

DIARIO DE SESIONES



DE LA ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

Año IX — II LEGISLATURA — 22 MARZO 1991 — Número 29 B Página 565

Presidente:

ILMO. SR. D. JUAN JOSE SOTA VERDION

COMISION DE ECONOMIA, HACIENDA Y PRESUPUESTO

CELEBRADA EL DIA 10 DE AGOSTO 1990

COMISION DE ECONOMIA, HACIENDA, COMERCIO Y PRESUPUESTO,
CELEBRADA EL DIA 10 DE AGOSTO DE 1.990.

ORDEN DEL DIA

- Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo; Director Regional de Vivienda y Director Regional de Obras Públicas, para que informen a la Comisión sobre el contenido del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Diputación Regional de Cantabria para 1.990, en lo que se refiere a su Consejería.

(Comienza la reunión a las diez horas y quince minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Buenos días a todos. Vamos a continuar con el trámite de comparecencia.

En la sesión de esta mañana comparecen ante la Comisión los altos cargos y el señor Consejero de la Consejería de Obras Públicas. Asisten, junto al señor Consejero, el Secretario General Técnico, D. Fermín Madrazo; el Director Regional de Obras Públicas, D. Ricardo Quince; miembro de la Secretaría General Técnica, D. Jesús Herrera; y el Jefe de Sección de Carreteras, D. Manuel del Jesus.

No asiste por motivo de asistencia a otra reunión el Director Regional de la Vivienda, que estaba prevista su comparecencia.

Como es norma habitual de la Comisión el desarrollo de la reunión es, como todos ustedes conocen, una primera intervención del señor Consejero, dando cuenta de la explicación del presupuesto y de aquello relativo a su Consejería que considere oportuno y de interés para los señores diputados, y a continuación los portavoces de cada uno de los grupos parlamentarios plantearán las cuestiones que crean oportunas al señor Consejero o a cualquiera de los altos cargos que le asisten en esta comparencia.

Vamos a dar por iniciada la comparencia, concediendo la palabra al señor Consejero, D. José Parra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Muchas gracias, señor Presidente.

Buenos días, señor Presidente, Señorías: La metodología a seguir en la intervención será como en otras ocasiones. Considero, por razones de orden práctico fundamentalmente, el abordar tal cual figura en el documento de Presupuestos Generales, el orden de explicación de programas y conceptos relativos al presupuesto de Obras Públicas.

Comenzaremos, por tanto, según este planteamiento con el programa 331-14, correspondiente a Arquitectura y Vivienda. Se hace referencia, en primer lugar, al concepto 639, que se refiere a las Oficinas Gestoras. Este es un concepto que recibe subvención del Ministerio de Obras Públicas, en base al convenio del año 90 firmado con el Ministerio, en su cláusula tercera, punto 5, que permite el poder desarrollar una actividad de asesoramiento y de información en lo que se refiere a programas de rehabilitación, de venta de vivienda usada y calificación, en lo que afecta a vivienda propiamente dicha. Incluso se realiza también una labor de colaboración en lo que se refiere a baremación de solicitudes de vivienda.

puntualmente están en funcionamiento oficinas en Reinosa, Cabezón de la Sal, Castro Urdiales desde el año 89, Santander y Torrelavega. Pretendemos que en el año 90 se amplie una nueva oficina más en Santoña, que compartirá los servicios de esta asistencia técnica con la oficina de Castro Urdiales. Las oficinas están atendidas por un auxiliar y un aparejador, y los datos de gestión que se pueden ofrecer hasta este momento por este tipo de oficinas son: 191 expedientes en lo que se refiere a programa de rehabilitación, 104

expedientes en lo que se refiere al programa de vivienda usada. En total 295 expedientes. Y en lo que se refiere al expediente de gestión valorado en lo que significa el importe en millones, hay que decir que esa gestión se puede evaluar entre 800 y 1.000 millones de pesetas.

El concepto 632, punto primero, que se refiere al Barrio Pesquero, tiene la siguiente explicación. Esta es una obra que podríamos decir que tiene cuatro fases en su conjunto. En la primera fase, a su vez dividida en cuatro subfases, y ahora liquidamos totalmente la primera fase, que en definitiva tenía la atención y la responsabilidad de reparación de toda la cubierta de esas 300 viviendas del Barrio Pesquero. Se ha hecho una inversión de 250 millones de pesetas, y estos 13.048.000 pesetas son los que cubren el final de financiación de esa primera fase.

Hay una segunda fase prevista, y en preparación a nivel de proyecto, que se refiere a la reparación de fachadas. Ello supondrá un montante aproximado de unos 98 millones de pesetas, que pueden ser perfectamente financiados de acuerdo con los propios vecinos afectados en toda su amplia denominación, tanto los que son afectados por las viviendas como por los que son afectados por los locales comerciales en explotación. Una parte importante de esa financiación hará posible la rehabilitación de esas fachadas.

En una tercera fase está prevista la urbanización y canalización de servicios. Y, por último, la rehabilitación urbanística de la zona, desde el punto de vista de la restauración urbanística del área.

Se pretende, en definitiva, que un elemento tan tradicional para la ciudad de Santander y para la región como es el Barrio Pesquero, no solamente tenga cubierto el aspecto de la dignidad que corresponde a esa función tradicional que viene realizando, sino el apoyo desde la institución para la explotación turística en mejores condiciones, si cabe, de sus actividades profesionales, aparte de haber resuelto definitivamente el problema de las viviendas.

El concepto segundo se refiere, por 80.703.000 pesetas, a liquidaciones, revisiones de precio y terminaciones de obras. Hace referencia todo ello al programa del año 88, afectando a 831 viviendas, de las que puedo dar a sus Señorías cumplida relación si así lo desean. En cualquier caso, por citar

algún ejemplo que pueda servir a la memoria: 49 viviendas de Cazoña, la fase primera del Barrio Pesquero, las 128 viviendas en Cazoña, 33 viviendas en Galizano, 16 en Zapatón, 120 viviendas en Cazoña, 16 en Suesa, otras 30 en Zapatón, 24 en Laredo, 10 en Meruelo, 33 en Bárcena de Pié de Concha, etc. Esa partida vendrá a producir la liquidación de estas viviendas, correspondientes al programa del 82.

El punto tercero se refiere a construcción de nuevas viviendas, y tiene un destino de 580 millones de pesetas para su financiación. Se refiere a la financiación de 350 viviendas del programa 88 y 350 viviendas del programa 89, con un total montante de 700 viviendas. La Diputación debe subvencionar aproximadamente en torno a los dos millones de pesetas por vivienda, debido al desfase que se produce entre el precio de venta del módulo y el precio de metro cuadrados construidos.

El módulo en este momento, según el convenio del año 90, para Santander y Torrelavega es de 67.558 pesetas, mientras que para el resto de la región opera por 61.780 pesetas. El módulo multiplicado por 0,89 del precio de venta y metro cuadrado arrojan un montante de unas, aproximadamente, 60.000 pesetas metro, y naturalmente el metro cuadrado construido supone un montante de entre las noventa y cien mil pesetas de construcción, lo cual implica un planteamiento con una diferencia, que es la que se aborda con ese dinero por parte de la Diputación Regional.

Esto viene regulado en la cláusula segunda, punto 2, del convenio, el número de viviendas. Las viviendas a que hace referencia el programa 88 son: 10 en Voto, 16 en Cayón, 20 en Meruelo, 12 en Comillas, 32 en Reinosa, 98 en Santander, 74 más en Santander y 88 en Castro Urdiales. Total 346 exactamente. Supondrá, por parte de esa cantidad que figura en presupuesto, una dedicación de unos 300 millones para atenderlo en el año 90, y 213 millones del programa 88 para el año 91. Programa 88, 300 millones para el año 90, y programa 88, 213 millones en el año 91.

En lo que se refiere al programa 89, la relación de viviendas es de 380 viviendas, como sigue: Ayuntamiento de Alfoz de Lloredo 10 viviendas, Ayuntamiento de Hermandad de Campóo de Suso 10 viviendas, Ayuntamiento de Meruelo 20 viviendas, Ayuntamiento de Santoña 30 viviendas, Ayuntamiento de Torrelavega 34 viviendas, Ayuntamiento de Valderredible 12 viviendas,

Ayuntamiento de Santander 96 viviendas, Ayuntamiento de Camargo 52 viviendas, San Vicente de la Barquera 22, Arenas de Iguña 8, Molledo 8, Puente Viesgo 14 y Castro Urdiales 22, más otras 30 aproximadamente más en Torrelavega. Hacen un total de 380 viviendas del programa del 89, que están dispuestas para ser adjudicadas, toda vez que pudiera ser aprobado el Presupuesto de la Diputación Regional año 90.

Y se destinaría 200 millones de ese presupuesto 90 para hacer frente al programa, y otros 505 restantes, puesto que el desfase que se produce en el programa 89 es de 705 millones. Los primeros 200 serían a cargo del presupuesto 90 y los 505 restantes serían a cargo 300 del año 91, 170 del año 92 y 35.300.000 del año 93.

Para el programa 90, tal como está en su momento y de acuerdo en el plazo de elaboración de convenio, hay prevista una cantidad en torno a los aproximadamente 80 millones de pesetas, para la ejecución de proyectos, honorarios y estudios geotécnicos necesarios.

El cupo es el establecido de acuerdo con el convenio del 90, cláusula segunda, punto 2, que suponen otras 350 viviendas más. Las solicitudes con respecto a los cupos presentados, evidentemente sus Señorías pueden suponer que son bastante más superiores. Todos somos conscientes de que el tema de vivienda social no es fácil problema a resolver, al menos ni en su totalidad ni de una manera impactante. Todos deseáramos hacerlo, y espero que, con determinados planeamientos que en este momento existen en la Diputación, podamos abordarlo de una manera bastante más definitiva en lo que se refiere al número de viviendas sociales a construir, tanto por el tratamiento que se dé al problema del suelo, de acuerdo con la Ley del Suelo, como por el tratamiento de gestión que pudiera establecerse para la realización de un programa más ambicioso.

Los municipios sondeados han sido, para ver de qué manera había una necesidad real de problema de vivienda social en Cantabria, han sido los 102. De momento las respuestas obtenidas han sido de 40 municipios. Lo hacen de una manera bastante irregular, a pesar del impreso que se les solicita con detalle. No se determina en algunos casos de esos cuarenta las necesidades de posible aportación de suelo, en ocho casos. Y sí plantean sin determinar posible aportación de suelo 19 ayuntamientos, y otros 13 sí determinan aportación de suelo.

Yo estoy convencido que con un planteamiento de gestión adecuado no sería especialmente difícil el poder abordar, y en ese terreno estamos trabajando, la oferta de suelo por parte de los ayuntamientos, para tener una acción más directa y más definitiva sobre este problema acuciante de la vivienda social. Si el esfuerzo es importante, desde luego todos somos conscientes que no cubre a nuestro gusto la necesidad que deriva de ello.

La Diputación Regional, sus Señorías lo conocen bien, ha hecho un avance de solicitud de un crédito de carácter extraordinario, -que ya que estamos hablando de este tema, aunque no sea estrictamente dentro del punto que se refiere al orden del día de explicación de presupuesto, pero puesto que tiene una relación muy directa por esa razón lo cito-, cuyo crédito extraordinario tendría como finalidad fundamental el poder atender, de una manera definitiva, lo que significa la terminación del Plan Hidráulico Regional, lo que significa atender las Comarcas de Acción Especial, que como sus Señorías saben todas atienden obras de carácter de infraestructura primaria en los municipios con menos posibilidades de dotaciones económicas, y, por otro lado, en parte este problema de la vivienda social. Existe para ello en elaboración lo que podemos denominar un Plan Regional de Vivienda, que podría abordar de una manera más definitiva esta dificultad importante.

El concepto 781 habla de subvenciones para rehabilitación. El concepto de subvenciones se fundamenta en la legislación del convenio 89-90, y aborda tres clases de actuaciones puntuales. La que se refiere a la adquisición de vivienda, regulada por la cláusula segunda, punto 1.1 y 1.3, supone por parte de la Diputación una atención del 5% de subvención a fondo perdido, hasta 150 adquirientes en el año 90 y 227 que lo fueron en el año 89. Estos adquirientes tienen, como sus Señorías pueden suponer y conocen, unas limitaciones, que se cifran en unos ingresos inferiores a 2,5 en el salario mínimo interprofesional, lo cual para una familia de pareja y dos hijos puede suponer alrededor de millón y medio de pesetas/año bruto, y para una pareja más cinco hijos puede suponer 2,5 millones año; que la residencia no sea habitual y permanente, y la otra condición que las viviendas tenga menos de 90 metros cuadrados.

El segundo concepto por el que se aplica éste de subvenciones es para la rehabilitación. Esto se regula también por el convenio del año 90 firmado por

el Ministerio, cláusula segunda, punto 3, y cláusula tercera, punto 3.2, que supone una atención en el 89 de 132 expedientes y de más de 500 en el año 90. Supone una aportación de entre un 3 y 9% a fondo perdido, 3% generalmente para ingresos entre 2,5 del salario mínimo interprofesional, y 9% los que sean inferiores al 2,5 del salario interprofesional.

por último, el tercer concepto de aplicación de subvenciones es para la vivienda usada y/o rehabilitación de vivienda, regulado por el mismo convenio, cláusula segunda, punto 1.2, que para el año 90 prevé unos 210 adquirentes. La Diputación Regional atendería un 5% del precio de venta y el Ministerio un 9%, que se aplica en las mismas condiciones que hemos hablado para la rehabilitación. Los expedientes que hasta el momento han sido gestionados por este concepto de subvenciones, correspondiendo al año 89, en rehabilitación serían 191, y en el año 90, en rehabilitación, de momento, 361, que hace un montante de 552 expedientes. En lo que se refiere a la vivienda usada, en el año 89 han sido 104, y en el año 90 llevan siendo 140, lo que supone un montante de 244 expedientes tramitados.

En lo que se refiere a concepto de vivienda rural, 822, son préstamos de hasta 500.000 pesetas. Generalmente, los préstamos que se tramitan suelen ser entre 300.000 pesetas sin intereses y 200.000 al 5%. La media de préstamo que se suele conceder es de unas 350.000 pesetas o algo más, dependiendo del tipo de obra para el que se solicita la atención, si es una obra de infraestructura primaria básica, de rehabilitación o es alguna obra de tipo más ornamental.

Funciona este tipo de actividad mediante solicitud que se formula al ayuntamiento, para que únicamente expida certificado de residencia. Se realiza posteriormente una inspección y se procede a la concesión del crédito, en un 70% a la firma del contrato y el 30% restante terminada e inspeccionada la obra debidamente. La tramitación de este concepto suele ser alrededor de unos 100 expedientes/año, lo que permite la cantidad prevista en el presupuesto.

El programa 331-15, gestión urbanística, concepto 639, planes de urbanismos, es una cantidad destinada a la financiación de los trípticos de planeamiento o lo que llamamos fichas urbanísticas. Sus Señorías ya conocen que iniciamos esta acción en el año 89, consistente en elaborar este tipo de folleto, que creo que sus Señorías conocen también, ha sido dado a conocer públicamente y a los propios ayuntamientos e instituciones directamente

implicadas en ello, que permite por cada uno de los ayuntamientos ofrecer un detalle de información urbanística bastante pormenorizado, señalando los objetivos, las determinaciones del plan, la normativa vigente en los diferentes ayuntamientos, por clasificación de suelos y sus distintas calificaciones.

De esta manera es un primer paso para que el ciudadano pueda tener una información objetiva, eficaz y precisa de aquel punto que le interesa respecto de posibles transacciones comerciales o planeamiento, en lo que se refiere a los pueblos de un municipio.

Otro aspecto que se aborda con esa partida es la atención o modificaciones de planeamiento, bien por solicitudes de los propios ayuntamientos, que solicitan asistencia técnica a la Diputación Regional, que haga una modificación o revisión puntual o que haga una revisión de normas en su junta, o bien porque autorizado o solicitado por el ayuntamiento se pudiera producir la subrogación de la Diputación Regional. Es dinero que se dedica a la redacción de proyectos del propio departamento, actuaciones de delineación, etc.

En este momento en lo que se refiere a los trípticos o fichas urbanísticas son 12 las ya realizadas, 12 ayuntamientos, y está previsto acordar otro tanto más para el presente ejercicio.

En principio hay una previsión que afectaría a los siguientes ayuntamientos: Ayuntamiento de El Astillero, Ayuntamiento de Cabuérniga, Ayuntamiento de Castañeda, Ayuntamiento de Hazas de Cesto, Campóo de Suso, Piélagos, Puente Viesgo, Ruento y Valderredible. No es un planeamiento estrictamente fijo, pero podría ser orientador para el destino de las próximas fichas que puedan ser abordadas, sin que quiera decir que son las únicas que se van a hacer en absoluto.

Cerraríamos con eso el capítulo de lo previsto en el presupuesto para la vivienda y gestión urbanística. Pasaríamos al programa 411-28, de Secretaría General Técnica.

Abordamos, en primer lugar, y sus Señorías me van a permitir que lo haga de una manera global, el capítulo primero, que se refiere a personal, desde el

concepto 100 al 131. Quisiera destacar a sus Señorías de ese planeamiento de personal lo siguiente.

Sus Señorías saben que el 13 de octubre del 89 se aprobó el decreto 69/89, modificado por decreto 7/90, sobre estructura orgánica de Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. La estructuración orgánica que llevamos a cabo se inspira en los criterios de eficacia, austeridad y coordinación, establecidos en el decreto 51/87, evitando en lo posible la excesiva compartimentación en que suele incurrir la Administración Pública, posibilitando un auténtico trabajo de equipo, superando la excesiva rigidez en materia de movilidad funcional. Estos han sido los objetivos que han tratado de inspirar la reforma de personal que se ha hecho en la Consejería de Obras Públicas.

Y yo, valorando globalmente todo ese trabajo y la situación como queda al día de la fecha, quisiera destacar lo siguiente: Se observa, en primer lugar, una disminución clara de personal. Por un lado, se han producido ocho ceses, cinco jubilaciones, un cese por excedencia voluntaria, un cese por fallecimiento y un cese por traslado a otra Comunidad Autónoma; cinco altas, con tres nombramientos interinos, y dos contrataciones temporales. Por tanto, durante el período 90 se ha producido una reducción de tres personas. En el año 89 la reducción ya fue de 12 personas.

Si además hacemos una mirada retrospectiva desde el año 88 al 90, podríamos constatar en totales, en lo que se refiere a la unidad administrativa de la Secretaría General Técnica, Dirección Regional de Obras Públicas y sus Servicios de Carreteras Regionales, Vías y Obras, Hidráulicas y Puertos, y la Dirección Regional de Urbanismo, los siguientes resultados. En el año 88 había 447 personas, en el año 89 había 435 personas y en el año 90 hay 432 personas. Quiero destacar que allí donde puntualmente se ha añadido alguna persona, no es otra cosa que los altos cargos de cada uno de esos departamentos en la propia Consejería. En Secretaría General Técnica, en el 88 dos, en el 89 dos, en el 90 uno, respecto de los totales. Y en la Dirección General de Urbanismo, uno en el año 88, uno en el año 89 y uno en el año 90.

En lo que se refiere al personal de funcionarios e interiores, o sea, a la visión global de personal en un estudio comparativo de todo el personal, en diciembre del 88 había 447 personas -integrando a los eventuales, laborales

temporales y funcionarios-, en diciembre del 89 había 435 y en julio del 90 había 432. Por tanto, una clara tendencia a la disminución de personal.

La segunda nota a destacar sería la de la cualificación. Yo diría que no se consiguen aquí todos los objetivos que al menos había previstos. Se pretendía que en este tema de la mayor cualificación del personal, de momento podemos decir que se mantiene estable en la categoría A y B, y nuestra pretensión hubiera sido el acentuarla más, de acuerdo con los cursos de formación especializados, para obtener sin duda alguna lo que los servicios de la Diputación Regional están necesitando, por valoraciones que a continuación voy a hacer, y es una mayor cualificación, mayor cantidad de personal cualificado, para desarrollar tareas como las que similarmente ha habido que desarrollar desde el ejercicio 87 en adelante y, por supuesto, igualmente en ejercicios anteriores.

Quisiera destacar igualmente a este respecto que en los grupos A y B el número de funcionarios es de 23 y 22. Con dedicación I, tres del A y cuatro del B; dedicación II, seis del A y quince del B; y dedicación III, catorce del A y tres del B. Interesa destacar estos datos precisos, que son los que hacen posible la valoración que acabo de decir.

Efectivamente, hay, como se ve, un planteamiento estable del personal cualificado. Y, como he dicho, nuestra pretensión hubiera sido el obtener una mayor cantidad de personal cualificado.

En lo que se refiere a rendimientos, tendría que puntualizar lo siguiente. Sus Señorías habrán observado en los datos que he dicho que se acentúa la dedicación II y la dedicación III, con el mismo personal cualificado, no obstante, doblando el Presupuesto de inversión. Hemos pasado de 4.000 millones de pesetas en el año 87, a 9.000 millones de pesetas en el año 90.

Por lo tanto, hablando de cantidades globales, lo cual quiere decir que la tendencia en la organización de personal ha sido acentuar las dedicaciones II y III del personal cualificado. Lo cual da a entender cómo, naturalmente, la rentabilidad de trabajo del personal cualificado ha sido, naturalmente, muchísimo mayor, porque los niveles de inversión a ejecutar han pasado, como digo, -para dar un dato comparativo-, de 4.000 millones en el año 87, a 9.000 millones en el año 90.

Y si atendemos la productividad, cabría decir que si dividimos las pesetas inversión por pesetas personal, podríamos obtener un criterio aproximado de la relación de esa productividad.

Y a este respecto señalar que una peseta de personal, rinde ocho pesetas de inversión en Cantabria. Mientras que, y no por su descrédito, una peseta en Rioja, rinde 7 de inversión; 1 peseta en Murcia, rinde 5 de inversión; y una peseta en Baleares, rinde 5 de inversión. Quiere ésto decir, que mediante la política de personal de la Consejería, siendo cierto que se mantiene estable el personal cualificado, sin embargo se acentúan las dedicaciones II y III, que obligan a un planeamiento de trabajo y dedicación, por lo tanto mayor, se acentúan las inversiones muy aceleradamente de 4.000.000.000 en el año 87, 9.000.000.000 en el año 90. Y por lo tanto queda claro que la productividad de este personal es verdaderamente altamente significativo.

Era lo que, en justicia, al enorme trabajo y esfuerzo del personal de la Consejería, entiendo que debo dejar patente en esta Sala.

En lo que se refiere al concepto 160; aborda prestaciones de la Mutualidad que afecta a funcionarios de la antigua Diputación Provincial.

Y pasaríamos al capítulo 2, para destacar lo siguiente; el concepto 202, con 2.120.000 Pts. para atender, naturalmente, los alquileres en la oficina de la calle Juan de Herrera, de Carreteras Regionales y en la calle Hernán Cortés, de Obras Hidráulicas.

El concepto 203, básicamente de 20.000 Pts., es en atención a la necesidad de una fotocopiadora; concepto 204, para un vehículo auxiliar. El 212, para mantenimiento de las oficinas. El 213, es una partida, que sus Señorías observarán, que con relación a las demás, es bastante más importante, 36.000.000 de pesetas porque incluye los reactivos de los Planes Hidráulicos, según instrucciones recibidas de la Consejería de Hacienda, por considerar que el gasto se acomoda mejor al concepto en este caso. El 214, para reparación de vehículos no pesados de todos los servicios de la Consejería. El 215, para contrato de mantenimiento de máquinas. El 221, incluye también la energía de Planes Hidráulicos, pero igualmente se producen contraprestación con respecto al ejercicio del año 89, el concepto 213, por considerar también, por instrucción de la Consejería de Hacienda, más adecuado el gasto al concepto.

El concepto 225, es para los impuestos de bienes inmuebles. El 226, para notarías y el 230, para dietas, que en base a la reestructuración de personal del que estamos hablando, de los criterios que se han hecho patentes, permite, de momento, el poder hacer un replanteamiento, y también en relación con el tipo de actuación de inversión, un replanteamiento de este problema.

Pasamos entonces al capítulo 6. De Secretaría General Técnica.

Concepto 640, por 150.000.000 de pesetas que es el dinero que se destina para pagar los incrementos respecto del proyecto de expropiación de todos los servicios. Los incrementos que se producen no contemplados en el proyecto, mediante acuerdo tácito, que se supone se establece generalmente entre la propiedad afectada y la propia Diputación Regional, a través del Servicio de Expropiaciones. El concepto 647, por 18.680.000 de pesetas se refiere a dos actuaciones puntuales; la Casa Consistorial de Luena y la mejora de la carretera de Castillo del Haya-Vasasola, que son dos obras del Plan de Servicios, que están fuera del conjunto del Plan de Servicios, sólomente por una cuestión meramente estética, porque como el Plan de Obras y Servicios es básicamente todo él de carácter monográfico, de inversión hidráulica, el hecho de configurar el Plan de esa manera absolutamente homogénea y coherente, y no obstante, teniendo que atender la necesidad de estos dos tipos de obra, se adscribieron a la Secretaría General Técnica en su capítulo inversor, para llevarlas a efecto, aunque la tramitación evidentemente, no es alterada en absoluto, con respecto al tratamiento del Plan de Obras y Servicios.

El concepto 649, se refiere al estudio de viabilidad y anteproyecto de la estación de autobuses de Torrelavega. Importante proyecto que la Diputación Regional, el Ayuntamiento de Torrelavega, el Ministerio de Obras Públicas, y esperamos que también el Ministerio de Transportes, junto con FEVE, podamos abordar de una manera definitiva una actuación tan sumamente importante para la ciudad de Torrelavega como puede ser ésta. No se trata ya de hacer solamente una estación de autobuses o no, sino de colocación de esa obra, resolver problemas sustancialmente importantes para la ciudad de Torrelavega, que sus Señorías conocen, tales como por un lado; la potenciación del comercio de Torrelavega, la regularización del tráfico interior de Torrelavega y definitivamente, la recuperación, en lo que se refiere a obras de infraestructura de problemas importantes de saneamiento que contaminan el río

Besaya, por lo tanto, tienen una relación directa con la recuperación, indudablemente, de la cuenta del Besaya, mediando importantes obras también de canalización de carácter hidráulico de tres ríos subterráneos en ese punto, y definitivamente, desde el punto de vista urbanístico, recuperar una gran área, otra ciudad de Torrelavega, integrándola al casco tradicional que ya se conoce. FEVE en este momento, es sin duda alguna, un instrumento de transporte fundamental para la ciudad, pero se quiera o no, es lógicamente también, una auténtica barrera arquitectónica. El proyecto, en conjunto, contempla estos objetivos prioritarios que he señalado con respecto al comercio, con respecto a obras de infraestructura de la ciudad, y con respecto definitivamente, al planeamiento conjunto urbanístico de la ciudad.

Con esta cantidad, solo se hacen apuntes para atender en parte, los estudios previos ya realizados y decir a sus Señorías, ya que aquí figura en el Presupuesto, que estamos en conversaciones directas y estrechas con estas Entidades, de momento FEVE, Ayuntamiento de Torrelavega y Diputación Regional, para ya, en su momento, muy pronto espero, presentar a los dos Ministerios, de Transportes y Obras Públicas, este ambicioso proyecto que esperamos pueda ser en su día debidamente atendido.

Cierto, no obstante que, existen proyectos alternativos que no descartamos, en absoluto, que podrían igualmente atender estos objetivos, solo que depende del nivel de intensidad con que se quieran conseguir, se desarrollará un proyecto u otro proyecto en su momento.

Entramos en el programa de Obras Hidráulicas 412.30, punto primero: Plan de Obras y Servicios por 515.000.000 Pts. Como anticipé hace a sus Señorías, hace un instante, este programa es prácticamente todo él de abastecimiento de aguas.

Todos conocemos la situación, realmente problemática, de la región en estos últimos meses, e incluso ya se puede decir, desgraciadamente, últimos años, en que el nivel de pluviosidad, realmente es descendente y supone, por lo tanto, un esfuerzo que en los últimos tres años venimos realizando, como sus Señorías saben, gracias al concurso y dedicación de todos, para tratar de paliar este importante problema de abastecimiento de agua en los Ayuntamientos de Cantabria, que yo, ciertamente diría que con este Plan de Obras y Servicios, y la última actuación, que afectaría a unos 40 Ayuntamientos para

la que anunciamos, con Acuerdo de Consejo de Gobierno, y ha sido anunciado también públicamente en su momento, será tratado de modo adecuado en la Asamblea, crédito extraordinario por 1.450.000.000 Pts., que serían destinados íntegramente a cerrar el Plan Regional Hidráulico, con lo cual tendríamos totalmente resuelto desde el punto de vista del planeamiento, y de la ejecución de obra física, tendríamos resuelto el abastecimiento de agua a todos los Ayuntamientos de Cantabria, tanto en lo que se refiere a las actuaciones aisladas en esos Ayuntamientos, lo que son obras de carácter municipal en unos casos de abastecimiento de captación, en otros casos de redes de distribución, como en lo que se refiere también a algunas actuaciones de saneamiento aisladas que ya estaban en marcha y se siguen naturalmente ejecutando, y como se refiere en tercer lugar, a los planes mancomunados de Diputación Regional.

ES un total de 845.000.000 Pts., lo que supone este programa de Hidráulicas, de los cuales 515.000.000 se dedican al Plan de Obras y Servicios y 330.000.000 a los Planes mancomunados de Diputación, para dar fin, en definitiva, a la puesta en funcionamiento y servicio y terminación de alguna obra del plan Aguanaz, el plan Esles, Ason, Pas y el Plan de Sierra Hermosa. Con lo cual, podríamos dar por cerrado todo el conjunto de Planes, hasta un total de 14, de Planes mancomunados de agua, que la Diputación ha podido ejecutar hasta el momento.

Esto, junto con las obras puntuales referentes fundamentalmente, casi todas ellas, a abastecimiento de aguas, alguna hay de redistribución, creo que no más de cuatro, me parece recordar en este momento, por un montante de 1.489.600.000 Pts., podríamos atender definitivamente el resto de necesidades de abastecimiento de aguas de toda la región, y a eso es a lo que me refería para plantear y resolver de esta manera, en parte, con ese crédito extraordinario solicitado, este acuciante problema del abastecimiento de aguas.

Bueno, los 57.000.000 que se refiere al concepto 643, del programa de Obras Hidráulicas, es para Conservación y Mantenimiento de Planes. A los que únicamente habría que añadir los concetos que hemos dicho de energía, anteriormente en Secretaría General Técnica.

Entramos en las actuaciones en la red municipal, programa de Vías y Obras, 413/31.

Abordamos en primer lugar el Plan de Pavimentación de Núcleos, concepto 647.1;

Los 24.000.000 Pts. anteriores del 640, Actuaciones por Gestión Directa, son generalmente pequeñas actuaciones de bacheo y mantenimiento, de actuaciones de obras que hace el departamento de Vías y Obras de las actuaciones en la red municipal.

El programa de Pavimentación de Núcleos, cuenta con 991.600.000 Pts., para atender el siguiente parte de planeamientos, sus Señorías saben que éste es un programa plurianual, y ha de seguir siéndolo. Ciertamente yo entiendo que para satisfacción de todos hemos podido llegar a un estado en el que en este momento, sólomente en 11 Ayuntamientos, aún no se ha practicado aplicación de este programa. El resto de Ayuntamientos de la región ha tenido aplicación del programa.

Este dinero, 124.800.000 Pts., se destinará para aumentos producidos en la primera y segunda fase, mientras que 866.700.000 Pts., se aplicarán para atender la fase tercera, donde se actúa en 70 Ayuntamientos de la región. Faltan entonces 11 Ayuntamientos, exactamente, como decía a sus Señorías, por intervenir. Esperamos, naturalmente, que a lo largo de lo que queda de legislatura, puedan ser atendidos esos 11 Ayuntamientos y cumplamos de esa manera el primer objetivo señalado para este programa, que era actuar en todos los Ayuntamientos de Cantabria en la presente Legislatura.

No quiere ello decir, en absoluto, que se haya pavimentado, evidentemente, todos los núcleos de población de Cantabria. Por eso decía que éste es un programa plurianual, que cabría decir, de momento, indefinido o no definido, porque todavía resta, como en otras muchas cosas, mucho por hacer.

El programa 413.31, que llamamos de Accesos a Núcleos deficientemente comunicados. Concepto 647.2; éste programa tiene una cantidad prevista de 280.000.000 Pts., que serían para destinarlos exactamente a la carretera de Mercadal, a un modificado en los accesos a Mercadal, por 8.300.000 Pts., carretera de Caloca y Vendejo, carretera de La Madrid, carretera de Bejes, un complementario en la carretera de Bejes, carretera de Campoo y Omaredes, un modificado número uno en Campoo y Omaredes de 1.000.000 Pts., carretera a San Andrés, carretera a Tresviso en terminación.

Esto, junto con el inicio de una segunda fase de este programa, de accesos a núcleos deficientemente comunicados, que se inicia en el 90, continuará en el 91 y 92 su planeamiento de financiación, y que aborda obras tales como las siguientes: carretera de Castrillo del Haya-Casasola, con 7.800.000 Pts., carretera de Espinosa de Bricia, carretera de Resconorio a la Magdalena, carretera a Cotillo, Villasuso y Barrio Palacio, Carretera a La Madrid, segunda fase, carretera de Camplengo-Ayuso, carretera de Susvilla y Sandoñana, y carretera a RÍO Panero.

Generalmente, esta actuación, tremendamente estricta y escrupulosa, en la aplicación técnica y de su planteamiento de financiación, aborda unos esquemas de construcción entre plataformas de 7 metros y 5 metros, por ser naturalmente, en su mayor parte, carreteras de montaña. La carretera de montaña, debe pegarse por lo tanto, muy claramente, a la ladera, ser muy poco impactante en la medida de lo posible, porque siempre, evidentemente, una carretera es impactante sobre la superficie de una ladera. Depende del concepto de amplitud y extensión que se le quiera dar a ese concepto de impacto, con radios variables entre 12 metros y una gama amplia dependiendo del trazado. Lleva en cuanto a señalización, señalización horizontal y vertical, por ejemplo en el caso de La Madrid, o en Bejes, entiendo que también, dependiendo de si la pavimentación es pavimentación en caliente o señalización únicamente vertical, como es el caso de Tresviso, y defensas para las que dependiendo de cada carretera, para que encaje mejor en su medio ambiente, se aplican o viandas o defensas de piedra o de hormigón, con unas coloraciones que se adapten lo más posible al tono de la ladera, sobre las cuales se sitúan esas defensas.

Esta sería la segunda fase del programa, la tramitación de ese dinero, 280.000.000 Pts., es para rematar la primera fase de este programa e iniciar ya la segunda fase del programa Accesos a Núcleos deficientemente comunicados.

Se cubre un total de actuación de programa de unos 79 Kms. aproximadamente.

Aparcamiento en Calgosa y la Bien Aparecida, 39.300.000 Pts., son obras ya terminadas y recibidas, es para atender la terminación de esa obra. Aparcamiento en Santo Toribio de Liébana, obra en terminación que inicia con 40.000.000 Pts. la financiación de la ejecución de la obra, y el resto tendrá que contemplarse en el presupuesto siguiente.

Punto 5. Alumbrados Públicos, 30.000.000 Pts. En el año 87 y 88 se ha realizado una importante actuación de alumbrados públicos en todos los Ayuntamientos de Cantabria, en gran parte de los Ayuntamientos de Cantabria, puedo ofrecer a sus Señorías datos concretos de actuaciones de alumbrado en esos Ayuntamientos.

En el año 89, se dedicó una parte importante, en lo que se refiere a alumbrados, al suministro de farolas de especial calificación para la mejora del aspecto estético en el alumbrado de determinados Ayuntamientos, y por último, iniciamos en el año 90, con 30.000.000 Pts., un programa importante que ya cuenta con no menos de 1.100.000.000 proyectos redactados de alumbrados públicos en, prácticamente la totalidad de los Ayuntamientos de Cantabria. Concretamente, de los Ayuntamientos que lo han solicitado, en la totalidad de los que lo han solicitado, concretamente en unos 60 Ayuntamientos.

Esta es una cantidad importante, de proyecto redactado, que nos va a permitir abordar también de una manera definitiva, se inicia en el año 90 este programa, para terminar con las carencias de los problemas de alumbrado en los Municipios.

Entramos en el programa de Carreteras Regionales, programa 413.32. Concepto 647.0: Conservación ordinaria por gestión directa.

Este concepto, por un lado aborda la campaña de 70.000.000 de costo, financiado con cargo al año 89 y 90, en lo que se refiere a pintura de carreteras y en lo que se refiere a tratamiento de márgenes, tanto mecánico como químico. Esa primera campaña que hemos pretendido que fuera en su momento impactante, precisamente para que luego la acción de conservación sea más sencilla, no ha podido tener toda la dedicación que hubiera sido del gusto de la Consejería, naturalmente, y del departamento de conservación, sobre todo, pero sí cabe decir, que con ese programa, esa campaña de 70.000.000 Pts., hemos podido atender lo siguiente: en lo que se refiere a desebrado químico, han sido atendidos y están siendo atendidos, porque es un programa con una actuación en ejecución, de 3.055.000.000 m²., en lo que se refiere al desbroce mecánico, hemos atendido y estamos atendiendo 1.925.000.000 m²., en lo que se refiere a señalización 759.000 ml. por un montante total de 21.000.000 Pts.

Evidentemente, no es todo lo ambicioso que surgió en su momento, en origen, pero sí consideramos que es una actuación digna, lo suficientemente importante como para comenzar con una labor de conservación que sin duda habrá de ir acentuándose progresivamente, dado el volúmen de inversión que la Región está haciendo en las carreteras Regionales.

Entramos en el concepto 647, propiamente dicho, para abordar lo que se refiere a los ejes de carreteras.

Y para procurar ofrecer una información lo más precisa y ordenada posible, voy a seguir cada uno de los ejes, tal como están planteados en el esquema del presupuesto, y cada uno de sus tramos. Concretamente empezamos por el eje costero oriental, con el tramo Argoños-Santoña.

Esta obra, que realiza la empresa MONOBRA, tiene previsto 292.000.000 Pts. en el Presupuesto, presumiblemente será su costo definitivo 627,2 millones de pesetas, ha tenido un complementario, que naturalmente se refiere, por un lado el pase inicial de una plataforma de 5,5 m. que estaba inicialmente prevista a 10 metros, en segundo lugar la realización, mientras en el inicio del proyecto estaba previsto un puente, se hicieron tres puentes y toda una serie de condicionamientos de carácter medio-ambiental, por el especial trazado de esta carretera que vinieron impuestos, tanto por condiciones que la Comunidad Económica Europea se sirvió hacer a este proyecto.

En este momento se encuentra abierta a circulación para asentamiento de firmes, por tanto el firme por el que cuenta es de doble tratamiento superficial, precisamente para comprobar el nivel de asentamiento de firmes, y proceder a una última instancia, a la pavimentación definitiva de la calzada.

El tramo Calatraba-Pedreña-Somo, cuenta con 295.000.000 Pts. El total previsto puede estar en torno a los 350.000.000 Pts. Pertenece a la empresa ASCAN, y está en ejecución. La fecha prevista de primer aglomerado en torno a abril del 91 y julio del 91, podríamos decir que pueda producirse su terminación.

El tramo Gajano-Pontejos, cuenta con una cantidad de 69.400.000 Pts., este dinero tiene contemplado un modificado, hasta tres modificados, que se explican de la siguiente manera; teníamos en origen un tratamiento de 6 m. de

calzada y hemos pasado a 9 metros de calzada. Ha llevado tratamiento urbano completo en algunos de sus tramos, cuando decimos tratamiento completo nos estamos refiriendo a abastecimiento de aguas, alumbrados, conectores de saneamiento, aceras, iluminación, etc., y eso es lo que justifica estos modificados.

El tramo Puente de la Benera-Argoños; tiene prevista una cantidad de 100.000.000 Pts., está en ejecución y podrá suponer el montante total de la carretera unos 633.000.000 Pts. Por lo tanto, en el año 91 y 92 está previsto, naturalmente en Presupuesto, atención financiera para ese tramo.

Beranga-Noja, tiene 150.000.000 Pts., que son los previstos en el año 90, y cuenta con un modificado y un complementario, respecto al cual creo que sus Señorías todavía no tenían información. El primero se refiere al modificado del trazado de los puentes, por asesoramiento de Confederación Hidrográfica del Norte, que ha considerado conveniente el que la luz del puente no tenga ningún tipo de interrupción, antes había dos ojos en los puentes contemplados, pero en una situación de avenida, era peligroso el poder plantear así los puentes, y por lo tanto se está en la alternancia del otro tipo de trazado, eso justifica el modificado, y por otro lado, un complementario añadido de obras de carácter municipal en las travesías urbanas de tratamiento completo, lo cual supone un montante de 125.000.000 Pts.

En lo que se refiere al eje costero occidental, la carretera Viveda-Suances, cuenta con 200.000.000 Pts., y la razón es porque hay un complementario de 358.000.000 Pts., pero del que sus Señorías sí tienen conocimiento, ya en comparecencia anterior di cumplido detalle de esos modificados, fundamentalmente, salvo pequeñas matizaciones en el trazado, fundamentalmente han sido obras de infraestructura de contención y obras de carácter municipal en una gran parte. De esta manera, aprovechando la obra de la carretera se ha ejecutado muchísimo de lo que era obra de infraestructura necesaria a lo largo de todo su trazado, incluido el Municipio de Suances.

El tramo Oreña-Comillas, cuenta con 70.500.000 Pts. aproximadamente, sí 70.500.000 pesetas. Supondrá un costo total de unos 719.000.000 Pts., y tiene un modificado de unos 410.000.000 de pesetas, que se explican por el tramo fundamental que se añade de Santillana a Oreña, eliminando uno de los inconvenientes mayores que realmente existían en Cantabria en los trazados

de las carreteras regionales. Es posible en este momento, desde Santillana, hacer el recorrido - pues yo creo que con bastante, no sólo, dignidad, sino sobre todo seguridad vial- pues en menos de 20 minutos, consideramos ésta una obra realmente importante y de interés para la Región. Ese tramo definitivamente todavía deberá ser matizado para completar la actuación que está prevista de un proyecto en relación de lo que es la entrada propiamente a Santillana, desde el camping hasta el cruce de Santillana para darle un adecuado tratamiento de carácter urbano a ese tramo de travesía, como se le ha dado al tramo que antecede a partir del cruce en dirección a Viveda.

El tramo Puente San Miguel-Santillana, 155 millones de pesetas, de los cuales tiene también un modificado, sus Señorías lo conocen, yo creo que el público también porque ha sido notificado a través de la prensa, para el ensanche del Puente San Miguel que va a suponer una calzada de 6,5 metros de ancho con una plataforma global de 9,2 metros, por tanto lleva su parte de arcén y aceras para deambulación peatonal por ambos lados. Ese modificado no será inferior a 80 millones de pesetas porque lleva también refuerzos en lo que significan las calzadas mismas del Puente

La cimentación. El tramo Puente de la Maza-Sable de Merón, que es una actuación puntual, no es un tramo sino una actuación puntual, realizada para completar parte del Paseo Marítimo en San Vicente de la Barquera en esta playa por 6 millones de pesetas. En el eje costero central, el tramo Corbán-Lienres, que es una obra terminada y estos 120 millones de pesetas dan la liquidación de esa obra, que habrá supuesto una inversión de 427 millones de pesetas

El tramo Lienres-Playa de Valdearenas, se destinan 100 millones de pesetas para atender, tiene un trazado de 7,10 metros como saben sus Señorías, tiene una previsión de inversión de unos 250 millones de pesetas, por tanto habrá de ser financiada todavía a cargo del 90 y el 91 y, el tramo Playa de Valdearenas-Bóo, cumple éste con 100 millones de pesetas, para iniciarse de una manera definitiva ya y definida sobre la famosa cuestión de la variante de Bóo.

Sus señorías conocen por la prensa que ha habido determinados criterios de opinión de grupos vecinales al respecto sobre sí debía o no actuarse sobre la base del trazado que existe, o por el contrario, habría que plantear algún

trazado alternativo. Me satisface informarles que entiendo resuelto ese problema, ha habido reiteradas reuniones y a distintos niveles de esas Asociaciones de Vecinos para definir lo que podía ser su criterio, en definitiva, porque la verdad es que a lo largo de todas esas conversaciones, nunca aparecía demasiado claro en definitiva cual era el criterio último. Y por último, yo he recibido los escritos oportunos de las Juntas Vecinales y comunicación del Ayuntamiento en el sentido de que, mayoritariamente, el pueblo quiere que la carretera se haga por el trazado antiguo y así se va a hacer disponerse de un Acuerdo de Consejo de Gobierno ya establecido.

En el eje Liébana-Campoo, atendemos con 357 millones el tramo Potes-Los Llanos y con 626 el tramo Los Llanos-Espinama, para cubrir el montante de esas carreteras de acuerdo, recordarán sus Señorías, a los amplios modificados que ha sido necesario ejecutar en esa carretera, debido fundamentalmente a dos o tres tipos de actuaciones, las que se refieren a la variación de los puentes, las que se refieren a la contención de las laderas e inestabilidad geotécnica que ha sido tremendamente dura y costosa en esa carretera, y en lo que se refiere a alguna actuación de carácter municipal sobre todo de infraestructura hidráulica.

Bajo la denominación "otros ejes", se atienden otros tramos distintos de los que paso a informarles. Esa es una denominación muy genérica pero que a mí me gusta ya definir de una manera más precisa de la siguiente forma:

Dentro del eje Norte Sur Occidental, lo que llamaríamos el eje de Cabuérniga, El Tojo, Valle de Cabuérniga, se destinan 537 millones. En el año 90, en una obra que está en ejecución y de cuyos modificados también di cumplida información a sus Señorías, no obstante, sí lo consideran conveniente, necesario u oportuno, responderé a sus preguntas posteriormente, sí así fuera de interés.

En el tramo Valle de Cabuérniga-Ruente, se destinan 205 millones de pesetas para esa obra que está en ejecución, presupuesto 90 sin más alteraciones que las ya sufridas anteriormente.

En el tramo Ruente-Carrejo, se destinan 280 millones de pesetas en el año 90 y aquí señalar que efectivamente ha habido que hacer una actuación de carácter urgente, fundamentalmente la contención de una ladera a través de

muros, escolleras y bulones que amenazaba a una columna de alta tensión, la inestabilidad de una columna de alta tensión.

En el eje Norte-Sur Oriental, el tramo Selaya-San Roque de Riomiera, tiene destinados 185 millones de pesetas del total aproximado de la carretera, estimamos que sea 480 millones y su modificado ya dí noticia también de él en la comparecencia pero gustosamente reiteraré cuanto sea necesario

El tramo Astillero-Sarón, dentro de este mismo eje Norte-Sur Oriental, se destinan 520 millones de pesetas en el año 90, tiene un modificado en tramitación para lo que se refiere a tratamiento integral de travesías urbanas en Villaescusa, Obregón y Sarón, de los que sin duda considero que sus Señorías tienen noticia, son las obras de infraestructura de colectores de saneamiento, de abastecimiento de aguas, de alumbrados, de aceras etc., y alguna actuación de urbanización.

El tramo Sarón-Villacarriedo, contempla 250 millones respecto del total de los 1.200 millones aproximadamente, que costará el eje y, por razón de incremento de acondicionamiento de los taludes y las travesías urbanas, también en Sarón, en Vega y en La Abadilla y, por último, una actuación transversal Virgen de la Peña-Villanueva de la Peña de 31 millones de pesetas, 31,7, para liquidar-cerrar este obra que está próxima a terminación con un total invertido de unos 55 millones de pesetas

Observarán sus Señorías, la ausencia del tramo Brañavieja-Piedras Luengas. La razón obviamente, se debe a razones fundamentalmente de tipo político entre la Comunidad de Castilla-León y la Comunidad de Cantabria. Sus Señorías conocen que hubo toda clase -entiendo yo- de relaciones adecuadas y las sigue habiendo por supuesto y desde luego, en todo caso cordialísimas, entre Castilla-León y Cantabria respecto de este pequeño Contencioso. Ultimamente, Castilla-León consideró que incurriamos en incompetencia ante el Tribunal Constitucional sin pronunciarse sobre el fondo del asunto y por tanto, sin entrar, en sí Castilla-León tenía razón, o no en sus planteamientos. Evidentemente sí entendía que Castilla-León, su planteamiento no era adecuado por la sencilla razón de que el Acuerdo de Consejo de Gobierno, en todo momento, era respetuoso con todo lo que son las atribuciones del Gobierno Autónomo de esta Comunidad y procedimos, a través de conversaciones y relaciones con el personal técnico y los propios Consejeros -tanto de Medio

Ambiente y de Obras Públicas-, a realizar varios estudios de impacto ambiental, uno de ellos realmente amplio, serio y muy denso, para dilucidar si ese era o no el mejor trazado de los posibles en el sentido del menos impactante y que al mismo tiempo, sirviera adecuadamente tanto al interés de Cantabria como al interés de Castilla y a la espera de las últimas determinaciones que la Comunidad de Castilla-León pueda tomar definitivamente sobre la oportunidad del trazado que aproximadamente 10 kilómetros atraviesa la provincia de Palencia, espera Cantabria esas determinaciones para reiniciar el proceso de este proyecto importante, ambicioso, como sus Señorías saben, que uniría definitivamente las Comarcas de Liébana y Campóo, continuando con un importante eje Sur transversal, importante para la Región que últimamente comunica o vendría a comunicar con las carreteras nacionales y, por tanto, cabría considerar ese eje Sur transversal -yo así lo entiendo, sin ninguna duda- como una carretera intercomunitaria que pudieramos negociar con el Gobierno de la Nación, el Ministerio de Obras Públicas.

Pasamos al concepto 6.4.7 Actuaciones por Gestión Directa en el Servicio de Puertos.

Se refiere a atender determinadas actuaciones por hundimiento de un muelle en Suances para recalzar un muro en el puerto de San Vicente y actuaciones de mantenimiento de luz y conservación ordinaria de edificios y de maquinaria. El resto, hasta 166 millones de pesetas está previsto para actuaciones, como figuran puntualmente en la relación sin nada especialmente nuevo que añadir, el nuevo muelle del puerto de Santoña, el dragado del Puerto etc, todas actuaciones que están en ejecución por un montante total del programa de 183 millones de pesetas.

Inicialmente Sr. Presidente nada más y muchas gracias y quedo a su disposición de sus Señorías para atender cuantas preguntas me refieran.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. Consejero. Vamos dar por tanto la palabra a los Portavoces de los distintos Grupos y comenzando, como es habitual por el Grupo Mixto. Sr. Pardo va a intervenir, muchas gracias Sr. Pardo, tiene Vd. la palabra.

EL SR. PARDO CASTILLO: Brevísimamente, agradecer a los Altos Cargos la comparecencia, la presencia y al Sr. Consejero por supuesto su presencia y la

exhaustiva exposición que ha hecho de todos los conceptos y subconceptos del Programa a lo largo de los 75 minutos con los que nos ha ilustrado extraordinariamente bien. Yo simplemente quería hacer una reflexión en alta voz que probablemente haya hecho partícipe de ella en alguna ocasión al propio Consejero en conversaciones particulares, que no me voy a referir a partidas concretas pero tienen íntima relación con el Presupuesto: hay un ejemplo que repito es que me preocupa que pudiera ser un mal ejemplo sintomático, que es la posible tensificación que se puede producir en la Zona Oriental de nuestra Región y, especialmente, en dos pequeños Municipios como son : el de Noja y Arnuero. Dos Municipios que me parece que deben tener unos 2.500 habitantes cada uno más o menos y que tienen unas previsiones, sino me equivoco, de 19.000 viviendas en Noja y 9.000 aproximadamente en Arnuero, lo que supondría algo así como 100.000 habitantes en dos Municipios que hoy tienen 5.000, algo así como multiplicar por el 2.000/100 o como si extrapolándolo o trasladándolo la Región tuviera 10 millones de habitantes en un momento determinado, lo cual parece una barbaridad. Pero sí además existe ese incentivo, llamemoslo así entre comillas, de la gran edificación, por otra parte, también, existen una enorme facilidad de accesos como por ejemplo: es el eje que se está haciendo desde Pontejos, Gajano, por Ajo, etc. les está haciendo una cuasi-autovía con grandes desmontes y grandes terraplenes. Una segunda vía que, desde mi personal punto de vista, me parece la más racional porque es la que parte del colector general que es la autovía Beranga-Noja y una tercera vía que sería el famoso Puente Laredo-Santoña, aquí hay una pequeña consignación que generaría un gran tráfico y atravesaría el Tunel del Brusco para ir a desembocar también a esa zona de Noja e Isla, es decir, tres accesos para llegar a un sitio donde está prevista ya una alta densidad.

Yo me pregunto y me parece que se lo he dicho al Consejero, si no sería lógico hacer una política de asentamientos urbanos y por ejemplo preveer una cierta descongestión de esa Zona, por ejemplo digo, pues a lo mejor en el eje de Limpias y aquí está D. Carlos Saiz, Rasines, Ampuero, Ramales, donde sí se hiciera una buena carretera o donde sí se fomentara la edificación, pues se conseguiría quizás esa descongestión, se conseguiría estar a 15 minutos de la playa -hay mucha gente que también desea el campo- y probablemente, se conseguirá esos objetivos, es decir, a mi lo que me preocupe -por eso digo que pudiera ser un mal ejemplo sintomático, que se extienda a otros- es el hecho de que la planificación territorial, la ordenación del territorio en estos momentos todavía brilla por su ausencia, por la inaplicación de la famosa Ley

que tuvo tantas vicisitudes. La planificación urbanística en esa zona concreta, desde mi personal punto de vista, no es acertada y tampoco parece que la política regional de carreteras vaya en función directa de la política de asentamientos. Entonces y con ésto quiero terminar, lo que quiero decir: estas reflexiones y ojalá se me conteste y ojalá se me diga que estoy equivocado, porque yo lo que deseo es que la ejecución de obras no es sinónimo de gestión eficaz, eso es una cosa clara porque la gestión es algo mucho más amplio, la gestión no solo ejecución, la gestión es ejecución de obras por supuesto de las necesarias, las técnicamente adecuadas y aquellas en las que se utiliza racionalmente los fondos públicos, sí se podrá hablar de una gestión eficaz si se cumplen estos requisitos o quizás alguno más. Repito que es lo que me preocupa y como me preocupa, espero que el Sr. Consejero, con su verbo fácil, pueda convencerme y quitarme la preocupación de encima. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. Pardo, antes de dar la palabra al Sr. Consejero, yo rogaría a los Intervinientes que fueran más concretos, es decir, en el sentido de poder extraer de hoy toda la información de lo que el Sr. Consejero ha traído hoy aquí, eso es lo que quiero hacer no porque haya intervenido solo sino extensivo a todos los demás portavoces y, como no, el Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Lo siento, Sr. Presidente, pero ya no puedo rectificar.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): No, no, no le pido yo que rectifique.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, Sr. Presidente, con gusto Sr. Pardo, no es extraño evidentemente, no tendría porque serlo que el sustancial del concepto que su Señoría había planteado pudieramos coincidir en un tiempo hemos compartiendo criterios, discusiones y dialectica por este tipo de asuntos de planeamiento, pero indudablemente yo no comparto sinceramente sus predicciones, que no digo que no sean adecuadas o que no sean justas, pero entiendo que no responden al menos a los objetivos que han sido señalados para el Plan Regional de Carreteras, o modestamente las actuaciones que se vienen realizando en las carreteras de Cantabria

Su Señoría sabe que el 80 % de la población de Cantabria está en el eje costero, a lo largo de todo el eje costero y el Plan no pretende primar, en

absoluto, ni la zona Oriental, ni la zona Central, ni la zona Occidental por la sencilla razón de que el Plan aborda la zona Oriental, Central y Occidental. Por lo tanto, pretende eso sí una redistribución equitativa de las posibilidades de la población de Cantabria, redistribuida globalmente en su 80% en todo el entorno de la Costa, precisamente para que se pueda producir mayor movilidad, más seguridad en la movilidad y también, como no, mayor posibilidad de asentamiento de la población a lo largo de todos los ejes costeros. Por lo demás, señalar que un Plan General de Urbanismo -como su Señoría bien sabe- no pretende en absoluto cifrar en acto, en acto, en actuación real, todas las posibilidades que el planeamiento conserva, quiere decirse que el planeamiento es una estructura potencial para que, efectivamente, la demanda regularizada de la población en cada uno de sus sectores, tanto lo que se refiere a la explotación de un suelo no urbanizable, o de un suelo urbano o de un suelo industrial, se vaya ejecutando a medida que la población desarrolle sus necesidades, pero lo que sí debe contar la población indudablemente, es con una estructura básica que permita que ese movimiento libre de la población, yo creo que esa idea sí la compartiremos su Señoría y yo, ese concepto liberal del desarrollo de la actividad económica y de la vida privada del ciudadano, puede ejercerse con los instrumentos que, desde las Instituciones, se le facilitan para que así sea posible. No quiere, por lo tanto decir, que deban construirse necesariamente 19.000 viviendas, como su Señoría dice en Noja, o 9.000 viviendas en Arnuero, ni muchísimo menos, quiere decirse que hay que hacer una tal condición de oferta de suelo urbano al mercado debidamente, regularizada y debidamente controlada que viene guiada además por un Plan de Explotación y Económico de financiación del propio Plan Urbanístico de cada uno de los Ayuntamientos y que, en todo caso, estará siempre regulado desde el principio de la Autonomía Municipal por la propia Corporación Municipal de donde nace la iniciativa para que las expectativas de la población se vayan cumpliendo, de acuerdo a Ley, a Norma y Reglamento. Por lo tanto, el hecho de que el planeamiento se produzca yo por principio quiero ser riguroso en que sea un buen planeamiento, pero no quiere decir que ese planeamiento haya de actualizarse agotando todas sus posibilidades en una actuación de carácter inmediato y sí ofreciendo diversidad de posibilidades para que se produzcan los desarrollos de la propia población.

Las facilidades de los accesos, creame que nosotros cuando en el Departamento se ha planificado las actuaciones de carreteras, se ha procurado

hacer desde el punto de vista de esa redistribución y mayor movilidad de la población, por eso sinceramente creemos poder decir, con toda satisfacción, que el tradicional sistema de comunicaciones de Cantabria empieza a dejar de tener las dificultades que tenía, hablamos de un gran eje costero a lo largo, insisto, de toda la Costa y no solamente de una parte de ella, y por supuesto hablamos independientemente de las carreteras nacionales que constituyen los ejes Norte-Sur fundamentales, de un eje Norte-Sur Oriental y de un eje Norte-Sur Occidental. Pero sí precisaré naturalmente y con la humildad que el caso requiere, que esos ejes Norte-Sur no son en definitiva los ya absolutamente realizados, quiere decirse, hay una previsión de un segundo Plan Regional de Carreteras que va a dar también satisfacción a terminar esos ejes Norte-Sur, Oriental y Occidental, y tratar de vertebrar el conjunto de la Región de tal manera que, esa relación dinámica que lleva a producirse entre el campo y la ciudad, que son los grandes temas de fondo de discusión en la política de población, puedan tener cumplida respuesta a través de los sistemas de comunicación de las carreteras. Hombre, que la ejecución de obra no es sinónimo de gestión eficaz, evidentemente, pero yo no puedo admitir si la frase supone que el nivel de ejecución de obra de Cantabria al que me he referido a lo largo de la exposición yo creo en más de una ocasión, signifique pues un planeal, o sea, una falta y ausencia total de planeamiento, una caprichosa actuación, un desordenado hacer y quehacer aquí y allá, dirigido como algunos parecen empeñarse, única y exclusivamente desde la especulación arbitraria con no sé que fines extraños que pretendieran acabar con la naturaleza del maravilloso paisaje de Cantabria. Yo creo que no es, ni mucho menos, por parte de grupos, asociaciones y responsables políticos, el criterio que, sinceramente y ajustado a realidad, debemos ofrecer a la población o a los ciudadanos de Cantabria porque no responde a eso en absoluto. Sí responde a criterios rigurosos de movilidad de población, sí responde a criterios rigurosos de posibles nuevos asentamientos de población, sí responde o intenta responder a descongestión de núcleos urbanos, en estos momentos sometidos a una densidad no deseable, precisamente, que es lo que en definitiva hace que las ciudades se conviertan en sitios, en lugares faltos de calidad de vida, sí intenta responder a eso y por supuesto, en el ámbito de esa dialéctica, su Señoría y todos Vds., por supuesto, deben suponer que estaremos más que gustosos en hablar cuántas veces sea necesario y discutir cuántas veces sea necesario porque eso es, sin duda alguna, la vertebración básica del territorio de Cantabria que por otro lado, su Señoría ha hecho referencia a ello, no es cuestión que yo intervenga en ese punto porque no depende de mi

Consejería, pero sí quiero poner en su conocimiento que en su momento, a instancias de su Señoría fue planteado el asunto, el Consejo de Gobierno y la Consejería de Ordenación del Territorio creo que lo están llevando diligentemente a término. Y yo así lo espero, porque estoy deseando hacer un planteamiento de mayor coordinación estricta para los planeamientos urbanísticos y de otros órdenes como los de comunicaciones de ese segundo Plan de Carreteras, una vez que el concepto, al menos, global y básico de ordenación del territorio, esté confeccionado.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias Sr. Consejero, sí Sr. Pardo.

EL SR. PARDO CASTILLO: Gracias, que ya me temía yo del verbo fácil del Sr. Consejero que seguiremos charlando en la calle por no quitar la oportunidad a mis compañeros de que le pregunten. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE: (Sota Verdión). Muchas gracias, Sr. Pardo. Sr. Garrido por el CDS, tiene la palabra.

Sí, gracias, Sr. Presidente. Nosotros no vamos a entrar en ningún debate político. Vamos a ir a cosas concretas y le agradeceríamos también al propio Consejero que sus respuestas fueran también concretas. Sí bien, me siento en la obligación de afirmar que nuestro Grupo Parlamentario va a presentar una enmienda a la totalidad de esta Consejería y que es, además, una de las razones por las cuales, y lo explicaremos en el debate de Pleno, también nuestro Grupo Parlamentario tiene una enmienda a la totalidad del Presupuesto. No entro en ningún juicio político al respecto, lo explicaremos en su momento, pero al hilo de las preguntas cabría deducir las razones por las cuales al CDS le lleva a esta determinación.

En primer lugar, en todo el programa correspondiente a Arquitectura y Vivienda el propio Sr. Consejero ha admitido el hecho de la poca inversión de este programa. Hablar de una construcción de 350 viviendas vistas para en 1.990 donde se tiene una partida presupuestaria de 80 millones de pesetas de proyectos y todo es el resto de programas anteriores, pues da idea fehaciente de la falta de inversión presupuestaria al problema que, también el Sr. Consejero ha dicho, tiene la ciudadanía de nuestra Región con respecto al tema de viviendas sociales y de protección oficial.

No vamos a admitir y ya se lo adelantamos al Sr. Consejero, nuestro Grupo el CDS, que por la vía de créditos extraordinarios se apruebe con nuestro Voto, con los votos de otros a los mejor sí, pero con el voto del CDS no vamos a consentir que por la vía del crédito extraordinario se endeude mas esta Comunidad Autónoma. El aviso informativo del propio Consejero diciendo que en breve se va a solicitar a la Asamblea Regional de Cantabria un crédito extraordinario para un plan hidráulico para las Comarcas de Acción Especial y para un programa específico de viviendas sociales, ya tiene nuestro rechazo frontal porque a la avalancha preocupante del endeudamiento global que tiene nuestra Región, que supera los 50.000 millones de pesetas que, en este año se nos presenta en este Presupuesto -como todos sabemos- en un endeudamiento específico de 12.000 millones de pesetas, endeudamientos oscuros bajo nuestro punto de vista, que esperamos que, a través de la Comisión de Investigación de la Consejería de Hacienda, salgan a la luz pública etc.,etc., nos llega o nos lleva a la conclusión política de que no podemos admitir, por la vía del crédito extraordinario, lo que se debe y se puede hacer por la vía del presupuesto ordinario, porque en muchas partidas presupuestarias en este conjunto de 49.000 millones de pesetas que no son prioritarias, que sí pueden hacer frente a problemas vitales que tiene nuestra propia Comunidad como es el caso, concreto y específico, de las viviendas sociales. En ese sentido, simplemente, una pregunta de carácter aclaratorio, solicitarle al Consejero en el tema correspondiente a las obras de ejecución del Barrio Pesquero, nos ha indicado que con este Presupuesto de 13 millones de pesetas, se termina la primera fase, ¿Cual es la previsión de la Consejería de las otras 3 fases? Es decir, ¿se va a terminar toda la obra de ejecución del Barrio Pesquero en el año 90, en el año 91, en el año 95, en el año 2.000, o en el 2.010?. ¿Cual es la previsión de la Consejería?

En el Programa correspondiente a toda la Secretaria General Técnica, nosotros lo pasamos, admitimos de buen grado el conjunto de los gastos, tanto del Capítulo I como del Capítulo II.

Y entramos a querer información sobre el programa de obras hidráulicas. Aquí nos encontramos con un programa que tiene un presupuesto global de 245 millones de pesetas. El señor Consejero el pasado año, junto con el Consejo de Gobierno, nos entregó, y se aprobó, un programa de inversiones públicas en el horizonte 89-91. En este horizonte, en el 89-91, la previsión del programa de

obras hidráulicas para el presupuesto de 1.990 por ustedes mismos presentados y por ustedes mismos aprobados, era en el conjunto de previsión de agua y saneamientos, porque aquí en este programa también introducen los saneamientos, de 2.061 millones de pesetas. Era la previsión de ustedes mismos. Y este año proponen ustedes mismos 845 millones de pesetas.

Es decir, hay un desfase de más de 1.100 millones de pesetas. Se que la respuesta va a ser que a través del crédito extraordinario tienen previsto un plan ... La rechazamos porque si ustedes planean y programan un plan de inversiones hasta el horizonte 1.991, ustedes mismos, no pueden decir que tienen una gestión eficaz de planeamiento de programación presupuestaria con este tipo de desfases, porque no es el caso único de este programa. prácticamente la totalidad de todos los programas, como voy a tratar de informarle, de las cosas que ya conoce pero que se las quiero recordar, los desfases son anormales, voy a utilizar la palabra anormales.

Por consiguiente no nos explicamos que ustedes mismos planeen 2.061.000.000 Pts. y nos planteen 845.000.000 Pts.

Bien, en el plan concreto de otros planes, pregunta concreta. El Plan de Abastecimientos de agua para Santander, tiene alguna partida presupuestaria desde la propia Diputación Regional de Cantabria?. Si es no, me gustaría saber razones por las cuales ustedes se niegan a destinar una partida presupuestaria específica para el Plan de Abastecimientos de agua a la ciudad de Santander.

Entramos en actuaciones en la red municipal, en donde prácticamente nosotros, salvo el detalle de que no vemos en los viajes que hacemos por la provincia, o por la región, a lo largo y a lo ancho de las carreteras, tanto por nuestra actividad política como nuestra actividad particular, los dineros que se gastan en limpieza, de márgenes, de carreteras y de cultura, prácticamente no los vemos por ningún lado, o muy pocos, pero eso sería una cuestión de menor cuantía.

Nos preocupa sí el programa de carreteras. Y adelantando que en parte, estamos de acuerdo con las afirmaciones dadas por el señor Pardo Castillo, y que han tenido lugar a lo largo de esta Legislatura, en debate, tanto en Comisión como en Pleno, el posicionamiento concreto del C.D.S., lo que nos preocupa de nuevo es la falta de planificación financiera que ustedes tienen

con respecto a los programas de carreteras, porque es que no son desviaciones normales de un 15, un 20 ó de un 25%, es que son desviaciones que van, en el menor de los casos en un 50%, y en el mayor de los casos en un 400%, es decir, son de tal calibre las desviaciones, que la justificación que se pueda producir con respecto a que ha habido una actuación integral urbana de carácter urbano, en determinados tramos de carretera, no justifica una planificación adecuada, porque es que le estoy hablando del año pasado, no le voy a hablar de hace 4 años, en donde cabría suponer que determinadas circunstancias hayan podido cambiar. Pero es que ustedes mismos programan el Plan Regional de Carreteras en el Presupuesto del año 1.989, ustedes mismos, a través de un Plan de programas y de inversiones plurianuales, y ustedes mismos lo modifican este año con modificaciones que alcanzan hasta el 400%, y me voy a referir a casos muy concretos.

En primer lugar, la carretera Argoños-Santoña, la carretera Argoños-Santoña, ustedes, en este Presupuesto, destinan 292.000.000 Pts., ¿se acuerda usted cuál era la previsión del año 1.990 el pasado año, por ustedes mismos aprobada?, 62.000.000 de pesetas. Es decir, de una previsión de 62.000.000 de pesetas, a 292.000.000 de pesetas. La desviación es de tal calibre, que las justificaciones técnicas a nosotros no nos valen, aunque sí puedan existir, porque estas son desviaciones brutales, totalmente brutales.

Otra carretera. La carretera Calatrava-Pedreña-Somo, junto con Gajano-Pontejos.

Ustedes, este año, la valoran en 365.000.000 Pts., el conjunto de gastos, ¿cuál es la previsión de ustedes para el Presupuesto del año 1990 para este tramo de carretera?, cero pesetas. Ustedes el año pasado nos entregan este documento que está aprobado por la Asamblea Regional de Cantabria con sus propios presupuestos y sus propios votos, y en el año pasado, programan para el año 1.990 en este tramo de carretera, cero pesetas. Y ahora nos ponen 365.000.000 pts. Yo admito que puede haber imprevistos, admito que puede haber modificaciones determinadas de proyecto, pero no desviaciones de este calibre.

Vayamos a la carretera de Oreña-Comillas. Aquí todo lo contrario. En la planificación financiera que tienen ustedes para este tramo de carretera, tienen una programación de 247.000.000 Pts. y programan para este año 70.000.000 Pts., aquí a la baja, y no se sabe por qué, o por lo menos, la diferencia de 170.000.000 pts. no cabe fácilmente justificable.

Nos vamos a otras carreteras, por ejemplo, el tramo Corván-Liencres. El tramo Corván-Liencres ustedes le planifican el año pasado una inversión para 1.990 de 210.000.000 de pesetas y este año dicen, es un tramo terminado en 120.000.000 de pesetas para 1.990. Es decir, dejan de gastar ustedes 90.000.000 de pesetas que habían programado el año pasado, ¿por qué?, porque el año pasado sí advirtió usted, y nos afirmó aquí, y se comprometió a que el tramo de la carretera Sardinero-La Albericia estaba en esa planificación plurianual. Que para este ya, el tramo Sardinero-Albericia lo han abandonado, porque no viene específicamente en ninguno de los tramos concretos de carretera, queríamos, al menos saber si existe la previsión presupuestaria, que yo no la veo, del tramo correspondiente al Sardinero-La Albericia en esa programación.

Si seguimos avanzando, en todo el eje de Liébana, aquí los planeamiento o planificaciones financieras que ustedes mismos previeron el año pasado, o sea que no estoy hablando de hace cuatro años, el año pasado, se desmadran de tal naturaleza que decimos, bueno, ¿dónde está esa planificación económica que te hace preveer que en un plan plurianual no existan desviaciones de este calibre?, el calibre es el siguiente; todo el tramo correspondiente a Potes-Los Llanos, Los Llanos-Espinama, ustedes lo tienen presupuestado en dos tramos que suman aproximadamente 987.000.000 de pesetas. La planificación que ustedes tenían el año pasado era de 295.000.000 pesetas. Es decir, más de tres veces y media modifican este año, desmontes, no se qué, y no se cuanto, bueno, pero eso el año pasado también lo tenían que tener previsto, o es que los proyectos se hacen y se modifican cada dos por tres. Yo no voy a hacer el juicio de valor que tengo de cual es el motivo real de las modificaciones, me lo reservo, porque no es el caso de esta comparecencia, pero lo que sí es cierto es que cuanto menos, lo que sí podemos llegar a una conclusión es que en todo el programa de Carreteras, están habiendo unos desfases, que bajo mi punto de vista, repito, sé cual es la justificación que usted da, no cuadra. No cuadra desde el punto de vista económico. Y si nos vamos a otros ejes, es realmente escandaloso. Todo el tema del tramo de El Tojo, el Valle de Cabuérniga; Valle de Cabuérniga-Ruente-El Tojo-Bárcena Mayor. Hay tres partidas presupuestarias en este año, que ustedes pretenden que se aprueben por esta Asamblea, que suman 1.150.000.000 de pesetas. La programación por ustedes mismos, del año pasado, para la inversión del 1.990 es 301.000.000 de pesetas.

Es decir, se pasa de 301.000.000 de pesetas el pasado año, previendo una inversión en el año 1.990 de 301.000.000, y este año introducen en el Presupuesto 1.150.000.000 de pesetas.

Se multiplica por tres el Presupuesto, o casi por cuatro. Nos encontramos, que al final del año, la previsión por ustedes hecha en el programa de planificación plurianual para el programa de carreteras, en el año 1.990, ustedes mismos presentaron a esta Asamblea un programa que para el año 1.990, tenía una inversión de 2.392.000.000 de pesetas, y nos presentan un Presupuesto de 5.060.000.000 Pts., más del doble

Sé que aquí hay que restar, obviamente, determinadas carreteras que este año ustedes introducen y que no estaban en la planificación plurianual, pero prácticamente compensan las que tienen ustedes que abandonar por razones políticas, como es la que ha dicho, correspondiente a la de Brañavieja-Lomeña, por un valor 600.000.000 de pesetas en la primera fase, y de 500.000.000 de pesetas en la segunda, y posiblemente eso pueda compensarlo.

Ya hay un desfase del casi el doble, o prácticamente el doble sobre los previsto por ustedes, y planificado por ustedes, lo presentado en el día de hoy en este proyecto de Ley.

Esa es la conclusión que sacamos. Preocupante, desde el punto de vista de que, si bien podemos diferir en los criterios correspondientes de como debe de ser el desarrollo socio-económico de esta Región, enfocado al tema viario, de lo que yo tengo que respetar, porque para eso tienen ustedes la responsabilidad del Gobierno y la mayoría, lo que no podemos admitir, como Grupo Político en unos debates presupuestarios, es el desfase de programación financiera de los propios Presupuestos.

Les solicito, por favor, información de la razón por la cual, en este año, y que lo tenían programado ustedes en el Plan plurianual, no existe ninguna inversión prevista para el tramo Solares-Puente Agüero-Villaverde de Pontones, que el año pasado ustedes lo especificaban en un programa plurianual de inversiones, y que correspondería en este año 103.000.000 de pesetas de inversión, y creo que no aparecen por ningún lado.

Y por otra parte, quisiera pedir que se me aclarase, por favor, el tramo Galizano-Puente de la Venera, que no sé si estará en algún tramo de los que aquí se concretan, pero que el año pasado ustedes lo especificaban concretamente, tramo Galizano-Puente de la Venera, con un presupuesto previsto en el Plan plurianual para 1.990, es decir para este año, de 222.000.000 de pesetas, y en este año no aparece, y además es una obra prácticamente terminada, o a punto de terminarse.

Después, me va a permitir, que nos ocurra exactamente lo mismo con respecto a otros Planes. Como es el programa de Pavimentación de Núcleos Urbanos.

El programa de pavimentación de Núcleos Urbanos, ustedes planificaron también el pasado año un programa de pavimentación de núcleos urbanos en donde para el año 1.990, tenían previsto destinar 355.000.000 de pesetas, y este año proponen una inversión de 991.000.000 de pesetas. Se me puede afirmar y decir que se quiere ser más ambicioso y abarcar mayor número de metros cúbidos de pavimentación de núcleos urbanos, pero lo que no es justificable, es que ustedes el año pasado tengan esa previsión de Presupuesto plurianual, y este la multiplican por dos veces y media.

El único programa, de los siete programas de su Consejerías, incluyendo el de Carreteras, que ustedes respetan la planificación del pasado año, desde el punto de vista económico, es el del acceso de núcleos incomunicados; en donde perfectamente, el año pasado tenían previsto para 1.990 280.000.000 Pts., y este año, en el Presupuesto que nos presentan, 280.000.000 Pts., pues felicitaciones, pero sería bueno que este rigor que ustedes mantienen en las previsiones de un Plan que preveo que tendría que estar todo suficientemente bien estudiado, para que los imprevistos que puedan surgir, o las modificaciones técnicas que puedan surgir, provoquen desviaciones, pero no del calibre como ocurre en los otros.

Y nos preocupa en especial también otro programa de su Consejería, cual es el de Alumbrado Público.

Ustedes, el pasado año, introdujeron el programa de alumbrado público dentro de los Presupuestos Generales de la Comunidad, incluso en la planificación, y sigo insistiendo, porque para mí esto es Ley, porque está

aprobado. El pasado año se aprobó todo el conjunto del Presupuesto, y por consiguiente todo el conjunto de los documentos que ustedes presentaron.

Bueno, pues qué ocurre, ocurre que ustedes, el pasado año, nos programan una previsión de inversión en un programa de alumbrado público para 1.990 de 362.000.000 de pesetas, y la propuesta específica de este año son 30.000.000 de pesetas.

30.000.000 de pesetas, osea, programan 362.000.000 Pts., y nos presentan 30.000.000 de pesetas. Como no he oído de usted ninguna aclaración sobre esa modificación en el presupuesto, sino simplemente decir que es un programa muy importante, y que va a hacerle frente la propia Diputación. Pero bueno, hacer frente, con 30.000.000 de pesetas, cuando ustedes lo tenía previsto en 362.000.000 de pesetas.

Y por último, en los programas plurianuales, presentados por ustedes también el pasado año, había un programa de Acceso a Playas, de un total de 320.000.000 de pesetas, plurianualizado en 4 anualidades, y que corresponderían para este año 80.000.000 de pesetas, al igual que el año pasado. No veo en el presupuesto, y si existiera, por favor, preferiría que me lo aclarase, no veo en el Presupuesto partida ninguna, ni programa específico ninguno de acceso a playas, en donde el año pasado, repito, tenían previsto para este año 80.000.000 de pesetas, y en este caso, o he tenido un descuido, o no observo ninguna partida presupuestaria correspondiente a ese programa de acceso a playas.

Muchas gracias señor Presidente

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdiñón): Muchas gracias señor Garrido. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SR. PARRA BELENGUER (Consejero de Obras Públicas): Gracias señor Presidente. Sr. Garrido, indudablemente, en análisis concreto de planteamientos, voy a tratar de darle respuesta a sus inquietudes.

Ya he dicho, al inicio de la comparecencia, que evidentemente, el programa de Vivienda Social, es un programa realmente difícil. Realmente difícil. Y no porque se dedicara mucho más dinero. En el Presupuesto del Ejercicio 90,

ibamos a resolver ese problema, ni muchísimo menos, ni en un año, ni en dos, ni en tres.

Sin embargo sí he acentuado que consciente el Consejo de Gobierno, no solo la Consejería de Obras Públicas, sino el Consejo de Gobierno, de la acuciente necesidad y dificultad que tiene este problema, habrá que abordarlo de una manera decidida en la medida que la actividad presupuestaria lo permita, porque no es voluntad política lo que falta; si naturalmente la suficiente capacidad financiera, para que realmente dentro del equilibrio de toda la obra de infraestructura que se está abordando pudieramos también crear, al menos, la estructura sólida básica que permitiera abordar de una manera definitiva esta dificultad.

Yo no he dicho, sin embargo Señoría, que para el Ejercicio 90 no haya posibilidad de construir viviendas. Simplemente, sí he dicho que siendo un problema especialmente difícil, y todos conscientes de ello, podemos establecer, y yo a ello me presto, las bases necesarias para que podamos abordarlo de una manera más definitiva.

Los 80.000.000 de pesetas de proyecto. Evidentemente, porque es que ya no hay opción a iniciar un planteamiento de construcción en el año 90, a las alturas que estamos, del Ejercicio del planeamiento presupuestario. Sin embargo, sí hay opción a que mediante esa ayuda, podamos preveer lo suficiente como para, hecha la encuesta como se ha hecho en los Municipios, conocidas las actividades puntuales y reales, y arbitradas las posibilidades de oferta de suelo, podamos realmente hacer una redistribución de las viviendas sociales por las 350 viviendas que el cupo del Ministerio nos ha otorgado. A parte de que son sin duda alguna, como sus Señorías lo sabe, otras muchas más las actuaciones hasta en más de 600 que tienen lugar en relación con la vivienda, y la vivienda social. Independientemente de la vivienda rural.

Que su Señoría opta por no dar garantía al crédito extraordinario. Evidentemente, yo respeto al máximo esa determinación política del Grupo del Centro Democrático y Social. Por considerar que pueda existir en el presupuesto partidas no prioritarias, si no lo he entendido mal a su Señoría.

Yo he de decir, considero que en el Presupuesto de Obras Públicas no hay ninguna partida, absolutamente ninguna, que no pueda señalarse como

indispensable. Y si de mi gusto fuera, y del equipo con el que trabajo, evidentemente habría más partidas.

Quiero con ello decir, que todas son absolutamente prioritarias, todas. Sencillamente porque si hay un denominador común que aborde toda la actuación de las Obras Públicas, es abordar, naturalmente, ningún elemento de tipo ornamental, ni si quiera unos millones de pesetas, ningún elemento de tipo ornamental, sino simplemente atender obras de carácter de infraestructura en todos y cada uno de los programas en los que estamos trabajando.

Por tanto, esas son partidas todas prioritarias. Que en el conjunto global del Presupuesto considere su Señoría, que no ocurre exáctamente lo mismo, es un problema a analizar por ustedes y a debatir en el Pleno en su momento.

No obstante, sí quiero anticipar, o simplemente dejar claro, que la razón por la cual se pide el crédito extraordinario, es sencillamente para que dentro del esfuerzo colectivo que toda la sociedad tienen que hacer, la Diputación Regional la primera, esas obras que se proponen, todas son absolutamente de infraestructura primaria y prioritaria.

Red viaria local, y estoy hablando de red viaria local, no estoy hablando de ejes de carreteras nuevos, sino de red viaria local; alumbrados públicos; abastecimientos de aguas; programa de saneamientos en los Municipios, independientemente de los grandes saneamientos que se abordan en relación con el Estado y la Comunidad Económica Europea, y sinceramente, la recuperación o conservación y mantenimiento del Patrimonio Arquitectónico y Civil, que también ha de considerarse prioritario, en lo que significa, fundamentalmente la vida institucional del Municipio.

Ya digo, no obstante, que respeto al máximo la decisión de su Grupo.

Obras del Barrio Pesquero. Efectivamente, qué previsión hay para las otras tres fases.

Creo que dije, no estoy seguro, creo que dije, que la segunda fase, es decir, la recuperación de fachadas, se iba a abordar ya en el año 90 mediante acuerdos establecidos con los propios vecinos e inquilinos interesados o propietarios, interesados tanto de los bajos comerciales en explotación como

de las propias viviendas, dinero que va a ser directamente invertido en la recuperación integral del Barrio Pesquero a la que me he referido.

Por tanto, en el Ejercicio 90, se pretende que ese dinero tenga como destino la recuperación el Barrio Pesquero en su segunda fase, la recuperación de fachadas, que implica naturalmente, todo lo que significan las conducciones de luz, etc. etc., hacerlo desaparecer, y por su puesto, recuperar, a través de un proyecto de pintura especial que ya existe en la Consejería, recuperar las fachadas del Barrio. Y entraríamos, si es posible, si eso fuera posible, ya en un planeamiento de urbanización de su entorno.

Respecto a las Obras Hidráulicas; 841.000.000 de pesetas, cuando habíamos hablado de 2.061.000.000 de pesetas.

Mire, sinceramente, vale lo que voy a contestarle en este punto de una manera global, con respecto a lo que su Señoría había señalado con respecto a las carreteras.

Evidentemente, yo tengo que estar de acuerdo, porque esa es una realidad evidente del documento que su Señoría contrasta, con el que se ofrece hoy a la Asamblea en esta Sala, tengo que decir que movilidad financiera, evidentemente ha existido, su Señoría se ha referido a la Ley en la que figuraba esa previsión financiera para atender un desarrollo concreto de programas, y yo tengo que puntualizar que esa misma Ley permitía al Consejo de Gobierno la movilidad financiera con que podía atender el desarrollo y ejecución de esos programas.

Por lo tanto, en conjunto y con una respuesta no técnica y no concreta a cada uno de los casos que con gusto podré abordar, si así lo considera necesario su Señoría, yo diré que efectivamente ha existido esa movilidad financiera en el conjunto del Presupuesto de la Consejería de Obras Públicas. El asunto es que sus programas están vivos, sus programas se están ejecutando de acuerdo a la previsión prevista desde el punto de vista de lo que significa el planeamiento y la ejecución, en relación con el planeamiento, y evidentemente, tienen que atender, no sólo los imprevistos técnicos, que puntualmente en cada caso podemos señalar, sino también los aumentos derivados de proyectos fundamentalmente en el tema de Hidráulicas. En el tema de Hidráulicas, había un planeamiento que estaba hecho de acuerdo a unas

condiciones normales de pluviosidad sobre la Región, esto es lo cierto, pero no es menos cierto que esas condiciones de momento están variando, en cierto modo notablemente, y estos es lo que ha obligado a una revisión de casi un 50% de los proyectos planteados para esos Ayuntamientos afectados, tratando además de hacer posible que no sólo la obra a ejecutar, sino la rentabilidad de la misma sea mayor, porque se intenta, en la medida de lo posible, mancomunar o hacer tal nivel de planeamiento de proyecto, que agrupe Ayuntamientos, y los recursos obtengan mejor y mayor aprovechamiento.

Esto supone una cantidad importante, hemos pasado en proyectos concretos, de una previsión de 30 ó 35.000.000 de pesetas, a 120 y 140.000.000 de pesetas.

Esto es exactamente lo que ha ocurrido en la previsión del planeamiento hidráulico.

Y claro, que ha originado necesariamente, un desfase financiero, de planeamiento financiero, y por lo tanto, una necesidad de movilidad financiera alta.

Su Señoría considera que los desfases son anormales, y estoy de acuerdo con su Señoría, son anormales en muchos casos, es decir, no es el desfase previsto de una pequeña modificación en la ejecución de obra, porque ha obligado a un replanteamiento nuevo del proyecto, que ha llevado a un proyecto absolutamente nuevo, pero con estas diferencias que le marco a su Señoría, de 30.000.000 de pesetas, de 25, 27, 28.000.000 de pesetas, 40.000.000 de pesetas, a 120, 130.000.000 de pesetas.

Limpieza en márgenes, e el programa de Vías y Obras. No se ve, dice su Señoría. Es cierto, es cierto, bien quisiera yo poder decir otra cosa. Y sobre todo, como digo, responsable de conservación de carreteras y vías y obras. Es cierto, no se ve, todavía. La pretensión de tratamiento impactante eran dos campañas continuadas con un refuerzo económico mucho mayor.

Ha habido, dentro de ese concepto de movilidad y reestructuración financiera de la Consejería, que reducir el carácter ambicioso de ese programa, y esperar, naturalmente, lo cual no considero tampoco excesivamente grave. Mire usted, nosotros tenemos del orden de unos 1.700 Kms. de carreteras francamente en mal estado, carreteras SP, SV, de la antigua Diputación

Provincial, muchas de ellas, y ya, de la Diputación Regional que, francamente se encuentran en mal estado. Esto es evidente, esto es patente, solo hay que pasar un poco por la Región. Estamos de acuerdo. Ahora bien, hay que abordar valientemente y de una manera definitiva esto, no con el mismo criterio que se está actuando con los ejes. Sus Señorías saben que esa planificación existe. Es lo que llamamos plan extraordinario de conservación.

Esperamos el poder abordar eso con una actuación muy decidida a la que yo creo haberme referido con anterioridad.

Pero, qué ha ocurrido aquí. Pues ha ocurrido que el Ministerio, con un criterio desde mi punto de vista francamente elogiable, ha replanteado su esquema de inversiones en los Ayuntamientos, llevando el concepto a una clasificación de actuaciones, tres clases de actuaciones, en lo que se refiere a la red vial y local. Se podrá hacer un tratamiento de actuación importante con una aportación también más decidida e importante por parte del Ministerio y del Estado en este tema, y ello nos permitirá el que todo el tratamiento de conservación, mantenimiento y rectificación que nosotros teníamos previsto y la financiación del plan extraordinario de conservación, podamos abordarlo de acuerdo a ese nuevo Decreto publicado de una manera más decidida. Para ello hemos contabilizado 3.000.000.000 de pesetas en cuatro años, que sus Señorías recordarán que es justamente la cantidad que la Consejería de Obras Públicas tenía prevista para la inversión del Plan Extraordinario de Conservación de Carreteras. Sin que ello quiera decir, necesariamente, que los 3.000.000.000 de pesetas, van a emplearse únicamente en lo que llamabamos El Pecón, sino en todo un conjunto de actuaciones de la red viaria local.

Desviaciones en financiación de Carreteras Regionales. No le vale a usted ni las explicaciones de carácter técnico ni tampoco aquellas explicaciones que se refieren, ya no a un carácter técnico, sino a un carácter social. Mire usted, a mi me siguen valiendo, con todo el respeto en la diferencia de criterio, por lo siguiente, si nosotros, Sr. Garrido, cuando hacemos una carretera que atraviesa 3, 4, 5 Ayuntamientos, si nosotros, toda la obra de infraestructura que se hace, que no es ornamental, que es de infraestructura primaria, que hablamos de aguas, que hablamos de saneamiento, que hablamos de aceras, en relación con la seguridad vial, estamos hablando de urbanización de travesía, que hablamos de iluminación, tuvieramos que hacerla independientemente y al margen de la carretera, con un planteamiento como al que hasta ahora existía y existe en vigor, que es el Plan de Obras y

Servicios, o en su caso, caso muy alejado, imposible de presumir ahora, una actuación de comarca de acción especial, fíjese usted, travesías urbanas en comarca de acción especial, si eso tuvieramos que hacerlo de una manera descoordinada de la acción de obra que se ejecuta en la carretera, evidentemente nos costaría muchísimo más dinero, pero ya no solo nos costaría mucho más dinero, sino es que ocurriría que además, tardaríamos mucho más en dar servicio al ciudadano. Si tuvieramos solo un fondo de Plan de obras y servicios a atender, toda la enorme cantidad de infraestructura primaria que se está haciendo a propósito de las actuaciones de carreteras, evidentemente los ciudadanos hubieran tenido que esperar mucho tiempo a tener todavía el servicio que ya hoy realmente puedan tener.

Y claro que eso lleva desajustes financieros, sin duda alguna Sr. Garrido. Yo admito y estoy de acuerdo en el criterio de pulcritud de su Señoría, que es una metodología estricta de planeamiento de obra, de ejecución de obra, de financiación de obra; deben ser así. Estoy de acuerdo con su Señoría, sin embargo, de que la realidad social en muchos casos, es otra. Naturalmente, que ese Presupuesto debe ser flexible, siempre y cuando esa flexibilidad no se caiga naturalmente en fuentes y jardines, solamente, sino aborde graves carencias que en toda la Región existen, en todos y cada uno de los Ayuntamientos de Cantabria existen, de colectores de agua, colectores de saneamiento, sus Señorías saben que en muchas carreteras de Cantabria, todavía, desgraciadamente, las aguas fecales van por el margen de la carretera. Y en Ayuntamientos como Suances, pongo por caso, efectivamente las aguas fecales iban por el margen y a plena libertad por la propia calzada de la carretera.

Cito Suances por citar una, pero puedo citarle, como en comparecencia tuvo la oportunidad específica, para todas las carreteras, oportunidad de decir, pues todos y cada uno de los tramos a los que su Señoría se ha referido.

Movilidad sí, pero movilidad financiera por la oportunidad de la ejecución de obra. Los desfases a los que su Señoría se ha referido, en algunos casos de un 300%, de un 400%, evidentemente que son ciertos, pero son ciertos porque se ha cambiado un esquema de trazado. Se ha pasado de un cambio de una plataforma de cinco metros y medio a una plataforma de nueve metros o de diez metros. Se ha pasado a añadir a eso toda la infraestructura en kilómetros, la infraestructura primaria en todas las travesías urbanas, prácticamente.

Se ha pasado a un tratamiento exquisito, a un tratamiento que yo considero francamente exquisito en lo que se refiere a la contención de muros en las travesías urbanas.

Eso cuesta muchísimo dinero, de tal manera que los ciudadanos protestaran o no protestaran, que eso es lo de menos, aún siendo fundamentalmente importante, porque ellos son un pulso de la vida social. Pero sí que había que darle un tratamiento digno a ese tipo de cerramientos de los ciudadanos, a lo largo de todas las carreteras donde hemos intervenido. Y yo no digo que no pueda haber algún caso donde se haya cometido algún exceso, estoy dispuesto a admitir que eso ha podido tener lugar.

Su Señoría preguntaba el tramo Solares-Puente Agüero-Villaverde de Pontones, y el tramo Galizano-Puente de la Venera. Mire usted, otro de los factores que explican esa movilidad presupuestaria y financiera no ha sido solamente la movilidad presupuestaria y financiera, sino la disponibilidad también de actuación y posibilidad de disponibilidad de actuación de las propias empresas. Quiero decir que ha habido ocasiones en que el colapso, no solamente de servicio de material primario por razón de explotación de las canteras, sino también de la disponibilidad de material mecánico y humano de las propias empresas, obliga en el proceso de ejecución de obra a un planeamiento y tratamiento distinto, que no digo que varíe todos los días, pero que sí varía de manera sustancial de acuerdo a lo que, en condiciones normales, estaría previsto en un principio.

Mire usted, yo lo comprendo, lo comprendo perfectamente porque esas empresas, que crecen notablemente en su desarrollo y ojalá sigan creciendo todas ellas, licitan también para las obras de la autovía del Ministerio, en acciones de subcontrata o no subcontrata. Lo cual significa que el volumen de trabajo y de actuación de maquinaria pesada en obra pública en este momento en Cantabria es realmente impresionante, y eso obliga a reajustes de actuación. De tal manera que hay casos en los que una empresa asume, porque tiene la garantía del planeamiento de la Diputación Regional y de su planeamiento financiero, el ejecutar un tramo determinado de obra, como conviene al servicio del tramo viario, ejecutarlo y empezar a cobrar en el año 91. Entonces, de acuerdo con el planeamiento de las empresas, estas dos actuaciones comenzarán a tener planeamiento de financiación en el año 91, pero no sin acuerdo de los afectados.

Pavimentación de núcleos. Claro, esa es la explicación, Sr. Garrido, no hay otra. Había previsto 355 millones. Nosotros teníamos la previsión de actuar, como dije, en todos los ayuntamientos de Cantabria en la legislatura, y hemos hecho un esfuerzo para tratar de cumplir que así sea. De tal manera que en este momento todavía once ayuntamientos no tienen actuación, y ya he anticipado que posiblemente vamos a intentar que la tengan a lo largo del ejercicio presente.

Alumbrados públicos. Yo tenía previsto 300 millones, y hoy tengo 30 millones. Mire usted, puedo decir una cosa, y en esa me satisfago, puedo decir tengo redactados 1.100 millones de proyectos de alumbrados públicos. Por tanto, atendidos 60 ayuntamientos de Cantabria que los han solicitado, es decir, el cien por cien de lo solicitado lo tenga atendido a nivel de proyecto, y no se me ha muerto financieramente el programa. Quiere decirse que en el año 90 comenzaremos a actuar en el programa de alumbrados públicos, y en ese planeamiento nuevo, que es otra de las razones en el planeamiento nuevo que ofrece el Ministerio, considera el planeamiento de alumbrados públicos como una actuación primaria, lo cual a mí me parece perfectamente coherente. Además, con muy buen criterio, el Ministerio intenta comarcalizar este tipo de actuaciones, regionalizarlas físicamente para que el aprovechamiento de actuación y ejecución de obra sea también más rentable y más barato. Y yo tengo destinados 1.500 millones de pesetas, planeados 1.500 millones de pesetas, para este tipo de actuaciones. Y en este momento redactados no menos de mil cien o ciento algo millones de pesetas.

En lo que se refiere al programa de accesos a playas, no figura. No figura por una simple razón, la razón es el nuevo decreto. Yo tenía previsto ese programa de accesos a playas, cada uno de esos proyectos no era inferior en torno entre los 85 y 100 millones de pesetas. Además ocurre otra cosa, todo tiene su explicación social. El Ministerio ofrece la posibilidad de que actuaciones en la red viaria local puedan tener también carácter prioritario. Estas serán actuaciones en la red viaria local, porque yo he hablado de accesos a playas, no he hablado de urbanización de playas. Yo pretendo que la gente acceda cómodo, fácil y utilmente al descanso, el ocio y el disfrute de ese bien común, no estoy hablando de urbanizaciones.

Pues bien, desde ese punto de vista parecía prudente que en una mayor

financiación del Estado sobre estos programas que aquí solamente están apuntados, nos han de permitir un menor costo para Cantabria para poder ejecutar esos programas, en cuanto en el año 91 entremos en ese planeamiento. Pero ya le anticipo a su Señoría que antes de octubre del presente esos programas estarán presentados en el Ministerio.

No sé si he contestado puntualmente, salvo el tema de las carretas que usted me ha señalado una a una.

EL SR. GARRIDO MARTINEZ: La pregunta respecto a la financiación del abastecimiento de agua a Santander.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. Garrido.

Señor Consejero.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor Presidente.

En el abastecimiento de agua a Santander se ha hecho un volumen importante de obra financiado por la Diputación, y en este momento se estaba pendiente de un replanteamiento del propio proyecto de ejecución de obra, o bien de llevar a efecto el mismo proyecto que se ha contemplado. Mientras no haya una definición precisa y exacta era inútil el plantear ninguna actuación financiera, hasta que no tengamos la decisión técnica oportuna que vaya a suponer si hay que invertir cien millones, sesenta o ciento veinte millones de pesetas.

Pero, en cualquier caso, la acción de colaboración de la Diputación Regional en el tema de abastecimiento de agua con el Ayuntamiento de Santander, no solamente sigue abierta, le puedo garantizar a su Señoría que la asistencia técnica es permanente. Se ha abierto específicamente en el departamento de hidráulicas un departamento para Ayuntamiento de Santander, es decir, Planes Ayuntamiento de Santander, lo cual ha requerido una cierta movilidad de personal y de adaptación del personal de la Consejería, para atender debidamente esa acción de colaboración, que es constante con la Sociedad de Aguas de Santander.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, señor Consejero.

Sr. Garrido.

EL SR. GARRIDO MARTINEZ: En conclusión, si no he entendido mal, para el presupuesto de 1.990, abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Santander cero pesetas. En inversión, digo. La previsión presupuestaria para 1.990 cero pesetas.

EL SR. PARRA BELENGUER: En la medida que el proyecto adquiera la definición de la dificultad técnica que en este momento tiene, contará con partida presupuestaria para atender el abastecimiento de agua a Santander.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, señor Consejero.

Quiero anunciar a los miembros de la Comisión que se va a tener que hacer un receso en la Comisión, puesto que está convocada Junta de Portavoces a las doce y media, y forman parte de esta Comisión todos los portavoces de los Grupos de la Asamblea.

Por consiguiente, a las doce y media haremos un receso, calculo que de media hora como mucho, pidiendo disculpas a los comparecientes por la interrupción que se va a tener que producir.

Por tanto, damos un plazo de media hora. A la una se reanudará la comparecencia. Muchas gracias.

(Se suspende la reunión a las doce horas y treinta minutos).

(Se reanuda la reunión a las trece horas y quince minutos).

EL SR. REVILLA ROIZ: En el programa 413-31 hay una carretera que lo llaman camino, mejora del camino de San Andrés, y la duda que tengo es si se trata de la carretera que comunica puenteasníl con San Andrés de Aniezo. Pregunto qué pasa con la carretera de Aniezo, que lleva el cartel dos años allí colocado en el cruce, y no se puede subir.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): El señor Secretario General Técnico puede intervenir.

EL SR. MADRAZO REVILLA: No sé si esa carretera está dentro de los programas de ganadería.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, señor Secretario General Técnico.

Sr. Revilla, continúe.

EL SR. REVILLA ROIZ: Otra pregunta es la carretera Riente-Bárcena Mayor, yo sí que no voy a caer en la tentación de anunciar que no hago valoraciones políticas y luego hacerlas. Simplemente la pregunta es como en los presupuestos de años anteriores venía Riente como cabeza de la carretera que acaba en Bárcena Mayor, pero se va desgajando y este año aparece El Tojo-Valle de Cabuérniga, Valle de Cabuérniga-Riente, El Tojo-Bárcena Mayor. Esta carretera se presupuestó en 530 millones, plurianualizada en tres años. Creo que eran 530 el total.

Lo que pregunto concretamente es cuánto cuesta el final, si es que se puede decir porque todavía puede haber algún modificado, pero, en concreto, estos veinte kilómetros y medio aproximadamente que tiene este tramo, tenían una previsión de 530 millones de pesetas, cuánto es lo que se va a invertir en este tramo Riente-Bárcena Mayor. En los presupuestos de años anteriores no venía con la nomenclatura que viene aquí ahora, pero son los mismos contenidos.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. Revilla.

Señor Consejero.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor Presidente.

El concepto 411-28, es en concepto de honorarios para proyectos y estudios tales como todo el plan que anuncié de alumbrados públicos, que hay en este momento ya redactados proyectos al menos en sesenta, por un montante total de 2.100 millones de pesetas; proyectos por asistencia técnica a los ayuntamientos del Plan de Obras y Servicios 89-90, y proyectos de la red

viaria local, realizados por el propio departamento de Vías y Obras, de Secretaría General Técnica.

Después los once ayuntamientos de pavimentación son los que siguen: Cartes, Corvera de Toranzo, Laredo, Miera, San Miguel de Aguayo, Santander, Santillana del Mar, Torrelavega, Valdeolea, Val de San Vicente y Villaverde de Trucios. Por cierto que en alguno de ellos ha podido haber alguna actuación puntual, pero independientemente de ello ... (no se entiende).

Vamos con el tema carreteras. Primero, clarificar el eje como tal, porque ya cuando tuvo lugar la comparecencia a propósito de este tema específico de modificados de carreteras, hubo confusión en lo que es el planteamiento del eje. El eje como tal va desde Carrejo hasta Bárcena Mayor, y se desglosa en los siguientes tramos: El Tojo-Bárcena Mayor son 1.136 millones de pesetas, El Tojo-Valle de Cabuérniga son 1.057 millones, Ruento-Carrejo son 534 millones y Valle-Ruento 478 millones. Hace suponer un montante de 3.226 millones de pesetas.

Lo que ocurre es que en la redacción de la página donde vienen los ejes ya he observado yo que vienen todos los tramos, pero viene alterado el orden de la composición. Pero ese es todo el eje.

Gracias, señor Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, señor Consejero.

Sr. Revilla, ¿alguna puntualización?

EL SR. REVILLA ROIZ: La puntualización es que en concreto no pregunto por el tramo Carrejo-Ruento, porque lo que venía plurianualizado y me interesaba saber a mí es el incremento y la modificación que ha habido en la obra Ruento-Cabuérniga-El Tojo-Bárcena Mayor, que son veinte kilómetros que tenían la consignación inicial total de 350. Lo que quiero saber es cuánto cuesta al final estos 350, porque allí no estaba incluido Carrejo-Ruento.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. Revilla.

Sr. González Bedoya, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

EL SR. GONZALEZ BEDOYA: Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, señores altos cargos de la Consejería, intentaré ser breve, porque a estas alturas de su comparecencia, prácticamente todos los datos que necesitábamos han sido satisfechos. En todo caso permita alguna observación, que irá acompañada de alguna pregunta.

Su Señoría ha hablado de movilidad financiera en su Consejería, y yo creo que lo que ha habido es un terremoto financiero. En la ejecución del presupuesto del año pasado, y después irá la pregunta con respecto al presupuesto de este año, por ejemplo, en actuaciones en la red municipal habían presupuestado 93 millones de pesetas y han gastado 1.648 millones, en accesos a playas habían presupuestado 80 millones y han gastado cero, en pavimentación de núcleos había presupuestado 355 millones y han gastado 2.600. En los ejes carreteras regionales, había presupuestados en ese capítulo un total de 2.882 y han gastado 5.400. De manera que el total de la Consejería tenía una previsión de gasto de 9.462 y se han ido a unas autorizaciones de gasto de 18.594. Es decir, nueve mil millones y pico más, a pesar de que en el saldo de crédito aparecen sin gastar todavía prácticamente 3.000 millones.

Teniendo en cuenta esas desviaciones, que algunos casos, como ha dicho el portavoz del C.D.S., alcanzan el 400%, la pregunta es si en el presupuesto de este año las previsiones están ajustadas a la realidad. Es decir, si es una Ley de Presupuestos o es una ley de imprevistos.

Esa es la primera pregunta, de manera que cuando nos llegue la ejecución del presupuesto del 90 más o menos tengamos la aproximación de lo que hemos aprobado, y si su Señoría cree que eso va a ser así este año, teniendo en cuenta que el año pasado no ha sido.

Respecto a los créditos extraordinarios, la opinión política la ha dado el portavoz del C.D.S. Coincidimos. Es decir, estamos discutiendo una Ley de Presupuestos y cuando se está discutiendo esa Ley de Presupuestos no nos pueden anunciar créditos extraordinarios, porque los créditos extraordinarios, de acuerdo con la Ley de Finanzas y con la práctica legislativa común, sirven para aquellos imprevistos que a lo largo de la legislatura surjen al margen de lo presupuestado, de lo que uno suponía. De pronto aparece un gasto que ha sido imprevisto y se acude a un crédito extraordinario.

Si estamos tramitando la Ley de Presupuestos, es decir, lo que su Señoría presupone que va a ocurrir en los próximos meses, y ya nos anuncia créditos extraordinarios para cosas extraordinarias, parece que no tiene demasiado sentido.

En todo caso, la pregunta concreta es cuándo van a llegar esas peticiones de crédito extraordinario a la Asamblea, tanto para el Plan Hidráulico, si tienen ya terminado el Plan Hidráulico, como para el Plan Regional de Vivienda.

Respecto al Plan de Obras y Servicios, ¿se considera aprobado en este presupuesto o la aprobación que ha hecho el Consejo de Gobierno recientemente, según información de sus acuerdos, es definitiva?. Es decir, ¿el Consejo de Gobierno tiene un Plan de Obras y Servicios distinto al que viene en estos presupuestos?. Parecía días atrás que así se podía entender de la información que se facilitaba del Consejo de Gobierno, puesto que anunciaban un Plan de Obras y Servicios al margen del proyecto de presupuestos.

Red municipal. A lo largo del 89 han aparecido publicaciones, incluso creo que alguna en el 88, anunciando como información institucional, porque la publicidad del Gobierno Regional no es publicidad del Gobierno Regional, y así se ha hecho constar ante los tribunales de Justicia, sino que es información institucional, anunciando que la carretera de Bejes estaba terminada, que la carretera de Caloca estaba terminada, que la carretera de Tresviso estaba terminada, y otras cosas.

Este año hay unos presupuestos de 70 millones a Bejes, 10 millones a Caloca, y otras cantidades. Si la verdad estaba en aquella información institucional o está en los presupuestos de este año. Si está terminada y en todo caso cuando se van a terminar.

En segundo lugar, hay una partida de 39 millones para el aparcamiento de La Calgosa. Nos llama la atención la presencia aquí, porque esa es una propiedad de CANTUR, y en otras ocasiones se nos ha dicho que CANTUR es un mundo aparte, y es mundo aparte a la Consejería de Obras Públicas, que en todo caso tendría que estar como transferencia de crédito de la Consejería de Industria, que es quien gestiona CANTUR. Entonces una aclaración, por favor, sobre esta partida presupuestaria para el aparcamiento de Calgosa.

Respecto al aparcamiento de Santo Toribio, también lo mismo. Creo recordar que el otro día hubo una inauguración fallida, pero al fin y al cabo un intento de inauguración, y cuando las cosas se inauguran uno cree entender que están terminadas. Hay una partida presupuestaria, lo que pasa que con la misma partida se nos dice que se va a hacer un aparcamiento en la Bien Aparecido. Queríamos información respecto al aparcamiento de Santo Toribio, si está terminado y cuánto se va a gastar allí.

Respecto a pavimentación de núcleos, con una partida presupuestaria de 991, el año pasado se multiplicó por cinco esa partida. Me gustaría conocer su respuesta al hecho de que en la Consejería de Ganadería aparece una partida de 298 millones, para construcción de caminos rurales fuera de zonas de concentración parcelarias. Hay una partida, creo es inferior, para caminos rurales dentro de zona de concentración parcelaria, que es lógico que esté en la Consejería de Ganadería, pero no parece lógico que esté en la Consejería de Ganadería una construcción de caminos, aunque sean rurales, puesto que eso es obra pública regional. Así se entiende cuando hacen otras obras que su Señoría ha anunciado.

Respecto a las carreteras regionales, el programa de carreteras regionales, su Consejería o el Gobierno Regional ha hecho recientemente una información de la marcha del Plan Regional de Carreteras. Se nos dan por terminadas, carreteras finalizadas, tramos que, sin embargo, aquí tienen un presupuesto. Por ejemplo, potes-Fuente Dé tiene este año un presupuesto de 1.000 millones de pesetas, y esta información de las obras que hace su Consejería, -no sé si la información institucional viene directamente de su Consejería o de otro departamento, pero en todo caso es Diputación Regional de Cantabria-, nos dice que potes-Fuente Dé está terminada. Queríamos una explicación.

Lo mismo para Corbán-Liencre, que aquí se dá como carretera finalizada y tiene también presupuesto, o Suances-Santillana.

Se nos dice también que El Tojo-Bárcena Mayor, por ser más exactos Ruento-Bárcena Mayor, estarán terminados este año 1.990. También queríamos conocer si el señor Consejero tiene alguna rectificación que hacer a esta información institucional, que es del 5 de agosto de este año.

Se dice también que va a estar terminado este año 90 Puente de la Venera-Galizano, Viveda-Comillas, Puente San Miguel-Santillana. Todos esos proyectos queríamos saber si el señor Consejero nos reafirma esta información institucional, en la que se nos asegura que en tres años y medio nosotros hemos construido 200 kilómetros, cuando ni llevan tres años y medio de legislatura, sino hoy tres, ni la suma es de 200, porque como carreteras finalizadas la propia información institucional da 58 kilómetros. Naturalmente ahí está incluida Corbán-Lienres, que no está finalizada pero tiene un presupuesto de 120 millones; Potes-Fuente Dé, que lógicamente deberíamos de pensar que no está finalizada porque tiene un presupuesto de 1.000 millones, que por cierto se ha inaugurado el otro día oficialmente.

Quiero una información, si es posible, detallada de por qué esta situación de invertir 1.000 millones de pesetas en una carretera ya inaugurada oficialmente. Y el otro tramo de Suances-Santillana.

Brañavieja-Piedras Luengas. He recibido la información, pero sí me gustaría tener de su Señoría una aproximación sobre previsión de resolución del conflicto de competencias. Una previsión de cuándo se resolverá ese conflicto y cuando se iniciará la construcción de la carretera.

No creo haber escuchado ninguna pregunta a su Señoría respecto a, en primer lugar, por qué aparece el puente Santoña-Laredo en programa de puertos. No parece que tenga nada que ver con puertos. Y qué es esa partida de 46 millones, si es el pago de los honorarios del proyecto o es que quieren sus Señorías iniciar la obra en los próximos meses o días.

Por último, en Camargo hay con licencia municipal 52 viviendas sociales, prevista su contratación para 1.989. Querría saber qué ha pasado con ese proyecto, puesto que ni en los presupuestos ni en la información que su Señoría nos ha facilitado hemos escuchado nada.

También en el Plan de Obras y Servicios del 89, para Camargo había en obras hidráulicas una obra de mejora de 60 millones, respecto a la cual, si su Señoría puede, querríamos alguna información concreta.

Y respecto al Plan de Conservación de Carreteras Regionales, también en

estas zonas de las proximidades de Santander, querriamos alguna información, si hay algún proyecto de mejora de carreteras regionales en el interior de esas zonas.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdión): Muchas gracias, Sr. González Bedoya.

Señor Consejero, tiene usted la palabra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor Presidente.

Accesos a playas, cero. Sí, bien, ya me referí antes a ese programa, y por eso he matizado, Señorías, que nosotros hemos puesto siempre el acento en ese programa en lo que se refería al planteamiento del acceso. Las limitaciones presupuestarias no nos han permitido abordar todos los proyectos que teníamos previstos. Pero es cierto que sí se han abordado, y con los dineros previstos de ese programa, determinados planteamiento de acceso a unas playas, como es el caso de Liencres, o como en este momento estamos haciendo en Cuchía, que parte de ese dinero va a ser invertido en ese tipo de actuaciones.

No obstante, yo creo que es perfectamente asimilable si matizamos en el concepto accesos a playas, que ponemos el énfasis, y así está previsto el acceso como tal, salvo alguna puntual actuación de urbanización, que es homologable al concepto de red viaria local.

Y ocurre que las sospechas que teníamos del planeamiento de las actuaciones del Estado con respecto a las entidades locales, mediadas a través de la Diputación Regional, entendíamos que se iba a formalizar un nuevo planteamiento por parte del Ministerio, como ya expliqué, con una aportación, dependiendo del tipo de programa, en la medida que sean obras de carácter prioritario la aportación es muy sustancial, que puede estar entre un 55 y un 75% a cargo del propio Ministerio, entendimos que no era malo para Cantabria sino todo lo contrario, el que este tipo de actuaciones pudieran hacerse en colaboración con el Estado para obras de carácter de infraestructura primaria. Por tanto, obras que cabe señalar perfectamente como prioritarias, donde no entran únicamente las obras de red viaria local, sino una relación a la que posteriormente me referiré, porque su Señoría ha preguntado expresamente por ella.

En lo que se refiere a la inversión global en carreteras regionales, efectivamente, yo me he referido a una importante movilidad de planeamiento financiero entre lo que había previsto y lo que se está ejecutando, eso es cierto. Tal es así que en justicia creo poderlo utilizar, y así lo he hecho, para destacar como en el replanteamiento de personal y de personal cualificado dedicado a rendimiento de esas tareas, uno de los argumentos claves, notables, que ponen de manifiesto y en evidencia esto es precisamente el volumen de inversión ejecutado, que se corresponde aproximadamente con los datos que su Señoría establece.

Lo que ocurre es que ha habido un planteamiento de compromiso con las empresas que, lo he citado en algunos casos, creo que fue el Sr. Garrido que se refirió a dos carreteras que no figuraban ahí y se están ejecutando, es cierto; el compromiso de actuación sobre esas carreteras, que empezarán a contemplar su esquema de planteamiento financiero en el año 91.

Y esta es la explicación ejemplarizada en esos casos, pero que globalmente es la explicación global de toda esa movilidad de planteamiento, insisto, financiero, que no de planificación de proyecto y de planteamiento de ejecución de proyecto.

El presupuesto del año 90, pregunta su Señoría, ¿está ajustado a realidad?. Debo precisar que el presupuesto del año 90 tiene un planteamiento financiero ajustado a los compromisos que, de acuerdo con las empresas, han sido establecidos para abordar esos compromisos financieros. Está ajustado perfectamente al planteamiento del proceso según el cual se iban a ejecutar determinados proyectos de obra, tanto en carreteras como en hidráulicas. Señale antes, no obstante, que en el programa de hidráulicas se producía un desfase importante, por una obligatoriedad de una revisión a fondo de un cincuenta por ciento aproximadamente de los ayuntamientos afectados, para ir a programas más ambiciosos.

Creo poder tranquilizar a su Señoría en este sentido de que entiendo que el presupuesto 90 ha de ir más ajustado en la financiación a la ejecución, en cuanto que el programa de carreteras debe entenderse, en su primera fase, prácticamente terminado. Y cuando digo esta palabra, mire usted, yo estoy aprendiendo un poco de los que saben bastante más que yo, y no me refiero en

este caso al grupo de técnicos que me acompañan y otros que están ausentes en la sala, sino a los propios responsables políticos y técnicos del Ministerio.

Yo recuerdo que cuando estuve presentando, con el resto de las Comunidades Autónomas, el eje de la autovía del Cantábrico, y tuve la oportunidad entonces de presentar allí las alternativas de salida a la Meseta, también por autovía, el señor Ministro, amablemente, en el contexto de la conversación me contestaba, y yo creo que oportunamente, que debe entenderse por terminado un tramo en la medida que es adjudicado.

Claro está que esta es una respuesta política de gran alcance, que a mí me parece también importante, por la sencilla razón de que desde el punto de vista del planteamiento político adjudicada la obra es un asunto que sigue un trámite de tipo de ejecución, de carácter técnico y administrativo, que no preocupa en la realidad de si se va a hacer o no se va a hacer.

Ahora bien, ¿está terminado el Plan Regional de Carreteras?. No está inaugurado en todos sus tramos, pero prácticamente en la primera fase sí está terminado el Plan Regional de Carreteras.

Otra cosa es que cupiera la oportunidad de algún adelanto de lo que está previsto ejecutar, que ya anunciamos en ese primer Plan de Carreteras, como era, si no recuerdo mal, el tramo de Somo-Galizano, el tramo del Sardinero, Comillas-La Revilla, está pendiente -y como hay pregunta expresa aclaremos si cabe más todavía- el tramo Brañavieja-Piedras Luengas, y, por último, en el eje norte-sur oriental el tramo de Selaya-Vega de Pas, donde se están haciendo, como ya dije en su momento, del orden de tres o cuatro alternativas de estudio para ver cuál de ellas va a ser la más adecuada de planeamiento en ese segundo plan.

Por otro lado, formará parte de ese plan también dos tramos que están perfectamente definidos, en conexión con la autovía, que es Heras-Gajano y Orejo-Rubajo. Y, por último la carretera aprobada en Consejo de Gobierno, Solares-La Cavada-Liérganes-Pámanes.

Evidentemente, no es el momento de hablar de créditos cuando se plantea un nuevo presupuesto. Los créditos se dan para las deficiencias imprevistas que tengan carácter justificado y más o menos urgente. Cierto. ¿Qué ocurre?.

Ocurre que en la tramitación temporal de carácter administrativo en que son publicadas por parte del Ministerio, el decreto de Ministerio que se refiere a las relaciones con las entidades locales es publicado en el mes de mayo, y la confección de lo que es el planeamiento de presupuestos muchísimo más anterior. Entonces yo aquí solo he citado a título de ejemplo, porque ya es de dominio público, aprobado en Consejo de Gobierno, dado en rueda de prensa, que plantearemos esa posibilidad para atender las obras de carácter de infraestructura primaria, como pueden ser los abastecimientos de aguas o como puede ser ese Plan Regional de Vivienda, que a mí me parece que puede tener especial interés, independientemente de las actuaciones de las comarcas de acción especial, que son el último reducto en la manera de tratar de fortalecer el Estado y la Diputación Regional los ayuntamientos menos favorecidos económicamente.

Por tanto, no es que yo plantee aquí ninguna actuación de crédito extraordinario, sino que al hilo del comentario de por qué determinados planteamientos de obras hidráulicas no se habían ejecutado, o de red viaria local no se habían ejecutado, o de alumbrados públicos no se habían ejecutado, la explicación es porque sustancialmente esos programas, que son contemplados en virtud de ese decreto por el Ministerio con una aportación económica importantísima, realmente los porcentajes son notablemente mayores que venía haciendo de participación en Comarcas de Acción Especial o en Plan de Obras y Servicios, Cantabria podrá, de acuerdo y en colaboración con el Estado, hacer esa serie de actuaciones de carácter primario, con un costo menor para la propia región, y entrar en una redistribución de beneficio del Estado mayor que el que en este momento, por distintas razones que no son del caso, puede estar teniendo en la participación de Planes de Obras y Servicios o en la participación de Comarcas de Acción Especial.

Respuesta similar sería el caso del Plan de Obras y Servicios, al que su Señoría se ha referido. Es el mismo no que el planteado en la prensa. El Plan de Obras y Servicios que figura en los presupuestos es la ejecución en 515 millones de pesetas, la ejecución de obras hidráulicas de carácter municipal en 515 millones, y otros 300 para planes mancomunados de la Diputación Regional, con financiación estricta de la Diputación Regional, que van a pretender atender esa gran necesidad de resolución de problemas de abastecimiento de aguas.

Pero todavía será necesario unos 1.498 millones de pesetas, que deberán ser destinados a proyectos redactados de carácter hidráulico, para resolver definitivamente y cerrar definitivamente el Plan Hidrológico Regional, en lo que se refiere a los abastecimientos y redistribución de aguas en los municipios, independientemente de alguna actuación puntual que siempre existirá.

En lo que se refiere a accesos a núcleos deficientemente comunicados, las carreteras la cuestión es si están terminadas o cuándo se van a terminar. Ya digo que el concepto terminadas es un concepto elástico, si efectivamente tenemos toda una tramitación administrativa cubierta, todo un primer y previo proceso de adjudicación que supone planeamiento, proyecto, etc., también cubierto, y si estamos en un proceso de ejecución, cabe pensar que únicamente las previsiones que quepa hacer son previsiones de lo estimablemente, en un plazo de meses determinado, puede considerarse la carretera como terminada.

Claro está, si surge algún tipo de imprevisto, como puede ser el que por inestabilidad de algún punto concreto de uno de los tramos de esas carreteras, como el otro día se produjo y hubo que aprobar urgentemente en Consejo de Gobierno una actuación puntual, porque una columna de alta tensión podía peligrar, pues esto puede retrasar en algo las obras. Lo mismo que las inclemencias del tiempo, si diera el caso, que no parece ser que esa vaya a ser la causa por la cual vaya a haber...

Entonces, en el tema de carreteras claro que hay una previsión para cada uno de los tramos de su terminación, salvo estos complementarios a los que me he ido refiriendo, que naturalmente alargan el plazo de ejecución de obras, más además los remates añadidos.

Mire, yo, sinceramente, en todo el eje de Sarón-Villacarriedo y Astillero-Sarón, pues lógicamente en carreteras no estaba previsto en el proyecto como tal la ejecución de un montón de obras de carácter singular, que supone mucho dinero, van a suponer del orden de trescientos millones de pesetas, actuaciones que tienen un valor estrictamente municipal. Yo las defenderé en todo momento, y me parece perfectamente oportuno el que se tenga en cuenta ese tipo de actuación, porque entiendo que ganamos tiempo y que ganamos dinero en beneficio de los ayuntamientos, sea cual sea el ayuntamiento que lo plantee.

Lo que se refiere a la Calgosa, transferencia de crédito, tal vez tenga razón su Señoría. La partida que hay en La Calgosa, pues es una obra terminada. En Brañavieja se financió con una transferencia a la Consejería de Industria, en el presupuesto 90 figura una partida para financiar su liquidación, y la obra está terminada. Falta, por tanto, el abono de la liquidación.

EN lo que se refiere a definitivamente ese aparcamiento, quién va a ser el que tenga sobre él la titularidad por razón del mantenimiento, conservación, etc., pues es un tema que o está decidido, pero yo tampoco le doy especial importancia al asunto, que vaya a depender de CANTUR, que vaya a depender de Carreteras o que vaya a depender de Industria. Pues, sinceramente, no me he planteado el problema, y no sé si hay alguna razón especial por la cual haya que plantearlo.

preguntaba su Señoría también sobre el aparcamiento de Santo Toribio. El aparcamiento de Santo Toribio está prácticamente terminado. La inauguración fallida a que se refirió con cierta jocosidad, no exenta de fundamento, su Señoría, fue por una cuestión de disfunción de comunicación, porque estaba absolutamente previsto con determinado planteamiento la inauguración de ese aparcamiento, para dar la oportunidad, y ya ve usted lo que son las cosas. Allí se iban a inaugurar ese día tres actuaciones: la carretera de Potes-Fuente Dé, el aparcamiento de Santo Toribio y el teleférico. Naturalmente que no estaba completamente terminado el aparcamiento de Santo Toribio, le faltaba la capa de aglomerado en caliente y unos remates, concretamente de cubrir la escalera de acceso a la parte superior de piedra, y después la colocación de unos árboles en la zona verde que linda el aparcamiento con la carretera.

Estos eran todos los remates que faltaban, faltaban también los remates de aglomerado en caliente justo de los tramos en 15 ó 20 metros de los tres puentes que hubo que rectificar, y había que inaugurar por razón de oportunidad y de servicio al ciudadano el teleférico de Fuente Dé. Entonces, en lugar de volver a la semana siguiente o pasados quince días, con una posibilidad de explotación de campaña del propio Consejo de Gobierno, a lo que su Señoría indirectamente se ha referido con la información institucional, se pensó que era conveniente el unificar las tres actuaciones en un mismo día,

por la sencilla razón de que se podía considerar que la obra estaba prácticamente terminada.

puntualmente, Santo Toribio de Liébana hoy debe de estar en cuestión ya de simples remates, y se puede considerar terminado. Por tanto, la partida que figura ahí es para comenzar la liquidación financiera del gasto que ha supuesto esta obra.

En pavimentación de núcleos, construcción de caminos rurales que hay en ganadería. Yo no tengo ningún inconveniente a eso, yo creo que el Consejero de Ganadería explicaría con más precisión que yo este tema, pero ocurre que a través de uno de los programas de colaboración, me parece que es en relación con infraestructura de obras en Montaña, a través de la Consejería de Ganadería se obtiene alguna base de financiación para actuar en obras de infraestructura en municipios de montaña y de explotación ganadera.

Esta es la razón por la cual la Consejería de Ganadería tiene a su cargo ese tipo de programa o ese tipo de actuación, de construcción de caminos rurales. Independientemente de que a mí siempre me parece lógico y coherente que en aquello que sea la intervención de una obra pública, dirigida por ingenieros de caminos con más que suficiente experiencia para la realización de estas obras, pudiera englobarse y homogeneizarse el planteamiento. No le veo tampoco especial importancia al tema. Insistiendo, como ha hecho su Señoría, en que aquello que se refiere a los caminos derivados de la concentración parcelaria, es razonable que lo haga la Consejería de Ganadería.

En cuanto a la información institucional, mire usted, qué quiere que le diga. Yo no me puedo responsabilizar de esa información institucional en aquellas precisiones a las que su Señoría ha hecho notar, porque habla de carreteras terminadas y habla de carreteras que no obstante contemplan en presupuesto financiación. Hay que hacer observar que una cosa es la ejecución de obra y la terminación de obra como tal, o sea, la carretera puede estar terminada y no terminada de pagar. Como sabe su Señoría el planteamiento financiero puede llevar perfectamente a que en el planteamiento de un programa plurianual, como es este y el de los demás programas de la Consejería, la obra pueda terminarse en un año, en año y medio, y, sin embargo, financieramente pagarse posteriormente en años sucesivos.

Esta es la razón fundamental que podría aclarar el concepto de por qué se habla de carreteras terminadas, no solo ya porque estén adjudicadas sino porque el plazo previsto de terminación, salvo aquellas que puntualmente puedan tener un modificado de suficiente entidad como para retrarsarlo, pero no más en todo caso de cuatro o cinco meses, que es lo que está previsto. Es decir, las carreteras que puedan sufrir algún retraso en el plazo previsto de terminación, no irá, como una media, más allá de cuatro o cinco meses la terminación de esas obras.

Brañavieja-Piedras Luengas. Yo creo que en todo momento ha sido cordial la relación, independientemente de algún que otro matiz aparecido en prensa y tal. Nosotros estimamos que en torno a los meses de noviembre-diciembre del presente año podremos estar acometiendo el replanteamiento de la obra. En cualquier caso, sus señorías conocen, y yo así lo reafirmo, que hemos estado estudiando proyectos alternativos, si Castilla-León entendiera que para sus intereses es más conveniente el no entrar en la ejecución de ese tramo que atraviesa la provincia de Palencia.

¿Por qué aparece el puente Santoña-Laredo en puertos?. Bien, supongo que porque es algo muy específico. En realidad yo estaría de acuerdo con su señoría en que entendida esta como una travesía urbana, porque así es como hay que entenderlo, el planeamiento del puente como tal, de lo que es propiamente la calzada como tal, realmente es una travesía urbana, es una calle lo que está planteado ahí. ¿Por qué aparece en puertos?. Simplemente porque une, por razón de la tradición como tal, no hay otro interés especial en que figure en puertos. Es decir, une el puerto de Santoña con el puerto de Laredo, y singularmente en dos puntos fundamentales de máxima proximidad.

La partida tiene el destino de atender el proyecto y la redacción de proyecto. No hay intención ninguna de ejecutar el proyecto en el año 90, de poder hacer el proyecto en el año 90. Yo creo que aquí ha habido manifestaciones, inquietudes por parte del Ayuntamiento de Laredo, por parte del Ayuntamiento de Santoña. Entiendo que no es bueno precipitarse en un tema que puede ser especialmente importante, y que debe reflexionarse con más tranquilidad y con más serenidad para decidir o no, y decirlo probablemente juntos, la conveniencia de la ejecución de obra tan singular.

Las cincuenta y dos viviendas sociales de Camargo se iniciarán una vez

aprobado el presupuesto 90. Naturalmente se adjudicarán y se iniciarán en el presupuesto del 90, como está planeado.

Sesenta millones de pesetas para Camargo en obras de carácter hidráulico. Está incluido en el Plan de Obras y Servicios del año 89. Se ha producido un desfase entre lo que estaba presupuestado en el proyecto y lo que realmente ha de costar después la ejecución de la obra, y esa diferencia es la que va incluida en ese conjunto de los 1.498 millones de pesetas necesarios para ejecutar la obra. Insisto, son muchos los casos en los que ha habido que hacer este tipo de planteamiento, y ya he señalado del orden del cincuenta ayuntamientos.

En los temas de conservación, si está previsto actuar. Claro, evidentemente, hay un orden de prioridad ya en la confección del Plan extraordinario de conservación y de las actuaciones a ejecutar, ya entonces se señalaba un orden de prioridad de actuaciones, lógicamente atendiendo a las carreteras que tenían mayor intensidad media de tráfico, de acuerdo con los datos de aforo que obran en poder de la Consejería en el departamento de Carreteras.

Por tanto, es lógico que la mayor concentración de población en esas zonas, la mayor concentración de movimiento de densidad de tráfico, va a llevar a marcar con prioridad que todas esas carreteras serán las primeras en ser atendidas, como es natural.

Y no sé si he respondido a todos los extremos por los que su Señoría pregunta.

EL SR. PRESIDENTE (Sota Verdién): Muchas gracias, señor Consejero.

Por parte del Grupo Popular no hay intervención.

Por consiguiente, agradeciendo la presencia del señor Consejero y de los altos cargos de su departamento, se levanta la sesión.

(Finaliza la reunión a las catorce horas y diez minutos).