



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2008

VII Legislatura

Número 18

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 2 DE ABRIL DE 2008

ORDEN DEL DÍA

(1.ª REUNIÓN)

I. [Moción 87, sobre medidas para cubrir las necesidades educativas especiales de alumnos disléxicos](#), formulada por doña María José Nicolás Martínez, del grupo parlamentario Popular.

* [Enmienda de totalidad](#), del grupo parlamentario Socialista.

II. [Moción 88, sobre reducción y eliminación de las bolsas de plástico en los comercios de la Región de Murcia](#), formulada por don José Antonio Pujante Diekmann, del grupo parlamentario Mixto.

III. Debate de totalidad del [Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia](#).

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 15 minutos.

I. Moción 87, sobre medidas para cubrir las necesidades educativas especiales de alumnos disléxicos.

La señora **Nicolás Martínez**, del G.P. Popular, defiende la moción..... 631

El señor **López García** defiende la enmienda de totalidad presentada por el G.P. Socialista 634

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto, interviene en el turno general 635

La señora **Nicolás Martínez** interviene en el turno de fijación del texto de la moción 637

En el turno de fijación de posiciones respecto a la transacción ofertada, intervienen:

El señor **López García**, que anuncia la retirada de su enmienda a la totalidad 638

El señor **Pujante Diekmann** 639

Se somete a **votación** la moción transaccionada..... 639

II. Moción 88, sobre reducción y eliminación de las bolsas de plástico en los comercios de la Región de Murcia.

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto, defiende la moción..... 639

En el turno general de intervenciones, participan:

La señora **Moreno Pérez**, del G.P. Socialista640

La señora **Carreño Fernández**, del G.P. Popular.....641

El señor **Pujante Diekmann** fija el texto de la moción.....643

Se somete a **votación** la Moción 88.....643

III. Debate de totalidad del Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El señor **Ballesta Germán**, consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, presenta el proyecto de ley643

El señor **Pujante Diekmann** defiende la enmienda a la totalidad presentada por el G.P. Mixto.....645

La señora **Rosique Rodríguez** defiende la enmienda a la totalidad presentada por el G.P. Socialista648

El señor **Balibrea Aguado**, del G.P. Popular, interviene en el turno general651

En el turno de fijación de posiciones, intervienen:

La señora **Rosique Rodríguez**654

El señor **Pujante Diekmann**655

El señor **Balibrea Aguado**655

Se someten a **votación** las enmiendas a la totalidad655

Se suspende la sesión a las 13 horas y 50 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

La Presidencia, según lo dispuesto en el artículo 93.1 de nuestro Reglamento y lo acordado por la Junta de Portavoces, les propone que el orden del día se modifique para que el debate sobre el proyecto de ley de carreteras sea el punto del orden del día número tres, y las dos mociones, primer y segundo punto del orden del día.

Votación por asentimiento, señorías. Muchas gracias.

Por consiguiente, el primer punto del orden del día será el debate y votación de la [moción sobre medidas para cubrir las necesidades educativas especiales de la dislexia](#), formulada por doña María José Nicolás Martínez, del grupo parlamentario Popular, que tiene la palabra.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ:

Señor presidente, señorías:

Antes de comenzar quisiera saludar a un grupo de personas que esta mañana nos acompaña, se trata de miembros de la Asociación Regional de Disléxicos, y en nombre de todos los miembros de esta Cámara les doy la bienvenida por primera vez a este debate que vamos a celebrar. Les felicito también de antemano por la extraordinaria labor que llevan haciendo desde hace casi ya dos años, llevando por toda la región y también fuera de ella este problema para que se conozca y para que se presten soluciones, y sobre todo por esa labor de apoyo a los niños disléxicos, buscando soluciones para su aprendizaje, que es la gran causa, una de las grandes causas del fracaso escolar a nivel regional y también a nivel nacional.

Lo fundamental de la dislexia, señorías, es la dificultad que tienen determinados alumnos para aprender a leer y a escribir correctamente cuando no existen otros problemas, como por ejemplo podría ser un bajo nivel intelectual o de otro tipo. Es decir, es un trastorno de tipo neurológico, donde están descartados otros problemas, como la falta de visión, defectos de audición y, como les decía, un coeficiente intelectual bajo.

La lateralidad cruzada, por ejemplo, o no definida, suele ir ligada también a la dislexia. Estos niños, por ejemplo, confunden la derecha con la izquierda, les cuesta mucho aprender a decir la hora, suelen ser niños en general desordenados. En la lectura se pueden encontrar errores que van desde el desconocimiento de más o menos letras, hasta las adiciones; en otros casos omisiones, repeticiones, inversiones, cambios de línea a la hora de leer, lectura con falta de ritmo, ausencia de puntuación, acentuación y entonación, dificultades en las sílabas compuestas y trabadas, palabras largas o nuevas y acumulación de dificultades en la pronunciación.

Son conocidas las dificultades específicas de estos niños con dislexia con la g y con la j, con la c y con la z; confusiones en letras simétricas, como confundir la d con la b, la d con la p, la p con la q, y también en letras de pronunciación similares: problemas a la hora de pronunciar la m y la n, la m y la p, la b y la p, etcétera.

Las claves más visibles para diagnosticar la dislexia son, además, una mayor dificultad para leer palabras raras, una lectura lenta, con errores, muy laboriosa, dificultades ortográficas, y apuros a la hora de nombrar determinadas figuras. Cuando son mayores, estos niños, que tienen un coeficiente intelectual normal e incluso alto, intentan, precisamente por eso, ocultar su problema, e intentan ocultar ese problema al leer iniciando la lectura con una palabra larga y terminando con otra palabra que no tiene nada que ver precisamente para intentar pasar desapercibidos ante los profesores y ante, sobre todo, sus propios compañeros.

Necesitan mucho más tiempo que otros niños para escribir en un examen. Hay una discrepancia entre lo que escriben y lo que en origen ellos han pensado que querían escribir, porque les cuesta muchísimo trasladar al papel lo que piensan. Por eso en el aula necesitan de una atención individualizada siempre que sea posible, haciéndoles saber que pueden preguntar siempre que no comprendan algo, haciéndoles que repitan muchas veces, para que esa información que les llega la puedan asimilar, porque tienen un problema de memoria a corto plazo. Hay que darles más tiempo para organizar, en definitiva, sus pensamientos, para terminar su trabajo y, en especial, para copiar de la pizarra y tomar apuntes.

Para que se hagan una idea aproximada y más concreta de lo que yo intento explicarles, que puede significar o puede resultar esta mañana un poco técnico, les quiero decir, les quiero poner dos ejemplos de dos personas que nos trasladan qué es para ellos la dislexia.

Una niña de 11 años, que se llama Alicia, dice que para ella la dislexia es una cosa que no te deja estudiar, porque tu cabeza está pensando en otras cosas, como a qué hora te tienes que ir a la piscina o cuándo van a terminar las clases. Además, no entiende las preguntas del examen y, por lo tanto, si suspendes se van a burlar de ti. Si suspendes, además, lo peor para Alicia es que sus padres piensan que no ha estudiado. Pero todo esto, dice, todo esto al final se empieza a solucionar cuando tus padres conocen y saben que el problema que tienes se llama dislexia.

Para otro joven estudiante, Juan Francisco, de 18 años, dice que para él la dislexia es un lastre que echa un pulso constante a su voluntad y también a la de todas las personas que lo rodean.

Por todo esto, desde las asociaciones de disléxicos a nivel nacional, y afortunadamente ya constituidas en muchas comunidades autónomas, como es la nuestra, el doctor Francisco Martínez, médico de familia y padre de una niña con dislexia, pone una metáfora muy significa-

tiva de cómo se produce este trastorno. Nos habla de un reguero de hormiguitas; ese reguero de hormiguitas podrían ser las neuronas que en el periodo fetal van desde el tubo neural hacia la corteza cerebral para conformar el futuro cerebro, como digo en estado fetal, de los seres humanos. Pues bien, en ese caminito de las neuronas, de esas hormiguitas, se produce un pequeño accidente; las hormiguitas, las neuronas chocan con algo y se dispersan, y al dispersarse cada una se va, a lo mejor, a donde no se debe de ir. Se producen errores en la reagrupación, y en definitiva la fila se deshace y terminan desperdigadas por donde no debieran.

Este ejemplo tan significativo de cómo se produce el problema de la dislexia a nivel neurológico es, precisamente, un proceso que se produce en todas las personas. En todas las personas a la hora de la formación neurológica se producen este tipo de errores en la colocación de las neuronas, pero en el caso de los disléxicos el trastorno es aún mayor.

En el caso de los disléxicos se podría decir que no todas las neuronas se colocan en el lugar adecuado, y que por lo tanto esta dislexia se puede superar con un trabajo adecuado a nivel educativo, pero nunca se cura, nunca desaparece.

A nosotros nos parece importante, también a las asociaciones de dislexia, destacar que la dislexia no es una enfermedad, no es una discapacidad, no está reconocida como tal en ningún sitio, sino que es un trastorno, como lo puede ser en el caso de los niños superdotados o sencillamente en cualquier persona que pueda ser algo tan sencillo como zurda. Si no tiene las herramientas adecuadas, nunca podrá avanzar como el resto de los alumnos, el resto de los niños.

Disléxicos conocidos hay muchísimos. Yo simplemente les voy a nombrar uno, el profesor Einstein. Él era disléxico, pero él supo precisamente encontrar la manera de avanzar en el conocimiento para superar ese problema de dislexia.

Cabe insistir en que hay diferentes grados de dislexia, no hay dos disléxicos iguales, y no todas las personas con dislexia experimentan las mismas dificultades y de la misma manera.

Si nos preguntáramos cuál es el enemigo de la dislexia, la respuesta es la poca información que existe en nuestra sociedad acerca de estas dificultades específicas del aprendizaje y, por lo tanto, la gran invisibilidad de las personas, de los alumnos que padecen este trastorno.

Hace unos días una chica de más de 20 años, que ya trabajaba, que había superado sus estudios, que los había aprobado, que había conseguido su titulación, me contaba su situación en el trabajo, porque, como decía, la dislexia no desaparece, aunque en el ámbito escolar se pongan los mecanismos adecuados. Y esta chica me decía que ella, al ser administrativa, precisamente se encontraba todos los días con muchas dificultades en su

trabajo a la hora de transcribir textos, a la hora de escribir cartas, porque los errores ortográficos eran muy frecuentes, y esto le estaba ocasionando muchos problemas con su jefe, que la acusaba a ella en el trabajo, como muchas veces se acusa por parte de los profesores y los padres a los niños a nivel escolar, de que no prestaba la suficiente atención a la hora de desarrollar ese trabajo.

Por países es interesante también, y muy brevemente también quiero comentarles, que no existe el mismo problema de dislexia en países como por ejemplo España o Italia, o en otros, como son los países anglosajones. En China, por ejemplo, no es casualidad que haya menos disléxicos, porque su lenguaje funciona por imágenes, y entonces inmediatamente asocian esa imagen al significado del símbolo. Pero, sin embargo, en Estados Unidos o en Inglaterra el tema se complica mucho más, porque se lee diferente a como se escribe, y todavía los disléxicos tienen muchas más dificultades. España, junto con Italia, podemos decir que estamos en una situación intermedia, porque nuestro lenguaje precisamente da lugar a esa situación intermedia. De ahí que de entre las asignaturas donde más dificultades tienen los niños disléxicos, una de ellas es precisamente el aprendizaje del inglés.

También los últimos datos del informe PISA nos hablaban precisamente de las grandes dificultades a la hora de la comprensión lectora que tienen los alumnos de nuestro país, y desde luego, no lo duden, el problema de la dislexia es uno de ellos.

Para superar todas estas dificultades, lo primero es el diagnóstico, por supuesto; la posible adaptación del aprendizaje a las capacidades del alumno. Pero el problema está en que el profesorado a nivel regional, a nivel también nacional, no está lo suficientemente formado para conocer este problema y los niños van pasando con mucho esfuerzo los cursos de Infantil, los cursos de Primaria, sin disponer de las herramientas adecuadas, basándose en su propio esfuerzo personal y de superación, hasta que llega un momento, sobre todo suele ser en los primeros cursos de la Secundaria, donde esas dificultades les desbordan, son tan enormes que se sienten impotentes, incapaces de seguir estudiando, y en muchos casos abandonan esos estudios. Abandonan ellos y abandonan sus familias, que se sienten frustradas e impotentes ante un problema que a lo mejor, todavía en ese estadio de la educación, en Secundaria, ni siquiera saben qué es lo que les pasa a sus hijos.

Aquí es donde aparecen los problemas derivados de la dislexia, problemas psicológicos, problemas de conducta, problemas de falta de autoestima, de falta de confianza; en definitiva, problemas que pueden desembocar en problemas auténticos y graves de salud, como puede ser la depresión, la anorexia y muchos otros.

La situación regional es la siguiente, señorías. Es de todos conocido el incremento de los recursos humanos dedicados a la atención a la diversidad desde la Conseje-

ría de Educación. Ya en los años 2005 y 2006 se impartieron cursos de formación sobre dislexia en Murcia y en Cieza. También, ahora mismo se está trabajando con la Universidad de Murcia para el diseño de un protocolo de evaluación e intervención educativa. Y están previstas, y esto es importantísimo, para el próximo 10 de abril las Primeras Jornadas Regionales de Dislexia del Desarrollo, organizadas por la Consejería de Educación, en colaboración con la Unidad de Neuropsicología de la Universidad de Murcia. Y aquí también, quiero decirlo, porque hay que reconocerlo, el importante esfuerzo que ha desarrollado la Asociación Regional de Disléxicos para que estas jornadas sean una realidad.

Los centros educativos de nuestra Comunidad cuentan con profesionales adscritos a los departamentos de orientación, que atienden en general a todos los alumnos con necesidades específicas de apoyo educativo, y estos profesionales realizan una labor, en coordinación con lo que son todos los tutores, imprescindible para realizar apoyos educativos tanto dentro del aula como fuera de ella. Son fundamentales estos apoyos para el aprendizaje de los alumnos con necesidades especiales, y también es importantísimo todo el proceso de adaptaciones y de diversificaciones curriculares.

Es conocido que también en los últimos años se ha hecho un esfuerzo para atender a otros alumnos con necesidades educativas especiales, como los alumnos superdotados, como los alumnos hiperactivos o con trastorno de déficit de atención.

Pero los padres y los profesionales que se enfrentan a la dislexia saben que los alumnos con dislexia tienen todavía un gran obstáculo que superar, y el primero y fundamental es que los profesores de sus hijos y los propios padres no saben detectarla y no saben que existe, no saben que existe, pero que hay una capacidad de todos estos alumnos para aprender y para progresar si tienen las herramientas adecuadas.

Falta información, señorías, sobre qué es la dislexia. Son niños que, como dice nuestra presidenta regional de ADISMUR, son necesitan un braille particular para seguir avanzando en su educación.

Yo también siempre he dicho que son niños que tienen en su cabecita como todos los instrumentos de una gran orquesta para poder hacer una preciosa sinfonía, pero no podrán nunca conseguirlo si no tienen el director de orquesta adecuado.

El segundo gran obstáculo que encuentran las personas con dislexia es la necesidad de una detección precoz del alumnado disléxico. Los rasgos aparecen ya en la Educación Infantil, como dificultad para reconocer las letras, problemas para aprender a leer, silabeo, inversión de la escritura, omisión de letras, falta, por supuesto, de comprensión lectora, una mala, normalmente, caligrafía, y muchos problemas con el cálculo matemático.

Lo fundamental y lo que nosotros proponemos en

nuestra moción es que se creen y sobre todo se apliquen de inmediato, lo antes posible, protocolos en los centros educativos que permitan recoger la información de aquellos alumnos que manifiesten rasgos significativos de una posible dislexia. Esto evitará el calificativo que muchas veces reciben de alumno vago o de alumno limitado. Se evitará sobre todo también esos trastornos asociados de tipo psicológico que dan lugar a sufrimiento porque saben esos mismos niños, saben, aunque sean de muy corta edad, a partir de los 6 ó 7 años, son plenamente conscientes de que tienen un problema que no saben lo que es y que no pueden ellos solos superarlos. Son niños que son conscientes de que no pueden aprender al mismo ritmo que sus compañeros y eso les hace sufrir muchísimo. Aparecen entonces los dolores de cabeza, los vómitos, se sienten mal, en algunos casos incluso no quieren ir al colegio...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Nicolás, le ruego que concluya.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ:

...-sí, señor presidente- y por lo tanto es necesario, y también nosotros lo planteamos en nuestra moción, el necesario diagnóstico de aquellos alumnos que hayan sido detectados como posibles disléxicos.

Nosotros planteamos en la moción la necesaria intervención de otros departamentos ajenos al sistema educativo, como son los servicios sanitarios.

Yo ahora ya, señor presidente, quiero simplemente primero desde luego reconocer el esfuerzo de la Consejería de Educación en el trabajo que está llevando a cabo. Pero además de los puntos que nosotros ya hemos pedido en nuestra moción, a nuestro grupo nos ha parecido inoportuna o, quizás más que inoportuna, mal planteada, la enmienda a la totalidad que presenta el grupo parlamentario Socialista, una enmienda a la totalidad que, siguiendo el mismo orden y siguiendo precisamente el mismo organigrama que nosotros planteamos en nuestra moción, simplemente viene a decir que además de la dislexia se estudien, se diagnostiquen, se establezcan protocolos también para otros alumnos con otras dificultades para la comprensión lectora y para el aprendizaje de la escritura.

A nosotros nos parece muy bien que esto se amplíe, pero hemos luchado mucho, muchas personas y desde hace muchos años, para que el tema de la dislexia sea esta mañana tratado aquí para que se forme una asociación regional de disléxicos, para que de este tema se hable, para implicar a las autoridades educativas y sanitarias en el tema, y lo que nosotros pedimos a los portavoces del grupo Socialista es que apoyen esta moción, que la apoyen porque es una mejora en la educación de nuestros alumnos disléxicos, porque

evitemos ese sufrimiento, ese calvario a todos estos alumnos que no encuentran respuestas a sus necesidades, porque mejoraremos la formación de nuestros profesionales, de los profesores, y sobre todo ofreceremos a los padres soluciones y evitemos ese fracaso escolar por el que todos estamos luchando.

En definitiva, señorías, señor presidente, pedimos el apoyo a esta moción al grupo parlamentario Socialista y también a Izquierda Unida porque, en definitiva, es nuestra obligación como políticos, como diputados, luchar por aquellos que tienen más problemas, por los que tienen además problemas invisibles como es el caso de la dislexia, y en definitiva estaremos luchando por todos nosotros. ¿Por qué?, porque estos alumnos, estos niños de hoy son los ciudadanos del mañana, porque son las futuras generaciones que moverán esta región, que moverán este país, que moverán el mundo, y cuanto más preparados estén mejor será el futuro para todos, y entiendo que esto es una responsabilidad de todos nosotros esta mañana ofrecerles esa oportunidad.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Turno de presentación de la [enmienda formulada por el grupo parlamentario Socialista](#). Tiene la palabra don Jesús López.

SR. LÓPEZ GARCÍA:

Señor presidente, señorías:

La ponente ha explicado de forma correcta lo que son los síntomas, el origen y las manifestaciones de la dislexia, y ha hecho un atisbo al final de explicar lo que es nuestra propuesta alternativa. Me permitirá el que sea yo el que lo haga porque creo que así corresponde.

Quería decir que más allá del origen de lo que usted ha llamado trastorno, que puede efectivamente tener su origen en causas neuronales, pero desde nuestro punto de vista la dislexia hay que dejar de verla como un trastorno o como una disfunción del lenguaje para considerarla en positivo como una forma diferente de percibir la realidad. Incluso es sabido que algunos disléxicos son capaces de desarrollar una mayor capacidad intelectual y otras habilidades, como por ejemplo la capacidad creativa. Por ejemplo, ya ha citado usted a Einstein como un conocido disléxico de período histórico; existen otros como Edison, como Leonardo da Vinci, como Walt Disney, y más actualmente como Churchill o como algún actor también conocido de la actualidad, insisto.

El origen del problema de la dislexia estriba en que ellos, los disléxicos, construyen sus conocimientos, como ya ha dicho usted anteriormente, mediante la conceptualización no verbal, lo hacen mediante imágenes en lugar de con palabras. Por tanto, determinadas

palabras, como por ejemplo los artículos, las conjunciones y otras carecen de significado para ellos, les generan confusión y grandes problemas a la hora de leer y escribir en un lenguaje convencional.

Efectivamente, existen tratamientos que permiten que los niños disléxicos, que desarrollan su forma de percibir la realidad entre los 3 y los 13 años, puedan alcanzar un nivel de lectoescritura adecuado. Si no se hace así, estos niños, que son capaces de desarrollar, ya digo, altas capacidades, se dispersan, pierden atención y, lo que es peor, generan una situación de confusión, además de que no comprenden textos y son incapaces de escribirlos correctamente.

Pero además de la dislexia, hay otros problemas de carácter psicológico, psicosomático u orgánico que provocan retrasos en la capacidad de comprensión lectora, cuya repercusión en el espectro sociológico ha generado ahora preocupación en algunos después de conocer los datos del informe PISA. Digo en algunos porque ésta es una vieja preocupación de los docentes que reciben alumnos en edad avanzada y prácticamente irrecuperables por no haber sido tratados adecuadamente en su momento. Esta preocupación estuvo presente en algunas leyes como la propia LOGSE, tan denostada por algunos.

A veces se conoce el problema pero no se ponen recursos para resolverlo, y en esas estamos. Así que en principio es de interés incidir en estas problemáticas. Otra cosa es cómo debemos hacerlo y el realismo de la propuesta del Partido Popular.

Pero no es sólo la dislexia la que genera problemas de comprensión lectora. La propuesta debería ampliarse a la dislalia, que ocasiona retraso por problema de pronunciación; la disfemia, que provoca problemas de comunicación verbal y retrasos en la lectura; la disglosia, que tiene su origen en problemas orgánicos y dificulta la pronunciación y la lectura, y en general los conocidos como retrasos simples del lenguaje e incluso los trastornos específicos del lenguaje.

Sí quiero aludir a la referencia que se hace a la LOE en la exposición de motivos de su moción, porque creo que no es nada pertinente y sí malintencionada, dando la impresión de que pretenden culpar a la misma de que no se haga frente a este tipo de situaciones, y nada más alejado de la realidad. La LOE es una ley de carácter general que, como es natural, no detalla todas las casuísticas que puedan generar problemas de comprensión lectora. Aun así, es muy explícita en los artículos 16 y siguientes en lo relativo a la comprensión lectora, la atención a la diversidad y la detección temprana de los problemas del aprendizaje. Forma parte de los principios generales, de los objetivos y de los principios pedagógicos de la Educación Primaria.

El capítulo 1 del título II de la LOE está dedicado en su integridad a los alumnos con necesidad específica de apoyo educativo, en la que se amplía el concepto de

alumnos con necesidades educativas especiales provenientes de leyes anteriores y además define de manera explícita tres tipologías: APNES, incorporación tardía al sistema y alumnos superdotados. Pero incluye entre el alumnado con necesidad de apoyo aquel que presenta dificultades de aprendizaje, cosa que anteriormente no se hacía, como es éste el caso, y fija la obligación de las administraciones para su detección y tratamiento. Otra cosa es la interpretación que se pueda hacer de ello.

También los decretos ministeriales por los que se establece el currículum de Primaria y Secundaria establecen con carácter general el principio de atención a la diversidad, que, por cierto, el decreto autonómico de Murcia no refleja ni detalla aspectos organizativos.

Todo ello frente a la LOCE, aquella ley que proponía el Partido Popular, que lo que tenía como objetivo era un sistema selectivo y segregador, basado en establecer una serie de itinerarios cuya aplicación conducía simplemente a la exclusión del sistema de este tipo de alumnos.

Desde mi punto de vista, el espectro de opinión en que se mueve el Partido Popular nunca ha creído en la diversidad del ser humano para construir conocimientos. Al contrario, el espíritu de la LOCE era: aquel que disponga de aptitudes para el aprendizaje por el medio de estudio convencional será capaz de pasar los diferentes procesos selectivos, y a los demás se les trazaban itinerarios segregadores.

Para determinados dirigentes del PP las teorías pedagógicas aplicadas en el sistema público siempre han sido monsergas; eso sí, si la familia disponía de recursos no dejará de acudir a especialistas en el ámbito privado. Pero, en fin, si ahora han cambiado, bienvenidos sean.

Me refería al principio de la dudosa efectividad de las medidas que proponen en su moción, por lo cual es por lo que hemos planteado nuestra enmienda a la totalidad.

Como suele hacer la Consejería de Educación en sus acciones, de las que normalmente no dan cuenta en el ámbito parlamentario aunque se lo pidamos, proponen la realización de un estudio, la formación del personal de los equipos de orientación y un plan piloto, y en eso creemos se resume la moción.

Nosotros proponemos que la propuesta no se quede solo en la dislexia, sino en todas aquellas formas de percepción de la realidad, disfunciones orgánicas o psicológicas que dificulten la comprensión lectora, tales como la dislalia, la disglosia, la disfemia y, en general, los retrasos leves del lenguaje y los trastornos específicos del lenguaje. ¿Por qué excluirlos?

Por otra parte, se deberían derivar acciones en el ámbito escolar y sociocomunitario, como ustedes dicen, pero también en las familias, que cumplen un papel muy importante en este asunto.

Pero, a mi modo de ver, la diferencia más sustantiva entre ambos planteamientos reside en que los planes

piloto que la Consejería suele llevar a cabo se quedan posteriormente en el cajón y muchas veces ni siquiera se hace pública su evaluación.

Por consiguiente, lo que se debe hacer no es ni más ni menos que aquello para lo que las leyes del Estado dan cobertura; es decir, para poner los recursos necesarios para el tratamiento de estos problemas. No se trata solo de mejorar en el diagnóstico, aunque también sea importante, mediante los equipos de orientación y los propios tutores. Luego, si usted quiere, hablamos de los medios de los que actualmente disponen los equipos de orientación.

La pieza clave para el tratamiento y la solución de los problemas la aportan los profesionales especializados, es decir, los maestros de pedagogía terapéutica y de audición y lenguaje. Sin embargo, y ahí reside su contradicción, la propia normativa de la Consejería, léasela usted, para la determinación de los cupos de maestros excluye de forma específica a todos aquellos alumnos que no tengan trastornos permanentes y significativos; es decir, excluye de forma específica para su tratamiento por profesionales de pedagogía terapéutica y de audición y lenguaje a los disléxicos y, en general, a los que padecen retrasos simples del lenguaje.

Por eso lo primero que hay que hacer, señora Nicolás, es cambiar la normativa y por eso enmendamos su propuesta a la totalidad.

No hacen falta más planes piloto, incluso los estudios ya los está haciendo la Universidad, como usted muy bien ha dicho. Sólo hacen falta recursos y voluntad de llevarlos a cabo. Lo demás es pura cosmética.

Pero esto que ustedes proponen es mejor que nada. Hemos intentado cumplir con nuestra obligación intentando hacer una propuesta constructiva. Pero, en fin, no se preocupe usted que, hagan lo que hagan, apoyaremos su moción, aunque nos gustaría que se incorporasen algunas de nuestras propuestas al texto.

Señor presidente. *(Aplausos)*

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López
Turno del grupo Mixto.
Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Señor presidente, señorías:

Yo no voy a hacer una descripción de la problemática, porque quienes me han antecedido la han hecho magníficamente; tanto en el caso de la señora Nicolás, como en el caso del señor López, se ha hecho una descripción del problema suficientemente clara. Bien es cierto que nos vamos habituando con el paso del tiempo a descripciones de problemas en la Región de Murcia y de manifestaciones de solidaridad ante esos problemas,

que, sin duda alguna, son positivas. Pero lo que la ciudadanía quiere fundamentalmente no son manifestaciones de solidaridad, no son operaciones cosméticas, soluciones parciales del problema. Lo que quiere, en definitiva, es la adopción de medidas políticas, con recursos económicos suficientes para solventar los problemas.

Éste es un problema más, un problema más que no se circunscribe exclusivamente al ámbito educativo, aunque preferentemente el problema se da en ese ámbito, y la solución o las mejores soluciones se pueden plantear en dicho ámbito. Hace falta, en consecuencia, una mayor financiación del sistema educativo con el fin de solventar este y otros problemas.

La diferencia sustancial entre el planteamiento y la propuesta que nos hace la señora Nicolás y la propuesta que nos hace el señor López, fundamentalmente la diferencia sustancial está en si la experiencia se lleva a cabo exclusivamente en centros piloto, en diez centros piloto, que es la propuesta del grupo Popular, o bien se generaliza, tal y como propone la enmienda del grupo parlamentario Socialista: criterios de dotación de medios humanos y materiales a todos los centros, haciendo por consiguiente extensiva la experiencia de manera general. Esa es la gran diferencia que se plantea entre una posición y otra, más allá de cuestiones de matiz o de mayor o menor precisión entre una y otra.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa, porque evidentemente, aun considerándola insuficiente en cuanto al compromiso financiero, en cuanto al compromiso de los recursos económicos, consideramos que es un paso positivo; pero, repito, un paso positivo pero claramente insuficiente y manifiestamente mejorable. La situación de la educación exige una mayor voluntad política y un mayor compromiso económico. Ya en el pasado Izquierda Unida apoyó la iniciativa legislativa popular, en la que se planteaba una ley de financiación del sistema educativo que nos llevase en un horizonte temporal prudente a la media de inversión en educación del producto interior bruto, la media de la Unión Europea. Eso, sin embargo, no fue en su momento aprobado, y ahora tenemos las consecuencias de esa situación.

Con la idea de la contención del gasto público, con la idea de mantener a toda costa ese sacrosanto superávit, en lugar de disponer de un sólido estado del bienestar, como disponen en otros países de la Unión Europea, nos encontramos en una situación de estado del medioestar, tirando hacia el estado del malestar más que hacia lo que sería el estado del bienestar.

Yo quisiera, en cualquier caso, hacer una serie de aportaciones, que me gustaría que se transmitiesen dichas sugerencias y dichas aportaciones a la Consejería de Educación fundamentalmente. Bien sé que no se puede incorporar como tal al texto propuesto por la señora Nicolás, pero sí que el acta del Diario de Sesiones se podría trasladar como tal a la Consejería de Educa-

ción, por lo menos para que dichas sugerencias sean tenidas en cuenta.

En primer lugar, entiendo que habría que hacer un estudio más profundo y más pormenorizado sobre la situación del alumnado en la Región de Murcia, porque la referencia que hay de momento y que aparece excesivamente genérica del Ministerio de Sanidad, una horquilla tan amplia como imprecisa entre el 10% y el 15% del alumnado. Creemos que tendría que acotarse más cuál es la dimensión del problema para poder actuar de manera más específica y concreta.

En segundo lugar, consideramos fundamental la creación de departamentos de orientación en los centros de Primaria, y no exclusivamente, como existe actualmente, en los centros de Educación Secundaria, ya que de atención temprana se trata en cuanto al tratamiento. Y no es de recibo que los centros de educación Infantil y Primaria, con mayor número de alumnado que algunos institutos, no dispongan sin embargo de este servicio, y tengan que seguir dependiendo de los equipos de zona, que apenas tienen tiempo para tratar las diversas problemáticas que se generan en los centros de su demarcación. Por tanto, departamentos de orientación en los centros de Primaria y de Educación Infantil. Es una forma de atender tempranamente dicha problemática. Eso sí que es dar pasos en la solución correcta y adecuada de la problemática que se ha descrito esta mañana.

Por otra parte, la profundización en la formación del profesorado, una formación que ha de ser sin duda alguna de amplio calado, con una especialización suficiente para poder abordar de manera adecuada dicha problemática.

En cuanto a las comisiones de expertos, la verdad es que sinceramente soy bastante escéptico en cuanto a los resultados prácticos inmediatos que se puedan derivar de dicha comisión de expertos. No me opongo a que la misma se pueda plantear, pero no creo que vaya a dar solución inmediata a dichos problemas.

Hay que tener en cuenta que este problema no es desconocido ni nuevo en la tarea educativa y en el aprendizaje humano, y por tanto ya hay mucho avanzado en tratamientos, protocolos, materiales, y creemos que no es necesario repetir innecesariamente experiencias que se han llevado a cabo que sin duda alguna son positivas, cuando lo que realmente hace falta es la aportación de medios materiales y humanos para abordar de manera adecuada dicha problemática.

Por tanto, una aportación más, una sugerencia que yo traslado para que a su vez se traslade como tal sugerencia, es que este tema se traslade también a la Mesa Técnica de la Educación, donde está la representación sindical y las comisiones de directores de Primaria y Secundaria, como una fórmula más práctica, más pragmática de abordar dicha problemática.

Pero en definitiva, y resumiendo, sinceramente yo creo que la solución pasa fundamentalmente por una

mayor aportación de recursos económicos para el abordaje de dicho problema, porque no creo que la solución pase por que los ciudadanos con problemas de dislexia se dediquen ahora a aprender el chino mandarín. Creo que la aportación de recursos financieros será mucho más adecuada.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Señora Nicolás, su turno.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ:

Gracias, señor presidente.

Después de haber escuchado al artífice de la enmienda a la totalidad del grupo Socialista, yo quiero decir solamente un par de cosas.

En primer lugar, desde luego no puedo dejar pasar la oportunidad de decir que para nosotros la educación que pretende el Partido Popular ni mucho menos es una educación selectiva para nadie, ni muchísimo menos disgregadora, y a las pruebas me remito, a las pruebas precisamente de cómo es la educación, la calidad de la educación en aquellas comunidades autónomas donde está gobernando el Partido Popular, y el esfuerzo que en su día intentamos hacer para que se aprobara una ley de calidad de la educación, que ustedes derogaron en cuanto llegaron al poder.

No han hecho absolutamente nada en materias como las que hoy estamos debatiendo en estos últimos cuatro años a nivel nacional desde el Ministerio de Educación, pero esta mañana vienen aquí a decirnos que nosotros somos selectivos y disgregadores. Bueno, usted puede decirlo, obviamente es su libertad de expresión, pero yo por supuesto no puedo callarme ante tal acusación, porque nosotros lo único que pretendemos desde el Partido Popular, y la moción de esta mañana va en ese sentido, es que todos y cada uno de los alumnos de esta región, independientemente de que tengan más o menos habilidades, más o menos capacidades, alcancen y superen unos estudios que les permitan en la vida, precisamente, tener las mismas oportunidades que todos aquellos que no tienen esos problemas o esos trastornos, como en el caso de la dislexia.

Usted resume, señor portavoz del Partido Socialista, nuestra moción en que pedimos un estudio y un plan piloto. Pues no, la moción precisamente recoge tres puntos y muy extensos; los tres puntos, tan extensos que precisamente se copian literalmente y se amplían en algunas palabras en su enmienda a la totalidad, van mucho más allá; van mucho más allá y quienes hemos leído la moción lo sabemos. Porque, claro, decir que nosotros no proponemos nada para el ámbito comunitario y en el ámbito de las familias, ¡hombre!, pues si

precisamente todo lo que estamos proponiendo en nuestra moción es precisamente para que de los protocolos de la detección y del diagnóstico precisamente se deriven, y lo dice textualmente en la moción, todas las estrategias y todos los mecanismos necesarios para que, tanto la familia -yo he hecho mucho hincapié en mi intervención en el tema del apoyo familiar- y en el ámbito comunitario, profesores, también en el ámbito sanitario, se tengan en cuenta esta serie de dificultades.

Y luego otra cosa que me ha llamado mucho la atención. Decía usted que, bueno, no ve bien el tema de los planes piloto porque al final se quedan en un cajón en la Administración regional. Yo, desde luego, no dudo de mi capacidad como parlamentaria regional y de la capacidad de mi grupo parlamentario para hacer cumplir al Gobierno un acuerdo de esta Cámara. Yo no lo dudo. Creo que usted, desde luego, flaco favor le hace a su grupo parlamentario si en algún momento lo está dudando.

Y contradicciones, bueno, yo creo que no se plantean ningunas contradicciones. Usted se ha planteado no solamente una contradicción, sino creo que ha sido una adición no contemplada en su enmienda a la totalidad, porque por ningún sitio en su enmienda a la totalidad, señor López, habla de modificar la legislación, y usted ha dicho aquí y ha basado su última parte de la intervención en que lo que hace falta es una modificación de la legislación. Puede ser posible, puede ser verdad. Lo que desde luego no está reflejado eso es en su enmienda a la totalidad. Entonces, claro, más que contradicciones, lo suyo son adiciones que no están recogidas en su enmienda y que, por lo tanto, difícilmente podríamos votar esta mañana esa modificación de la legislación.

Pero, bueno, en definitiva, señorías, yo creo que en este tema merece la pena que nos pongamos todos los grupos de acuerdo. Los grupos de la oposición, Izquierda Unida y PSOE, han anunciado su apoyo a esta moción.

Y yo, señor presidente, quisiera hacer una propuesta. A lo mejor no es muy ortodoxa en este punto del debate, pero, vamos a ver, una enmienda a la totalidad, según el artículo 135 del Reglamento, significa sustituir en bloque una propuesta, que en este caso sería la del Partido Popular, por la del Partido Socialista. Eso es una enmienda a la totalidad, y es lo que ha presentado el Partido Socialista. Como yo entiendo, mi grupo entiende, que precisamente esa enmienda a la totalidad está basada en un noventa y tantos por ciento en lo que nosotros planteamos, y queriendo de verdad buscar un consenso y llegar a un acuerdo al cien por cien en este tema, yo lo que plantearía sería ampliar en alguna medida, ampliar en la enmienda del Partido Popular, en todos los puntos donde se dice “niños disléxicos”, donde se dice “trastornos de tipo disléxico” y donde se habla de “trastornos disléxicos”, añadir del siguiente tenor esta frase: “...y con otras dificultades para la comprensión lectora y el aprendizaje de la escritura”.

Me parece que con esta ampliación de la moción que presenta el grupo parlamentario Popular podrían quedar recogidas esas otras inquietudes que plantea el señor López, del Partido Socialista, pero desde luego siempre que esa enmienda a la totalidad, porque entiendo que quizás se ha presentado una enmienda a la totalidad que no era la más oportuna, sino una enmienda de adición o una enmienda parcial, esa enmienda a la totalidad se retirara. Por lo tanto, esos estudios, esa identificación de los trastornos y ese protocolo de atención irían a los alumnos de tipo disléxico, pero también a aquellos otros alumnos, vuelvo a repetir, con otras dificultades para la comprensión lectora y el aprendizaje de la lectoescritura, que es lo único que yo he encontrado en esa moción del Partido Socialista diferente, en cuanto que amplía el ámbito de actuación de esta iniciativa.

Por mi parte, a Izquierda Unida agradecerle su apoyo, como ha manifestado, a esta iniciativa. Quizás, efectivamente, haga falta un estudio desde el Ministerio, estoy de acuerdo con usted, desde el Ministerio de Educación, porque para eso es para lo que el Ministerio de Educación creo, entiendo, que debe de estar, para a nivel nacional hacer estudios de este tipo y profundizar en estas situaciones del alumnado, que en definitiva son generalizadas en todas las comunidades autónomas. Y decirle que desde luego el esfuerzo año tras año, sobre todo en los últimos años, y para este año 2008 todavía más, de la Consejería de Educación por ampliar el número de profesionales dedicados a la atención a alumnos con necesidades educativas especiales, me parece que va en ese camino en el que usted apuntaba.

Por lo tanto, creo que procede, si se me acepta, ahora después supongo que pedirá la palabra el señor López, si se me acepta la propuesta que yo hago, me quedaría agradecer el apoyo de todos los grupos a esta iniciativa. Felicitarlos todos, padres, ciudadanos, personas disléxicas, alumnos con dislexia, profesores; felicitar a los miembros de la Asociación de Disléxicos que hoy nos acompañan por su iniciativa y por su trabajo, y animarles a que sigan haciéndolo, porque lo que hoy posiblemente aquí aprobemos por unanimidad es un fruto precisamente de ese trabajo.

Y, señor presidente, para finalizar, simplemente agradecer, en ésta que va a ser mi última intervención ante todos los miembros de la Cámara, el cariño y el afecto que siempre me han demostrado diputados, diputadas, personal, periodistas, personal también de seguridad.

Siempre, desde el año 1999, y también, más concretamente como portavoz adjunta desde el año 2002, he percibido ese afán de trabajo, de colaboración y de compañerismo, como he dicho, por parte de todos. Yo personalmente he luchado por conseguir mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta región. Era mi compromiso en las elecciones en las que me presenté por el Partido Popular, y conseguí el apoyo y la confianza de

todos los ciudadanos. He intentado hacerlo desde el respeto para todas las ideologías, desde luego desde mi lealtad al Partido Popular, y siempre, siempre, siendo consecuente con mis propios principios, tanto morales como religiosos.

He tenido una maravillosa oportunidad de conocer a muchas personas, a muchos ciudadanos que están ahí fuera, esperando que los políticos les escuchemos, que los políticos les atendamos, que les tengamos en cuenta a la hora de, también, luchar con ellos en sus reivindicaciones, y ésa precisamente ha sido mi principal tarea.

A partir de ahora, como todos ustedes saben, espero seguir haciendo lo mismo, ahora desde otro sitio, desde otro Parlamento. Pero nunca olvidaré, señorías, señor presidente, que el mayor orgullo que puede tener un ciudadano de esta región es representar a todos sus vecinos, a todos, y trabajar por Murcia aquí, en la que, como dice nuestro presidente, don Francisco Celdrán, es la casa de todos los murcianos, y ésta, no lo duden, señorías, será siempre, para siempre mi casa y todos ustedes, mis inolvidables compañeros.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Señor López, se ha ofrecido una transacción. Debe pronunciarse sobre la misma.

SR. LÓPEZ GARCÍA:

Gracias, señor presidente.

Quiero anunciar que vamos a retirar la enmienda y, en fin, todo sea porque haya por lo menos un punto de consenso. Aprovecho también para felicitarle y desearle lo mejor en sus nuevas tareas.

Pero en la medida en que para usted y su grupo esté a su alcance, decirles que cuando yo planteaba en el punto tres, decía: “el establecimiento de criterios coherentes en relación a la dotación de recursos humanos”, es porque hay una orden de la Consejería, y por eso digo lo de la normativa, en la que se fijan los cupos de profesores de pedagogía terapéutica y audición y lenguaje, que impide que los alumnos disléxicos sean tratados por estos profesionales. Se lo leo: “El profesorado de apoyo de pedagogía terapéutica y audición y lenguaje atenderá al alumnado con necesidades educativas especiales significativas y permanentes, asociadas a discapacidad psíquica, sensorial, física y alteraciones graves de personalidad”. Es decir, que con esa normativa no es posible que sean atendidos estos alumnos. Por eso era por lo que, como ha entendido perfectamente el señor Pujante, hacíamos nuestra enmienda a la totalidad.

Pero, en fin, como he dicho antes, menos es nada. Votaremos a favor y aceptamos la transacción.

Gracias, señor presidente. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

El señor Pujante debe pronunciarse también.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Sí, me pronuncio a favor de la propuesta de transacción y, por lo tanto, la vamos a apoyar porque, en cualquier caso, es positiva, aunque hubiésemos deseado un mayor compromiso económico.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Pues a la vista de lo expuesto por los oradores, se somete a votación la propuesta del grupo parlamentario Popular con la adición proveniente de la enmienda del grupo parlamentario Socialista, y el texto lo ha leído la señora Nicolás, constará en el Diario de Sesiones, no lo tiene la Presidencia pero sin duda constará en el Diario de Sesiones. Pues bien, ése es el texto que se somete a votación.

Votos a favor. Gracias, señorías. La proposición ha sido aprobada por unanimidad.

Pasamos al punto siguiente del orden del día, que es el debate y votación de la [moción sobre reducción y eliminación de las bolsas de plástico en los comercios de la región](#), formulada por el señor Pujante Diekmann, del grupo Mixto, que tiene la palabra.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Señorías, la moción que presenta mi grupo parlamentario pretende en definitiva la adopción de medidas por parte de la Comunidad Autónoma tendentes a la reducción y eliminación de las bolsas de plástico en los comercios de la Región de Murcia.

¿Por qué planteamos esta moción?, ¿cuál es el sentido y la finalidad de la misma? Quisiera contextualizar inicialmente el sentido de la moción llevando a cabo una reflexión sobre la necesidad de contribuir con medidas de reducción, de reciclaje y de reutilización a paliar los efectos que, sin duda alguna, está teniendo ya de hecho el cambio climático sobre nuestro planeta y sobre el conjunto de la población.

Sin duda alguna, con la medida que vamos a adoptar no se va a resolver el problema, pero sí que vamos a contribuir de una manera decisiva a la solución del mismo.

Pero no tenemos que olvidar en definitiva que la causa de la situación de cambio climático es fundamentalmente debida a un modelo de producción claramente consumista y derrochador, y esa situación es la que hay que invertir y hay que apostar por un modelo que se

caracterice por la austeridad y por el cambio de hábitos hacia unos hábitos que garanticen la sostenibilidad de nuestro planeta.

Sin duda alguna, la preocupación a nivel mundial se hace cada vez más acuciante como consecuencia de la incorporación a este modelo consumista y derrochador de dos países que poblacionalmente tienen un enorme impacto, y en consecuencia eso se traduce en los efectos aludidos del cambio climático, como son China y la India. De hecho, ya China está adoptando medidas de reducción y de eliminación del consumo de bolsas de plástico, fundamentalmente porque necesita el recurso energético no renovable del petróleo y la producción de plástico va en detrimento de otras actividades que considera dicho país mucho más prioritarias.

Pero otras consecuencias de dicho modelo derrochador y consumista son el agotamiento de los recursos naturales, la degradación y contaminación del medio, con consecuencias evidentes para la salud humana. Ya no sólo es el cambio climático en sí, per se, sino también las consecuencias que tiene sobre la propia salud humana.

Si intentásemos trasladar el modelo de consumo que tienen los países más desarrollados del planeta (la Unión Europea, Estados Unidos, Japón) al conjunto del planeta y planteásemos como horizonte y como expectativa que el ser humano tuviese las mismas condiciones de vida que pueda tener un europeo medio, la situación sería absolutamente inviable. Es decir, es imposible mantener el modelo y el sistema de vida consumista y derrochador que hay en los países más avanzados del planeta y generalizarlo al conjunto de la población mundial.

En consecuencia hay que apostar por otro modelo, por un modelo que se caracterice por la austeridad, que se caracterice en definitiva por la aplicación de los principios, ya hace tiempo planteados por el movimiento ecologista, de reducción, de reciclaje y de reutilización.

En fin, supongo que la mayoría de los que nos encontramos aquí nos acordaremos de la época, por lo menos los que no son tan jóvenes, la época en la que uno acudía a un comercio o al pequeño comercio de su pueblo y no utilizaba la bolsa de plástico, sino que utilizaba otro tipo de procedimientos, fundamentalmente bolsas de papel, cajas de cartón, embalajes de papel de estraza, etcétera, etcétera. Yo sí me acuerdo de aquella época en mi niñez. Por tanto, recuperar esa situación en la que evidentemente nos encontrábamos con un modelo bastante más austero y más sostenible.

Las bolsas de plástico no biodegradable en la Región de Murcia tienen un enorme impacto. La producción del consumo de dichas bolsas en la Región de Murcia además es de las más elevadas de nuestro país y de la propia Unión Europea. Tiene un impacto ambiental considerable, ya que para la producción de dichas bolsas de plástico se emplean combustibles fósiles. Supone, en consecuencia, un derroche energético considerable,

aparte de que su tratamiento como residuo es enormemente costoso.

Según los cálculos existentes, los datos existentes, en la Región de Murcia cada persona utiliza una media de aproximadamente 240 bolsas de plástico anualmente, lo cual supone más de 350 millones de bolsas de plástico consumidas anualmente, lo que representa 3.300 toneladas de basura de plástico en la Región de Murcia.

Frente a esto, qué iniciativas se pueden adoptar. Siempre vamos a remolque de lo que otros países u otras regiones del planeta plantean. En este caso no vamos a poder ser imaginativos y punteros y apuntar una solución novedosa, pero sí que podemos de alguna forma imitar a aquellos países que han adoptado medidas que, sin duda alguna, son positivas.

Como ya he dicho anteriormente, China ya es un país que se está planteando medidas para la reducción del consumo de bolsas de plástico. Más cercanamente tenemos el caso de la República de Irlanda, donde se ha aplicado una tasa, un impuesto que grava el consumo de las bolsas de plástico en los comercios. En el Reino Unido en determinadas ciudades, como Londres, y en otros países como Alemania, Francia, Bélgica e Italia se están adoptando también medidas en este sentido. Concretamente en el caso de Irlanda la supresión ha sido prácticamente del cien por cien del uso y consumo de bolsas de plástico.

Por tanto, creemos que sería necesaria y positiva la adopción de una serie de medidas que contribuyesen en la Región de Murcia a ese objetivo de reducción y eliminación de dichas bolsas de plástico.

En primer lugar, la aprobación de un plan regional para la reducción y eliminación de las bolsas de plástico de un solo uso no biodegradables en los comercios de la región.

La puesta en marcha de medidas de sensibilización sobre el uso sostenible de las mismas y las alternativas a su uso, como la utilización de bolsas de tela y, en menor medida, de papel reciclado y de otro tipo de bolsas que son biodegradables y sobre las cuales hay investigaciones bastante interesantes en este sentido.

También planteamos la dotación de ayudas para la investigación en materiales plásticos biodegradables, porque la producción de plásticos no sólo se circunscribe a las bolsas de plástico sino que hay otros ámbitos sin duda alguna que son también importantes, y en consecuencia acciones que vayan encaminadas a la conversión de dichos plásticos no biodegradables en biodegradables, pues sin duda alguna son pasos positivos.

El impulso de programas de abandono voluntario de la entrega de bolsas de plástico por parte de los comercios de la Región de Murcia. Ha habido casos en la Unión Europea donde comercios de forma voluntaria han adoptado dicha decisión, y hay otros comercios que directamente cobran una cantidad de dinero por el uso de las bolsas de plástico.

Y, por último, lo que nosotros creemos que sería, sin duda alguna, la medida más efectiva y más eficiente. No es incompatible con las anteriores, las anteriores se pueden plantear inicialmente, pero en el contexto de los próximos presupuestos de la Comunidad Autónoma para el año 2009 sí se podría plantear la creación de una tasa autonómica. Por eso planteamos el estudio de la posibilidad de crear una tasa autonómica por cada bolsa distribuida. Ésa sí que sería, sin duda alguna, una medida efectiva. Ha sido la medida adoptada en Irlanda y donde se ha conseguido una efectividad absoluta. Concretamente en Irlanda la recaudación última de referencia es de 23 millones de euros como consecuencia del cobro de dicha tasa por los ciudadanos, por los pocos ciudadanos que han decidido mantener el consumo de dicha tasa. A esa recaudación el mejor uso que se le puede dar, como se le da en dicho país, es en actividades o en proyectos de carácter ambiental.

Y ése es el sentido que tiene la moción, una contribución en definitiva ecológica, ecologista, para frenar las consecuencias del cambio climático modestamente, evidentemente, e insertarnos en la lógica de la austeridad y de la reducción del reciclaje y la reutilización.

Nada más.

SRA. FERNÁNDEZ-DELGADO CERDÁ (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Muchas gracias, señoría.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora diputada Moreno.

SRA. MORENO PÉREZ:

Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quisiera desde el grupo parlamentario Socialista manifestar el apoyo del grupo parlamentario Socialista a la iniciativa propuesta por el señor Pujante, del grupo parlamentario Mixto, de Izquierda Unida.

Nuestro apoyo a esta iniciativa es por varias razones. En primer lugar, porque somos conscientes de que uno de los muchos problemas medioambientales de la sociedad de consumo es el empleo masivo y abusivo de bolsas de plástico que tardan años en degradarse, como bien ha dicho el señor Pujante. Basta con asomarse cualquier fin de semana a un centro comercial para observar que cada día se entregan miles de bolsas que en el mejor de los casos acaban en el cubo amarillo destinado a reciclaje de envases, pero que otras veces acaban tiradas en el campo o el mar, y tardan incluso décadas en degradarse de forma natural.

Por eso cada vez más son las ciudades o países, como bien señala el señor Pujante en su iniciativa, en la exposición de motivos, que prohíben la entrega de bolsas de plástico y utilizan en su lugar otro tipo de bolsas

como son bolsas de tela o bolsas de papel reciclado.

Las bolsas de plástico no son formas de transporte inocuas para el ambiente por dos motivos esenciales: el elevado número de bolsas producidas por año (cerca de 150 por persona al año), y la naturaleza no biodegradable del plástico con que son producidas. Además en la manufactura y en la producción de las bolsas de plástico uno de los componentes de las bolsas se hacen a partir de combustibles fósiles, lo que implica la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

En España hay ONG, como la ONG Ecoespaña, que el pasado año decidió impulsar las bolsas de tela como sustituyentes a las bolsas de plástico, con el lema de “Yo tampoco soy una bolsa de plástico”. Estas bolsas ecológicas han llegado al mercado de la Cebada, centro de Madrid. Allí varios comerciantes animan a sus clientes a usarlas y cambian el plástico por la tela; les obsequian con las nuevas bolsas y las bolsas llevan distintos lemas, entre ellos “Di no a tanta bolsa de plástico”, o “Contra el calentamiento global, compra local”.

Por otro lado, vamos a apoyar esta iniciativa también porque es un compromiso del Partido Socialista a nivel estatal ya que en nuestro programa electoral, con el que concurrimos a las últimas elecciones en marzo de este año, contemplábamos también, uno de nuestros puntos de nuestro programa electoral era la aprobación y elaboración de una ley de envases que, entre otras medidas, regulara la reutilización y el sistema de depósito, devolución y retorno, y establecerá la eliminación en 2010 de las bolsas de plástico no biodegradables, y potenciará la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de envases.

Por otro lado, el Gobierno de España en su reciente elaborado Plan Nacional Integral de Residuos 2008-2015 contempla también entre uno de sus objetivos previsibles, que son adicionales a los objetivos de obligado cumplimiento que derivan de los compromisos e instrumentos internacionales y demás legislación vigente, en un apartado denominado “prevención en la generación en cuanto a las bolsas comerciales de un solo uso” contempla tres puntos: uno es la disminución del 50% a partir del 2009; otro es la prohibición de las bolsas de plástico de un solo uso no biodegradables no más tarde del 2010, y asimismo también promoverá el uso de bolsas reutilizables en comercios y en grandes superficies.

También contempla este Plan de Residuos que si estos objetivos de reducción no se cumplieran en el año 2010, el Ministerio de Medio Ambiente podría revisar el citado plan para instaurar una tasa que gravara su uso.

Por todo esto vamos a aprobar esta iniciativa que plantea el grupo parlamentario Mixto, Izquierda Unida, porque creemos que es una buena medida que se podría adoptar, aunque nosotros también pensamos desde el grupo parlamentario Socialista que quizás ésta debería de ser una medida que contemplara el futuro plan inte-

gral de residuos de la Región de Murcia; plan de residuos que por cierto lleva dos años ya de retraso, porque como todos recordamos hace dos años que acabó la vigencia del anterior Plan de Residuos de la Región de Murcia, con lo cual la Región de Murcia no tiene ningún plan integral de residuos a día de hoy, a pesar del compromiso del Gobierno regional, en concreto del señor consejero de Desarrollo Sostenible en esta Cámara durante los dos últimos presupuestos que se debatieron en esta Cámara. En este último presupuesto ya no quiso comprometer fechas. Yo creo que ésta puede ser una medida que debería de ir incluida en el plan integral de residuos de la Región de Murcia, que está sin aprobar, y también nosotros instaremos al Gobierno regional a que se elabore ese plan de residuos y a que se incluya en él esta medida. No obstante, tienen el apoyo del grupo parlamentario Socialista a esta moción.

Muchas gracias, señor presidente. (*Aplausos*)

SRA. FERNÁNDEZ-DELGADO CERDÁ (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señora diputada.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra la señora diputada María Ascensión Carreño.

SRA. CARREÑO FERNÁNDEZ:

Señora presidenta:

Hoy, usted, señor Pujante, ha presentado una moción, que además es la misma moción que el año pasado el portavoz Sopena presentó en el Senado y además se aprobó por unanimidad. Yo me alegro, por tanto, que su grupo comparta las mismas iniciativas que el Partido Popular, sólo con una diferencia: que el Partido Popular instaba al Gobierno de la nación a adoptar medidas en esta materia, y es usted el que insta al Gobierno regional a hacerlo.

Pero, claro, el contenido de esta moción es un objetivo que el Partido Popular tiene dentro de la política medioambiental que está llevando y está desarrollando hace ya muchos años, que es el de conseguir una producción que sea más limpia en la aplicación continua de una estrategia integral ambiental que sea preventiva, a procesos, a productos y a servicios, y con el propósito de incrementar la ecoeficiencia, de reducir los riesgos, tanto a los humanos y al ambiente, y en este sentido el Gobierno regional ha estado trabajando en materia de reciclaje.

En el año 2003 ya se aprobó el Plan de Residuos Urbanos y el de Residuos no Peligrosos en la Región de Murcia, que además contemplaban programas de envases de residuos.

Y, señora Moreno, en este momento, en la actualidad ya se encuentra en estado de tramitación el plan estratégico de los residuos de la Región de Murcia 2007-

2012, que además incluye las actuaciones y las medidas que hoy en esta moción se ha presentado, son las mismas.

Con lo cual, el caso específico de las bolsas de un solo uso distribuidas en ámbitos comerciales, las actuaciones concretas que vienen recogidas en este plan que está desarrollando el Gobierno regional, como por ejemplo esa experiencia piloto para la distribución de bolsas de tela reutilizables, o las de papel, cartón y bolsas de compostables, con el objetivo de reducir esa cantidad de bolsas de un solo uso, en colaboración con los ayuntamientos y las demás entidades comerciales.

Por tanto, no se puede decir que el Gobierno regional no ha hecho o no está haciendo nada en este tema, porque no es verdad, y por eso conviene clarificar que se han y se están haciendo actuaciones para un problema, que además no es un problema nuevo, ya que el Gobierno del Partido Popular aprobó una ley en el año 97 de envases y de residuos, donde además se establecían objetivos específicos para el año 2001 de reciclaje de hasta un 15% para plásticos y demás materiales, y España alcanzó más del 19% en reciclaje, superando más de cuatro puntos porcentuales.

O si recordamos ese Plan Nacional Integrado de Residuos peligrosos, o el Primer Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados, o los planes nacionales, como el de residuos urbanos, o el de descontaminación y el de eliminación, y un largo etcétera.

Por tanto, se ha actuado con el Partido Popular, y en la Región de Murcia se están poniendo en marcha iniciativas potentes y bien orientadas con objetivos claros.

Por tanto, yo creo que en este momento cada día son más los ciudadanos que toman conciencia de la importancia de preservar el medio ambiente, y creo que ha pasado a ocupar un puesto central en las prioridades de la mayoría de las personas. Y en el ámbito político son muchos los acuerdos que intentan dar respuesta a esa preocupación, aunque su alcance, a juzgar por la situación actual del planeta, yo creo que ha sido muy escasa. Incluso en la Unión Europea, a pesar de ser una de las regiones del mundo con una legislación ambiental más estricta y de poseer una estrategia de desarrollo sostenible desde el año 2002, ha reconocido que la situación ambiental es hoy día peor que cuando se aprobó dicha estrategia, y que son necesarias incluso nuevas políticas medioambientales.

Y en España la situación es también alarmante. Ese primer informe elaborado por el Observatorio de la Sostenibilidad criticaba el modelo actual de España y aseguraba que la destrucción medioambiental de nuestro país crece mucho más que la economía, a la vez que también se ha asegurado que hay que volver y es necesario repensar las formas de producir y las formas de consumir.

Por tanto, hoy hablamos en esta Cámara de un

problema ambiental, que es un problema detectado por el conjunto de las administraciones, que además es un problema que tiene solución, porque hay una alternativa real, porque hay alternativas viables a la utilización de las bolsas de plástico de un solo uso.

Cuando en principio se habla de bolsas de plástico, creo que todos tenemos o tendemos a sonreír y a considerar su uso un problema menor en la inmensa problemática del medio ambiente, pero cuando se ponen sobre la mesa datos y cifras, como los portavoces de los distintos grupos parlamentarios han puesto hoy sobre la mesa, nos hacen reflexionar, porque hablar de que sólo en España se generan 100.000 toneladas de bolsas de plástico es algo que nos hace reflexionar; porque hablar de que a nivel mundial y por periodos anuales hay entre 500.000 millones y un billón de bolsas al año nos sigue haciendo reflexionar; porque hablar también de que se ha detectado la muerte de 100.000 animales marinos al año por ingesta de plástico, también nos sigue haciendo reflexionar, y donde las bolsas de plástico se biodegradan en aproximadamente 400 a 600 años, pues también yo creo que justifica la decisión que debemos de tomar dentro de unos minutos.

Por tanto, la sociedad tiene que concienciarse aún más del coste medioambiental que supone el despilfarro en el uso de la tierra. Debemos de poner mecanismos para que se produzca un cambio en la utilización de bolsas fabricadas con material no biodegradable, para ser reemplazadas por material reciclable.

Es necesario involucrar en este cambio de hábitos a organizaciones empresariales, a colectivos de todo tipo, a administraciones, en particular las locales, porque están más cerca del ciudadano. Tenemos entre nosotros la tarea de crear una nueva cultura y de asumir la responsabilidad de eliminar aquellos aspectos de nuestra vida diaria que producen, sin ser conscientes de ello, daños medioambientales que van a ser permanentes y constantes en algunos...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Carreño, le ruego que concluya.

SRA. CARREÑO FERNÁNDEZ:

Sí, voy terminando.

Y, desde luego, con la perspectiva de que sólo con la suma de los esfuerzos se podrá reducir, reutilizar, reciclar, renovar y recuperar. Aunque también es evidente que la consecución de este principio de alguna manera va a dar resultados positivos, necesita acuerdos de todo tipo. Y es evidente, además, que si no avanzamos en la línea del consenso, poco se va a poder hacer y pocos serán los resultados a corto y medio plazo.

Por tanto, señor Pujante, es evidente que la consecución del principio básico de que las cuestiones me-

dioambientales no deben de ser fruto de la confrontación política partidista, porque sin duda que con esta moción abordamos un tema poco conocido, a pesar de tener una dimensión ambiental importante, y porque además la problemática que se ha planteado puede parecer menor, pero sin embargo tiene un alcance global de impacto y de repercusión, que tiene la necesidad de dar respuesta, no sólo las que se están dando, sino reforzar algunas y poner en marcha otras. Y porque además consideramos, desde mi grupo, que el espíritu de esta moción y la forma de abordarla merecen el apoyo del grupo del Partido Popular. La apoyaremos. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Carreño.
Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Bueno, voy a ser muy breve, dada la generalizada sensibilización con respecto al problema que he descrito anteriormente.

Efectivamente, mi intervención no ha sido de confrontación, ni en ningún momento he pretendido que lo fuera, ni siquiera la propia moción lo plantea, porque lo que hay que resolver, en definitiva, es la problemática que se ha planteado.

En consecuencia, agradecer, tanto a la señora Moreno como a la señora Carreño, el apoyo a dicha moción.

Simplemente poner de relieve, como matización, el hecho de que, yo que soy ecologista desde hace ya muchísimos años, este tipo de situaciones las venimos advirtiendo desde hace ya muchísimos años, no es un problema novedoso, no es un problema nuevo, y lo que antes era considerado como locuras de ecologistas o planteamientos totalmente fuera de lugar de los ecologistas, al final, con el paso del tiempo, se van imponiendo las tesis que el movimiento ecologista ha ido desde hace ya muchísimos años planteando, porque no es el único problema que se ha planteado, sino otros muchos que quedaron en agua de borrajas en el pasado y que con el paso del tiempo uno tiene que afrontarlos.

Y para terminar, plantear que nosotros nos hemos inclinado, mi grupo, el grupo parlamentario de Izquierda Unida, se ha inclinado por el modelo irlandés, por considerarlo inicialmente más efectivo, bajo nuestro punto de vista, aparte de que creemos que, frente al otro modelo, que es el modelo de China y el modelo que está estudiando también Australia, que es el modelo de la prohibición total, podría entrar en colisión con competencias de carácter estatal.

Concretamente en China, a partir del 1 de julio de este año, del año 2008, se va a prohibir el uso en supermercados y en tiendas de bolsas de plástico. Y Australia

está planteándose el mismo procedimiento, se inclina más por el método o el planteamiento de China.

Nosotros nos inclinamos más por el procedimiento utilizado en Irlanda y en otras regiones de la Unión Europea, que es el de imponer una tasa. Esa medida, sin duda alguna, nosotros creemos que es la única efectiva para conseguir que dicho problema se vaya solventando.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Señorías, vamos a proceder a la votación. Votos a favor.

Muchas gracias, señorías. La moción ha sido aprobada por unanimidad.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el [debate de totalidad del Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia](#).

Para la presentación del proyecto de ley por parte del Consejo de Gobierno, tiene la palabra el consejero, señor Ballesta.

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

Señor presidente.

Señorías, señoras y señores diputados:

Con mi intervención hoy, en relación al Proyecto de ley de carreteras de la Región de Murcia, pretendo hacerles llegar a todos ustedes una visión detallada de las mejoras y modificaciones que ésta incluye con respecto a la anterior Ley de Carreteras de la Región de Murcia del año 1990. Cambios que responden, por un lado, al lógico crecimiento económico, social y demográfico de nuestra región, y por otro al importantísimo desarrollo de la red regional de carreteras, factores todos ellos que se han reflejado en este nuevo texto.

Desde 1990 la red viaria de nuestra Comunidad Autónoma ha experimentado profundos cambios, caracterizándose el nuevo esqueleto viario regional por una progresiva puesta en servicio de carreteras de primer nivel, lo que nos ha convertido, con la próxima licitación de varias autovías, en la primera Comunidad Autónoma de España en kilómetros de autovía por habitante.

Además de esto, como bien saben, se está invirtiendo parte importante de los presupuestos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes en acondicionamiento y mejora de la red regional de carreteras de segundo y tercer nivel, que suponen más de 3.000 kilómetros de vías. Y, por otra parte, también hemos conseguido invertir en torno al 2% del valor patrimonial de todas nuestras carreteras en conservación, estando ya en los estándares internacionales de inversión en conservación de carreteras.

Lo que es evidente es que el crecimiento en la

intensidad media de tráfico, el desarrollo de la red viaria regional y la importancia de las inversiones durante la última década han generado una serie de circunstancias que en 1990 eran difíciles, si no imposibles, de prever, por lo que se hacía necesario desarrollar una normativa que contemplara los nuevos aspectos, mejorando así el desarrollo y el mantenimiento de nuestra red regional de carreteras.

En este sentido, la comisión redactora del Anteproyecto de ley de carreteras de la Región de Murcia, que inició sus trabajos en el año 2005, detectó estas carencias en la ley vigente, por lo que propuso incorporar una serie de novedades y mejoras para adaptar la nueva ley a la situación actual.

Los cambios más importantes se los resumo en los siguientes diez puntos:

Primero, incluir una clasificación técnica de las carreteras.

Segundo, definir instalaciones, áreas y zonas de servicio.

En tercer lugar, exigir la realización de un plan de carreteras.

En cuarto lugar, contemplar la realización de planes de seguridad vial.

Quinto, regular legalmente la posibilidad de colaboración y financiación por parte de particulares en las carreteras.

En sexto lugar, definir los tipos de estudios de carreteras.

En séptimo, incluir la declaración de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación de los terrenos tras la aprobación de los proyectos, con el objetivo de agilizar todos los procesos.

Octavo, definir las zonas de servidumbre de las carreteras.

En noveno lugar, regular la exigencia de fianzas.

Y en décimo lugar, regular las condiciones de cesión de tramos de carreteras de forma adecuada.

Se trata, pues, de aspectos necesarios en la situación actual y que sí recoge este nuevo texto, al que se han incorporado otra serie de novedades y mejoras que comentaremos de forma más detallada más adelante.

El texto, que está estructurado en cuatro títulos y un total de 51 artículos, es, por tanto, el fruto de un profundo análisis y reflexión, y del consenso alcanzado con colegios profesionales, organismos públicos y entidades de toda índole, cuyas sugerencias han sido incorporadas al texto en la medida de las posibilidades que permiten los condicionantes técnicos y jurídicos.

En concreto, podemos decir que se han aceptado la totalidad de las alegaciones presentadas al anteproyecto por la Demarcación de Carreteras del Estado del Ministerio de Fomento, por la Federación de Municipios de la Región de Murcia, por la Consejería de Turismo, la Consejería de Presidencia a través del Consejo Regional de Cooperación Local, y la Consejería de Economía y

Hacienda a través de la Dirección General de Tributos. Se han aceptado la mayoría de las alegaciones presentadas por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y la anterior Consejería de Industria y Medio Ambiente. Además, esta ley ha sido redactada de conformidad con los informes del Consejo Económico y Social y el Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

Por ello, creo que nos encontramos ante un proyecto de ley que refleja el sentir político y social de muchos estamentos de la Región de Murcia, y que bien cabría continuar revisando e insistiendo sobre algunos de los interesantes y constructivos cambios que sus señorías han propuesto a través de sus enmiendas parciales de mejora de algún punto, puesto que éste ha sido el método de trabajo y elaboración de este proyecto de ley, y éste es, a mi entender, uno de los puntos que la hacen más válida de cara al servicio público que pretende dar a los ciudadanos de esta región.

Entrando ya en el tema que nos ocupa, el proyecto de ley establece la clasificación de las carreteras de la Región de Murcia en tres niveles según su función: redes de primer nivel, de segundo nivel y de tercer nivel.

La red de primer nivel agrupa a aquellos itinerarios destinados a soportar las mayores densidades de tráfico, conectar con la red estatal y canalizar los flujos entre poblaciones y áreas principales. Estará siempre compuesta por itinerarios completos.

La red de segundo nivel estará integrada por los tramos o itinerarios con función intercomarcal, destinados a conectar todos los núcleos municipales con la red de primer nivel y soportar los tráficos interregionales de corto y medio recorrido.

La red de tercer nivel estará compuesta por todos los tramos o itinerarios que completan las redes anteriores y estará destinada a soportar tráficos de corto recorrido y a asegurar los núcleos de población de al menos 500 habitantes y con los puntos de acceso a otros sistemas de transporte.

Asimismo se considerarán vías de alta capacidad todas aquellas carreteras con dos o más carriles por cada sentido de circulación.

En este sentido, otra de las novedades que introduce este proyecto de ley es la inclusión de un anejo de carreteras autonómicas clasificadas según los niveles que les acabo de describir y con algunas modificaciones en su denominación.

Por otro lado, en el proyecto de ley la actual zona de protección se sustituye por la doble estructura de zona de servidumbre y zona de afección, lo que hace que el uso y defensa de las carreteras autonómicas se regule de una forma muy semejante a como se regulan las estatales, facilitando su nomenclatura y reconocimiento.

Además, con el objeto de facilitar la transmisión a los ayuntamientos de vías de la red regional, el nuevo proyecto de ley elimina la condición de exigencia de alternativas para la continuidad de la red regional para

que una vía pueda ser urbana y pueda ser entregada a los ayuntamientos, algo que es preceptivo hasta el momento y cuya modificación facilitará estas transmisiones de aquí en adelante.

En esta misma línea, sobre las travesías y tramos urbanos la principal modificación de este proyecto de ley se centra en atribuir la competencia en materia de actuaciones en zona de dominio público a la Administración regional, dejando el resto en manos de los ayuntamientos. Esto evitará los problemas de uso que existen en la actualidad para los titulares de las vías por la competencia en las autorizaciones de obra de dominio público en los tramos urbanos de los ayuntamientos, a quienes con la normativa actual les hace retrasar las intervenciones en estos tramos. Ésta es otra de las medidas que contribuirá también a seguir manteniendo el principio de coordinación con las entidades locales, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados.

También se incorpora al texto la definición de los estudios y proyectos que serán necesarios redactar para la ejecución de las nuevas carreteras de la red o para la modificación de las mismas.

Otra medida encaminada a agilizar las obras -en este caso las de menor calado- es la exención de la licencia municipal a las obras incluidas en el ámbito de aplicación de la ley.

En esta misma línea, otra novedad que recoge este proyecto de ley es el hecho de que la aprobación de estudios y proyectos de carreteras llevará implícita la declaración de urgente ocupación, lo que reducirá considerablemente el tiempo que se emplea actualmente en este trámite, agilizando así la ejecución de las mismas, de igual manera que ocurre en la legislación estatal y en otras comunidades autónomas.

Por otro lado, la nueva norma recoge la prohibición de realizar publicidad visible desde la zona de dominio público, sin que la eliminación de la existente otorgue en ningún caso derecho a indemnización. Evidentemente esto no elimina la publicidad en los tramos en que la Dirección General con competencias en materia de carreteras autorice la instalación de soportes. En su conjunto con esta medida se conseguirá reducir la posibilidad de distracciones de los conductores, limitando estos soportes a puntos donde resulten seguros.

Como última novedad, destacar el hecho importante de que el proyecto de ley recoge por primera vez la obligatoriedad de la elaboración de un plan de seguridad vial cada dos años, en aras a fomentar este aspecto en nuestras carreteras y detectar los tramos en los que se hace necesaria una intervención para mejorar su seguridad y disminuir la siniestralidad. Aunque esta iniciativa ya se viene realizando en los últimos tiempos, su inclusión dentro de la citada ley hará que este importante proyecto se institucionalice aún más y se le dote de la

mayor validez posible en los proyectos de inversión y mejora en carreteras.

Permítanme que agradezca a los integrantes de la comisión redactora de esta ley el esfuerzo y dedicación en la elaboración de ese texto. Me gustaría decirles a todos ellos (directora general de Carreteras, subdirector general de Carreteras, jefe del Servicio de Explotación, jefa del Servicio Jurídico de la Dirección General de Carreteras) que creo personalmente que se trata de una nueva ley que, por la presteza, la dedicación, la experiencia y las horas de trabajo que ha merecido en esta última etapa, debe servir para guiar la política y la normativa en materia de inversiones en carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia durante los próximos años.

Considero que las novedades que acabo de presentar cumplen el propósito con el que se han planteado, que no es otro que el de dar respuesta a las necesidades que han surgido después de que la Ley regional 9/1990 haya permanecido en vigor durante más de dieciocho años.

Tal y como se ha indicado anteriormente, la ley recoge elementos innovadores como son el Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia o los planes de seguridad vial, asegurando la siempre necesaria coordinación entre administraciones públicas. Introduce asimismo los conceptos de áreas de servicio y zonas de servicio, estableciendo además en su título correspondiente los medios de financiación y la posibilidad de colaboración en dicha financiación.

Finalmente y tal y como comentaba al principio de mi intervención, quiero manifestarles que las aportaciones de sus enmiendas las considero de capital importancia para el enriquecimiento del texto, y espero que el análisis de las mismas y la posterior inclusión de aquellas que resulten más necesarias y convenientes originen un texto consensuado, maduro y que aporte a los ciudadanos de la región una guía para el futuro desarrollo de nuestras carreteras.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Turno de presentación de la [enmienda de totalidad formulada por el grupo parlamentario Mixto](#). Tiene la palabra el señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Señor consejero, yo quisiera comenzar señalando que, sin duda alguna, esta ley, Ley de Carreteras de la Región de Murcia, es una ley necesaria, quisiera partir de esta primera afirmación, con esta primera afirmación.

Ahora bien, la ley llega tarde, ésa sería la siguiente

cuestión que yo quisiera plantear, llega tarde una vez que prácticamente todas las carreteras están definidas y después de más de diez años de vigencia del anterior Plan de Carreteras. Hubiese sido deseable, en consecuencia, haber dispuesto de este instrumento con una mayor antelación, con el fin de que hubiese sido el instrumento que hubiese definido el futuro desarrollo de las carreteras. Bien, sobre eso poco se puede hacer ya, evidentemente, y sobre eso usted también tiene poca responsabilidad porque es consejero en esta legislatura y no tiene responsabilidad sobre las pasadas legislaturas.

La siguiente cuestión que quisiera plantear respecto de la Ley de Carreteras hace referencia a un aspecto que sin duda alguna yo considero fundamental en esta ley y en otras leyes: la ausencia de memoria económica y la ausencia de compromisos económicos explícitos en la ley. Consideramos que es suficiente motivo como para que se proceda a la devolución de dicho proyecto de ley, con el fin de que se expliciten compromisos económicos en la misma.

No contiene ni se prevé tampoco la elaboración de mapas estratégicos de ruidos en la ley, tal y como establece la Ley 37/2003.

Asimismo tampoco existe compromiso para disponer de una cartografía permanentemente actualizada. Consideramos que ese aspecto también es fundamental y tendría que haberse puesto de manifiesto en la propia ley.

Nos resulta también sorprendente que tan sólo dos ayuntamientos hayan contestado a la Consejería ante un proyecto de ley que, sin duda alguna, afecta al conjunto de los municipios de la región.

Por otro lado, no se fija plazo alguno para la redacción del plan de carreteras, plan de carreteras que sin duda alguna es la columna vertebral de la propia ley de carreteras; el plan de carreteras y cómo se elabora el plan de carreteras, las exigencias en torno al plan de carreteras. No se fija plazo y consideramos que sería fundamental fijar un plazo de elaboración y de ejecución del mismo.

No entendemos tampoco, señor consejero, por qué se excluyen las carreteras del Estado en la Región de Murcia. Bien es cierto que aunque no tengamos competencias en materia de carreteras estatales, sí que consideramos necesario que aparezcan claramente reseñadas en el catálogo del anexo a dicha ley. Y tampoco sería inoportuno que en dicho anexo apareciesen las carreteras que son competencia municipal. Cualquier obra futura que se vaya a realizar ha de tener en cuenta las carreteras existentes tanto del Estado como de los propios municipios. En consecuencia, aunque sea a un nivel meramente descriptivo, consideramos necesario que apareciese en la propia ley.

Son motivos por los cuales consideramos que, sin duda alguna, esta ley es claramente insuficiente. Insuficiente y, además, señor consejero, precipitada, y muestra

de la precipitación son los errores formales, garrafales. No dejan de ser formales y por tanto fácilmente subsanables evidentemente, pero que demuestran claramente la precipitación con la que se ha remitido dicho proyecto de ley a la Cámara.

Concretamente en la página 6 del proyecto de ley se habla y se dice “en el capítulo V, destinado a la protección de la legalidad y régimen sancionador”. Dicho capítulo V no tiene tal denominación, la denominación del capítulo V es el de las “travesías y tramos urbanos”.

En la misma página se hace referencia y se dice en el último párrafo: “Por último, el título IV regula las travesías y tramos urbanos”. No es cierto, el título IV no regula las travesías y tramos urbanos, el título IV hace referencia a la protección de la legalidad y el régimen sancionador.

Y, por último, en la página VII del proyecto de ley, en la exposición de motivos, se dice: “En el artículo 51, relativo a la cesión a los ayuntamientos de carreteras o tramos de las mismas”, no es el artículo 51, es el artículo 42.

Esto demuestra evidentemente la precipitación, las prisas con que se ha remitido dicho proyecto de ley y que evidencian claramente las insuficiencias de la misma, insuficiencias algunas de las cuales he puesto de manifiesto y a otras haré referencia más adelante.

Nosotros entendemos que una ley de carreteras debe garantizar la cohesión territorial mediante la planificación y ejecución de proyectos que equilibren la región en el plano económico. En este sentido el que se potencie determinadas zonas frente a otras por determinados intereses especulativos no nos parece desde nuestro punto de vista razonable, y eso es lo que se ha producido en los últimos años. Y en consecuencia será misión del futuro plan que establece la ley el corregir dicho desequilibrio.

La movilidad para el transporte de personas y mercancías es otro de los objetivos, para que, por ejemplo, el ciudadano de una pedanía de la Región de Murcia llamada Zarzadilla de Totana pueda acceder, por lo menos..., no digo que con una igualdad absoluta, pero por lo menos con unas garantías razonables, a servicios sanitarios y educativos y otro tipo de servicios. Particularmente son importantes los sanitarios y aquellos que tienen que ver con situaciones de emergencia. Carreteras en mal estado pueden producir como consecuencia el que una persona que tiene un infarto, por poner un ejemplo, llegue a tiempo al hospital o no llegue a tiempo, y eso depende mucho de cómo estén esas carreteras secundarias, y le pongo el ejemplo de Zarzadilla de Totana porque es un ejemplo desde hace ya muchísimos años de reclamación y reivindicación ciudadana para que esa carretera esté en las debidas condiciones. Sin embargo, otras vías, que evidentemente no son competencia de la Comunidad Autónoma, son vías privadas, como la autopista de peaje Cartagena-Vera, se hacen con una

rapidez enorme.

Por tanto, la movilidad, el transporte de las personas y de las mercancías es otra de las cuestiones que debe garantizar la ley.

La seguridad vial. La seguridad vial, sin duda alguna, nosotros consideramos que es uno de los puntos débiles de la ley y, en consecuencia, es uno de los aspectos fundamentales o uno de los objetivos fundamentales que se debe marcar la ley, no sólo garantizar esa cohesión territorial de las infraestructuras terrestres, de carreteras, sino también garantizar la mejora de la seguridad vial.

La mejora también de los accesos a las grandes ciudades de la Región de Murcia superando las situaciones de estrangulamiento que actualmente existen, principalmente en las grandes ciudades (Murcia, Cartagena, Lorca en menor medida, Molina de Segura), pero esas dificultades se deben también subsanar con la ley; situaciones de estrangulamiento que en muchas ocasiones son consecuencia de la falta de previsión, fundamentalmente como consecuencia de los crecimientos que se están produciendo de zonas comerciales en las que no se prevén los accesos suficientes y necesarios para evitar dichos estrangulamientos. O en algunos casos incluso se da la situación de que primero se hace la zona comercial y después se hace el acceso.

Y le puedo poner el ejemplo de la zona comercial del Campillo, en Lorca, donde se está haciendo primero la zona comercial cuando el acceso todavía no se ha hecho; lo lógico es hacer primero el acceso y después la zona comercial. Y lo lógico en cualquier caso es hacer un acceso decente, un acceso que vaya a evitar estrangulamientos. Le puedo augurar, y no soy adivino pero sí que conozco perfectamente el proyecto, que de mantenerse la actual situación de acceso, el acceso previsto, en dicha zona habrá estrangulamiento y habrá colapso de tráfico, se lo auguro, se lo digo aquí y en el Diario de Sesiones va a quedar reflejado y podrá usted comprobar con el paso del tiempo cómo dicha predicción, desgraciadamente, se cumplirá.

Bien, otra de las cuestiones que nosotros consideramos fundamentales y que la ley debería de prever, señor consejero, es garantizar la igualdad de uso de las infraestructuras de carreteras para todos los ciudadanos de la Región de Murcia y, en consecuencia, que no exista ningún tipo de discriminación en el uso de dichas infraestructuras. Aquí nos encontramos, por poner un ejemplo, en Cartagena, con una situación en la cual cualquier ciudadano que viva en Cartagena que quiera ir a Almería tiene que pagar peaje; cualquier ciudadano que vaya a Alicante tiene que pagar peaje, cualquier ciudadano de la Región de Murcia que viva en Cartagena. En consecuencia, ésta es una situación que habrá que subsanar y creemos que la ley debería de resolver, una situación según la cual los ciudadanos que vivan y trabajen en la Región de Murcia no tengan que pagar

peaje por ir a Almería ni por ir a Alicante, particularmente los afectados en este caso son los ciudadanos de Cartagena. Por lo tanto, resolver esa situación de discriminación.

Creemos que la ley debe, sin duda alguna, mejorar las infraestructuras de las carreteras. Debe evitar que situaciones dantescas como la que hace referencia a la autovía Alhama-Cartagena se vuelvan a repetir, señor consejero, una autovía que tenía que haberse inaugurado hace más de un año; es más, se llegó a anunciar en los medios de comunicación reiteradamente la inauguración de la autovía, en varias ocasiones incluso se llegó a poner fecha, día y hora para que el presidente Valcárcel inaugurase la autovía. Y resulta curioso cuando luego ustedes reclaman o plantean las deficiencias o retrasos en el puerto de La Cadena, cuando precisamente hay una autovía que es competencia autonómica y, sin embargo, nos encontramos con una situación que evidentemente nos gustaría que usted diese también, no aquí y ahora evidentemente, pero sí en el futuro, algún tipo de explicación.

Consideramos también necesario, señor consejero, que en la ley, en el proyecto de ley se adopten medidas de prevención que solventen la situación de saturación en aquellos lugares en los que circulan más de 10.000 vehículos/día, tal y como establece la propia Unión Europea. Consideramos que eso sería también fundamental y eso se debería de alguna forma de prever.

Así como optar por modelos de movilidad alternativos y sostenibles también se debería de prever en la propia ley, por lo menos la obligación, porque sí que se plantea la posibilidad de reserva de carriles para el transporte público y carril bici, efectivamente lo contempla la ley, pero no se establece de forma expresa la obligación. Nosotros consideramos que sería más adecuado que se estableciese la obligación, porque si no queda la ley con tal grado de ambigüedad que uno puede hacer con ella prácticamente lo que quiera, y si no hay compromiso económico puede la ley quedar simplemente en agua de borrajas.

Consideramos que hay que mejorar también las propuestas en materia de seguridad vial, por ejemplo estableciendo la protección de vallas exteriores y la sustitución de la señalización horizontal deslizante que evite, en definitiva, el drama que los motociclistas tienen con ese tipo de vallas protectoras que existen actualmente.

También en este sentido consideramos necesario, y así lo planteamos en una enmienda parcial, ya que entendemos que dada la mayoría absoluta del grupo Popular será rechazada la enmienda a la totalidad, la creación de un Consejo Regional de Seguridad Vial, con el fin de que la participación ciudadana pueda contribuir, con propuestas sin duda alguna pegadas al terreno, a la mejora de la situación de la seguridad vial que hay en la propia Región de Murcia.

Otra idea que sin duda alguna no nos gustaría, señor consejero, es que la ley acabase convirtiéndose en un instrumento al servicio de quienes han propugnado, han propuesto, han promovido esa figura tan denostada de los convenios urbanísticos. Creemos que la prioridad de las carreteras tiene que tener como referencia fundamentalmente aquellas zonas de primera residencia, ésa es la prioridad y no precisamente las vías o carreteras que vayan destinadas a zonas de segunda residencia. Y sobre esto el conflicto está dado, en los medios de comunicación lo hemos visto. Bien es cierto que se ha dicho por activa y por pasiva que las infraestructuras terrestres derivadas de los convenios urbanísticos las tienen que pagar los promotores, pero no es menos cierto que los representantes de los promotores han dicho también en más de una ocasión, públicamente, que eso es algo que tiene que corresponder a la Administración regional. Queremos aquí claridad y precisión. Los planes especiales de infraestructuras que tienen que ver o que tienen relación con los convenios urbanísticos los tienen que pagar, si se llevan a cabo, los promotores; no deben de pagarlo, bajo ningún concepto, el conjunto de los ciudadanos. La prioridad, repito, son las zonas donde hay primera residencia y donde el ciudadano es de la propia Región de Murcia. Tendría gracia que además de tener que servirles el té a los británicos que vayan a instalarse en la Región de Murcia y de recoger las pelotitas de golf, además les paguemos las carreteras para que éstos puedan fácilmente desplazarse de un sitio a otro. Creemos que eso tiene que quedar sinceramente claro.

Y también puede ocurrir, y eso habrá que plantearlo y habrá que contemplarlo en la propia ley, porque hay carreteras que además existen ya actualmente o se pueden ampliar como consecuencia de convenios urbanísticos que se encuentran aledaños. Estoy pensando, por ejemplo, en la carretera de Pulpí, donde hay previstos convenios urbanísticos y donde uno puede plantear la mejora de dicha carretera en aras del interés general, pero cuando lo que hay debajo, en el fondo, no es ni más ni menos...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Pujante, le ruego que concluya.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente, voy concluyendo. ...cuando lo que hay debajo, sin duda alguna, no es ni más ni menos que otro tipo de intereses.

Creemos también que se debería incluir información pública o por lo menos someter a información pública los proyectos de carreteras cuando éstos afecten al patrimonio cultural, a parques arqueológicos, paisajes culturales. Consideramos que también es algo fundamental a tener en cuenta.

En fin, yo creo, para acabar, señor consejero, que son suficientes los motivos que planteo como para devolver dicho proyecto de ley, por eso planteamos la enmienda a la totalidad, con el fin de que sean corregidos, de que haya un compromiso claro en el plano económico y que podamos disponer realmente de un instrumento útil para el conjunto de la ciudadanía de la Región de Murcia. Y de no ser así, pues intentaremos con las enmiendas parciales mejorar como buenamente podamos dicha ley.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Turno de presentación de la [enmienda a la totalidad formulada por el grupo parlamentario Socialista](#).

Tiene la palabra la señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, dar la bienvenida al consejero en la presentación de este proyecto, nuevo Proyecto de ley de carreteras para la Región de Murcia, que nos ha presentado esta mañana para el debate y la aprobación, si procede, en la Cámara.

Señor consejero, yo voy a empezar diciendo que para el Partido Socialista las carreteras son vías de comunicación y como tales son un elemento fundamental para garantizar la vertebración territorial y la cohesión social, y que además son un factor imprescindible para el desarrollo económico y social de nuestro territorio. De ahí que el Partido Socialista dé una importancia extraordinaria a lo que supone la aprobación de una nueva ley de carreteras para la Región de Murcia.

Dicho esto, añadir que el Partido Socialista ha presentado una enmienda a la totalidad al proyecto de ley que hoy nos presenta el Consejo de Gobierno a través del consejero de Obras Públicas por diversas razones que entraré ahora a exponer y que espero que justifique ante sus señorías el motivo por el que el grupo parlamentario Socialista presenta una enmienda a la totalidad con devolución de texto al Gobierno regional para que se elabore un nuevo texto que reúna las condiciones en materia de carreteras que necesita en estos momentos y en futuro espacio de tiempo la Región de Murcia.

Entendemos que no podemos desaprovechar la oportunidad de elaborar y aprobar la ley que necesitan los intereses de la Región de Murcia, y a nuestro entender, señor consejero, esta ley, este proyecto de ley no recoge los condicionantes, las situaciones, las medidas que la Región de Murcia necesita.

Voy a hacer algunas consideraciones previas e importantes, y me voy a referir a las anotaciones que hace el Consejo Jurídico de la Región de Murcia respecto a la

tramitación de la ley y al cumplimiento de la Ley 6/2004, del Estatuto del Presidente. Son condicionantes exigibles en la tramitación y que de no llevarse a efecto incluso podría inhabilitar lo que es la aprobación del proyecto de ley al que nos estamos refiriendo. Plantea el Consejo Jurídico algunas dudas en cuanto a si se ha cumplido lo que es el artículo 46.5 respecto a la obligación de remitir el anteproyecto a todos los organismos indicados en el acuerdo del Consejo de Gobierno del 17 de marzo de 2006, que es una relación muy extensa.

Y yo quiero volver a plantear esta duda incluso para que nos la despeje el señor consejero porque es verdad que lo que el Consejo Jurídico dice es que no se ha visto la comunicación a todos estos organismos, los que aparecían en la relación del acuerdo del Consejo de Gobierno, y es verdad que cuando se nos ha remitido a los grupos parlamentarios la documentación de la ley sí aparece una relación de oficios dirigidos a todos los organismos a los que hay que dirigirse; pero también es cierto, señor consejero, que en esa documentación no todos llevan el acuse de recibo, que es una cuestión fundamental para constatar que, efectivamente, esa comunicación se ha realizado. Lo expongo como una duda a despejar que estoy segura de que el señor consejero nos la va a despejar. Y la importancia de esta cuestión es que el propio Consejo Jurídico advierte de que de no haberse cumplido este requisito el anteproyecto de ley ni siquiera se podría haber elevado al Consejo de Gobierno para su aprobación; por lo tanto, no podríamos ni siquiera debatir este proyecto de ley en la Cámara.

Hay otra cuestión que apunta el Consejo Jurídico muy importante: el tema del estudio económico exigible en la Ley 6/2004, en el artículo 46.3. Y es muy importante por lo siguiente: el informe, digamos, económico que se adjunta a lo que es el proyecto de ley lo que viene a decir es, simplemente, que la ley no va a originar incremento de gasto sobre el presupuesto de la Región de Murcia. Dos apreciaciones a esta cuestión:

Por un lado, cómo es posible que una ley regional de carreteras, que lleva implícito y como parte fundamental e importante de su contenido la elaboración de un plan de carreteras regional, se diga que eso no va a suponer incremento en el presupuesto de la Región de Murcia. ¿Cómo piensan ustedes hacer las carreteras, nos las van a regalar, señor consejero? Es una primera cuestión que pone de manifiesto que el informe que se adjunta a la ley de carreteras no es suficiente y además, digamos, no es riguroso en cuanto a lo que se necesita para una ley de estas características, salvo que ustedes pongan el plan de carreteras en la ley y no tengan voluntad ninguna de desarrollarlo, entonces sí que no va a generar gasto ninguno.

Segundo, apunta el Consejo Jurídico que no basta con decir si va a haber, digamos, incidencia en el gasto presupuestario, porque digamos que el estudio económico que debe adjuntarse a la norma lo que tiene que

evaluar es la incidencia económica que el desarrollo de esta ley va a originar sobre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, es decir, la eficacia de la norma.

Ni una cosa ni la otra vienen acompañando a la ley, y les recuerdo que éste es el artículo 46.3 de la Ley 6/2004, del Estatuto del Presidente, y que por lo tanto era un requisito previo que debía formar parte de la documentación.

Pero hay otra apreciación en cuanto a la Ley 6/2004, también en el artículo 46.3, y es el informe de género. Lo único que se dice es que no hay impacto de género. Bien, ¿y para llegar a esa conclusión qué informes se han elaborado, señor consejero? Ni uno solo. Se dice “no hay impacto de género” y con eso se pretende cumplir el punto 46.3 de la Ley 6/2004, cuando la Unión Europea establece perfectamente cuál es la guía para la evaluación del impacto en función de género de cualquier ley que se tenga que aprobar, como la que estamos aprobando en esta Comunidad Autónoma.

Y nos parece importante resaltar estas cuestiones, señor consejero, porque, fíjese, el incumplimiento de esta Ley, de la 6/2004, podría inhabilitar incluso la aprobación del proyecto de ley que hoy estamos debatiendo en esta Cámara.

Ha hecho usted referencia a que ésta es una ley consensuada. Bueno, será consensuada con algunas, porque desde luego si algo tenemos que decir a esta ley es que es muy poco consensuada; si algo tenemos que decirle a su Consejería, a usted como consejero, es que se demuestra con esta ley que ha existido una enorme falta de permeabilidad a la hora de recoger las alegaciones de organismos e instituciones muy importantes de la Región de Murcia que tenían que pronunciarse y que se han pronunciado sobre esta ley. Le voy a refrescar la memoria y a contrastar lo que usted ha dicho con lo que realmente ha pasado en el tema del consenso. Han sido rechazadas las sugerencias u observaciones realizadas por el Servicio Jurídico de la Consejería de Presidencia, la Dirección General de Cultura, las del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, la Dirección General de Calidad Ambiental y la Dirección General de Ordenación del Territorio; éstas han sido rechazadas de pleno, no se han aceptado. Y han sido tomadas en consideración y sólo parcialmente, señor consejero, las realizadas por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las realizadas por el CES y sólo algunas consideraciones del Consejo Jurídico. Y refiriéndome al CES, para poner un ejemplo que nos ilustre el nivel de consenso que ha habido con estas observaciones, de diez observaciones se han aceptado tres y rechazado siete, señor consejero. Luego no se puede hablar de que esta ley viene con un amplio consenso. Después me referiré a lo que son las enmiendas nuestras y a la predisposición que usted ha manifestado esta mañana aquí y que nosotros recogemos como

positiva, pero de eso hablaremos después.

Entrando en lo que es el contenido de la ley, nada más entrar en el preámbulo, señor consejero, y en el artículo primero, objeto de la ley, al que voy a dar lectura, nos encontramos con el principal problema de fondo que, a nuestro entender, arroja esta ley: "Artículo 1: La presente ley tiene por objeto regular la planificación, proyección, financiación, construcción, conservación, explotación y uso de las carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, las cuales se incluyen como anexo en esta ley en el Catálogo de Carreteras". Es decir, vamos a hacer una ley regional de carreteras que solamente su ámbito de aplicación se circunscribe a las carreteras de titularidad autonómica. ¿Qué pasa con las carreteras de titularidad municipal, señor consejero? ¿Por qué en esta Comunidad Autónoma no podemos hacer lo que se ha hecho en la mayoría de comunidades autónomas, por ejemplo lo que se ha hecho en Asturias, en Andalucía, en Aragón, en Cantabria, en Galicia, en Canarias, en Valencia, en Islas Baleares, en Castilla y León? ¿Acaso el Gobierno regional no sabe que el artículo 10 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia le otorga a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas en carreteras cuyo itinerario discorra íntegramente dentro del territorio de la región? ¿Acaso las carreteras municipales no discurren íntegramente (las de nuestros municipios) dentro del territorio de la Región de Murcia? ¿Por qué renuncian ustedes a hacer uso de las competencias que les otorga el Estatuto de Autonomía? Imagínese usted, señor consejero, que por ejemplo en ordenación del territorio el Gobierno regional se limitara solamente a regular aquello que dependa de la gestión directa del Gobierno regional y se olvidara de ordenar el territorio cuando le da competencias el Estatuto de Autonomía. Imagínese que la Ley del Suelo solamente hablara o se circunscribiera a aquellas actuaciones cuya competencia o cuya gestión es directa del Gobierno regional y no regulara cuestiones que tienen que ver con las corporaciones locales, ¡qué disparate jurídico estaríamos cometiendo! Pues bien, ese disparate jurídico, a nuestro entender, se ha trasladado a lo que es la ley de carreteras, renuncia el Gobierno regional a hacer uso de sus competencias y deja sin normativa alguna y sin regulación alguna lo que son las carreteras de ámbito local y de titularidad local.

Fíjese, la Ley de Asturias, cuando en el artículo 6 tiene sus propios apartados, las redes de carreteras municipales. E incluso cuando habla de planes de carreteras hace distinción en los artículos planes de carreteras regionales, planes de carreteras municipales, y regula dentro de esa ley lo que son esas carreteras, por ponerle un ejemplo. Pero ya le he enumerado todas las comunidades autónomas que han entendido que debían ejercer las competencias que sus estatutos de autonomía les daban sobre carreteras y, por lo tanto, recogerlas, y

ustedes han dejado completamente fuera esta cuestión.

Pero hay más. Apunta el Consejo Jurídico que no sólo es el Estatuto de Autonomía, es que la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, en el artículo 25.2 atribuye al municipio competencias para la conservación de caminos y vías rurales, y dice la ley "en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas", y sin embargo nosotros simplemente nos circunscribimos en esta ley a las carreteras que son de titularidad autonómica.

Le voy a decir por qué creo yo que han tenido esa fijación: a nuestro entender, la única novedad que esta ley arroja es la participación de los particulares en lo que es la explotación y financiación de las carreteras, y, claro, ustedes han entendido que si ése era el objetivo fundamental de esta ley, pues vamos a regular lo que tenga que ver con las carreteras de titularidad autonómica y se han olvidado del resto. Es como si el Gobierno regional en esta ley no tuviese nada que ver con lo que es el resto de carreteras, aunque sean de titularidad municipal.

Sólo por esta laguna legislativa, señor consejero, estaría suficientemente justificada la enmienda a la totalidad que el grupo parlamentario Socialista ha presentado. Pero hay más, señor consejero, se rompe el carácter estructural de la red de carreteras de la Región de Murcia. Mire, en la Ley del año 90 para considerar una vía urbana se necesitan dos condicionantes, dos requisitos: que su tráfico fuese mayoritariamente urbano y que existiera vía alternativa para la continuidad de la red regional que proporcione mejor servicio. ¿Qué han hecho ustedes? Cepillarse el punto b), es decir, si una vía tiene tráfico mayoritariamente urbano no necesitamos una vía alternativa. ¿Qué han hecho con esto? Lo que han hecho con esto es ajustar los intereses de una red de interés regional como es la red regional de carreteras a lo que son los desarrollos urbanísticos, y han roto lo que es el carácter estructural de la red de carreteras, algo que no se ha hecho en ninguna ley de carreteras de ninguna comunidad autónoma.

Apuntan ustedes además, en los diez puntos que ha dicho importantes de la ley, el tema de la urgente ocupación y lo refleja usted como un logro que esta ley va a tener. Pues mire usted, el logro que ustedes consideran aplicando la urgente ocupación con carácter general, nosotros lo interpretamos como una indefensión de los ciudadanos.

Pero es más, es que el Consejo Jurídico les advierte de lo siguiente: dice que la aplicación de la urgente ocupación con carácter general, ya que ustedes en la ley lo que han hecho es ligarlo a la aprobación de un proyecto, lo que viene a decir la ley es que en el momento en que se apruebe un proyecto se considera de interés público y además se aplica la urgente ocupación. Es decir, saltándose lo que es la otra vía, la de la expropiación forzosa, que puede ser también una vía, y que existe

dentro de la ley, para agilizar lo que son los trámites de ejecución de carreteras.

Pero les advierte el Consejo Jurídico que la urgente ocupación es un cauce extraordinario que hay que justificarlo mucho para utilizarlo, y les advierte que la práctica generaliza de la urgente ocupación, tal y como han hecho, ligándolo a la aprobación de los proyectos, puede suponer una verdadera subversión del sistema expropiatorio establecido en la legislación estatal, lo que nos lleva a apuntar: ¡ajo! con esta cuestión, señor consejero, porque se podría estar incurriendo en inconstitucionalidad. Desde luego, lo que supone es una indefensión para los afectados por la construcción de carreteras a partir de la aprobación de esta ley si esto no se modifica, por dos cuestiones: una, porque ya no se les aplicaría lo que es el justiprecio, que sí está establecido en lo que es la expropiación forzosa y, otra, que al estar establecido en ley y ligado a la aprobación de proyectos no sería recurrible, no sería ya un acuerdo de Gobierno el que decretaría la urgente ocupación. Ustedes ya lo hacen por ley y, por lo tanto, se les quitaría la posibilidad a los ciudadanos afectados de poder recurrir ese acuerdo.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Rosique, le ruego que concluya.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Hay otra sugerencia -termino, señor presidente, enseguida-, una consideración hecha por el Consejo Jurídico que a nosotros nos parece muy interesante: lo que tiene que ver con el plan de carreteras de la Región de Murcia.

En primer lugar, decir que tanto el CES como el Colegio de Ingenieros de la Región de Murcia, y desde luego el grupo parlamentario Socialista, y así lo hemos presentado en enmienda, piden que se ponga fecha a la aprobación del plan de carreteras. Le recuerdo, señor consejero, que el que la ley hable de la elaboración de un plan de carreteras no garantiza su ejecución si no le ponemos plazo, por lo siguiente: la ley del año 90 de carreteras, vigente en la actualidad, llevaba en su contenido la aprobación de un programa de carreteras; 18 años después, ese plan de carreteras no se ha aprobado, señor consejero. Por lo tanto, que nos sirva la experiencia para poner garantías en la ley de que el plan de carreteras, un instrumento importante para la Región de Murcia, se va a aprobar, y eso pasa por que la ley recoja el plazo de aprobación.

Y le decía que hay una consideración muy importante del Consejo Jurídico en este sentido, y es la de dotar..., lo dice el Consejo Jurídico y lo dice la Dirección General de Desarrollo Sostenible, sin concretarlo, pero apuntando en la necesidad de meterlo en lo que es la estructura territorial que establece la Ley del Suelo. Si

tenemos que integrarlo en lo que es la estructura territorial que establece la Ley del Suelo, donde cabe es en el Plan de Ordenación Territorial. Hay que darle la categoría y el rango de plan de ordenación territorial. ¿Por qué? Pues porque reúne todas las características de plan de ordenación territorial, y porque ganamos considerándolo así. Ganamos en el rango, convirtiéndolo en un instrumento que tiene rango superior sobre otros elementos de planificación, incluso sobre la planificación urbanística. Si el plan de carreteras va a ser un elemento vertebrador de la Región de Murcia, démosle el rango que se merece. De ahí que el grupo parlamentario Socialista haya presentado una enmienda en este sentido.

Y, señor consejero -termino ya, señor presidente-, quiero recoger la predisposición que usted ha manifestado esta mañana en la Cámara de acordar con los grupos parlamentarios e intentar llegar a un acuerdo para consensuar el texto de la ley. Yo ya le advierto que hemos presentado 72 enmiendas a este proyecto de ley. Hemos encontrado numerosas lagunas, deficiencias legislativas. Incluso, como tengo por costumbre lo que digo fuera decirlo en esta Cámara, la hemos calificado de chapuza legislativa, por todas las razones que hemos expuesto. Pero estamos dispuestos, y lo hemos demostrado con nuestras 72 enmiendas, a hacer una oposición constructiva. Estamos dispuestos a hacer el esfuerzo necesario para mejorar este texto de ley, y estamos dispuestos a intentar conseguir no perder la oportunidad extraordinaria que nos ofrece en estos momentos la Cámara de aprobar en esta Asamblea Regional la ley que necesita la Región de Murcia en estos momentos.

Es verdad que a la vista de la falta de permeabilidad que ha tenido la Consejería con las alegaciones de tantos organismos e instituciones, nos queda un poco la duda. Pero nos quedamos con la predisposición del consejero para que en el trámite de enmiendas podamos llegar a intentar consensuar este texto de ley y que puedan ser aprobadas la mayoría de enmiendas que el grupo parlamentario Socialista ha presentado.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Rosique.

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

SR. BALIBREA AGUADO:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, quiero que mis primeras palabras sean para felicitar a la diputada de esta Cámara, doña María José Nicolás, que, aunque se encuentra ausente, está en la mente de todos, por su toma de posesión como senadora de la Cámara Alta de España, deseándole que su trabajo en pro de la Región de Murcia y en pro de

España sea tan eficaz y tan positivo para todos nosotros como lo ha hecho desde el trabajo que tan eficazmente ha desarrollado como diputada regional en esta Cámara durante muchos años.

Señor consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, señorías, saludo a los altos cargos de la Consejería que le acompañan, a la vez que les agradezco el trabajo que han desarrollado, el trabajo que han realizado para la redacción de este proyecto de ley que hoy traemos a esta Cámara.

He de dar las gracias, señor consejero, en nombre del grupo parlamentario Popular y del mío propio, tanto a usted como al Gobierno del presidente Valcárcel, por la iniciativa tomada en materia de carreteras, un aspecto de la vida de los ciudadanos que afecta a todos los habitantes de la Región de Murcia, y a aquellos que no siéndolo acuden a nuestra región y transitan por sus carreteras.

Quiero reiterar que este proyecto de ley que usted nos ha presentado afecta de forma global a todos los ciudadanos, porque unos de forma activa, conduciendo su propio vehículo, y otros de forma pasiva, siendo conducidos o transportados, somos, todos en nuestro conjunto, usuarios de la red de carreteras de nuestra Comunidad Autónoma. Unas veces será en viaje de placer, de turismo o de recreo; otras veces en calidad de profesionales del transporte por carretera, y las más de las veces en los desplazamientos que por diversas circunstancias realizamos en el día a día de nuestra actividad profesional, social o familiar.

Hay muchas leyes de carácter sectorial que afectan a segmentos concretos y específicos de nuestra sociedad, pero ésta, como otras, afecta de manera muy directa y muy completa a todos nuestros conciudadanos, ya residan en el medio urbano, ya residan en el medio rural o en las zonas de vacaciones y de recreo.

El proyecto de ley que hoy inicia su debate en el Pleno de esta Cámara legislativa no parte de cero, sino que supone la modificación, ampliación y mejora del texto de Ley de Carreteras existente, y tiene por objeto adaptarlo a las necesidades y exigencias de la sociedad actual.

Trataré de justificar el porqué del proyecto de la nueva ley de carreteras de la Región de Murcia, tras casi ocho años de vigencia de la ley actual.

La Ley de Carreteras de la Región de Murcia, señorías, fue aprobada en agosto de 1990 y está distribuida en cinco títulos y consta de 36 artículos. En el tiempo transcurrido hasta ahora han cambiado algunas leyes y se ha constatado que algunos aspectos de las mismas no resuelven adecuadamente algunos problemas de gestión y explotación de las carreteras, como los que enumero a continuación.

La actual ley no define lo que son instalaciones, áreas o zonas de servicio, no exige la realización de planes de seguridad vial, no regula la colaboración y

financiación por particulares de obras de carretera, no define los tipos de estudios de carretera, no lleva implícita la declaración de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación para la aprobación de los proyectos necesarios para las nuevas carreteras, no recoge la definición de zonas de servidumbre de las carreteras, no regula la exigencia de fianzas, no regula las condiciones de cesión de tramos de carretera de forma adecuada. Vemos que la lista de deficiencias es bastante extensa.

Además, el establecimiento de la línea de edificación en variantes de población en cien metros es muy mal aceptado por los ayuntamientos, pues les dificulta la ordenación de los sectores lindantes con estas vías.

Asimismo, señorías, la competencia de las autorizaciones de obras en dominio público de los tramos urbanos en los ayuntamientos, tal y como establece la ley actual, genera problemas de uso de las carreteras para el titular, que conviene eliminar.

Por último, he de indicar que el catálogo de carreteras incluido en la red contiene algunos errores y superposiciones de tramos, que conviene aclarar.

Dicho esto, y por todo ello, en el año 2005 se crea una comisión formada por el director general de Carreteras, subdirector general de Carreteras, jefe de Servicio de Explotación y jefa del Servicio Jurídico de la Dirección General. Este equipo elabora un borrador de anteproyecto de ley que intenta resolver los problemas planteados. Este borrador estructura la ley en cuatro títulos, con capítulos y un total de 51 artículos, con encabezamiento de cada uno de ellos para facilitar la comprensión de su contenido, y define un nuevo catálogo de las carreteras que son competencia de la Dirección General de Carreteras.

El íter o camino seguido en su tramitación es el siguiente. Este borrador es remitido en febrero de 2006 al Servicio Jurídico de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, que lo informa favorablemente. En marzo de 2006 el Consejo de Gobierno toma conocimiento del anteproyecto de ley y ordena su remisión a colegios profesionales, organismos públicos y entidades, hasta un total de treinta y tres; contestan algunos de ellos haciendo observaciones y sugerencias que son valoradas por el grupo de trabajo, aceptando algunas y rechazando otras. Asimismo, se remite al Consejo Económico y Social, que hace observaciones y sugerencias, algunas de las cuales son estimadas y tenidas en cuenta. En noviembre del año 2006 es remitido el nuevo anteproyecto, con las observaciones y sugerencias aceptadas, al Consejo Jurídico de la Región de Murcia, el cual emite su dictamen en febrero del año 2007. Se rectifica así el anteproyecto recogiendo todas las observaciones realizadas por el Consejo Jurídico, todas, repito, excepto dos, la que hace referencia en la delimitación del objeto de la ley a la exclusión de las carreteras estatales y la que pretende que se considere el plan de carreteras como un plan de ordenación territorial.

Finalmente, señorías, el nuevo anteproyecto queda configurado en cuatro títulos, con sus capítulos y un total de 51 artículos.

He de destacar, señorías, que entre las novedades propuestas en el documento figura la incorporación de la clasificación técnica de las carreteras, autopistas, autovías y carreteras convencionales.

Asimismo, en lo que respecta a la planificación, destacar la regulación de los planes de seguridad vial, carácter importante de esta nueva ley y hasta ahora no contemplado en la normativa regional. Y se impone el principio de coordinación con las entidades locales, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la unidad del sistema de comunicación y armonizar los intereses públicos afectados.

La Consejería competente elaborará cada dos años un plan de seguridad vial que actuará sobre los tramos de mayor índice de concentración de accidentes.

En el capítulo dedicado a la explotación, se recuperan, dentro de la llamada ahora zona de protección de las carreteras, la franja de servidumbre y la de afección, regulándose éstas de forma semejante a como lo hace la normativa del Estado, y se establece en 50 metros la línea límite de edificación en variantes o carreteras de circunvalación.

Sobre las travesías y tramos urbanos, la principal diferencia con la normativa anterior es que la propuesta se centra en la atribución de la competencia a la Administración regional cuando se trata de autorizar actuaciones en la zona de dominio público, quedando las restantes en el ámbito de poder de los ayuntamientos.

En cuanto a la gestión de expropiaciones, cabe indicar que con la nueva ley la declaración de la utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de bienes será consecuencia directa de la aprobación de los proyectos, como sucede en la legislación estatal y en la de otras comunidades autónomas.

La ley mantiene la clasificación de las carreteras en tres niveles según su función, en ello no voy a insistir porque ya lo ha explicado antes con muchísima claridad el señor consejero.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías, a 25 en las carreteras de primero y segundo nivel, y a 18 metros en las zonas de tercer nivel.

En las carreteras que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, la Consejería, a propuesta del ayuntamiento, podrá fijar una línea límite inferior a la establecida siempre que lo permita el planeamiento urbanístico respectivo.

La ley incluye un anejo de carreteras autonómicas clasificadas por niveles y con algunas modificaciones en su denominación, que consisten en anteponer las siglas MU a la identificación de todas las carreteras, excepto a las de alta capacidad, que se identificarán por las siglas RM, y las travesías, que llevarán la letra T.

De lo dicho se desprende, señorías, que el Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que hoy debatimos en esta Cámara es adecuado y necesario para las necesidades de la sociedad actual.

No comprendo las razones que impulsan al grupo Socialista y al grupo de Izquierda Unida a presentar sendas enmiendas a la totalidad.

En lo que se refiere a las enmiendas del grupo Socialista, textualmente dice en referencia a este proyecto de ley en uno de sus párrafos: “Adolece de innumerables deficiencias tanto en los documentos imprescindibles que deben acompañar a este proyecto en su tramitación, tal y como se establece en la normativa vigente, como en el contenido del mismo”. Yo he de ser sincero, y ante la falta de concreción soy incapaz de manifestar ninguna opinión al respecto.

En otro párrafo se dice que “El Gobierno regional ha aprobado un proyecto de ley en el que renuncia a las competencias que otorga el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia en materia de carreteras, circunscribiéndose la ley sólo a aquellas carreteras de titularidad autonómica”. Pues claro, señorías, cada Administración regula las carreteras que son de su competencia, “elemental, querido Watson”.

El grupo Socialista en otro párrafo dice textualmente: “Al necesario plan de carreteras previsto en esta ley no se le ha fijado rango como instrumento de extraordinario valor para la vertebración y el equilibrio regional, ni se le ha fijado fecha de aprobación”. He de decir al respecto que en el artículo 10.1 del proyecto de ley se regula que la elaboración del plan de carreteras será acordada por el Consejo de Gobierno a propuesta de la consejería correspondiente.

También dicen ustedes, señorías socialistas, que determinados artículos establecen choque de competencias con la Administración del Estado que deben ser subsanados en dicho proyecto. He de decirles que el proyecto de ley que hoy traemos a esta Cámara ha sido informado por la Demarcación de Carreteras del Estado y no ha manifestado ningún choque de competencias al respecto.

En lo que se refiere a la enmienda a la totalidad del grupo de Izquierda Unida, he de manifestar lo siguiente. Textualmente dice en uno de sus párrafos: “Se trata de una ley sin compromisos presupuestarios explícitos. No contiene memoria económica alguna”. He de decirle al respecto, señor Pujante (en estos momentos ausente), que la planificación presupuestaria estará reflejada en el plan de carreteras y se asumirán los compromisos de financiación anual o plurianual que correspondan en cada caso.

También dice usted, señor Pujante, que llama la atención que sólo hayan contestado dos ayuntamientos de la región. La respuesta es obvia, será porque el proyecto de ley es tan bueno que a todos los restantes ayuntamientos les ha parecido bien, claro, si nadie ha

manifestado ninguna otra objeción al respecto.

Dice también el señor Pujante en su enmienda a la totalidad: "Tampoco se precisa compromiso alguno para disponer de una cartografía permanentemente actualizada". Debe usted saber, señor Pujante, y creo que lo sabe, que existe un servicio específico de cartografía de la Comunidad Autónoma que actualiza toda la cartografía regional en su conjunto; por tanto, no hay por qué ir creando organismos específicos en cada caso concreto, como sé que a ustedes les gusta.

Asimismo, manifiesta el señor Pujante que no se fija plazo para la redacción del plan de carreteras. Y le contesto lo mismo que contesté en una pregunta similar al grupo Socialista, y es que en el artículo 10.1 del proyecto de ley se regula que la elaboración del plan de carreteras será acordado por el Consejo de Gobierno a propuesta de la consejería competente.

Señorías, éstos han sido los argumentos esgrimidos por los grupos de la oposición en sus enmiendas a la totalidad. Considero que la falta de consistencia de los mismos hace que nos mantengamos en nuestro propósito de continuar con la tramitación parlamentaria del Proyecto de ley de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, a la vez que invito al grupo parlamentario Socialista y al grupo parlamentario de Izquierda Unida a que retiren sus enmiendas a la totalidad y se sumen a este proyecto de ley en beneficio de los ciudadanos de la Región de Murcia, que son los únicos destinatarios de este proyecto de ley, como de cualquiera otro que se debata en esta Cámara.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Balibrea.

En el turno de fijación de posiciones, le corresponde la palabra al señor Pujante, que en este momento no se encuentra en el hemiciclo. ¿Perdón? Efectivamente, no hace falta hacer ninguna consideración especial porque me advierten que el turno ahora no es el anterior y, por lo tanto, le corresponde la palabra a la señora Rosique, que la tiene.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señor presidente.

Alguna precisión a la intervención que ha tenido en este caso el portavoz del grupo parlamentario Popular.

En primer lugar, decirle que quien establece la inconstitucionalidad o no de una ley no es el Ministerio de Fomento, es el Ministerio de Administraciones Públicas. Creo que deberían saberlo porque con lo sucedido con la Ley de Puertos de la Región de Murcia, donde advertimos ya de la inconstitucionalidad de la misma y donde fueron llamados a consulta por el Ministerio de Administraciones Públicas y tuvieron que

rectificar esa ley, era para que ya supieran exactamente por dónde va esta cuestión.

No es lo mismo titularidad que competencias, señor Balibrea, no es lo mismo. Las competencias sobre carreteras que discurre íntegramente su itinerario dentro de la Comunidad Autónoma son competencia de la Comunidad Autónoma con independencia de la titularidad de las mismas, y usted confunde titularidad con competencias.

Y tercero, la fecha de aprobación del plan de carreteras la establece el Consejo de Gobierno si no dice la ley lo contrario, pero si la ley le pone fecha a la aprobación del plan de carreteras se hará cuando la ley diga. De ahí que para nosotros sea muy importante que el texto de esta ley recoja ese compromiso.

Aprovecho esta intervención para hablar de dos cuestiones que antes no me ha dado tiempo de decir. Se habla y se expresa que no se ponía de manifiesto el tema de los bienes de dominio público, y decir que, efectivamente, se habla de instalaciones de servicio y de estaciones de servicio; sin embargo, no entendemos por qué razón en el proyecto de ley no se les da el carácter de bienes de dominio público a las estaciones de servicio y a las instalaciones de servicio. Claro, al no darle el carácter de dominio público no se les da ni se les aplica la obligatoriedad de adjudicarlas por concurso, no entendemos el porqué de esta laguna tan importante.

Y luego respecto al anexo del catálogo de carreteras, que tampoco me ha dado tiempo de decirlo antes, ya he dicho antes que con este proyecto de ley se rompía el principio fundamental, el principio estructural de lo que era la red regional de carreteras. Este principio de continuidad estaba recogido, como he dicho antes, en la Ley del año 90, pero además donde se ve claramente que esto ha sido así es en el anexo. Por ejemplo, tenemos la F-20, corredor Pacheco-Balsicas-Avileses-Sucina, que en el anterior plan de carreteras era un eje de red complementaria y que hoy está cortado en Avileses al pasar a ser considerado como tramo urbano, rompiéndose así lo que es la continuidad de la red regional. O lo mismo ha pasado con la F-19, que une la C-3319 con la futura autovía San Javier-Sucina, y se corta en la estación de Riquelme, ya que ha sucedido lo mismo. No se recogen tampoco en el anexo de carreteras los accesos al aeropuerto internacional de Corvera, los previstos, el acceso este y el acceso oeste.

Y luego el anexo viene plagado de errores, por ponerle algunos ejemplos, algo que tiene que ver...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Rosique, le ruego que concluya.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Termino enseguida, señor presidente.

Por ejemplo, y le podría poner ocho ejemplos, sólo le voy a decir uno, la comarcal C-330, nueva denominación MU-730, es Caravaca-límite de la región con Andalucía, no con Castilla-La Mancha, y así le podría enumerar otros ocho errores.

Señor consejero, nosotros no vamos a aceptar la petición que nos hace el grupo parlamentario Popular, vamos a mantener nuestra enmienda a la totalidad. Creemos que ha sido suficientemente justificada por los argumentos que hemos dado desde el grupo parlamentario, y lo que nos gustaría es que usted se llevara la ley debajo del brazo y que volviera a presentar una ley en condiciones, la que necesita la Región de Murcia.

Si ello no es así y la mayoría de los votos de esta Cámara rechazan nuestra enmienda a la totalidad, sí que le volvemos a repetir la predisposición del grupo parlamentario Socialista para trabajar en consecuencia de mejorar la ley, porque queremos que los ciudadanos de la Región de Murcia sean los destinatarios de la ley, no los sufridores de la ley, y por eso estamos dispuestos a hacer una oposición constructiva. Dependerá de ustedes, ustedes tienen la mayoría y ustedes tendrán que demostrar si realmente tienen voluntad de consenso o no.

Gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Rosique.
Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muy brevemente, señor presidente.

Señorías, señor consejero, nosotros vamos a mantener también la enmienda a la totalidad en la medida en que los elementos sustanciales que justificaban la presentación de la misma siguen vigentes, fundamentalmente la falta de compromiso económico, como habíamos indicado anteriormente, la ausencia de una memoria económica y la inexistencia de un plazo para la redacción del plan de carreteras. Creemos que esos compromisos mínimos deberían de estar recogidos en la propia ley, así como otros aspectos que hemos señalado en la primera intervención. Por tanto, mantenemos nosotros nuestra propuesta de enmienda a la totalidad, a sabiendas de que evidentemente va a ser rechazada dada la mayoría parlamentaria del grupo Popular.

Y lo que sí confiamos es que esa propuesta de consenso a la que ha hecho referencia el señor consejero se concrete y se manifieste posteriormente en la aceptación de enmiendas que, sin duda alguna, creemos que pueden enriquecer el proyecto de ley que se ha planteado, y fundamentalmente dos, que evidentemente si se incluyesen finalmente orientarían nuestro voto favorable hacia la ley de carreteras, como son el compromiso explícito en materia económica, memoria económica, la fijación

de un plazo en la redacción del plan de carreteras, y obviamente darle preferencia al interés general frente a las pretensiones contenidas en el propio proyecto de ley de acuerdos a los que se pueda llegar con particulares, con los que evidentemente no estamos de acuerdo.

Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.
Señor Balibrea.

SR. BALIBREA AGUADO:

Gracias, señor presidente.

Una aclaración en primer lugar, porque no entiendo la confusión que la señora Rosique tiene respecto al Ministerio de Administraciones Públicas ya que funcionalmente no hay problemas por lo que ha dicho la Demarcación de Carreteras, y competencialmente tampoco hay ninguna dificultad por lo que ha dicho el Ministerio de Administraciones Públicas. Por tanto, creo que con esto puede quedar aclarada esa duda.

Respecto a nuestra fijación de posiciones es obvio que mantenemos el trámite parlamentario de esta ley, por las razones que han quedado expuestas en la intervención tanto del consejero al presentar la ley como en la intervención mía como portavoz del grupo parlamentario Popular, porque consideramos que es una ley que mejora sustancialmente la ley actual, porque es una ley que aporta las mejoras y aporta lo que los ciudadanos de la Región de Murcia y todos cuantos utilizan nuestras carreteras necesitan, porque es una ley que se adapta a las necesidades del siglo XXI y a la vertebración territorial que tienen nuestras carreteras en la Región de Murcia y porque es una ley que va en beneficio de todos los ciudadanos y todos los que nos visitan en esta región.

Y, además, reitero el ofrecimiento hecho por el señor consejero de que ojalá que en el trámite de discusión de enmiendas exista esa voluntad de colaboración, que no se quede solamente de boquilla, esa voluntad de colaboración de todos de que aportando, a través de las enmiendas que se han presentado, nuestras mejores intenciones, podamos mejorar el texto y saquemos ya un texto final con el respaldo, a ser posible, unánime y mayoritario de toda la Cámara.

Muchas gracias. *(Aplausos)*

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Balibrea.

Señorías, concluido el debate, vamos a proceder a la votación o a las votaciones, en su caso. En primer lugar, la relativa a la enmienda formulada por el grupo parlamentario Mixto. Votos a favor de la enmienda. Votos en contra. Abstenciones. Resultado de la votación: 14 votos

a favor y 25 en contra.

La enmienda ha sido rechazada y se somete a votación la presentada por el grupo parlamentario Socialista. Se solicitan votos a favor, votos en contra y abstenciones. Señorías, el resultado de la votación ha sido de 14

votos a favor, 25 en contra y ninguna abstención.

Y rechazadas que han sido las enmiendas, continuará el trámite parlamentario del proyecto de ley que nos ocupa.

Señorías, se suspende la sesión.

**ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES**

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 24 €(IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones:** 27 €(IVA incluido)
- Números sueltos: 0,60 €(IVA incluido)

- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente N.º 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Angel Bruna, s/n, de Cartagena.

Edita: Servicio de Biblioteca, Archivo, Documentación y Publicaciones de la Asamblea Regional de Murcia
Imprime: Asamblea Regional de Murcia. Dep. Legal MU-138-1987 ISSN 1131 - 770X