



SESIÓN DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

(Comienza la sesión a las diecinueve horas y siete minutos)

Único. Debate del Plan de Gestión Integral de Infraestructuras de Cantabria 2014-2021. [8L/6100-0011]

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muy buenas tardes.

Iniciamos el debate en Comisión del plan de gestión integral de infraestructuras de Cantabria 2014-2021.

Tiene la palabra el Consejero, por un tiempo de..., tiene la primera intervención el Consejero, luego tienen los Grupos Parlamentarios quince minutos, contesta el Sr. Consejero por espacio de 30 minutos, por tiempo. Se fijan posiciones por diez minutos cada una y cierra el Sr. Consejero por diez minutos. Como se hizo en el anterior plan de carreteras que se tramitó, que lo acabamos de comprobar; exactamente el mismo formato.

Así que sin más tiene la palabra el Sr. Consejero por 30 minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Muy buenas tardes y muchas gracias Sr. Presidente, Señorías, señoras y señores Diputados, letrado, miembros de los medios de comunicación y trabajadores del Parlamento.

Indicarles que vengo acompañado del Director General de Obras Públicas, José Francisco Sánchez Cimiano y de la Directora de Gabinete, Elena Castillo.

Quiero que mis primeras palabras sean de agradecimiento, de agradecimiento a todas las personas que han hecho posible la elaboración de este plan, que creo que han trabajado con intensidad y que creo que han conseguido un gran plan. Pero quiero especialmente referirme a José Francisco Sánchez Cimiano, que es la persona que más ha trabajado este plan. Y también quiero destacar la labor del ingeniero D. Eduardo Suengas, que trabaja en la empresa pública GESVICAN, que ha hecho un gran trabajo para el plan que hoy presentamos.

Creo que este plan es un ejemplo de rigor y objetividad a la hora de determinar qué actuaciones se incluyen en el plan, con qué coste y su adecuación en el tiempo. Es un ejemplo para poder llevar a cabo una gestión eficaz, eficiente y transparente de los recursos públicos que son de los ciudadanos.

El plan de gestión integral de infraestructura remitidos por el Gobierno de Cantabria a este Parlamento se plantea como un documento de planificación para el desarrollo y gestión de las infraestructuras dependiente de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria, durante el periodo 2014-2021, en lo que respecta a carreteras autonómicas, carreteras municipales de interés regional y anexo de inversiones en puertos.

Como bien saben la Ley de Carreteras de Cantabria exige la aprobación de un plan de carreteras. El último plan aprobado fue el correspondiente al periodo 2005-2008, denominado el III Plan de carreteras.

Se preguntarán ustedes, igual que nos preguntamos nosotros al principio, por qué no se aprobó el IV Plan que se estaba tramitando. Y por qué no hemos aprobado ese plan si se estaba tramitando cuando llegamos al Gobierno.

Pues bien, porque el Gobierno anterior no cumplió con su obligación legal. Y recién llegados al gobierno a mediados de 2011, nos encontramos con que no existía un plan en activo, que se debía de haber realizado para el periodo, como digo, 2009-2011.

Aprobar en el año dos mil, iniciar o terminar la tramitación del plan 2009-2012 y finalizarlo en el año 2012 hubiese sido un auténtico ridículo para la Comunidad Autónoma de Cantabria. Más aún habiéndose llevado a cabo importantísimas inversiones en el periodo comprendido entre el 2009 y 2011, en plan de choque o pagos aplazados, a través de la empresa pública GESVICAN, que dejaban hipotecadas a esta Comunidad Autónoma por varios años.

Y si quieren se lo recuerdo, en donde se contemplaba un gran número de actuaciones que ni tan siquiera estaban planificadas en el apartado de actuaciones futuras, por segundo cuatrienio para el periodo 2005-2012, incluido en el tercer plan de carreteras.

De 35 actuaciones llevadas a cabo a través de planes de choque o de pagos aplazados, 23 no estaban incluidas en plan alguno. Ya empezábamos mal, lo que debería haber estado contemplado en un documento de planificación, no se reflejaba en ninguna parte.



Pues bien, pese a todo esto, nuestro primer objetivo fue que ninguna de las infraestructuras iniciadas por el anterior equipo de gobierno fuera paralizada, con el fin de no dilapidar los recursos ya invertidos y a la vez iniciar la elaboración de un plan de infraestructura de Cantabria, que fuera viable económicamente.

Y no es que no nos pudiéramos parar, que sí podíamos, es que hubiéramos hecho una mala gestión de los recursos de los cántabros. Hemos finalizado en poco más de dos años, más de 20 obras.

Y siguiendo con el razonamiento anterior, continuamos analizando la planificación que ustedes habían realizado, y una vez más, resultó que el papel lo soporta todo. El tercer plan que era el último aprobado en esta Cámara, contemplaba un cuantioso número de actuaciones que había sido incluido en el plan y que no se habían iniciado. Más concretamente 85 actuaciones de un total de 196 contempladas en el plan, 95 se habían realizado y 16 estaban sin finalizar, después de 7 años y que se tenía que haber finalizado en el 2008, 85 sin hacer, 16 sin acabar, pero el dinero se lo habían gastado todo y muchísimo más. Eso no fue un plan, ha sido fatídico para Cantabria, fue derrochar, dilapidar, dispendiar.

Evidentemente, cuando uno planifica de esta manera, puede encontrarse con ejemplos de tipo: Carretera San Miguel de Aras a Puente las Varas, una planificación al tercer plan de carreteras de 2 millones de euros, un coste final de 4.340.000, eso sin incluir las expropiaciones y servicios afectados más del doble, señores.

Carretera autonómica enlace a Rucandial hasta Corbán, una planificación en el tercer plan de carreteras de un millón de euros, un coste final de 3.240.000 euros, sin expropiaciones ni servicios afectados. Eso sin contar que hay casos que claman al cielo y no solo por la diferencia entre la cuantía económica contemplada y finalmente ejecutada, sino porque cronológicamente tenían cabida en cualquier plan de esta casa de la Consejería de Obras Públicas.

Por ejemplo, las variantes Santillana Suances y variante Puente San Miguel-Santillana. No solo estaban contempladas en el segundo plan de carreteras 2001-2004, para ese primer cuatrienio, sino que también aparecían en el tercer plan de carreteras 2005-2008.

Y en la propuesta que se estaba elaborando para el cuarto plan de carreteras, también aparecían para el 2009-2012, que no llegaron a aprobar dicho plan. En fin, que hay algunas actuaciones que valían para todos.

Económicamente hablando, no es casi nada una desviación de 10,7 millones de euros en la variante Santillana-Suances, entre lo contemplado en el plan y el importe total finalmente pagado por la obra, o de 10,9, es decir, casi 11, en la variante Puente San Miguel-Santillana. Es para volverse locos, señores, para volverse locos.

Y todo esto sin contar que analizados los planes en profundidad, las cantidades económicas que se dicen haber ejecutado finalmente, no cuadran con la realidad, las desviaciones son millonarias. Si todos estos argumentos nos han servido para tener claro por qué hemos redactado este nuevo plan, pues en mi segunda intervención les sigo dando cuenta de las barbaridades que a mi modo de ver se han realizado en algunas actuaciones.

El cuarto plan de carreteras, en mayo de 2011, se encontraba pendiente de obtener la memoria ambiental, tras 28 meses de tramitación. La primera conclusión que se obtiene de esto es que no se quería aprobar por el anterior ejecutivo. La razón fundamental de esta afirmación era que sabían que no era posible realizar las inversiones que tenían previstas en dicho plan de 280 millones de euros, por la falta absoluta de disponibilidad económica en los años siguientes y porque incorporaban a dicho plan, actuaciones, por poner un ejemplo y otras que pondremos, como Reinososa-Potes, que ya en ese momento tenían informes que no se debía hacer.

En julio de 2011 el nuevo gobierno pudo constatar esta circunstancia. Los recursos presupuestarios del periodo 2011-2015, estaban en un elevado porcentaje comprometidos al pago de actuaciones llevadas a cabo en la anterior legislatura. Por esta causa se decidió redactar un nuevo plan, esta vez a ocho años, donde la inversión se ajustaba a las disponibilidades presupuestarias previstas durante su vigencia.

Algo nos llamó poderosamente la atención, el anterior equipo de Gobierno siempre había manifestado que los planes de carreteras contemplaban actuaciones programadas y vinculantes, en las que siempre se contemplaba una segunda fase de reserva. Ya que según sus propias palabras, los planes siempre tienen un carácter deslizante, para el periodo posterior 2009-2012, para cubrir posibles desviaciones.

Pues bien, esta segunda fase de reserva se ve que no servía para mucho porque gran parte de las actuaciones que empezaron a llevar a cabo en los últimos años de Gobierno, con los famosos planes de choque uno y dos, no se contemplaban como posibles desviaciones.

No voy a entrar más, porque ha sido absolutamente nefasto para nuestra Comunidad aplazar los pagos y optar por los planes de choque, en lugar de ajustarse y vincularse a un plan y a los presupuestos.



Decidieron no aprobar el plan, y de forma autoritaria invertir donde les convenía y dejar hipotecados a todos los cántabros. Algunos se atrevían a decir en esta casa que este Gobierno cree en la planificación y en la transparencia, a pesar de la posible pérdida de libertad que en algunas ocasiones para el propio Ejecutivo su actuación diaria represente el estar atados a un plan y a un compromiso público. Pues nada de eso se hizo.

Pero como nuestra forma de trabajar difiere mucho de la suya, tanto en gestión como en eficiencia y eficacia de los recursos públicos, creo que está debidamente justificado redactar un nuevo plan que pueda ser afrontado económicamente por esta Comunidad Autónoma con sus Presupuestos. Y que por lo menos sea riguroso y fruto de un intenso trabajo.

La primera modificación que se introdujo desde el punto de vista legislativo fue un cambio en la Ley del año 2011, para que el Plan tuviera una vigencia de ocho años, en lugar de los cuatro que finalmente venía teniendo. Porque se ha demostrado que estas actuaciones deben planificarse a corto y medio plazo y que prácticamente todas las Comunidades Autónomas tienen los planes, al menos a ocho años.

Indicarles que se trata de una planificación que técnicamente está enormemente trabajada, tal y como habrán podido comprobar al analizar el documento.

Se trata de un plan que podemos decir que ha llegado a esta Cámara con la aprobación de todos los organismos públicos, todas las instituciones, falta este Parlamento. Y la aprobación de la gran mayoría de los cántabros.

¿Por qué? El plan, primero, se pasó consultas a organismos públicos, ayuntamientos y asociaciones vinculadas con el plan y las alegaciones fueron muy pocas.

Pero cuando se puso a información pública durante 45 días, se colgó todo el plan en la página web de la Consejería, por primera vez en la historia en los planes de carreteras. En los planes de gestión nuestros. Donde cualquier ciudadano ha podido ver el plan, para poder presentar alegaciones en su totalidad, en su casa o en su despacho.

Pues bien, solamente se presentaron 26 alegaciones de las cuales, dos eran de ayuntamientos y uno de una junta vecinal. Se han aceptado prácticamente todas.

Repito, nuestro objetivo con este plan es hacer un plan riguroso, transparente, sostenible, social, económico y medioambiental. Que garantice oportunidades en Cantabria para la cohesión social y la generación de empleo.

Por ello, este plan prevé una inversión de 309 millones, en ocho años en lo que a carreteras se refiere, apostando claramente por la mejora y conservación de nuestras infraestructuras, la seguridad vial, la calidad de vida de nuestros ciudadanos, el fomento del medio rural, el turismo, la industria y los servicios. Así como obras nuevas que solventen los puntos de acumulación de tráfico que se producen en nuestra región y que permitirán mejorar las condiciones de lo anteriormente citado.

Las previsiones generales, por tanto, también las nuestras, son de crecimiento en los próximos años. Como consecuencia, planificamos las inversiones para garantizar también la sostenibilidad económica de nuestra Comunidad Autónoma, compatibilizando la necesaria inversión en infraestructura para generación de empleo y la garantía de los servicios públicos esenciales en nuestra Comunidad.

En consecuencia, la inversión nueva para el año 2014 será de 16,4 millones de euros. Irá creciendo progresivamente a lo largo de los años: 23,86 millones para el año 2015; 32,30 millones para el año 2016; 42,71 millones para el año 2017; 39,44 millones para el 2018; 46 millones, para el año 2019; 52,60 en el 2020 y finalmente hasta alcanzar el año 2021, la cifra de 55,80 millones. Y esto sin incluir las cantidades que tenemos comprometidas por su mala gestión, enormes cantidades de dinero, de manera que si utilizáramos los mismos artificios que utilizaron ustedes podríamos haber incluido los 41,2 millones que tenemos comprometidos para el año 2014 como consecuencia de su mala gestión, como he dicho.

O los 40,58 millones de euros para el año 2015, o los 9,35 del año 2016, de tal manera que si la inversión prevista es de 109 millones de euros podría haber terminado en 400 millones de euros de inversión que es lo que se va a pagar más lo que se va a hacer, pero no señores, en este documento se ha trabajado de una forma seria y rigurosa y por supuesto que tenemos que pagar sus compromisos pero no nos parece responsable incluir cantidades que no tienen que ver con el nuevo Plan.

Su mala gestión no nos permite tener un presupuesto más holgado en obras públicas, su mala gestión no la hemos acabado de pagar con una Legislatura, vamos a necesitar dos. Igualmente indicarles que en el mismo Plan hemos incorporado actuaciones que aún siendo de cotitularidad municipal, del mantenimiento y la mejora de las mismas se hará cargo el Gobierno de Cantabria, dada la importancia regional que éstas tienen.



Por poner ejemplos, la mejora del acceso al vertedero de Meruelo, carretera Celis-El Soplao, que tenemos que llevar a cabo por una sentencia judicial en contra del anterior gobierno, la variante este de Reinosa que nos parece fundamental que sea autonómica y no local, los accesos al Soplao por las otras dos vías de comunicación y los accesos al campo de golf de Nestares.

Igualmente incluimos un anexo con actuaciones previstas en el Plan de Puertos que espero esté aprobado para finales de este mismo año, y que tiene unas inversiones previstas de alrededor de los 37 millones.

El Plan incorpora y detalla con mayor precisión y coherencia que nunca el diagnóstico de partida, los objetivos que se pretenden alcanzar y las medidas específicas a nivel de planes, programas de actuación.

Lo que ha permitido que la fase más estratégica de la evaluación que se basa precisamente en determinadas y existe coherencia entre diagnóstico, objetivos y medidas, se haya podido realizar con mayor precisión.

Por tanto creemos que las potencialidades de este Plan, radican en dos puntos, un buen diagnóstico de la situación de partida debidamente justificado y la durabilidad del Plan 2014-2021.

Lo convierten en un instrumento de planificación útil y creíble. Queremos un Plan que no sea realizable porque ha quedado sobradamente demostrado lo que conlleva gestiones incontroladas y no planificadas. Los objetivos generales que nos planteamos son gestionar eficazmente los recursos presupuestarios estimados para el año 2014-2021, establecer sistemas y medios que permitan la atención de nuevas necesidades de interés público, y que permita la incorporación de las mismas al Plan, que pueda ser fruto de una emergencia en los próximos años o que carreteras realizadas hace muy pocos años están sufriendo importantes deterioros que previsiblemente haya que intervenir con importantes cantidades de dinero, para garantizar su buen estado, ejemplos también pongo los de mi comarca, Reinosa-La Lomaba-Corconte-Reinosa, carreteras que se han realizado hace muy pocos años pero que están sufriendo un gravísimo deterioro que seguramente en los próximos años haya que actuar con unas inversiones también muy importantes económicas.

El siguiente objetivo es conservar el patrimonio de Cantabria en materia de infraestructuras y de obra civil y también proteger el medio ambiente y cumpliendo con la normativa vigente en esta materia.

Estos objetivos generales llevan asociados 17 objetivos específicos de carácter territorial, económico, social y medio ambiental, que pueden encontrar en la memoria que acompaña al Plan y que no les voy a describir por no hacer demasiado larga esta presentación.

En este apartado de objetivos me voy a para unos minutos Señorías porque merece la pena recordar las palabras de alguien que hoy seguramente hoy va a valorar este Plan, es muy difícil decir yo creo que este Gobierno puede presumir de haber utilizado de una manera muy eficaz los recursos de carreteras tanto por el tipo de proyectos que se hacen como el rigor en la contratación.

Es tan fácil que les podría poner muchos ejemplos de los rigurosos que eran sus proyectos y sus contrataciones, pero solo les voy a poner cuatro ejemplos, los que nosotros llamamos las carreteras de la vergüenza, empiezo: Arredondo-La Sía, se adjudicó y se tenía que llevar a cabo en 24 meses su ejecución, tardó 54 y de un coste de adjudicación de 5,2 millones se pasó a 8,8 millones de euros. Puente Viesgo- Los Corrales de Buelna, su obra de arte, negado a este Parlamento el expediente de dicha carretera en la anterior Legislatura, pasó de 23 meses de ejecución a 80 meses de ejecución.

Y señoras y señores Diputados de 21 millones de adjudicación a 49,86 millones el coste final de la obra, 49,86 millones la carretera Puente Viesgo-Los Corrales de 11,5 Km. -creo que son- y solo se puede adelantar en uno.

Puente Nansa-La Cohilla, adjudicado para hacer en 24 meses. Se tardaron 65 meses. Y pasó de 11,8 millones a 17,4 millones de euros.

O la de los Lebaniegos, Ojedo-Piedras Luengas, pasó de 30 meses de adjudicación a 76 meses. Aquí, el coste es verdad que no se incrementó mucho, se incremento de 14,2 a 16,9. Pero es que la mitad del trazado, más de 12 Km, no se hizo. Es decir, se había adjudicado en 14 millones para 24 Km y se hicieron 12 millones, por dos millones más.

Y si quieren les explico también los desastres en materia medioambiental que han generado las revisiones de precios que hemos tenido que pagar. Pero esta segunda parte se la voy a dejar para mi segunda intervención, porque me gustaría centrarme más en el plan que hemos redactado.

Tal y como les dije anteriormente, este plan incorpora y detalla con mayor precisión y coherencia que nunca el diagnóstico de partida. Por ello se han contando con cuatro estudios de necesidades.



Primero: Auditoria mediante inspección visual del estado actual de la red de carreteras autonómicas del Gobierno de Cantabria, redactado en julio de 2012 y hecho en todas las carreteras de Cantabria; 2.000 kilómetros de carreteras autonómicas.

Aquí se han incorporado la situación de las carreteras, entre uno y dos; necesidades de intervención urgente; situación buena de las carreteras o situación moderada.

Fruto de este estudio se ha concluido que un tercio de la red autonómica se sitúa en una categoría II, una situación moderada. Y menos de la quinta parte de la red se encuentra en situación de urgente intervención. Concentrándose esta urgencia en la red autonómica local, fundamentalmente el 28,34 por ciento de esta red se encuentra en esta categoría.

Algo de todo punto de vista lógico, porque la mayor parte de las actuaciones realizadas en los planes anteriores se centraban en la red secundaria y especialmente en la red primaria.

El segundo estudio es un plan de (...) de la red de carreteras autonómicas de Cantabria, realizado por el Servicio de Carreteras Autonómicas, en diciembre de 2011.

El tercer estudio es un estudio de accesibilidad a los principales centros de demanda del tráfico de la Comunidad Autónoma de Cantabria, donde los criterios utilizados han sido corredores de conexión entre vías de gran capacidad, carreteras autonómicas en la zona de estudio con IMD superior a 820 vehículos diarios. Carreteras próximas con tramos con acumulación significativa de accidentes. Zonas con problemas de tráfico estival turístico. Carreteras que atraviesan municipios con más de 8.000 habitantes. Accesos a zonas industriales existentes o futuras.

Y el cuarto estudio en el que se basa este plan, fundamentalmente, es un análisis de la accidentalidad de la red de carreteras del Gobierno de Cantabria y de atención de tramos de acumulación de accidentes.

Las actuaciones propuestas. En lo que se refiere a las actuaciones propuestas en el plan, indicarles que agrupan los siguientes programas: programa de actuaciones de nuevo trazado, programa de actuaciones continuo sobre carreteras existentes, programa de actuaciones puntuales, programa de actuaciones de seguridad vial, programa de actuación, conservación y mantenimiento ordinario de carreteras, programa de actuaciones de bienes de tutoriedad municipal.

Un plan que contempla al menos 133 actuaciones, solo en los cuatro primeros epígrafes: nuevos trazados, actuaciones continuas, actuaciones puntuales y seguridad vial. Eso sin contar con la partida destinada a conservación y mantenimiento que ya les indicaré luego de la cuantía que estamos hablando.

Se proponen 14 actuaciones de nuevo trazado, con una inversión de 91,7 millones de euros. De forma que 10 de ellas afectan a red primaria, dos a la secundaria y dos a la local.

Se proponen 99 actuaciones continuas en carreteras existentes. Inversión prevista 83,6 millones de euros, correspondiendo dos a la red primaria, dos a la secundaria y 9 a la red local.

En cuanto a las actuaciones puntuales, 14 son las actuaciones propuestas. Inversión prevista, 36,4 millones; cuatro de la red primaria, cuatro de la red secundaria y seis de la red autonómica local.

Se han incluido como se ha dicho anteriormente seis actuaciones en bienes de titularidad municipal, que la inversión prevista es de 8,2 millones de euros.

Pero como esto no puede ser suficiente, y aprovechando una disposición adicional que contempla la Ley de Carreteras de Cantabria, se ha contabilizado una partida económica para posibles necesidades futuras, tal y como les indicaba anteriormente los objetivos generales del plan.

Pueden surgir durante la vigencia del plan nuevas necesidades en carreteras existentes que se pueden incorporar al plan. El plan es un instrumento dinámico que plantea la realización de estudios periódicos sobre el estado de la red, cada dos años, de los que surgirán nuevas necesidades, para los cuales existe una adecuación presupuestaria de tres millones de euros anuales, sin asignar actuaciones concretas.

Y que la ley de carreteras de Cantabria permite su ejecución con la aprobación por Consejo de Gobierno y su comunicación al Parlamento.

Y como a nosotros nos preocupa mucho la conservación de nuestras carreteras hemos considerado una partida de casi 8 millones de euros al año, para llevar a cabo esta tarea que es tan importante o más que la realización de nuevas carreteras. Es decir, 62,9 millones de euros en 8 años.



Lo más sorprendente de todo, una vez analizados para hacer estos planes, es cómo se planificaron los planes anteriores. Tanto en el segundo plan de carreteras como en el tercer plan de carreteras, siempre se planificó para conservación lo mismo: 21,05 millones de euros por cada año. Es decir, 5,25 millones por año. Daba igual, al año 2001, 6,29 millones de euros que era el primer año del segundo plan de carreteras.

Pero si vamos al tercer plan de carreteras para el año 2005, 6,29 millones de euros. Si vamos al último año del plan de carreteras, 2004, se planificaban 5,7 millones de euros. ¿Pero si vamos al último año del plan de carreteras, cuánto se planificaba? 5,7 millones de euros.

Es decir, ustedes en ocho años planificaron 42,2 millones de euros. Nosotros incrementamos en 50 por ciento la cantidad planificada para estos ocho años con respecto al plan anterior.

Por tanto, apuesta incrementos importantísimos en conservación. Aparte de que me gustaría comentar aquí que también en conservación se puede poner algún ejemplo. Dedicamos, vamos a dedicar muchos más recursos a la conservación. Y tengo que decir que por poner algún ejemplo, en este momento existe la vialidad invernal durante las 24 horas diarias, de lunes a domingo.

Y tengo que decir también que por ejemplo en el contrato de desbroces de carreteras, cuando llegamos existían dos años más de prórroga del actual contrato que existía en el gobierno anterior, lo sacamos a concurso y se consiguió una baja en tres sectores del 48 por ciento y en otro del 53 por ciento.

Todas las actuaciones del plan van dirigidas, por supuesto, como tema fundamental también a la seguridad vial. No obstante, también recogemos importantes cantidades, actuaciones muy necesarias y muy demandadas por los ciudadanos de Cantabria, como son los semáforos, los reductores de velocidad, etc. y que creo que se está haciendo una importante labor.

También se recogen en este plan, año por año, una cantidad aproximadamente, creo recordar, de 1.200.000 euros al año, para estos temas.

Por tanto, Señorías y para finalizar, ya que ustedes conocen perfectamente el plan, desde que se puso a información pública y posteriormente desde que se envió a este Parlamento; puedo asegurarle que estamos dispuestos a escuchar y analizar sus propuestas para mejorarlo dentro de las posibilidades y las necesidades de nuestra comunidad.

Sin duda sería deseable aprobarle por consenso, pues creo que viene con el máximo respaldo de las instituciones y de los ciudadanos.

Para que cualquiera que sea el gobierno en los ocho años de duración del plan, que cumpla el máximo posible y garantice un crecimiento sostenible en la inversión y la creación de empleo.

Reitero mi sincero agradecimiento al Director de Obras Públicas, así como a todas las personas que han trabajado de una manera intensa en que este plan sea una realidad para la aprobación definitiva en este Parlamento de Cantabria.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Pasamos al turno de fijación de posiciones. Tiene el Grupo Parlamentario Socialista, quince minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Buenas tardes, Señorías. Bienvenido el Consejero, los altos cargos que le acompañan, el Subdirector General de Carreteras y Subdirectora de Gabinete.

Turno de fijación de posiciones. Fijación tiene el Consejero con el pasado, desde luego, fijación no poca. Yo no sé si está usted muy orgulloso de este plan de carreteras, pero desde luego ha empleado bastante más tiempo en hablar del pasado y del anterior plan de carreteras, que de su plan de carreteras.

Yo venía a hablar fundamentalmente de su plan de carreteras, pero en fin, no lo sé, si el motivo de esta comparecencia era volver a revisar la gestión del gobierno anterior, cosa que esto ya sé que hicieron los ciudadanos, en un método que es infalible en democracia, se llaman las urnas, no se llama ni la información pública ni las alegaciones al plan. No, se llama los votos y las urnas. Dijeron lo que todo el mundo conoce y por lo tanto en democracia es fundamental, Sr. Rodríguez, cuando uno tiene responsabilidades de gobierno, mirar al futuro.



Y hoy venía usted a presentar un plan, es cierto, a ocho años vista. La gran novedad de este plan, Señorías, es que su periodificación es de ocho años. Novedad parcial, porque los anteriores venían a serlo también, contemplaban una programación detallada para cuatro años, como establecía la Ley de Carreteras. Oiga, por cierto, ya le he acusado una vez de adanismo; es decir, traemos un plan... Pues sí. Porque la Ley de Carreteras está vigente y nos pide a todos que hagamos un Plan de Carreteras, sí, no... quiero decir al Gobierno de turno, vaya, no es ninguna...

Le he oído decir, pintamos las carreteras. Pues sí, claro, hay que pintar las carreteras y poner señales, en fin.

Bueno, el Plan, efectivamente, es a ocho años, pero el Plan se llama Plan de gestión integral de infraestructuras de Cantabria, ése es su nombre ¿verdad?, su denominación.

Yo pensaba que ésa era la justificación para que ustedes incumplieran clamorosamente su promesa electoral. Le voy a hablar yo de algunos incumplimientos de este Gobierno; de éste, no del anterior, o el anterior del anterior... No. De este Gobierno, que es lo que le toca hacer a la oposición.

Primera, usted prometió por activa y por pasiva, por activa y por pasiva, ya estando en la oposición y nada más llegar al Gobierno: que aprobaría de inmediato un Plan de Carreteras. Incluso a este Diputado, le contestó que efectivamente el Plan de Carreteras, nueve meses después de estar ya en el Gobierno usted instalado, se estaba realizando, estaba en estudios; estaba en estudios; el Plan de Carreteras. Tengo la contestación, si tiene algún problema al respecto.

Bueno, cuando usted anunció que iba a hacer un Plan de gestión integral de infraestructuras, parecía que ésta era la razón por la que usted no iba a aprobar de inmediato como se había comprometido ante todos los ciudadanos y los Diputados de esta Cámara, que ésa era la razón fundamental de esa demora, de ese aplazamiento, en esa aprobación inmediata.

Usted tenía ya un plan, en un grado ya importante de elaboración. Tenía informe el sostenibilidad ambiental del anterior plan. Visto su plan actual, Sr. Rodríguez; y seamos sinceros, decía el otro: "ahora que nadie nos oye"; ¡hombre!, si su plan contiene un porcentaje altísimo de actuaciones que ya estaban contempladas en el plan anterior. Usted lo sabe... Sí. Sí. Bueno, usted lo va a utilizar y va a decirme: porque no se hicieron, el anterior Gobierno incumplió... Que sí, efectivamente. Actuaciones que usted vuelve a reflejar en su Plan de Carreteras que hoy nos presenta.

Bueno, pues resulta que no era por la complejidad del plan, la demora. No, no era porque fuera un Plan de gestión integral de infraestructuras. Yo digo, aparecerá algún aeropuerto; o en fin, no sé, aparecerá una red intermodal de comunicaciones, la conexión de puertos, aeropuertos, carreteras. No. Es el Plan de Carreteras de toda la vida, a ocho años vista. ¿No?... Bueno, hasta ahí estamos de acuerdo. Bien.

Por tanto, la razón no era el Plan de gestión de infraestructuras; ustedes han decidido mantener ese nombre.

A usted le he escuchado también una justificación bien curiosa. Dice: Bueno, el Plan de gestión integral, porque nosotros ya pensamos que hay que reservar un dinero para el Plan de puertos y para alguna otra actuación; las obras municipales, que hemos sacado una Orden de subvención y la vamos a pagar dentro de unos años. Y como todo eso ya hemos pensado que hay que reservar un dinero, por eso esto es un Plan de gestión integral, es integral porque hemos pensado en todo. Bueno, realmente, en fin... yo creo que la mera exposición de las razones es suficientemente cómico para no insistir en ello.

Usted ha traído el Plan de gestión integral de infraestructuras, que es un Plan de Carreteras, pues dos años y medio después de llegar al Gobierno. Y eso es todo menos: "aprobaré de inmediato un Plan de Carreteras". No se le parece en nada a: "aprobaré de inmediato un Plan de Carreteras".

Segunda gran promesa electoral del Partido Popular. Ustedes ahí se volcaron en Suances y en la comarca del Besaya, se volcaron. Se volcaron y para decir a los habitantes del Besaya que habría un puente de Requejada a Suances. Por cierto, tenemos aquí al alcalde de una de las dos localidades. Habrá un puente... No habrá un puente en esta Legislatura, Señorías; no lo habrá. No lo habrá, no lo habrá.

Y yo como tengo, evidentemente, una gran voluntad de llegar a un acuerdo con usted en este Plan, porque creo que por encima de las diferencias legítimas que nos separan en éste y en otros muchos aspectos, pues las infraestructuras o las infraestructuras que obedecen a razones justificadas y a técnicos que han naturalmente justificado su necesidad, ahora como antes, me sorprende que diga usted que ahora se trabaja serio y rigurosamente los que hacían antes los planes de carreteras. Fíjese que yo soy poco sospechoso de haber hecho planes de carreteras, nunca he estado en esos ámbitos, pero ¿qué es que no eran serios ni rigurosos?

¿Es que los funcionarios que antes estaban en las Consejerías de Obras Públicas, de gobiernos en los que estuvo usted por cierto, es que no eran serios ni rigurosos?, ¿de verdad dice eso?



Yo que le oído hablar aquí de vez en cuando de respeto, de agradecer a los funcionarios, de su buen trabajo, de su buen hacer, bueno, ya hablaremos luego de los funcionarios...

Ni Plan integral ni aprobar de inmediato un Plan de Carreteras, ni va a haber puente Requejada-Suances en esta legislatura. No solo no va a haber puente Requejada-Suances, sino que cualquiera que contemple este Plan y usted ha desgranado digamos los aspectos principales del mismo en esta primera intervención, se habrá dado cuenta que las actuaciones previstas para esta Legislatura es decir, hasta el año 2015 son francamente pocas, muy pocas.

Claro, si además contamos que estos dos años usted ha reducido la inversión en obra pública en la Consejería de manera importante, y si además contamos también la verdad, porque hay que contar toda la verdad Sr. Consejero, que usted no ha ejecutado su presupuesto, salvo que mienta, la Intervención General de la Comunidad. Y yo creo que no miente, yo creo que no miente, pues la verdad es que el panorama en inversión en obra pública, es un panorama bastante triste, bastante pobre en todos estos años.

Y claro esto no ayuda mucho a la recuperación económica y de empleo, no ayuda mucho.

Ustedes decían que están en una situación muy mala, que no tenían. Sin embargo, usted no ha ejecutado el presupuesto, que no tenían, que no podían. Parece ser que usted no podía, pero a los ayuntamientos sí van a poder, van a tener que buscar la financiación para hacer las obras que usted no hace en esos ayuntamientos, para luego usted devolverles una parte del coste de esas obras unos años después.

Bueno, una curiosa forma verdad de endosar a otros la inversión en obra pública, que se busquen la financiación los ayuntamientos verdad, ya pagaremos nosotros si la estabilidad presupuestaria nos lo permite.

Bueno, yo con esa caracterización que tienen ustedes del valor de la política económica y de lo que hay que hacer en un momento como éste, saben que no estoy de acuerdo. Ustedes han decidido que el factor fundamental es la contención del déficit, que ése es el objetivo fundamental, es el único objetivo en política económica y yo creo que a estas alturas, compartiendo como usted comprenderá la importancia de la estabilidad presupuestaria.

Entre otras cosas hicimos una reforma de la Constitución al respecto, muy incomprendida por cierto por muchos sectores, compartiendo esto, usted comprenderá que esa receta pues no ha servido precisamente para mejorar la situación del empleo, que debe ser el objetivo prioritario de cualquier gobierno o al menos para el Grupo Socialista es el objetivo prioritario.

Como usted bien decía, por cierto en esta misma Comisión, y no se privó además de decirlo, año tras año, sin inversión no hay empleo, ¿verdad?, no hay economista ni bueno economista, ni malo ni medio pensionista que no comparta que sin inversión no hay empleo.

Pues bien, ustedes que ahora dicen, está ya en una situación más relajada desde el punto de vista del cumplimiento del déficit. De hecho, ustedes son según sus palabras unos aventajados, tienen margen, van bien en esto, España va bien, en fin, parece que todo va por el camino que todos esperamos, dicho sea de paso, pues parece que es el momento indicado para hacer más inversiones, no para hacer menos, parece que es el momento para adelantar inversiones, que en este Plan, pues se postergan para más adelante luego hablaré con algún detalle, le preguntaré algunas cuestiones, en fin si tiene a bien responderme.

Pero una primera cuestión de filosofía, pero no podemos hacer un esfuerzo por adelantar algunas inversiones que están en este Plan en obras que efectivamente usted sabe como yo que tienen su proyecto hace ya tiempo, incluso redactado y que usted posterga al 15, al 16, incluso más adelante; ¿no podemos hacer ese esfuerzo?

¿Usted le pide ese esfuerzo a los ayuntamientos? Usted le dice que inviertan este año 2014 una cantidad muy importante de dinero en obra pública, incentivados por una Orden de subvención que usted ha aprobado, pero usted no es capaz de hacer ese esfuerzo.

Este gobierno no es capaz de priorizar la inversión en infraestructuras necesarias, si están aquí es porque son necesarias. Yo le creo a usted que aquí ha habido un trabajo serio y riguroso.

Eso sí, lo que no le creo es que no lo haya habido antes, pero yo creo que también aquí ha habido un trabajo serio y riguroso. Sí, en todos los planes ha habido un trabajo serio y riguroso. Otra cosa es la gestión, cada cual es legítimamente puede discutirla. Ya veremos lo que hace usted, de momento lo que ha hecho es poco. Veremos a ver, a partir de este plan si hace algo.

Lo que le estoy pidiendo es haga usted más. Haga usted más, porque lo necesita la gente, porque lo necesita nuestro sistema económico, porque lo necesita nuestra economía regional. Y lo necesita un sector de la obra pública que está sumido en un pozo, en un pozo y creo que es el momento de juntar esfuerzos con los ayuntamientos, que los van a



hacer este año, que lo van a hacer y con el propio Estado, cuya licitación en obra pública usted sabe, tan bien como yo, pues que se ha incrementado algo, desde luego no estamos en valores de los años magníficos ¿verdad? pero hay que reconocer que algo de avance ha habido y es en ese sentido, una buena noticia. Por tanto, cuestiones que a mí me parecen importantes.

Otra cuestión más ¡Hombre! sí me ha llamado la atención, Sr. Rodríguez Argüeso, que ayer mismo hemos tenido un debate en esta Cámara sobre el Plan Besaya 2020, ahora todo es 2020, yo pensé que era 2020, 2020. Bueno, pues el Plan Besaya 2020, contempla algunas actuaciones en infraestructuras en la comarca del Besaya. Yo creo que sería bueno que usted incorporara el anejo correspondiente a este plan, porque claro el horizonte temporal de este plan es el horizonte temporal de su plan de infraestructuras. Y ¡hombre! la sensación que da, es que ustedes no se hablan o se comunican poco.

Desde luego, el estudio de la Universidad, de la Fundación Torres Quevedo, pagado por este Gobierno generosamente, con 750.000 euros ¿verdad?, pues es un estudio amplio y riguroso, que contempla ese anejo en infraestructuras para la comarca del Besaya y que después de un año de elaborado el estudio, yo creo que han tenido tiempo, más que suficiente, para determinar cuáles de esas infraestructuras que proponen, proponen variantes en el puente de Requejada a Suances, proponen un nuevo puerto en Cuchía, un nuevo puerto deportivo; proponen alguna otra carretera. Bueno ¿cuál de esas actuaciones pues a usted le pueden parecer interesantes incluir en el plan? Estamos a tiempo.

¿O qué vamos a hacer? ¿Reformar luego el plan? ¿O entrar en una discusión de si eso es un plan especial, tiene la formalidad legal? No la tiene el Plan Besaya, tendrían que darle ustedes, desde luego, una forma jurídica para que pudiera saltar por encima de este Plan de infraestructuras ¿No le parece a usted más razonable echar un vistazo a ese anejo de infraestructuras-lo tengo aquí si usted lo quiere- y a partir de ahí pues introducir en el Plan de infraestructuras que nos trae a esta Cámara las modificaciones que sea menester?

Bien. Y una última cuestión, porque me quedan escasos segundos o incluso ninguno... (risas)... una última cuestión también de filosofía general, para dejar luego el detalle a las siguientes intervenciones.

Ha habido muy pocas alegaciones, es cierto. Me ha extrañado que diga usted que este Plan está aprobado por la mayoría de los ciudadanos ¡caramba!. porque no ha habido consulta a los ciudadanos, quiero decir, no han votado, no sé qué sentido tiene usted de la aprobación, me parece un poco raro lo que dice.

Quiero decir que ha habido pocas alegaciones, que las que ha habido además no han sido muy sustanciales y que usted ha contemplado buena parte de ellas, pero me gustaría que nos contara si ha contemplado todas las que han formulado algunos ayuntamientos, pues desde un grupo político, como el Grupo Popular en el Ayuntamiento de Penagos o desde luego el Ayuntamiento de Villaescusa, que ha sido quizá pues el ayuntamiento que ha formulado pues mayores objeciones a este Plan en una serie de actuaciones que tienen que ver pues con su territorio.

De momento nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Iguar Ortiz): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Regionalista por quince minutos.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Buenas tardes. Muchas gracias. Un saludo a los..., al Consejero y a los altos cargos que le acompañan en esta comparecencia.

Y bien, lo primero que hay que decir es que esto no es un debate con el Consejero anterior. Entiendo que parece que usted se ha puesto la venda antes que la herida. Ha empezado a atacar y a defenderse de lo que pudiera venir, echando la culpa a los anteriores y diciéndole todo lo mal que ha hecho. Pero en fin, yo creo que no se trata de esto.

Yo le quiero decir una cosa, lo primero, que nosotros nos congratulamos mucho de que ha llegado aquí este Plan. Realmente yo soy el primer interesado en que tengamos un Plan de Carreteras o el Plan que ustedes quieran llamarle.

Ustedes lo van a aprobar, nosotros lo hemos visto. Hombre, realmente creo que el Plan deja mucho que desear. Y bueno, también opino que es mejor tener algo que nada, ¡eh! Por lo tanto, por eso digo que no está mal tener aquí un Plan y que se apruebe y que se vaya cumpliendo la ley.

También dudo mucho su utilidad, porque hay muchas cosas, creo que pueden llegar a ser papel mojado y no va a valer gran cosa. Pero, como decía nada más empezar, me congratulo, creo que es mejor algo que nada y por lo tanto, bienvenido aquí este Plan.



Bueno, también tengo que decir algo de la denominación. El Plan de gestión integral de obra pública, desde luego es una denominación absolutamente inadecuada. Ya se lo dijimos el primer día que usted compareció, que dijo -o el segundo-, que estaban pensando en hacer un Plan de gestión integral de obra pública y nos habló de la intermodalidad y de los puertos, aeropuertos. Y yo le dije que usted estaba totalmente confundido, que esto pues no tenía mucho sentido y realmente, ahora, cuando hemos visto lo que han traído, pues nos confirmamos.

Ustedes han querido mantener este nombre, pero no tiene ningún sentido. Primero, porque solo habla de infraestructuras viarias, realmente solo habla del Plan de Carreteras y pone cuatro carreteras municipales, que además podrían entrar en un programa de transferencia o de cambio de titularidad (...), como contempla la Ley de Carreteras.

Usted solo ha hablado de una, pero lo normal era que si cumplen los objetivos y los requisitos y condiciones que dice la Ley de Carreteras para los cambios de titularidad estuviera incluido en ese apartado.

Pero es que ni siquiera la palabra "obra pública" es correcta, porque la palabra obra pública abarca muchas obras que no son solo carreteras. La gestión integral, aquí no hay nada de gestión integral. Estamos hablando, en el propio gobierno hay muchas obras. Por ejemplo en saneamientos, abastecimientos, por no entrar en ningún otro tipo.

Entonces, yo creo que luego vamos a ver un poco más con mayor detalle, pues, por qué esto no tiene mucho sentido.

Porque fíjese usted, cuando empiezan a hablar del alcance del Plan de Carreteras, cual es el alcance, hasta lo remite a la Dirección General de Obras Públicas. Usted lo remite a la Dirección y dice que luego serán los capítulos 6 y 7 y que por si acaso se van a detraer las inversiones portuarias. Cosa que luego ni siquiera las nombra en todo el Plan para nada, las pone en un anexo, pero no aparecen para nada.

Y dice que resta los de la Orden de subvenciones, pero es que usted se está olvidando de otras cuestiones muy importantes, como todo el resto de obras del servicio de vías y obras municipales, que existen, no están aquí, también habría que detraerlas. Y usted, pues no sé, se ha olvidado de las obras de alumbrado, de las obras en casas consistoriales, en edificios públicos, en parques. Todo esto es parte de la Dirección General de Obras Públicas.

Y no sé, a lo mejor no lo han repasado, salvo que ustedes tengan un objetivo diferente y a la larga pues estén pretendiendo, pues eliminar este Servicio de Vías y Obras Municipales, porque puede ser un objetivo. A lo mejor resulta que está en su filosofía, yo no digo que no tengan ustedes derecho a tenerla, pero a lo mejor convenía aclararlo, porque el otro día en el debate parlamentario se habló de las competencias que tiene la Comunidad Autónoma de Cantabria, en cuanto a provincia y las obligaciones que tienen las Comunidades Autónomas, en relación, las uniprovinciales cuando asumen las competencias, que en otros sitios son Diputaciones Provinciales, en favorecer a los ayuntamientos.

Aquí esto era el resto que teníamos de la Diputación, esto junto con parte del Servicio de Administración Local.

Bien, pero aquí esto se lo olvidan totalmente. Sin embargo lo meten dentro de lo que es la Dirección General de Obras Públicas, pero luego, cuando dice que lo van a detraer no dicen nada más que detraerán la Orden; la famosa Orden de subvenciones. Por lo tanto, yo creo que aquí en este alcance del plan, esto no está muy bien expresado.

Tampoco me parece que esté muy correcto los objetivos generales, y aquí creo que hay una confusión conceptual, porque parece que se confunden o se mezclan objetivos con los instrumentos para acabar estos objetivos. Porque decir que: gestionar eficientemente los recursos o establecer sistemas y medios. Eso, más que objetivos del Plan deberían ser instrumentos. En fin, creo que no tiene demasiada importancia porque aquí... pues bueno, lo mismo cuando se dice que el objetivo es cumplir la normativa. Pues hombre, yo creo que eso va de suyo que no tiene que estar en un plan.

Luego, sin embargo, hablan de objetivos específicos, en los que no tengo nada que decir, porque creo que están bastante correctos; independientemente de que pueda matizarse uno o dos.

Pero en concreto, el tema del alcance, el tema del nombre. Yo creo que es un error manifiesto y me parece que es un empecinamiento que han tenido ustedes.

Porque fíjese que aquí habrán trabajado unos técnicos; técnicos del tipo de ingenieril, pero quizás falten jurídicos. Porque es que fíjese usted, el marco legislativo de la planificación y el marco legislativo, está pobrísimo. Fíjese que yo creo que es totalmente inadecuado para el título, porque si usted está marcando el título del Plan de gestión integral, luego en el marco legislativo tendría usted que justificarlo o decirlo. Pero cuando vamos a ver cómo... yo me he ido aquí con cierta curiosidad y el marco legislativo solo habla de la Ley de Carreteras. Entonces, yo no lo he visto en ningún otro sitio.

Por lo tanto, podrían ustedes haberse -no sé- hecho un esfuerzo en motivar de alguna manera y por qué esto cumple la ley, porque luego hablan del Plan de Puertos, que a su vez se rige por el Plan de Puertos y no le vuelven a



dedicar nada más. Pero esto desde luego es muy pobre, ya se lo dijimos en su momento y cuando lo hemos visto pues nos parece, vamos, escasísimo.

Lo mismo que ni siquiera definan qué tipo de plan especial es, en relación a la Ley del Suelo, cosa que es bastante importante de cara a posibles problemas futuros.

Si es uno de los planes especiales que a su vez están en la Ley del Suelo. Y aquí esto pues ustedes no lo han puesto en ningún momento. Yo creo que era bastante importante el añadirlo, cuando se habla de un marco legislativo.

Bien, ya digo que éstas son cuestiones globales. Sabemos que luego lo importante, en materia de carreteras, es la programación y las inversiones, pero no puedo dejar de decirlo porque, realmente, en esto deja mucho que desear este plan, tal y como viene aquí redactado.

Cuando hablan en general del resto de la planificación, bien, pues bien y de la coordinación con otras Comunidades Autónomas, yo creo que es correcto. Nosotros teníamos algo parecido, se citan los planes correspondientes

Pero hombre, yo aquí echo de menos en quizá una de las cosas donde tenemos más relación, quizá más problemas, que es en el tema de la carretera de Tresviso, porque cuando la cita y la hace en relación con el Plan de Asturias, ya sabemos que hay un trámite de titularidad municipal, asturiana. Y aquí realmente, únicamente dice que ha sido recientemente acondicionado por el Gobierno de Cantabria, en su tramo cántabro.

Yo ya le pregunté en su momento qué pasaba con esto y realmente no se ha avanzado nada más que en un pequeño arreglo, por parte de Asturias. Y aquí, en este Plan lo cita, dice que hay que coordinarse, pero luego, a la hora de la verdad no dice nada.

Entonces, yo creo que éste es un tema importante, porque la mayor parte del resto de los tramos intermedios; bueno, ya sabemos que los de Palencia y Burgos los han mejorado, los intermedios. Pero en éste, que es un tema realmente delicado y especialmente ésta es una de las carreteras que nosotros hicimos con el Servicio de Vías y Obras un arreglo importante. Y creo que en el tema de la coordinación con otras Comunidades Autónomas o incluso con el Estado, pues es de lo poco que aquí se puede mejorar.

Pero la clave del Plan en general está en las inversiones, porque está claro que sin inversiones no se puede hacer gran cosa. Y ustedes aquí son absolutamente cicateros, porque no diga que se debe mucho, que se dejó esquilado; porque no es así. Los presupuestos se han reducido enormemente en esta Consejería, no así en el conjunto de la Comunidad Autónoma.

Esta Consejería ha sido la que más ha sufrido, y luego podemos hablar de la influencia que puede tener en la reactivación. Pero en concreto, aquí si no hay dinero, si no hay inversiones, si no hay clave, el Plan, como ya he dicho, es absolutamente decepcionante.

Sobre todo usted tenía que haber hecho un esfuerzo para conseguir un Plan mejor, solamente aunque solo fuera por el prurito suyo de la Consejería y de la gente que está trabajando ahí, que realmente están a medio gas, y les gustaría a todos pues tener un trabajo en condiciones.

Porque luego, ésta es la primera cuestión, la primera cuestión son las inversiones, la segunda es la eficiencia, la eficiencia de cómo se realizan las cosas.

Usted aquí ha aprovechado ya para empezar a criticar toda la gestión anterior, y decir que se habían hecho barbaridades, unas barbaridades tremendas y ponía hasta cuatro ejemplos y se atreve a llamarlo las carreteras de la vergüenza. Vamos es que mire, aquí se deduce todo esto que usted tiene un desconocimiento total de lo que es la gestión, usted no entiende nada, usted no entiende lo que es la gestión, usted se coge cuatro ejemplos que todos, pueden tener una explicación.

Yo puedo debatir caso a caso, cada uno por qué ha ocurrido esto proyecto a proyecto, no se trata aquí de debatirlo, pero usted cuando dice que la gestión ha sido catastrófica, es que eso no se casa con la realidad, porque las carreteras en Cantabria son unas carreteras muy buenas, comparada con la mayor parte de las carreteras de las Comunidades Autónomas de España, son unas carreteras estupendas

Y además, con unos costes por kilómetro que no sé si usted en algún momento se habrá tenido, lo habrá comparado con los que se han hecho en otras Comunidades Autónomas de nuestras características y son mucho menores, ha habido una gran eficiencia, no me saque siempre las cuatro carreteras que efectivamente han tenido problemas, no vamos a debatir por qué ha sido, pero claro eso, lo dice el que no sabe, el que de repente llega aquí y dice ¡Uy! ha costado tanto y de repente se echa las manos a la cabeza y empieza a descubrir el mundo, como los adolescentes que nacen a la vida y con esa fricción van viendo, descubriendo las cosas, luego poco a poco se van dando cuenta de que



las cosas no son tan fáciles, de que las cosas no son así, y bien. Pero usted todavía parece que está en esta edad de que cuando le van poniendo cosas, se echa las manos a la cabeza y no entiende de verdad, cuáles son los verdaderos problemas de todo esto.

Porque la eficiencia de esta Consejería, ha sido modélica, es que ha sido modélica, no tiene usted nada más que preguntar en el resto de los servicios de la casa, los órganos horizontales, pregunte usted en Hacienda, pregunte en Presidencia, Obras Públicas siempre ha sido una Consejería que ha funcionado estupendamente, y no es desde que usted ha llegado, que probablemente no haya mejorado mucho, pero empezar a decir que qué barbaridades, qué barbaridades... bueno es que cualquiera que viaje por la red de Cantabria, cualquiera que vaya por todos nuestros valles, cómo se pueden decir estas cosas.

Es decir, bueno pues hombre éste ha llegado allí ha empezado a ver cuatro papeles y luego no ha visto la realidad, porque la realidad se impone y la realidad es que tenemos unas carreteras extraordinarias y que hemos tenido unos presupuestos muy ajustados e incluso en los años en los cuales había unos grandes recortes, no habría algunos recortes para todos (...) nada más, Obras Públicas sí se tuvo que rebajar más que las demás Consejerías. Pero mire no me va a dar tiempo a seguir desglosando un poco todas estas cosas, porque a mí me da pena que cuando ustedes hacen el diagnóstico, en este diagnóstico no matizan nada, no matizan nada, analizan la red primaria y la red secundaria, la red local, dice, ésta está bastante bien, ésta está bastante bien y ésta tiene deficiencias.

Entonces uno coge el resumen general y empieza a ver problemas aquí, problemas allá, parece que tenemos una red de carreteras nefasta. ¡Hombre! maticen ustedes si alguien ha repasado esto, que supongo que haya sido usted, porque los redactores pondrán... pero ustedes cuando miren esto, tengan un poco de cuidado, tengan un poco de cuidado, porque el decir aquí falta de homogeneidad (...), dificultades de interconexiones, escasez viales conexión, vías muy condicionadas por las estacionalidad, problemas de tráfico y movilidad, pavimentos antiguos, existencia de estructuras estrechas, bum, bum, bum, bum, aquí parece que la red de carreteras es malísima...

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Sr. Diputado ha agotado su tiempo.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Termino ya.

Lo único que le quiero decir es que el Plan es un Plan poco trabajado, hay poco nuevo, el Mediterráneo ya está descubierto, ustedes no van a descubrir nada, tampoco nosotros lo vamos a pedir, porque nosotros no les pedimos que aquí, que inventen nada, porque ya está descubierto, pero sí lo que le vamos a pedir es que tengan bastante rigor.

No vamos a cuestionar muchas cosas, vamos a intentar mejorar, aunque ya sabemos que no va a valer para nada porque ustedes van a aprobar lo que quieren no estábamos de acuerdo en la duración del Plan nos parecía en su momento, cuando se cambió que ocho años no es el plazo adecuado por la mayoría de las actuaciones y porque además vincula inicialmente a más de dos Legislaturas, pero en fin, luego si tengo ocasión, podremos entrar en un poco más.

En resumen, yo no quiero desautorizar el Plan globalmente, porque la mayor parte de las actuaciones están bien, los planes, los programas son los mismos que se han utilizado toda la vida y en conjunto, pues bueno, no tengo mucho que oponer, salvo que claro, habiendo poco dinero; pues poco se puede hacer.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular, por quince minutos.

EL SR. CABRERO CARRAL: Buenas tardes y muchas gracias, Sr. Presidente. Señorías.

En primer lugar, dar la bienvenida al Consejero una vez más y a su equipo, el Director General de Carreteras y a su Jefa de Gabinete, en la presencia de esta Comisión de Obras Públicas y Vivienda.

En primer lugar decir que el Gobierno ya aprobó el pasado 6 de febrero, remitir a este Parlamento, para su tramitación y posterior aprobación, el Plan de gestión integral de infraestructuras 2014-2021.

Un documento en el que se ha realizado un gran trabajo técnico, remitiendo primero la memoria inicial a la Consejería de Medio Ambiente, para realizar el periodo de consultas a todas las administraciones y organismos interesados, realizando posteriormente, una vez que la Consejería de Medio Ambiente emitió el documento de referencia, el informe de sostenibilidad ambiental y el documento del plan para su aprobación inicial. Y exponiendo ambos documentos a información pública para todas las personas físicas y jurídicas durante un periodo de 45 días.



Resaltar, como ha dicho anteriormente el Consejero, que fueron un total de 16 alegaciones las que se presentaron durante este periodo de exposición pública, de las cuales, 12 concretamente estaban focalizadas en el área de Villaescusa.

Por primera vez en esta Comunidad, debo de reiterar, que esta información pública ha sido para todos los ciudadanos de Cantabria, donde pudieron conocer un documento que fue colgado en la página web de la propia Consejería de Obras Públicas, el mismo día en que se publicó en el Boletín Oficial de Cantabria.

Una vez estudiadas las 16 alegaciones recibidas, se remitió el correspondiente informe a la Dirección General de Medio Ambiente, para finalizar el trámite medioambiental, con la misión de la memoria ambiental, cuyas prescripciones han sido incorporadas al Plan y que el Consejo de Gobierno aprobó para su remisión en el Parlamento de Cantabria.

Por tanto, creemos que se trata de un Plan con una tramitación administrativa ejemplar y con un gran trabajo por parte, tanto de los trabajadores de la Consejería, como los de la empresa pública GESVICAN.

Se trata de un Plan que tal y como se ha indicado, el Consejero anteriormente, está muy trabajado. Lo hemos podido comprobar al analizar el documento y lo más importante, intenta ser realista, teniendo en cuenta la capacidad presupuestaria de nuestra Comunidad Autónoma y en consecuencia de la propia Consejería y me gustaría repetirlo, teniendo en cuenta la capacidad presupuestaria de nuestra Comunidad Autónoma y en consecuencia, de la propia Consejería.

Tal y como se puede ver, las inversiones se van incrementando en el tiempo, coincidiendo justamente con los compromisos adquiridos en Legislaturas anteriores; de tal manera que presupuestariamente las inversiones anuales puedan ser asumidas y lo más importante, además de asumidas, puedan ser pagadas en tiempo y forma.

Este Portavoz, en representación del Grupo Parlamentario Popular, cree que la decisión tomada, de redactar un nuevo Plan, responde a un ejercicio de responsabilidad y lo que es más importante, a un compromiso con todos los ciudadanos de Cantabria, por garantizar una gestión eficiente de los recursos de nuestra propia Comunidad.

Por realizar un breve repaso, nuestra Comunidad Autónoma de Cantabria tuvo un primer Plan de Carreteras 97-2004, un segundo Plan de Carreteras 2001, perdón, 2005-2008; un tercer Plan de Carreteras, perdón, 2005-2008...

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Ruego, guarden silencio, por favor.

EL SR. CABRERO CARRAL: Y un cuarto Plan de Carreteras, 2009-2012, que, como anteriormente se ha dicho, no salió debido a la falta de aprobación ambiental estratégica.

Además, cabe hacer mención, al Plan de puertos 2006-2013, conforme al Real Decreto 59/2008.

Ahora bien, el cuarto Plan de Carreteras, redactado por el equipo anterior y que no se llegó a aprobar, contenía muchas actuaciones, que dependían de planes generales, como es el caso de la variante de Argoños o la variante de la Venta de Ontoria, en la que se había caído el plan del plan general de actuaciones, tales como el acceso al puerto de Suances, que no tenía sentido sin el nuevo puerto.

En el Partido Popular creemos que los planes deben ser sostenibles, desde los puntos de vista social, económico y medio ambiental, que garanticen oportunidades en Cantabria, para la cohesión social y la generación de empleo.

De esta forma, este Plan de gestión integral de infraestructuras, obedece a los siguientes objetivos: Gestión de recursos presupuestarios 2014-2021, de nuestra Comunidad, el establecimiento de sistemas y medios que permitan la detección de nuevas necesidades, el permitir la incorporación de esas nuevas necesidades al Plan, el conservar el patrimonio de Cantabria en materia de infraestructuras y la protección del medio ambiente.

Además, objetivos plasmados en este plan y sujetos, como todos conocen, a una serie de condicionantes territoriales y urbanísticos, en los que podemos destacar el Plan de Ordenación Territorial, el POL; las normas urbanísticas regionales, las NUR; los planes especiales, los proyectos singulares de interés general y el plan de movilidad ciclista de Cantabria.

En lo que se refiere al modo en el que se ha planificado el Plan no tenemos nada que objetar, ya que se ha realizado un diagnóstico lo más objetivo posible y fruto de un gran trabajo minucioso.

Las actuaciones incluidas en el plan tienen un fundamento o bien fruto de una necesidad que ha quedado claramente indicada en la auditoría visual o bien porque el índice de accidentalidad requería de medidas correctoras, que disminuyeran los accidentes. O bien, también, porque desde un punto de vista turístico o industrial, se requería de esa inversión.



Creo que nada tenemos que decir sobre las actuaciones incluidas en el documento. Además de que bastantes de las actuaciones incluidas ya tienen proyectos redactados, lo que facilitará su gestión.

Y debo hacer una mención especial al apartado medioambiental, que tantos y tantos rompederos de cabeza, quiero recordar, ha traído a la Consejería de Obras Públicas en épocas anteriores y sobre los que ya hemos hablado en determinadas ocasiones en clave parlamentaria.

Se ha tenido un especial cuidado y detenimiento en el apartado ambiental, para evitar desastres como los acontecidos en Ojedo-Piedras Luengas, Arredondo-La Sía, Puente Nansa-La Cohilla, donde hubo que hacer un complementario de 1.250.000 euros, para que contemplasen las medidas ambientales asociadas a la declaración ambiental.

Hay que tener en cuenta que al tratarse de un plan lo que procede es la realización de la valoración ambiental estratégica, no la del impacto ambiental, que es propia de los proyectos; tal y como les indicé el comienzo de mi intervención al hablar de la tramitación administrativa que ha seguido este Plan, el cual debe ser un ejemplo.

Teniendo esto en cuenta, las mejoras del Plan que han permitido alcanzar una evaluación estratégica más sólida y justificada que ningún plan anterior serían las siguientes:

En primer lugar, el plan incorpora y detalla con más precisión y coherencia el diagnóstico de partida. Los objetivos que se pretenden alcanzar y las medidas específicas a nivel, en este caso de planes y programas de actuación, lo que ha permitido que la fase más estratégica de la evaluación, que se basa precisamente en determinar si existe coherencia entre diagnóstico, objetivos y medidas se haya podido realizar con mayor precisión.

Además, para justificar el diagnóstico de la situación de partida, se han aportado estudios e informes justificativos. La intensidad media diaria, IMD actualizada de carreteras con necesidad derivadas, por ejemplo, que también supone mejorar la base argumental sobre la que posteriormente se plantean las actuaciones a acometer.

Fruto de este esfuerzo de determinar coherentemente y de manera justificada diagnóstico de la situación de partida, objetivos y medidas, han caído algunas de las actuaciones de nuevas carreteras, que no tenían justificación en términos de estrategia territorial.

El plan y su informe de sostenibilidad ambiental, ya incluye una serie de documentos de apoyo, que también son requeridos por la memoria ambiental, entre los que hay que destacar por su importancia el plan director de seguimiento ambiental, lo que dotará de un completo sistema de control ambiental a todo el Plan desde su aprobación.

Es necesario recordar también, que la memoria ambiental del plan, dentro del apartado de conclusiones, determina que entre otros instrumentos destacan como imprescindibles para incluir en la aprobación definitiva de este plan 2014-2021. En primer lugar el plan director de seguimiento ambiental. En segundo lugar, el protocolo técnico para el estudio de las alternativas del trazado. Y en tercer lugar, las instrucciones técnicas sobre buenas prácticas ambientales.

Por tanto, también se han incorporado a este plan las buenas prácticas ambientales que en virtud de los artículos 2 y 6.2 del Decreto 61/2004, las instrucciones técnicas sobre buenas prácticas ambientales son de aplicación para todas las actuaciones de construcción y explotación que se desarrollen en las carreteras, los tramos parciales de la red regional viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, que tenga en este caso la condición de carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar espacios naturales protegidos.

En resumen, desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que es un plan bien trabajado, rigurosamente diagnosticado. Asumible con los presupuestos de nuestra Comunidad Autónoma, que respeta el Medio Ambiente y que sirve que puede ser realmente considerado un documento de planificación para los próximos años.

Por último y antes de terminar esta primera exposición, agradecer una vez más al Consejero y a su equipo por este plan 2014-2021, que yo creo que va a permitir dentro de unos años y en función de que vaya avanzando su valoración sea más clara y más transparente.

Y decir, que es un plan que yo creo que se amolda después de la información recogida a la realidad que tiene Cantabria. Y como he dicho anteriormente, debido a la disponibilidad presupuestaria que tiene la Consejería y esta propia Comunidad para llevar adelante el citado plan.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene un turno de contestación el Consejero, por treinta minutos.



EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Muchas gracias, Sr. Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer las aportaciones que han hecho los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios, así como el tono empleado. Agradecer especialmente, obviamente, al Grupo Parlamentario Popular, su apoyo decidido al Plan. Y esperar que con los demás Portavoces podamos llegar a un acuerdo para aprobar el mismo.

Y voy a intentar dar contestación al menos a las preguntas que me han formulado y a las apreciaciones que han hecho. Pero no obstante como hay luego otra intervención, si hay alguna que se me olvida pues me la repiten.

Empiezo por el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Dice: es que parece que usted tiene obsesión con el pasado. Bueno, yo creo y podemos mirar la historia de este Parlamento en la comparecencia de los planes de carreteras, que la intervención del Gobierno cuando ha presentado un plan, una gran parte de la intervención ha sido al análisis del plan anterior, inmediatamente el plan anterior.

Si usted analiza la última comparecencia, pues seguramente -seguramente, seguramente- pero lo que pasa que coincidía que era el mismo partido el que lo hacía, y entonces era para hablar bien del plan anterior. Lo que ocurre que en este caso, pues yo tengo que hablar la realidad del plan anterior, es decir, si se han quedado 85 actuaciones sin finalizar, pues tengo que decirlo.

Y además ya quiero contestar a una de las intervenciones que ha hecho el Portavoz del Grupo Regionalista. Dice: "es que ustedes no van a inventar el Mediterráneo". Ni le queremos inventar.

Nosotros estamos en Cantabria y vamos a intentar, hemos intentando hacer una planificación para nuestra tierra, con sus peculiaridades y con sus posibilidades de futuro. Y por lo tanto, no nos vamos a inventar nada.

Una gran mayoría de las propuestas hechas en este Plan vienen del plan anterior. Pero claro, si en el plan anterior, nosotros no presentábamos enmiendas para quitar las carreteras porque considerábamos que eran necesarias, pues habría que incorporarlas en el plan para hacerlas.

Lo dramático, lo dramático es que éstas estaban planeadas para hacerlas en cuatro años, del 2005 al 2008, y no se hicieron 85 actuaciones. Sí, sí. Yo, si quieren les hablo y les digo incluso lo que venía en el Plan, porque si leemos el Plan y leemos las actuaciones... Mire, por poner un ejemplo y muy rápidamente, y luego insistiré en ello, si quieren ustedes.

Empecemos por la primera hoja, por página número 1 del Plan 2005-2008. Variante Santillana, realizada. Variante Comillas-este, ya sabemos cómo está ¿verdad?. Variante Puente San Miguel-Santillana, realizada; la finalizamos ahora en el año 2011, pero... Variante Cabezón de la Sal, nada. Acceso al puerto de Suances, nada. Variante Argoños, nada.

Enlace de La Cerrada-Cruce de Boo; invertimos nosotros de ocho millones, seis. Hicimos la obra nosotros, por valor de seis millones, de los ocho que costaba; seis, en esta Legislatura.

Reinosa-Potes. Bueno, mire, luego se lo comento lo de Reinosa-Potes. Reinosa-Potes, yo creo que está sin hacer también. Variante de Potes, yo creo que también está sin hacer.

La siguiente hoja, miramos y decimos: Variante Renedo-Pielagos, sin hacer. Variante Ampuero, sin hacer. Variante Mortera, sin hacer. Variante oeste de Suances, sin hacer. Variante de Entrambasaguas, sin hacer. Variante de la venta de Ontoria, sin hacer.

Éste era el Plan que se aprobó, ¿eh?. Y solo miro las dos primeras hojas. Entonces, obviamente, yo para hablar del siguiente plan y para hablar también de las posibilidades económicas del siguiente plan, tengo que hablar del plan anterior.

Y usted acto seguido, me dice: "usted ha incumplido su promesa electoral; -la siguiente pregunta que creo que me ha hecho-, porque dijo que inmediatamente iba a traer el Plan para aprobar".

Hombre, mire, yo le digo sinceramente. Yo, cuando llegamos al Gobierno, lo primero que hicimos fue coger el Plan anterior. El Plan anterior y cogimos el Plan que estaban elaborando, que era el cuarto Plan de Carreteras. Y entonces yo solamente le voy a decir unas cosas, que tenía que ser para el año 2009-2012 y estábamos ya en el 2011. Por supuesto, ya no podía ser el 2009-2012, porque tendríamos que haberle cambiado por lo menos y haber dicho: 2012-2016, y lo hubiésemos hecho a cuatro años ¿no?. Pero fíjese lo que venía en el Plan de Carreteras. Cuatro años.

¿Ustedes querían que metiésemos en ese Plan todas las carreteras que se estaban haciendo en ese momento? ¿En ese momento, que eran las del Plan de choque; que eran 23 carreteras que no han estado en ningún plan?, en ningún plan, es más, en ningún plan. Es más, dejaron 85 del Plan sin hacer, dejaron 85 del Plan sin hacer y sin embargo hicieron 23 con la mano divina de la política entonces, no de la planificación.



Mire, yo le voy a poner un ejemplo. Reinosa-Potes que hablábamos antes, Plan de Carreteras tercero, que es el 2004-2008..., 2005-2008. Venía en la red primaria; esto en el Plan, esto es una copia del Plan: conexión Reinosa-Potes, estudio informativo a licitar en el año 2005, ¿vale?. Cogimos el Plan que tenían, estaban elaborando ellos en el año 2005..., en el año 2011, el cuarto y venía: Reinosa-Potes, pendientes del resultado del estudio informativo en redacción.

¿Sabe usted que no había ningún Plan informativo ni ha salido a licitación ni se ha hecho absolutamente nada? Pues lo que metían... -No, no, fíjese- lo que metían en el Plan que querían aprobar desde 2009-2012, era que decía: pendientes de resultados del estudio informativo de redacción.

Este Plan se remite, en enero de 2009, a trámite de consultas; fíjese usted el informe que tenían el Gobierno de Cantabria, hecho por la Universidad, en junio del 2008. Por la Universidad de Cantabria con un convenio. Terminaba diciendo el informe: "Por lo tanto, en consonancia con las investigaciones realizadas, se desaconseja la realización de dicha carretera..." ¿Verdad que la hizo el Sr. Ángel Ibeas y le tenía en el 2008? ¿Y usted sabe que mandó a consultas diciendo que a ver lo que decía el informe, el estudio informativo que estaba sin hacer y que tenía este informe encima de la mesa ya?

¿Pero por qué lo hacían? En el último Plan de carreteras se ha hecho solamente..., solamente se ha hecho y el 2009-2012 le querían hacer igual, para salir en los medios de comunicación e intentar ganar votos, no para hacer carreteras.

Mire, usted y yo somos de Campoo, entonces lo mejor es enseñarlo. Diario Montañés -no Alerta- 7 de abril de 2005: "Sr. Miguel Ángel Revilla, el túnel con Liébana será la obra más costosa hecha en Cantabria". Y decía: "Para finales de la Legislatura estará la obra más importante que jamás se haya realizado en Cantabria" -la Legislatura del 2007 ¿eh?- "En cuanto al volumen económico y a la complicación de su construcción, la conexión de Liébana con Campoo a través de su túnel".

Por lo tanto, si hacemos un pequeño traslado de lo que puede ser esta comarca en cinco años, puede ser una comarca que cuente con la mejor red de comunicaciones que puedan tener. Porque no todas las comarcas van a tener un tren de alta velocidad que pase por la ciudad, ni dos autovías, ni unas carreteras que comuniquen con los pueblos con esas autovías. Hablaba de la Autovía Dos Mares y de Reinosa-Potes.

Pero fíjese lo que eran capaces de hacer. Esto yo le encontrado yo en el expediente de Reinosa-Potes, que he pedido el expediente y lo he encontrado. Y me he encontrado dos Tribunales Libres, "Cartas al director", que en una pone -titular- "Carretera Campoo-Liébana"; en la otra pone: "las buenas obras de Revilla". Son dos periódicos distintos. La carta es la misma y la firma una persona distinta. Las mandaban desde la Consejería.

La carretera Reinosa-Potes, informe del 2008, que no se debe realizar la carretera. Y en el Plan de Carreteras 2009-2012, que iban trabajando 2009-2012, decían que estaban pendientes del informe de estudio informativo que ni se había licitado. Y tenían el informe ya diciendo que no lo aconsejaba la Universidad. Y dice usted: y lo tenía que haber traído inmediatamente. Claro, entonces, o yo traía ese Plan... -No, que dice que he incumplido una promesa electoral- Entonces, no, no, lo que tenía que hacer era un Plan. Y le voy a poner un ejemplo. Mire, no para que vea lo que se tarda en un Plan, para hacerle un Plan que le hemos iniciado, desde el principio. El que no aprobaron ellos, ustedes.

Solamente de consultas se manda en enero de 2009, 28 meses después estaba pendiente de aprobación de memoria ambiental. Es decir, al trámite de consultas, se manda en enero de 2009. Cuando llegamos nosotros al gobierno, 28 meses después, en 2011, no tenía aprobación de memoria ambiental.

Mire, nosotros hemos hecho los estudios que vienen en el Plan, los análisis del Plan y enviamos al trámite de consultas, diciembre de 2012, diciembre de 2012. Es decir, en un año hicimos todos los estudios, hicimos el Plan y lo mandamos al trámite de consulta.

Ellos todavía no tenían el informe, la aprobación medio ambiental y yo aquí quiero agradecer públicamente a los responsables de medio ambiente la agilidad que han tenido con este Plan. Nosotros en noviembre del 2013, es decir, nueve meses después, después de haber hecho la obtención del documento de referencia, la información pública y la aprobación de memoria ambiental, nueve meses después, once meses después, estaba aprobada la aprobación de memoria ambiental.

Es decir, donde ellos tardaban 28 meses, nosotros 11 meses, imposible hacerlo más rápido. Por lo tanto, creo sinceramente que no hemos incluido una promesa, sino que más bien hemos agilizado la promesa. Lo digo sinceramente, y si no, pregunte usted siempre lo que cuesta hacer, porque yo pensaba que estaba avanzado.

Por lo tanto, se lo digo con toda la sinceridad. Puente Requejada-Suances. Vamos a ver, yo creo que en el programa electoral, no recuerdo muy bien, pero en el programa electoral, se decía: Agilizar todos los trámites con el fin de seguir con la tramitación administrativa necesaria, para hacer cuanto antes el plan de Requejada-Suances. Creo que en el



programa electoral, rectifico si no me acuerdo muy bien, no decía que lo empezamos en un año ni en dos. Es decir, que en función, porque no sabíamos exactamente en que situación se estaba, en función de cómo estuviese, ha habido que sacarlo a información pública dos veces, está en trámite de información pública y hay que hacer el proyecto.

Y entonces, nosotros como lo planteamos en el Plan, es lo más rápidamente posible que se puede hacer, porque el proyecto no se hace en seis meses, es el proyecto más importante que viene en el Plan de Carreteras, de inversión más importante.

Y además, hay una cosa muy clara, hay una cosa muy clara y debemos de hacer un buen proyecto, porque si no se hace un buen proyecto, luego pasa lo que pasa, no, luego pasa lo que pasa. No, pero yo, le digo sinceramente, nosotros no sé lo que me enseña o lo puede decir ahora en la intervención y yo le contestaré si estoy de acuerdo o no estoy de acuerdo.

Ahora, ahora, que es que lo tengo yo apuntado aquí...

Serios y rigurosos los funcionarios, claro y yo los considero que siguen siendo serios y rigurosos. Y yo digo: ¿Y los informes del Plan de Carreteras estaban hecho bien? Si estaban bien hechos los informes del Plan de Carreteras, la gestión ha sido nefasta.

Es más, yo me creo que sí estaban bien hechos, pero la gestión ha sido nefasta. Luego le contesto al señor..., y le voy a decir por qué la gestión nefasta, porque decía el Sr. Mazón, que es que solo saco cuatro carreteras y luego le digo realmente, parte del Plan, cuál es la gestión. Si el Plan estaba bien hecho por los funcionarios, la gestión es para marcharse a casa al que la haya hecho, pero de por vida, pero de por vida.

Hay una rebaja de las inversiones en los ejecutados. Yo le voy a decir los datos oficiales de la intervención, porque creo, esto tiene que quedar remarcado, para que ya de una vez por todas diga que es que la Consejería ha bajado mucho en inversión.

Carreteras nuevas. Artículo 60. Ejecutado en el año 2010. No estábamos nosotros, 24 millones de euros; 2011, era presupuesto suyo, ya estábamos nosotros, 41 millones de euros; 2012, 45 millones de euros. No. 2010. No, no, un momento, 2010, 24 millones de euros ejecutados, en inversión nueva. Con todos las rebajas que hemos tenido que hacer.

Dos mil once, 41; 2012, 45; 2013, 39 millones ochocientos. 2013, hemos ejecutado el 98 por ciento del presupuesto.

Pero fíjese usted, hemos pasado de ejecutar 24 millones en 2010, último año gobernado por ustedes con el presupuesto, a 39 millones el último año ejecutado por nosotros. Es decir, 15 millones de euros más en la partida de inversiones nuevas.

¿Pero sabe cuánto tenía de deuda pública la Comunidad Autónoma en el 2011? 217 millones de euros. ¿Saben lo que tiene en 2014? 381, un incremento de 164 millones. Y así todo hemos ejecutado 15 millones más en la partida dedicada a obra nueva. Lo que ocurre que hemos ejecutado 15 millones más para pagar... No, no, no, no, aquí lo único que existe para los ciudadanos de Cantabria, cuando los ciudadanos de Cantabria sus impuestos van a los presupuestos, no van a las empresas públicas. Y lo que se ejecuta por el Gobierno va en presupuestos. Va en presupuestos.

¿Qué se hizo? Se sacó a la empresa pública; luego si quieren en la siguiente contestación les voy a decir los costes financieros y los costes de esas carreteras para llevarlo a la empresa pública y que lo tenemos que pagar para que luego tuviesen que volver, porque era encomiendas de gestión. Y las encomiendas de gestión, decían se le pagarán tanto en el 2011, tanto en el 2012, tanto en el 2013, tanto en el 2014 y tanto en el 2015.

Por lo tanto, la baja de inversiones, ejecutado muy superior. El problema es que se hipotecó para poder hacer inversiones nuevas, aunque hemos acabado 20 carreteras ¡eh!. 20 carreteras, en dos años y medio hemos acabado.

Adelantar inversiones. Pues mire, si el problema de adelantar inversiones da lo mismo, en el compromiso que existe hasta el 2016, de pagar las encomiendas de gestión a GESVICAN; o en pagar el parking de Castro Urdiales; o en pagar el puerto de Laredo. El problema es ése. Si nosotros para el año que viene seguimos proponiendo las mismas inversiones; es decir, mucho más dinero que en 2010, y seguiremos proponiendo y hemos propuesto para este año. Pero el problema es que hay que pagar eso.

Y entonces hay una cosa muy clara. Nosotros, obviamente, hay que hacer unos presupuestos y hay que hacer unos presupuestos, entre otras cosas, como usted muy bien ha dicho, hemos cambiado la constitución para controlar el déficit. Y Europa te dice que tienes que tener un déficit determinado al año, y eso es lo que tenemos que cumplir. Eso es lo que tenemos que cumplir.



La incorporación de los informes de Besaya 2020. Bueno, hay un buen trabajo hecho, hay unas propuestas realizadas. Y ahora tendremos que analizar las que se incorporan al Plan. La más importante, puente de Requejada-Suances. ¿Viene en el Plan? Viene en el Plan.

Ahora, que hay que meter... No, no un momento. Hombre, es que este Plan se viene elaborando como digo desde hace año y medio, y no íbamos a volverlo a sacar a información pública. Entonces, lo que digo es que nosotros tenemos - ya le he dicho antes- tres millones al año, tres al año tenemos para incorporar nuevas infraestructuras. O mejorar las que existen, si existen, por conservación. Es decir, nosotros tenemos un colchón con estas inversiones de 3 millones, para intentar hacer lo que realmente se necesite. Y claro, si lo que se necesitan son las inversiones y es importante hacerlas, ahí está ese dinero.

Vamos a ver, otro tema que me ha dicho. Las propuestas del Plan, las alegaciones del Plan..., ¿cuánto me queda?

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Diez minutos...

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Bueno, pues finalizo.

Luego se lo contesto. Vamos a ver, Penagos no presentó alegaciones como tal, no presentó alegaciones como tal en el tema, presentó un tema cuando el tema de las consultas. Mandó un escrito en el periodo de consultas para incluir todas las carreteras de allí.

El Ayuntamiento de Villaescusa presentó, se trabajó con ellos y lo que se ha hecho ha sido de cómo estaba antes a poner estudio informativo, en el año 2018-2019 -creo recordar- que se estudien los estudios informativos y el otro ayuntamiento que lo solicitó, fue Marina de Cudeyo que como viene como nuevo trazado la salida del PSIR a la C-240 creo recordar que es, 420, mira han cambiado los... 420 efectivamente.

Para la entrada al PSIR y salir que creo que es muy importante, ellos decían que había que mejorar también la actual 420 para poderla... tiene razón, se incorporó, es decir..., ¿Alfoz de Lloredo?, Alfoz de Lloredo yo creo que no ha presentado, no en alegaciones y lo que tengo aquí, pero puede ser, no...

Y al Grupo Parlamentario Regionalista, la utilidad que este Plan es papel mojado, yo espero que no, como cualquier Plan que se pueda presentar en una... se pueda aprobar en un Parlamento, espero y deseo y trabajaré para que no sea papel mojado, porque lo que no puede ser es lo que ha pasado con el Plan anterior, eso sí que se convirtió en un papel mojado, es decir, se hicieron 23 actuaciones en Cantabria que no venían en ningún sitio y se dejaron de hacer 85 que venían, que se tenían que tener en el Plan.

Por lo tanto, claro puede llegar mañana cualquier Gobierno y hacer lo que considere oportuno y saltarse por encima el Plan, es más y le puede cambiar, pero yo lo que digo es que si viene otro Gobierno y le quiere cambiar que le cambie, pero yo creo y además somos serios y por eso hemos hecho uno nuevo, y no hemos incorporado lo que debemos de las carreteras que lo podíamos haber metido, haber incrementado, que en lugar de 309 nos hubiésemos ido a cuatrocientos y pico millones, porque empezamos con las carreteras realmente con los costes de las carreteras y vamos a intentar que se cumpla el Plan.

Dice el Plan de gestión de infraestructuras que habla de obras públicas, no, el título no es Plan de gestión de obras públicas, no Plan de gestión de infraestructuras, Plan integral de gestión de infraestructuras que corresponden a la Consejería de Obras Públicas, que corresponden a la Consejería de Obras Públicas.

Dicen y ustedes han quitado lo de la Orden de los ayuntamientos, lo hemos analizado para analizar las imposibles inversiones, claro, hemos analizado lo de la Orden porque es un plurianual que se tendrá que pagar en el 2016, 17, 18 y 19 y fíjese qué fácil hubiese sido si fuésemos como ustedes que hubiésemos metido aquí 80 millones de inversión al año y el que hubiese venido que se hubiese cargado como nos hemos cargado nosotros con pagar los plurianuales, pues no, hombre, no, lo que se hace es calcular y hemos analizado la evolución de la economía y la evolución previsible, previsible, de los presupuestos en los próximos años y los incrementos en función de los presupuestos que tenemos actualmente adaptándolo a las necesidades de Cantabria, para hacerlo sostenible ni más ni menos.

Que si es nuestra intención cargarnos Vías y obras, como va a ser nuestra intención cargarnos vías y obras, no, no, no, está trabajando adecuadamente, creo que se está colaborando con los ayuntamientos adecuadamente, lo único que recibo de ese servicio son felicitaciones de todos los ayuntamientos con los que se está colaborando, por carta y no carta, por todos los sitios y por lo tanto no es nuestro objetivo, pero por supuesto que va a haber con los mismos presupuestos y los crecimientos que prevemos va a haber más dinero para vías y obras de lo que hay actualmente.

Eso es una planificación sostenible en el tiempo económicamente para Cantabria. Bueno yo el tema de que dice que no tiene un análisis jurídico, bueno pues yo ya... simplemente hay una cosa muy clara, la ley dice que hay que hacer un Plan de Carreteras y eso es lo que obliga y eso es lo que se trae aquí y se dice Plan de gestión integral, a ver la ley no



dice que traigamos las carreteras municipales y nosotros traemos aquí para su probación en el tema porque efectivamente entre otras razones que nosotros estamos haciendo ya se ha hecho un nuevo catálogo de carreteras, efectivamente los próximos años seguramente que hay que traspasar esas carreteras de municipales a autonómicas, aunque no tienen por qué serlo.

Tresviso, bueno y dice el Plan dice que no lo ha criticado, bueno dice que no está muy trabajado, yo creo que está muy bien trabajado, yo he analizado los planes anteriores, creo que es bastante mejor que los planes anteriores, lo digo sinceramente, el Plan no lo he hecho yo obviamente, lo ha hecho el director el Sr. Eduardo Suengas es una barbaridad y otros muchos técnicos y hemos sacado fuera lo más imprescindible para hacer un buen análisis de las carreteras por lo tanto mi felicitación porque creo que han hecho un Plan bastante más completo que veces anteriores. Mi felicitación.

Dice, las inversiones son cicateros ¿cómo van a ser las inversiones cicateras? Ahí están ellos. A ver si yo les he dicho que hay que hacer alguna inversión. Van en función, solamente de los estudios que se han realizado. Y si la mayor parte de las inversiones, la gran mayor parte de las inversiones, salvo las de nuevo trazado, que hay algunas y que consideramos importantes, son las que vienen del plan 2004-2008, que no se han hecho.

Y dice usted: Es decepcionante las inversiones, es que es decepcionante las inversiones, porque hay que invertir más.

Entonces, vamos a ver ¿usted dijo esto en el 2009? José María Mazón: "La crisis se va a notar más a partir de ahora, va a ser difícil arrancar nuevos proyectos" ¿Lo dijo usted o se le ha olvidado?

Y viene aquí a decir que nosotros hemos hecho un plan. Hemos hecho un plan, el que necesita Cantabria en las mejores condiciones, mejorando considerablemente y garantizando la sostenibilidad del futuro. Esto lo dijo usted ¿A que sí lo dijo usted?

La crisis se va a notar en el 2009. Va a ser difícil arrancar nuevos proyectos. Esto lo dijo en el 2009 y luego sacó pagos aplazados y sacó planes de choque. Fuera de los presupuestos de Cantabria, porque no tenía dinero en los presupuestos, porque en el 2010 solo ejecutó 24 millones. Si usted sabe lo que estaba haciendo, que era hipotecar a esta región y hundir a las empresas de construcción para el futuro, sabía lo que estaba haciendo. Claro que sabía lo que estaba haciendo, que no quedaban recursos económicos para seguir, si no se llevó sosteniblemente el tema y usted lo metió todo para intentar ganar unas elecciones, que no las ganó, sin importarle lo más mínimo las personas que trabajaban en la construcción de esta tierra, ni lo más mínimo. Y les pido que les pida perdón, además.

Porque esto lo dijo usted, no lo he dicho yo ¿eh? en el 2009. Decía: Algunos (...) están empezando ahora a notar que se está acabando la liquidez, probablemente se empieza a notar más a partir de ahora. Fecha: septiembre de 2009.

Por lo tanto, no tiene ninguna autoridad, autoridad y le pido al Grupo Parlamentario Regionalista que cambie de Portavoz para defender el plan, no tiene ninguna autoridad, ni técnica, que yo no tengo ninguna. Ni política para hablar usted del plan de carreteras. Ninguna.

Porque dice: es que esas cuatro carreteras, cuando quiera, discutimos de ellas. Cuando quiera discutimos de ellas, pero mire, hace cuatro días le dije a mi Directora de Gabinete, que gracias y cogí 25 de las actuaciones que habían hecho, de las 95 del plan de carreteras ¿De acuerdo? Quitando esas cuatro, quitando esas cuatro carreteras, 25 y las cogí aleatoriamente, se lo prometo. Si quiere hacemos todas y les damos los datos otro día.

Mire, de 25 carreteras en el plan, el coste de esas 25 carreteras venía 58.873.000 euros, lo que recogía usted en el plan que ha aprobado, en el año 2004 ¿Sabe usted cuál fue el coste de esas 25 carreteras al final? Sin contar expropiaciones ni revisión de precios. 112 millones de euros. Una desviación de más del cien por cien y una desviación de 58.644.000 euros en 25 carreteras que no están esas cuatro famosas, que no están esas cuatro famosas.

¿Y usted dice que ha sido un ejemplo de gestión de los proyectos que las carreteras de Cantabria son las más baratas de España? Si usted me enseña una carretera de España que de 11 kilómetros, que solo se puede adelantar en uno y medio, que estaba hecha, ha costado 50 millones de euros, hablamos, hablamos. Es que no cuesta ni la autovía. En un kilómetro, se puede adelantar el 11. Yo estoy convencido de que muchos diputados de esta Cámara no han pasado por ella, todavía. 50 millones de euros.

Finalizo. Por lo tanto, nosotros no vamos a descubrir el Mediterráneo, nosotros lo que vamos a intentar es trabajar por esta tierra, eficazmente y eficientemente.

Y mire usted, si no trabajamos más eficaz que usted vale más que nos vayamos. Pero también le digo una cosa, es tan fácil ser más eficaz que usted que por mal que lo hagamos seguro que lo vamos a hacer mejor.



Si dentro de ocho años, 25 carreteras de las que van duplican lo que viene en el plan, dirá usted que yo soy como usted, pero mientras tanto usted de plan de carreteras, de gestión de recursos y de gestión de carreteras no vuelva a hablar en esta tierra. Se lo digo con toda la sinceridad.

Parece mentira porque usted entiende que como técnico que planificase nueva carretera, yo qué sé cualquiera, una de 1.800.000 y cueste ¿cuál es ésta? Pomaluengo-Santa María de Cayón, en el Plan, como técnico, 1.903.000 venía en el Plan; coste, 6.500.000. Usted como técnico..., vamos a ver, yo mire, como no tengo ni idea me pueden haber dicho que cuesta un millón y me lo creo, pero usted que ponía en el plano un millón y ha costado seis ¿cómo lo explica? ¿quién lo ha pagado? ¿qué plan hicieron ustedes? ¿cómo se puede engañar así a los ciudadanos de Cantabria?

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Sr. Consejero, ha finalizado su tiempo.

Muchas gracias, Sr. Consejero.

Pasamos a un segundo turno de fijación de posiciones. Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista por diez minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Vamos a aprovecharlos al máximo. Yo creo que un poco de fijación sí, (...) café, café antes de que se convierta en patológico que es muy malo, cuando pasa ya a patología esa cuestión es malo para todos, también para usted Sr. Consejero.

Pero en fin, vamos al tema. Bueno, las alegaciones voy a aclarar esto, yo tengo naturalmente los datos que me han enviado ustedes en los distintos momentos en que yo me he ido interesando como perfectamente saben por este Plan.

Y claro, yo tengo aquí Alfoz de Lloredo, Comillas, Los Tojos, el Grupo Popular de Penagos y naturalmente la de Villaescusa. Tengo todas estas, Comillas planteaba una carretera, una travesía urbana prácticamente que discurre a través de la Calle Antonio López; Alfoz de Lloredo planteaba una serie de actuaciones, alguna por cierto por ejemplo relacionada con el acondicionamiento de una autonómica, la de Cóbreces al Tramalón para uso peatonal y ciclista.

Me ha extrañado no ver en el Plan en el momento quizá más actuaciones de esta naturaleza o un capítulo que con visibilidad se vea esto. Usted ha dicho que han tenido como referencia el Plan de Movilidad Ciclista; el otro día hemos visto al Presidente presentar una gran actuación, una gran actuación que le obliga a usted a hacer una obra, alguna más, una seguro, porque hay que pasar cuando acaba el actual senda ciclista que hay, a veces he ido yo con mis hijos y hay que pasar la carretera a Villanueva y claro, pues hay que pasar esa carretera, parece razonable hacer ahí una actuación ¿verdad? A la que se refirió el propio Presidente.

No estaría de más que todo este tipo de incidencias que vienen por planes sectoriales, en fin, podría decir ocurrencias a veces posiblemente o improvisaciones mediáticas, pues se integraran en la mayor planificación de infraestructuras que traen ustedes a la Cámara, que es ésta, que es el plan que ustedes han querido llamar "De gestión integral de infraestructuras" y que a mí me valía con "Plan de Carreteras" Me lo tomo tan en serio se lo aseguro como si fuera el Plan de Carreteras que ha sido siempre.

Pero bien, en fin, revisen esto porque evidentemente hay aquí una serie de propuestas algunas además tienen desde luego fundamento, más que fundamento y yo creo que merecen la atención de ustedes, localícenlas, si las tengo yo ya se lo aseguro que a mí no me las ha mandado el Alcalde de Alfoz de Lloredo ni la Alcaldesa de Los Tojos como podrá imaginar. Más bien creo que las tienen ustedes aunque quizá traspapeladas.

Bien, me dicen ustedes que no han incumplido la promesa que efectivamente de inmediato ha sido cuando han podido, seguramente habrá sido cuando han podido. Desde luego, entonces, lo que no podrá negar, Sr. Rodríguez, es que usted sabía perfectamente cuál era el estado de ejecución de las obras del anterior Plan... -sí, sí- Lo que se había ejecutado; ¡cómo no, hombre! eso lo sabe cualquier ciudadano. Si una carretera se está haciendo, no se está haciendo, si se ha acabado, si no se ha acabado, si se ha inaugurado, si no se ha inaugurado. En fin, usted era el portavoz de Obras Públicas. Supongo yo que sobre este aspecto tenía más conocimiento del que usted ahora presume.

Cuando ustedes dijeron: aprobaremos de inmediato un plan de carreteras. Sin duda alguna, creo que le decían a los ciudadanos que efectivamente; sabiendo además que había pasado el informe de sostenibilidad ambiental, el anterior... el proyecto, el cuarto plan de carreteras; pues que ustedes podrían concluirlo en un espacio breve, me imagino que de un año.

No lo hicieron; usted sabrá por qué. Probablemente, porque hayan querido alterar algunas cuestiones, o no se fiaban de ese Plan en la parte que ya estaba avanzada. Usted sabrá. Pero no porque no conociera lo que se había venido realizando, ni muchísimo menos.



Sobre el presupuesto, dice usted que no, que mire, que yo he ejecutado... Toma el año 2010. Hombre, hay que tomar una serie de datos. Pero, en cualquier caso, usted y las matemáticas le han pasado alguna vez alguna mala factura. Le voy a explicar una cosa. Yo creo que es muy sencilla. Los ciudadanos lo entienden.

Los últimos presupuestos del anterior Gobierno; o si quiere el del año 2011, ¿qué eran 114 millones de euros, año 2011, el Presupuesto de Obras Públicas? ¿Su último presupuesto, cuál ha sido? Es imposible que ejecute usted más. Además, no lo ha ejecutado todo; lo sabe. Es razonable que no se ejecute el cien por cien. A veces ocurre. Es decir, es normal que no se llegue a una ejecución absoluta del presupuesto en muchos casos. Y eso que usted tiene comprometido mucho gasto, precisamente de los plurianuales, de los pagos aplazados, etc. Y aún así no lo ha ejecutado.

Pero si usted tiene 26 millones de euros -le digo la cifra- 26 millones de euros menos en el año 2014 que en el año 2011. ¿Pero cómo va a ejecutar usted más? ¿Cómo va a ejecutar usted más que el anterior Gobierno? Las cosas son como son. Es absolutamente imposible ¡Qué le vamos a hacer!.

Usted podrá decir que es muy eficiente gestionando lo poco que tiene. Estupendo. Pero no puede decir que tiene más que los anteriores, porque no lo tiene. Es imposible.

Bueno, vamos a ver algunas de las cuestiones que a mí más me preocupan. Decía, en ésta ya reflexión inicial. Yo creo que estamos a tiempo; usted no tiene que sacar a información pública este Plan, está en el Parlamento de Cantabria, Sr. Rodríguez. Que esto lo conoce usted bien. Aquí, las alegaciones que planteemos, las enmiendas que planteemos a este Plan van a misa ¿O no somos los representantes de los ciudadanos? ¿O le parece poca información pública este acto y los sucesivos que acontecerán con este Plan? Por tanto, estamos a tiempo de incorporar aquello que consideremos que mejora el Plan.

Y entre otras cosas, no me parece a mí que éste sea un documento para tirar a la basura. Y si lo es, tendrán que dar alguna explicación a los ciudadanos.

Después de un año, no puede decir que seguimos valorando; no, hombre no. No sigan valorando. Hace un año...; es más, exactamente quince meses que la Universidad les entregó este estudio ¿Usted cree que quince meses no es tiempo suficiente para valorar si la variante que proponen para el puente Requejada-Suances, para entrar por la zona baja, que parece que incluso fue algo que se valoró en su día, si esa variante ustedes la aceptan o no lo aceptan, y por lo tanto lo van a incorporar al proyecto? ¿Si el nuevo puente que plantean desde Cuchía, para hacer la entrada por la otra margen de la ría, lo van a hacer o no lo van a hacer? Efectivamente, es una obra faraónica. Claro, es que han hecho un plan a ocho años, perdóneme.

Yo no he hecho el Plan a ocho años, ha sido usted. El que ha traído el Plan aquí, a ocho años, es usted. Y como le trae a ocho años y éste es un Plan a ocho años, pues dígame si lo va a incorporar. Aunque sea en el último tramo de la programación, yo creo que es bueno. Porque los ciudadanos del Besaya dirán: hombre, aquí hay coherencia. Hay un Gobierno que propone por un lado que se haga este nuevo puente de conexión con la margen izquierda de la ría, además de variar el otro puente para resolver problemas que apunta la propia Universidad de congestión del tráfico en Cortiguera. Y mejorar además la conexión con la zona baja de Suances. Pues perfecto.

Si van a hacer ustedes eso, díganlo. Háganlo. Incorporémoslo ya. Pero es que además plantean otras cuestiones. Y ya le adelanto, y también para los puertos, que está usted haciendo el Plan de Puertos. Plantean un nuevo puerto deportivo en Cuchía, y también alguna actuación viaria en esa zona, para acceder a esa ciudad que plantea entorno a las antiguas canteras de Cuchía.

Sí, sí, esto lo plantea el Plan, yo no sé si ustedes lo van a hacer, no lo van a hacer, trece meses ya, luego es tiempo suficiente para valorarlo y en lo que a usted se refiere, este anejo, Señorías, señoras y señores tiene este grosor, quiero decir... yo creo que trece meses es tiempo suficiente para valorar estas propuestas, para valorar estas propuestas, que no son muchas, son un puñado de ellas pero para una comarca muy necesitada, muy ayuna de inversiones y de iniciativas que generen economía y empleo. Y por tanto, nuestra responsabilidad es hacer las cosas bien, como yo he venido con la voluntad de echar una mano a este Gobierno para que salgan las cosas bien, pues se lo planteo, no me diga que hay que sacar a información pública esto que no hay que sacarlo.

Bueno, le voy a plantear algunas otras cuestiones, porque efectivamente las actuaciones sobre nuevo trazado son bien pocas, estamos hablando de once actuaciones, once actuaciones 33 kilómetros de carreteras de nuevo trazado en ocho años, pues evidentemente estamos hablando de cuestiones no demasiado importantes.

Sobre el cruce de Boo y el enlace de Liaño, en esta actuación de nuevo trazado, usted sabe que el Ayuntamiento de Villaescusa le ha planteado algunas cuestiones, que tiene que ver pues con el prevenir el impacto visual particularmente ¿no? de la actuación que se plantea y con prever conexiones para futuras sendas en ese paseo fluvial o en ese margen fluvial.



Quiero saber si ustedes están en esta idea, lo han pensado, no lo han pensado, es decir, que me diga algo al respecto.

También sobre la variante de Mortera, hombre la variante de Mortera el proyecto está hecho, requetehecho, es decir, aquí concurren todas las circunstancias, un IMD importante, un impacto estacional importante, todos conocemos la zona, es decir, la congestión que se genera en el verano, pero hombre adelántenla un poco, pero adelanten esta actuación, adelanten esta actuación que se lo van a agradecer la economía regional y los parados de esta región, adelántenla, adelántenla.

En el marco de lo que ya le decía antes al respecto, bien Guarnizo-Solía que es una actuación ya licitada de mejora de firmes, etc., también planteaban alegaciones el Ayuntamiento de Villaescusa para hacer aceras, por cierto las alegaciones del Ayuntamiento de Villaescusa son del pleno, de la Corporación en pleno, por unanimidad de todos los Grupos, por unanimidad de todos los Grupos, planteaban una serie de actuaciones, de aceras, etc., como ya está licitada, le pregunto porque ésa sí que es una actuación que requeriría una... digamos, un rectificado urgente, un reformado urgente del proyecto si es que se va a hacer claro.

Ustedes han adelantado alguna cuestión, tomando en consideración esas alegaciones del Ayuntamiento de Villaescusa como la que se refiere a Villanueva-Ríosapero, les pedían una adelanto en la programación, lo han hecho, claro a costa de no hacerlo con la de Parbayón-Ríosapero que es una carretera que está francamente en mal estado, y que convendría desde luego que ustedes hicieran algunas cuestiones más.

En Hormiguera, sí, voy terminando ya, pero son cuestiones muy puntuales que yo creo que conviene, en este momento, porque no tenemos otro momento también para hacerlas llegar, Hormiguera-Reocín de los Molinos, Hormiguera que no hormigonera como aparece en el Plan, hormigón hay mucho por allí, adonde llega hay mucho pero cada vez menos por la crisis ¿verdad?, pero es Hormiguera, una carretera que usted sabe que está en un estado pues francamente ya muy deteriorado, que usted retiró de la programación, es una carretera que estaba sí, sí, es una de las carreteras anuladas, por lo menos una carretera comprometida...

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Sr. Diputado, ya son tres minutos, quiero decir de diez, tampoco abuse.

Muchas gracias.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: No, no, intentaré... intento terminar en un segundo, en dos segundos, si me lo permiten.

En definitiva no voy a poder trasladar todas las cuestiones que tenía, se las haré llegar de otra manera, si le pido cuiden de las labores de mantenimiento y conservación, cuídenlo, cuiden por cierto y escuchen a los trabajadores de los servicios de vías y obras y de carreteras autonómicas recientemente no estaban muy contentos con ustedes, han salido a los medios de comunicación a manifestarlo, cuídenlos, porque también ellos son muy necesarios para el buen fin de este Plan, integren de las previsiones del Plan Besaya 2020, integra las previsiones de otros planes como el de movilidad ciclista en lo que pudiera afectar a este plan y adelante en la medida de lo posible las inversiones que ya están muy maduras con proyectos ya avanzados, allí donde es muy necesario realizar esas actuaciones porque le vendrá bien a la economía y al empleo de Cantabria.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Muchas gracias a la Presidencia...

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muchas gracias. Pero le digo que ha estado casi cinco minutos más, de diez. Yo creo que ha abusado un poco de la Presidencia, me he dejado abusar.

Tiene la palabra el señor representante del Grupo Regionalista, por espacio de diez minutos. Y me gustaría que nos ciñéramos todos al tiempo como hemos hecho..., sería interesante.

Muchas gracias.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Muchas gracias.

Bueno, yo aquí tendría que decirle al Sr. Rodríguez que esto es una Comisión. Esto es una Comisión parlamentaria donde estamos aquí analizando y preparando y discutiendo el Plan de Infraestructuras. Y no sé, parece que usted se ha confundido y está obsesionado, ya le decía que se tome un café o una tila, porque esto no es un debate para cuatro



cositas, sino tendríamos que debatir el Plan ¡Pero bueno! Usted es un veterano parlamentario y yo creo que está perdiendo la perspectiva de Diputado, porque está enfocando mal esta Comisión para el Plan de Carreteras.

Y digo Plan de Carreteras y yo es que no quiero volver a seguir insistiendo la cantidad de fallos y cosas que se puede ver, por no utilizar adjetivos. Pero es que, mire, es de nota que me diga usted que me queje de que si la Ley de Carreteras dice, que obliga a hacer un Plan de Carreteras y dice: "Plan de Carreteras de Cantabria es el instrumento que tal..." Llegan ustedes, lo traen y lo llaman: Plan de Gestión Integral de Infraestructuras de Cantabria.

Vamos a ver, si la ley dice que hay que traer el Plan de Carreteras de Cantabria, traigan ustedes el Plan de Carreteras de Cantabria. Y luego no hable usted de la ley, entonces, porque en un capítulo diga: justificación legal, la ley dice que tal... Usted cumpla la ley. Plan de Carreteras de Cantabria, que es lo que hay que aprobar. Pues es lo que hay que traer aquí. No digo yo, la ley que hay que hacer aquí un Plan de Residuos, pero bueno yo voy a traer un Plan de Abastecimiento y de paso ya digo que la ley obliga al Plan de Residuos. O sea, es de nota esta justificación que hace.

Y claro, es que yo no puedo menos que tener que contestar alguna de estas cosas, no es lo que pretendía. Lo mismo que cuando usted me dice que el del 2009..., yo decía que había que invertir. Estamos en 2014, y lo sigo diciendo; en aquel momento hicimos planes de choque. Y los planes de choque se hicieron para combatir el paro. Y mucho paro quitaron. Mucho paro quitaron ¡eh!. Porque usted dice que se debe; dígaselo a los que trabajaron y a los que cobraron dinero en aquel momento, a ver si les sentó bien o mal.. Pero eran menos parados que estaban en aquel momento y que se va arrastrando. Luego podemos hablar más de estas cosas.

Pero en fin, yo tengo que contestar a algunas cosas también al Sr. Cabrero. ¡Hombre, Sr. Cabrero!, me dice usted que había variantes en el plan anterior que no estaban en los planeamientos municipales. Hombre, no me diga eso, porque todas las nuevas carreteras y las variantes de población, en general, no están nunca en los planeamientos municipales.

La Ley de Carreteras impone a los planeamientos incluirlo. Hay alguna que se negocia, pero en general todas las nuevas carreteras nunca están en los planeamientos. Se hacen estudios informativos, se aprueban y se ponen.

¿O es que la autovía del Cantábrico y la autovía de la Meseta estaban en los planeamientos municipales? No. Porque se sacan a información pública y luego se incluyen y se meten. Lo mismo que las carreteras autonómicas.

O sea, entonces, me dice unas cosas. La legislación sectorial existe, no me diga usted: "han metido cosas que no estaban en el planeamiento". ¡Qué tendrá que ver el planeamiento con las carreteras autonómicas!

En fin, bueno. Yo comprendo que se haya podido..., no quiero tampoco insistir mucho en esto.

También sé que en materia medioambiental los tiempos han cambiado mucho y la legislación también, que ahora mismo se es mucho más riguroso que se era hace diez años. Por muchas razones, yo soy el primero que lo reconozco y que ahora se hacen las cosas mejor, supongo, y que también se hicieron muchas cosas mejor con el paso del tiempo.

Pero es que los tiempos ahí son un poco diferentes. Estos planes incorporan acondicionamientos ambientales, naturalmente, este plan mucho más amplio; pero porque las memorias ambientales lo están exigiendo y antes no lo exigían cuando se ponía.

O sea, que en esto hay que adaptarse. No es que fuera una gestión nefasta de los anteriores. Ni mucho menos, no. Es que ahora mismo, en esta materia, esta materia los tiempos han cambiado ¡eh!

Y claro, me dice que los retrasos. Pues claro que sí. Todos los planes tienen retraso. Yo no conozco ningún plan que tenga retraso. Ninguno. Y le diría que casi ninguna obra acaba cumpliendo el presupuesto. Es que, mire, usted me acusa a mí, dice que ni tengo ningún tipo de prestigio... o de validez técnica ni nada. Pero es que usted es el que no lo tiene. Perdona, es que éste no sabe.

¿Sabe lo que dicen...? En la mayor parte de las Comunidades Autónomas y en el Estado, cuando se hacen los estudios informativos, hay una frase típica entre los consultores, que es el 1, 2, 3. Y no es que esté bien decirlo, pero bueno. Que dice, lo que usted valora en uno, en un estudio informativo cuando se hace, cuando redactas el proyecto de construcción se multiplica por dos y cuando acabas la obra queda en tres, se multiplica, sube el 50 por ciento, en general.

Su Director General de Carreteras me mira; le podía sacar los estudios informativos que han hecho en todas las obras, a ver cuánto se valora el estudio informativo, en cuánto se hizo el proyecto y en cuánto ha quedado la obra.

Bueno, esto, lo del 1, 2, 3 es una cuestión más bien del gremio y no debería decirlo en este Parlamento, probablemente, pero es la realidad. O sea, que no acuse usted de que las cosas suben y de que cuando el estudio informativo, pues se valora en una parte y luego sube mucho. Lo mismo que todos los planes, es que los planes hay que verlo cómo acaban quedando, en todos los planes que hay.



Y mire, usted ha dedicado la mitad de su intervención a hablar de Reinosa-Potes. Yo le tengo que decir algo. Vamos a ver, Reinosa-Potes, efectivamente se fue poniendo porque había algo que hacer de estudio informativo. No diga usted que no se hizo nada, porque había un estudio ambiental y un estudio geotécnica hecho... -sí, sí- se hizo y de todo había mucha dificultad; lo conozco muy bien, entre otras cosas porque yo fui el primero que me cargué el primer proyecto que había, que estaba contratado cuando en la época anterior de Hormaechea. O sea, que lo tuve que anular yo aquello; o sea que lo conozco muy bien.

Pero mire, habla usted de demagogia. El colmo de demagogia es lo suyo, que me saca a mí ahora Reinosa-Potes desde el 2005-2008 y yo me pregunto: ¿Usted no estaba en política en aquella época? Usted nunca protestó, usted nunca dijo nada de Reinosa-Potes. Todas estas quejas que está haciendo ahora aquí, las está sacando, por qué no las hacía antes?... ¡Ah! A lo mejor era por cuestión de votos. Dice usted que era lo nuestro cuestión de votos. No, cuestión de votos la suya; porque si esto se ha discutido tanto, por qué no han montado ustedes un escándalo. Si esto era una planificación tan mala, si todo era falso, cada vez que se traía en el plan de carreteras, por qué no montaban ustedes un escándalo e iban a Campoo. ¡Ah! Porque ustedes son unos demagogos. Sí, sí.

En este caso, ustedes son unos demagogos y ahora lo saca, en el año 2014, y me saca algo de Reinosa-Potes cuando ustedes han estado en toda esta época viviendo esto. O sea, que no vale esto. Es que de verdad, sacar estas cosas de 2005-2008, ahora en el 2014, cuando ustedes han vivido toda la película y nunca han dicho ni mu; ahora mismo, pues no creo yo que sea lógico.

Lo mismo que cuando me habla de los costes por kilómetro de una carretera. Yo sé que esa carretera ha costado carísima, entre otras cosas porque tuvimos unos problemas gordos con el modificado y con la Confederación. Pero usted no me saque un coste por kilómetro así como así, porque esa carretera tiene un puente singular, enorme, super y realmente caro porque es un doble atirantado con torres. Y eso usted me lo debería comparar con los costes de la autovía de la meseta.

Usted tenía que compararlo con eso, compárelo con el Viaducto de Montabliz, a ver el coste por kilómetro que sale con este viaducto. Porque éste es un viaducto... sí, sí, o con cualquier viaducto, o con el de Pujayo. Éste es un viaducto que tiene un coste que se recoge todo el coste fundamental de esa obra.

Ahora, usted como no entiende de los costes por kilómetro, ve aquí 11 kilómetros y dice: Qué caro. Ya sé yo que ha sido caro, pero usted saca el coste por kilómetro..., sáqueme usted costes por kilómetro de cuatro millones y pico en obras que tengan una estructura. No solo ésta, porque tiene varias ¿eh? Tiene las siguiente y la siguiente. Y ya le digo que además con grandes problemas durante la gestión.

Entonces, bueno, en fin, tenía que contestarle estas cosas. No era mi intención entrar en este debate, pero sí le quiero decir otra cosa más. En tres años, ustedes para redactar este plan es mucho tiempo. Es mucho tiempo porque ustedes tenían un borrador, o no borrador, o previo o lo que fuera y es mucho más fácil corregir un libro que escribirlo... - Sí, sí- cuando usted coge un libro y empieza a meter el lápiz y a cambiar y eso y tal, es mucho más difícil que hacerlo desde el principio.

Porque nosotros desde el año 2010, realmente se retrasó mucho en la Consejería de Medio Ambiente, estaba allí y hasta el 2011...; ustedes lo recibieron en julio de 2011 ya tenían encima de la mesa el informe medioambiental. O sea, en julio de 2011 ya tenían, o sea que podían haber actuado y estamos en el 2014.

O sea, yo creo que eso es mucho retraso porque ustedes no partían de cero ni nada parecido.

Y luego me habla de los números y de que si son muy caros y que si las inversiones y todo esto. Mire, le voy a decir una cosa, no se ha invertido; según usted hemos invertido muy poco, ha sacado la secuencia y resulta que han invertido mucho más que nosotros.

Lo importante -yo le voy a decir- no son los números que se ven, lo importante son las obras que se ven. Y usted pregunte a la gente y dígame quién invertía más; porque si antes iba por las carreteras y veía obras y veía a la gente trabajando es que se estaba invirtiendo. Y si ahora vas y no ves nada es que no se está invirtiendo. O se están pagando otras cosas.

Yo ya no voy a entrar en la realidad de todos estos números, porque aquí ahora mismo no estamos para esto, pero hay hechos tozudos. Usted antes veía cómo las empresas trabajaban y se invertía y ahora ve que no hay nada y las empresas cierran, hacen ERE, o quiebran, van a pique. Por lo tanto es muy difícil pensar que antes no se invertía y ahora sí se invierte.

Y en fin, otra cosa que yo creo que me ha entendido mal sobre el tema de la Orden. Yo digo que ustedes cuando dicen que van a ser los presupuestos de la Dirección de Vivienda y hay que restar, yo digo hay que restar la Orden por



supuesto; pero hay que restar todo lo que ustedes no restan aquí, que no está en el Plan y el Servicio de Vías y Obras son algo más que una Orden de Subvenciones y eso no está.

Por eso yo le preguntaba, para que me diera una explicación: por qué no lo restan, el resto de lo que no está aquí. Pues dígamelo. A no ser que efectivamente poco a poco no les interese el servicio; que ya digo, que a lo mejor es una cuestión política.

-No sé como voy..., también estoy acabando- Bueno. Aquí hay una cuestión clave; bueno, hay tres o cuatro cosas que ya veremos.

Mire, el programa de seguimiento, me sorprende que no esté hecho porque hay criterios detallados y dicen ustedes nada más empezar el plan que previamente a aplicar el Plan hay que hacer programa de seguimiento. Bueno, previamente, el plan si se va a aprobar enseguida tendría que estar preparado. Yo no lo sé, a lo mejor lo tienen y cuando han redactado se decía aquí algo. Si me da una explicación de eso, pues se lo agradezco.

Las nuevas actuaciones me parecen bien. Hay algunas que a falta de estudios previos de la viabilidad económica, habrá que hacer un estudio informativo que lo englobe y se verá. En general me parece bien. Estaban casi todas previstas, menos dos. Y lo mismo que en el resto de las obras no las cuestionamos; lo importante luego realmente es la ejecución y la eficacia y la eficiencia, que yo tampoco voy aquí a discutir quién es mejor o peor porque los ciudadanos lo verán.

Pero mire, lo que yo le quiero decir desde el principio y por eso hicimos los planes de choque es que ustedes no entienden el papel de la construcción como motor de la economía. La economía... -perdón- la construcción arrastra alrededor de ella no solamente los servicios, sino una actividad que obliga a la gente a moverse.

Decía Keynes cuando empezó con sus planes de activación y dijo que el Estado cuando no gastaba la (...) tenía que hacerlo, que valía más construir... -perdón- realizar billetes y enterrarlos bajo tierra y poner a la gente a sacarlos con pico y pala. ¡Fíjese! hasta para no hacer nada, pero por lo menos la gente se mueve y en el momento en que se mueve hay actividad.

Bueno, pues la construcción en España y en Cantabria tiene un efecto de retorno enorme porque encima no nos endeudamos, tenemos casi todo aquí, tenemos la maquinaria, los materiales y la mano de obra.

Hay que hacer un esfuerzo. Esta Consejería es muy cicatera. Porque es que además yo no le estoy diciendo que meta 200 millones de euros; no. Es que estamos hablando de que ustedes están recortando hasta 30 ó 40 millones, que en el Presupuesto de la Comunidad Autónoma no es dinero y eso daría una alegría y daría una especie de ilusión a la gente; cuando uno empieza a ver obras por la calle, empieza a ver trabajar, pues las cosas cambian.

Y termino ya. Mire, sobre las alegaciones. Yo ya sé que ha habido pocas alegaciones al Plan, pero ese es muy mal síntoma ¿Por qué? Porque demuestra poco interés, o demuestra poco interés de la gente u otra cosa; o demuestra que las carreteras están bien y que no preocupan a la gente. Todo lo contrario de lo que usted ha dicho. Cuando la gente dice no vamos aquí a alegar porque tenemos las carreteras para enseñar, y por eso a la gente no le preocupa tanto el plan de carreteras; si las carreteras estuvieran fatal, la gente alegaría.

Otra cosa. Si no le gusta esa alternativa, la otra es que no confían en este gobierno y que les da igual. Dicen, no da igual; para qué vamos a alegar, si no va a valer para nada. Que también tiene algo de eso, porque ustedes han matado la ilusión de la obra pública. Pero una de dos, si no han participado, eso no es ninguna buena señal; usted si se piensa que no han participado porque a la gente le encanta el Plan está totalmente engañado.

La gente no participa, o porque no le interesa o porque no confía en lo que pueda valer su intervención.

Y bueno, para concluir, este debate al final no ha sido el del plan, porque parece que estamos aquí debatiendo entre dos gestiones y no se trata ahora de eso. Vamos a ver si podemos hacer algo en las resoluciones, aunque ya le digo que confiamos muy poco en que aquí tengan algún éxito. Pero bueno, ustedes ahora están gobernando y por desgracia esto va a durar ocho años, este plan; que yo creo que tampoco era lo adecuado, pero en fin, la ley se aprobó; no nos gustó, pero se aprobó.

Intentaremos ser constructivos, intentaremos ser constructivos y que de verdad mejoren un poco las cosas porque estamos deseando que empiecen a cambiar los tiempos, sobre todo en este sector que es el más dañado de todos probablemente de la economía regional.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Diputado.



Tiene la palabra el Grupo Popular. Por diez minutos.

EL SR. CABRERO CARRAL: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Yo, en primer lugar, reiterar mi agradecimiento al trabajo escrupuloso y a la tramitación administrativa que se ha realizado con este plan que se trae hoy al Parlamento. Tramitación que algunos han dicho aquí que se ha demorado en el tiempo, pero yo creo que ha tenido esa evaluación ambiental estratégica que lleva su periodo de tiempo. Y por lo tanto se ha traído ya al Parlamento con ese informe de memoria ambiental.

Un plan que como antes ha señalado el Consejero recoge 17 objetivos que no voy a reiterar. Pero sí debo reiterar el programa de actuaciones, porque aquí se han bailado números y yo creo que había que concretar.

Un programa de actuaciones que son carreteras de nuevo trazado: 14 concretamente. Actuaciones continuas sobre carreteras existentes: 97. Actuaciones puntuales: 7. Actuaciones de seguridad de vial: 15. Actuaciones en bienes de titularidad municipal: 7. Y actuaciones de conservación y mantenimiento ordinario.

Todas ellas complementan además un anexo que viene en el plan, que tampoco se ha hablado, que es el plan de inversiones en puertos. Por lo tanto es un plan de gestión integral de infraestructuras.

Y a mí sí me gustaría, porque de vez en cuando también hay que recordar. Y yo, Sr. Mañanes, no es una fijación en el pasado como usted dice, yo creo que es una... estamos condicionados por el pasado, que es distinto. Es distinto tener una fijación por el pasado que estar condicionados por el pasado. Y en este caso, estar condicionados por el pasado, una Consejería como es la de Obras Públicas, pues marca muchas pautas a la hora de realizar inversiones y de analizar determinadas inversiones como es la que analiza este plan.

Porque comentaba de una carretera, que hablaba de Requejada a Suances, que tuvieron también ocho años; sobre todo siendo titulares el Grupo Regionalista de esa Consejería de Obras Públicas; en realizar más de lo que es y en sacarlo a información pública. Y una carretera que ya adelanto que está contemplada en este plan de infraestructuras, por un importe de 13 millones, anualizados, de euros. Y en el cual va a tener también sus características importantes desde el punto de vista de que como todos saben que uno de los estribos apoya en una masera de Cortiguera, con determinados valores o características ambientales. Y un segundo estribo, apoya en la parte norte del municipio; en el cual existe una zona afectada por el Plan de ordenación del litoral. Con lo cual va a ser un proyecto difícil, complicado y habrá que hacerlo bien.

Y el hacerlo bien, que a veces le molesta al Sr. Mazón también, las famosas cuatro carreteras de la vergüenza, hay que nombrarlas y seguir las nombrando; porque yo creo que es el ejemplo de lo que no se debe de hacer. Ni lo que se debe de hacer desde el punto de vista técnico, ni lo que no se debe de hacer desde el punto de vista político. Porque son carreteras, comentar los plazos de ejecución de una manera importante y comentar una consignación presupuestaria de una forma importante.

Por lo tanto es un ejemplo de lo que no se debe de hacer y que por lo tanto este plan no recoge. Este plan lo que recoge es lo que se debe de hacer de una forma bien realizada, de una forma consignada desde el punto de vista de disponibilidad económica -vuelvo a decir- tanto del gobierno de Cantabria como de esta Consejería, y en eso es lo que se ha planteado el plan.

No debemos encontrarnos con situaciones de carreteras o variantes que porque no tengan informe ambiental puedan echarse abajo, o situaciones en las cual se pagan o se mandan pagar modificados que luego posteriormente y judicialmente se dicen que no se paguen.

Todas esas formas hay que corregirlas y hay que poner ejemplos de lo que no se debe hacer.

Por lo tanto, yo creo que este plan en el cual se ha realizado -y vuelvo a reiterar- un trabajo bastante intenso por parte de los técnicos de la Consejería donde se sabe la realidad y donde se cuenta con la disponibilidad económica que se cuenta es un plan que nos podrá gustar más o nos podrá gustar menos.

Se pueden incluir -como ha dicho el Sr. Mañanes- determinados aspectos que pueda recoger el Besaya 2020 y que afecta en este caso también a mi municipio, junto a otros y que puede ser compatible ¿Por qué no? con las actuaciones que se vayan a realizar desde el punto de vista de este Plan.

Pero lo que está claro, yo creo que es un plan realista, un plan que tiene un estudio profundo de la situación y un plan sobre todo para prevenir errores; el cual, yo creo que ha costado mucho dinero a esta Comunidad Autónoma y sobre todo ha costado mucha gestión negativa, en el cual se han visto plasmadas determinadas actuaciones.



Yo, por mi parte decir que viene bien este Plan; que si ha venido con retraso, yo entiendo porque ha gozado de una tramitación exquisita, antes de traerlo en sede parlamentaria. Y que por lo tanto, felicitar una vez más a los técnicos del Gobierno de Cantabria y al Consejero, para que en definitiva este plan, en el transcurso de los años, según se vaya ejecutando, sepamos que sea una realidad y que se vaya cumpliendo en virtud de la temporalidad que se ha marcado.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Igual Ortiz): Muchas gracias señor parlamentario.

Tiene la palabra, para cerrar el debate, el Consejero, por diez minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Para finalizar, reiterar mi agradecimiento al Grupo Parlamentario Popular, también al Grupo Parlamentario Socialista, en el que ha planteado temas todos estudiables cuando se analicen, si se presentan como propuestas de resolución.

Lo que está diciendo usted del Tramalón, por ejemplo, o de otras carreteras de Los Tojos, lo presentaron como escritos cuando el tema de consultas iniciales. Pero no presentaron alegaciones luego en la información pública. Por lo tanto, lo que son las alegaciones son las alegaciones. Y algunas de las peticiones, se han recogido obviamente.

Que nosotros tenemos adjudicado el aglomerado, la mejora de Solía. Claro, pero no vamos a cambiar el proyecto para hacer (...). Obviamente, yo entiendo mucho a los ayuntamientos y entiendo perfectamente al Ayuntamiento de Villaescusa, que ya lo solicitaron en su día cuando se arregló la carretera, que lleva muchos años solicitándolo, pues hacer una serie de mejoras a lo largo y ancho de esa carretera. Por eso ellos plantean, planteaban antes casi eso que hacer un nuevo estudio informativo para hacer una nueva carretera. Bueno, pero que esa nueva carretera ya sabe usted que estaba incorporada también en el cuarto Plan que estaba en el borrador. Y por lo tanto, su Gobierno ya planteaba hacerla. O sea, por lo menos estudiarla. Nosotros no planteamos hacerla; planteamos estudiarlo, si encontrábamos una buena solución técnica, económica y medioambientalmente.

Y es necesario, una vez que se haga, que va a ser muy importante que se conozca cuál es el comportamiento que mantiene el tráfico fundamentalmente y las necesidades industriales, turísticas, etc., una vez que finalice la 8, a su paso por Sarón y por Cayón. Pues una vez que se analicen esos temas, se estudien. Y en función de los estudios que se hagan, económicos y sociales, y si hay una alternativa viable se decidirá si se hace.

No, si yo no tengo ningún tema patológico; no, no... Lo que ocurre que, claro, cuando aquí se dice y se hace una intervención y se dice que la inversión es cicatera y que somos unos cicateros. Y entonces ha habido unas declaraciones de un señor que decía todo lo contrario y se ha gastado todo el dinero, pues entonces no es patológico. Lo que no somos es tontos. Es decir, cuando a ti te acusan de una cosa, habrá que contestar en función de lo que esa persona hacía, o esas personas, o quien sean en este caso, cuando gobernaban.

No se me puede exigir a mí y a este grupo una serie de medidas cuando justo se ha hecho lo contrario cuando se gobernaba. Por lo tanto, no ven ningún tema patológico. Además ya sabe que no tengo ningún tema patológico con nadie. Intento ser feliz yo mismo y que los demás sean más que yo, si pueden; que me hagan más felices a mí. O sea, yo temas patológicos no tengo absolutamente con nadie.

Bueno, el nuevo trazado de Boo, la S-30. Bueno, pues hemos hecho ya el proyecto, ya está hecho el proyecto, está hecho además casi entero por parte de técnicos de la casa.

Y obviamente cuando se lleve a cabo tendrá; porque decía en otra de las preguntas que cuál va a ser el plan de seguimiento medioambiental; viene recogido en el Anexo V del Plan. Y por supuesto haremos, para que quede de la mejor manera posible con los recursos que tenemos. Porque es verdad, que mucha gente quiere que en todas las carreteras se hagan los carriles-bici. Pues en todas las carreteras no se pueden hacer carriles-bici, ni se van a hacer carriles-bici. Y en momentos como estos tenemos que garantizar la seguridad vial.

Y otra de las cosas que usted dice y que nosotros estamos de acuerdo, por ejemplo con el tema del Tramalón; en el cual sabe que ahora se ha puesto una señal de que únicamente se puede pasar a 30 por hora, intentaremos arreglarla. Pero intentaremos arreglarla, si podemos con los de Vías y Obras, con nuestra gente; para intentar que cuando lo hagamos salga a un precio mucho más razonable, que trabajan muy bien, muy bien los de vías y obras los temas de los caminos y ya sabe que además soy partidario más que de carriles bici, soy de acondicionamiento de paseos interiores por los municipios que tenemos unas grandes rutas interiores, sin andar por las carreteras.

Y tenemos que acostumbrar a las personas, aparte que es mucho más bonito, mucho más seguro. Por lo tanto, algunas llevarán y tendrán que llevar, pero otras no.



Bueno el tema de Villanueva-Ríosapero y Parbayón-Ríosapero claro, no entran las dos en el mismo tal y están en muchos peores condiciones Villanueva-Ríosapero que Ríosapero-Parbayón. Está mucho, está en peores condiciones al menos eso técnicamente es lo que dicen, y además por esa carretera he pasado yo viéndola, o hemos pasado y efectivamente nos dimos cuenta que...

Conservación, hombre si pone Hormiguera o pone hormigonera, yo creo no lo sé lo que pone, y entonces cualquier defecto que pueda en cualquier error, Hormiguera-Reocín de los Molinos, no estaba en licitación en su día, creo, que estaba, lo único que estaba eran iniciadas las tramitaciones para expropiaciones y la intención de la Consejería, además según lo que me dijeron a mí, que ese proyecto no era para sacarle entonces ni mucho menos, porque era un proyecto muy caro y además con bastante oposición dentro de algunos pueblos de allí.

Por lo tanto, nosotros lo que planteamos ahí es hacer una carretera, mejorar el firme e intentar, sí, pero ahora el proyecto es muy importante.

Conservación y mantenimiento, simplemente les digo una cosa, el Plan que nosotros presentamos tiene el 50 por ciento para conservación, el 50 por ciento para conservación más que el último Plan que ustedes aprobaron, el 50 por ciento de conservación y le he puesto algún ejemplo, en desbroces el último contrato nos ha salido 48 por ciento más barato que lo que ustedes lo tenían, y tenemos el 50 por ciento más que lo que se aprobó en el Plan anterior, por lo tanto nuestra apuesta clara es la conservación y mantenimiento y además... ¿un minuto me queda?, ¡ah! Bueno, claro... bueno.

Bueno que me llame demagogo o no me llame demagogo, si usted en un Plan que se aprueba una carretera aquí en el año 2004 pone por escrito y lo aprueba el Parlamento, y vota a favor de que se va a licitar en el año 2005 el estudio informativo y no se licita, y no se licita.

Y usted tiene un informe en el año 2008 que dice que no se debe hacer esa carretera de la Universidad de Cantabria y pone todavía en el cuarto Plan de Carreteras, que en función de lo que diga el estudio informativo, el demagogo no era yo, los demagogos serán ustedes que decían que lo iban a hacer, sabían que le decían que no lo debían hacer y nosotros obviamente hasta que no estuviese el estudio informativo hecho que ustedes decían que lo iban a licitar en el 2005, ¿qué íbamos a hacer?, pues nada más que callar, que se haga el estudio informativo, no lo hicieron, engañaron a toda la comarca de Campoo.

Y para finalizar, pues hombre antes había muchas obras dice, y a la gente ve que antes había muchas obras y ahora hay pocas, ¿no? y ahora no hay obras.

Y digo bueno claro y entonces usted pregunta un buen padre es el que compra una casa a los hijos, y para que se vea que es buen padre, en lugar de pagar esa casa, todos los años compra otra casa para los hijos, y dicen que padre más activo, que cada año compra una casa a los hijos, a los hijos y para vivir ellos, o qué padre más irresponsable que no ha pagado una casa y compra otras dos.

O sea que yo estoy ejecutando más dinero que usted en el año 2010, más dinero de los cántabros, sí, sí, usted 24 millones y yo 39 en el último año, ejecutando del presupuesto, del presupuesto mucho más que usted en el 2010, gastando más de los impuestos de los ciudadanos de Cantabria que usted, para pagar todas esas casas que compró para tirar el dinero y no sé para qué y ¿qué es lo que produjo?, que hizo tantas casas que ahora los constructores no pueden hacer más porque las casas, no se venden.

Eso es lo que hizo usted con la gestión y arruinó a los constructores de Cantabria con su gestión.

Usted se imagina invertir todos los años los 40 millones que estamos invirtiendo en obra nueva, usted se imagina poder invertir los 40 millones que estamos invirtiendo en pagar obra nueva y no pagar la suya, mire lo que decía usted, en el último Plan, en el último Plan ¿eh?, vamos a ver...

Noventa y cinco, o sea, en este sentido, hemos ido con los presupuestos, no hemos ido escuche. Escuche, escuche, o sea en este sentido hemos ido con los presupuestos, nos hemos ido ajustando a los importes consignados en los presupuestos, dice usted y sacaron ciento y pico millones a GESVICAN fuera presupuestos, no tenemos sorpresas de repente, tener que pagar las deudas de ejercicios anteriores.

¿Dónde sabíamos que costaba 49 millones, cuarenta y pico si se negó usted a remitir el expediente a este Parlamento durante dos años?

Y usted mire, yo no le voy a quitar su valía profesional, no lo discuto, para gestionar y para los planes sí, pero usted si viene y es capaz en esta tribuna, en esta comisión y delante de los ciudadanos de Cantabria comparar el viaducto de Montabliz, el coste del viaducto de Montabliz con el puente de San Felices, entonces ya no estudió la carrera y sobre todo no tiene sentido común.



¿Por qué sabe de lo que costó de los 49 millones el puente? ¿Cuánto costo que usted lo gestionó? ¿cuánto costó? Dígaselo a los ciudadanos de Cantabria, cuánto costo, siete y ocho millones, nueve, de cincuenta...

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Sr. Consejero, vaya finalizando.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): De cincuenta.

Pues sí, es mejor acabar, porque como tenga que seguir...

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Terminado..., perdón...

LA SRA. RUIZ GARCÍA: ...Yo creo que sueñas con José María todas las noches...

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Pero cómo no voy a soñar si dice que el viaducto...

(Murmullos)

EL SR. PRESIDENTE (Iguual Ortiz): Un segundo, que no ha terminado.

Concluido el debate, Señorías..., ¿puedo decirlo o...?

Concluido el debate se abre un periodo de tres días para la presentación de propuestas de resolución en el registro de la Cámara, que serán debatidas ante el Pleno previa calificación y admisión a trámite por la Mesa de la Cámara. Dicho plazo concluirá el viernes 7 de marzo a las catorce horas.

Muchas gracias y doy por finalizada la sesión

(Finaliza la sesión a las diecinueve horas y treinta y tres minutos)