual de la disposición adicional segunda entraba en contradicción con el Real Decreto de trasposos de competencias en materia de carreteras a la Generalidad de Cataluña, yo esperaba que se presentaría una transaccional, en el sentido de adaptar este precepto al bloque constitucional. No se ha hecho, y repito que se conculca el régimen competencial que parte de la Constitución, se desarrolla en el Estatuto de Autonomía de Cataluña y se concreta en el Real Decreto de trasposos. Al ser el régimen de carreteras una competencia exclusiva del Gobierno autónomo de Cataluña, no concede a la Administración del Estado la posibilidad de dictar normas básicas, como se pretende en esta disposición adicional segunda. No es una competencia compartida. Se introduce el concepto de interés general, concepto jurídico indeterminado y la experiencia nos dice que, a través de este concepto de interés general, se intenta hacer pasar determinadas recomendaciones que no están propiamente ajustadas a la ley. Por ello —repi—to nosotros mantenemos nuestra enmienda.

Por otro lado, el portavoz socialista ha manifestado que el objetivo era mantener el orden en la carretera. Yo creo que el orden en la carretera se mantiene perfectamente, por una parte, a través de la normativa internacional que España asume como consecuencia de los tratados, convenios, acuerdos, etcétera, y, por otra, porque los apartados segundo y tercero de esta disposición adicional segunda también mantienen ese orden necesario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: He oído que el portavoz socialista en este trámite señalaba que incluso veía con simpatía la enmienda que proponíamos nosotros sobre los archipiélagos balear y canario, pero que no podían admitirla porque ello supondría un trato discriminatorio, aunque fuera positivo, para estas comunidades autónomas.

Simplemente quiero decirle que esta discriminación positiva estaría justificada partiendo del hecho de la singularidad, del hecho de la insularidad de estas Comunidades.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Quiero comenzar discrepando de las afirmaciones que en relación con la política general de carreteras ha hecho el portavoz del Grupo Socialista en el sentido de que estábamos viviendo los periodos de mayor inversión; que estábamos siendo testigos del cumplimiento de las obras previstas en un Plan general y que de ambas cosas se puede deri-

var —que, con la política actual de carreteras, se estén resolviendo las necesidades de este país.

Creo que no se cumple ninguna de estas tres premisas y que cuando se está hablando de mayor inversión se está hablando de farol, se está jugando simplemente con la acumulación de un mayor número de anualidades, de tal forma que probablemente si los romanos en su época hubieran programado hasta el año 2000, en lugar de hacer política socialista estaríamos haciendo hoy la política de los romanos que, por cierto, trazaron la mayor parte de las principales vías españolas de comunicación. Simplemente por acumular inversiones durante ocho años no se puede decir que se estén haciendo las mayores inversiones de la historia, porque justamente cuando se traducen en inversiones anuales y se hace la traslación a pesetas constantes, se pone de manifiesto que estamos en un nivel de inversión sumamente insuficiente. Repito que los números de cada anualidad y las comparaciones en pesetas constantes lo ponen de manifiesto.

En segundo lugar, en cuanto a los cumplimientos del Plan general de carreteras, no voy a insistir a ellos; serán objeto de debate próximo en esta Cámara por iniciativa de nuestro grupo y ya veremos cómo se sostiene aquella afirmación reciente del Ministro en el Pleno de que el Gobierno estaba dispuesto a sostener este debate.

Por supuesto, no se están resolviendo las necesidades. Creo que es un clamor nacional; no es un clamor del Grupo Popular, es un clamor nacional —que la red— de carreteras españolas cada vez está más lejos de las necesidades de la red viaria de este país.

Hechas estas rectificaciones o réplicas a las afirmaciones del portavoz socialista, niego que nuestras propuestas tengan carácter finalista. Cuando nosotros proponemos que se establezca una referencia concreta al volumen de inversión necesario es porque queremos explicitar la referencia que nosotros establecemos al volumen mínimo de inversión que debe comprometer el Estado para carreteras. Sería muy sencillo devolver al Grupo Socialista la pregunta: ¿Cómo asigna el Gobierno socialista, en este momento, el volumen de inversión en carreteras?

Realmente hay que convenir que el Gobierno socialista aplica como mecanismo o como referencia de inversión en carreteras las técnicas de las invocaciones a Santa Bárbara; es decir, que sólo se acuerdan del problema de las carreteras cuando truena. Así nos encontramos con lo que ha dicho el portavoz del Grupo Socialista sin darle importancia, como si ésta fuera una política responsable, de que ahora —después de Semana Santa, señor portavoz— hay presupuestados 50.000 millones de pesetas más como crédito extraordinario, para el programa de autovías. A mí sinceramente me parece que éste no es el ejemplo de una buena política. A los tres meses de entrar en vigor los Presupuestos Generales del Estado de Gobierno, como consecuencia de los sucesos tristes y lamentables de Semana Santa, decide que las asignaciones en materia de autovías son insuficientes y lanza a la opinión pública, para contrarrestar la oleada de indignación, el anuncio de un crédito extraordinario. Yo no sé si ustedes seguirán manteniendo que nuestra técnica es finalista. Desde lue-

go insisto en que ustedes (por utilizar alguna fórmula piadosa, la de las invocaciones a Santa Bárbara) sólo cuando truena se acuerdan de que sus propios presupuestos son insuficientes para atender las necesidades de este país.

Dice también que nuestras propuestas no son presentables. Yo no sé a quien está llamando presentable o no presentable, porque nuestras propuestas recogen rigurosamente las teorías del Director General de Carreteras, don Enrique Balaguer, y he tenido ocasión de decirlo en su presencia, puesto que estaba en tribuna en el Pleno, y lo vuelvo a repetir en este momento en Comisión. Don Enrique Balaguer, catedrático de Caminos e ilustre tratadista en materia de carreteras y que, desde luego, no es sospechoso de pertenecer a Alianza Popular, ha sostenido desde hace años, y está documentado, la conveniencia de crear en España, para agilizar e impulsar la construcción de carreteras, un organismo autónomo llamado Fondo Nacional de Carreteras, del que hemos respetado hasta su propia denominación; y, por supuesto, ha sostenido —la conveniencia de establecer como referencia al volumen de inversión— necesario. Podría haber establecido las referencias en relación con el PIB o con cualquier otra fórmula. Nosotros estaríamos en condiciones de decir que nos gustaría que en vez del 0,3 por ciento del PIB el volumen de carreteras fuera el 0,6; podríamos haber escogido esta fórmula, pero hemos escogido la que ha predicado durante años el actual Director general de Carreteras para que no haya ninguna duda.

Acepto que no sea presentable nuestra fórmula, lo que ocurre es que yo se la endoso al responsable y, en este sentido, convendría que ustedes tuvieran un cambio de impresiones para que no existiera contradicción a través del circuito que se cierra por la justificación de la iniciativa que nosotros estamos defendiendo, que se cierra —repite— en su propia casa y en sus propias responsabilidades.

Así pues, señorías, nosotros creemos que este debate ha sido sumamente clarificador. Creemos que este debate ha —servido para poner en evidencia las contradicciones en el marco formal y en la política general del Grupo Socialista. Nosotros seguiremos insistiendo en que las cosas hay que hacerlas de distinta forma y, por supuesto, mucho mejor y la fórmula para hacerlo de distinta forma y mejor, es la aceptación de nuestras enmiendas y no la improvisación constante en la que en estos momentos vive la política de carreteras del Estado español.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Vamos a hacer la réplica en el mismo orden en que han intervenido los señores enmendantes.

Referido a la enmienda 23, del PNV, la transaccional, como ya había indicado anteriormente, aunque afectivamente hace una referencia más explícita a los contenidos de legalidad que pretenden respetarse y que han de respetarse —insisto— desde nuestra perspectiva, nos parece que vuelve a crear más sombras de dudas que el hecho

de la referencia genérica a todo el ordenamiento jurídico vigente que afecten a estos temas, por supuesto.

De todas maneras, queremos aclaraciones al máximo y S. S. puede comprender que entrar en el pormenor de cuáles y cómo son las normas a aplicar podría traer mayores complicaciones y es un desarrollo quizá excesivamente pesado como carga para una disposición adicional de esta ley. Sin que mis palabras puedan significar esa gran esperanza que S. S. manifestaba, sí quiero decirle que el Grupo estudiará de nuevo con seriedad, para trámites posteriores, la posibilidad de llegar a algún otro texto que pudiera ser clasificador.

En el mismo sentido quisiera también referirme al enmendante de Minoría Catalana en relación a su enmienda 96, porque creemos que no se conculcan todos los decretos de transferencia ni lo que está legislado, lo que está descrito en los Estatutos de autonomía. Creemos que no se conculca, pero, sobre todo, insisto en dejar claro que no es intención de este grupo conculcarlos, ni este proyecto de ley está elaborado desde esa perspectiva.

Señoría, yo quisiera que pudiéramos llegar, en trámites posteriores, a un mayor acercamiento y a una reconsideración de esta redacción, porque al ser la voluntad de este Grupo no conculcar ninguno de los derechos que, por una u otra vías, tienen transferidos las comunidades autónomas, pretendemos buscar entre todos una mejor redacción del articulado. En trámites posteriores, insisto, señoría, lo intentaremos, al ser nuestra intención reconsiderar el tema.

En lo que se refiere al tercer enmendante del Grupo Popular, sus argumentos no nos han convencido y, por lo tanto, mantendremos nuestra oposición a las tres enmiendas. No se ha referido a la enmienda 242. Pero en cuanto a las enmiendas 243 y 243 bis, quisiera hacer algunas aclaraciones para justificar de nuevo nuestra negativa a admitirlas.

La realidad es que a lo largo de este año y con petición del Ministerio de Economía anterior a Semana Santa, —aunque usted quiera poner fecha posterior en esa fecha es cuando ha llegado aquí el trámite, pero la petición era anterior, aunque no es cuestión de fechas, sino de decisión política y de realismo en cuanto a la inversión—, hay 60.000 millones y para los próximos años hay 350.000 más. Esa es en realidad. Llámelo usted como quiera, farol o falta de inversiones, pero la verdad es que hay un crédito extraordinario y que la planificación de las inversiones se hace de acuerdo con algo que usted trata de obviar ahora cuando habla del Director General, que es el Plan de Carreteras.

Cuando en aquel momento el Director General de Carreteras habló de la necesidad de ese ente que usted propone hoy, no existía un plan general de carreteras ni una inversión programada. Argumentaba el Director General la necesidad de tener un programa serio para poder basar en él unas inversiones que tuvieran la garantía de poder realizarse, primero, porque vinieran en los presupuestos y, segundo, porque fueran destinadas a programas específicos. Decía que si no estaba hecho ese programa, tendría que haber un ente que lo hicieran. No con-

funda usted las fechas, porque el mismo Director General de Carreteras en la actualidad no aboga por ese ente al que usted alude, puesto que ya tiene los instrumentos necesarios para desarrollar la política de carreteras, que era lo que él pedía, como no podía ser de otra manera.

Por lo que respecta a los romanos, le diré que los romanos no eran tontos, o sea que dejémoslos en paz que bastante hicieron, aunque no sé a qué viene esa mención.

Dice que no son finalistas las proposiciones de sus enmiendas. Le voy a leer un texto. Propone que cada año se destinará a la construcción y conservación de carreteras estatales —ésta es una finalidad específica— una cantidad del 35 por ciento del importe de los ingresos por exacciones del Estado por el concepto de tributos de vehículos. Si esto no es un concepto finalista de la recaudación, escríbalo de otra manera porque, desde ninguna perspectiva, ni jurídica ni de lego, en el más estricto sentido de la palabra, se puede interpretar de otra manera. Esto es un concepto finalista de la recaudación y va en contra de otra serie de conceptos presupuestarios y económicos. Está más claro que el agua. Dígalo como quiera, pero es así.

Dice que nos acordamos de las carreteras como de Santa Bárbara cuando truena. Hablando de santos, parece como si el santo lo plantearan ustedes en su enmienda; es el santo y, además, milagrero porque con ese nuevo ente y con esta nueva distribución se han acabado los accidentes de Semana Santa del año 1988. Tampoco es eso. Mezclarlo todo no conduce más que a volver a poner encima de la mesa, hablando de la ley de carreteras, los muertos de Semana Santa. Si ése es el destino patriótico de S. S., como parece serlo, pues adelante.

Finalmente, en cuanto a las contradicciones de que nos acusa su Grupo, señoría, las tuyas propias le llevan a ver en los demás la equivocación. Aplíquese el refrán de la viga y a lo mejor empezamos a ver más claro cuál es el futuro del planteamiento de los planes generales de carreteras.

En consecuencia, no vamos a dar nuestro voto positivo y lamentamos que no hayan retirado, por haber quedado desfasadas, estas dos enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones de estas enmiendas. En primer lugar, votamos la número 96, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Votamos la enmienda 144, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 18; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

¿Se pueden votar conjuntamente las enmiendas de Coalición Popular, señorías? (**Asentimiento.**) Votamos las enmiendas 242, 243 y 243 bis, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 18; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Mixto a estas disposiciones adicionales. (**El señor Vallejo Rodríguez pide la palabra.**) Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO RODRIGUEZ**: Solicito que se voten separadamente la 268, del señor Larrinaga, y la 24, del señor Mardones, cada una por separado.

El señor **PRESIDENTE**: Se vota la enmienda 268, del señor Larrinaga.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 19; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Votamos la enmienda 24, del señor Mardones.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 19; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Votamos las restantes enmiendas del Grupo Mixto a estas disposiciones adicionales.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 19; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda transaccional del Grupo Vasco-PNV, a la disposición adicional tercera, cuyo texto está en poder de SS. SS. y no hace falta que lo leamos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 25; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Con esto finalizamos la votación de las enmiendas. (**El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.**) Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Para una explicación de voto breve de las enmiendas del Grupo Mixto que no han sido defendidas.

Respecto a la enmienda 268, del Grupo Mixto, nuestro voto ha sido favorable porque, si no en todo, recoge en parte las pretensiones que nosotros planteábamos.

Con relación a la enmienda 24, del señor Mardones, nuestro voto ha sido favorable porque la redacción del propio texto y su justificación nos han convencido y, sobre todo, porque nuestro Grupo es sumamente respetuoso con los estatutos de autonomía de todas las comunidades.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las disposiciones adi-

cionales, según el texto de la Ponencia. Disposición adicional primera.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional primera.

Votamos, a continuación, la disposición adicional segunda, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, siete; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la disposición adicional segunda.

Votamos, a continuación, la disposición adicional tercera, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la disposición adicional tercera.

Votamos, finalmente, la disposición adicional cuarta, según el texto de la ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional cuarta.

Tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Sólo un minuto para pedir disculpas al portavoz del Grupo del CDS por no haberle contestado en su réplica respecto a las enmiendas de las disposiciones adicionales, pero fue un mero olvido. Como los criterios estaban...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor González García, disculpas nada más. No hagamos ninguna alusión a una enmienda que ha sido votada, a no ser que quiera hacer un turno de explicación de voto.

Pasamos a debatir el resto de las enmiendas del proyecto de ley, disposiciones transitorias, disposición derogatoria, disposición final y anexos, con independencia de que pienso que en algunas de las disposiciones transitorias SS. SS. van a hacer mayor énfasis. **(El señor Garrosa pide la palabra.)** Señor Garrosa, tiene la palabra.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, dado que parece que el mayor volumen de intervenciones y el mayor interés se va a establecer con respecto a la transitoria segunda, acaso —no lo exijo, ni mucho menos— fuera conveniente debatir separadamente cada una de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos entonces a debatir la transitoria segunda separadamente y el resto de los pre-

ceptos agrupados. A esta transitoria segunda hay una enmienda, la 130, del Grupo de la Democracia Cristiana. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

Si algún grupo, como ya ha anunciado Minoría Catalana, quiere tratar conjuntamente sus enmiendas, lo pueden hacer perfectamente.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Mantenemos esta enmienda porque pensamos que para la materia regulada en esta disposición transitoria, el texto que actualmente aparece en el proyecto, así como en la enmienda transaccional que ha sido presentada, no son adecuadas, y, por tanto, por los motivos expuestos en la justificación, solicitamos que se someta a votación la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Minoría Catalana va a defender las enmiendas 98 y 99. Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestras enmiendas 98 y 99 pretenden respectivamente la supresión de la disposición transitoria segunda del proyecto de ley y su incorporación en una nueva disposición adicional quinta. La disposición adicional quinta que proponemos como enmienda número 99 tiene por objeto adaptar la participación de los distintos profesionales, en el proceso de elaboración de proyectos, inspección, conservación y explotación de las carreteras, a la legislación vigente en la materia.

En dicho sentido, nuestra enmienda viene a clarificar la situación de los ingenieros técnicos de obras públicas, al remitir su participación en el proceso citado a las atribuciones profesionales definidas en el artículo 2.1 de la Ley 12/86, de 1 de abril, sobre regulación de las atribuciones profesionales de los arquitectos e ingenieros técnicos.

El proyecto de ley de carreteras entendemos nosotros que debe dar cumplimiento a lo establecido por la disposición final segunda de la Ley 12/86, cuando dice que, conforme a lo previsto en el número 3 del artículo 2.º por ley se regularán las intervenciones profesionales de los ingenieros técnicos de obras públicas cuando se trate de carreteras, puertos, ingeniería de costas, infraestructura de centrales energéticas y de ferrocarriles, presas y obras hidráulicas. Por tanto, con la ley de carreteras debe ponerse en ejercicio, efectivamente, esta competencia: las atribuciones profesionales reconocidas por la Ley 12/86, y no limitarlos, como se está haciendo en la disposición transitoria segunda, a la mera colaboración por los ingenieros de canales, caminos y puertos. Por otro lado, tampoco se debe remitir el efectivo ejercicio de dichas competencias al desarrollo legal posterior de las mismas; la ley de carreteras ya puede y debe hacerlo. Por eso proponemos la redacción concreta de la disposición adicional quinta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Garrosa tiene la palabra, para la defensa de la enmienda 171.

El señor **GARROSA RESINA**: Yo le rogaría, señor Presidente, que, dado que hemos consumido de forma extraordinariamente parca nuestros turnos en todas las enmiendas anteriores, me permitiera un poco más de extensión en esta ocasión.

Desde luego, en nuestro Grupo dudamos sobre si el mejor destino que hubiera podido tener esta disposición transitoria segunda era el de la mera supresión, de acuerdo también, en cierto modo, con lo que había propuesto el Grupo Socialista, que, sorprendentemente, no ha sido aceptado por la Ponencia.

En cualquier caso, presentamos una enmienda que tiende a mejorar ampliamente el contenido de esta disposición transitoria segunda y adecuarlo a lo dispuesto en el marco de la Ley 12/86, reguladora de las actuaciones profesionales de arquitectos e ingenieros técnicos. La enmienda que presentamos dice textualmente que «Los estudios y proyectos de carreteras, de dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se realizarán, en cada caso, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.º 1, de la Ley 12 de 1986, de 1 de abril, sobre regulación de las actuaciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros Técnicos».

En efecto, todo esto lo decimos sin perjuicio de que, además, intervengan en aquellas actuaciones profesionales en las que por las características naturales o paisajísticas o histórico-artísticas, se requiera restaurar el paisaje natural urbano mediante la intervención de los técnicos profesionales competentes en cada uno de estos tipos de actividades. Pero, en cualquier caso, nosotros creemos que la redacción de esta disposición en el texto remitido por el Gobierno y aceptado por la Ponencia lesiona gravemente los intereses de los técnicos de grado medio, de los ingenieros técnicos de obras públicas en este caso, aunque no sea más que por aquello de que cuando las barbas del vecino... etcétera, y lesiona también gravemente los intereses o es una clara amenaza para las competencias reconocidas por la Ley 12/86 de todos los ingenieros técnicos en general, cualquiera que sea su denominación específica, y también de los arquitectos técnicos.

El proyecto de ley, la redacción presentada por el Gobierno, al decir que los estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como su conservación y explotación seguirán realizándose por ingenieros de caminos, canales y puertos, con la colaboración de los ingenieros técnicos de obras públicas, etcétera, nos sugiere dos reflexiones. Primera, que no sabemos hasta qué punto este texto, aunque haya sido asumido por el Gobierno parte de la idea, y nos confirma en ello la enmienda que había presentado el Grupo Socialista, aunque no haya sido asumida por la Ponencia, nos parece que esto supone situar a los ingenieros técnicos de obras públicas como unos meros colaboradores de los ingenieros superiores de esta rama, con total desprecio de lo que al respecto dispuso la Ley vigente sobre atribuciones y competencias de los ingenieros y arquitectos técnicos.

A nuestro Grupo le parece que la antigua y peyorativa denominación de los actuales ingenieros técnicos de obras públicas, cuando se les conocía como ayudantes de obras públicas hasta la reforma de las enseñanzas técnicas de principios de los años sesenta, ha sido afortunadamente superada y no debemos volver, ni siquiera por vía de una ley específica como es la ley de carreteras, a introducirnos en aquel túnel del tiempo que suponía, con todo lo que conllevaba, esta denominación a nuestro juicio peyorativa que afectaba a los técnicos de grado medio de obras públicas y no sé si alguna otra denominación también.

Nos parece que esta disposición transitoria del proyecto de ley, tal como la ha remitido el Gobierno, reabre una vieja polémica, ya resuelta afortunadamente por la Ley 12/1986, al establecer que todos estos estudios se tengan que hacer por los técnicos superiores, con la sola colaboración de los correspondientes técnicos de grado medio. Los ingenieros técnicos de obras públicas se limitarán, según este proyecto de ley, a colaborar con los anteriores, con los de caminos, en posición, por tanto, de dependencia, y esto nos parece inasumible. No se trata de negar esa colaboración, sino de que los ingenieros técnicos de obras públicas, según nuestro criterio, deben y pueden desarrollar con plenitud de competencias y responsabilidades, las funciones que les son propias, y esto se lo niega, repito, la disposición transitoria que ahora estamos analizando. Y al hacerlo se está violando de forma absolutamente clara la Ley reciente sobre atribuciones profesionales y, en concreto, de los ingenieros técnicos y arquitectos técnicos, en sus artículos 1.º y 2.º, apartado 1, donde se dice que corresponden a los ingenieros técnicos de obras públicas todas las atribuciones profesionales descritas en el apartado primero de este artículo en relación a sus especialidades respectivas, con sujeción en cada caso, a las prescripciones de la legislación reguladora de las obras públicas.

Esta remisión del precepto a las prescripciones de la legislación de obras públicas ha de entenderse, creemos nosotros, en su aspecto técnico. Se trata de unas prescripciones técnicas y siempre dentro del ámbito propio del ejercicio de cada profesión. Así ha de entenderse por lógica y también por armonía con la Ley de atribuciones profesionales, que consagra el criterio de que las atribuciones propias de los ingenieros y arquitectos técnicos serán plenas en el ámbito de su respectiva especialidad. Incluso lo ha llegado a reconocer el actual Presidente del Gobierno en carta dirigida al Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas y lo hace explícitamente cuando manifiesta: Creo que hay que entender que cualquier regulación del ejercicio de la profesión técnica de obras públicas, debe respetar ese contenido esencial al que se refiere el artículo 2.º, ya que la ley (la 12/1986 se refiere) no establece ninguna restricción. También del mismo modo lo reconoce el Defensor del Pueblo y lo vuelve a reconocer de nuevo el Presidente del Gobierno al contestar al Defensor del Pueblo.

En definitiva, la parcial remisión que la ley 12/86 hace a las prescripciones de la legislación reguladora de las obras públicas, no es una remisión en blanco que permi-

ta al proyecto de ley que ahora estamos analizando transformar por completo o tergiversar incluso la Ley de atribuciones. Por el contrario, vincula al proyecto de ley de carreteras a establecer una normativa acorde con los principios que informan dicha Ley 12/1986, respetando el núcleo esencial de competencias previsto en el artículo 2.º 1 de la mencionada norma legal.

Pues bien, nos parece que esta disposición transitoria que ahora estamos analizando viola gravemente el contenido de esta Ley en lo que venimos señalando. Y esta lesión grave de las atribuciones de los ingenieros técnicos de obras públicas en este caso supone, como he señalado antes, un peligroso precedente para todas las demás ingenierías técnicas, e incluso para la arquitectura técnica. Con ello, repito, se viola lo establecido en la Ley 12/86, en su artículo 2.º, cuando dice que corresponde a los ingenieros técnicos, dentro de su respectiva especialidad, las siguientes atribuciones profesionales: a) La redacción y firma de proyectos que tengan por objeto la construcción, reforma, reparación, conservación, demolición, fabricación, instalación, montaje o explotación de bienes muebles e inmuebles en sus respectivos casos, tanto con carácter principal como accesorio, siempre que queden comprendidos por su naturaleza y características en la técnica propia de cada titulación, etcétera.

Ya he insistido sobre el alcance que para nosotros tienen estas prescripciones técnicas a que se refiere el artículo 2.º 3 de la mencionada ley, y aunque es cierto que en esta misma ley en su disposición final segunda dice que, conforme a lo previsto en el número 3 del artículo 2.º de la presente Ley, se regularán las intervenciones profesionales de los ingenieros técnicos de obras públicas cuando se trate de carreteras, puertos, ingeniería de costas, de ferrocarriles, presas y obras hidráulicas, creemos que en la regulación que debiera hacerse en el marco de este proyecto de ley de carreteras se debe respetar escrupulosamente lo establecido en la Ley de competencias profesionales. Quiero decir que esta remisión que la propia ley hace a que se especifiquen las competencias en materia de ferrocarriles, carreteras, puertos, costas, obras hidráulicas, etcétera, me parece —no lo digo con mucha seguridad— que ya hemos tenido un antecedente, la Ley de Costas recientemente debatida y pendiente de debatir mañana en el Pleno, donde creo que no se hace ninguna referencia que pudiéramos considerar paralela a la que ahora nos ocupa.

Por último, con respecto a la enmienda transaccional que ha presentado el Grupo Socialista, nos parece que tiene buena voluntad, pero que es insuficiente para llegar a la solución que todos planteamos, que es el respeto absoluto a lo dispuesto en la Ley de competencias y atribuciones de los ingenieros y arquitectos técnicos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el representante socialista, señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Voy a ser breve porque a esta disposición transitoria segunda hemos presentado efectivamente una enmienda transaccional, y al hilo de

las intervenciones anteriores, nosotros quisiéramos exponer, aunque fuese brevemente, la justificación del porqué de esta enmienda y contestar a los argumentos expuestos. Desde luego estamos de acuerdo en que el texto que figura en el propio proyecto no va muy acorde con las necesidades que trata de limitar, y de ahí nuestra enmienda. Por tanto, como puede fácilmente comprenderse, la justificación es que, habida cuenta de que las disposiciones legales en la Ley de Carreteras, aún vigente hoy y que va a ser derogada con ésta, sí entraban en la regulación de determinadas atribuciones, cabe la opinión de que pudiera darse un vacío legal en cuanto a lo que pudiéramos llamar espacio de tiempo que quede entre la derogación de esa Ley y la futura promulgación de la Ley reguladora de atribuciones de los ingenieros técnicos de obras públicas. Esta es la justificación real y básica de la enmienda de transacción que hemos presentado.

En todo caso, la opinión respecto al texto legal 12/1986, que ha dado alguna de SS. SS., es para nosotros clara y queremos dejarla puesta de manifiesto en el propio «Diario de Sesiones» al interpretar la disposición final segunda de la Ley 12/1986 —insisto—, porque, tal y como ella misma dice, en nuestra opinión, expone un clarísimo mandato legal al ser el texto el siguiente: Disposición final segunda: Conforme a lo previsto en el número 3 del artículo 2.º de la presente, por ley se regularán las intervenciones profesionales, etcétera.

Al ser ésta nuestra interpretación, no puede entenderse de otra manera el contenido de nuestra propia disposición transitoria. En este sentido, el referente legal que se hace al artículo 2.º da una clarísima visión de qué se entiende por la redacción anterior en cuanto a la colaboración; es decir, el aspecto colaborador, como alguna de SS. SS. reconocía, imprescindible para el desarrollo profesional de cualquier actividad en las distintas escalas de conocimiento, es necesario basarlo en algo y no en la subordinación que exponía S. S., sino en las disposiciones legales que se han promulgado desde el momento en que entró en vigor la Ley anterior hasta hoy, fundamentalmente la Ley 12/1986, que es a la que se hace referencia en el texto de nuestra enmienda transaccional.

En este espíritu, señorías, nuestro Grupo no puede por menos que ratificar cuál es su voluntad en cuanto a la ordenación de las atribuciones profesionales de los Ingenieros Técnicos, porque no en vano la Ley 12/1986, tan reiteradamente aludida por todos ustedes en este trámite, ha sido promulgada y aprobada por el Grupo Socialista. No cabe dudar, pues, de nuestra voluntad de reconocimiento y de regulación de las atribuciones profesionales. Lo que ocurre, señoría, es que en tanto en cuanto se pueda desarrollar la Ley 12/1986 en estos conceptos específicos de algunos colectivos de Ingenieros Técnicos, puede haber un vacío legal que nosotros tratamos de evitar en base a esta disposición transitoria. Desde luego, de ninguna manera trata de desvirtuar la Ley 12/1986 y tampoco trata de cubrir el hueco que corresponde al mandato legal que la misma incluye, pero trata de prevenir cualquier otro tipo de interpretación respecto al vacío legal que pudiera darse.

Yo quisiera que SS. SS. entendieran la postura del Grupo Socialista desde esa perspectiva, que tiene dos coordenadas fundamentales: la primera, nuestro ánimo de continuar facilitando el desarrollo de las atribuciones de los Ingenieros Técnicos, y ello en base a que el precedente de la Ley 12/1986 es fundamental. La segunda, nuestro interés en que no exista vacío legal en cuanto al ordenamiento del trabajo y de colaboración entre los profesionales de Obras Públicas, teniendo siempre en cuenta que la Ley 12/1986, por otra parte, no afecta al gran colectivo de la Administración —la propia Ley lo describe en artículos anteriores, en la introducción y en su propio preámbulo—, por razones obvias de las propias escalas que rigen los comportamientos de los distintos cuerpos técnicos en la propia Administración.

Señorías, yo les pediría que aceptasen la enmienda transaccional que, como alguno de ustedes ha dicho, posiblemente no les vaya a cubrir lo que ustedes pretenden en el terreno de su otra redacción, pero que con esta explicación que desde nuestro Grupo damos en cuanto a su interpretación, creemos que puede dar satisfacción cuando menos, si es que ustedes pretenden efectivamente dar una cobertura mejor que la del propio texto de la Ponencia, que sería el que al final prevalecería de no ser aceptada esta enmienda transaccional. (El señor **Recoder i Miralles** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, señoría, dada la hora, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Estamos convencidos de que si verdaderamente hay voluntad política por parte del Grupo Socialista, autor por otro lado de la Ley de atribuciones 12/1986, así conocida vulgarmente, de hacer efectivas las competencias profesionales del colectivo que nos ocupa, no sería necesario hacer este salto «escapista» hacia adelante y decir que ya habrá una ley que desarrolle cuáles serán las competencias del colectivo de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. La Ley 12/1986 comprende el contenido esencial de la profesión. Ya ha sido citada la carta del Presidente del Gobierno o el Informe del Defensor del Pueblo, que establece que dicho contenido esencial deberá ser respetado. La disposición final segunda, efectivamente, remite a una posterior regulación legal. La Ley de carreteras es la primera del bloque que compone la legislación de Obras Públicas y nosotros creemos que en la misma ya pueden ser reconocidas esas competencias. No es necesaria una ley específica, sino que en la Ley de carreteras pueden ser reconocidas —repito— las competencias del colectivo profesional.

Para aprobar la disposición transitoria segunda, que remite otra vez a la ley específica, yo creo que sería mejor aprobar la enmienda del Grupo Socialista que proponía la supresión de esta disposición. Al menos nos quedaría el contenido esencial de la profesión y debería ser interpretado después por quien correspondiera. Además, en esta disposición se limita el carácter de este colectivo profesional al de mero colaborador del colectivo de los Inge-

nieros de Caminos, Canales y Puertos, que consideramos que infringe radicalmente la Ley de atribuciones.

Por último, cabría simplemente preguntar, si es que hay voluntad política de regular las atribuciones de este colectivo profesional, cuándo se va a hacer. Ahora se tiene la oportunidad y se está despreciando. ¿Cuándo se van a regular estas competencias? Desde el 2 de abril de 1986 en que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la Ley 12/1986 hay un colectivo importante que lo está esperando. (El señor **Garrosa Resina** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARRROSA RESINA**: Señor Presidente, quiero hacer dos o tres consideraciones muy breves al portavoz socialista. Efectivamente, la disposición final segunda de la Ley 12/1986 contiene un mandato imperativo para que estas cuestiones específicas se regulen en las leyes particulares; de acuerdo. Pero, preguntamos, ¿por qué esto no se ha llevado también a la Ley de Costas? No había ningún mandato ni ninguna disposición paralela.

En segundo lugar queremos decir que si un precepto de esta naturaleza debe contenerse en el proyecto de ley de carreteras que discutimos, ¿por qué esta regulación no se hace perfectamente concorde con lo dispuesto en la Ley 12/1986?

En tercer lugar, reconocemos el esfuerzo del Grupo y del Gobierno socialista en la legislación anterior en pro del reconocimiento de las atribuciones de todos los técnicos de grado medio, pero nosotros, reconociendo este esfuerzo, les pedimos que sean coherentes con el esfuerzo que ustedes reconocieron y no introduzcan una disposición transitoria que está en grave contraposición con lo dispuesto en la Ley de atribuciones.

Por último, reconocemos el esfuerzo de aproximación, que confiamos en que no sea el último, que hacen en la disposición transitoria. No remiten ya pura y simplemente a una ley específica que regule las intervenciones, sino que especifican mucho más y dicen: hasta que por ley específica sean reguladas las intervenciones profesionales de dichos técnicos de acuerdo con lo previsto en las disposiciones de la Ley de atribuciones y competencias profesionales. Nos parece muy bien, pero díganlo de una vez. No nos parece tampoco asumible que permanezcan en esta disposición transitoria, en la transaccional que ustedes ofrecen, estas expresiones de que seguirán realizándose por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la colaboración de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Nos parece que sigue siendo en cierto modo humillante y que debería eliminarse y llegar a la perfecta acomodación del precepto que debe contener la Ley de carreteras con lo establecido en la Ley de atribuciones y competencias profesionales, porque de otro modo, no lo afirmo, pero podría dar la impresión de que el Gobierno y el Partido Socialista actúan aquí a remolque o en contra de sus propias convicciones, plegándose a pretensiones de otra naturaleza que no son concordes con lo que parece preferir el Grupo Socialista, de acuerdo con lo que

han presentado en su enmienda número 52, que no nos explicamos cómo fue rechazada por la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, voy a intervenir muy brevemente porque parece que todo está claro; por lo menos voy a ratificar nuestra postura en cuanto a clarificación.

Por ejemplo, ¿por qué se retira la enmienda 52? Porque queremos evitar el vacío legal que les explicaba anteriormente. En muchas interpretaciones, el hecho de que estuviera en Ley de carreteras y no en la de costas una regulación anterior respecto a cómo desarrollar la labor profesional hace que algunos juristas interpreten que pueda existir un vacío legal. De ahí que retiremos nuestra enmienda de supresión y demos un texto alternativo. Esta es la justificación.

En segundo lugar nosotros no decimos que habrá una ley por la que se regule, sino que interpretamos jurídicamente, desde una perspectiva jurídica estricta, la disposición final segunda de la Ley 12/1986, que yo he leído el texto anterior, en la que da un mandato legal expreso para que determinadas materias que afectan a este colectivo de ingeniería técnica de Obras Públicas se regulen por una ley y no el que en cada ley sectorial se regule la materia. Esa es nuestra interpretación, es la interpretación que hacen nuestros juristas y es la que, en el espíritu de la ley —y pueden leerse las actas del debate de la Ley 12/1986—, inspiraba este texto.

Como consecuencia, evitar el vacío legal no quiere decir, señoría, que no se pueda en algún momento tener las veleidades de infringir la ley 12/1986, pero es que no estamos debatiendo aquí las posibles alteraciones o actuaciones no legales respecto a la Ley 12/1986, que son de todas formas denunciables por todos los cauces, como ustedes muy bien conocen. Estamos diciendo que en esta Ley, que es la Ley de carreteras, esta disposición transitoria trata de evitar un vacío legal y que esto no exige de que el Grupo Socialista, manteniendo su espíritu de, creemos, justicia hacia estos colectivos profesionales de ingeniería técnica, no tenga la obligación de elaborar esa ley «ad hoc» por la que se regulen las atribuciones profesionales y competencias de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas en las materias que la Ley 12/1986 delimita claramente en su disposición final segunda.

Por tanto, señorías, les rogaría que tomasen en consideración y retirasen, como nosotros hacemos con la enmienda 52, sus enmiendas para aceptar esta transacción que da una salida y cubre un hueco en tanto en cuanto no se publique, insistimos, la normativa «ad hoc». Nuestro espíritu sigue siendo el de buscar la colaboración y esperamos que SS. SS. lo entiendan también así. (El señor Garrosa Resina pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garrosa, el tema está ya muy debatido. Creo que no tiene sentido.

Tiene S. S. la palabra pero no para reiterar argumentos, por favor.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, estaríamos dispuestos a retirar nuestra enmienda tan sólo en el caso de que desapareciera lo de la colaboración y de que se dejara muy claro en qué plazo se van a regular mediante ley, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 12/1986, todos estos aspectos, porque remitirlo a la ley que se dictará puede ser en seis meses, en dos años o en cuatro años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, dos cuestiones. Primero, la redacción del texto, que se ajusta en parte para respetar la primera parte que consideramos no es tan sustancial como S. S. lo plantea en cuanto a colaboración, sino que damos los criterios de colaboración...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no reitere argumentos; refiérase al requerimiento concreto del señor Garrosa.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Sí, señor Presidente.

En todo caso, la redacción nos parece que es la más aproximada para cubrir el vacío legal; por tanto, no estamos dispuestos a rectificarlo. En cuanto a la elaboración de la normativa legal en un plazo determinado, S. S. sabe que para este colectivo profesional, al igual que los Arquitectos Técnicos, están en este momento en plena fase de elaboración a nivel de la Comunidad Económica Europea las normativas correspondientes precisamente a la distribución de atribuciones, y en ese sentido nos limita la posibilidad de marcar plazos. Insisto en que nuestra voluntad sigue siendo la de regular...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no reitere argumentos.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Perdón, señor Presidente.

Hay limitaciones objetivas y por ello no podemos dar una fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas.

Votamos en primer lugar la enmienda 130 de Democracia Cristiana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 15; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Votamos las enmiendas números 98 y 99 de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 15; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Votamos la enmienda 171 del señor Garrosa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 15; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechaza la enmienda.

Votamos las enmiendas del Grupo Mixto a esta disposición transitoria segunda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 15; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Al retirar el Grupo Socialista su enmienda número 52, pensamos que podría ser sometida a votación la enmienda transaccional ofrecida por el Grupo Socialista. (**Asentimiento.**)

Votamos la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista, que es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, tres; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional propuesta sobre la disposición transitoria segunda, y por tanto dicha disposición transitoria segunda. (**El señor Alvarez-Cascos Fernández pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos para explicación de voto.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente.

El Grupo de Coalición Popular ya fijó en su día, con ocasión del debate en las Cortes de la proposición de ley que dio lugar a la ley 12/1986, su posición en relación con el problema de las competencias de los ingenieros y de los ingenieros técnicos, así como sobre las particularidades que afectan a los ingenieros de Obras Públicas.

Nosotros mantuvimos y mantenemos nuestras reservas sobre el acierto de aquella regulación, plasmado hoy en un texto legal que es la Ley 12/1986, porque creemos que la fórmula que se ha buscado en general en relación con el tema de las competencias entre ingenieros e ingenieros técnicos es bastante confusa, y sobre todo en el caso particular de los ingenieros técnicos de Obras Públicas es claramente una fórmula que trata de ganar tiempo, como si ganando tiempo se resolvieran los problemas.

Pues bien, ahora empezamos a cargarnos de razón en relación con las reservas que manifestamos a la regulación aprobada en su día y confiamos que quienes han diseñado esta situación vean claro hacia dónde quieren ir y llevar la regulación de estos colectivos profesionales. En este sentido, puesto que el marco legal que provoca esta situación, la Ley 12/1986, es responsabilidad del Grupo Socialista, nosotros no hemos presentado enmiendas a esta disposición, lo cual significa que nosotros estábamos

dando y damos un margen de confianza a la propuesta que en este caso hace el Gobierno y el Grupo que lo respalda. En esta misma línea de hacer un acto de fe en cuanto a la idoneidad de fórmulas para salir de una situación confusa y para encontrar una concreción a algo que a nosotros nos sigue pareciendo una maniobra dilatoria, hemos vuelto a hacer un acto de fe votando a favor de la enmienda transaccional que ha formulado el Grupo Socialista en esta Cámara, con el sincero deseo de que lo que nosotros no vemos claro lo vea el Grupo Socialista y encuentre una fórmula adecuada para resolver un problema —repito— que nace de un marco legal en el que hasta ahora el Grupo Socialista ha tenido la máxima responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al debate final de la disposición transitoria primera y de las nuevas que han surgido en el texto de la Ponencia, disposición derogatoria, disposición final, anexo, exposición de motivos y rúbricos.

Existe la enmienda 129, de la Democracia Cristiana, que hace referencia a la enmienda presentada «in voce» sobre el anexo. El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Con respecto a la enmienda 129, la damos por defendida, por los motivos expuestos en la justificación.

En cuanto a la enmienda referente al anexo, simplemente trata de incluir en el catálogo de carreteras de interés general del Estado, entre la Nacional 341 y la Nacional 343, la siguiente mención: Carretera Nacional 342. Denominación: Puerto Lumbreras a Baza. Comienzo: Puerto Lumbreras (N-340). Final: Baza (336). Observaciones: Incluye la Nacional 342.

¿A qué se debe esto? Esta carretera es la que une Puerto Lumbreras con Vélez-Rubio, Chirivel, Cúllar de Baza y Baza, superando el puerto de las Vertientes, en el norte de la provincia de Almería y comunicando Murcia con Granada. Creemos que es bueno que aparezca en este anexo, porque sin perjuicio de la titularidad y del ejercicio de las competencias actualmente en vigor en dicho tramo de carretera, a la Agrupación de la Democracia Cristiana y en concreto a este Diputado, le parece muy útil esta inclusión, que podríamos denominar cautelar, en el catálogo de carreteras de interés general del Estado que se contiene en el anexo. Y ¿por qué? Porque al ser la concreción, dicho con el mayor cariño, de los proyectos del MOPU en materia de carreteras en la provincia de Almería tan notoria y patente que no necesita demostración, pensamos que esta enmienda puede suponer un pequeño avance para esta provincia y esta zona. Por ello creemos que merece la pena y el voto de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Minoría Catalana tiene la enmienda número 100 a la disposición final. El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Es obvio lo que pretende dicha enmienda, fijar un plazo, que nosotros esti-

mamos en seis meses, para la aprobación del reglamento general de ejecución de la Ley de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: El CDS tiene las enmiendas 170 y 172. El señor Garrosa tiene la palabra.

El señor **GARROSA RESINA**: Con la enmienda 170, que afecta a la disposición transitoria primera, número 2, pretendemos la sustitución de lo que dice el proyecto de ley por lo siguiente: «Los preceptos del Reglamento general de carreteras que regulan las autovías serán también de aplicación a las vías rápidas contempladas en la presente Ley». La justificación radica en que la nueva figura de vía rápida se crea para contemplar el caso de la construcción de autovías por fases: primero una calzada y luego otra. Por lo tanto, la enmienda es consecuente con ello.

La última de nuestras enmiendas, la 172, pretende la supresión del último apartado de la disposición derogatoria, número 1. Entendemos que la presente Ley no tiene nada que ver con las posibles garantías del Estado a los concesionarios de carreteras en régimen de peaje. Por el contrario, creemos que si se quieren suprimir esos artículos a los que se refiere el párrafo cuya eliminación planteamos, debe debatirse específicamente esta cuestión e incluso debe llegarse a una ley distinta que modifique la Ley 8/1972, de 10 de mayo.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo de Coalición Popular tiene las enmiendas 244 y 245. El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Sencillamente para anunciar que la enmienda 244, al haberse rechazado la que hacía referencia a las vías rápidas, no tiene sentido en este momento, por lo que la retiro en nombre de mi Grupo.

La 245 ha sido aceptada parcialmente; es decir, su contenido se ha incluido en la disposición derogatoria, párrafo 2, aunque nuestra enmienda pretendía que pasara a ser disposición final. Me doy por satisfecho con ello, por lo que debe considerarse aceptada la enmienda e incorporada al texto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Muy brevemente, señor Presidente, en esta fase final de la ley, para decir, dando contestación al representante de la Agrupación de demócratacristianos y a su enmienda 129, y con él a la vez a Minoría Catalana que pretendía también una plaza, que a lo largo de esta ley se ha puesto de manifiesto la intención del Grupo y del Gobierno de hacerla operativa y buscar que sea el reglamento el que desarrolle con mayor profusión todos los conceptos que la misma se limita a describir, lo cual quiere decir que marcar plazos para el desarrollo de un reglamento que previsiblemente va a ser más completo que el que desarrollaba la ley anterior, en

base al propio reglamentismo que el texto legal contenía, nos parece que aconseja —insisto— esta necesidad de mayor desarrollo reglamentario, que no se marque un plazo que pueda encorsetar el trabajo que al efecto ha de desarrollar el Ministerio correspondiente. Por consiguiente, no vamos a aceptar las enmiendas que corresponden a una limitación temporal para la publicación del reglamento.

En otro sentido, en particular contestando a la enmienda 129, así como a la enmienda «in voce», nuestra opinión, señoría, la hemos manifestado con otras peticiones de otras comunidades autónomas que tienen el mismo fundamento que el que S. S. describía para este tramo de carretera que pretende incluir dentro del anexo correspondiente. Sabemos que la carretera aludida está transferida a las comunidades autónomas correspondientes, por lo que no es una cuestión que pueda afectar a esta Ley que, como S. S. ya ha visto a lo largo de su discusión, se refiere a las carreteras del Estado. Por lo tanto no ha lugar.

En cuanto a la enmienda 170, del CDS, tenemos que manifestar que aunque no va a ser aprobada en este trámite, porque no hemos llegado a una concreción respecto al contenido de la misma, sí hemos comprobado en el debate interno del texto del proyecto que puede haber lugar para que se reconsidere la situación, dando unas mayores clarificaciones al contenido de la misma, en cuanto a qué normativa va a afectar a cada uno de los distintos tipos de vía. Por consiguiente, aunque no vamos a darle el voto positivo en esta ocasión, posteriores trámites parlamentarios pueden llevarnos a un mayor acercamiento en este sentido.

Finalmente, en cuanto a la enmienda 245, del Grupo Popular, insistimos en que la ubicación de ésta será la segunda fase de la derogatoria, por lo cual la votaremos positivamente.

En cuanto a la 172, del CDS, señoría, pensábamos argumentar —el señor Tamames tiene otra enmienda similar— que el objetivo de este Gobierno, igual que el que mantiene el resto de los países de la Comunidad Económica Europea, es llegar a una situación a medio o largo plazo de uso libre y gratuito de las autopistas, desde la perspectiva de que en el tiempo el Estado se haga propietario y a la vez administrador directo de las mismas. En esa perspectiva y en ese desarrollo, así como no somos partidarios de ir a la incautación de las concesiones por la vía directa sino que preferimos el agotamiento de sus propios plazos o buscar salidas intermedias en el tiempo, ahí sí se pueden ir tomando otras medidas complementarias que nos ayuden a planificar cara al futuro, y desde ahí es de donde aportamos esta derogatoria final, pero sólo hay un objetivo a medio plazo y no pretender lesionar de forma directa ningún interés de forma inmediata.

Finalmente, creo que Minoría Catalana se da por contestada, respecto al plazo, con los argumentos expuestos al contestar la enmienda 129, de la Democracia Cristiana.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar las enmiendas. En primer lugar, la número 129, de la Democracia Cristiana, y la enmienda «in voce» referida al anexo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 90 y 100, de Minoría Catalana; la número 90 estaba pendiente y afecta al rótulo del Capítulo IV. (Varios señores **DIPUTADOS**: Votación separada.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Sometemos a votación la enmienda número 100, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, ¿se pueden votar conjuntamente las enmiendas 170 y 172? (**Asentimiento**.) Votamos las enmiendas números 170 y 172, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

La exposición de motivos tenía una enmienda socialista, la número 33, que ha sido incorporada en el trámite de Ponencia; y los rótulos la enmienda número 90, que ya ha sido votada favorablemente.

En consecuencia, pasamos a votar las disposiciones, de acuerdo con el informe de la Ponencia. En primer lugar, la disposición transitoria primera.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, uno; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La disposición transitoria segunda ya está votada. Votamos la disposición transitoria tercera, nueva, introducida en el trámite de Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la disposición derogatoria, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la disposición final, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; en contra, uno; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la exposición de motivos, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos los rótulos correspondientes a este proyecto de ley de carreteras, donde se ha incorporado la enmienda número 90, de Minoría Catalana, aprobada anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Votamos, finalmente, el anexo del proyecto de ley, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Señorías, con esta votación finalizamos el dictamen, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de carreteras, que será remitido al Senado para la continuación de los trámites parlamentarios.

Quiero agradecer la colaboración de SS. SS. en este proceso y, muy en particular, de los servicios de la Cámara, sobre todo de los servicios de la Cámara asignados a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, por su esfuerzo y colaboración en un período de alta carga de trabajo para esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961