



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 277

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el martes, 10 de mayo de 1988

Orden del día:

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

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar la sesión con el único punto del orden del día, que es la aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, del proyecto de ley de carreteras. Sus señorías disponen del

informe de la Ponencia y de la documentación sobre las enmiendas.

Como en otras ocasiones, antes vamos a ratificar la composición de la Ponencia ¿Están SS. SS. de acuerdo en ratificar la composición de la Ponencia que ha elaborado el Informe? (**Asentimiento.**) Se aprueba por asentimiento.

Iniciamos el debate del proyecto de ley. Al igual que en Artículos 1 a 4

la ley de costas, vamos a organizar el debate por capítulos y al final votaremos la exposición de motivos, como también es habitual. El Capítulo primero sobre disposiciones generales comprende los artículos 1, 2, 3 y 4. A este Capítulo primero hay varias enmiendas de la Agrupación Liberal, del Grupo Mixto; de los señores Oliveri y Azcárraga, que me parece que no están, así como del señor Larriaga; del señor García Fonseca de Izquierda Unida, y de la Agrupación de la Democracia Cristiana.

Vamos a dar la palabra al señor Garrosa, para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario del CDS a este Capítulo primero, que me parece que son los números 146 y 147. Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINÁ**: La enmienda 146, al artículo 2.7, es de adición y propone añadir el siguiente párrafo: «Las áreas de servicio tendrán la consideración de elementos fundamentales de la carretera a los efectos de aplicación de la presente Ley, y les es aplicable el mismo régimen de control de accesos que al resto de la carretera en que se hallen ubicadas, si bien este régimen podrá, en su caso, ser modificado por el Gobierno para adaptarse a sus circunstancias específicas». La justificación que nosotros encontramos es que introduce una mejora técnica, a nuestro juicio importante.

En el mismo sentido, la enmienda 147, al artículo 3.1, también de adición, consiste en añadir al final del apartado el párrafo siguiente: «Se considerarán caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender todos los gastos que ocasione su construcción, reparación, conservación y explotación. A efectos de lo dispuesto en esta Ley se considerarán caminos de servicio las carreteras adscritas a Departamentos distintos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, mientras dure dicha adscripción». Para nuestro Grupo, la justificación consiste en que, mediante la adición que proponemos, se evitan confusiones, precisando el concepto de camino de servicio que no está explicitado en el proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Coalición Popular ha presentado varias enmiendas a este Capítulo primero, que van desde la 175 hasta la 190, ambas inclusive. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, a mí me gustaría saber si la ordenación del debate por capítulos ha sido acordada y discutida en algún órgano, como la Mesa, antes de que yo me incorporase a esta Comisión, que se ha iniciado con una inusitada rapidez y sin dar los cinco minutos de cortesía que suelen ser habituales. Me parece que defender agrupadas por capítulos las enmiendas —por lo menos en algunos capítulos—, no contribuye a la claridad de este debate, y quiero dejar constancia de que en Ponencia nosotros no nos hemos opuesto a que la misma se reuniera con el tiempo que fuera necesario, siempre y cuando en la Comisión no atropelláramos estos debates, y aquí hay artículos, como

el 2, que se merecen debates singulares, porque en ellos está prácticamente el interés máximo de este proyecto. En ese sentido, me gustaría que se nos aclarara dónde y cuándo se acordó este debate atropellado, agrupando por capítulos las enmiendas a este proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, efectivamente, se ha comentado con los Grupos que se ha podido. La ley de costas también se discutió por capítulos, y es habitual en este trámite la agrupación de los artículos. De todas formas, esa agrupación es siempre sin desdoro de las indicaciones que algunos Grupos pudieran efectuar. Es decir, cuando esta Presidencia ha hecho el anuncio de que iniciaríamos el debate por Capítulos, su Grupo, señor Alvarez-Cascos, podía haber hecho la indicación de tratar separadamente el artículo 2, a lo cual este Presidente en absoluto se hubiera opuesto. Puesto que ya el Grupo del CDS ha iniciado su intervención agrupando las enmiendas por capítulos, vamos a debatir este Capítulo de forma agrupada, lo cual, naturalmente, indica que el tiempo se tiene que acomodar a esa circunstancia. La experiencia que tenemos en esta Cámara y en esta Comisión es que la agrupación por capítulos, que suelen tener una unidad temática no empobrece el debate, sino que muchas veces lo enriquece, porque permite una mayor síntesis a sus señorías. De todas formas, si hay alguna indicación de alguno de los Grupos presentes sobre la agrupación de las enmiendas, esta Presidencia la tendrá en cuenta.

Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos. Su señoría debe tener claro el concepto de que el agrupar por capítulos no significa que se limite el tiempo.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Al artículo 1 mi Grupo tiene presentada la enmienda 175, en la que se pretende añadir un número 2, del siguiente tenor: «Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley las vías pecuarias y las vías adscritas a la Defensa Nacional y adscritas al Ministerio de Defensa». Mi Grupo entiende que es necesaria esta adición por cuanto en la definición del objeto del proyecto de ley, cuando se habla de las carreteras estatales, es decir, de las carreteras de titularidad estatal, no se contempla la posibilidad de que existan dentro de las competencias estatales otras carreteras que deben quedar fuera del ámbito de la presente ley. En este sentido, nosotros proponemos que se excluyan expresamente las vías pecuarias, pues dependen del Ministerio de Agricultura y tienen un régimen jurídico especial. También las vías afectas a la Defensa Nacional, que nosotros pretendemos excluir expresamente, hacen referencia a carreteras dentro de los establecimientos y bases militares, cuyo régimen jurídico es el establecido por el Ministerio de Defensa, ya que desde el Convenio de París de 1924 están excluidas del régimen general de vías de comunicación no sólo en lo relativo a las condiciones técnicas de construcción, sino también de señalización y balizamiento, aunque de hecho se observan, habitualmente, las disposiciones generales establecidas al efecto.

En cuanto a las enmiendas de mi grupo al artículo 2,

quiero señalar que realmente se contiene en dicho artículo lo que a mi juicio es uno de los ejes del proyecto de ley, que es la definición de las carreteras españolas de titularidad estatal. No es un debate puramente nominalista el que nosotros pretendemos introducir en este artículo, sino justamente lo contrario. En este artículo 2 pretendemos que se produzca el debate sobre la calidad que se desea para las carreteras españolas. Es evidente que la ley tiene que acomodarse a una realidad, bien a la existente de la red ya construida, bien a la realidad inmediata que se pretende hacer patente como consecuencia de la aplicación de este proyecto de ley y en ejecución de los planes inmediatos de construcción de nuevas vías de comunicación en España. Por tanto, nosotros consideramos el artículo 2 como uno de los ejes de la política de infraestructuras en materia de red viaria.

En este sentido, nuestra primera enmienda, la número 176, abre ya este gran debate con lo que a nuestro juicio debe ser la definición genérica de las distintas carreteras objeto de la presente ley, y ya nos pronunciamos en el número 2 por una clasificación de las carreteras en autopistas, autovías, carreteras desdobladas, arterias y carreteras convencionales. A partir de esta definición, las enmiendas sucesivas pretenden ajustar estas precisiones al contenido que mi Grupo intenta dar a cada uno de dichos tipos de carretera.

El artículo 2.3 se refiere a las autopistas. En materia de autopistas, en nuestra enmienda 177 matizamos la letra b) indicando que una de las características fundamentales de las autopistas es que en ellas no se produzca ningún cruce a nivel de ninguna otra vía, senda, línea de ferrocarril o tranvía ni debe ser cruzada por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna, lo que desde el punto de vista técnico nos parece una mejor redacción. Sobre todo, señorías, lo que nos parece fundamental en la definición de una autopista es lo que se contiene en nuestra enmienda 178, que pretende añadir un nuevo párrafo en el que aparezca claramente establecida una exigencia necesaria para completar las características de lo que debe ser una autopista, precisamente la exigencia de que se cumplan unas determinadas condiciones geométricas de trazado, que no pueden ser unas condiciones geométricas cualesquiera, que no pueden ser caprichosas. Nosotros proponemos que se definan con carácter reglamentario, previo informe del Consejo General de Obras Públicas, que tiene capacidad y competencia para realizar adecuadamente este tipo de informes.

Aquí estamos introduciendo ya lo que es el eje de nuestra definición alternativa de tipo de carretera en todas nuestras enmiendas. No aceptamos que cualquier carretera de calzadas desdobladas pueda ser calificada de autopista —luego diremos que tampoco aceptamos que cualquier carretera de calzadas desdobladas pueda ser calificada de autovía—, entre otras razones porque las autopistas, precisamente porque son carreteras con un nivel de servicio superior, tienen que tener una expresión objetiva del nivel del servicio que nosotros pretendemos introducir. Es evidente que con calzadas separadas, pero con condiciones geométricas de trazado poco exigentes,

el nivel de servicio puede resentirse notablemente si no se establecen las categorías oportunas. En este sentido, las condiciones geométricas de trazado son para nosotros requisito fundamental de la cualidad de autopista de una carretera que tenga las calzadas desdobladas.

Nuestra enmienda 179 pretende trasladar el mismo criterio de definición y de calidad a las autovías. Ya he dicho antes que no aceptamos que una autovía pueda ser una simple carretera de calzadas desdobladas, con algunas excepciones, y por eso introducimos una definición de autovía en la que se exige el mismo nivel de definición de condiciones geométricas que para la autopista. No es aceptable una autovía en la que las condiciones geométricas del trazado no establezcan un nivel de homologación con las condiciones geométricas de trazado que en España se establezcan para las autopistas.

Nosotros pediríamos al Grupo Socialista —después de la intervención del Ministro en esta Cámara en el debate de totalidad— que acomodara la definición de autovía a lo que el señor Ministro ha dicho que quiere que sean las autovías, y que de hecho están siéndolo a través de la ejecución del Plan General de Carreteras. Hemos escuchado en esta Cámara —está en el «Diario de Sesiones» y ahorro a SS. SS. su lectura, cosa que haría en la réplica si ofrecieran alguna duda las afirmaciones que voy a hacer— decir al señor Ministro que todas las autovías que se construyen en este momento en ejecución del Plan General tienen sus cruces a distinto nivel. Pues bien, ni es lo que se dice en la definición del punto 4 del artículo 2.º del proyecto de ley, ni es lo que se está construyendo en este momento. Es fácil señalar ejemplos —yo los he dado en el debate de totalidad— de autovías en construcción que no tienen todos los cruces a distinto nivel. Por lo tanto, creo que debemos aprovechar esta ocasión para acomodar en este punto la ley a la realidad. También hemos escuchado al señor Ministro afirmar que las autovías del Plan General de Carreteras, en su 50 por ciento, no tenían limitación de accesos a las propiedades colindantes, en cuyo caso yo invitaría al Grupo Socialista —ya que no es presumible que se preste a aceptar nuestras enmiendas— a que acomode la definición del punto 4 a lo que en su exposición verbal nos ha dicho el señor Ministro en esta Cámara y consta en el «Diario de Sesiones». No se puede mantener una definición impresentable, que es la de dicho punto 4, sobre todo cuando se pone en relación con las autovías que se presentan a los españoles que circulan por la carretera, que son simples carreteras desdobladas. Mi Grupo, en la enmienda 181, precisamente para que este proyecto de ley conecte con la realidad, pretende introducir esta categoría.

A través de la política del Ministerio de Obras Públicas pretenden construir un tipo de carreteras consistente en desdoblar las ya existentes y, como consecuencia de ello, en muchos casos no construir sus cruces a distinto nivel y, en otros muchos, por las dificultades que entraña este desdoblamiento, no limitar los accesos de las propiedades colindantes. A lo mejor esto es a lo que este país puede aspirar con ustedes en el Gobierno, aceptémoslo pues, pero llamémoslo por su nombre. Nosotros no aceptare-

mos nunca que a lo que en este momento se construye en España —y van a ser unos cuantos cientos de kilómetros los que se van a poner en marcha en los próximos años si se avanza en el Plan— se le llame autovía, y mucho menos aceptaremos que se pretenda engañar a los españoles diciéndoles que con esas autovías la red de infraestructura viaria española se va a homologar a la red de autopistas europeas, a las que evidentemente este país debería homologarse. Por eso, al mismo tiempo que somos estrictos en la definición de autopista, lo somos en la de autovía, a la que exigimos las mismas condiciones geométricas de trazado que a la autopista, aceptando que en algún punto, precisamente por razones constructivas, pudiera presentarse alguna excepción, en limitación de accesos a las propiedades colindantes o cruces a nivel, especialmente en las proximidades de los tramos urbanos, pero nunca aceptaremos, repito, ni con carácter excepcional, que en una autovía las condiciones geométricas de trazado no sean las de las autopistas.

Asimismo, en la enmienda 180, mi Grupo propone la supresión del apartado 5 que dice que «Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes». Estaríamos dispuestos a reconsiderar nuestra enmienda si el Grupo Socialista nos ilustra sobre la existencia de vías rápidas de estas características en el territorio español, porque decir que están construyendo autovías donde la limitación de accesos es parcial y que van a aparecer ahora unas vías rápidas, que son de una sola calzada con limitación total de accesos, nos parece una fórmula novedosa. Para que el proyecto de ley pueda ser coherente, exigiríamos que se nos ilustrara con detalle sobre dónde los españoles van a poder disfrutar de estas vías rápidas de una sola calzada y tan originales, cuando, aparte de lo que se señala como requisito para las vías rápidas, no pueden acceder las pomposas autovías que construye el Ministerio de Obras Públicas.

Para tener en cuenta no sólo las características que ha de reunir cualquier tipo de carreteras, sino para poder matizar lo que en determinados tramos y condiciones ha de tenerse en cuenta, queremos añadir un nuevo apartado a este artículo 2.º en el que se defina el concepto de arteria, concepto en el que pretendemos establecer una nueva categoría en la que se recojan las características de lo que son las grandes vías de comunicación que afectan al medio urbano y al suburbano, aunque formen parte de itinerarios de largo recorrido. En este sentido, esta enmienda está en relación con lo que en capítulos posteriores defenderá mi Grupo y creo que contribuye a la perfecta claridad, tanto de las exigencias que se pueden establecer desde el punto de vista geométrico para este tipo de vías en estos casos, como para poder atender las complicaciones de diseño, de planeamiento y de ejecución que se suceden en las carreteras estatales cuando éstas atraviesan, repito, los medios urbanos o suburbanos.

Al artículo 2 presentamos la enmienda 183. Con ella pretendemos regular de una manera más completa las áreas de servicio. Nos parece una buena iniciativa que en este proyecto de ley aparezca el área de servicio dentro

de la clasificación de las carreteras y formando parte de las mismas. Lo que no nos parece bien es que a lo largo del proyecto de ley aparezca el concepto de áreas de servicio en términos distintos, como si personas diferentes hubieran redactado la parte relativa a las áreas de servicio en distintos capítulos. Si se observan las enmiendas que ha introducido mi Grupo a lo largo del proyecto de ley, y que afectan a las áreas de servicio, encontrarán que básicamente no se cambia el concepto, sino que lo que fundamentalmente pretenden estas enmiendas es adecuar el lenguaje y establecer un mismo tipo de definición para esta importante área asistencial colindante con las carreteras que, repetimos, nos parece un acierto que el proyecto de ley haya incorporado.

Al artículo 3.1 presentamos la enmienda 184. Con ella pretendemos contribuir a la clarificación del concepto de aquella parte de la red viaria que no tiene la consideración de carreteras. A nuestro juicio, la redacción de los apartados a) y b) es confusa. Nosotros nos hemos visto obligados a hacer una interpretación de la misma y sobre ella hemos formulado la enmienda 184. El proyecto de ley dice: 1.º «No tendrán la consideración de carreteras: a) Los caminos de servicio. b) Los caminos privados construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio». Nosotros entendemos que lo que quiere decir el proyecto de ley es que hay unos caminos de servicio de titularidad pública y que hay otros de titularidad privada, y eso es lo que nosotros hemos introducido en nuestra enmienda: 1.º «No tendrán la consideración de carreteras: a) Los caminos de servicio de titularidad pública. b) Los caminos privados construidos con finalidad análoga a los caminos de servicio». Yo llamo la atención de que caminos construidos por las personas privadas pueden ser caminos de servicio de titularidad pública, porque una empresa privada construye caminos.

Por tanto, la redacción del apartado b) es extraordinariamente confusa, y con nuestra enmienda, insisto, no estamos tratando de cambiar ni la filosofía ni el contenido de este artículo, desde nuestro punto de vista. Hemos tratado de hacer una interpretación de lo que quiere decir este precepto y le hemos dado una redacción que nos parece que contribuye a clarificar lo que han querido decir los redactores del proyecto. En todo caso, si nuestra interpretación no es correcta —lo cual ya pone de manifiesto que es un precepto confuso—, el Grupo Socialista nos ilustrará en consecuencia. A pesar de ello, nosotros mantenemos la enmienda por las razones que he expuesto hace un momento.

Al artículo 3.2 presentamos una enmienda cuya finalidad —y no me voy a extender mucho en ella— es suprimir el mandamiento imperativo de este precepto. Nosotros pensamos que este tipo de vías de servicio deben de admitir la posibilidad de abrirse, y para ello no parece que los términos imperativos sean los más oportunos, entre otras cosas porque deben de establecerse algunas características en virtud de las cuales, para que aparezca esa exigencia, deben existir unas condiciones mínimas por parte de estos caminos para que esa circulación que se impone se pueda realizar en condiciones de seguridad

para los usuarios. En todo caso, a nuestro juicio eso no se comparece con el mandato imperativo en el que está redactado el precepto. Por eso creemos que la expresión «podrán éstos abrirse al público», en lugar de «deberán éstos abrirse al público», es mucho más razonable.

Al artículo 4 —y, si no me equivoco, último de este capítulo— mantenemos dos enmiendas. La primera es la número 186 al apartado 1. En ella proponemos la siguiente redacción: «Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general y las que discurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma». Con este texto pretendemos recoger más fielmente lo que se establece en el artículo 149 de la Constitución, puesto que este precepto define el interés general respecto a las carreteras por el hecho de atravesar varias comunidades autónomas. En este sentido, creemos que nuestra redacción mejora notablemente la que se contiene en el proyecto de ley.

Al apartado 2 de este artículo 4 presentamos la enmienda número 187. Con ella se propone una redacción a la que, por su extensión, no voy a dar lectura, pero su justificaciones prácticamente idéntica a la que acabo de hacer para la enmienda al artículo 4.1. Creemos que es una redacción que se ajusta mucho mejor al concepto constitucional de carretera estatal.

En cuanto a la enmienda 188, al artículo 4.3, no voy a insistir en ella puesto que tiene una mera justificación formal para mejorar la redacción de ese precepto.

Con la enmienda 189 proponemos la supresión del apartado 4 del artículo 4 que dice lo siguiente: «En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y las variantes y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente». Nosotros presentamos esta enmienda con una enmienda alternativa, que es la 190. En principio, nos inclinamos por la supresión de este apartado pero, en todo caso, de no aceptarse su supresión completa, es inevitable, desde todos los puntos de vista, que se acepte la exclusión de las duplicaciones de calzada y las variantes, porque cualquier duplicación de calzada y cualquier variante, a todos los efectos —se quiera reconocer o no y esto tiene implicaciones en los derechos y obligaciones de los colindantes, especialmente en sus derechos—, deben tener la consideración de nueva carretera, por cuanto, como el propio precepto menciona, la funcionalidad de la misma queda sustancialmente modificada.

Creo que con ello ha terminado la defensa de las enmiendas de mi Grupo a este capítulo.

El señor **PRESIDENTE**: La Agrupación de la Democracia Cristiana ha presentado las enmiendas 101, 102, 103, 104 y 105 a este capítulo. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Las cinco enmiendas presentadas por la Agrupación de la Democracia Cristiana pre-

tenden lo siguiente. La número 101 se refiere al artículo 1 y pensamos que la redacción que en ella proponemos es más acorde con el reparto de competencias establecido por la Constitución española y aclara el sentido del precepto.

En relación con el artículo 2.1, hemos presentado la enmienda 102, que pretende una corrección que no tiene mayor alcance, pero pensamos que eliminar el adverbio: «fundamentalmente» puede aclarar el sentido del precepto.

La enmienda número 103, que se refiere al apartado 3, del artículo 2, tiende también a llevar a cabo una mejora de carácter gramatical, eliminar el adjetivo «exclusivo».

Asimismo, queremos presentar una enmienda «in voce», si el Grupo mayoritario es tan amable de atenderla, y es que en el apartado 3 se habla de «circulación de automóviles», y creemos que el término empleado en el apartado 1 es más correcto: «vehículos automóviles», porque la palabra «automóviles» tiene un sentido lato y popular que puede hacer pensar que se excluye todo aquello que no sean turismos.

Con respecto a la enmienda número 104, se propone modificar el apartado 1, del artículo 3, añadiendo un apartado 1 bis que regule los caminos de servicio.

Finalmente, la enmienda número 105 se refiere al artículo 4, apartado 2, y se limita simplemente a dar una nueva redacción al precepto, con objeto de garantizar la reserva de ley en los términos que se consideren más adecuados.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario PNV me parece, señor Vallejo, que no tiene enmiendas a este capítulo primero. (**Denegación.**)

Por Minoría Catalana existen las enmiendas números 69, 70 y 71. Para su defensa, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestra enmienda número 69, al artículo 2, se refiere a los apartados 6 y 7. En cuanto al apartado 6, que regula las carreteras convencionales por exclusión de aquellas que no reúnen las características señaladas en los apartados anteriores, entendemos nosotros que resulta necesario decir qué clase de carreteras excluye el precepto, por cuanto el apartado 1 de este mismo artículo 2 hace referencia a toda clase de carreteras. Por ello, proponemos una redacción similar a la que ya existía en el artículo 6.º del Reglamento General de Carreteras, que entendemos que es clarificadora.

Por lo que respecta a nuestra enmienda al apartado 7, este apartado regula el concepto de área de servicio, y nosotros proponemos la sustitución del término «estaciones de gasolina» por el de «estaciones de suministro de gasolina», que también entendemos que técnicamente es más correcta. Asimismo, también desde un punto de vista técnico, proponemos la supresión del último párrafo de este apartado, donde dice «destinados a facilitar la seguridad y comodidad de la circulación».

En cuanto a nuestra enmienda al artículo 3, tiene por objetivo única y exclusivamente el definir los caminos de

servicio que estaban ya definidos en el artículo 3 de la antigua Ley de Carreteras y que entendemos que es correcto que sean concretados. Por eso nosotros proponemos una definición, aunque estaríamos dispuestos a aceptar cualquier enmienda transaccional en dicho sentido.

Por último, en cuanto a nuestra enmienda al artículo 4, que de hecho propone una modificación radical del precepto, tiene por objeto hacer las diversas críticas que nos merece este precepto, especialmente por lo que afecta a las competencias autonómicas en materia de carreteras.

La Constitución establece que las comunidades autónomas pueden asumir competencias en materia de carreteras, cuyo itinerario transcurra íntegramente dentro del territorio de las comunidades autónomas (artículo 148.1.5 de la Constitución). Y en materia de obras públicas, de interés para la comunidad autónoma dentro de su territorio (artículo 148.1.4), atribuyendo al Estado competencia exclusiva sobre obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma (artículo 149.1.24 de la Constitución).

En el desarrollo de estos preceptos constitucionales diversos estatutos de autonomía han asumido sus competencias en materia de carreteras, concretamente el Estatuto de Autonomía de Cataluña atribuye en su artículo 9 a la Generalidad la competencia exclusiva sobre las siguientes materias: Apartado 13: Obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado o la realización de las cuales no afecta a otra comunidad autónoma. Y en el apartado 14, las carreteras y caminos, el itinerario de los cuales pase íntegramente por el territorio de Cataluña.

Nosotros entendemos que el proyecto de ley se separa de los textos transcritos al utilizar expresiones tales como «carreteras integradas en un itinerario de interés general». Es decir, que no se califica la carretera de interés general como hace la Constitución, sino el itinerario en que esta carretera se integra, o bien cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma, formulación que entendemos también que es absolutamente innovadora y que no responde al sentido de los preceptos constitucionales.

Evidentemente, el alcance de este precepto se podía haber amortiguado, como se hacía en un anteproyecto de esta ley, donde se añadía la circunstancia de que las carreteras se relacionaban en el anejo, pero creo que éste no es el caso. Asimismo, la modificación de la titularidad de las carreteras es lógico que se pueda producir en virtud de mutuo acuerdo de las administraciones públicas interesadas, pero no es admisible que se produzca como consecuencia de obras públicas, es decir, nuevas carreteras que, siendo de interés general, es competente el Estado en su ejecución, pero si el itinerario discurre íntegramente por una comunidad autónoma con competencia en la materia, nosotros entendemos que su titularidad, una vez finalizada la construcción, se le debe atribuir a dicha comunidad autónoma, sin que obste a ello la circunstancia de que su función en el sistema de transporte (por ejemplo, acceso a un puerto o a un aeropuerto de interés general) afecte a más de una comunidad autónoma.

Por último, en este mismo artículo proponemos revisar, además, las circunstancias que, según el apartado 3 del mismo, conducen a considerar determinados itinerarios como de interés general. El mismo Tribunal Constitucional ha reconocido que era facultad atribuida al Estado por la Constitución el definir el interés general, concepto abierto e indeterminado llamado a ser aplicado a las respectivas materias, pero que puede ser controlado frente a posibles abusos y «a posteriori» por este Tribunal. Nosotros entendemos que en la redacción actual de este artículo 4 se está produciendo dicho abuso.

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

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Vamos a tratar, desde nuestro Grupo, de dar una contestación a todas y cada una de las enmiendas en el mismo orden en que están presentadas al proyecto, es decir, los artículos correlativos, para lo cual incluiremos la constestación a los distintos Grupos Parlamentarios.

Pero antes, y con la finalidad de hacer una mera aclaración —ya que el Ponente del Grupo de Coalición Popular ha hecho una exposición en base a la interpretación que su Grupo da en el sentido de valorar este primer capítulo como algo sustancial de la ley— solamente queremos recordarle que la ley tiene los capítulos que tiene y que la importancia la da cada Grupo en su propio contenido, pero no en el que tiene el proyecto, sino en el que ellos mismos exponen. Su Grupo ha expuesto un nuevo ordenamiento que entiende más conveniente. El Grupo Socialista, con carácter general, no entiende que sean convenientes esas variaciones de conceptos, y, por tanto, me parece que una parte de sus argumentos, que iban exclusivamente a avalar sus propias teorías, quedan «per se» sin ningún contenido.

La ley que se pretende es, como cualquier otra ley, el marco en el que se puedan desarrollar políticas de transporte, y ésa es la verdadera realidad de este proyecto, al igual, insisto, que cualquier otro proyecto de ley que trate de hacer ordenamientos. Lo que ustedes plantean como nuevo en cuanto a clasificaciones, desde luego no puedo por menos que recordarle que una vez más se reitera el hecho de que: O lo nuestro se acepta o lo demás no vale. Pero esto no por parte del Grupo Socialista, sino de S. S., y su Grupo es el único que discrepa en cuanto a la clasificación y mucho más allá en cuanto a las nuevas funciones del Consejo, al que ustedes pretenden dar nuevos contenidos. No es ése el motivo de la ley. El consejo tiene las funciones que tiene y funciona a instancias del propio Ministro. Eso es lo que debe hacer un consejo asesor, no ponerse por encima con informes vinculantes, por lo menos éste es el concepto que desde nuestro Grupo mantenemos.

En cuanto a su forma de expresión, en terminos como el de «engañar a los españoles» por el hecho de que desde el Ministerio de Obras Públicas se dupliquen o no las carreteras, su propio contenido lo deja vacío de interés. No se trata de engañar a nadie, señoría, se trata de dar mayor fluidez a las carreteras y hacer nuevos diseños, y

no siempre se pueden hacer las duplicaciones con todas las limitaciones que tenemos. Cuando se puede se hace, y una prueba de ello lo tiene usted en las nuevas vías rápidas, a las que ustedes pretenden dar una nueva clasificación y un nuevo nombre, pero en realidad estamos todos hablando de lo mismo, de variantes en las que no haya accesos y que puedan ser tramos de un trazado distinto en el que se facilite la fluidez de la circulación. Todo esto lo digo como principios generales en respuesta a su exposición con la teoría de pretender una nueva clasificación y ordenación a las carreteras, que nuestro grupo no comparte y que, por lo tanto, no va a ser aceptada.

Pasando al contenido de todas y cada una de las enmiendas expuestas, nuestro Grupo, en lo que se refiere a la enmienda 101, al artículo 1.º, de la Agrupación de la Democracia Cristiana, va a desestimarla. Como exponía el propio ponente, pretende clarificar su interrelación e interconexión con el artículo 149 de la Constitución. Nosotros entendemos, en primer lugar, que es obvio que el Estado va a regular aquellas áreas que son de su competencia y, en segundo lugar, creemos que la exposición de motivos clarifica, en parte, la intención que pretendía S. S. al hablar de la interrelación con el artículo 149.1, en sus números 21 y 24. Por tanto, vamos a desestimar esta enmienda.

Por lo que se refiere a la enmienda 175, del Grupo Popular, que propone la adición de un número 2, tengo que decir que lo que realmente trata de hacer el artículo es definir el objeto, aunque S. S. haya dicho que no estaba claro. El objeto de la ley son las carreteras estatales, y el resto, sea lo que fuere, está expresamente fuera de su contenido. Si entrásemos en el proceso de excluir, llegaríamos a listados mayores que los que S. S. plantea, porque habría que hacer exclusión de todo aquello que no fueran carreteras estatales. Mencionar una de ellas significaría entrar en la dinámica de mencionarlas todas, cuestión que no entendemos necesaria.

Respecto al artículo 2, las enmiendas propuestas por la Agrupación de la Democracia Cristiana al apartado 1 solicitaban una supresión de la palabra «fundamentalmente». Nosotros entendemos que debe mantenerse, ya que las carreteras pueden ser construidas para alguna otra cuestión que no sea exclusivamente la circulación de vehículos y, por tanto, quitar la palabra «fundamentalmente» dejaría una mayor exclusividad, cuando queremos que se entienda que las carreteras, en algunas circunstancias, pueden tener un objetivo distinto y complementario del propio de la circulación de vehículos.

En cuanto al apartado 3, aparte de que la utilización posterior sea diversa, no nos parece que en principio podamos plantearnos el hacer una autopista que no tenga la exclusiva justificación de ser para la circulación de vehículos automóviles. Es una de las condiciones que a lo largo de la ley se reitera como uno de los contenidos necesarios para las autopistas, para su propia denominación. Por tanto, no vamos a aceptar ninguna de las dos enmiendas.

En lo que se refiere a las enmiendas 176 a 183, del Grupo de Coalición Popular, la 176, referida al artículo 2.2,

propone una modificación de la clasificación de las carreteras. Nosotros, ya lo he dicho en la introducción, no vamos a aceptar la teoría que nos exponen como base para el resto del planteamiento de la ley en cuanto a nueva clasificación de carreteras y, por tanto, respetando esta intención, nuestro Grupo mantiene la clasificación que viene en el texto base del proyecto.

En lo que se refiere a la enmienda 177, que S. S. exponía como una ampliación de este mismo punto 2.3, apartado b), nos parece que incluir el texto que S. S. propone completa la redacción, y por ello vamos a votar favorablemente la enmienda. No va a ocurrir así con la enmienda 178, en la que se propone un nuevo apartado d) para dar nuevas características a las autopistas. Entendemos que la descripción que da el texto de la ley es suficiente, al margen de que los reglamentos concreten cualesquiera otros términos, tal como vienen haciéndolo habitualmente. Entendemos el planteamiento desde la perspectiva de su Grupo, en el sentido de que quieren una nueva clasificación y un nuevo orden, pero no compartimos la teoría de que sea necesaria. Nos ratificamos en lo expuesto al inicio respecto a las funciones del consejo, que ustedes pretenden que sea imperativo y que nosotros entendemos suficiente con el complemento de funciones que actualmente desarrolla.

La enmienda 179, referida al artículo 2.4, pretende que lo excepcional de las autovías sea que tengan algún cruce a nivel con limitación. Nuestro enfoque es justo el contrario. Creemos que han de tener unas condiciones asimilables a las de las autopistas, pero que no reúnan algunos de los requisitos de las mismas. Tal y como usted mismo decía, no se trata de que los nuevos proyectos vayan a tener todas las características de las autopistas. Por desgracia, no siempre se puede conseguir esto en nuevas definiciones. Por tanto, todos los proyectos tenderán a asimilar al máximo este tipo de vías con las autopistas, pero nunca podremos hacer que sean idénticas, porque entonces serían todas autopistas.

En cuanto al artículo 2.5, enmienda 180, pretende suprimir dicho punto porque dice que define una categoría de carretera inexistente, fundamentalmente porque parten de una nueva clasificación. Nosotros mantenemos el texto y, por tanto, esta enmienda decae por sí sola.

Las vías rápidas, que dice usted que no entiende, en algunas ciudades se ven perfectamente solamente con algunos de los trayectos del nuevo trazado que se están llevando a cabo. Son rapidísimas, no tienen ningún tipo de acceso, están limitadísimas y esa es la política a la que se tiende: tratar de evitar al máximo los accesos, incluso llegando en muchos casos a eliminar gran parte de los que pudieran tener, sobre todo en los nuevos trazados que se hagan con motivo de las reparaciones de las propias carreteras o de adaptarlas a mejores trazados.

La enmienda 181, al artículo 2.5, pretende definir las carreteras desdobladas. Nosotros no la vamos a aceptar porque no se acepta la propia denominación.

La adición que pretenden con su enmienda 182, al artículo 2.5 bis, denominando un nuevo tipo de vía llama-

da arteria, también se la vamos a denegar por el mismo motivo.

En cuanto a la enmienda número 183, seguramente en alguno de sus términos estará incluida en una enmienda transaccional que nosotros vamos a proponer.

La enmienda número 69, de Minoría Catalana, la vamos a aceptar porque, efectivamente, completa el texto y lo define con mayor exactitud. Tienen ustedes razón, el apartado se refiere a lo que ustedes dicen y no a lo que el texto se refería. Me refiero al artículo 2.6.

En lo que se refiere al artículo 2.7, las estaciones de gasolina y demás conceptos, insisto —al igual que en la enmienda 183 de Coalición Popular— en que plantearemos un texto alternativo que puede dar satisfacción a este segundo apartado.

El Grupo del CDS plantea una adición al artículo 2.7 como mejora técnica. Creemos que en cuanto a lo que se refiera a la definición de las áreas de servicio, el artículo 21 y siguientes es el lugar donde están mejor ubicadas las mismas con motivo de sus propias características. En este momento, lo que se entiende por necesidad, dentro del propio articulado, es darles el contenido en cuanto a qué se van a dedicar con carácter genérico. En este sentido, la enmienda transaccional puede incluir una parte de esta enmienda del CDS que no vamos a aceptar.

Sometemos un nuevo texto para este artículo 2.7 que dice así: «Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurante, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera». Pasaremos este texto a la Presidencia.

Nos parece que, sin incluir de forma completa las enmiendas 183, de Coalición Popular; 69, de Minoría Catalana, y 146, del CDS, tratamos de recoger el espíritu de sus enmiendas en lo que se refiere a dar mayor exactitud a la definición de las áreas de servicio.

Al artículo 3 se proponía por parte de la Agrupación Liberal la enmienda número 54, al apartado 1, en la que pedían una mayor definición de los caminos de servicio. Sobre esto se hará también una transaccional cuya lectura haremos al final.

En cuanto a la enmienda número 55, que se refiere al apartado 3.2, creemos que el texto del proyecto es lo suficientemente claro en este sentido. Por tanto, vamos a votarla negativamente.

La enmienda número 70, de Minoría Catalana, propone reordenar el texto respetando los dos puntos existentes, pero introduciendo uno nuevo entre los dos en el que se definan los caminos de servicio. Insistimos en que vamos a proponer una transacción que SS. SS. dirán si la aceptan o no.

La enmienda 147, del CDS, insiste también en la definición de caminos de servicio. Parece posible en este sentido que nuestra transacción dé satisfacción al CDS.

Al margen de que nosotros votemos negativamente los textos que estamos ahora mismo hablado de transaccio-

nar, esta enmienda que presentaremos tiene como finalidad la de que pueda ser aceptada por SS. SS., aunque no acepte el contenido completo de los textos.

En cuanto a las enmiendas 184 y 185, al artículo 3, de Coalición Popular, la primera pretende una nueva redacción en el apartado 1. Pero como, en nuestra opinión, el texto del proyecto nos parece claro —no entramos en la contradicción de si es confuso o no—, no vemos ninguna razón argumental mejor para aceptar una nueva redacción. En cuanto a la enmienda 185, parece oportuno, desde la perspectiva del Grupo socialista, que si ha de atenderse al interés general, el término utilizado para poder dar el servicio sea imperativo. Por eso es por lo que mantenemos el texto.

La enmienda 104, de la Agrupación de la Democracia Cristiana, también solicitaba la definición de los caminos de servicio. Esperamos darle satisfacción con la enmienda transaccional, que insisto, va dirigida a las enmiendas 54, del Partido Liberal; 70, de Minoría Catalana; 147, del CDS, y 104, de la Democracia Cristiana. Dice lo siguiente: «Artículo 3.1. No tendrán la consideración de carreteras: a) Los caminos de servicio, entendiendo por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares. b) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.» A continuación iría el punto 2 tal y como está en el texto. Me imagino que este texto lo tiene ya la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González García, ¿esta enmienda es referida al artículo 3?

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Artículo 3 punto 1.

El señor **PRESIDENTE**: Esa transaccional no obra todavía en poder de la Mesa.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Se la pasamos ahora mismo. No obstante, señor Presidente, en la primera línea del apartado a) se dice «los caminos de servicios», y debe decir: «los caminos de servicio.»

Por lo que se refiere al artículo 4, y siguiendo el mismo orden de las enmiendas, quisiéramos proponer como una enmienda «in voce» el que en el punto 3 de dicho artículo 4, en la primera línea del mismo, se suprima la palabra «anterior», porque no se refiere exactamente a todo el apartado, sino sólo al 2. Es decir, el texto quedaría de la siguiente manera: «A efectos de lo establecido en el apartado 2, punto 2», que es exactamente al que se refiere el contenido del resto del artículo. Esto lo planteamos como enmienda «in voce», para corregir un error, porque de una lectura detallada del artículo se ve con claridad que la referencia no puede ser más que al apartado 2.

En cuanto a las enmiendas de los distintos grupos, tengo que decir que entendiendo la argumentación que se hace por Minoría Catalana en su enmienda número 71 desde la perspectiva de la interpretación que hacen SS. SS. del propio contenido del Estatuto y de la Constitución, el proyecto de ley está en relación con el artícu-

lo 149 de la Constitución en lo que se refiere a sus apartados 21 y 24, es decir, que en ningún momento los itinerarios de interés general ni el transporte por varias comunidades autónomas tiene más referencia que aquella por la que se trata de salvaguardar cuáles son las competencias de la Administración del Estado. En ningún momento se pretende lesionar ni coartar ninguna de las competencias que, por una u otra vía —tal y como S. S. ha descrito—, puedan tener las comunidades autónomas. Entendemos que el texto de la ley respeta de forma escrupulosa los contenidos de los fallos del Tribunal Constitucional que en todo momento hayan tenido lugar hasta ahora y puedan tener en el futuro, y se adaptará a todo lo que dicho Tribunal dictamine en este sentido. Por tanto, no vamos a aceptar su enmienda, porque insistimos que el espíritu de la ley está en la misma línea que el artículo 149.1.21.ª y 24.ª de la Constitución. De ahí la definición que actualmente tiene el texto.

En cuanto a lo que se refiere a la enmienda número 1, presentada por los diputados Oliveri y Azcárraga, pretenden hacer una referencia justo a tenor contrario de lo que dice Minoría Catalana. Es decir, Minoría Catalana planteaba una referencia en este artículo de las dos que plantea el texto del proyecto y, sin embargo, los señores Oliveri y Azcárraga, y también algún otro señor Diputado del Grupo Mixto, plantean lo contrario, que la referencia sea justo a la red de carreteras de interés general del Estado. El Grupo Socialista cree que han de figurar los dos, porque así lo recoge el texto constitucional y son competencias del Estado. Por tanto, no vamos a aceptar ninguna de las enmiendas. Mantenemos el mismo espíritu que teníamos en la contestación a Minoría Catalana.

Igualmente debemos de contestar a la enmienda 186, de Coalición Popular, que va referida a eliminar una parte de texto en cuanto se refiere al transporte que afecte a más de una comunidad autónoma. Una lectura detallada del artículo 149.1.21.ª de la Constitución puede clarificar cuál es la intención y el tenor de nuestra redacción.

La enmienda 246, del señor Larrinaga, del Grupo Mixto, era la que había asimilado en mi intervención a la número 1.

El señor **PRESIDENTE**: No ha sido defendida, señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: En todo caso hay otras enmiendas de los señores Oliveri y Azcárraga que no han sido defendidas y que no se aceptarán. Tampoco ha sido defendida la de Izquierda Unida, que no se va a aceptar, aunque a lo largo del texto pueda haber alguna transacción en otro capítulo que pueda dar satisfacción, en parte, a su petición.

En lo que se refiere a la Agrupación Liberal tampoco se va a aceptar la nueva redacción, que igualmente no ha sido defendida.

La enmienda que Democracia Cristiana ha planteado al artículo 105 pretende reducir el texto; en nuestra opinión, se propone una excesiva rigidez en la descripción, que podría dar después lugar a limitar la operatividad en

la aplicación de la propia ley. No se acepta por esta razón, y no al contrario; creemos que ese texto constreñiría demasiado el desarrollo posterior de la aplicación de la propia ley.

La enmienda 187 de Coalición Popular propone que las funciones del Consejo General de Obras Públicas sean distintas al actual; no aceptamos nosotros desde esta perspectiva esas nuevas atribuciones que plantea el Grupo Popular. El señor Larrinaga no ha defendido tampoco su enmienda al artículo 4.ª, apartado 3. No aceptaremos las enmiendas de los señores Oliveri y Azcárraga. Las del señor Zarazaga tampoco han sido defendidas, aunque no se van a aceptar. La número 188, de Coalición Popular, propone una redacción distinta que, como en el caso anterior, referido al artículo 2.ª, no aporta nada nuevo y, dado que no vemos que la aportación sea positiva, preferimos mantener el texto del proyecto; con respecto a las enmiendas 189 y 190, de Coalición Popular, no se acepta ninguna de las dos, no vamos a votar favorablemente ninguna de ellas. La 189 trataba de suprimir el artículo para trasladarlo a otro lugar y nosotros creemos que tanto su contenido como su ubicación son los oportunos. La 190 propone que las duplicaciones de calzada y las variantes sean siempre consideradas como nuevas carreteras, y, en nuestra opinión, las obras de modificación y los propios proyectos que significan no siempre conllevan esto; desde nuestra perspectiva, la duplicación de las calzadas no tiene por qué ser un concepto de nuevo trazado, y el hecho está palpable en muchas de las nuevas duplicaciones que se han hecho hasta el momento; por tanto, repito, no vamos a aceptarla.

Del punto 3 del artículo 4.ª, es decir, al 4.ª, 3.4, proponemos una nueva redacción con la que tratamos de concretar y adaptar el texto al resto de los apartados de este punto; tenemos, en el punto 3 de este artículo 4.ª, el 3.1, 3.2 y 3.3 y en el 3.4 planteamos una nueva redacción que dijera: enlazar las Comunidades Autónomas conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido. Tiene dos conceptos novedosos fundamentales: el inicio para ligarlo al resto del contenido del artículo 3.ª y, por otra parte, eliminar la palabra «peninsulares», porque entendemos que no hay previsto enlazar por carretera ningún otro tipo de comunidades autónomas; por tanto, es obvio que sobra el término «peninsulares». Pasamos a la Mesa esta enmienda.

Con esto he concluido mi exposición en esta primera intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de las enmiendas presentadas. ¿Sus señorías tienen los textos de las enmiendas transaccionales a que se ha hecho referencia? ¿Han sido enviadas a los demás Grupos? (**Asentimiento.**)

El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Muy brevemente, para manifestar que nuestro Grupo Parlamentario va a

aceptar las enmiendas transaccionales propuestas por el Grupo Socialista a nuestras enmiendas 69 y 70. En cuanto a nuestra enmienda 71, que hace referencia al artículo 4.º, obedece simplemente a una preocupación de este Grupo Parlamentario por el hecho de que el texto de la ley no recoge expresamente la definición competencial que hace la Constitución cuando dice: obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma. A nosotros esto nos preocupa porque, al sustituir estos términos por el de carreteras integradas en un itinerario de interés general, ya no es la obra pública de interés general, sino el itinerario o sistema de transporte que afecte a más de una Comunidad Autónoma, ya no es que la realización afecte a más de una Comunidad Autónoma y nos tememos que, por esta vía, se pueda tender a recuperar unas competencias que nosotros creemos que el bloque constitucional define claramente como propias de las comunidades autónomas. Si el Grupo Socialista entiende que no es así, nosotros esperamos que en la práctica lo demuestre, que realmente no exista esa voluntad, y entonces, por nuestra parte, desaparecerán todas las suspicacias al respecto, pero entre tanto, y hasta que se ponga en práctica el precepto, las debemos mantener.

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

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Realmente, resulta muy difícil seguir un debate en estas condiciones y después de la votación volveremos a pedir la reconsideración del sistema. Pero, puesto que estamos en un turno colectivo, quiero simplemente en mi turno de réplica insistir en los argumentos que he expuesto en defensa de una definición correcta de autopistas y autovías, y como consecuencia de ella, con carácter complementario, mantener la enmienda que obliga a introducir el nuevo concepto de carretera desdoblada.

El Grupo Socialista podrá mantener los criterios que desee, por supuesto, y su mayoría lo va a respaldar. Pero es lo cierto que disociar del concepto de autopista-autovía las condiciones geométricas de trazado de esa carretera es simplemente estar buscando justificaciones legales a una clasificación inaceptable y a la posibilidad de que se pueda conceder la categoría de autopistas y autovías a carreteras que en ningún caso, desde la óptica de la nomenclatura habitual y de las homologaciones internacionales, puede establecerse para estas vías. Para nosotros, el hecho de que existan calzadas separadas no es sino condición necesaria, pero no suficiente, para que una carretera sea autopista o autovía. El hecho de que haya limitación total de accesos o que haya exigencia de cruces a distinto nivel, son condiciones necesarias, pero no suficientes, para que una carretera tenga la consideración de autopista o autovía. Es imprescindible incluir unas determinadas consideraciones o exigencias geométricas de trazado, y eso es lo que de verdad demuestra la vocación de construir una red de carreteras de un determinado nivel de calidad; lo contrario es intentar que con un pro-

yecto de ley se convaliden actuaciones que no tienen presente el necesario nivel de calidad de las carreteras españolas. Por supuesto, la definición concreta tiene que hacerse posteriormente a nivel reglamentario, pero la exigencia de las condiciones o las características geométricas del trazado, del trazado en planta, del trazado en perfil, y de determinadas circunstancias, como la existencia de medianas, como las características de los arcenes, eso tiene que ser algo que vaya implícito en la propia definición, y, desde luego, con esta ley, cualquier trazado geométrico permitiría a una carretera ser clasificada como autopista o autovía, con esta ley en la mano.

Desde nuestro punto de vista, insistimos, cualquier carretera que tenga calzadas desdobladas, por esa simple condición, no tiene todavía derecho para acceder o aspirar a la consideración de autopista o autovía. Teniendo en cuenta lo que se está haciendo en este momento en España y lo que está haciendo en este momento el Ministerio de Obras Públicas, de lo que ha dado cuenta el propio Ministro ante el Pleno del Congreso y consta en el «Diario de Sesiones», nos parece que, para decir a los españoles la verdad y para no confundirlos, es necesario dar un paso más en esa clasificación terminológica del proyecto de ley e introducir la carretera desdoblada, que es lo que realmente se está haciendo en este país. Por tanto, nosotros, para defender el interés de los españoles y el derecho a que las normas legales se ajusten a la realidad de lo que se está haciendo y para obligar al Ministerio de Obras Públicas a acomodarse al tenor literal de esta ley, mantenemos todas nuestras enmiendas y muy particularmente las que hacen referencia al artículo 2.º

El señor **PRESIDENTE**: El señor González García tiene la palabra, muy brevemente, por favor.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Sí, muy brevemente, atendiendo su petición.

Primeramente, respecto de la preocupación que manifiesta el Grupo de la Minoría Catalana, sólo una aclaración para que conste en el «Diario de Sesiones»: desde luego, la ley no se opondrá ni pretende ser algo contrario, en ninguno de sus términos, a lo descrito en la Constitución, tanto en el artículo en el que nosotros nos basamos, 149, como en el que su señoría ha hecho alusión. De ninguna manera se pretende que el texto trate de obviar algunas de las competencias que pudieran tener, en la interpretación, insisto, del propio Tribunal Constitucional, las comunidades autónomas. Pero, en cualquier caso, de ninguna manera el Estado se plantea con este proyecto sustituir, y menos recortar, dichas competencias. Por tanto, señoría, efectivamente el desarrollo de la ley dirá cuál es la verdadera intencionalidad de fondo, pero en este momento sólo podemos decirle que mantenemos nuestro texto, porque no existe en nosotros esa prevención, quizá para su señoría justificada, pero para nosotros no.

En cuanto a la nueva intervención del representante de Coalición Popular, insistimos en que no aceptamos la nueva definición que plantea su Grupo para la clasificación de las vías de comunicación, de las carreteras. Ustedes di-

cen: vamos a desdoblar las carreteras; nosotros decimos que son duplicaciones de calzada (la ley y el propio texto lo dicen así); mantenemos la duplicación frente al desdoblamiento. No disociamos, en absoluto, las condiciones geométricas de ninguna de las vías; lo que ocurre es que, desde nuestra perspectiva y como tradicionalmente se ha hecho en cualquier Ministerio de cualquier país, las características geométricas se definen en las oportunas instrucciones técnicas posteriores, adaptándolas a las condiciones que cada orografía y nuevo trazado de carretera tienen. Efectivamente, hay condiciones que son necesarias y no son suficientes, y, en otros casos, las necesarias son las que imponen las propias características del terreno por el que se va a pasar. Entendemos que mayores rigideces son negativas para el contenido de la ley. Desde luego, creemos que no es apropiado que, en el texto de la ley, figuren matizaciones de este tipo.

Por último, señorías, insisto en que, desde la perspectiva del Gobierno socialista y del Grupo Socialista al cual represento en este momento, no existe ningún ánimo de confundir a nadie, y mucho menos la opinión de los españoles. Su señoría tiene conocimiento de nuevos trazados de carretera que avalan el hecho de que las autovías tienen unos trazados distintos y que de una calzada se pasa a dos; eso lo tiene usted en su propia región. Por tanto, no se trata de engañar a nadie, sino de facilitar la circulación y hacer vías que puedan dar mejor comunicación y servicio.

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

Hay presentadas varias enmiendas a este Capítulo Primero correspondientes a la Agrupación Liberal, al señor Larrínaga, señores Oliveri y Azcárraga, a la Agrupación Izquierda Unida y al señor Zarazaga. ¿Podemos votar todas las enmiendas conjuntamente? (**Asentimiento.**)

Votamos las enmiendas del Grupo Mixto citadas anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra 16; abstenciones, nueve.

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

La agrupación de la Democracia Cristiana, ¿mantiene todas sus enmiendas?

El señor **PEREZ DOBON**: Retiramos la enmienda 104, puesto que hay una enmienda transaccional del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Podemos votar conjuntamente las enmiendas 101, 102, 103 y 105? (**Asentimiento.**)

Votamos las enmiendas 101, 102, 103, y 105.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Por el Grupo Parlamentario Minoría Catalana, el señor Recoder ha manifestado que la enmienda 70 se encuentra recogida en la enmienda transaccional. (**El señor RECODER I MIRALLES: y la 69.**) En consecuencia, ¿las retira, señor Recoder? (**Asentimiento.**)

Votamos sólo la enmienda número 71 de Minoría Catalana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señor Garrosa, por parte del CDS se ha anunciado que las enmiendas 146 y 147 podían estar recogidas en una transaccional, ¿es así? (**Asentimiento.**) ¿Retira ambas enmiendas? (**Asentimiento.**)

Pasamos a las enmiendas de Coalición Popular. Señor Alvarez-Cascos, ¿se mantienen todas las enmiendas? Las enmiendas 181 y 183 han sido aludidas por las enmiendas transaccionales.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, la confusión del debate no me permite hacer distinguos de esta naturaleza. Si el Grupo Socialista, en este trámite de votación, quisiera hacer alguna precisión concreta de las enmiendas que se someten a transacción se lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría conoce el texto de las enmiendas.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Yo tengo dos, señor Presidente, pero no tienen nada que ver con las enmiendas de Coalición Popular. La primera enmienda transaccional, relativa al artículo 3.º, no hace referencia a una transacción con mi Grupo. La enmienda al artículo 3.º4, que debe ser 4.3, dice: transaccional con la 188 de CP, pero es que la enmienda 188 no tiene que ver con lo que aquí se transacciona de peninsulares. Creo que aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, se intenta colar una precisión terminológica, pero la enmienda no tiene nada que ver.

El señor **PRESIDENTE**: No reabramos la discusión de fondo; simplemente estamos pidiendo precisiones para la votación.

Votamos separadamente la enmienda número 177 de Coalición Popular, porque ha sido aceptada por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

¿Hay alguna otra enmienda de Coalición Popular que deseen votar separadamente? (**Denegaciones.**)

Votamos el resto de las enmiendas de Coalición Popular al Capítulo Primero del presente proyecto de ley, nú-

meros 175 a 189, ambas inclusive, excepto al enmienda 177 que ya ha sido votada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. (El señor **González García pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, la Agrupación de la Democracia Cristiana había planteado una enmienda «in voce» referida al artículo...

El señor **PRESIDENTE**: Ahora pasaremos a las enmiendas transaccionales.

Las enmiendas transaccionales propuestas a este Capítulo por el Grupo Socialista, que SS. SS. conocen, se refieren a los artículos 3.º y 4.º Posteriormente, nos referiremos a la enmienda «in voce» propuesta por la Agrupación de la Democracia Cristiana.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, hay una enmienda transaccional también al artículo 2.º número 7.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido anunciada pero no ha sido remitida a esta Mesa.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Perdón, señor Presidente, si no ha llegado, la pasamos inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al Grupo Socialista que para facilitar el debate, y tal como se ha hecho en otros proyectos de ley, a la vez que anuncia las enmiendas transaccionales distribuya copias de las mismas a todos los grupos parlamentarios. (El señor **González García hace entrega de la enmienda transaccional a la Mesa.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si han podido tomar una posición sobre esta enmienda transaccional que nos ha sido entregada hace unos minutos, vamos a pasar a la votación. (El señor **Alvarez-Cascos Fernández pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, para la debida ordenación del debate en relación con las enmiendas transaccionales, quiero decir que las enmiendas transaccionales exigen la previa retirada de las enmiendas que se han transaccionado, trámite que debemos cuidar en lo sucesivo.

En este sentido, quiero manifestar que no tengo ningún inconveniente en retirar la enmienda 183, entre otras cosas porque creo que el Grupo Socialista debía haber tenido la delicadeza de reconocer que la enmienda transaccional que presenta es la nuestra añadiendo la expresión «suministro de carburante», donde ponía «carburantes». Por tanto, es la enmienda del Grupo Popular, que no ten-

go ningún inconveniente en retirar, si con eso se consigue introducir mejoras.

La que, señor Presidente, mi Grupo no puede retirar, porque no tiene nada que ver con su enmienda, es la 188, en relación con la que propone el Grupo Socialista el artículo 4.º; el propio Presidente sabrá cómo interpretarlo a la hora de admitir a trámite dicha enmienda transaccional del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, la votación de las enmiendas transaccionales exige el consenso de los Grupos de que las mismas se sometan a votación, se hayan retirado o no las enmiendas porque se trata de una aproximación a las posiciones de los demás Grupos, aunque no haya una coincidencia en esas posiciones.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, por supuesto, como S. S. dice, se exige que ningún Grupo Parlamentario se oponga, pero, además, que ésta comporte la retirada de las enmiendas respecto a las que se transige. Yo no tengo inconveniente en hacerlo así; simplemente señalo que en ese trámite, cuando haya transacciones, el Grupo proponente de las mismas lo formule previamente y con claridad, para que el Grupo correspondiente, en este caso el nuestro, proceda en consecuencia a lo que previene el artículo 118.3. Sólo es a los efectos de dar cumplimiento al Reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Podemos someter todas las enmiendas transaccionales a votación, por separado naturalmente, señorías? (**Asentimiento.**) Muchas gracias.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 2.º7, cuya aprobación significa la aprobación de la nueva redacción del punto 2.º7.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada y en consecuencia queda igualmente aprobado el artículo 2.º7.

Sometemos a continuación a votación la enmienda transaccional al artículo 3.º1, y por tanto, dicho artículo 3.º1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; en contra, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos finalmente la enmienda transaccional al artículo 4.3.4, que, como SS. SS. conocen, habla de enlazar las Comunidades Autónomas, etcétera.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional y por tanto la nueva redacción de dicho número 3.4 del artículo 4.º

Señorías, pasamos a votar los artículos en la parte que no ha sido votada.

Hay que considerar que en el artículo 2 tendremos que incorporar la enmienda 177 de Coalición Popular, que ha sido aprobada. **(Pide la palabra el señor González García.)**

Tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, en el artículo 2.º había dos enmiendas «in voce». Había una de la Democracia Cristiana.

El señor **PRESIDENTE**: Es una enmienda de mejora de textos, la sustitución de «automóviles» por «vehículos automóviles».

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Sí, son las dos de mejora de texto. La otra se refería al artículo 4, en cuanto a que en la primera línea de su número 3 hace referencia al apartado anteriores y no queda claro que éste es exactamente el que es el inmediatamente anterior, porque cabe pensar que fuese todo el número 2. Lo que proponemos es matizar para que la redacción concrete con claridad que la referencia al apartado anterior es al apartado 2.2. También es una mejora técnica o una concreción de texto.

El señor **PRESIDENTE**: Al votar el artículo 4 lo anunciaremos.

Es decir, entiendo que la sustitución de la palabra «automóviles» por «vehículos automóviles» está asumida. **(Asentimiento.)**

Votamos el artículo 1.º, según el texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos el artículo 2.º, salvo el número 7 que ya ha sido votado anteriormente, habiendo incorporado la enmienda 177 de Coalición Popular. **(El señor Recoder i Miralles pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Había entendido que se incorporaba también nuestra enmienda al número 6 de este artículo 2.º, que era la primera parte de la enmienda 69 de Minoría Catalana.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, cuando le hablé de la enmienda número 70 solamente, usted añadió también la 69 y anunció la retirada de las dos. Por eso no se votó la 69, porque S. S. anunció su retirada; yo solamente le había recordado la 70. **(El señor González García pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor González García.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, nosotros habíamos anunciado nuestro voto favorable a la primera parte de la enmienda número 69 de Minoría Catalana que se refiere al número 6 del artículo 2.º, y habíamos

mos dicho que entendíamos que la transacción que íbamos a presentar al artículo 2.º7 sería conveniente para que la Minoría Catalana pudiera retirar —como efectivamente nos pareció entender que confirmó después— su enmienda 69 referida exclusivamente en este caso al artículo 2.º7, porque íbamos a votar a favor del 2.6.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo entendí y por eso sólo le hablé al señor Recoder de la enmienda 70 y no de la 69, pero S. S. anunció la retirada de la enmienda 69.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Quería decir la retirada de la enmienda 69 en lo que se refería al apartado 7; asumía la enmienda transaccional del Grupo Socialista y, evidentemente, el apartado 6 quedaba en pie en tanto en cuanto el Grupo Socialista había manifestado su aceptación.

El señor **PRESIDENTE**: Lo malo es que S. S. había anunciado la retirada de la enmienda 69 y ya no es posible volver sobre la votación. En trámites posteriores, esto podrá ser subsanado. Precisamente le hablé sólo de la enmienda 70, porque me parecía que la 69 no debía retirarla.

Votamos a continuación el artículo 2.º, salvo el número 7, habiendo incorporado la enmienda 177 de Coalición Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 2, en las condiciones antes referidas.

Votamos el artículo 3.º, número 2, puesto que el número 1 ya ha sido votado, según el texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 3.º2 y, por tanto, el conjunto de dicho artículo, pues el 3.º1 se votó anteriormente.

En el artículo 4.º se ha introducido «in voce», al inicio del número 3 lo siguiente: «A efectos de lo establecido en el apartado 2.2...» en vez de la palabra «anterior». Por tanto, votaríamos el artículo 4.º, con esa modificación «in voce», salvo el punto 3.4 que ya ha sido votado anteriormente, al aprobarse la enmienda transaccional.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, ¿le importaría leer el nuevo texto de la enmienda transaccional?

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, el artículo 4.º3.4, enmienda transaccional que votamos anteriormente dice: «3.4 Enlazar las comunidades autónomas conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado, de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

El señor **PEREZ DOBON**: Me refiero al apartado 2.2 del artículo 4.

El señor **PRESIDENTE**: El punto 2.2 del artículo 4 dice: «Por la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

Vamos a votar el artículo 4, salvo el apartado 3.4 que ya ha sido votado anteriormente y habiendo modificado en el inicio del punto tres la palabra «anterior» por la referencia al apartado 2.2.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Vamos a continuar el debate haciendo una mayor fragmentación para facilitar el trabajo a SS. SS. (El señor **Alvarez-Cascos** pide la palabra.) Señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Mi Grupo solicita que ese fraccionamiento que anticipa la Presidencia se haga de acuerdo con lo que previene el artículo 114.1 del Reglamento del Congreso de los Diputados, que dice que los debates en Comisión se deben hacer artículo por artículo, porque es la única manera de que los proyectos de ley queden suficientemente debatidos en esta Comisión, facilitando, además, a los Grupos que las votaciones sean más precisas de lo que lo están siendo en este momento al encontrarnos con agrupaciones de enmiendas, tanto en su defensa como en su votación.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún Grupo quiere hacer alguna observación a esta propuesta? (Pausa.)

Señor Alvarez-Cascos, yo pienso que el artículo 2 planteaba una situación de excepción respecto al proyecto de ley en su conjunto. Puede haber algún otro más adelante. Siento que su Grupo no se haya referido a esa excepción a su debido tiempo.

Esta Presidencia no tiene inconveniente en debatir artículo por artículo. Lo que ruego es que SS. SS. hagan uso del tiempo que corresponde a esa fragmentación.

Vamos a pasar al artículo 5.º A este artículo hay una enmienda de la Democracia Cristiana, la número 106.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Se trata simplemente, señor Presidente, de una mejora técnica, por lo que la damos por defendida en los términos expuestos en la justificación de la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario de Minoría Catalana tiene la palabra el señor Recoder para defender la enmienda 72.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestra enmienda trata simplemente de una mejora técnica. Proponemos la sustitución de la palabra «debatida», en el apartado 2 por

«debida», que creemos que es a la que se refiere realmente el texto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Garrosa para defender la enmienda 148.

El señor **GARROSA RESINA**: Mediante esta enmienda de modificación pretendemos tan sólo que al comienzo del artículo se sustituya la expresión «el Departamento del que dependa la vía» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo», en coherencia con lo que hemos planteado en las enmiendas siguientes del mismo texto articulado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Sisó, del Grupo de Coalición Popular, para la defensa de las enmiendas 192 y 193.

El señor **SISO CRUELLAS**: Con respecto a la enmienda 192, diré que es de modificación y en el mismo sentido que la 148 del CDS. Pretende sustituir «el Departamento del que dependa la vía» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo». El Departamento del que depende la vía es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; por lo tanto, en aras de la claridad de la disposición, así ha de establecerse.

En lo que respecta a la enmienda 193, al artículo 5.2, además de lo de «debida» en lugar de «debatida», que ya ha sido recogido en el último párrafo nosotros modificamos «a las necesidades de la Defensa Nacional» por «al interés de la Defensa Nacional debidamente justificada en sus planes estratégicos». Este cambio mejora la redacción y da unas mayores garantías de objetividad en interés de la defensa. Porque, por ejemplo, hay muchas ocasiones en que los acuartelamientos tienen terrenos a un lado y otro de la carretera y la cruzan frecuentemente vehículos e inclusive tanques. Entonces ¿qué ocurriría por ejemplo cuando esta modificación de la carretera suponga un desdoblamiento de ella? Este itinerario no lo podrán hacer y esto sería suficiente, a lo mejor, para tener que hacer una gran modificación al trazado que se pretendía. Por tanto, consideramos que, si es un valor estratégico real, sí deba llevarse a cabo lo que indica el artículo, pero si es simplemente de actividad normal dentro de un acuartelamiento, no es razón suficiente para modificar esos itinerarios.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Quiero recordar que este artículo 5 es el artículo 6 del Informe de la Ponencia y en ese sentido está ya recogido en la misma.

Nosotros, naturalmente, aceptamos las enmiendas que se refieren a mejoras de carácter técnico y de mejora de la redacción, como son la 148 del CDS, la 192 de Coalición Popular, las del Grupo Mixto que, aunque no han

sido defendidas, se refieren a lo mismo, y la 72 de Minoría Catalana.

No aceptamos la 106 de la Democracia Cristiana porque creemos que competencias y actividades son algo diferente. Creemos que es más adecuado que diga «actividades», que es un concepto más amplio; puede haber intereses entre distintos Departamentos, por sus propias actividades, no por las competencias en sí solamente, y, como es lógico, esa coordinación debería producirse incluso cuando sean actividades y no solamente competencias.

Con respecto a la enmienda 193, de Coalición Popular, creemos que decir «justificado en sus planes estratégicos» puede encorsetar demasiado. Evidentemente, cuando el propio texto de la ley dice «cuando así convenga a las necesidades de la Defensa Nacional» se refiere a necesidades importantes y de orden estratégico; no se refiere a necesidades que pudiéramos considerar de tipo menor, como por ejemplo el caso que ha planteado, que creo que no es de tipo estratégico general dentro de unos planes estratégicos. Así pues, creemos que el texto es suficiente y que asegura la debida coordinación entre los Ministerios de Obras Públicas y Defensa en cualquier caso de interés para la Defensa nacional. En ese sentido, rechazamos, como digo, la enmienda 193.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de las enmiendas a este artículo 5.º Citaremos la numeración del proyecto de ley, que es a la que están referidas las enmiendas, advirtiendo la numeración del Informe de la Ponencia. Así pues, artículo 5.º del proyecto de ley, que es el artículo 6.º del informe de la Ponencia.

En primer lugar, votamos las enmiendas de los señores Oliver y Azcárraga y la del señor Larrinaga.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Estas enmiendas han sido aceptadas.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero la aceptación será en el acto de la votación.

Votamos las enmiendas anteriormente citadas.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aceptadas.

Votamos a continuación al enmienda 106, de la Agrupación de la Democracia Cristiana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 72, de Minoría Catalana. (El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Está aceptada.) Pero hay que votarla, señor Roncero. Por favor, estén atentos a las votaciones. El hecho de que su aceptación haya sido anunciada, no evita votarlas. Ruego a SS. SS. que colaboren en la votación. Hay que votarlas con independen-

cia de las opiniones que hayan sido expresadas por los Grupos.

Votamos la enmienda de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad. Votamos la enmienda número 148, del Grupo CDS.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

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

¿Las enmiendas números 192 y 193 de Coalición Popular se pueden votar conjuntamente, señor Sisó?

El señor **SISO CRUELLAS**: Es que una ha sido aceptada y la otra no.

El señor **PRESIDENTE**: Pues habrá que votarlas separadamente. Por favor, señorías, les pido un esfuerzo. Si va a haber diferente votación por parte de algún Grupo a alguna de las enmiendas, habrá que pedir lógicamente una votación separada.

Votamos la enmienda número 192.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad. Votamos la enmienda número 193, de Coalición Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se rechaza la enmienda número 193.

La enmienda número 35, del Grupo Socialista, ha sido incorporada al texto de la Ponencia.

Vamos a votar el artículo 5, según el texto de la Ponencia, que en el proyecto va numerado como artículo 6.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 6 del proyecto de ley, que corresponde al artículo 5 del texto de la Ponencia, habiendo incorporado las enmiendas que han sido votadas favorablemente con anterioridad.

Pasamos al debate de las enmiendas del artículo 6. Por la Agrupación de la Democracia Cristiana está la enmienda número 107, para cuya defensa tiene la palabra el señor Pérez Dobón. Artículo 6

El señor **PEREZ DOBON**: La Agrupación de la Democracia Cristiana procede a retirar la enmienda número 107.

El señor **PRESIDENTE**: Coalición Popular tiene la en-

mienda número 194. El señor Sisó tiene la palabra.

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, a esta Sección en un principio teníamos la enmienda 191, que abordaba el orden que se debía establecer en lo que respecta a los artículos y no se ha visto, aunque era previa a las que vamos ahora a defender.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, al pasar al debate de los artículos no la hemos visto. Puede defenderla ahora, si S. S. lo desea.

El señor **SISO CRUELLAS**: Simplemente era para establecer un orden lógico de los distintos preceptos contenidos en el articulado y de las enmiendas presentadas por mi Grupo.

En lo que respecta al artículo 6, nosotros proponemos otro texto que creo es mucho más comprensible. Es el siguiente: «Los planes de carreteras de Estado, las comunidades autónomas y las entidades locales deberán coordinarse para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos». O sea, quitamos dos de los párrafos que contiene el artículo del proyecto. Creo que el artículo queda más claro con la redacción de nuestra enmienda y más breve; por tanto, doblemente claro. Suprimimos la siguiente frase del texto del proyecto: «entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias». Si deben coordinarse, es porque hay o puede haber incidencias; de no haberlas, huelga dicha coordinación. En cuanto a la segunda parte del párrafo que proponemos que se suprima, que es «afectados, utilizando al efecto los procedimientos legales establecidos», creo que cualquier coordinación que se lleve a cabo entre el Estado, las comunidades autónomas y las entidades locales se hará dentro de los procedimientos legales establecidos, sea en materia de carreteras o en cualquier otra. Pienso que el ponerlo de manifiesto de forma expresa es dudar de que pueda ser así.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Un simple comentario de cuestión de orden respecto a la enmienda 191 sobre el cambio de orden de los artículos. Creo que sería más operativo que, una vez que los hayamos discutido en el orden en que están en el texto de la Ponencia o en el proyecto, discutamos esa enmienda para no confundirnos luego con nueva numeración de artículos. Nosotros hemos ofrecido también un cambio de orden en una enmienda transaccional.

Refiriéndome a las enmiendas concretas al artículo 6 del texto del proyecto, y que es el 5 de la Ponencia, rechazamos la enmienda número 194, porque creemos que las expresiones que se consideran superfluas, sobreabundantes o reiterativas, no lo son, en cuanto que la coordinación se podría producir incluso si no hubiera mutuas incidencias. La coordinación que la ley establece como obligada y necesaria es, efectivamente, cuando hay mutuas

incidencias. Puede haber planes que no tengan mutuas incidencias entre sí, y entonces los planes no tienen por qué estar coordinados. Por eso decimos «entre sí» en cuanto que se refiere a mutuas incidencias.

Sobre los procedimientos legalmente establecidos, es una referencia que viene a decir lo que hay que hacer, porque podrían coordinarse no contra los preceptos legalmente establecidos, pero no teniéndolos en cuenta realmente, como puede ser la Ley de Régimen Local o los estatutos de autonomía, etcétera.

Por ello, creemos que no está de más el ser superabundantes (lo que abunda no daña, se suele decir), y mantenemos el texto del artículo según el proyecto del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Dejamos para votar más adelante la enmienda número 191. Ruego a SS. SS. que se lo recuerden a la Mesa. (El señor Roncero Rodríguez pide la palabra.) Señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, está recogida en el texto de la Ponencia la enmienda socialista que se había presentado a dicho artículo, y me gustaría hacer un comentario respecto a la inclusión que se ha hecho de un nuevo apartado 2 en el artículo, para que lo consideren. Se refiere a que los planes generales de carreteras, que, en su caso, apruebe el Consejo de Ministros, serán remitidos a las Cortes Generales para su correspondiente tramitación parlamentaria.

También creemos que es algo superabundante, porque es una cosa que realmente se hace y está en el Reglamento de la propia Cámara, pero hemos pensado que no estaría de más introducirlo en este trámite como un apartado 2 de ese artículo 5 de la Ponencia, que es el 6 del proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la única enmienda que queda en este momento, que es la número 194, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 14; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos el artículo 6, según el texto del proyecto, al que se ha incorporado la enmienda número 35, y que en el texto de la Ponencia es el artículo 5. (El señor Pérez Dobón pide la palabra.) Señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: ¿Se podrían votar separadamente los dos apartados?

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señor Pérez Dobón. Estamos hablando del artículo 6 del proyecto de ley.

Votamos, en primer lugar, el apartado 1 de este artículo 6 del proyecto, 5 de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos el apartado 2 nuevo de este artículo 6 del proyecto de ley, 5 del texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado. (El señor **Pérez Dobón pide la palabra.**) Señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, quiero reservar para el Pleno la defensa de la enmienda de supresión de este apartado introducido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene su derecho. No hace falta que justifique la votación separada.

Artículo 7 Pasamos a debatir las enmiendas al artículo 7 del proyecto de ley.

A este artículo hay las enmiendas números 195 y 196, de Coalición Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, en lo que respecta a la enmienda número 195, desearíamos añadir «y en su caso, de sus áreas de servicio». Lo añadimos para dar a las áreas de servicio la misma importancia que en el resto del articulado de la ley.

En lo que respecta a la enmienda número 196, donde dice «... deberán de comprender», consideramos que debe decir «deberán definir». Creo que un proyecto de carreteras no comprende el trazado; define el trazado que se va a construir. Nos parece una redacción más correcta.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, para anunciar nuestra posición favorable. Ofrecemos una transaccional al espíritu de la última enmienda que acaba de exponer el señor Sisó, la número 196. Efectivamente, entendemos que se puede concretar más el texto y presentamos una transaccional diciendo que «Los proyectos de carreteras sin modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas» y el resto igual; decimos «comprender» en el sentido de «contener». En este sentido, ofrecemos la transaccional.

Respecto a la enmienda número 195, que se refiere, en su caso, al área de servicio, creemos que en el propio número 3 del artículo 7 está ya recogido, pues dice: «A los efectos indicados en los apartados anteriores los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.» Creemos que eso está recogido en lo que se refiere a la declaración en las áreas de servicio, porque el propio número 3 alude a los efectos de lo indicado en los apartados anteriores. Nos parece que está ahí perfectamente recogido y, por ello, mantenemos el texto

del proyecto, con esa transacción del número 3, respecto a la definición de los proyectos.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, desde luego, no nos consideramos satisfechos con la explicación que ha dado el portavoz socialista, porque «el servicio de aquéllas» es mucho más ambiguo y no concreta que son las áreas de servicio, que no tienen que ver con los servicios de aquéllas, que puede ser de cualquier tipo de mantenimiento o conservación que pueda haber en la propia vía.

El señor **PRESIDENTE**: Sobre la enmienda número 196 en relación con la enmienda transaccional, ¿tiene que hacer alguna manifestación el señor Sisó?

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, la retiramos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda retirada la enmienda número 196.

Votamos seguidamente la enmienda número 195.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda transaccional, ofrecida por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al punto 3 del artículo 7.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad. Pasamos a votar el resto del artículo 7, según el texto de la Ponencia, es decir, los puntos 1 y 2.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, señorías, a debatir el artículo 8 del proyecto de ley. A este artículo se ha incorporado la enmienda número 37, del Grupo Socialista, en el trámite de Ponencia; la número 108, de la Democracia Cristiana, y de Minoría Catalana, la número 73.

El señor Pérez Dobón tiene la palabra para defender la enmienda número 108, de la Democracia Cristiana.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, la enmienda 108, de la Agrupación de la Democracia Cristiana, postula lo siguiente: que el estudio de impacto ambiental previsto en este precepto se verifique en todo caso, es decir, cualquiera que sea el tipo de carretera a construir. Nos parece que no hay razón para circunscribir este estudio a las autopistas y autovías, además, con mayor motivo desde el momento en que, como bien ha puesto de mani-

Artículo 8

fiesto el representante del Grupo de Coalición Popular, tampoco está muy claro en la ley qué diferencia hay entre autovía, desdoblamiento, etcétera. Por qué razón va a haber estudio ambiental cuando es una autovía en los términos legales y no cuando es un desdoblamiento. Nos parece que el impacto ambiental nunca sobra, más cuando hay un nuevo trazado y cuando hay veces en que una carretera de una sola vía puede tener una repercusión ambiental mucho más grave que una autovía. Es decir, depende más bien de la zona geográfica y del entorno y no de que tenga una, dos, tres o cuatro vías; tampoco, por desgracia, son muchas las de cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Garrosa, para defender la enmienda número 149, del CDS.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, nuestra enmienda, formulada de distinta forma, en realidad coincide en esencia con la planteada por la Agrupación de la Democracia Cristiana. Consiste en añadir al inicio del artículo, donde habla de los proyectos de autopistas y autovías, la expresión «y carreteras», porque creemos que los estudios sobre el posible impacto medioambiental no deben quedar circunscritos exclusivamente a las autopistas o autovías.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Recoder, para defender la enmienda 73.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, nuestra enmienda coincide básicamente con lo expuesto por los Grupos que me han precedido en el uso de la palabra. No nos referimos a las carreteras, pero proponemos la sustitución de la expresión «que supongan un nuevo trazado», porque creemos que está más de acuerdo con la legislación vigente, que es la Directiva número 377 de la Comunidad Económica Europea, de 27 de junio de 1985, y el Real Decreto legislativo número 1302 que adapta a nuestro país dicha Directiva, de 18 de junio de 1986, que en su artículo 1 dice que «Los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo del presente Real Decreto legislativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental». Y, en el anexo, en el número 7, se menciona la construcción de autopistas y autovías, pero en ningún caso se hace referencia a que dichas autopistas o autovías deban suponer un nuevo trazado.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, creo que todos los Grupos coincidimos en el fondo de este artículo, puesto que también nosotros habíamos presentado la enmienda número 37. Ahora, en este acto, en la Comisión, hemos presentado una transaccional de aproximación, aunque sea quizás algo redundante, pero de

aproximación a la posición de todos los Grupos, donde se dice: «Los proyectos de autopistas y autovías que supongan un nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras, deberán incluir la correspondiente evaluación del impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto». Entendemos que el impacto ambiental, tal como se debe contemplar en estos momentos de consecución de un nivel adecuado de infraestructura, es de las autopistas, autovías y carreteras de nuevo trazado. En el caso de una autovía que se construya —que es el caso que se plantea en la discusión casi semántica, de fijación sobre si son desdoblamientos, duplicaciones o autovías con limitación total o parcial de accesos, etcétera— si realmente no se separa del trazado en los tramos que es duplicación de calzada estrictamente, sea con control de acceso o no, creemos que no es necesario, puesto que existe ya una posición de agresión en el medio ambiente anterior; y si será necesario cuando esos trazados se desvíen fundamentalmente de los existentes. Por ello, la frase «de nuevo trazado» es importante que se mantenga en el texto.

Mantendríamos el texto del proyecto de ley, pero añadiendo «así como los de nuevas carreteras», en esa enmienda transaccional de aproximación que ofrecemos al resto de los Grupos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Dobón tiene la palabra, muy brevemente.

El señor **PEREZ DOBON**: Aceptando la buena voluntad del Grupo Socialista, quiero poner de manifiesto que no es exactamente lo mismo, porque ¿qué es nueva carretera? Nueva carretera es una carretera nueva, de competencia estatal, que se añadiría a lo que figura en este proyecto de ley. Pero en una carretera ya existente puede haber un trazado distinto, en el mismo itinerario, que suponga un grave impacto ambiental. El texto que se propone es mejor que el texto actual, pero no satisface por lo menos lo que pretende nuestra enmienda, porque no es lo mismo; el primero es un texto jurídico y el otro es un término operativo, a la hora de llevarlo a cabo Obras Públicas.

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

En primer lugar votaremos la enmienda número 108, de la Agrupación de la Democracia Cristiana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
¿La enmienda número 73, de Minoría Catalana, señor Recoder?

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Se mantiene.

El señor **PRESIDENTE**: Se somete a votación dicha enmienda.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señor Garrosa, ahora correspondería votar la enmienda del CDS.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, estamos dispuestos a retirarla, puesto que creemos que con la transacción del Grupo Socialista queda asumida.

El señor **PRESIDENTE**: Sus señorías conocen el texto de la enmienda transaccional ofrecida por el Grupo Parlamentario Socialista, referida al artículo 8 completo. Vamos a someter a votación esta enmienda transaccional y, en caso de voto favorable, se aprobaría el artículo 8.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada dicha enmienda transaccional y en consecuencia el artículo 8.

Artículo 9

Pasamos a debatir el artículo 9 del proyecto de Ley, al que hay presentadas dos enmiendas de la Democracia Cristiana, las 109 y 110.

Señor Pérez Dobón, tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Las doy por defendidas por los motivos expuestos en la justificación de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Minoría Catalana tiene la enmienda número 74. Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Con nuestra enmienda queda claro que lo que pretendemos es definir todos y cada uno de aquellos estudios de carreteras que cita el proyecto de ley, tal como se hace en el artículo 13 de la Ley de Carreteras vigente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda 197, de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Es una enmienda de modificación en la cual se define cada uno de los conceptos. Pretende dar contenido al precepto al definir los diferentes tipos de estudios y proyectos establecidos, como ya hace la ley actualmente en vigor.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Garrosa para defender la enmienda 150.

El señor **GARROSA RESINA**: En la misma línea, nuestra enmienda pretende definir cada uno de los conceptos a que hace alusión el artículo, pero previamente hemos planteado la supresión de dos, porque creemos que con los cuatro que nosotros proponemos, los relativos a planes previos, anteproyectos, proyecto de trazado y proyecto de construcción, quedan suficientemente definidas todas las actuaciones que en este sentido puedan realizarse

sobre las carreteras, y de todas ellas se acompaña la correspondiente definición.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero, del Grupo Socialista.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy a referirme, en primer lugar, a las enmiendas 150, del CDS, y 110, de Democracia Cristiana. La primera plantea el agrupamiento de los estudios en un concepto nuevo de planes previos; pero las definiciones que luego hace de anteproyecto, proyecto de trazado y proyecto de construcción no son, en nuestra opinión, las adecuadas de acuerdo con lo que hoy día es la técnica y el trabajo administrativo respecto a carreteras. Por ese motivo, porque en el fondo podrían tener la misma definición pero realmente ésta varía en algunos casos sustancialmente, la rechazamos.

Respecto a la 110, de Democracia Cristiana, que se refiere al mantenimiento de la reserva de ley para la construcción de cualquier carretera, como ha quedado establecido anteriormente que ese principio no se mantiene en este proyecto de ley, la rechazamos. Respecto a las enmiendas 74, 109 y 197, de Minoría Catalana, Democracia Cristiana y Coalición Popular respectivamente, son enmiendas idénticas en su contenido y vamos a aceptarlas, puesto que obviamente precisan y completan la definición sucinta de cada tipo de estudio, que efectivamente estaba en la ley anterior y también en el actual Reglamento de Carreteras, que seguirá vigente hasta nuevo reglamento. Aceptamos, pues, esas enmiendas, que son idénticas en su redacción. Y por si se plantease algún problema a la hora de pasarlas al texto definitivo hago la aclaración de que en el párrafo e) de la enmienda 74, de Minoría Catalana, dice «consiste en el desarrollo completo de la evolución óptima» y debe decir «de la solución óptima».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, ¿está de acuerdo con la observación sobre el texto de su enmienda? (**Asentimiento.**) Es un error de impresión que será corregido por los servicios de la Cámara.

Pasamos a votar las diferentes enmiendas. ¿Las enmiendas 109 y 110, de la Democracia Cristiana, las podemos votar conjuntamente?

El señor **PEREZ DOBON**: De acuerdo con lo que se ha dicho, no.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con lo que se ha dicho, separadamente.

Votamos la enmienda 109.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la enmienda 110, de la Agrupación de la Democracia Cristiana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a la enmienda número 74, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Votamos la enmienda número 150, del Grupo de CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos finalmente la enmienda número 197, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Vamos a votar finalmente el artículo 9.º, habiendo incorporado las enmiendas que han sido aprobadas en las anteriores votaciones, de acuerdo con texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

La enmienda 191 la votaremos después del artículo 10, porque hace referencia a cambios que afectan a dicho artículo. ¿Está de acuerdo, señor Sisó? (**Asentimiento**).

Artículo 10 Pasamos al artículo 10, correspondiente a la Sección 2.ª del Capítulo segundo titulado «Construcción».

A este artículo hay varias enmiendas del Grupo Mixto, cuyos representantes no están en este acto.

Para la defensa de las enmiendas 111 y 112, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBÓN**: La enmienda 111 postula añadir al artículo 10, apartado 1, lo siguiente: «La manifestación de disconformidad determinará la reconsideración del trazado propuesto». Pensamos que no se regula expresamente en el texto del proyecto y es bueno prever qué sucede cuando hay una manifestación expresa de disconformidad.

La enmienda 112 se refiere al apartado 3 del mismo artículo y se postula la supresión del mismo por entender que se respetan en mayor medida las competencias municipales.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Vasco (PNV) tiene presentadas las enmiendas 18 y 19. Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Las enmiendas que presenta nuestro Grupo a este proyecto de ley se pueden

dividir en dos bloques: por un lado, las que se refieren al artículo 10, en sus apartados 1 y 3 (enmiendas 18 y 19) y las relativas al artículo 11 (enmienda 20), referentes ambos a la Sección 2.ª del capítulo segundo; y por otro lado las que hacen referencia al artículo 25, (enmienda 21), que corresponde a la Sección 1.ª del Capítulo tercero, y al artículo 31, apartado 2,ª (enmienda 22), que corresponde a la Sección 3.ª del mismo capítulo. La enmienda 23 que presentamos se refiere a la disposición adicional tercera. Si el señor Presidente no tiene inconveniente, vamos a defender conjuntamente las enmiendas correspondientes al Capítulo segundo, aunque por extensión también lo haremos a las restantes señaladas en el primer bloque citado, si bien posteriormente realizaremos algunas puntualizaciones cuando llegue el momento oportuno. Bien es verdad que al defender estas tres enmiendas, cuando llegue la relativa al artículo 12, la daremos por defendida y rogamus se pase directamente a su votación.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría puede defender todas la enmiendas en bloque, pero ruego al Grupo Socialista que haga referencia solamente a las relativas a cada artículo.

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Estas enmiendas contemplan en esencia un mismo problema de fondo: la relación entre una materia y la competencia respectiva de carácter panorámico u horizontal, como sucede característicamente con la ordenación del territorio y el urbanismo, y otra materia o competencia de carácter sectorial con relación a aquella, como es la de carreteras. El problema que ese cruce supone se agrava cuando la competencia sectorial y la horizontal pertenecen a distintos entes y adquiere particular connotación cuando la titularidad de la competencia horizontal recae en el ámbito autonómico local y la sectorial se halla reservada al Estado, lo que ocurre en el presente caso.

Es preciso destacar una particularidad y es que, en lo tocante a las carreteras forales, la dualidad competencial se ha de resolver entre instituciones autonómicas, por lo antes indicado. Además, esa dualidad se va a ver atenuada por el hecho de que la autoridad competente en materia de carreteras —las Diputaciones Forales— tienen también una intervención significativa en el proceso de aprobación de los instrumentos del planeamiento municipal.

Las tres enmiendas aparecen informadas por el mismo principio de subrayar la prevalencia de la competencia horizontal frente a la sectorial en tal cruce, de las competencias de ordenación del territorio y urbanismo frente a las de carreteras.

La enmienda 18, al artículo 10, apartado 1, sujeta la construcción de nuevas carreteras a la existencia de cobertura por un instrumento de planeamiento, de una parte, y de otra, sujeta a licencia municipal las actuaciones en las carreteras. Se trata de sostener el régimen resultante de la vigente ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana, en particular en sus artículos 178 y 180. Se

mantiene también el mecanismo de escape del apartado 2 de este último.

Se aduce que el artículo 10 prevé mecanismos de coordinación cuya puesta en práctica hace innecesario el acto reglado de la licencia municipal, ello unido a que el interés general, implícito en la construcción de una nueva carretera estatal, no debe subordinarse a las competencias municipales, parece ofrecer un argumento bastante redondeado, pero ciertamente se trata de un argumento susceptible de crítica. En primer lugar, porque no se trata de quién, cómo y dónde termina el juego de los mecanismos del artículo 10. ¿Qué pasa en el caso del informe negativo de la entidad local? Mucho nos tememos, y así se desprende de otras enmiendas presentadas y de las posturas adoptadas en la Ponencia, que prevalezca la resolución de la Administración central, competente sectorialmente. Por otra parte la regla del apartado 3 no puede considerarse como la colaboración, ya que supone que la resolución de la autoridad sectorial se impone a la urbanística. Además, siendo la competencia horizontal la que ha de integrar a las sectoriales, lo lógico parece que los mecanismos derivados del deber de colaboración, se articulen en sentido inverso, esto es, descendente: de tal forma que en lugar de articular la intervención de la autoridad en el proceso urbanístico, se haga al revés: interviniendo la autoridad urbanística y de ordenación del territorio en la sectorial.

Por todo ello y partiendo de estos criterios, presentamos la enmienda 18 de sustitución al apartado 1 del artículo 10 y, en coherencia, la número 19 de supresión del apartado 3 de este mismo artículo, e igualmente la número 12, de supresión también del artículo 12.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Minoría Catalana y para la defensa de la enmienda 75, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: En cuanto al apartado 1 del artículo 10, nuestra enmienda propone en primer lugar sustituir la expresión «Corporaciones Locales» por la de «Entidades Locales», porque la consideramos más acorde con los términos de la Ley de Régimen Local. También proponemos que la referencia que se hace en la línea octava a las «localidades, provincias y Comunidades Autónomas» sea sustituida por la de «Entidades Locales y Comunidades Autónomas», dado que de acuerdo con la organización territorial propia de las comunidades autónomas pueden ser diversas las entidades locales afectadas y no necesariamente las que se citan en el proyecto de ley.

En cuanto al apartado 2, entendemos que la remisión a que hace referencia dicho apartado se debería efectuar no directamente al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sino a través del Delegado del Gobierno en la respectiva comunidad autónoma, que es el coordinador de la actuación de las distintas Administraciones en relación con la comunidad autónoma, como establece la Constitución y la ley que desarrolla el artículo 154 de nuestra Carta Manga.

Asimismo, los plazos que se establecen para el informe en dicho apartado 2, nos parecen excesivos y contradictorios con el propósito de agilizar la gestión urbanística que inspira nuestra legislación sectorial. Además, dicha exigencia también entra en contradicción con legislación urbanística elaborada por comunidades autónomas con competencia exclusiva en la materia; por ejemplo, en el caso de Cataluña, la Ley de Medidas de Adecuación del Ordenamiento Urbanístico establece que una vez aprobados inicialmente los planes generales, normas subsidiarias y planes parciales y especiales, se someterán al informe de la demarcación de carreteras del Estado en Cataluña durante el plazo de diez días. El proyecto de Ley nos fija un plazo de un mes que consideramos excesivo. Por ello, dado que este apartado 2 del artículo 10 incide en un procedimiento urbanístico, la legislación especial aprobada por las comunidades autónomas con competencia exclusiva sobre la materia ha de prevalecer, por tanto se debería establecer la oportuna salvedad en el precepto, que es lo que pretendemos con nuestra enmienda a este apartado 2.

En el apartado 4 proponemos que el plazo que se fija de «un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles» se aclare que puede ser simultáneo al plazo de un mes fijado en el apartado 2 del artículo 10.

Por último, desde un punto de vista sistemático creemos que sería más correcto que el actual apartado 3 pasara a ser el apartado 2.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS y para la defensa de la enmienda 151 tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, si me lo permite voy a defender esta enmienda que la hemos planteado de una forma un poco especial porque hace referencia no sólo al artículo 10, sino también al 11 y 12 que están íntimamente relacionados, proponiendo en su conjunto una nueva redacción de estos tres artículos mencionados.

De esta forma se regula todo lo relacionado en los tres artículos. Se deja para el artículo 10 todo lo relativo a la aprobación previa del Gobierno de un plan de actuación en carreteras y la declaración del interés general por parte del Gobierno. En el que nosotros proponemos como artículo 11 se regula todo lo relativo a redacción de anteproyectos, el sometimiento en su caso a la aprobación de las autoridades autonómicas competentes, los informes de éstas, la aprobación del anteproyecto con la calificación de dominio público de los terrenos y los informes pertinentes que hayan de realizar los ayuntamientos afectados para todo este tipo de actuaciones. Por último en el artículo 12 que nosotros proponemos se regula todo lo relativo a la segregación de la red nacional de carreteras de los tramos del dominio público que pierdan tal condición.

En este sentido, la justificación en conjunto de esta enmienda que afecta a tres importantes artículos de la ley es que mediante la misma, a nuestro juicio, se consigue

un mayor respeto de las competencias autonómicas y municipales y una mayor eficacia en la ejecución de los planes de carreteras por cuanto, a nuestro entender, se regula también mejor la necesaria coordinación en esta materia de informes, análisis, permisos oficiales, etcétera, entre la Administración central, las autonómicas, en su caso, y también las diversas administraciones locales afectadas en cada caso.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular y para la defensa de las enmiendas 151—que se sigue manteniendo— y 198 a 203 inclusive, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: La enmienda 198 es de modificación y aunque pedíamos que dijera: «En los casos de trazado...» ahora propondría una enmienda «in voce» en el sentido de que dijera: «En la planificación...» y el resto igual. No sé si esta enmienda podría ser considerada.

El señor **PRESIDENTE**: Se refiere al primer párrafo.

El señor **SISO CRUELLAS**: En lugar de decir: «En los casos de construcción...» como dice el artículo 10, poner: «En la planificación...» y luego seguir en los mismos términos en que estaba redactado y según la transaccional que se ha presentado.

La enmienda 199 es de adición y tiene por objeto el introducir una previsión para el caso de que exista disconformidad entre la carretera estatal proyectada y el plan municipal. El instrumento previsto para resolver la disconformidad es que se atribuye al Consejo de Ministros de facultad última para resolver la discrepancia, pues a este órgano le corresponde, en último término, la tutela del interés general, entendido como interés nacional según la Constitución. En este sentido la enmienda mantiene el criterio que informa el artículo 182 de la vigente Ley del Suelo y reproduce la solución expuesta por el citado proyecto.

En lo que respecta a la enmienda 200 que es de supresión. Creemos debe suprimirse el adverbio inicial «Recíprocamente...» puesto que en el apartado número 1 se establecen las obligaciones del MOPU respecto de las comunidades autónomas y corporaciones locales afectadas en los casos de construcción de una nueva carretera estatal o de una variante. Y en el apartado número 2 se establece la obligación de enviar al MOPU todo proyecto redactado por cualquier órgano competente que afecte a carreteras estatales. Y no en base a ninguna reciprocidad sino porque es necesaria, mejor dicho imprescindible una buena coordinación como establece ya el artículo 5.º.

La enmienda 201 es de adición. Su contenido tiene la misma justificación que hemos dado en la enmienda número 199. Ha de preverse el supuesto disconformidad del Ministerio de Obras Públicas con el planteamiento proyectado.

La enmienda 202 la retiramos porque el primer apartado de esta enmienda está contenido, en parte, en el nue-

vo número 2 del artículo 5.º. El apartado número 2 también lo retiramos porque, y también en parte, está ya debatido y contenido en el número 4 del artículo 4.º.

La enmienda 203 es de adición. Se pretende añadir el siguiente texto: «Artículo 10 ter. En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales, se aplicará la legislación general de contratos del Estado.»

Creemos es necesario el establecer esta previsión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Creo que este artículo, a la vista de lo que se ha expuesto aquí, conviene tratarlo con cierto detenimiento. De lo que se trata en este artículo es de coordinar las actuaciones de las distintas Administraciones en materia de carreteras, pero de carreteras estatales, que es a lo que se refiere esta ley; no hay que olvidar ese punto de partida para el resto de la discusión del artículo.

Evidentemente las comunidades autónomas y corporaciones y entidades locales tienen sus competencias de ordenación del territorio y de urbanismo, pero el Estado tiene las suyas reconocidas en la propia Constitución en cuanto a obras de interés general, a la planificación económica general del país y a los sistemas de transportes y comunicaciones, etcétera, como está perfectamente establecido.

Partiendo de estos principios y de que el régimen de las carreteras estatales entra dentro de lo que podemos llamar planificación general del país, ordenación general del territorio de todo el Estado—no de un territorio concreto visto de una forma aislada sino de formar un todo continuo dentro del territorio del Estado—, es importante tener eso como punto de partida para saber que las decisiones de planificación que se adopten en carreteras estatales son supra-municipales y supra-comunidades autónomas. Eso es así en cualquier doctrina de ordenación del territorio en cualquier país del mundo.

Partiendo de esa base el artículo podía parecer, de acuerdo con el texto que se nos ha enviado por el Gobierno, que tenía una redacción en cierta manera confusa. Por eso en ese sentido de claridad del principio de prevalencia de la planificación estatal sobre las autonómicas y locales (principio reconocido en la legislación del régimen de suelo y ordenación urbana en cuanto a la organización jerárquica de los propios planes de ordenación que existen, que son los planes nacionales, en primer lugar, que tienen prevalencia sobre los planes directores territoriales de coordinación, que a su vez la tienen sobre los planes de ordenación general municipal urbana) prevalencia del régimen de las carreteras a nivel de todo el Estado, sobre eso es sobre lo que conviene clarificar el artículo, pero partiendo de ese principio, como decía anteriormente.

En ese sentido nuestro Grupo presenta una enmienda transaccional de aproximación con bastantes de las posiciones que se han manifestado aquí por distintos Grupos, partiendo, como digo, de ese espíritu de prevalencia del

régimen de las carreteras estatales sobre los regímenes de comunidades autónomas y corporaciones locales.

La enmienda transaccional intenta serlo con las enmiendas número 3 del Grupo Mixto, con las 198 y 199, de Coalición Popular, y 250 y 251 del Grupo Mixto.

Paso a leerla a SS. SS. con detenimiento porque creo que en la misma se recoge con bastante exactitud el principio que he expuesto anteriormente y los mecanismos de coordinación e intervención de las distintas Administraciones en el proceso.

El nuevo texto del apartado 1 del artículo 10 diría: «Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo...», seguiría el resto igual de este primer párrafo del artículo 10 hasta su final. Y se añadiría un nuevo párrafo en que se dijera: «En caso de disconformidad de las corporaciones locales o comunidades autónomas afectadas, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá si procede ejecutar el proyecto y, en este caso, ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.»

En realidad, señorías, aquí no hemos hecho más que trasladar el espíritu de los artículos 8.3 del Reglamento vigente de Disciplina Urbanística y del artículo 156, letra c) del Reglamento de Planeamiento dentro del principio que, como decía antes, ordena la legislación del suelo y la ordenación del territorio de nuestro país.

Quiero referirme concretamente, a lo que el señor Sisó planteaba «in voce». Nosotros proponemos que se diga que «Cuando se trate de construir carreteras o variantes» serán necesarios los respectivos estudios informativos, que es de lo que se trata; ustedes proponen que se diga: «En la planificación.» Creemos que es exactamente igual una redacción que otra. Estimo que queda suficientemente clara si decimos «cuando se trate de construir», remitiéndonos después a lo que son los estudios previos informativos.

En cuanto a lo que ocurre en caso de disconformidad, creo que hemos hecho una proximación verdaderamente importante a sus propias posiciones, en cuanto a quién decide en caso de discrepancia, así como a la de otros grupos.

En cuanto al apartado 2, aceptamos su enmienda, incorporándola a esta transaccional, suprimiendo «recíprocamente». El párrafo quedaría: «Acordada la redacción, revisión», etcétera. El resto seguiría igual, pero añadiríamos, aceptando las enmiendas del Grupo Mixto, y en parte de espíritu de las suyas respecto a qué ocurriría en caso de disconformidad también en este caso; es decir, en el plazo de un mes y con carácter vinculante del informe del Ministerio de Obras Públicas, introducido en ese párrafo.

El número 2 quedaría: «Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar,

con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que emita, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime convenientes».

El resto del artículo seguiría igual, con lo que se mantiene el espíritu de la prevalencia del régimen de la planificación estatal sobre las planificaciones locales o autonómicas en este terreno de las carreteras estatales a que me refería al principio.

Finalmente quisiera referirme a lo que el señor Recoder decía sobre el número 3, así como el Grupo Vasco, en el sentido de que los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado no se incorporasen o se cambiase de orden, creo que está perfectamente reflejado, tanto en un orden como en otro. El mantener el número 2 a continuación del 1 como está, creo que es correcto, ya que es justamente lo recíproco, es decir, el caso contrario a que se refería el señor Sisó cuando hablaba de suprimir «recíprocamente». Creemos que es más correcto que estén juntos. Y el número 3 ya se refiere concretamente a los municipios que no tengan planeamiento, donde sí es lógico que haya una actuación estatal fuera del planeamiento también lo es que cuando haya planeamiento la actuación estatal se incorpore al planeamiento que se apruebe por parte del municipio o de la comunidad autónoma.

En cuanto a que los plazos sean simultáneos o no, a que también se ha referido el señor Recoder, creemos que está perfectamente admitido que pueden serlo. Una cosa es el trámite de información oficial dentro de las distintas Administraciones y otra es la información pública general a cualquier ciudadano, que es el plazo a que se refiere el número 4, cuando dice «Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley de Procedimiento Administrativo...»

Estimamos que pueden ser simultáneos o no. De ahí también el que en los plazos anteriores se hable de un mes más otro, porque, en caso de que fueran simultáneos, el primer mes podría significar la simultaneidad de las informaciones oficial y pública al ciudadano y el segundo mes podría ser para las alegaciones de la propia Administración afectada.

Con esa nueva redacción y con ese espíritu que acabo de exponer, hacemos un esfuerzo importante de aproximación a las posiciones manifestadas por los diversos Grupos.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Quiero decir que el señor Roncero no ha hecho referencia a nuestra enmienda 203, que es de adición.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Creemos que es una cuestión obvia el que cualquier trabajo de carreteras, de ferrocarriles o de cualquier contratación pública se ajus-

tará a la legislación de contratos del Estado, por lo que no vemos razón para incluir esa adición. Creemos que cualquier actuación de contratación pública está sometida a la Ley de Contratos del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a pasar a la votación de estas enmiendas al artículo 10 del proyecto de ley.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Para una cuestión de orden: desearíamos que se pusiera el máximo cuidado al votar estas enmiendas, ya que son muy numerosas

El señor **PRESIDENTE**: Se votarán según las indicaciones que SS. SS. hagan. No tienen más que solicitar la separación de las enmiendas. De todas formas, vamos a ir viendo las enmiendas de cada Grupo.

Las enmiendas 111 y 112, de la Democracia Cristiana, ¿se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**) Entonces, vamos a someter a votación estas enmiendas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Las enmiendas números 18 y 19, del PNV, ¿se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**) Votamos, pues, conjuntamente, estas enmiendas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos seguidamente la enmienda número 75, de la Minoría Catalana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos la enmienda 151, del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar las enmiendas de Coalición Popular.

El señor **SISO CRUELLAS**: Las enmiendas 198 y 199 las retiramos, puesto que están incluidas en la enmienda transaccional, y la 202 ha sido retirada en el momento de su defensa.

El señor **PRESIDENTE**: El hecho de que el grupo mayoritario anuncie la aceptación no evita votarlas.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Pediría votación separada de las enmiendas 201 y de la 203, que se mantienen y de la 200, de la que no se da por satisfecho el Gru-

po Popular en cuanto a su inclusión en la transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: La número 200 ha sido aceptada plenamente.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En ese caso, la 201 y 203 podrían ser votadas conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Las únicas que quedan vivas de su Grupo, señor Sisó, son la 201 y 203, que se pueden votar conjuntamente, si no hay ningún inconveniente. (**Pausa.**) Se someten a votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar seguidamente la enmienda transaccional de aproximación ofrecida por el Grupo Socialista a que ha hecho referencia el señor Roncero. Esta transaccional afecta a los puntos 1 y 2 del artículo 10.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aceptada y por tanto aprobados los puntos 1 y 2 del artículo 10.

A continuación la enmienda 191, de Coalición Popular, que afecta a la ordenación de los artículos 5 y 10. ¿Hay alguna indicación sobre la votación de esta enmienda?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Quería hacer referencia a la ordenación general de estos artículos 5.º a 10 y a por qué el artículo 10 pensamos que debe seguir donde está, en la sección relativa a la construcción y no en la sección sobre el régimen de los planes, estudios y proyectos, ya que tiene una incidencia muy concreta en los estudios para la construcción de una carretera. Creemos que el artículo 10 debe estar en la sección relativa a construcción de carreteras porque aunque tiene relación con la planificación y la decisión sobre una carretera concreta de un determinado lugar y momento, tiene mayor relación con la construcción.

En cuanto al resto de los artículos de la sección correspondiente, el artículo 5.º hasta el 9.º, aunque hemos ofrecido una transaccional, creemos que la ordenación más correcta para seguir el título de la propia sección, que es «Planificación, estudios y proyectos», como ya ha sido aceptada nuestra enmienda de cambio del artículo 6.º por el 5.º, continuaríamos proponiendo que el artículo 9.º de la Ponencia, que se refiere a la definición de los estudios, pasase a ser el artículo 7.º; que el artículo 7.º de la Ponencia, que se refiere ya a las consecuencias de aprobación y declaración de utilidad pública de los proyectos, pasase a ser artículo 8.º y que el artículo 8.º de la Ponencia, que se refiere a las cuestiones medioambientales, estudios del impacto ambiental, pasase a ser el artículo 9.º y último de esa Sección 1.ª del Capítulo segundo, «Planificación, estudios y proyectos».

Creemos que, con este orden, quedaría más acorde el contenido de los artículos con el del título: «Planificación, estudios y proyectos», puesto que primero se habla de lo que son los planes y de cómo se deben hacer y coordinar, después se define la clase de estudios y proyectos que hay, se sigue hablando de las consecuencias de la declaración de utilidad pública y aprobación de proyectos y, por último, van las cuestiones medioambientales a tener en cuenta en este tipo de proyectos. Creemos que es una ordenación ajustada al propio título de la sección, que se aproxima bastante a la posición que el Grupo Popular tenía en relación a la cuestión.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, aunque consideramos que es más correcta nuestra distribución, aceptamos la transaccional del Grupo mayoritario y, por lo tanto, retiramos nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Retirada la enmienda 191, debemos poner a votación la transaccional. En caso de aprobación, significaría esas alteraciones en la ordenación de los artículos, que serían efectuadas al final del debate. Mantendríamos el debate del proyecto de ley con la ordenación del informe de la Ponencia para no introducir mayores complicaciones y al final del debate sería realizada esa corrección en la ordenación de los artículos.

Votamos la enmienda del Grupo Socialista, transaccional con la 191, de Coalición Popular, que ha sido retirada, relativa a la ordenación de los artículos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos finalmente los puntos 3 y 4 del artículo 10, según el texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 3 y 4 y, por tanto, la totalidad del artículo 10 del proyecto de ley.

Pasamos, señorías, al debate y votación de enmiendas al artículo 11. (El señor Sisó Cruellas pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: No hemos votado la enmienda 200. No estaba incluida en la transaccional, sino que había sido aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sisó, las enmiendas sólo son aceptadas cuando se vota favorablemente a ellas. Hasta ese momento, solamente se anuncia su aceptación, cosa que puede hacerse o no. La aceptación se manifiesta en el acto de la votación. Lo que ocurre es que S. S. aludió

a que retiraba la enmienda número 200. (El señor Roncero Rodríguez pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Si me permite una aclaración, yo me referí a que estaba aceptada en el texto de la propia enmienda transaccional, puesto que el texto que se proponía suprimía el adverbio «recíprocamente».

El señor **PRESIDENTE**: Es una valoración de su Grupo que puede ser acertada o no. El problema, señor Sisó, es que S. S. dijo que retiraba la enmienda 200 y, por eso, no se sometió a votación.

Al artículo 11 se han presentado la enmienda 151, del CDS, que ya ha sido defendida, la 204, de Coalición Popular, y la enmienda 38, del Grupo Socialista, que se ha incluido en el trámite de Ponencia.

Tiene la palabra el señor Sisó para defender la enmienda 204.

El señor **SISO CRUELLAS**: Es una enmienda de supresión porque resulta innecesario el precepto proyectado.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En cuanto a la enmienda del CDS, aceptado el principio general del artículo anterior y nuestra posición contraria a su exposición respecto a la cuestión, creemos que obvia cualquier explicación y, lógicamente, nos oponemos a la enmienda.

En cuanto a la supresión que propone el Grupo Popular, también nos oponemos a ella porque la referencia a las leyes de expropiación forzosa y a esta propia ley mantiene la claridad. Creemos que se mantiene la tradición de la propia Ley de 1974, que estaba en los mismos términos que este artículo 11.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Para que esté más clara nuestra posición podríamos compararla con la enmienda que no ha sido aceptada cuando hablábamos de los contratos del Estado. Entonces se rechazó diciendo que se consideraba obvio. Nosotros también consideramos obvio no hacer referencia al contenido del artículo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere hacer alguna manifestación, señor Roncero?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: No es exactamente lo mismo. La Ley de Contratos del Estado tiene carácter de generalidad, distinto al caso concreto que se cita aquí. El apartado 2 se refiere a casos urbanos, que es muy concreto en cuanto a expropiaciones. Quizá en la ley general de expropiaciones está contemplado el mismo tema, pero es la introducción para poder hablar en el apartado 2 de las expropiaciones en casos de tramos urbanos o de travesías, que son diferentes en su procedimiento. La Ley de

Artículo 11

Contratos del Estado en su generalidad no es igual a estos casos concretos a los que se quiere referir en su espíritu el artículo 11.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar la única enmienda que permanece viva a este artículo, que es la 204, de Coalición Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos el artículo 11 según el informe de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Artículo 12 Señorías, pasamos a debatir el artículo 12 del proyecto de ley. A este artículo, además de algunas enmiendas de la Agrupación Liberal y de Izquierda Unida, hay una enmienda de la Democracia Cristiana, que es la 113. El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

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

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, la enmienda 20, ¿ha sido ya defendida, señor Vallejo?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sí, señor Presidente, ha sido defendida conjuntamente con la 18 y la 19, y se puede pasar directamente a votación.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Minoría Catalana ha presentado la enmienda 76. Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestra enmienda obedece al hecho de que en la redacción actual del artículo 12 se cita el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Este artículo concretamente dice que «las Corporaciones locales podrán intervenir la actividad de los ciudadanos a través de los siguientes medios:... b) Sometimiento a previa licencia y otros actos de control preventivo». Es evidente que dicho precepto se refiere a intervención de la actividad de los ciudadanos, pero no de las Administraciones públicas, que es la que nos ocupa en el presente proyecto de ley.

Aquí ha de quedar claro que la construcción de carreteras no queda sujeta a licencia municipal, en eso estamos de acuerdo; pero en cualquier caso entendemos que ha de quedar sometido al procedimiento que establece el artículo 180.2 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, dado que de no ser así se omitiría cualquier tipo de control de la obra pública por parte de la Administración municipal.

El señor **PRESIDENTE**: El CDS tenía una enmienda

«río» —la llamaremos así— que también afectaba a los artículos 10 y 11, por lo que la damos por defendida.

Como el Grupo de Coalición Popular no tiene enmiendas en este artículo, damos la palabra al señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Respecto a la enmienda del CDS, ya hablamos del espíritu general en la enmienda anterior cuando expresó su posición sobre el conjunto del tema. Voy, por tanto, a referirme a la enmienda 76, de Minoría Catalana, que parece estar de acuerdo con el principio del artículo, pero no con la redacción que se le da.

Realmente coincidimos con la idea de que las obras de carreteras no están sujetas a licencia municipal. Pero donde no coincidimos es en la referencia del artículo 180.2 de la Ley sobre Régimen de Suelo, puesto que la transaccional que presentábamos al artículo anterior, al artículo 10, cuando habla de la tramitación que se haría en caso de disconformidades, que era más o menos el espíritu del citado artículo 180.2, del artículo 156 del Reglamento de Ordenamiento y del artículo 8.º del Reglamento de Disciplina Urbanística, en los casos de construcción de carreteras, en cuanto a la planificación previa y a la toma de posiciones.

En este caso estamos tratando de una obra de carretera que ya ha pasado ese trámite del 180.2, que es el que definimos anteriormente en el artículo 10. El siguiente trámite sería el de la licencia municipal, en el que anteriormente ha expresado su disconformidad.

Creemos que la referencia al artículo de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local está expresado en sus verdaderos términos y el artículo 180.2 recoge en el artículo 10, que ya definimos anteriormente. En este caso, como la carretera ya ha pasado por el trámite anterior a la hora de obtener la licencia, porque es obligado, creemos que la referencia a la Ley Orgánica Local es correcta.

Manteniendo ese principio, rechazamos las enmiendas del Grupo Vasco y de Minoría Catalana, como acabo de expresar.

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

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Brevemente, quiero recalcar que estamos de acuerdo con el principio del artículo, pero evidentemente consideramos que la mención al artículo 84 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local es incorrecta en el presente supuesto.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 113 ha sido retirada y la 151 ya fue votada.

Votamos, por tanto, la enmienda número 20, del Grupo Vasco (PNV).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 76, de Minoría Catalana.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 76, de Minoría Catalana.

Votamos las enmiendas de la Agrupación Liberal y las de Izquierda Unida a este artículo 12.

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

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

Finalmente, votamos el artículo 12, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 12, según el texto de la Ponencia.

Artículo 13

Señorías, entramos en la Sección 3.ª, «Financiación»; en primer lugar debatiremos el artículo 13.

A este artículo está presentada la enmienda 114, de la Democracia Cristiana. Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Me parece que está aceptada por la Ponencia, señor Presidente.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Si me permite, señor Presidente, quisiera aclarar que en las enmiendas 58, 77 y 114, que se refieren a una corrección de error; se habla del artículo 14 y debería ser el artículo 15. Creo que se habrá recogido en el informe de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Las enmiendas 58 y 77, de Minoría Catalana; 114, del Grupo Mixto, y 206, de Coalición Popular, están aceptadas. Permanece la 152, del CDS. Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: Si le parece la voy a defender junto con la 153, que hace referencia al artículo siguiente. Se trata de dos enmiendas que propugnan la supresión del apartado 1 del artículo 13 y la supresión del artículo 14. La primera es coherente con lo que manifestamos en la justificación de la segunda al considerar, desde nuestro punto de vista, que la creación de contribuciones especiales es incompatible con la declaración de interés general, además de que su determinación tropieza con inconvenientes prácticamente casi insalvables si se quieren y desean respetar los principios de equidad y de seguridad jurídica.

El señor **PRESIDENTE**: Permanece viva la enmienda 205, de Coalición Popular, a este artículo 13.

Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: En el ordenamiento jurídi-

co general los tributos pueden ser de tres clases: a) impuestos, que son tributos que se exigen con carácter general a todos los ciudadanos por recibir una renta o poseer un patrimonio; b) las tasas, que son los tributos que se exigen a los ciudadanos que usan un determinado servicio público de forma concreta y especial (expedición del Documento Nacional de Identidad, aeropuertos, etcétera); c) contribuciones especiales, que son tributos cuya exacción se exige porque el Estado estima que la realización de una determinada obra pública comporta un especial beneficio para determinados ciudadanos; es decir, se justifica por razón de un especial beneficio para determinadas personas.

Por tanto, nuestro Grupo ha solicitado la supresión de las contribuciones especiales como instrumento de financiación de la construcción de carreteras estatales por las siguientes razones: primero, porque las carreteras proporcionan a todos los ciudadanos una ventaja que no es divisible o atribuible especialmente a ningún ciudadano o a un grupo de ellos; es decir, se considera que las ventajas y beneficios derivados de la construcción de una carretera pueden predicarse para todos los miembros de una comunidad y no sólo de un grupo de personas integradas en la misma. Por ello, se estima que el instrumento de financiación de las carreteras ha de ser el ordinario, esto es, la aplicación de fondos públicos consignados en los Presupuestos Generales del Estado; segundo, porque el mantenimiento de la figura de la contribución especial va en contra del principio de capacidad económica consagrado constitucionalmente en el artículo 31.1 de la norma fundamental. El principio de capacidad económica supone el que cada uno contribuya al sostenimiento de las cargas públicas, según sus medios y capacidades. La contribución especial es un tributo que se funda en la obtención por parte del sujeto pasivo de una especial ventaja: aumento de valor de sus bienes, por lo general fruto de la actuación administrativa.

La obtención de una especial ventaja o la consecuencia de una concreta actuación del poder público no conlleva ni supone necesariamente que el sujeto pasivo tenga medios para pagar un tributo, esto es, para contribuir al sostenimiento de las cargas públicas. De ahí que la doctrina y el Tribunal Constitucional italiano hayan estimado que las contribuciones especiales son tributos que no se adecuan al principio de capacidad económica. Además, las contribuciones especiales se exigen a los sujetos atendiendo exclusivamente a los datos objetivos en que se concreta la obtención de mayor ventaja económica, pero sin atender las circunstancias subjetivas del obligado.

Este desconocimiento de las circunstancias personales del sujeto pasivo cohonesto mal con el principio de progresividad que, de acuerdo con la Constitución, debe inspirar nuestro sistema tributario. Por ello, se ha pedido la supresión de las contribuciones especiales como medio de financiación de las carreteras.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Realmente, el artículo 13 está relacionado con el artículo 14, puesto que si se aceptase el principio de supresión de las contribuciones especiales tendríamos que aceptar también la supresión en el artículo 14 de las contribuciones especiales.

Creemos que el principio de contribuciones especiales está consagrado en nuestro ordenamiento jurídico, y la propia Ley General Tributaria, como muy bien el señor Sisó ha definido, explica lo que son los impuestos, y en su artículo 26, apartado b), define concretamente las contribuciones especiales, y se refiere a lo que él muy bien ha dicho que creo que puede abonar el argumento de su posibilidad de implantación en la construcción de carreteras, nuevos accesos y vías de servicio.

Contribuciones especiales, como S. S. ha dicho, son aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la obtención por el sujeto pasivo de un beneficio o de un aumento del valor de sus bienes como consecuencia de la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos. Por ello, creemos perfectamente posible que en la construcción de carreteras, en las obras de adaptación de las carreteras estatales, se den esos supuestos de obtención de un beneficio, de un aumento de valor de los bienes afectados, ya sea por la realización de primera planta en las obras públicas, ya sea por obras de ampliación de las mismas obras o de los servicios públicos prestados.

Pensamos que el principio, como posible fuente de financiación, debe mantenerse.

En cuanto a que no se contemplan las circunstancias del sujeto pasivo, en el artículo 14, señor Sisó, sí se contemplan, y ya veremos cuando tratemos dicho artículo cómo se habla de que los criterios objetivos se tendrán en cuenta, así como las circunstancias que concurran en los propios afectados, es decir, los sujetos pasivos.

El espíritu que usted decía que la ley no tiene, sí lo tiene en el artículo 14. Partiendo del principio de posibilidad de obtención de esos beneficios, y del total acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico en cuanto a la posibilidad de establecer contribuciones especiales, nosotros rechazamos las enmiendas de supresión y mantenemos el artículo en su actual redacción, con la referencia de las correcciones al artículo 15 y al artículo 14.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Visto que no ha sido aceptada la supresión del artículo 13, nosotros presentaremos enmiendas que mejoren, según nuestro concepto, el artículo 14.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones de las enmiendas a este artículo. Recuerdo a SS. SS. que en Ponencia se han incorporado las enmiendas números 58 y 77, de Minoría Catalana; 114, del Grupo Mixto, Democracia Cristiana, y 206, de Coalición Popular.

Queda viva la número 152, del CDS, que ponemos en votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 205, de Coalición Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se rechaza la enmienda número 205, de Coalición Popular.

Votamos las enmiendas del Grupo Mixto a este artículo 13.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se rechazan las enmiendas del Grupo Mixto, liberales y señor Tamames, a este artículo 13.

Votamos finalmente el texto del artículo 13, según el informe de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 13, según el informe de la Ponencia.

Pasamos al debate de las enmiendas al artículo 14, que efectivamente tiene estrecha relación con el artículo 13. A este artículo 14 se han presentado dos enmiendas de la Democracia Cristiana, las números 115 y 116. En relación con la número 115 se ha ofrecido a la Mesa una modificación «in voce», a la que hará referencia el señor Pérez Dobón, que tiene la palabra. Artículo 14

El señor **PEREZ DOBON**: En relación al artículo 14, apartado 1, tenemos la enmienda número 115. Efectivamente, proponemos una modificación «in voce» a ese texto, de manera que diría, tras beneficio especial: «en los términos de la legislación tributaria». Sustituimos la referencia expresa al artículo 26 de la Ley General Tributaria por la referencia a «la legislación tributaria».

¿Por qué creemos que es bueno hacer esa referencia? Porque el punto de conexión, a la hora de determinar qué es una contribución especial debe ser siempre la legislación tributaria, evitando que haya una fragmentación en el ordenamiento. ¿Y por qué en vez de decir artículo 26 de la Ley General Tributaria, decimos «legislación tributaria», modificando nuestro propio texto inicial? Porque tampoco es bueno ir sacralizando leyes concretas, que es siempre un error de nuestro ordenamiento jurídico, y acaba siendo más importante la Ley General Tributaria o la Ley Hipotecaria que la propia Constitución, y dura mucho más en el tiempo. Es decir, creemos que la legislación tributaria, como la legislación hipotecaria, en general, son términos genéricos y puede ser que dentro de veinte años este artículo siga en vigor y haya sido modi-

ficada la numeración de la propia Ley General Tributaria o sustituida por otra norma.

Con respecto a la enmienda número 116, pensamos que es más correcto hacer una referencia genérica al desarrollo reglamentario que mencionar específicamente el Real Decreto que establece la contribución especial.

Por tanto, mantenemos las enmiendas con esa corrección importante reseñada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS está la enmienda número 153. Señor Garrosa, tiene la palabra.

El señor **GARROSA RESINA**: Ya la hemos defendido conjuntamente con la 152.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene cuatro enmiendas a este artículo 14, que son la 207, 208, 209 y 210. El señor Sisó tiene la palabra.

El señor **SISO CRUELLAS**: Nosotros retiráramos la enmienda número 207 si fueran aceptadas las 208, 209 y 210, o bien si el Grupo Socialista presentara una transaccional que contemplase dichas enmiendas.

En cuanto a la justificación de la supresión del artículo 14, ha sido argumentada ya al defender la enmienda al artículo número 13.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Con el criterio anunciado en el artículo anterior de que sí debe existir la posibilidad de imposición de contribuciones especiales, nosotros plantearíamos una enmienda «in voce» (que puede ser el punto de partida como transacción de todo el espíritu del artículo 14) que en vez de decir «procederá la imposición de contribuciones especiales», empiece diciendo: «Podrán imponerse contribuciones especiales, cuando de la ejecución de las obras que se realicen...» el resto igual.

Mantenemos el término «construcción de carreteras» porque creemos que esa posibilidad, no ese imperativo, de siempre poder hacerlo en carretera (ni siquiera en accesos ni vías de servicio es imperativo hacerlo siempre, sino que es posible, según la redacción que proponemos) se hará en aquellos casos en que efectiva y objetivamente resulte la obtención de un beneficio, definido en los términos de lo que la propia Ley General Tributaria considera como beneficio, o el propio aumento de valor de determinados terrenos pueda tener también consideración de beneficio, como la propia Ley dice.

Mantenemos «carreteras» porque al introducir la simple posibilidad, es decir, «podrán imponerse contribuciones especiales», y no el imperativo de «procederá», creemos que está abierto a la consideración verdaderamente objetiva de las circunstancias que luego concurran en cada caso concreto y en el propio sujeto pasivo, como se

dice más adelante en el propio artículo 14 y aprovecho ya para introducir algunas correcciones, que creo son correcciones técnicas, en la redacción del artículo.

En el apartado 4, donde dice «El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos, atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras y construcciones y circunstancias que concurran en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación», creemos que es una redacción confusa, y que procedería, diciendo lo mismo, la siguiente redacción, que leemos lentamente para su toma en consideración: «El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos, atendiendo a los criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurran en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación».

Con esta corrección queda más claro, no hay la redundancia de «aquéllos» y «aquéllos» y el último «aquéllos» se refiere a los sujetos pasivos y las circunstancias que concurran en ellos, de acuerdo con el principio de capacidad y de las circunstancias concretas que en cada caso se den.

El señor **PRESIDENTE**: Parece que es una corrección que no altera el sentido de la frase y puede ser recogida por los servicios de la Cámara.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En el punto b) del mismo apartado 4, donde actualmente dice el texto «situación, proximidad y accesos a las construcciones de las fincas, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones», creemos que falta la palabra «carreteras» en el texto, y entendemos que su correcta redacción sería «situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones».

El señor **PRESIDENTE**: Esta ya es una modificación «in voce» que deberá ser votada.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Corrige una omisión, porque la proximidad, accesos, etcétera, se debe referir a la carretera, que es de lo que estamos tratando.

Con esas correcciones «in voce» en cuanto al apartado 1 de que podrán imponerse, en cuanto a la corrección técnica del apartado 4 y la «in voce» del apartado b)...

El señor **PRESIDENTE**: En el apartado 1, ¿a qué se refería, señor Roncero?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: A sustituir las palabras «procederá a la imposición» por «podrán imponerse contribuciones especiales».

El señor **PRESIDENTE**: Ese también es un cambio sustantivo.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En el apartado 4, la

corrección es una corrección técnica; que en vez de «aquéllos» se diga «los criterios objetivos de las obras, construcciones y circunstancias», etcétera.

Podemos pasar un texto manuscrito al final.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha tomado nota. No es necesario. Antes de la votación se recordará a SS. SS.

El señor Sisó tiene la palabra.

El señor **SISO CRUELLAS**: Habiendo mantenido en el texto del artículo 14, el término «carreteras», no podemos aceptar esta transaccional o enmienda «in voce». Por tanto, paso a defender las enmiendas 208, 209 y 210.

En lo que respecta a la 208, la construcción de una nueva carretera, casi siempre, por no decir siempre, beneficia más al usuario de la misma que a los propietarios de las fincas colindantes, y al usuario no se le hace pagar ninguna contribución especial, a no ser que la explotación de esta nueva carretera sea régimen de peaje. Es más, si esta nueva carretera es una autovía o una autopista se causa un gran perjuicio a los predios colindantes, porque si son pequeños se les expropia totalmente y si son grandes se les divide, lo que perjudica su explotación.

Otra cosa son los accesos. Entonces nos parece que sí se deben gravar con contribuciones especiales, y éste es el sentido que damos a la enmienda 208, siempre, claro está, que esta contribución se calcule de manera objetiva. De ahí que pretendamos suprimir el último párrafo que dice «siempre que no se pueda objetivamente demostrar en la forma que reglamentariamente se establezca». De este artículo 14 suprimamos también «de las carreteras» en los supuestos de aplicación de contribuciones especiales con carácter general, por tratarse de una doble imposición, injusta e injustificada.

El señor **PRESIDENTE**: Su enmienda consiste en añadir un párrafo al artículo 14.1.

El señor **SISO CRUELLAS**: No, mi enmienda consiste en suprimir «carreteras» y el último párrafo del apartado 1.

El punto 1 quedaría de la siguiente forma: «Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevos accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial».

El señor **PRESIDENTE**: Eso es lo que dice el proyecto de ley.

El señor **SISO CRUELLAS**: Exactamente. Pero suprimimos «carreteras» y decimos «nuevos accesos».

El señor **PRESIDENTE**: Suprime la palabra «carrete-

ras» y luego suprime un párrafo: «siempre que pueda ser objetivamente demostrado...»

El señor **SISO CRUELLAS**: Exactamente.

Por tanto, en lo que respecta a la enmienda 209, es coherente con la enmienda anterior, así como la 210.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En la argumentación del señor Sisó para defender su posición creo que ha dado la razón al Grupo Socialista en cuanto a mantener la palabra «carreteras». Ha dicho que, casi siempre, de la construcción de una carretera no se deriva necesariamente un beneficio especial, incluso en algunos casos puede ser un perjuicio. Como alguna vez sí se puede derivar ese beneficio, nosotros mantenemos no el procedimiento imperativo, sino la posibilidad de que en ese caso concreto se establezcan contribuciones especiales.

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

Señor Pérez Dobón, la enmienda 115 de su Grupo ha sido modificada «in voce», en el párrafo que hacía referencia al artículo 26 de la Ley General Tributaria, en que se refiere a los términos de la legislación tributaria. Esa es la modificación «in voce» con la cual se vota esa enmienda.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Sí, deseamos que pase a votación porque creemos que está suficientemente expresado y no es necesaria referencia a la legislación tributaria.

El señor **PRESIDENTE**: Se va a someter a votación con la modificación introducida por el señor Pérez Dobón. ¿Votamos las dos conjuntamente? (**Asentimiento.**)

Votamos las enmiendas 115 y 116 de la Democracia Cristiana, la 115 con la modificación antedicha.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos la enmienda 153, del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señor Sisó, ¿tenemos que hacer alguna separación en las enmiendas del Grupo de Coalición Popular? (**Denegación.**)

Votamos conjuntamente las enmiendas 207, 208, 209 y 210.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Vo-

tos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Finalmente, hay una enmienda «in voce» del Grupo Socialista, al artículo 14, que consiste en incluir en la primera línea del punto 1 las palabras «podrán imponerse» y continúa «contribuciones especiales», etcétera. (El señor **Alvarez-Cascos Fernández** pide la palabra.)

¿Señor Alvarez-Cascos?

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, nosotros entendemos que esa enmienda «in voce» lo será como transacción a alguna de las que alguno de los Grupos tenía presentada. Nosotros no hemos accedido a retirar ninguna de nuestras enmiendas y, por tanto, nos oponemos a la tramitación de esa enmienda transaccional «in voce» que ha formulado el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Esta no es una enmienda transaccional. Es una enmienda de modificación «in voce», que es distinta a una enmienda transaccional, señor Alvarez-Cascos. Yo creo que al formularla ese Grupo, igual que al formular el señor Pérez Dobón la modificación «in voce» a su enmienda, no ha pretendido aproximarse a las posiciones de ningún Grupo, sino hacer una corrección «in voce» que son perfectamente reglamentarias y admisibles a votación.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, no estamos en un caso de correcciones. La enmienda introduce una modificación sustancial en el precepto, tan sustancial que es una de las que justifican nuestras enmiendas, y por eso insisto en que esta enmienda, lamentándolo mucho, no es posible aceptarla a trámite en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, su argumentación sería perfectamente correcta si el Grupo Socialista hubiera presentado una enmienda transaccional relativa a enmiendas concretas de su Grupo o de otro de los Grupos enmendantes. Lo que es perfectamente reglamentario, legítimo y consagrado por la práctica parlamentaria es la admisión a trámite de enmiendas «in voce» en el dictamen de Comisión y en el Pleno. Por tanto, la enmienda puede ser admitida a votación, señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: En ese caso, pediría el amparo reglamentario para conocer la propuesta del señor Presidente y, si es así, retiraría mi objeción, pero desearía conocer el amparo reglamentario a la propuesta del señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Insisto, señor Alvarez-Cascos que no se trata de una enmienda transaccional.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, nuestro Grupo opina que lo que debemos hacer los distintos Grupos

parlamentarios en el debate en Comisión de una ley es facilitar al máximo posible el trámite. Yo creo que en esta Comisión había una serie de hábitos parlamentarios que se están rompiendo en este momento por parte del Grupo Popular y nuestro Grupo no ve ninguna justificación para la ruptura de estos hábitos. Se ha empezado con la ordenación del debate. Nosotros no hemos objetado nada a las propuestas que se han realizado, pero lo que nos parece negativo es que en vez de tener la máxima flexibilidad de tramitación y buscar, por tanto, la máxima operatividad en un trámite como éste, no solamente no se facilite esa flexibilidad, sino que se trate de introducir rigideces que yo creo que en nada favorecen la tramitación legislativa que estamos realizando. Por tanto, nuestro Grupo quiere manifestar su sorpresa por la posición del Grupo Popular a este respecto y su desacuerdo total con esa posición.

Por otra parte, pensamos que la enmienda que estamos planteando es una enmienda «in voce» que no altera el contenido del precepto en absoluto. Pensamos que «el procederá a la imposición de contribuciones especiales cuando la ejecución de las obras se realice» tiene un carácter de decisión no imperativa, sino que deja a las condiciones de que se habla a continuación la decisión de si se impondrán o no, y pensamos que la modificación que pretendemos introducir no altera el contenido, sino que es una modificación de redacción y como tal la planteamos.

De todas formas, nos sorprende —repito— una actitud que me parece no favorece para nada la operatividad de esta Comisión y su contribución a una mejora de los textos legales.

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

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, se han hecho imputaciones que no pueden quedar sin réplica. Mi Grupo está dispuesto a mantener cuantos usos y costumbres existan en esta Comisión. A lo que no está dispuesto es a que un debate sustancial —y ahora voy a justificar por qué— de este proyecto de ley se pretenda colar por la vía de una simple modificación o mejora técnica. Que el Grupo Socialista en este momento se sorprenda de este asunto, en el mejor de los casos sólo me permite pensar que el señor portavoz del Grupo Socialista ha estado permanentemente distraído en este debate desde que se celebró el de totalidad en el Pleno, porque si no, no se explica cómo es capaz de quitarle importancia a una cuestión que ya fue debatida entonces, como es el término «procederá» al hablar de las contribuciones especiales. Nosotros hemos defendido siempre que el tema de las contribuciones especiales tenía que estar en términos potestativos y no en términos imperativos como está en este proyecto de ley. Y así lo dijimos en el debate de totalidad. La modificación que ahora se pretende imponer «in voce» tiene un alcance político para nuestro Grupo, expresado ya en el momento en que se formuló el debate de totalidad y nosotros lo único que pedi-

mos es que se respete la importancia, el rango o el relieve del contenido de los proyectos de ley, lo cual no es obstáculo para que el Grupo Socialista no siga modificándolo. Tiene las mayorías precisas para ello. En este caso ha agotado las vías para hacerlo en esta Cámara y tendrá que reservar esta enmienda importantísima para introducirla, si le parece oportuno, en el trámite del Senado. Si se introdujera esta enmienda en este momento en contra de la voluntad de algún Grupo, creo que sería una grave irregularidad que sí quebraría los principios de actuación del procedimiento legislativo en esta Cámara, y por supuesto sería objeto de los recursos que en su momento procederían a juicio del Grupo Popular, en defensa precisamente de la aplicación de una norma reglamentada con la que todos hemos venido actuando y a la que todos nos sometemos en este y en anteriores casos. **(El señor Roncero Rodríguez pide la palabra.)**

Señor Roncero, tiene la palabra, muy brevemente ya.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Alvarez-Cascos, creo que no es el fondo de su enmienda a la totalidad el tema de las contribuciones especiales en sí, sino la definición de las carreteras y su financiación en general en cuanto a su sistema y a la creación del Fondo Nacional de Carreteras, como quedó perfectamente claro en el debate de totalidad. No han sido el caballo de batalla las contribuciones especiales, y de hecho ustedes presentan enmiendas parciales manteniéndolas en los términos posibilistas o potestativos, que nadie ha dicho nunca que sean imperativos, e inclusive en este momento el poner la frase «podrán imponerse» en vez de «procederá la imposición» es por mayor claridad de ese régimen potestativo, para evitar confusiones en el sentido de que alguien pueda pensar que decir «procederá» es imperativo, porque creo que cualquier análisis —y yo no soy jurista—, no ya jurídico, sino de sentido común, puede hacer ver que leyendo completamente el párrafo, es decir, «Procederá la imposición de contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras...», lo está condicionando a que se den las circunstancias que posteriormente se definen y enumeran.

Creemos que la enmienda que presentamos clarifica el precepto en el mismo sentido en que está, no lo modifica sustancialmente. Pero esto no es el fondo de la cuestión de su enmienda de totalidad, que quede así de claro y que conste en el «Diario de Sesiones». Su fondo, y valga la redundancia, era el Fondo Nacional de Carreteras y los sistemas de financiación a través de un porcentaje fijo en los tributos. **(El señor Alvarez-Cascos Fernández pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, ¿para qué quiere la palabra?

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: No se pueden hacer argumentaciones absolutamente falsas. Yo pido que se dé lectura a mi intervención en el Pleno en la página que voy a citar del «Diario de Sesiones», porque no

se puede decir que el debate de totalidad no se fundó en este tema.

El señor **PRESIDENTE**: Dé lectura S. S. al párrafo pertinente con la mayor brevedad y terminamos el debate.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Leo la página 6000, del «Diario de Sesiones» del 17 de marzo de 1988. Dice así: «Lo que no nos parece aceptable, señor Ministro, es, ante la falta de recursos para financiar las nuevas carreteras, buscar otros instrumentos de financiación a base de extender el ámbito actual de las contribuciones especiales, limitado en la ley vigente, en la ley de 1974, sólo a los nuevos accesos y a las vías de servicio, donde están plenamente justificadas, extenderlo —digo— a todas las carreteras estatales que son de interés general, de forma que, con carácter general, el 25 por ciento del costo de las nuevas carreteras pueda recaer sobre sus colindantes. Mi Grupo se opone a una aplicación aberrante de esta figura impositiva por dos razones», y vienen la primera y la segunda, pero no voy a extenderme porque creo que sería innecesario. Estimo que que la patente que es un tema capital de la oposición de nuestro Grupo a este proyecto de Ley.

El señor **PRESIDENTE**: Está claro que para su Grupo es un tema capital y que se han opuesto a este precepto. Pero este Presidente le pregunta sobre la diferencia —lo digo a efectos de la interpretación que haga la Presidencia— entre «procederá la imposición» y «podrán imponerse». ¿Cuál es, a juicio de su Grupo, la diferencia entre esas dos expresiones?

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: «Procederá la imposición» son los términos imperativos con los que nosotros discrepamos, entre otras cosas, aparte del concepto de carreteras, y «podrán imponerse» es el texto de nuestra enmienda, que figura al comenzar el texto de la enmienda 208.

El señor **PRESIDENTE**: Interpreto que la nueva expresión es más favorable a sus tesis que la anterior.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Por supuesto, señor Presidente. **(El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sáenz Lorenzo, tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nuestro Grupo tiene que discrepar de la interpretación que hace el portavoz del Grupo Popular de su propia intervención, en la cual habla textualmente —lo acaba de leer— de «pueda recaer». Es decir, que está hablando de una capacidad potestativa y en ningún caso de capacidad imperativa. Por tanto, el objeto del debate está absolutamente fuera de lugar, sus términos no se producen en el debate de totalidad, porque su intervención, repito, dice textualmente «pueda re-

caer». No les parece bien que pueda recaer, carácter potestativo, que es lo que en este momento nosotros interpretamos, y coincide con la intervención en Pleno, que nos acaba de leer, del señor Alvarez-Cascos, con lo cual ya no entendemos nada. Yo creo que el señor Alvarez-Cascos no sabe interpretarse a sí mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Es evidente, aunque vamos a someter esa expresión a dictamen de los servicios de la Cámara, que el Grupo Socialista ha propuesto, según las manifestaciones del señor Alvarez-Cascos, una fórmula más próxima a las tesis del Grupo Popular al sustituir la expresión «procederá la imposición» por «podrán imponerse». Es decir, era una enmienda «in voce» de aproximación. Pero el debate no es si se aproxima o no a las tesis de Coalición Popular, sino si se trata de un cambio sustancial o de forma, que es la consulta que vamos a hacer a los servicios de la Cámara.

De todas formas, queda registrado que la modificación era de aproximación, según la manifestación que hace el señor Alvarez-Cascos. **(El señor Pérez Dobón pide la palabra.)**

Señor Pérez Dobón, tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Simplemente para recordar que también la costumbre es fuente de derecho y creo que la costumbre de aceptar enmiendas «in voce» con flexibilidad beneficia a todos, y fundamentalmente a los grupos minoritarios. A nuestro Grupo no le gustaría que dicha práctica cambiase, siendo objeto de mejor criterio de la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Dobón, en su propia enmienda 115, en este trámite, ha sido admitida y votada una mejora formulada «in voce» sin oposición de ningún Grupo.

¿El Grupo Popular mantiene su oposición a que se vote? **(Asentimiento.)** En este sentido, si la modificación propuesta por el Grupo Socialista en esa primera línea fuese considerada por los servicios de la Cámara como una modificación sustantiva, no hay duda de que tendría derecho a oponerse a su votación, aunque fuera alterando los usos de esta Comisión.

Dejaremos pendiente la votación de esa expresión a resultados del dictamen de los servicios de la Cámara sobre el carácter sustantivo o no de la modificación, no sobre el carácter de aproximación o no. Votaremos el artículo 14 con las otras modificaciones, que la Presidencia interpreta que son de forma, es decir, la referida al primer párrafo del punto 4, «el importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a los criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias...» y al punto b), «situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones».

Vamos a votar el artículo 14 con esas modificaciones formales, y sobre la que se ha discutido anteriormente, es-

peramos el juicio de los servicios de las Cámaras sobre si tiene o no carácter sustantivo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 14, según el informe de la Ponencia, con las modificaciones antes señaladas.

Pasamos a considerar la Sección 4.ª, explotación, artículo 15, al que existe la enmienda 154, del Grupo del CDS. Para su defensa, tiene la palabra el señor Garrosa.

Artículo 15

El señor **GARROSA RESINA**: Leo el texto que se propone como modificación del artículo, haciendo la salvedad de que debe haber, a mi juicio, un error de mecanografía, y donde dice que «la financiación de las obras de construcción de las vías que construya la Red Nacional de Carreteras...» ha de entenderse «que constituyan».

El texto que proponemos es el siguiente: «La financiación de las obras de construcción de las vías que constituyan la Red Nacional de Carreteras de Interés General se efectuará con cargo a las consignaciones que se incluyan para tal fin en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y de Organismos nacionales e internacionales. También podrán financiarse con los recursos de las sociedades concesionarias cuando se haya autorizado la gestión indirecta».

El motivo o justificación que nosotros aducimos para esta enmienda es que desde nuestro punto de vista se consigue de este modo una mayor aplicación del principio de solidaridad y se establece de forma más rotunda, de forma más drástica, la excepcionalidad del peaje en términos efectivos.

El señor **PRESIDENTE**: El error a que su señoría aludía, ¿es en el texto de su enmienda? **(Asentimiento.)** Muchas gracias, señor Garrosa.

El Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene la enmienda número 211. Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Las enmiendas 211, 212 y 213 quisiera defenderlas a la vez, porque, en realidad, su contenido está en el mismo sentido que voy a exponer.

El señor **PRESIDENTE**: Puede hacerlo su señoría.

El señor **SISO CRUELLAS**: Resumiendo, estas tres enmiendas, que constituyen una mejora técnica, consisten en que en el artículo 15 quede el apartado 2 del artículo 16 tal como está en el proyecto; en el artículo 16, como primer apartado, el número 1 del 15, tal como está en el proyecto; en el apartado 2, el 1 del artículo 16, tal como está en el proyecto, y en el apartado 3, del artículo 16, el apartado 2 del artículo 15 tal como está en el proyecto. En lo que respecta al artículo 17, como se ha suprimido en Ponencia uno de los artículos y, por tanto, el 18 pasa

a ser el 17, está de acuerdo con nuestra enmienda número 203.

Esta es la propuesta que hacemos.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Realmente, voy a referirme también a los artículos 15 y 16 conjuntamente, porque estamos creo que casi totalmente de acuerdo con la ordenación de ambos artículos y de sus apartados en las enmiendas que propone Coalición Popular, aunque con alguna pequeña diferencia en el texto concreto de alguno de los apartados.

En el artículo 15, que nosotros mantendríamos en el proyecto para aprobar aquí en Comisión, ofrecemos una transaccional que tendrán SS. SS., que puede ser con la 211 de Coalición Popular y en parte con la 78 de Minoría Catalana, que define la protección como de carretera estatal. Nosotros damos una redacción al precepto más técnica que jurídica, hablamos de la explotación de la carretera en singular y definimos lo que es la explotación de una carretera en términos técnicos, no en términos jurídicos y por eso no nos referimos en la redacción ni a estatal ni a no estatal, sino que damos una definición de carácter eminentemente técnico, que sería: «La explotación de la carretera comprende...» etcétera. Es decir, la misma redacción que el apartado 2 del artículo 16, que sería: «La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.» Faltaba una «y» que añadimos entre «accesos» y «uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.»

Vuelvo a leer despacio, señor Presidente. El artículo 15, según la transaccional que ofrecemos a la enmienda número 211 y de aproximación también a la 78 de Minoría Catalana, quedaría como sigue: «La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección». Creemos que con esa redacción el artículo 15 quedaría en sus justos términos, ya que empezaría la sección de explotación definiendo precisamente lo que es la explotación en términos técnicos. Creemos que con eso se puede aproximar nuestra posición a la de Coalición Popular en este artículo y a la de Minoría Catalana, en parte, en cuanto a la precisión que querían hacer.

Artículo 16 El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder para su defensa de la enmienda número 78, puesto que en el debate se ha producido la integración de los dos artículos 15 y 16.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Evidentemente,

nuestra enmienda —dado que el artículo 1 del proyecto de ley se refiere exclusivamente a las carreteras estatales— no va en el sentido de calificar a qué carreteras se hace mención, simplemente lo hacíamos como una mejora técnica, puesto que en el resto de preceptos del proyecto de ley, a continuación de carreteras se añadía «estatales». Nuestra especificación iba sólo en este sentido, es decir, si el Grupo Socialista, como nos ha expresado hace un momento, entiende que es simplemente una referencia técnica y no en el aspecto jurídico, nosotros no tenemos ningún inconveniente en retirar nuestra enmienda al artículo 16.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Significa que retira la enmienda, señor Recoder?

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Sisó para réplica.

El señor **SISO CRUELLAS**: Lo que presenta el Grupo Socialista como transaccional a las enmiendas 211 y 78, en realidad es idéntico a la enmienda que nosotros hemos presentado, y no sé por qué no se hace la propuesta. Simplemente aceptando nuestra enmienda, porque no se añade ni se pone nada, es idéntica, repito, al contenido de nuestra enmienda.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, si me permite decirlo, no es idéntico, porque para hacer la aproximación que el señor Recoder ha aceptado hemos suprimido el plural en la frase «las carreteras», para que la definición técnica sea de verdad una definición en abstracto de la carretera, no de las carreteras, ni estatales ni no estatales, una definición de lo que es explotación en términos técnicos. En ese sentido es prácticamente igual, porque realmente es el espíritu que los tres Grupos mantenemos en el asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sisó, ¿el acercamiento se refería a su enmienda número 211?

El señor **SISO CRUELLAS**: Sí, señor Presidente. (El señor Roncero pide la palabra.)

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, si me lo permite, antes de pasar a votación, ya que se ha hecho referencia anteriormente a cambiar el artículo 16 por parte del señor Sisó, y hay algunas otras enmiendas de distintos Grupos, podría terminar con la ordenación de dicho artículo.

El señor **PRESIDENTE**: Enmiendas nuevas no hay ninguna, señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En ese sentido, a la 212 del señor Sisó también presentamos —y está en su poder— una enmienda transaccional al artículo 16, que quedaría redactado como sigue. El apartado 1 sería «El Estado, como regla general», etcétera, es decir, el apartado 1, del artículo 15, de la Ponencia, que coincide con la posición de la enmienda número 212 de Coalición Popular.

El apartado 2 diría: «Las carreteras también pueden ser explotadas...», el resto igual que el apartado 2, del artículo 16, de la Ponencia, y la enmienda número 212, de Coalición Popular al incorporar la palabra «también». Y el apartado 3 diría: «No están obligados...» y el resto igual al apartado 2, del artículo 15, de la Ponencia, sin incluir la referencia que en su enmienda número 212 el Grupo Popular hacía a los vehículos del Parque Móvil. Pero aquí introduciríamos una corrección, que es el segundo apartado del artículo 15. Donde dice: «los servicios contra incendios», debería decir «los de servicios contra incendios», ya que está hablando de vehículos. Es decir, sería: «No están obligados a abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los de las Autoridades judiciales, las ambulancias, los de servicios contra incendios y los de la propia explotación, en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.» En este sentido no incluiríamos lo que Coalición Popular introducía respecto a los vehículos del Parque Móvil de Ministerios.

En el resto, el apartado 1 sería el apartado 1 del artículo 15 de la Ponencia, que coincide con su enmienda también, el apartado 2, el artículo 16 de la Ponencia, introduciendo la palabra «también», y el apartado 3, el mismo del artículo 15 de la Ponencia, pero sin la inclusión de los vehículos de Parque Móvil.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación conjuntamente las enmiendas de los artículos 15 y 16, puesto que han sido ya defendidas.

En primer lugar la enmienda número 154 del Grupo del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda número 154, del CDS.

A continuación, puesto que la enmienda número 78 de Minoría Catalana ha sido retirada, pasamos a votar las enmiendas 211, 212 y 213 de Coalición Popular. **(El señor Sisó pide la palabra.)** Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Señor Presidente, como aceptamos la transaccional, retiramos dichas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan retiradas las enmiendas 211, 212 y 213.

Entonces, pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 15 propuesta por el Grupo Socialista, que es de texto completo, y, por lo tanto, dicho artículo 15.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 15 y dicho artículo 15.

Seguidamente, votamos la enmienda transaccional propuesta al artículo 16, que es de texto completo, y, por tanto, dicho artículo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 26; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 16 y, por tanto, dicho artículo 16. **(El señor Roncero pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Es para una aclaración. Queríamos hacer constar que nosotros, al presentar esta redacción al artículo 16, la presentábamos como artículo completo, desde los apartados 1 al 3, y el apartado 3 que se introduciría por nuestra enmienda en Ponencia, lo mantendríamos como artículo 17, porque creemos que es un tema realmente de cierta peculiaridad respecto a los demás. Entonces, al aprobar este texto nuevo, quería aclarar si se mantiene el artículo 17 en la redacción que tenía en el texto del proyecto y en la Ponencia. **(El señor Sisó pide la palabra.)**

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Yo había dicho que, como el artículo 17 había desaparecido, según había recogido la Ponencia, el artículo 18 había pasado a ser el artículo 17, como nosotros considerábamos que debía ser así, según nuestra enmienda número 213. Por lo tanto, si se mantiene el artículo 17, nosotros mantenemos la enmienda número 213.

El señor **PRESIDENTE**: Como la retirada de la enmienda sólo ha sido anunciada verbalmente, podemos someterla a votación en el siguiente trámite.

Voy a proponer a SS. SS., puesto que hay muy pocas enmiendas, el debate de los artículos 17, 18, y 19, para subsanar, además, los cambios en la numeración que se han producido en Ponencia.

Yendo por orden, primero estarían las enmiendas números 79, 80 y 81, de Minoría Catalana. Para su defensa, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: La enmienda número 79, presentada al artículo 17, se refiere al hecho de que, dado que las autopistas son las únicas carreteras estatales en régimen de concesión administrativa y, por tanto, tienen una legislación específica —concretamente la Ley 8/1972, de 10 de mayo, que nosotros citamos— entendemos que el precepto se refiere única y exclusivamente a las autopistas, porque, si no es así, con carácter supleto-

Artículos 17, 18
y 19

rio se debería especificar la aplicación de la legislación vigente al respecto.

En cuanto al artículo 18, nuestra enmienda al apartado 2 viene motivada por el hecho de que la legislación vigente no regula genéricamente unos beneficios fiscales y financieros para el régimen de concesión, sino que únicamente los prevé para el régimen de autopistas. Por eso introducimos la mención a dichas carreteras.

Por último, en cuanto al artículo 19, nuestra enmienda al apartado 1 lo único que propone es añadir, al final de dicho apartado, el calificativo de «estatales» para las carreteras que se regulan en el proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan por defender las enmiendas números 155, del CDS, y 2, de Coalición Popular. Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: Nuestra enmienda se refiere al apartado 3, del artículo 19, en el que se propone una modificación para ampliarlo, dividiéndolo en dos apartados. El texto propuesto sería el siguiente: «Las áreas de servicio cuando se establezcan en terrenos de dominio público podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado. Si se establecieran fuera del dominio público de la carretera, deberán contar con la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo». La justificación es la de la mejora técnica introducida con la expresión de: «cuando se establezcan en terrenos de dominio público».

El señor **PRESIDENTE**: Enmiendas números 214 y 215, de Coalición Popular, que se refieren al artículo 19. Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: En lo que respecta a la enmienda 214, nosotros, añadimos al artículo 19 la frase: «y, en su caso, garantizará». O sea que quedaría de la siguiente forma: «La Administración del Estado facilitará y, en su caso, garantizará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras». Pero además de añadir, «y, en su caso, garantizará», como el párrafo que dice «comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación» no creemos que sea muy afortunado, lo sustituimos por «seguridad y comodidad del usuario de las carreteras», que ya lo han utilizado SS. SS. en una transaccional anteriormente. Por esta razón consideramos que va a ser aceptada.

Por lo que respecta al apartado 2, dice que: «Reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas entre las mismas», al hablar de las áreas de servicio. Yo creo que lo que realmente se debe establecer son las distancias máximas, el Estado debe de garantizarlas, porque, entre otras cosas, las distancias máximas son las que afectan a los usuarios. Si la separación entre las áreas de servicio es excesiva, esto sí que afecta al usuario, sobre todo en lo que respecta a las gasolineras, porque ningún área de servicio pedirá que se ponga otra en el mismo tramo o cerca

de ella, sino todo lo contrario. Por tanto cuando sean mínimas es cuando recurrirán para que esta distancia se cumpla según las normas actuales. Creo que debe hablarse de distancias máximas, no de mínimas, porque, si no, no garantiza nada el Estado.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Respecto al artículo 17, según se ha visto antes, lo mantenemos en su redacción actual y no aceptamos la enmienda de Coalición Popular, que pretende introducir apartados del artículo 18, porque la gestión indirecta de una carretera puede ser por dos situaciones realmente diferentes: una, la de concesión, que está en el artículo 17, y otra que es la gestión interesada, el concierto o la sociedad de economía mixta, que son otros supuestos diferentes que están en el artículo 18. Entonces, mantenemos esos dos supuestos clásicos en la legislación de concesiones de carreteras y los mantenemos separados en los artículos 17 y 18.

En cuanto al artículo 18, hemos ofrecido una transaccional que pretende serlo de aproximación con la enmienda número 80, de Minoría Catalana.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una transaccional al artículo 19.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: A los dos, al artículo 18 y al artículo 19. La leo, y la facilito a continuación a la Presidencia.

Al apartado 2, del artículo 18, Minoría Catalana ha presentado la enmienda número 80, donde habla de regímenes, de beneficios fiscales y financieros para las autopistas en régimen de concesión, etcétera. Entonces, nosotros ofrecemos una redacción que diría: «Las personas físicas o jurídicas..., beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevé la legislación vigente...» y el resto seguiría igual. En vez de circunscribirnos a las autopistas, como también en otra enmienda se refería Minoría Catalana, hacemos mención general a las carreteras, porque no solamente las autopistas se pueden explotar en régimen de concesión, sino que se pueden explotar otro tipo de carreteras u otro tipo de obras singulares, túneles, puentes, etcétera.

Proponemos beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevé la legislación vigente. La propia ley de 1974, al aprobarse, estableció la generalidad de la propia ley de autopistas para la aplicación del régimen de concesión en cualquier tipo de carreteras.

Vuelvo a leer, la enmienda. Sería añadir en el apartado 2, a continuación de «... beneficios fiscales y financieros...», «... que para las carreteras en régimen de concesión...» y luego «... prevé la legislación vigente».

En cuanto al artículo 19, hemos ofrecido una enmienda transaccional aceptando algunas de las expresiones contenidas en las enmiendas de Coalición Popular. En concreto, las enmiendas 81, 214 y 215. Proponemos que

la Administración del Estado facilitará la existencia de las áreas de servicio. Mantenemos esa expresión de «... facilitará la existencia de áreas de servicios necesarias para la seguridad y comodidad del usuario de las carreteras estatales...» porque de la garantía ya hablaremos en el apartado 2. Coincidimos en esa denominación que nos parece más correcta y adecuada, en vez de la «... del usuario y el buen funcionamiento de la circulación», por lo que aceptamos esa parte del texto de Coalición Popular.

En el punto 2, establecemos que la garantía que se debe establecer es de las distancias mínimas, puesto que existe una legislación vigente de distancias mínimas que se deben garantizar.

Sobre el tema de garantizar, de su apartado 1, en este apartado 2 se dice «... de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad...» y volvemos a aceptar su redacción «... y la comodidad de los usuarios, la protección del paisaje y demás elementos naturales del entorno».

Seguimos manteniendo nuestra posición respecto a las distancias mínimas que deben tener las estaciones de servicios y sin perjuicio de que se garantice, como se dice en el propio número 2, «... la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad y la comodidad de los usuarios...».

Creemos que el espíritu de lo que usted propone está también recogido y, en ese sentido, se aproxima bastante a su propia posición.

Respecto al CDS, creemos que en el número 3 está perfectamente delimitada la generalidad de la posibilidad de gestión o explotación de las áreas de servicio por cualesquiera de los sistemas de gestión indirecta que están establecidos en la Ley de Contratos del Estado. Sean los terrenos del tipo que sean, la gestión puede ser de acuerdo con cualesquiera de los términos de gestión indirecta establecidos en la legislación vigente.

Normalmente, como a lo largo de toda la ley se desprende, las áreas de servicio estarán incluidas, dentro de esa garantía de la que habla el propio número 2 de este artículo, dentro de los propios proyectos de carreteras que se hagan y podrán ser explotadas —como dice el propio punto 3— en cualesquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos de los que habla la Ley de Contratos del Estado.

Ofrecíamos esa transaccional con la enmienda 80 de Minoría Catalana al artículo 18, y con la 81, 214 y 215 al artículo 19, de Minoría Catalana y de Coalición Popular.

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

El señor **SISO CRUELLAS**: Por lo que respecta al primer número del artículo 19, estamos conformes con la transaccional porque recoge perfectamente lo que nosotros proponemos.

De ningún modo lo estamos en lo que respecta al número 2, porque, según su concepto, lo único que defienden es a los gasolineros y las áreas de servicio, porque dicen que no tienen que tener competencias y a unas distancias determinadas, tal como establecen actualmente

los reglamentos. Para ayudar al usuario, es la distancia máxima la que se tiene que determinar; es decir, que no haya 100 kilómetros sin una gasolinera. Esto es lo que se tiene que defender y lo que realmente debería establecerse; no las distancias mínimas; ése es un problema de gasolineras, no de usuarios.

Se debe garantizar, sobre todo en un tramo de carretera nueva, que no haya equis kilómetros, los que se establezcan, sin una gasolinera, o área de servicio.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Para anunciar que mantenemos para votación la enmienda número 79 al artículo 17 y que retiramos las enmiendas números 80 y 81, a los artículos 18 y 19 respectivamente.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: No se dice que se garanticen las distancias mínimas, sino que reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas. Es preceptivo establecer unas distancias mínimas. En la propia legislación comunitaria existen unas distancias mínimas entre estaciones de servicio y en nuestra legislación hay otras diferentes que habrá que acomodar en su momento, bien por este reglamento de carreteras o por la propia ordenación del Ministerio de Industria.

Creemos que decir que reglamentariamente se establecerán unas distancias mínimas es correcto. Decir «... que se garantice la prestación de los servicios esenciales...» estará en función de las condiciones de cada carretera y de cada caso concreto. No podemos establecer unas distancias máximas en cualquier territorio, en cualquier término porque depende mucho de la población, del parque de vehículos etcétera. No podemos establecer unas distancias máximas en cada caso concreto para referirnos a cada área geográfica de nuestro territorio.

Creemos que al decir «... se garantice la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad y la comodidad de los usuarios...» estamos diciendo que realmente se acomodará esa garantía a las condiciones objetivas que en cada caso se den del territorio, población, parque de vehículos etcétera.

Por eso, es por lo que seguimos manteniendo el texto del proyecto. (El señor Sisó pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿Queda algo por añadir, señor Sisó? Tiene un minuto.

El señor **SISO CRUELLAS**: Es para insistir que con las distancias mínimas en ningún momento se pueden garantizar los servicios esenciales. Con las distancias mínimas, no, distancias mínimas en lo que respecta a lo establecido en los reglamentos actuales. Pero así debería haber un apartado distinto en el que se garantizaran estos servicios teniendo en cuenta unas distancias máximas o algu-

na otra fase similar; de ningún modo se puede deducir que de las distancias mínimas se garantizará al usuario los servicios que necesita.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a votar las enmiendas que corresponden a los artículos 17, 18 y 19.

Votamos la enmienda 79 de Minoría Catalana, que permanece viva.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas de Coalición Popular números 213, 214 y 215 conjuntamente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda transaccional ofrecida por el Grupo Socialista al artículo 18, que ha sido descrita por el señor Roncero.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 18 y, por tanto, también dicho artículo.

Votamos la enmienda transaccional ofrecida por el Grupo Socialista al artículo 19.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 19 y, por tanto, también dicho artículo.

Tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, no sé si la enmienda 155 del CDS ha sido votada.

El señor **PRESIDENTE**: No ha sido votada, efectivamente. Muchas gracias, señor Roncero.

Votamos la enmienda 155 del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, vamos a votar el artículo 17, según el texto de la Ponencia, que es lo único que falta por votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Vo-

tos a favor, 19; en contra, cuatro; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 17, según el texto de la Ponencia.

Señorías, antes de levantar la sesión, que continuaremos mañana con el dictamen de este proyecto de ley, como saben SS. SS., haré una referencia que antes no hice, en relación a la consulta que vamos a plantear sobre la discusión metodológica que antes hubo en la Comisión. Nos vamos a referir al artículo 114.3 y, por tanto, esa consulta no sólo irá referida a si la modificación propuesta «in voce» por el Grupo Socialista, según dice el último párrafo de ese artículo 114.3, pretende subsanar errores o incorrecciones técnicas, etcétera, sino también, como dice la primera parte de ese párrafo 3, a si la modificación propuesta tiende a alcanzar un acuerdo por aproximación.

Haremos la consulta sobre el conjunto del artículo 114 y, naturalmente, sobre todos los temas que tienen que ver con esta interpelación.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Simplemente, para que se una a esa precisión que ha hecho la Presidencia que por parte del Grupo Socialista y por parte de la Presidencia se ha manifestado expresamente que no era una enmienda transaccional, como supongo que habrán recogido los taquígrafos, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Los servicios de la Cámara harán su dictamen con toda objetividad, señor Alvarez-Cascos.

Lo que quería recordar a SS. SS., es que, como antes habíamos hablado solamente de si era o no sustancial, hay otro elemento en ese artículo que conviene recordar, sobre si era o no de aproximación.

El señor Vallejo tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sólo quería hacer una observación. En el informe de la Ponencia, página 15, donde dice disposición adicional tercera bis nueva se dice que se presentó la enmienda número 24, del señor Mardones, del Grupo Mixto, que fue rechazada por la Ponencia. Supongo que se refiere a la enmienda que presentó este Diputado en nombre del Grupo Vasco (PNV) y que se debe a un error.

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, vamos a comprobarlo. (Pausa.) Será comprobada la observación que hace S. S. y mañana podemos tener la respuesta.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Se levanta la sesión.

Eran las dos y quince 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