

**DIARI DE SESSIONS DE LA
COMISSIÓ NO PERMANENT
PER ESTUDIAR L'ALTA SINISTRABILITAT
A LES CARRETERES I VIES URBANES DE LES ILLES
BALEARS
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS**

PM 468-1997

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1998

Número 12

**Presidència
de l'Honorable Sr. Manuel Jaén i Palacios.**

Sessió celebrada dia 19 de febrer del 1998.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- Debat de l'Informe de Ponència sobre sinistralitat de carreteres i vies urbanes de les Illes Balears

226

EL SR. PRESIDENT:

Tomen asiento, por favor, señoras y señores diputados.

I.- Debat de l'Informe de Ponència sobre sinistralitat de carreteres i vies urbanes de les Illes Balears

Se somete a la consideración de esta comisión el informe elaborado por la ponencia de sinistralidad de las carreteras y vías urbanas en las Islas Baleares. El debate, como saben las señoras y los señores diputados, será de menor a mayor en los grupos parlamentarios, por un tiempo máximo de diez minutos.

Substituciones.

La Sra. Salom substitueix...

LA SRA. SALOM I COLL:

Al Sr. Avel·lí Casanovas.

EL SR. PRESIDENT:

Al Sr. Avel·lí Casanovas.

LA SRA. VIDAL I BURGUERA:

Joana Vidal substitueix el Sr. Balanzat.

EL SR. PRESIDENT:

¿Hay alguna substitución más?

Sr. Sampol.

EL SR. SAMPOL I MAS:

Pere Sampol substitueix antoni Alorda.

EL SR. PRESIDENT:

¿Grupo Parlamentario Popular?

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau substitueix Neus Marí Marí.

LA SRA. AMER I RIERA:

Gràcies, Sr. President. Mercè Amer substitueix Vicent Tur.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Sansó.

EL SR. SANSÓ I SERVERA:

Antoni Sansó substitueix Catalina Bover.

EL SR. PRESIDENT:

¿Hay alguna substitución más? Sr. Letrado, ¿tomó nota de esta avalancha de substituciones? Muchas gracias.

Bien. pues tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto...

LA SRA. VIDAL I BURGUERA:

Moltes gràcies, Sr. President. Només unes paraules en nom del Sr. Balanzat, que ha estat el diputat que ha estat en aquesta ponència, per expressar la satisfacció del Grup Mixt per les tasques que ha realitzat la ponència; les compareixences de diferents personalitats relacionades d'una o altra manera amb aquesta problemàtica han estat especialment interessants, segons m'ha manifestat també el Sr. Balanzat, i ha donat una perspectiva ampla i plural sobre aquest tema; així mateix, ha aportat una documentació, uns informes, estadístiques, etc., que han fet veure el dramàtic abast de la sinistralitat a les carreteres de les nostres illes. Ara, l'única cosa que ens queda per fer és que aquesta presa de consciència de la realitat que el Parlament ha dut a terme a través d'aquesta ponència es pugui traslladar a la resta de la societat i que es tradueixi en una disminució real i efectiva de la sinistralitat a les carreteres de les nostres illes. També, per acabar, ens agradaria recalcar la voluntat de consens i d'intent per contribuir a la solució d'aquesta problemàtica que ha existit i que ha estat palesa en aquesta comissió. Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Vidal. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, Sr. Grosske, tiene la palabra.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. En primer lloc he de dir que els resultats obtinguts, el flux de les diverses compareixences i els debats haguts a la comissió demostren l'oportunitat de la constitució d'aquesta comissió, i, en aquest sentit, val la pena felicitar el Grup Socialista, que va tenir la iniciativa, i després tota la resta de grups, que vàrem tenir el bon sentit de donar suport a aquesta proposta.

Pensem des d'Esquerra unida que aquí hi ha una anàlisi prou interessant sobre una situació que és sagnant des de molts punts de vista, sagnant des del punt de vista econòmic, sagnant des del punt de vista humà, sagnant des del punt de vista social, i hi ha, efectivament, tot un seguit de propostes que, en la mesura que fossin realment implementades, pensem que podrien millorar almanco, d'una manera important, la situació. Moltes de les propostes són competència d'instàncies polítiques i administratives que superen l'àmbit d'aquest parlament, o l'àmbit de control d'aquest parlament, que és administració autonòmica, però que, en qualsevol cas, val la pena que siguin traslladades a les instàncies competents perquè hi siguin estudiades i, si s'estima oportú, aprovades, i també hi ha propostes que sí que afecten l'Administració autonòmica, les administracions de la Comunitat Autònoma, i, en aquest sentit, jo pens que tots els grups parlamentaris han de fer un esforç perquè aquestes mesures aquí proposades siguin una realitat el més aviat possible.

Simplement, per acabar, vull recordar que quan es va produir el darrer debat en el si de la comissió, sobre la redacció final d'aquest informe de la ponència, vaig manifestar respecte de les limitacions de velocitat que em reservava la possibilitat de plantejar una redacció més concreta, que és simplement recomanar la màxima diligència en el compliment de la normativa, i que, tal volta, s'hauria d'anar a una modificació de la normativa que regula la velocitat màxima autoritzada, que és, en definitiva, una de les causes més importants de la sinistralitat a les carreteres, moltes vegades associades al consum d'alcohol, etc. i d'altres concauses, però, en definitiva, és molt present a molts sinistres que es produeixen. En aquest sentit, plantejam aquesta proposta que passam als grups parlamentaris de modificació a la baixa del límit màxim de velocitat, i, a més, estudiar un increment de les sancions per vulneració de la velocitat màxima autoritzada, i en coincidència amb un projecte de llei que acaba de ser presentat a l'Assemblea francesa, estudiar també, s'hi diu simplement estudiar, la possibilitat de considerar delictes les conductes reiterades i manifestament perilloses en matèria d'excés de velocitat; és una qüestió, hi insistesc, que acaba d'entrar en el debat parlamentari de l'Assemblea francesa, i molt probablement la creixent sensibilitat que existeix a Europa respecte d'aquesta qüestió farà que una proposta d'aquestes característiques es vagi obrint progressivament camí. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Grosske. Por el Grupo Parlamentario Nacionalista-PSM, Sr. Sansó, tiene la palabra.

EL SR. SANSÓ I SERVERA:

Gràcies, Sr. President. Només he de manifestar, per part del nostre Grup Nacionalista-PSM, que veim amb satisfacció les conclusions d'aquesta comissió o d'aquesta ponència, ja que almanco donen una visió ampla de la seguretat vial i dels problemes derivats d'aquesta a les nostres carreteres. Clarament, ens demostren una creixent sinistralitat a les Illes Balears en aquests darrers anys, per tant, això s'haurà de tenir molt en compte amb vista a noves propostes o a noves solucions que hi puguem aportar, i per remarcar tan sols alguna d'elles, hem de dir que dins les conclusions o dins el debat s'ha pogut veure que una de les grans propostes que el Grup Nacionalista-PSM ve reivindicant en aquest parlament, en base a les propostes concretes, és demostrar que la xarxa de transport públic de la nostra comunitat, sigui tren o bus, és insuficient per cobrir les necessitats de mobilitat dels ciutadans, o sigui, per anomenar-ne només una, això ens ha de servir almanco a properes propostes per demostrar que eren necessàries, quan el nostre grup ja diferents vegades les ha fetes. Per tant, ens queda, de qualche manera la nostra satisfacció que, dins aquestes conclusions i de qualche manera també dins aquestes recomanacions que fem a la ponència, venim a reivindicar moltes de les coses que nosaltres hem avançat durant tots aquests anys. Per tant, com dic,

la nostra satisfacció, sempre que aquestes recomanacions arribin a bon port, i crec que tots els grups hem de fer el possible perquè realment no es quedin només en recomanacions, això serà l'èxit d'aquesta ponència, passar de recomanacions a fets concrets, però aquí emplaçam tots els grups a continuar fent feina perquè aquestes recomanacions es duguin a terme, per intentar millorar, com hem dit, aquesta..., pel que es va crear aquesta ponència, que és millorar la xarxa viària quant a accidents i la seguretat dels problemes derivats. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Sansó. Por el Grupo Socialista, Sr. Triay, tiene la palabra.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, he de recordar que l'alta accidentalitat viària a les Illes Balears, tant en morts com en ferits, o sigui, en nombre d'accidents, és el que va motivar la proposta de creació d'aquesta comissió especial, la qual ha pretès en tot moment fer una aportació, ser un lloc de reflexió sobre aquest problema tan greu que suposen els accidents de trànsit, els accidents a les carreteres i a les vies urbanes, i tractar de remoure una consciència social que està excessivament dormida quant a aquest problema i que, a més, és excessivament fatalista quant a la possibilitat, o pressuposada impossibilitat de millorar o disminuir o eliminar els greus accidents que es produeixen habitualment, i especialment a eliminar aquesta idea que el nombre de morts és equivalent o proporcional al nivell de vida, al nivell de benestar, d'una societat, quan sabem i hem vist com societats més avançades, amb millors nivells de benestar, tenen uns índexs molt més baixos d'accidentalitat dins el nostre àmbit europeu.

En resum, aquesta comissió tenia per objecte, per tant, no tan sols fer aquesta reflexió, sinó proposar mesures, algunes són noves o adequades a les Illes Balears, altres són de suport, de sumar-se a iniciatives o a propostes que ja existeixen a altres àmbits, però volíem expressar que nosaltres també estam d'acord que s'actui en aquesta determinada línia.

Jo voldria destacar algunes qüestions concretes de les conclusions, crec que són, tal vegada, des del nostre punt de vista, les més importants:

En primer lloc, els dos grans problemes de la sinistralitat són l'alcohol i la velocitat excessiva, per tant, són els dos grans problemes sobre els quals s'han de prendre mesures dràstiques, si es vol reduir substancialment l'accidentalitat; mesures des de l'educació vial, des de l'escola a tota la societat; la disciplina vial, o sigui, les sancions, que exigeixen major rigor, exemplaritat i notorietat de les sancions que s'imposin; més controls en matèria d'alcoholèmia; sumar-nos a la iniciativa de rebaixar a la meitat el màxim d'alcoholèmia permesa als conductors; incrementar les dotacions de cotxes-radar de les policies responsables del control del trànsit, tant de la Guàrdia Civil de Trànsit com de les policies municipals a les poblacions importants; incrementar els efectius de les policies de trànsit, especialment de la Guàrdia Civil de Trànsit; establir noves exigències per als permisos de conduir, en casos concrets, com les motos de gran cilindrada, com els ciclomotors, com aquests nous ciclomotors però que ja tenen aparença de cotxe, els minicotxes que ara comencen ja a sortir al mercat i que tendran una gran acceptació, segons sembla; insistir en una qüestió, que aquesta sí que és ben nostra, no l'hem de demanar a cap altra administració ni institució, la necessitat d'un pla d'una xarxa real de transport públic a les Illes Balears, transport públic que avui per avui és indiscutible que és clarament insuficient; hi tenim un fenomen de ciclistes, creixent, de ciclistes propis i de ciclistes que vénen a posta d'altres països a practicar-hi el ciclisme, a les nostres illes, i això crea uns problemes de risc a aquests ciclistes, que exigeixen alguna regulació nova per assegurar que hi puguin practicar aquest esport però amb condicions de seguretat i de protecció; els problemes del transport professional, que realment han quedat, jo crec, perfectament definits dins aquesta comissió, quant al que suposen d'excessos de jornada, al que suposen, de fet, de frau als instruments de control del que ja s'havia detectat i que es volia combatre, que són aquestes jornades excessives dels treballadors, que els creen, lògicament, un cansament i una forta inseguretat, de la velocitat màxima, dels controls del velocitat màxima, etc. i aquí hi ha tota una sèrie de mesures que van des d'incrementar la pressió inspectora fins demanar ser capdavanters o regió-pilot a Europa per a la implantació d'un nou tipus de tacògraf que sigui més perfeccionat que l'actual i, per tant, que sigui inviolable o no manipulable, i que això, lògicament, si es demana, o si es pren aquesta iniciativa, és per demanar el suport econòmic, no tan sols el suport, diguem-ne, a la decisió, sinó també el suport econòmic de la Unió Europea per tal que aquesta qualificació de regió-pilot, adequada, molt adequada, a una configuració d'illes i, a més, molt adequada a unes illes que tenen un transport discrecional tan important, en proporció, demanar el suport econòmic per poder-hi fer aquesta implantació amb caràcter experimental; problemes de la inspecció tècnica de vehicles, que res tenen a veure, en principi, amb la qualitat amb què es presta el servei a cada illa d'inspecció tècnica de vehicles, sinó que tenen a veure amb l'incompliment de l'obligatorietat de passar aquesta inspecció tècnica de vehicles, i que un percentatge important de vehicles, moltes vegades amb percentatge superior fins i tot, vehicles industrials, vehicles de transport de viatges o camions, no la passen, i això hauria de tenir mecanismes perquè pogués ser directament i amb rigor sancionat.

En relació amb els punts negres o trams de coordinació d'accidents, en primer lloc s'han de posar d'acord les distintes administracions quant què és un punt negre o què és un tram de concentració d'accidents perquè cada administració els defineix amb criteris molt distints i, per tant, és molt difícil traspasar la informació d'una administració a una altra per poder combatre aquests punts negres, i, simultàniament, la seva eliminació periòdica, perquè els punts negres no desapareixen sinó que n'apareixen de nous, i per anar a la seva eliminació, si és possible, a través de plans anuals o fórmules similars.

Hi ha una part que va dirigida, en certa manera, al planejament municipal, que és tractar de fer compatible, suportable, la vida urbana amb la mescla d'automòbils i de vianants. En aquest sentit es fan propostes, en relació amb les "àrees 30", són unes àrees que serien, diguem-ne, l'àrea urbana normal, no s'inclou en els grans eixos de circulació urbana i on la velocitat màxima estigués limitada a 30 quilòmetres per hora, i després les àrees, diguem-ne, parcialment per a vianants, àrees de coexistència entre vehicles i vianants, on la velocitat estigués limitada a 15 quilòmetres per hora.

També hi ha qüestions jo crec que prou importants de coordinació institucional, quant que totes les administracions, cosa que no han fet en els darrers anys les administracions de les Illes Balears, o que operen a les Illes Balears, en matèria de trànsit estiguin al voltant d'un organisme que pugui posar en comú les experiències i les solucions que en cada moment siguin necessàries, a més de fomentar un coneixement real dels problemes dels accidents amb unes investigacions, per tant, cada dia més acurades i més ajustades a les problemàtiques pròpies de les Illes Balears.

Per acabar, voldria, com a promotor, en certa manera, polític d'aquesta comissió, a través del Grup Parlamentari Socialista, agrair l'esperit que hi ha hagut durant tot el treball, ha estat una tasca de consens permanent, d'acord i de voluntat d'arribar a una solució assumible per tothom, i voldria agrair també als lletrats les seves aportacions en l'elaboració de l'informe, i a les personalitats que han acudit, que hi han comparegut davant la comissió, les quals han estat la base de les resolucions, perquè jo quasi asseguraria que el cent per cent, però no m'hi vull equivocar, no sigui que n'hi hagi alguna que no, surten de les idees i de les explicacions que les diverses personalitats que han comparegut aquí han aportat als membres de la comissió.

Per acabar, jo voldria recordar que aquesta feina, perquè tenguí eficàcia, ha d'arribar a tothom que té capacitat d'incidir en les decisions, en les recomanacions, que aquí es prenen, i, per tant, que seria necessari fer una publicació, que seria especialment necessari fer un llistat complet d'organismes i d'institucions que haurien de ser receptor d'aquest informe, de les seves conclusions i recomanacions, perquè puguin reflexionar i aplicar-lo a la seva tasca, sigui executiva, sigui legislativa, sigui de control, sigui d'àmbit local, autonòmic o estatal, per tal que aquest esforç que hem fet no quedi simplement tancat dins el *Diari de Sessions* i hermèticament tancat dins el Parlament de les Illes Balears. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el Sr. Soler.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Gràcies, Sr. President. El Grup Parlamentari Popular expressa, en primer lloc, la seva satisfacció, la nostra satisfacció, pel que ha estat el resultat d'aquesta comissió no permanent de sinistralitat. Els objectius, quan es va crear aquesta comissió, eren bàsicament, des del nostre punt de vista, dos, un, en primer lloc, reflexionar conjuntament tots els grups parlamentaris sobre la situació de sinistralitat a les nostres illes, a les Illes de la Comunitat Autònoma de Balears, i, per altra part, esbrinar propostes concretes d'actuació, propostes de millora per tal d'intentar fer la nostra aportació per resoldre aquesta qüestió.

De les compareixences que hi ha hagut, amples i molt ben documentades, creim que es dedueixen dues conclusions bàsiques del que són, des del nostre punt de vista, els factors més importants que incideixen en aquesta sinistralitat: Un podria ser, en primer lloc, el de l'alcoholèmia, i en aquest cas no parlar només d'alcoholèmia, sinó que hi ha altres apartats concrets nous, com pot ser l'ús de determinats estimulants, de determinades drogues, que poden tenir la seva incidència sobre la conducció, tan forta fins i tot o més que l'alcohol, i en aquest sentit, sobre aquestes qüestions d'alcoholèmia i altres apartats, es fan propostes concretes, podríem dir que hi ha una proposta bastant agosarada però que la ponència ha cregut necessari plantejar, que és la reducció de l'índex..., la proposta de reducció de l'índex d'alcoholèmia del 0'8 al 0'4, que és, des del nostre punt de vista, una aportació important que es fa en aquest sentit. Pel que respecta a la velocitat, en la feina de ponència s'ha discutit molt i amplament la situació actual dels límits de velocitat, si es considerava necessari retocar-los a la baixa, fer-hi qualque aportació en aquest sentit; hem de dir, i és un dels punts que, per les noves propostes que veim que planteja Esquerra Unida, pareix que no hauríem arribat a aconseguir un consens total en aquest sentit; l'aspecte bàsic o l'aspecte pel qual ens hem guiat és que, en primer lloc, és importantíssim que es compleixin els actuals límits de velocitat, és a dir, som conscients que els límits actuals legisllats no es compleixen i que les conseqüències d'aquest no compliment dels límits actuals són conseqüències que dins la societat, en la pràctica, en aquest moment es visualitzen com a conseqüències de poca transcendència, i en aquest sentit creim que tot el que sigui extremar controls de velocitats, endurir postures per l'incompliment d'aquest control de velocitat és bo, ara, entrar, des del nostre punt de vista, a retocar d'una manera generalitzada aquests límits de velocitat ho considerem com una qüestió no oportuna en aquests moments; l'únic tema sobre el qual feim una proposta, o sí fa la ponència una proposta concreta de reducció del límit de velocitat, és a la via de cintura de Palma, donat que en la pràctica es circula en aquesta via pràcticament com si fos una autopista, és a dir, en aquest sentit, es proposa la reducció a 90 de la velocitat màxima a la via de cintura de Palma, perquè quedi claríssim que no es tracta d'una autopista sinó d'un cinturó de ronda i que, com tal, hi ha de funcionar el trànsit en la línia aquesta, i dic això perquè

el nostre grup parlamentari, de les dues propostes que planteja Esquerra Unida, la número dos, la que proposa estudiar l'increment de les sancions per vulneració de la velocitat màxima autoritzada, incloent-hi la consideració de delictes per conductes reiterades i manifestament perilloses, des del nostre punt de vista estaríem disposats a votar-hi a favor, és a dir, que s'incorporàs aquesta proposta concreta a l'informe que sortirà de la comissió; ara, el punt primer, que proposa establir unes limitacions concretes distintes de les que hi ara, no tendria el nostre suport.

Per altra part, altres qüestions que també han quedat clares i manifestes dins tot el que és l'organització del trànsit i la sinistralitat a la nostra comunitat autònoma, és una manifesta falta de mitjans humans i materials per al control del trànsit, és a dir, en aquest sentit, les xifres que ens donaven responsables pel que fa a la Guàrdia Civil de Trànsit a Balears són xifres molt significatives, i creim que és molt important que es pugui fer un esforç per tal d'incrementar les dotacions amb mitjans materials i humans destinades al control del trànsit. També creim que són importants les conclusions pel que respecta a la infraestructura viària, sobretot també en qüestió de senyalització, és a dir, que és important que la senyalització a la xarxa viària de la nostra comunitat autònoma millori. També ha quedat clar, i així ho constata la ponència, que és important incrementar tot el que és l'aspecte del transport públic, és a dir, en aquest sentit, és important fer-hi esforços, així ho recomana l'informe de ponència i esperem que aquestes qüestions siguin ateses. També, i encara que no era objecte directe de la tasca de la comissió, si s'apunta, és estudiar profundament tot el que és el transport professional, és a dir, veim, i en som conscients, que hi ha un incompliment generalitzat de gairebé tota la normativa, des de l'Estatut del Treballador fins altres aspectes, dins aquest sector, i creim que per part del Govern de la Comunitat Autònoma s'haurien de fer gestions per tal que cada vegada es fessin més inspeccions, es demana un apartat concret, que s'estudiï la possibilitat que el Govern hi pugui actuar d'una manera directa, sense necessitat d'acompanyament, per així dir-ho, de la Guàrdia Civil, i per tal d'actuar profundament en aquestes qüestions, com també intentar ser capdavanters en experiències com pugui ser implantar el tacògraf digital, etc.

També creim que s'entri en una via per la qual els vehicles que no es presentin a revisió de la ITV tenguin unes conseqüències, és a dir, això fins ara pràcticament no es duu a terme, i en aquest sentit creim que aquesta obligació, aquesta necessitat de passar la ITV, en cas que no sigui duta a la pràctica per part de l'usuari, tenguin unes conseqüències, creim que en aquest sentit és necessari que s'endureixin.

Som conscients també que la coordinació que havia de fer la Direcció General de Trànsit, aquesta coordinació teòrica, entre les distintes administracions que tenen responsabilitat vial no s'ha feta, no s'ha dut a terme, i la proposta de la ponència és que sigui la Comunitat Autònoma, que sigui el Govern de la Comunitat Autònoma, qui s'hi posi al davant i que hi participin Govern de la Comunitat, consells insulars, municipis de més de 20.000 habitants i, com és lògic, representants de la Direcció General de Trànsit. És important aquesta coordinació, és a dir, es comentaven abans des de criteris per definir punts negres, també hi pot haver criteris quant a senyalitzacions, en definitiva, és important que entre les administracions que tenguin responsabilitats vials es comparteixin experiències i es proposi, a vegades, donar solucions en conjunt.

I per acabar, una consideració que feia el Sr. Triay, que el nostre grup també creu que és important, i creim que des del Parlament s'hi hauria d'habilitar qualche sistema, perquè és important, en primer lloc, divulgar aquesta tasca feta, divulgar les consideracions que fa la ponència i que la comissió avui, és de suposar, farà seves, i que això no quedi simplement com un document intern dins el Parlament, és a dir, que tenguin la màxima publicitat, que arribi tant als responsables de qüestions en matèria de seguretat vial com també a un cert coneixement per part de la societat de les Balears. Creim que és important aquesta tasca de divulgació i crec que s'hauria de fer la petició expressa al president de la comissió per tal que faci arribar a la presidència d'aquesta cambra aquesta inquietud que manifestam els membres de la comissió sobre la divulgació d'aquesta feina. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Soler.

Sr. Letrado, ¿quiere usted dar lectura a la propuesta de Izquierda Unida?, porque habrá que votarla en primer lugar. No la tiene, pues...

EL SR. LLETRAT:

"A la Comissió no permanent de sinistralitat de carreteres i vies urbanes de les Illes Balears: Proposta del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears per a l'informe final de la Comissió no permanent de sinistralitat de carreteres i vies urbanes de les Illes Balears: U, proposam la reducció de la velocitat màxima autoritzada, d'acord amb els següents criteris: a) Xarxa primària, 100 quilòmetres per hora; b) Xarxa secundària, 80 quilòmetres per hora; c) Xarxa terciària, 50 quilòmetres per hora. Dos, estudiar l'increment de les sancions per vulneració de la velocitat màxima autoritzada, incloent-hi la consideració de delicte per conducta reiterada i manifestament perillosa. Palma, 18 de febrer".

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Letrado. Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOLO:

Gràcies, Sr. President. M'agradaria intentar mantenir fins al final el clima de consens dins la comissió. llavors, he parlat amb el Sr. Soler sobre les raons per les quals no considerava oportú incloure-hi el punt primer, i les raons són una manifestació, en el sentit que allò més adient seria, en qualsevol cas, fer complir d'una manera real la normativa actualment existent; en aquest sentit, com que no acab de veure tampoc dins l'informe de la ponència realment recollit això que hi ha en el raonament del portaveu del Partit Popular, m'agradaria demanar un petit descans de tres minuts, a veure si s'hi pot trobar qualche tipus de solució, si s'estima oportú.

EL SR. PRESIDENT:

No hay inconveniente. Se suspende la sesión por cinco minutos.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Letrado, ¿le han hecho llegar alguna propuesta?

Léala, por favor.

EL SR. LLETRAT:

Me han dado nota, presidente...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Triay, ¿tiene el texto?

Sr. Letrado, ¿puede leer, por favor?

EL SR. LLETRAT:

A l'excés de velocitat, incomplint els màxims permesos per un fet generalitzat i una de les causes màximes de sinistralitat. Això s'afegiria, Sr. President, a la síntesi, és a dir, a la pàgina 21 de l'informe, allà on posa síntesi, hi aniria com apartat d), i els altres passarien un punt.

EL SR. PRESIDENT:

Muy bien. ¿Hay más, Sr. Letrado?

EL SR. LLETRAT:

Sí, presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Continúe, pues.

EL SR. LLETRAT:

Ordenació legal: el segon punt d'Esquerra Unida aniria com a primer punt; com a primer punt el segon punt de la...

EL SR. PRESIDENT:

...de la propuesta de Izquierda Unida.

EL SR. LLETRAT:

...de la proposta d'Esquerra Unida aniria com a primer punt.

I a l'apartat de supervisió policial, com a h.3) aniria el següent: "extremar el control del compliment del màxim de velocitat".

EL SR. PRESIDENT:

¿Máximo de velocidad o límite de velocidad?

EL SR. LLETRAT:

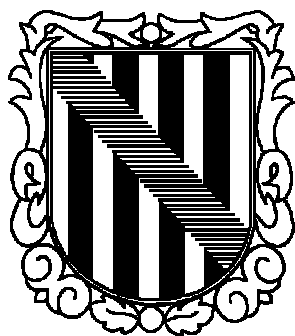
Límits màxims?

EL SR. PRESIDENT:

Muy bien. Pues visto el debate, vistas las opiniones a través de los portavoces de los grupos políticos y las posturas de los grupos, creo que podemos considerar que se aprueba por asentimiento la síntesis del informe de la ponencia y las recomendaciones que ésta hace para que se eleven a la Mesa de este parlamento.

¿Se considera, por tanto, aprobado por asentimiento? El informe se aprueba, pero lo que se debe votar es la síntesis y las recomendaciones.

Pues muy bien. No hay más asuntos a tratar y se levanta la sesión. Muchas gracias.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	2.000 pessetes.
Sis mesos	1.000 pessetes.
Tres mesos	500 pessetes.
Preu de l'exemplar	100 pessetes.

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 16
PALMA DE MALLORCA