



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 245

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 18 de noviembre de 2008, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Ratificación de la designación de los miembros de la Ponencia encargada de informar el Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León.
2. Elaboración del Dictamen de la Comisión en el Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas diez minutos.	4778	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, de acuerdo con el Artículo 114.2 del Reglamento, somete a la Comisión la ratificación de los Ponentes designados por los Grupos Parlamentarios. Son ratificados.	4778
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	4778		
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	4778		
Primer punto del Orden del Día. Ratificación de la Ponencia PL 6.		Segundo punto del Orden del Día. Elaboración del Dictamen PL 6.	
El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al primer punto del Orden del Día.	4778	El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	4778

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a debate las enmiendas mantenidas por el Grupo Socialista para la Comisión.	4778	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación las Enmiendas, Artículos, Disposiciones, Exposición de Motivos y Título del Proyecto de Ley. Queda dictaminado el Proyecto de Ley de Carreteras.	4784
En el debate intervienen los Procuradores Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) y Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	4778	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	4784
		Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos.	4784

[Se inicia la sesión a las once horas diez minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene alguna sustitución que comunicar a esta Presidencia? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Sí, gracias Presidenta. Buenos días. Francisco Javier Iglesias García sustituye a José Antonio de Miguel Nieto, Juan Dúo Torrado sustituye a Mar González Pereda, Pedro Muñoz Fernández sustituye a María del Pilar Álvarez Sastre.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Por el señor Secretario se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

Ratificación Ponencia PL 6

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Primer punto del Orden del Día: "**Ratificación de la designación de los miembros de la Ponencia encargada de informar el Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. De acuerdo con el Artículo 114.2 del Reglamento de las Cortes de Castilla y León, se propone la ratificación de los Ponentes designados por los distintos Grupos Parlamentarios. Esta designación recayó en los señores Procuradores don Jesús Jaime Encabo Terry, doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Joaquín Otero Pereira, don Rubén Rodríguez Lucas y doña Consuelo Villar Irazábal. ¿Se ratifica esta designación? Se ratifica por asentimiento.

Por el señor Secretario se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

Elaboración Dictamen PL 6

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Segundo punto del Orden del Día: "**Elaboración del Dictamen de la Comisión en el Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias señor Secretario. Se mantienen para su debate y votación de forma agrupada las Enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista números 3, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 16, 15, 17, 21, 22, 20, 26, 27, 28, 30, 29, 35, 36, 38, 39, 42,

43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70 y 72.

Para defender las enmiendas, tiene un turno a favor la... la Portavoz del Grupo Socialista, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señorías, buenos días. En primer lugar, quiero agradecer, en nombre de los miembros de la Ponencia y en nombre del Grupo Parlamentario Socialista también, al trabajo realizado por el Letrado don Carlos Ortega en la... en los trabajos de Ponencia, por su buena colaboración, sus aportaciones y sus sugerencias, que han ayudado a clarificar y subsanar muchas dudas; y felicitarle también por sus aportaciones lingüísticas añadidas a las ya aportadas por el Instituto de la Lengua.

El Grupo Parlamentario Socialista presentó un total de setenta y dos enmiendas, que podemos agrupar en diez grandes grupos.

Por un lado, asuntos relacionados... que están relacionados directamente con la red de carreteras. En cuanto a la definición de la red de carreteras se planteaba la Enmienda número 3: definición y detalle de la red. El Proyecto de Ley no define en su totalidad la categoría de la... de la red de carreteras de la Comunidad. La red complementaria se conforma y divide a su vez en complementaria preferente y en complementaria local, y esta subdivisión la Ley no la contempla. Entendemos que la Ley debe definir las, al igual que lo hace con la red básica y la red complementaria, y delimitar claramente cuál es una y cuál es otra; también por coherencia con los planteamientos de los Planes Regionales de Carreteras, en los que se hace esta diferenciación. Y, por lo tanto, una vez aprobada la Ley de Carreteras, quedará al margen de regulación legal tanto las carreteras complementarias como las locales; para la Ley parece que no existen, salvo que exista algún interés que se quiere eliminar esta subcatalogación. Y, en ese caso, lo que debería era de haberse planteado clara y abiertamente en esta Ley, podríamos haberlo debatido; pero en tanto en cuanto exista esta diferenciación en los planes, lo lógico es que la Ley deberá definir las características que presentan cada una de ellas y lo que las diferencia.

La Enmienda número 65 hace referencia al Catálogo de Carreteras Autonómicas. La Ley debería haber incluido también el Catálogo de Carreteras -esta enmienda tenía a

solicitar la inclusión- reflejando íntegramente la red autonómica, ordenada según su clasificación, codificación y denominación. Y, en este caso, de esta manera, la Ley habría servido a la vez como catálogo de red. Se entiende mal que la Ley de Carreteras no incluya la relación de las carreteras que se está regulando, no tiene sentido; pero luego la Junta lo aprueba en solitario mediante acuerdo... con un plazo que fija la propia Ley.

Tampoco se incluye el inventario de carreteras; esta era la razón de la Enmienda número 66, que es fundamental contar con un inventario de la red de carreteras; que la presente Ley refleje lo que... como obligatorio, además de regular la competencia de su elaboración y su aprobación.

Hace referencia la Enmienda 67 al mapa oficial de carreteras, que también la Ley debe regular la obligatoriedad de la Junta en la elaboración anual, edición y promoción del mapa oficial de carreteras de Castilla y León, así como los mapas de tráfico.

Las Enmiendas número 5, 6, 30, 42, 44, 46 y 48 hacen referencia a las vías rápidas, a la eliminación del término "vías para automóviles" que contempla la Ley, y planteábamos desde el Grupo Parlamentario Socialista la definición tradicional de vías rápidas. Si bien es cierto que la definición de vías rápidas no la establece el Reglamento General de Circulación, sí lo hace la Ley del Estado y casi todas las leyes de Comunidades Autónomas. Y esta Ley... y la ley, en rango, siempre está por encima del reglamento.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que las vías para automóviles son todas las carreteras; luego se subdividen en autopistas, autovías, vías rápidas o vías para automóviles, como quiere definir esta ley y carreteras convencionales.

El Consejo Consultivo recomienda utilizar la definición de vías para automóviles por el Real Decreto 1428, del dos mil tres, pero esto en cuanto a las características de la vía; pero recomienda su regulación en cuanto a la limitación de accesos, al margen de que se las denomine como vías para automóviles. Lo mejor para evitar confusiones es que se denominen "vía rápida", para diferenciarla sustancialmente de lo que son las carreteras convencionales. No es solo una cuestión terminológica, que, al fin y al cabo, es lo de menos; es el concepto puro y duro, es lo que implica una y otra. Y en el caso de la Ley, no lo deja claro, o no matiza lo suficiente.

Para el Grupo Parlamentario Socialista, más importante que la definición en sí es la descripción, el concepto de lo que implica, las características que debe reunir la carretera para que entre todos... para que entre dentro de la clasificación. Características que hacen referencia, pues a una sola calzada para ambos sentidos; con limitación total de accesos, no una simple limitación, sino limitación total de accesos; que... no cruzar al mismo nivel con otra carretera; disponer de un porcentaje significativo de longitud en su trazado; un tercer carril para facilitar adelantamientos, pudiendo incorporar un cuarto carril para vehículos lentos

en descensos pronunciados; intersecciones con otras carreteras que se dan preferente mediante enlaces a distinto nivel; y prever las reservas de suelo necesario para su futura conversión en autovía o autopista.

Esto es, en definitiva, la definición de lo que son vías rápidas, o que no tendríamos inconveniente que fueran vías para automóviles siempre y cuando la Ley contemplara todas y cada una de estas características.

Un segundo grupo de enmiendas hacen referencia a definiciones terminológicas. Las Enmiendas 4, 7, 8, 9, 14, 17, 50, 62 y 71 pretendían la sustitución del término "regional" por "autonómico". No todas estas enmiendas han tenido el mismo resultado en los trabajos de Ponencia: unas han sido aceptadas, otras han sido transaccionadas y, por fin, alguna se mantiene viva.

Todas estas enmiendas solo pretendían mejorar la redacción, más concreta, más exacta en su significado, más ajustada a la realidad de nuestra Comunidad. "Regional" hace referencia a una zona geográfica, más o menos concreta; es más de ámbito territorial. Sin embargo, "autonomía" es un término mucho más amplio: agrupación política, social, económica, de ámbito administrativo, más acorde al término utilizado en nuestro Estatuto de Autonomía.

Llegamos a un acuerdo en Ponencia y han sido aceptadas y otras transaccionadas, de manera que el término "regional" ha sido sustituido en la mayoría de los casos por "Castilla y León", por ejemplo, en la denominación de la Comisión de Carreteras, no así en la denominación del Plan de Carreteras.

Y un tercer grupo hace referencia a mejorar y a aumentar la participación. La Enmienda número 10, Comisión de Carreteras de Castilla y León, mayor representación dentro del seno de esta Comisión, esta enmienda pretende modificar para completar la composición de la Comisión Regional de Carreteras, de manera que se garantice y facilite la participación de todas las Diputaciones Provinciales, las nueve, y de los cinco Ayuntamientos más representativos, a propuesta y elección de la Federación Regional de Municipios y Provincias, además de representantes de organizaciones profesionales, económicas, sindicales, sociales, además de asociaciones cuya finalidad sea la defensa del medio ambiente. Su objetivo no es otro que dotarla de mayor representación pública y ciudadana. Entendiendo que la mayoría deberá mantenerla la Junta de Castilla y León como titular de la carretera, esta se puede lograr incrementando el número de miembros o con una ponderación del voto. Por otro lado, el Secretario será el representante de la Consejería competente en materia de carreteras, que es, por coherencia, lo que establece el apartado dos del Artículo 10.

Ha habido un intento de transaccionar esta... esta enmienda, al que no hemos llegado... en el que no hemos llegado a conseguir un acuerdo, porque, en cualquier caso, la propuesta que se planteaba desde el Partido Popular era

continuar limitando a... a las Diputaciones Provinciales y a gran parte de los Ayuntamientos, ya que no, en ningún caso, quedarían representadas todas las Diputaciones.

La Enmienda número 11 hace referencia a constituir, dentro de la Comisión de Carreteras, la Ponencia Técnica; que ha sido aceptada. Nos parecía que crear un órgano sin respaldo legal resultaba cuanto menos extraño. Por lo tanto, entendemos que esta enmienda ha sido aceptada y nos satisface por ello.

Un cuarto grupo hace referencia al respeto a la autonomía local y provincial. La Enmienda número 29, en información pública, se remite a los Ayuntamientos el estudio previo, no el informativo, para facilitar la representación del... la prestación... la presentación de alegaciones.

La Enmienda número 31 hace referencia a la información oficial y pública en caso de disconformidad con el... con los Ayuntamientos, que ha sido retirada dentro de los trabajos de la Ponencia.

La Enmienda 37 ha sido aceptada.

La Enmienda 38 hace referencia a las áreas de servicio, y permite a los ayunta... permite que los Ayuntamientos... solicitábamos que los Ayuntamientos puedan presentar en su Plan General de Ordenación Urbana la situación de las áreas de servicio.

La Enmienda 39 también hace referencia a los estudios de carretera, que deberán incluir la localización y accesos de las áreas de servicio. No se puede dejar "en el que podrán o no incluirse", ya que en este caso desaparecerá la obligatoriedad y esto dará lugar a confusiones para todos.

La Enmienda número 55 ha sido transaccionada.

La número 56 y 57 hace referencia a la conservación: se excluyen las aceras de las actuaciones de conservación, sin embargo las actuaciones en las zonas de dominio público deben de corresponder siempre a la Administración titular, por lo que no... por lo que proponemos que la conservación de las áreas... de las aceras y de las travesías las realice el órgano titular de la carretera, no el Ayuntamiento. La variante de población han hecho que cada vez menos carreteras de la Junta o Diputación sean travesías urbanas, pero, cuando así sucede, suelen ser los municipios más pequeños y con menos recursos en muchos casos, y no pueden hacerse cargo de obras de semejante envergadura.

La Enmienda número 59 hace referencia a la cesión de los Ayuntamientos. Pretende... pretende facilitar la transferencia a los Ayuntamientos de tramos de carretera de longitud desproporcionada. Se puede dar el caso en carreteras que puedan... que queden sustituidas por variantes cuando estas tienen más extensión que la travesía, y el Ayuntamiento tendrá que hacerse cargo de la totalidad.

Enmiendas... la Enmienda número 68 y 69 hace referencia a las transferencias a Diputaciones Provinciales y

Ayuntamientos y las incorporaciones de... de estas como titulares de carreteras. Esta Ley debe regular la posibilidad de transferir a Diputaciones y Ayuntamientos las carreteras que puedan interesar que así sea, y, del mismo modo, posibilitar la incorporación a la red regional de carreteras titulares de la Diputación... de Diputaciones o de Ayuntamientos cuando el interés así lo indique. Esta posibilidad ya la recogía la Ley del noventa, y, en este caso, en materia de carreteras locales y provinciales no ha variado mucho, pero sí se ha modificado la transferencia y las incorporaciones.

Un grupo... el grupo número cinco hace referencia a enmiendas económicas y de financiación. La Enmienda número 35 pretende posibilitar la transferencia y colaboración financiera entre las diferentes Administraciones, posibilitar en esta Ley la colaboración financiera entre Administraciones en tramos urbanos y en carreteras locales con los municipios afectados a fin de compartir cargas y servicios. En el caso de travesías, tramos urbanos y carreteras locales podrán establecerse medidas e instrumentos de colaboración con los municipios afectados a fin de compartir cargas y servicios entre las Administraciones afectadas.

La alegación número 36, también de materia económica, hace referencia al Fondo de Carreteras. Es importante que esta Ley regule la creación, contenido y funcionamiento de los fondos de carreteras. El Fondo de Carreteras de Castilla y León, que se dotará fundamentalmente de los ingresos procedentes de la explotación del dominio público viario de titularidad de la Comunidad Autónoma y del patrimonio que se le adscriba. El fondo se beneficiará del derecho de aprovechamiento urbanístico que corresponda a los terrenos de la red viaria adscritos a la Administración titular de la misma, de acuerdo con la ordenación urbanística aplicable. Las cuantías del fondo se destinarán a la financiación de obras de mejora y conservación de carreteras. Permitir también que las Diputaciones Provinciales puedan crear sus correspondientes fondos provinciales.

Precisamente es cuando tienen más sentido los fondos, ya que con ellos se garantizará la inversión en carreteras y, por lo tanto, la creación de empleo y riqueza también en situaciones como la de crisis en la que nos encontramos en este momento.

La Enmienda número 54 hace referencia a las limitaciones de circulación para el caso de transportes especiales. Se trata de concretar y regular las actuaciones en caso de transportes especiales, pruebas deportivas y usos excepcionales en las carreteras, pero también la constitución de una fianza para responder a los daños y perjuicios que puedan ocasionar a la carretera y a sus elementos funcionales.

El grupo número seis hace referencia a los Planes de Carreteras en términos generales, que se permita a los Ayuntamientos elaborar sus planes municipales de carreteras, si así lo consideran; que los planes sean aprobados en las Cortes Regionales; que se incorporen a los planes de

carreteras el dictamen ambiental; y que se regule en la Ley los contenidos mínimos que deben tener todos los planes de carreteras.

El grupo número siete hace referencia a la seguridad vial, y este grupo de enmiendas tiene por objeto incrementar la seguridad vial, darle mayor presencia en las carreteras y potenciarla.

La Enmienda número 12 pedía la constitución de... la creación de una comisión de seguridad vial de Castilla y León. Siendo el Estado competente en materia de seguridad vial, la Junta, en realidad, es la responsable de la seguridad vial en las carreteras de su competencia. Sería muy conveniente la creación de una comisión de seguridad vial en Castilla y León con objeto de evaluar las disposiciones y actuaciones que en materia de seguridad vial puedan darse, así como centralizar en la comisión, pues la Estrategia de Seguridad Vial que en este momento tiene en vigor la Junta, la elaboración de los informes anuales -que también viene realizando la Junta- de siniestralidad en la Comunidad, o poner en marcha y coordinar las propuestas europeas planteadas por las Comunidades Autónomas en el Libro Verde sobre la Seguridad Vial.

La Enmienda número 22 hacía referencia a la creación de los planes de seguridad vial.

La Enmienda número 28 planteaba vías alternativas de vehículos lentos en la periferia de las grandes ciudades, que la Ley pudiera regular este apartado.

La Enmienda número 49 hace referencia al límite... a la línea límite de edificación. Se pretende aumentar la línea límite de edificación de dieciocho a veinticinco metros, ya que dieciocho metros para la red básica son muy pocos, teniendo en cuenta que la red básica está llamada, con el tiempo... además de ser la que mayor tráfico soporta, está llamada, con el tiempo, a convertirse en autovías o en vías rápidas o vías para automóviles, como quiere definir esta Ley.

La Enmienda número 51 también hace referencia al límite inferior, en tramos urbanos, del límite de edificación. Esto es, autorizar la línea de edificación a una distancia inferior en los tramos urbanos, o a urbanizar por procedimiento reglamentario, o cuando el planeamiento urbanístico lo permita. Esta posibilidad ya la contemplaba la ley anterior, y en esta se elimina sin ninguna justificación.

La Enmienda número 52 pretende aumentar en las variantes la línea límite de edificación, también, de cincuenta a cien metros; primero, por coherencia con el Artículo 25.4 de la Ley 25 del ochenta y ocho, del Estado; en segundo lugar, es una recomendación también del Consejo Consultivo; y, en tercero, los municipios tienden a instalar sus actividades en torno a la carretera, y la variante sería en este caso el entorno de la carretera más próximo. Podríamos encontrarlos, con los años, que las variantes están rodeadas... al final, casi, de nuevo, puedan convertirse en tramos urbanos.

Un octavo grupo de enmiendas hace referencia a la protección ambiental y se refiere a la integración y recuperación paisajística; la Enmienda 26, 27, 43, 44, 47 y 53, que hacen referencia a la elaboración de proyectos de restauración paisajística -contemplar esta nueva figura del proyecto de restauración es fundamental- con actuaciones correctoras de impacto ambiental y actuaciones de integración paisajística que permita recoger todas las propuestas de revegetación del dominio público viario, en orden a una mejor integración en el paisaje de las carreteras, así como parte de las medidas correctoras de carácter ambiental. También, plantear la restauración paisajística y la integración paisajística en las zonas de dominio público, en las zonas de servidumbre... de servidumbre y las zonas de afección, así como la integración paisajística en los accesos.

Un noveno grupo hace referencia a infracciones y... y sanciones.

Y, por último, el décimo, a la entrada en vigor de la Ley, que no contempla... no fija la entrada en vigor de la Ley; por tanto, en cualquier caso, es un... una enmienda menor, porque entraría en vigor, tal y como establece el Código Civil.

Por el momento y hasta aquí son las enmiendas que el Grupo Parlamentario Socialista mantiene vivas, a consideración de que el Grupo Parlamentario Popular reflexione y plantee esta mañana la posibilidad de aprobar o transaccionar alguna de ellas más, en beneficio y para ventaja de la Ley y de las carreteras de nuestra Comunidad. Muchas gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias doña Ana María Muñoz de la Peña. Turno en contra de las enmiendas. Tiene la palabra don Rubén Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Buenos días. Señorías, en principio, como mi compañera, quiero agradecer la intervención del Letrado en las Ponencias de trabajo de esta Ley, que, en todo momento, entiendo, ha sido correcta y profesional.

En segundo lugar, quiero agradecer la presencia en esta Ponencia también a mi compañero Jesús Encabo, cuya participación y gran experiencia, pues ha ayudado muchísimo a llegar a buen fin, ¿no?

En tercer lugar, agradecer la participación también de mis compañeras Procuradoras del Grupo Parlamentario Socialista, que han permitido que estas Ponencias, dentro de las lógicas controversias y diferencias de opinión, pues se hayan desarrollado en una grata cordialidad, que en ningún momento ha desvirtuado las posiciones de cada Grupo, pero que sí ha permitido encontrar puntos de acuerdo que, con toda seguridad, van a repercutir muy beneficiosamente en el resultado de esta Ley.

Como usted, Señoría, ha dicho, setenta y dos enmiendas, de las cuales nueve han sido aceptadas, transaccio-

nadas/aprobadas tres, transaccionadas pendiente... no, perdón, denegadas cuarenta y siete, y retiradas trece.

No podemos aceptar las siguientes enmiendas agrupadas, por una misma argumentación. Hemos agrupado la 5, la 6, la 30, la 42, la 44, la 46 y la 48. No podemos aceptar vías rápidas, que es el concepto que ustedes tratan de introducir, pues es una denominación anticuada, desaparecida en la normativa y que ha sido sustituida por la denominación de "vías para automóviles", de acuerdo con el Reglamento General de Circulación; por lo tanto, no existe el concepto "vía rápida".

En una segunda agrupación, no podemos aceptar, Señorías, las Enmiendas 26, 43, 45, 47 y 53. En todas ellas se propone una misma cosa: la inclusión de la restauración paisajística como un proyecto más, cuando entendemos que esta restauración paisajística, por supuesto necesaria, debe estar incluida en los proyectos de construcción para no duplicar proyectos. Se trata, si usted quiere, de agilizar trámites y no de complicarnos.

Bien, argumentando individualmente ya enmienda por enmienda, la Enmienda número 3 no podemos aceptarla por dos motivos: primero, porque es una cuestión reglamentaria, por su detalle, más que de índole legal; y, en segundo término, por la inclusión de conceptos jurídicos indeterminados y obsoletos como "cabecera de comarca".

La Enmienda número 12 no podemos aceptarla porque la seguridad vial afecta a todo tipo de carreteras y no solo a las incluidas en el ámbito de ampliación de esta Ley; por ello existe una Comisión de seguridad vial tanto a nivel estatal como autonómico. Y esta misma argumentación podemos trasladarla a la Enmienda número 22.

La Enmienda número 13 y la número 20 entendemos no son admisibles, pues jamás se debe dar lugar a la creación de planes municipales; como ya se le dijo y se le argumentó, sería una grandísima complicación para los Ayuntamientos.

La Enmienda número 14 y la número 17. Jamás se pueden aceptar la propuesta de eliminar el concepto "regional", puesto que la Ley de Ordenación del Territorio, en su Artículo 23, establece tal denominación. Entonces, estamos hablando de una cuestión legal.

La Enmienda número 15. No es aceptable que el Plan Regional de Carreteras tenga carácter legal mientras que los Planes del Estado, de interés general, no tienen aprobación legal. Sobre esto usted y yo ya hemos debatido ampliamente en varias ocasiones.

La Enmienda número 16 no es admisible, puesto que la propuesta es de índole reglamentaria.

La Enmienda número 21, el contenido... no podemos aceptarla, pues el contenido de los Planes Provinciales se debe formalizar reglamentariamente.

La Enmienda número 26 no podemos aceptarla porque hay que tener presente que se define el proyecto de construcción en el Artículo 13 de la ley, por lo que no se debe hablar de contenido.

En la Enmienda 27 no podemos aceptarla, pues jamás se puede... se puede aceptar, puesto que los distintos tipos de obra que se pueden realizar en una carretera no deben de definirse en una ley, sino en los correspondientes planes de carreteras.

La Enmienda 28 no podemos aceptarla, pues hay que tener presente que este precepto, el Artículo 15, define las nuevas carreteras y las variantes, por lo que no debe hablarse del contenido.

La Enmienda 29 es inaceptable, puesto que el Artículo 13 indica claramente que es el estudio informativo el que debe servir de base para el expediente de información pública.

La Enmienda 35 no podemos aceptarla, pues el concepto de "carretera local" no está definido en la presente Ley; nos remitimos al Artículo 4. Por lo tanto, no existe en esta ley la definición.

La Enmienda 36. Es inaceptable la creación del fondo, del Fondo de Carreteras de Castilla y León, dado que afecta a los ingresos de la Comunidad Autónoma; entonces, corresponde la Ley de Hacienda, por lo que sería impropio regularlo en esta Ley.

En la Enmienda número 38, es inaceptable que se defina en el planeamiento municipal urbanístico las áreas de servicio de carreteras.

En la Enmienda 39 no se la vamos a aceptar; realmente, la redacción del Artículo 20 es coincidente con el reglamento general del artículo de carreteras, el Artículo 60, por lo que entendemos no se debe modificar.

La Enmienda número 43 no podemos aceptar, pues las obras que se pueden realizar en la zona de dominio público deben definirse en el correspondiente proyecto de construcción.

La Enmienda número 45 no podemos aceptarla, pues carece de sentido. Estamos hablando de la zona de servidumbre, y no tiene justificación, pues la integración paisajística estaría incluida en el proyecto; por lo tanto, no aporta nada nuevo.

La Enmienda número 47 carece de sentido. Todo proyecto que se pretenda realizar en terrenos particulares debe conllevar la correspondiente expropiación, para la utilización de estos terrenos, lógicamente.

La Enmienda número 49 no podemos aceptarla. Es más idóneo, teniendo en cuenta las características de Castilla y León, fijar la línea límite de edificación en dieciocho metros. Entendemos es suficiente.

La Enmienda número 51. Es peor, claramente, la redacción propuesta por el Grupo Proponente que la establecida en el Artículo 26.4; el que ustedes proponen es enrevesada. Por lo tanto, no podemos aceptarla.

La Enmienda 52 no podemos aceptarla, pues la propuesta implica una auténtica expropiación, ese paso de cincuenta a cien metros.

La Enmienda 53 no podemos aceptarla, pues el Artículo 29 se refiere a los accesos, pero la propuesta es auténticamente -digamos- demagógica, por no decir absurda, proponer la expropiación paisajística en la ejecución de un acceso.

La Enmienda 54 no podemos aceptarla, pues la propuesta es excesiva, entra en mucho detalle, es más una cuestión reglamentaria que de índole legal.

La Enmienda 56 y 57 no podemos aceptarla, pues las aceras son elementos urbanos que, además, soportan instalaciones como alumbrado, saneamiento o abastecimiento, aspectos que no se pueden derivar al titular de la carretera.

La Enmienda 59 no podemos aceptarla, pues la Administración no debe conservar aquellos tramos de carretera que no tienen funcionalidad para la red al existir una variante abierta al tráfico.

La Enmienda número 61 entendemos no podemos aceptarla porque, además, puede corresponder al titular de la carretera el decidir cuándo una actuación es incómoda. La autorización de la actividad es de índole municipal, es una competencia municipal.

Las Enmiendas número 65 y 70 no son aceptables, pues entendemos que es inaceptable que el catálogo tenga carácter legal; es algo impropio e imposible por plazo y carente de sentido práctico.

Las Enmiendas número 66 y 67 no aportan nada, la propuesta no aporta nada, y, por lo tanto, entendemos no la debemos aceptar.

Las Enmiendas 68 y 69 no podemos aceptarlas. Si bien es cierto que la propuesta que se formula está en la vigente Ley de Carreteras, ya está superada, pues el mapa de carreteras está consolidado a lo largo de estos dieciocho años, y se ha consolidado porque así se han hecho esas transferencias a los Ayuntamientos y a las Diputaciones durante dieciocho años.

La Enmienda número 72 la consideramos totalmente innecesaria. De momento, nada más. Y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rubén Rodríguez Lucas. Para turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Solamente un matiz. Las enmiendas aceptables son todas, otra cosa es que ustedes las consideren convenientes, adecuadas, estén dispuestos a aprobarlas, las compartan o no las compartan; eso es otra historia. Pero aceptables, desde luego, son todas.

Lamento que... que no haya... no haya planteado ninguna transacción en esta Comisión y lamento que no haya aceptado ni una sola enmienda más, y siento mucho que deje a regular por el Reglamento lo que por Ley se puede regular; al igual que siento que eviten la creación de la comisión de seguridad vial, que eviten la elaboración de los planes de seguridad vial, que estén en contra de la restauración paisajística e impidan que la integración y la restauración paisajística se pueda regular por ley. Y lamento... lamento mucho que... que se queden en la superficie sin querer entrar a profundizar la posibilidad de aportación y colaboración financiera con otras instituciones para acometer actuaciones en carreteras. Se quedan en la superficie, en el término de carretera local o municipal, pero no quieren entrar a tratar el asunto, cuando perfectamente se puede transaccionar el término, si es que en estos momentos está situado ahí de manera incorrecta o no muy adecuada, perfectamente se puede transaccionar. Porque lo importante de esta enmienda -estoy hablando de la Enmienda 35- es el fondo, no es la superficie, y el fondo es la colaboración financiera con las Entidades Locales y Diputaciones Provinciales para acometer obras en carreteras de su titularidad.

Lamento también que... oír aquí que no aporta nada la 66 y 67, por ejemplo, en cuanto al inventario y el mapa de carreteras, cómo una ley de carreteras no cuenta con el inventario de carreteras anexo a la propia ley o con el mapa de carreteras. Esto nos parece una incongruencia.

Y, bueno, vista la colaboración y disposición que tiene el Partido Popular a la hora de... de tratar de llegar a algún acuerdo que pueda mejorar esta Ley, nada más, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Ana María Muñoz de la Peña. En turno de réplica, tiene la palabra don Rubén Rodríguez Lucas, por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SEÑOR RUBÉN RODRÍGUEZ: Gracias, Presidenta. Muy brevemente también. Aceptable es... cuando nuestro Grupo se refiere a "aceptable" será aceptable para nuestro Grupo. Por supuesto que todas las propuestas que usted haga serán aceptables, pero nuestro Grupo ha entendido en este caso que no lo son.

Si... hemos intentado consensuar una transaccional que veremos después, pero no estamos... sí quiero dejar claro que no estamos, ni mucho menos, en contra de la restauración paisajística -como usted ha dicho- ni de la seguridad vial. Nosotros estamos totalmente a favor de la restauración paisajística, pero que esta restauración

paisajística se haga como se debe hacer, dentro del proyecto, y que no se trate de duplicar o de triplicar o de ampliar los plazos interminables de la redacción de los proyectos de una carretera. Por supuesto, en la seguridad vial, cómo no vamos a estar a favor de la seguridad vial, pero lo que entendemos no se debe hacer es complicar ya estos textos que hay en seguridad vial para todo tipo de carreteras, incluidas las de Castilla y León.

Y bien, en cuanto a la Enmienda número 35, no podíamos aceptarla sencillamente porque está mal presentada, ¿no? Si no existe el concepto de "carretera", no está definido en la Ley, por lo tanto, sería imposible aceptar esta Enmienda número 35.

Pero sí, muy brevemente, quería decirle, solamente recalcarle que entiendo que se ha hecho un buen trabajo en la preparación de esta Ley y se ha trabajado bien en las Ponencias. Y no solo hemos de valorar, Señorías, las enmiendas aceptadas, que pueden parecerle a usted pocas y a nuestro Grupo pueden parecerle muchas en función de su calidad. Deben valorarse también todas estas enmiendas que han sido debatidas en Ponencia y con las que se ha buscado un punto de encuentro, con mejor o peor resultado, pues el Grupo Socialista también ha rechazado algunas transacciones a sus enmiendas que tampoco las modificaba sustancialmente.

Pero es muy importante valorar -y usted no lo ha mencionado- que hay también once... perdón, trece enmiendas retiradas por parte del Grupo Enmendante, y esto también es un mérito del Grupo Parlamentario Popular, pues debieran reconocer ustedes que, con los razonamientos esgrimidos en las Ponencias, es donde se les ha convencido para que retiraran enmiendas que entendíamos estaban fuera de lugar y que tampoco hubiéramos podido aceptarles; y, de no ser así, engrosarían, por supuesto, la lista de enmiendas rechazadas por nuestro Grupo, de la que usted tanto se queja.

Nos hubiera gustado, por supuesto, que ustedes hubieran recapacitado la retirada de muchas otras enmiendas que entendemos están también fuera de lugar y no tienen valor para esta Ley porque no aportan nada. No voy a ser extenso en argumentar cuáles, porque ya en mi primera intervención he hecho un repaso por todas individualmente.

Y, nada, simplemente, me hubiera... que le hubiera gustado a este Portavoz incrementar el porcentaje, pero la inoperancia de muchas de las enmiendas que ustedes, Señorías del Grupo Socialista presenta, nos lo ha hecho imposible. Nada más y muchas gracias.

Votación Enmiendas

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rodríguez Lucas. Una vez debatidas las enmiendas, vamos a proceder a la votación, todas ellas agrupadas.

Votación de las Enmiendas números 3, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 16, 15, 17, 21, 22, 20, 26, 27, 28, 30, 29, 35, 36, 38, 39,

42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70 y 72 del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Votos a favor de las enmiendas? Seis. ¿Votos en contra? Nueve. Por tanto, quedan rechazadas. ¡Ah!, perdón. Votos del Grupo Popular: diez.

Los Grupos Parlamentarios Popular y Socialista presentan la siguiente enmienda al Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León, al Artículo 18:

Modificación que se propone: se propone la siguiente redacción para el encabezamiento del apartado cuatro del Informe de la Ponencia:

"El importe total de las contribuciones especiales se determinará sobre la base de los costes totales, directos e indirectos, realmente soportados en la realización de las obras, incluidos el justiprecio de las expropiaciones, aplicando los siguientes porcentajes a la base".

En el apartado cinco se propone sustituir "cuota global" por "el importe total".

¿Se aprueba por asentimiento esta modificación? Se aprueba por asentimiento la modificación. Sí.

Votación PL 6

Seguimos. Votación del Proyecto de Ley. Votación de los Artículos del 1 al 41, Disposiciones Adicionales Primera y Segunda, Disposición Transitoria Única, Disposición Derogatoria Única, Disposiciones Finales Primera, Segunda y Tercera, con las modificaciones introducidas por las enmiendas que hubieren sido aprobadas anteriormente. ¿Votos a favor? Diez. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Seis. Por tanto, queda: votos a favor diez, abstenciones seis, al Proyecto de Ley.

Exposición de Motivos. Votación de la Exposición de Motivos. ¿Votos a favor? Diez. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Seis. Queda aprobada la Exposición de Motivos.

Título del Proyecto de Ley. Votación del Título del Proyecto de Ley. ¿Votos a favor? Diez. ¿Votos en contra? Seis. Queda aprobado el Título del Proyecto de Ley.

Concluido por la Comisión el Dictamen del Proyecto de Ley de Carreteras de Castilla y León, recuerdo a Sus Señorías que el plazo para comunicar mediante escrito dirigido al Excelentísimo señor Presidente de las Cortes los votos particulares y enmiendas que, defendidas y votadas en Comisión y no incorporadas al Dictamen, se pretendan defender ante el Pleno finalizará el próximo viernes día veintiuno de noviembre.

Muchas gracias. Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

[Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos].