

DIARIO DE SESIONES



DE LA ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

Año VIII — II LEGISLATURA — 28 diciembre 1989 — Número 31 B — Página 1720

Presidente:

ILMO. SR. D. MANUEL GARRIDO MARTINEZ

COMISION DE INDUSTRIA, ORDENACION DEL TERRITORIO, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS
CELEBRADA EL DIA 12 DE DICIEMBRE DE 1989

COMISION DE INDUSTRIA, ORDENACION DEL TERRITORIO, OBRAS PUBLICAS
Y SERVICIOS, CELEBRADA EL DIA 12 DE DICIEMBRE DE 1989.

ORDEN DEL DIA

- Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, conforme al acuerdo de la Mesa de la Asamblea de 14 de septiembre pasado, a fin de informar a la Comisión sobre las modificaciones realizadas en los proyectos de presupuestos de carreteras de 1989.

(Se inicia la sesión a las once horas y quince minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Se abre la sesión, para tratar el único punto del orden del día, que es la comparecencia del consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, conforme al acuerdo de la Mesa de la Asamblea del 14 de septiembre pasado, a fin de informar a esta Comisión sobre las modificaciones realizadas en los presupuestos de los proyectos de carretera de 1989, a petición de los Grupos Parlamentarios PRC y CDS.

Junto con el consejero asisten a esta Comisión doña Begoña Divar, que es Jefe de Contratación y Compras de la Consejería y D. Rafael Castañeda, que es Jefe del Servicio de Carreteras.

Como viene siendo habitual en este tipo de comparecencias, en primer lugar, si lo estima oportuno el consejero, daremos la palabra al señor Parra, a fin de que en una primera introducción informe ante esta Comisión de lo que

estime oportuno de carácter general, y posteriormente se abrirán turnos de palabra a los Grupos Parlamentarios que estimen oportuno intervenir.

Dicho esto, tiene la palabra el señor Parra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías, señoras y señores.

El orden que voy a plantear especialmente por tratar de seguir con mayor claridad y servir de esta manera al objetivo fundamental, que es la información a la Comisión de la situación de los modificados y obras complementarias referentes a las carreteras, en la limitación de lo que se refiere al ejercicio de 1989, entiendo que para cumplir esa mayor claridad habría que hacer un planteamiento global de criterios generales adoptados para llevar a término ese tipo de modificados y obras complementarias, y seguidamente hacer un análisis lo más pormenorizado posible sobre cada una de las carreteras afectadas por estos modificados y esas obras complementarias, tratando de explicar, comentar, aclarar, en cualquier caso, la justificación y motivación que han llevado al Consejo de Gobierno, a través de mi Departamento, a este tipo de obras.

Dicho esto, comenzamos sin mayor dilación.

Cabe distinguir en el planeamiento general dos tipos de acciones, marcadas claramente en el tiempo en lo que se refiere o que afecta, según el objetivo de esta comparecencia, al planeamiento general de acciones que sobre carreteras venimos haciendo en el Consejo de Gobierno: aquel grupo de ellas que fueron adjudicadas antes de junio del 87, y aquel grupo de ellas que han sufrido modificados o complementarios después de junio del 87.

Naturalmente esta división de actuaciones obedece a un criterio fundamental. El criterio fundamental es haber considerado este Consejo de Gobierno desde un primer momento que todas las acciones de carreteras, en lo que se refiere a la red primaria fundamentalmente, deberían de estar al nivel de lo que la región realmente puede exigir en un tema tan sumamente importante, tan fundamental, como es la cuestión casi prioritaria de infraestructura para que todas las regiones internas a la demarcación de nuestra autonomía, regiones naturales, para que todas las comarcas se

beneficien de un criterio básico, que nos ha llevado a ello desde el punto de vista político, y es el de la redistribución del beneficio que una red de infraestructura puede proporcionar a población y a infraestructura socio-económica en cada caso.

Ese criterio ha obedecido básicamente no, y tengo que decirlo desde el primer momento, a un baremo de intensidad media diaria de circulación de vehículos, porque entendemos claramente y hay que entenderlo así particularmente, al menos así lo consideramos en nuestra región, que el criterio de intensidad media diaria es tan sólo un factor, pero en ningún caso el prioritario o el fundamental en lo que se refiere a acciones que deban de realizarse en las vías fundamentales de comunicación en la región; muy al contrario, deben de ser prioritarios criterios fundamentales como el de vertebración del territorio. Hay que entender por ello justamente el que todas las comarcas, sobre todo aquellas que históricamente van congregando mayor número de población o, por el contrario, se va produciendo en ellas un decrecimiento de población, por muy diversas y causas complejas que no se escapan a sus señorías.

Por otro lado, ese criterio de vertebración territorial ha de permitir, desde el punto de vista de la igualdad de oportunidades, que todas las comarcas tengan acceso al beneficio que de esa infraestructura viaria se pueda derivar y fundamentalmente, desde el punto de vista técnico, en lo que se refiere a la carretera propiamente dicha, hay que suponer que el criterio de viabilidad, es decir, comodidad de acceso y, por supuesto, el de seguridad vial, deben de ser en todo caso prioritarios a la hora de enmarcar lo que deben ser los criterios técnicos del trazado de un eje o de la comunicación entre núcleos.

Y digo comunicación entre núcleos porque ésta también es o ha sido para nosotros, creemos que acertadamente -otra cosa podrá pensarse y en cualquier caso, por supuesto, nosotros admitidos que es una cuestión subjetiva y por tanto analizable, discutible, desde la mejor acepción de la palabra discutible, es decir, analizable en profundidad- comunicación de núcleos es lo que nosotros hemos buscado fundamentalmente en los ejes de las carreteras que estamos actuando, y en ningún caso plantear acciones de variables o variantes que en cada caso pueden plantearse en algunos núcleos, particularmente de la costa o más allá de la costa, pero fundamentalmente de la costa.

Entendemos, por otro lado, que el hecho de que en un momento dado esas variables o variantes se puedan producir, lógicamente es un signo claramente demostrativo de que hay un intenso crecimiento de población, de que hay un intenso crecimiento de movimiento pesado o semipesado de vehículos y, por lo tanto, de que se está produciendo un resurgimiento de los factores fundamentales que, desde el punto de vista geográfico, constituyen la riqueza básica de un núcleo de población.

No descartamos, por lo tanto, que en un planeamiento posterior deba incluso actuarse en algunos puntos determinados para el planteamiento de esas variantes, pero, obviamente, hay que construir, primero, la estructura fundamental de comunicación bajo los criterios de vertebración territorial, viabilidad y seguridad vial y, por supuesto, teniendo en cuenta en un orden de prioridades el de esa vertebración y el factor de la intensidad media diaria.

Desde esos criterios generales, el Consejo de Gobierno entendió, cuando accede a la responsabilidad de gobierno, que el Consejo de Gobierno anterior, precedente, había hecho una adjudicación importante de carreteras que evidentemente, por su ubicación, eran consideradas como de especial interés, por la sencilla razón de que venían a acudir a esa imperiosa necesidad de la transformación de las comunicaciones en la región. Pero entiende que los criterios desde los cuales se pretendía actuar no eran los adecuados para las exigencias del momento, de acuerdo con los criterios que he señalado: viabilidad, seguridad vial, intensidad media diaria, vertebración territorial. Desde ese punto de vista, el Consejo de Gobierno adopta el criterio de ir a un tratamiento, fundamentalmente en plataformas, de mayor amplitud, de mayor extensión que el que estaba planteado en ese momento. En una palabra, se pasaba de unas plataformas de 6 metros de anchura a plataformas, en su caso, de 7-8, 7-9 o 7-10 en cada uno de los casos, dependiendo fundamentalmente de la importancia que el Consejo de Gobierno daba en cada caso a cada tramo de carretera o a cada carretera. No a cada tramo, perdón, a cada carretera, es decir, a cada eje.

Estos son los criterios generales adoptados y ello lleva, naturalmente, a plantear una serie, de alguna manera, una revisión de lo que eran los proyectos que estaban adjudicados y se estaban realizando; las obras que se estaban terminando y las obras que estaban en planeamiento y todavía, por lo tanto, no estaban adjudicadas y no estaban realizándose. Mediante un informe

técnico al respecto, se adopta el criterio, y así se informa en su momento al Consejo de Estado, de adoptar medidas diferentes en cada caso. En efecto, en aquellas obras que estuvieran en ejecución, podría procederse a una acción de modificados complementarios que adaptaran el proyecto anterior a aquellas condiciones nuevas que establecía el Consejo de Gobierno. De aquellas obras que estaban casi finalizadas, se adoptó el criterio de terminar la obra como estaba planeada y proceder a licitar nuevos modificados que pusieran la carretera en condiciones de las exigencias de los nuevos criterios del nuevo Consejo de Gobierno. Y aquellas obras que estaban sin iniciar, naturalmente se procedía a rescindir, en el caso de que estuvieran adjudicadas, y al mismo tiempo a volver a licitar el nuevo proyecto, de acuerdo ya también con los nuevos criterios aludidos.

Por lo tanto, entiendo que la actitud del Consejo de Gobierno desde un primer momento, con respecto a este tema, ha sido de plena responsabilidad con lo que consideraba que eran las exigencias del planeamiento de comunicaciones en la región.

Así las cosas, veremos ahora pormenorizadamente el análisis de cada una de esas carreteras, para que sus señorías tengan completa información, espero que completa, sobre cada una de las cuestiones. Para mejor orden, más que tratar cada uno de los tramos separadamente, anunciaré, en primer lugar, la estructura básicamente de lo que es el eje al que pertenece un tramo, aquél del que vayamos a hablar, a fin de que sus señorías tengan la visión de conjunto global y puedan de esa manera situar la acción particular dentro del eje general.

Comenzamos por aquel grupo de carreteras que son adjudicadas antes de junio del 87, y lo iniciamos con el análisis del eje costero oriental. Entiéndese por eje costero oriental el que comprende de una forma lineal desde Santoña, a través de Argoños, Puente de la Venera, Galizano, Somo, Pedreña, Gajano, Galatrava y Pontejos. Este sería el eje costero oriental.

Nos vamos a fijar particularmente, ateniéndonos y ciñéndonos estrictamente a lo planteado en la Comisión, en la convocatoria de la Comisión, desde el punto de vista de modificados y luego complementarios, en primer lugar a la variante de Somo. La variante de Somo tiene un modificado inicial adicional de 16 millones de pesetas. No se produce ninguna variación de la plataforma,

respecto del proyecto original, que era de 10 metros, 7-10. No se procede a ninguna modificación de lo que se refiere a los trazados, porque el trazado se mantiene completo, como estaba previsto. Sí se realizan obras de carácter hidráulico exactamente lo mismo que en el proyecto original, fundamentalmente obras de abastecimiento de aguas y de saneamiento. Y lo que justifica fundamentalmente en la variante de Somo ese modificado son acciones que se refieren a obras de carácter complementario de la propia carretera, que dejan, como decía, en mejores condiciones los temas de la seguridad vial y los temas de tratamiento de servicio urbano, como son: aceras, isletas, alumbrado público y tratamiento de accesos, accesos fundamentalmente transversales a la propia carretera.

En lo que se refiere a la carretera Argoños-Santoña, se produce un modificado de 298 millones. No se produce, respecto al proyecto original, una variación del trazado de plataforma, ni una mejora del trazado en lo que se refiere al proyecto original, porque en ambos casos era completa. No hay tratamientos hidráulicos y tampoco de carácter urbano. Y este modificado viene entonces determinado por un tema que sus señorías conocen bien, y es la exigencia de adoptar, en el primer caso del proyecto original había que adoptar la mejora de un puente, y por condiciones de la situación de los puentes, las condiciones medioambientales que la Comisión de la Comunidad Económica Europea exigía para adaptar a las condiciones del trazado y reserva de las marismas, se da un tratamiento de puentes, de tres puentes concretamente, con un tratamiento especial, muy especial, en los aterramientos y en los taludes, a fin de que esa carretera quede perfectamente encajada, aparte de su servicio de comunicación, en lo que es el entorno medioambiental sin perjudicar a la marisma y, por lo tanto, pueda ser considerada como una obra de carácter de interés público en todos los sentidos, no sólo desde el punto de vista de la comunicación, sino de la adaptación a lo que es el entorno de su situación.

Obras de carácter complementario en este eje oriental. Se refieren a la carretera Gama-Argoños, con 36 millones de pesetas de complementario, para obras de aceras, iluminación y el tratamiento de la intersección en Argoños. Y, por último, tratamiento de rehabilitación del Puente de la Venera, 19 millones de pesetas, justificados por acciones que mejoran los petriles de sillería, la escalera de acceso a la vía, la barandilla y el acceso al puente viejo.

Estas son las acciones, por lo tanto, que corresponden a modificados y complementarios puntuales en el año 89 en el eje costero oriental. Como ven sus señorías, yo saco una conclusión básica de aquí, y es que la acción de la carretera trata en todo caso de cumplir su función principal, que es la de la comunicación con las mejores condiciones de trazado a que antes me he referido, de acuerdo con los criterios del Consejo de Gobierno. Y, en segundo lugar, es al mismo tiempo un instrumento ya, por oportunidad de coordinación de obra, un instrumento que sirve a acciones municipales, de tal manera que donde hay que reforzar los alumbrados públicos, atender obras de abastecimiento de aguas, atender obras de saneamiento, se aprovecha la oportunidad, por razones económicas, por razones de gestión y también de tiempo, se aprovecha la oportunidad para, de acuerdo con las demandas de los municipios, atender estas reivindicaciones, que sus señorías conocen, en temas de infraestructura absolutamente necesarios en toda la región.

Por lo que se refiere al eje costero central. Ha de entenderse como eje costero central el que comprende, de una manera lineal, El Sardinero, la Albericia, Corbán, Liencres, acceso a playa de Val de Arenas, playa de Val de Arenas-Boo. Nos vamos a referir a acciones puntuales, ceñidos al criterio, como decía, de la comparecencia, que son las siguientes:

- En primer lugar, Puente Arce-Renedo. El tramo Puente Arce-Renedo lleva un modificado de 200 millones de pesetas. Aquí sí se produce ya una variación fundamental que lo justifica: pasamos de una plataforma prevista en el proyecto original de 5 metros, a una plataforma de 8 metros. Estaríamos hablando, por lo tanto, de una carretera 7-8. Se produce también una mejora de trazado, porque de ningún planteamiento de mejora de trazado, se pasa a un trazado moderado. Y esto es justamente lo que justifican esos 200 millones de pesetas.
- Segundo tramo al que prestamos atención: tramo Renedo-Torrelavega. Se produce un modificado de 65 millones de pesetas. Las razones fundamentales estriban en el hecho de que la plataforma sufre también modificación. Y debo hacer aquí la siguiente aclaración: la modificación pasa fundamentalmente de un trazado de plataforma 5,6 metros, a una plataforma de 10 en su caso, y un mantenimiento de plataforma 5,6 en el suyo. Esto es lo que requiere aclaración. Plataforma de 10 metros hasta Zurita y de Zurita a Torrelavega 5,6, en un tramo de 5 Kmos. Razón fundamental:

coordinarlo con las Rondas de Torrelavega en su momento, y no hacer, por lo tanto, una acción absolutamente completa que en su caso pudiera, por descoordinación de la acción realizada con la acción prevista del Ministerio de Obras Públicas, pudiera dañar la obra realizada o hacerla inadecuada.

- Se produce, además, un complementario en Puente Arce-Renedo, de 19 millones de pesetas. Razón justificativa: la rectificación de una curva, la corrección de unos determinados desprendimientos y la necesidad de establecer un muro de escollera que sirviera de elemento de contención.

Pasamos al eje costero occidental. El eje costero occidental ha supuesto en el planeamiento de carreteras una acción realmente diversa. Para poderlo, de alguna manera, clarificar, yo diría que su planeamiento es el siguiente:

- Partiendo como punto central Viveda, tendríamos un planteamiento lineal que sería el siguiente: comunicación Viveda-Suances, Tagle, Ubiarco, Santillana, Oreña, Óbreces, Sierra, Comillas y La Revilla, donde enlazaríamos con la nacional que nos aproxima a San Vicente de la Barquera definitivamente.
- Por otro lado, una segunda actuación: Viveda-Santillana.
- Por otro lado, otra tercera actuación: Puente San Miguel-Santillana.
- Por último, una actuación colateral, pero absolutamente indispensable: Virgen de la Peña-Villanueva de la Peña.

Los criterios fundamentales de este eje cabrían decir tres: en primer lugar, la especialísima importancia que para toda la zona occidental, como una carretera que de acuerdo con la autovía del Cantábrico se va a convertir en una carretera de servicios, independientemente de las transversales, de la malla de transversales que se puedan establecer en su día entre la autovía del Cantábrico y este eje fundamental de carácter más costero; el potenciar, por lo tanto, el desarrollo de comunicación de toda esta zona occidental, para todo tipo de servicio, y el potenciar núcleos tan sumamente especiales para la región, como son Torrelavega, como cabecera de esta gran comarca y zona de influencia de expansión y, evidentemente, núcleos de especial significación e importancia, como son Santillana del Mar, como es Comillas, como es toda la zona de protección natural de Oyambre y, por supuesto, en su término, San Vicente de la Barquera.

Pues bien, actuaciones concretas en este eje costero occidental:

- Por un lado, el tramo Óbreces-Sierra, lo que ustedes conocen y todo el mundo conoce como la variante de Tramalón. Aquí hay un modificado de 28 millones de pesetas, justificado única y exclusivamente por acciones de inestabilidad de cauzamientos que hubo que realizar determinadas obras de contención, debido a defectos en el tratamiento geotécnico del terreno. Bueno, tal vez más que a defectos habría que decir a imprevisiones y desgastes que obviamente se producen, como tendremos ocasión de comprobar en otros tramos a lo largo de los ejes que vamos a comentar.
- En segundo lugar, el tramo Santillana-Suances y Suances-Tagle. Trae consigo un modificado de 323 millones de pesetas. Esto es debido fundamentalmente a que se produce una sustancial mejora de plataforma, pasando de una plataforma de 5 metros a una plataforma de 8 metros; por tanto, de ninguna mejora de trazado pasamos a lo que nosotros entendemos o calificamos como un trazado de orden moderado.

Pasamos a lo que damos en denominar el eje norte-sur oriental. El eje norte-sur oriental es el que en su conjunto, partiendo de Astillero como núcleo relevante, linealmente comunicaría Sarón, Villacarriedo, Selaya, Vega de Pas. Y como recientemente hemos tenido ocasión de manifestar, a propósito del debate sobre el tema del túnel de La Engaña, se encuentra en estudio, por Consultora del Atlántico, todo el planeamiento de comunicación de la parte sur de la región con la parte norte de provincias limítrofes de la Comunidad Autónoma de Castilla-León. Entiéndase que posibilidades de acceso será el tratamiento de Estacas de Trueba o por San Pedro del Romeral o por Entrambasestas o por el propio túnel de La Engaña. Estudio que se está realizando pormenorizadamente para que estemos en condiciones técnicas de suficiente criterio para tomar la decisión oportuna. Aparte de esto, una acción complementario: Buralón-San Pedro del Romeral.

Pues bien, la acción puntual que demandan sus señorías por razón de la comparecencia, es el modificado sobre el proyecto original del tramo Villacarriedo-Selaya. Se produce un modificado de menos 13 millones de pesetas, y esto se explica de la siguiente manera: porque se pasa de una plataforma prevista de 5,3 metros, a una plataforma de 8,5 metros; lo único que ocurre es que se acorta el tramo y entonces en vez de actuar sobre la

acción prevista Villacarriedo-Selaya, Vega de Pas incluido, se reduce a Villacarriedo-Selaya para darle el tratamiento que nosotros entendemos mejor, con una plataforma de 8,5 metros y pasar en una acción posterior el resto del tratamiento Selaya-Vega de Pas, y el cumplimiento con la zona limítrofe de la región.

En lo que se refiere al eje norte-sur occidental, cabría definir este eje de la siguiente manera: en rigor hay dos modos de interpretarlo, y es lo que entenderíamos, por un lado, la comunicación entre el mar y la montaña, en lo que siempre ha sido para nosotros una riqueza fundamental de la región: tratar de crear un estado dinámico de tal naturaleza, fundamentalmente en lo que se refiere al turismo, que pudiera producir todo un tratamiento de oferta de las zonas de turismo verde a las zonas de turismo de playa. Ese tratamiento dinámico, ese movimiento, esa dialéctica entre las dos ofertas de la región, de una región que esencialmente se define por ser una región armónica en lo que a distancias se refiere, nos ha llevado a conceptualizar el gran eje de Cabuérniga como la comunicación desde Comillas hasta Reinosa, a través de Espinilla. Cabe también, no obstante, entender el tramo de Cabezón-Comillas como una transversal del eje costero. A mi me gusta interpretarlo, no obstante, como eje norte-sur occidental, porque entiendo que la potenciación de toda la enorme posibilidad de la reserva del Saja y la enorme posibilidad de Reinosa y todas sus comarcas correspondientes de núcleo de influencia, Campoo de Suso, etc., tienen aquí una de las mejores ofertas que en un futuro próximo, con una orquestación adecuada de la oferta turística, podrá ser de especial interés para la región.

Nos vamos a fijar en este eje en las siguientes actuaciones puntuales: El Tojo-Valle de Cabuérniga. El Tojo-Valle de Cabuérniga tiene una serie de modificados, un conjunto de modificados que suponen 993 millones de pesetas. Razón fundamental de su justificación: pasamos de una plataforma de 5 metros a una plataforma de 9 metros; es decir, estaríamos aquí dando un tratamiento al eje de 7-9, una calzada de 7 metros, con un complementario de 1 metro de arcén. Ese metro de arcén ha de entenderse de modo muy especial como un elemento, en la medida de lo posible, sustancialmente atendido para la seguridad vial y, en cualquier caso, lo que nosotros, si ustedes quieren de una manera romántica, que no el tecnicismo está reñido con los valores de la cultura, los valores de la propia civilización, los valores, diría yo, de la cultura urbana y de la cultura del ocio, como un instrumento al servicio del

ciudadano, de tal manera que permite el arcén, al mismo tiempo, convertirse en un instrumento de paseo relajado por una zona de especial interés, porque en un momento determinado, robando centímetros al terreno en la medida de lo posible, puede producirse un pequeño aparcamiento, puede producirse ese aparcamiento que permite la contemplación del entorno de especial interés, como ustedes conocen. No obstante, pasamos de un nulo tratamiento de trazado o mejora de trazado, a un moderado, lo que nosotros entendemos como moderado tratamiento de trazado. Y sí hay que señalar dos acciones puntuales de especial interés en esta carretera, cuales son: la especialísima dificultad geológica y geotécnica de este eje y de este tramo. Dificultad geológica y geotécnica que me voy a permitir complementar en información a sus señorías.

En efecto, cuando hablamos de especial complejidad geotécnica, es conveniente no perder de vista que estamos hablando de dos conceptos fundamentales: por un lado, grandes desmontes, con problemas importantes, conocidos y no conocidos, de inestabilidad del terreno. Cuando digo no conocidos digo no conocidos porque falta previsión con respecto a ellos, sino porque no es posible toda la previsión necesaria desde el punto de vista técnico. Esos desmontes de potencial inestabilidad requieren estudios geotécnicos previos y durante la ejecución de la obra, con un estado de vigilancia permanente para que sean tomadas las medidas necesarias en la progresión de la obra, más ajustadas a lo que la realidad del terreno va desprendiendo en su caso.

Acciones puntuales que explican este concepto genérico: precorte de la excavación en roca; muros de contención de hormigón o de escollera en su caso, o de hormigón y escollera en su caso; ajuste del trazado a la realidad geotécnica, del propio trazado a las exigencias geotécnicas del terreno; medidas de drenaje de los taludes; mallas de protección adosadas al talud en roca, y un sistema de ejecución de desmonte en roca, que ha de ser especialmente cuidadoso por la sencilla razón de que los desprendimientos son no del todo previsibles en este tipo de actuaciones.

El segundo concepto que aclara la idea general es el que se refiere a los temas de terraplenes. Se hace preciso, según el informe técnico, medidas especiales de drenaje en cimentación, en lo que son los terrenos de apoyo; muros de escollera o de hormigón que garanticen la estabilidad y una cuidadosa ejecución del terraplén, para que no se produzcan los desprendimientos que pueden ser habituales y ciertamente peligrosos y muy costosos de reconstruir.

Por tanto, en este tramo Los Tojos-Valle de Cabuérniga, hay que considerar como especial complejidad geotécnica, quiero insistir en ello, porque los 990 millones de pesetas vienen determinados fundamentalmente por este criterio: por la mejora del trazado de la plataforma a 9 metros, de 5 metros a 9 metros, y, por supuesto, por una serie de obras de carácter complementario que, volvemos al criterio subjetivo, sus señorías podrán o no asumir, evidentemente, pero el Consejo de Gobierno ha entendido que para este importante eje de penetración y comunicación de lo que es la oferta del mar y la montaña en un tiempo de comunicación francamente escaso, podrá ser una de las importantes vías de comunicación de Cantabria y del desarrollo de una comarca que, si acaso se hace preciso, reiteraremos después en qué situación poblacional se encuentra, que yo me atrevo a calificar inicialmente como de decrecimiento poblacional. Es, por lo tanto, necesario establecer instrumentos de freno a ese decrecimiento, instrumentos de potenciación del desarrollo de la oferta natural que el propio entorno puede ofrecer, y de ahí el interés que ha llevado para el Consejo de Gobierno esta carretera.

El tramo Valle-Ruente supone una modificación de 400 millones de pesetas, pasando por las mismas razones de un planteamiento de plataforma de 5 metros a 9 metros, y de un tratamiento de plataforma, por tanto, previsto en proyecto original nulo, a un tratamiento que nosotros calificamos de moderado.

Y el tramo, por último, Tojo-Bárcena Mayor supone una modificación de 1.100 millones de pesetas, por las razones antedichas, sólo que en este caso reducimos la plataforma por no considerarla absolutamente necesaria, imprescindible, los 9 metros, sino los 8, y pasamos de 5 metros de plataforma a 8 metros de plataforma, teniendo en cuenta que de ningún tratamiento de trazado pasamos a un trazado completo. Aquí se ha producido la ampliación necesaria del puente, las dificultades técnicas que han llevado a estudios especiales geotécnicos para las razones a que antes me refería.

En lo que se refiere al eje de Liébana, el eje comprende las actuaciones Potes-Los Llanos-Espinama-Fuente Dé. Y nos vamos a fijar en dos acciones puntuales:

- En primer lugar, Potes-Los Llanos, con un modificado de 600 millones de pesetas, por pasar de una mejora de plataforma de 6 metros prevista, a una

plataforma de 8; de ningún tramamiento, por tanto, en el proyecto original de mejora de trazado, a un tratamiento completo de trazado. Y hay que añadir aquí todo lo dicho acerca de las dificultades especiales de inestabilidad geotécnica del terreno.

- Tramo segundo: Los Llanos-Espirama. Supone una acción modificada de 1.000 millones de pesetas. Las razones son, obviamente, las antes dichas: pasamos de plataforma de 6 metros a 8 metros, de ninguna mejora de trazado a un trazado completo, y las razones de especial dificultad de carácter geotécnico.

Tendríamos con esto cubierto la información que sus señorías demandaban, en lo que en el modo de orquestar esa información yo he considerado que les podría interesar en el tratamiento de aquellas carreteras adjudicadas antes de junio de 1987.

Pasemos, en segundo lugar, al análisis pormenorizado de ejes y tramos correspondientes a las carreteras adjudicadas después de junio del 87.

Hablamos, siguiendo el orden antecedente, del eje costero oriental. Omito el detallarlo, porque ya sus señorías lo conocen y ya me he referido a él. Las acciones puntuales serían las siguientes:

- Tramo Gajano-Pontejos. El tramo Gajano-Pontejos supone un modificación de 106 millones de pesetas. Razón fundamental: pasamos de una plataforma de 6 metros a una plataforma de 9 metros; de un tratamiento urbano nulo en el proyecto original, a un tratamiento urbano completo. Hay que entender este tramo como una vía prácticamente urbana. Y ese tratamiento urbano, que tiene lugar fundamentalmente en Pontejos, se refiere a acciones puntuales, como son las siguientes: aceras, realizaciones de muros, aceras y barandillas en el paseo marítimo, aceras y barandillas en la prolongación del paseo marítimo, cierres, etc. Estas son acciones, como decía, complementarias de la obra de la carretera que vienen a dar una dignificación justamente allá, no solamente al servicio objetivo de la carretera, sino una dignificación urbana justamente allá donde lo exige el propio condicionamiento del trazado urbano que tiene el tramo correspondiente.

- La acción puntual subsiguiente es la que se refiere a Galatrava, con una modificación de 23 millones de pesetas. Pasamos de un tramo de 6 metros a 9

metros. Hay que englobarla en conjunto el tramo Gajano-Pontejos y Calatrava por las razones que a sus señorías no se les escapan.

Y estas serían las acciones que se producen de modificados, sin complementarios en este caso, en el eje costero oriental.

Pasamos al eje costero central. Nos fijamos en la acción puntual Corbán-Lienres. Corbán-Lienres trae un modificado de 288 millones de pesetas, debido a que pasamos de una plataforma de 5 metros en el proyecto original, a una plataforma de 10 metros, es decir, 7-10. La razón fundamental es debido a una plataforma de 7 metros, con 1,5 metros de arcén por cada caso. Y antes hemos aclarado la importancia especial que el arcén tiene para el tratamiento de la carretera, sobre todo tratándose de vía urbana, porque en muchos casos ese arcén lleva, como ustedes podrán entender y ahora les voy a informar de ello, acciones complementarias de aceras, en función de garantizar mayor seguridad vial. Pasamos, por lo tanto, de un tratamiento moderado en el proyecto original, a un tratamiento que hemos calificado de completo. No estaba previsto en el proyecto original ninguna actuación municipal de carácter hidráulico; en el caso del complementario, sí lo estaba.

¿Qué acciones concretas son a las que me he referido?. Fundamentalmente acciones en Corbán, en Soto de la Marina y en Lienres. Acciones en estos puntos de saneamiento: en Soto de la Marina, saneamiento y abastecimiento, y en Lienres también de saneamiento. Más las acciones propias derivadas de tratamiento urbano, que son: aceras, accesos a caminos vecinales, aparcamientos. Y estos son los tres tipos fundamentales de carácter urbano que ha llevado ese tramo Corbán-Lienres.

En lo que se refiere al eje costero occidental. Las acciones puntuales son las siguientes:

- Viveda-Suances. Tiene una modificación de 358 millones de pesetas. No varía aquí, en este caso, la plataforma con respecto al proyecto original, no varía por lo tanto la mejora de trazado, sí varía, por supuesto, la infraestructura de carácter urbano y el tratamiento urbano. Es decir, en el proyecto original no estaban previstas acciones de carácter municipal, fundamentalmente de abastecimiento y saneamiento; sí se contemplan en el proyecto modificado. Se contemplaba, además, la realización de unos puentes y

unos muros de cierre de determinadas expropiaciones, fundamentalmente derivado, y esto requiere una aclaración, no por ningún criterio subjetivo, sino por las condiciones técnicas de la propia expropiación. Me explico. Ha habido casos, muchos de ellos, donde ha sido necesario establecer ese muro de contención, porque en caso de no hacerlo podría peligrar la estabilidad de alguna edificación existente en una finca determinada, bien sea una finca de carácter particular o, en algunos casos, también ha obligado a muros especiales de contención que no podían mantenerse solamente con tratamiento de escolleras o tratamiento de taluzamientos, en lo que se refiere a margen de la carretera.

Para mayor aclaración en los tratamientos urbanos en lo que se refiere a este tramo Viveda-Suances, hay que decir que aquí han sido atendidos: abastecimiento y saneamiento en Hinojedo; aceras, alumbrado público, cierres, muros y accesos en Viveda, y aceras, alumbrado público, cierres, muros, accesos y el puente en Viveda-Suances.

- En lo que se refiere a la carretera Virgen de la Peña-Villanueva de la Peña. Virgen de la Peña lleva un modificación de 32 millones de pesetas, porque se pasa de un tratamiento de plataforma de 4,5 metros a una plataforma de 7. No contempla el proyecto original ningún tipo de tratamiento hidráulico y en cambio sí lo contempla el modificado. Y se pasa de un tratamiento urbano nulo en el proyecto original, a un tratamiento urbano moderado en el modificado. Concretamente las acciones son: de abastecimiento y saneamiento en Virgen de la Peña y acciones de tratamiento urbano que atienden a cierres, aceras, accesos a fincas determinadas, etc., y a muros de escollera necesarios para la contención.

En lo que se refiere al eje sur transversal, carretera Selaya-San Roque de Riomiera. Lleva un adicional de 341 millones de pesetas, lo cual supone una mejora o está motivado por una mejora de plataforma, pasando de 6,5 metros a 8 metros. Y las condiciones fundamentales que justifican este modificado son de carácter del propio trazado y, por supuesto, de dificultades de carácter geotécnico, para las que vale la observación que antes he hecho llegar a sus señorías.

Tendríamos con esto, por lo tanto, realizado el análisis de una manera global, desde mi punto de vista, y de una manera pormenorizada de cada uno de

los tramos, de las actuaciones antes del Consejo de Gobierno actual y después del Consejo de Gobierno actual, las actuaciones de modificados y complementarios que se han llevado a efecto en cada uno de esos tramos, dentro de cada uno de sus correspondientes ejes.

Tal vez sea conveniente, desde el punto de vista de la información a sus señorías, hacer presente unas cuestiones que siendo, no obstante, de carácter global, no me parecía oportuno el citarlas anteriormente por la sencilla razón de que donde mejor se enmarcan es después de haber hecho este recorrido que acabamos de hacer por cada uno de los ejes y tramos. Es lo que se refiere a los criterios, fundamentalmente de viabilidad, en la variación de los criterios del Consejo de Gobierno, y criterios de costes medios para las acciones que hemos llevado a cabo y que estamos llevando a cabo.

En concreto, en lo que se refiere al tema de trazados de plataforma, para que nos sirva de alguna manera como criterio comparativo y situar exactamente el problema en su justa medida, cabría decir lo siguiente: en lo que se refiere a la sección transversal de la plataforma, en carreteras de una sola calzada el Ministerio de Obras Públicas actúa con una medida, un tratamiento de 7-10 o 7-12 metros mínimo, y radios de acción entre 250 y 500 metros. No obstante, cabe hacer la precisión, por razones de especial dificultad y tratamiento geotécnico en nuestra región, actuaciones en carreteras nacionales de estas características de una sola calzada en dos tramos, en dos direcciones, concretamente en Reinosa, sus señorías saben perfectamente que el Ministerio actúa en muchos casos con tramos incluso inferiores a 50 metros en radio de acción, lo cual, evidentemente, aunque la carretera suponga por el hecho del tratamiento del firme una situación de mejora notable, por razón del trazado, por razón de la seguridad vial, por razón de la velocidad media, por razón de la intensidad media de la carretera, por razón, por lo tanto, del tiempo, instrumento importante para una carretera por lo que se refiere al tema del transporte, no podemos decir que sea el tratamiento adecuado, razón por la cual el propio Ministerio, según mi información, tiene previstas actuaciones de carácter puntual y local, pero acciones en esa carretera para mejora de esas condiciones de trazado y de radio. Pues bien, 7-10 mínimo trazado para el Ministerio. El Consejo de Gobierno está actuando, en su caso diferente, como he informado a sus señorías, en trazado 7-8, 7-9 y máximamente 7-10. Radios de acción entre 250 a 50 metros, cabría decir que es lo que el Ministerio está actuando en sus carreteras nacionales, particularmente en

Cantabria, ya hemos hecho el apunte que lo ajusta a su justo medio. Pues bien, la red regional está actuando en los ejes nuevos entre radios mínimos de 40 metros y de 150 metros. Por lo tanto, de aquí se desprende de una manera clara que los tratamientos que el Consejo de Gobierno está dando en trazados por razón del propio diseño de trazado, por razón de la plataforma y por razón de los radios que adopta en cada momento, no puede decirse que se esté actuando de una manera absolutamente desmedida, absolutamente imprevisible para lo que es el crecimiento del tráfico urbano, el crecimiento del transporte, sea público o sea pesado y, por lo tanto, consideramos que es una medida ajustada.

En lo que se refiere a los costes medios. Tengamos en cuenta, por ejemplo, y creo que este dato es especialmente significativo, cómo en la comarca de Liébana en el año 89 ha habido en instalaciones de campings, pernoctando en campings, 92.459 personas en el año 89; en instalaciones hoteleras, en pernocta de instalaciones hoteleras, 33.588 personas; visitantes a todo el conjunto, no pernoctantes por lo tanto, 360.000 en el año 89. Es decir, la zona de Liébana ha traído consigo un movimiento de 486.047 personas en el año 89. Está más que justificado, desde nuestro punto de vista, no para el año 89 sino para las previsiones de futuro, no solamente mejorar toda la comarca de Liébana en lo que se refiere a la oferta de infraestructura de sus pueblos, de sus ciudades, sino fundamentalmente del instrumento de comunicación, y ya no sólo como un gran potencial turístico y de riqueza, por tanto, añadida a esa gran comarca, sino también, evidentemente, desde los puntos de vista técnicos a que nos referíamos, de vertebración territorial, de seguridad vial, de viabilidad. Cómo no va a estar, y esto es un comentario adicional que no se ajusta exactamente al tema, pero que no resisto la tentación de poder hacer, cómo no va a estar justificado que Potes y Reinosa puedan estar unidos por un eje que desvertebre adecuadamente con un comunicación digna y adecuada, con estos datos que acabo de dar a sus señorías.

En lo que se refiere a los temas de costes medios. Aquí conviene hacer una aclaración importante: cuando hablamos de costes medios, primero, nos referimos a costes totales, y al hablar de costes totales hablamos, por lo tanto, de costes no refiriéndonos a las obras, a los derivados de las obras propiamente dichas, sino incluyendo servicios afectados, expropiaciones, etc. etc. Pues bien, cabe distinguir cuatro tipos de géneros a la hora de valorar esos costes medios: si estamos hablando de una simple mejora de firme, y algunas obras complementarias, como drenaje, señalización, balizamiento, si

estamos hablando de una mejora de plataforma, además del firme y obras complementarias; si estamos hablando, en tercer lugar, de una mejora de trazado, además de plataforma, firme y obras complementarias, o si estamos hablando, en definitiva, de una nueva carretera. Pero cada uno de esos cuatro géneros de conceptos, a su vez, hay que diferenciar, en lo que se refiere a la red regional, si nos referimos a red primaria, a red secundaria o a red local, y, a su vez, hay que diversificar también, para ser precisos, si estamos hablando de un terreno llano, ondulado, accidentado o muy accidentado.

Pues bien, teniendo en cuenta estos criterios generales -el tema es prolijo- cabría decir, ajustado a realidad, lo siguiente: 1 kmo. de acera vale 10 millones de pesetas; 1 kmo. de iluminación vale 12 millones de pesetas -hablamos de costos medios, claro está-, 1 kmo. de saneamiento vale alrededor de 6 millones de pesetas, y aquí probablemente nos quedemos cortos; 1 kmo. de abastecimiento vale alrededor de 6 millones de pesetas, y aquí también nos quedamos cortos, por la sencilla razón de que no hay que hablar solamente de lo que es la red de distribución, sino de la parte complementaria que se refiere a un tema de tratamiento de depurada en el caso de saneamiento, un tema de captación y acumulación o almacenamiento en el caso de abastecimiento de agua; y 1 kmo. de cierres o de remates puede entenderse su costo en 17 millones de pesetas.

Desde este punto de vista, me parece prolijo pero, si sus señorías lo requieren, puedo pasar a informarles del coste total medio en millones por cada uno de los tramos analizados. Entiendo en principio, no obstante, que como hemos hecho una revisión analizada de modificados y complementarios de cada uno de los tramos, en principio esto no sea necesario. Pero en el terreno del debate y de los comentarios podremos hacer, si fuera necesario, alguna puntualización.

Por mi parte, señor presidente, nada más. Estoy a su disposición para las preguntas que me quieran hacer.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchísimas gracias, señor consejero.

Yo haría una petición a los Grupos antes de intervenir: si sería conveniente, para no tener que repetir el consejero, a lo mejor, en cada una de las intervenciones datos que puedan ser de interés general, si merecería la

para solicitarle al señor consejero los kilómetros que suponen la modificación pertinente, para tener una idea aproximadamente de esa magnitud en la modificación. No sé si esto puede ser de interés antes de empezar la intervención de todos los Grupos. ¿Puede ser de interés, brevemente, por parte del consejero?, si no tiene inconveniente.

EL SR. PARRA BELENGUER: ¿Los kilómetros que ha llevado el tratamiento en cada eje o cada tramo?.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Exacto. Se ha dado la modificación en coste de millones de pesetas, podría ser de interés el conocer el tramo correspondiente modificado, los kilómetros correspondientes.

EL SR. PARRA BELENGUER: Lo que ocurre es que no sé si dispongo de ese dato concreto, de la manera fluida que me gustaría poderlo ofrecer; de una manera global sí. No hay ningún inconveniente en remitirla.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Por decirlo de alguna forma, modificación Argoños-Santoña, 298 millones, eso corresponde a tantos kilómetros.

EL SR. PARRA BELENGUER: El señor presidente se refiere justamente al tramo que ha sufrido modificado.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Exacto.

EL SR. PARRA BELENGUER: Me da el Jefe de Servicio ese detalle adicional. Pasamos a ello. Lo que ocurre es que lo voy a hacer de una manera referente a sus tramos, como figura aquí, y no organizado por ejes.

Tojo-Valle de Cabuérniga, 6,9 kms. de actuación; Valle-Ruente, 4,5; Tojo-Bárcena Mayor, 9,5; Burmalón-San Pedro del Romeral, 9,1.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Pero es que esto no ha sido modificado, ¿no?.

EL SR. PARRA BELENGUER: Perdón, es verdad. Es que lo estaba dando de una manera lineal, y hay que señalar los que tienen modificado.

Santillana-Suances-Tagle, 13,4; Potes-Los Llanos, 10,5; Los Llanos-Espinama, 9,9; Corbán-Liencres, 5,4; Argoños-Santoña, 3,8; Gajano-Pontejos-Calatrava, 3,9; Selaya-San Roque de Riomiera, 15,9; Viveda-Suances, 8,1; Virgen de la Peña-Villanueva de la Peña, 0,7; Óbreces-Sierra, 3,3; variante de Somo, 1 kmo.; Renedo-Torrelavega, 8 kmos. de actuación. Esto sería todo.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchísimas gracias.

A continuación, los Grupos Parlamentarios que deseen intervenir, tienen la palabra. Por el Grupo Mixto, D. Leandro Valle.

EL SR. VALLE GONZALEZ-TORRE: Muchas gracias, señor consejero, por la exhaustiva relación que nos ha dado y por tanta información que nos ha suministrado.

Yo, la verdad, no pensaba intervenir, pero cuando he visto el canto que ha hecho el señor consejero al eje norte-sur occidental, tan lírico y tan técnico, hablándonos de la estabilidad de los terrenos, de los problemas de los muros de escollera, de hormigón, etc., y luego del mal de la montaña, del turismo verde, del turismo de playa, etc. etc., y de las importantes modificaciones que se van a hacer aquí, sobre todo en el Tojo-Cabuérniga, con una modificación de 993 millones y otro, por otra parte, me parece, de cuatrocientos y pico millones, habla de este importante eje, de todos los beneficios que va a producir a la comarca, del ocio, etc. etc., nos ha hecho ahí un canto magnífico; pero me sorprende la importancia que se da a este eje norte-sur occidental con la indiferencia que mostró ayer el señor consejero cuando el señor Revilla le preguntaba que por qué no se terminaba el trozo de carretera de Espinilla a Brañosa, que sólo requiere un tratamiento asfáltico y que precisamente tiene la importancia de ser el complemento de este eje norte-sur occidental, y que con esa idea se hizo este enlace entre esta carretera de Brañosa y Espinilla y, además, con un acuerdo que hubo entre las Diputaciones provinciales de Palencia y de Santander, y que quedó precisamente incumplido por parte de la Diputación de Santander, que hizo una gran obra de explanación, un magnífico trazado y se quedó simplemente ahí, a falta de lo que va a costar cuatro perras. Cuando se van a emplear en intervenciones puntuales en este eje de 900 millones en un sitio y 400 en otro, esto supongo que a lo mejor con 40 o 50 millones se podría resolver.

Ya digo, me extraña precisamente esa indiferencia que se mostró ayer por la terminación de este tratamiento diciendo que el índice de tráfico era muy pequeño. Naturalmente que es muy pequeño, porque es una carretera que teóricamente no está abierto al tráfico y que se está utilizando, posiblemente, indebidamente por los vehículos que por ella transitan. Por lo tanto, ahí no puede haber ningún control de índice de tráfico, en modo alguno.

Es más, una carretera que antes de hacerse la variante del puerto de Pozazal se utilizaba precisamente por los camiones porque el índice de innivación y el índice de formación de hierba en la misma, aunque no estaba, vuelvo a repetir, terminada, sólo estaba hecha la plataforma, era mucho menor que en aquella zona. Ya digo, los camiones de la zona de Palencia lo utilizaban precisamente como vía alternativa cuando el puerto de Pozazal a lo mejor se hacía intransitable.

Pero además tenía su importancia, esa importancia de fomentar el turismo con una región próxima, como Castilla-León, de fomentar el turismo de esa región, de dar una mejor vía de acceso a las instalaciones de Brañaieja, etc. y complementar precisamente este eje norte-sur occidental.

Por eso me ha extrañado que invirtiéndose tantos millones en este eje, no se termine de una vez el asfaltado de esa carretera y se relegue a las obras de conservación ordinaria o extraordinarias.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias, señor Valle.

Señor consejero, si desea intervenir.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Celebro las palabras del señor Valle por una razón fundamental: entiendo que, con total acuerdo con el Consejo de Gobierno, comparte la enorme importancia que el eje tiene en la comunicación, y así lo manifiesta, en la comunicación de lo que podríamos decir, sin ambages, Comillas, toda la zona de aldeaños en Picos de Europa. Yo realmente considero que es sustancial este eje

para la región, por eso me permito calificarlo de eje norte-sur occidental. La idea es esa, la idea es conseguir que, efectivamente, toda ese enorme, inmensa riqueza natural de Cantabria pueda ser una oferta de primer orden para los turistas de nuestra región, entendiendo por turistas de la región no los que vienen de fuera, los que vienen de fuera y los que se mueven todos los fines de semana en la cultura del ocio urbano que me refería, naturalmente de la propia región, faltaba más.

Puede quedar su señoría tranquilo, porque yo no he adoptado ninguna postura de indiferencia en lo que se refiere al tramo de Espinilla a Brañosera. Lo que dije, ajustado a realidad o al menos a la realidad que pretendía traducir dentro del contexto de la pregunta, era que allí no había ningún cartel sencillamente porque no íbamos a engañar a nadie, dado que no había previsión inmediata, y sí estoy seguro de que no añadí previsión inmediata, seguro que no lo dije, pero no había una previsión inmediata de actuación del Consejo de Gobierno en este tramo.

Sin embargo sí añadí la razón fundamental: le dije al diputado presente, señor Revilla, que formulaba la pregunta en interés de este tramo, que el Consejo de Gobierno está estudiando globalmente las comunicaciones del sur de Cantabria con el norte de las provincias limítrofes. Hay ahí, efectivamente, y su señoría pone el dedo en la llaga en un tema que para mí tiene especial importancia en este momento: la comunicación del sur del País Vasco, la comunicación del norte de Burgos, la comunicación de Palencia, con el sur de Cantabria. Y con el sur de Cantabria para puntos locales, que en su momento dejarán de ser locales en virtud de ese tratamiento dinámico que estoy seguro que en años se va a producir en la región. Puntos locales como son: Reinosa, particularmente Brañavieja, y por supuesto Fuente Dé, y la enorme riqueza de los valles de Polaciones, de Tudanca, el Saja, etc. Por lo tanto lo que quise traducir, quizá no lo logré, fue la idea de que como resultado de ese estudio serio, que se analice en profundidad lo que conviene hacer y cómo.

El Consejo de Gobierno adoptará las medidas urgentes y definitivas que se consideren necesarias para que, efectivamente, esa comunicación se cumpla. Lo que puedo garantizar a sus señorías es que tenemos especial preocupación; es decir, nos estamos ocupando seriamente del tema para ofrecer a los ciudadanos de Cantabria lo que consideramos una vía de comunicación de especial riqueza e importancia para la región. Que, entre tanto, tiene instruido el Consejo de

Gobierno dos programas, con los cuales podrá atender, mientras esa decisión llega, el tratamiento de ese tramo. Que, ciertamente, coincido con su señoría, es un tramo bien planeado y ese es el informe técnico que tengo: es una caja de carretera bien abierta, sobre un firme, como decía el señor Revilla ayer, muy sólido, sobre unas acciones de drenaje que deben ser completadas, pero en cualquier caso son perfectamente válidas y estables. Y que, por supuesto, cuando tengamos todos los instrumentos de decisión oportunos para establecer este nudo de comunicaciones del sur de Cantabria, actuaremos, evidentemente, tanto en la línea de penetración hacia Castilla-León, como en la línea transversal que consiga que la proyección de la carretera de Espinilla a Reinosa pueda alcanzar el sur del País Vasco, a través de la zona correspondiente al embalse del Ebro. Todo eso es lo que se está estudiando seriamente ahora. Ese estudio serio nos dará los oportunos criterios para que podamos establecer lo que son actuaciones serias sobre la preocupación que su señoría tiene, perfectamente ajustada a la realidad, según yo entiendo.

Pero es más, yo ya he procurado hacer acciones puntuales en este sentido, cuando el 13 de abril pasado, señor Valle, estuve hablando con el hoy presidente de la Comunidad de Castilla-León, Jesús Posada, entonces consejero de Fomento, y le hice la presentación del punto de vista del Consejo de Gobierno de Cantabria para mediar en una acción de diálogo con lo que podía entenderse para Castilla-León de interés en esa relación de comunicaciones. En aquel momento y por razones complejas, seguramente, y diversas, me contestó el consejero de Fomento que veía de interés el planeamiento de la carretera que se ofrecía y otras posibles comunicaciones de las que podíamos hablar, entre ellas ésta, pero que, obviamente, no estaba en condiciones financieras de abordar con Cantabria un planeamiento conjunto de este tipo, y sí ofrecer planteamientos de colaboración, colaboración formal, lógicamente, que la ley prevé desde el punto de vista de expropiaciones, etc. etc.

Por lo tanto, no indiferencia, señor Valle. En cualquier caso no rechazo su palabra, rechazo la actitud, si yo traduje esa actitud en el pleno de la Asamblea de ayer. Porque no es indiferencia lo que nos mueve a suspensión de acción inmediata sobre ese tramo, sino precisamente la importancia de un planeamiento serio y definitivo para la zona.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias. Señor Valle.

EL SR. VALLE GONZALEZ-TORRE: Señor Parra, siempre he admirado su facilidad de palabra, lo bien que se expresa usted, lo líricamente que nos dice todas las cosas, cómo nos habla de proyectos, cifras, futuro, etc. etc, pero la realidad es muy sencilla. La realidad de esa carretera, de ese eje, de ese complemento de este eje norte-sur que tanta importancia tiene para el Consejo de Gobierno y para ustedes, es sencillísima. Fíjese, estoy seguro que con lo que se han empleado en hacer los magníficos cierres que llevan la carretera casi desde Cabezón hasta el puente sobre el río Saja, se podría haber asfaltado, sin problema de ningún tipo y en un tiempo récord, ese trozo de carretera, que, ya digo, requerirá como máximo una inversión de 40 millones de pesetas, y no tiene más que hacer que echarse precisamente el aglomerado. Podía ser una obra facilísima, rapidísima, y no habría que hacer ni más estudios, ni más complementos ni más nada, simplemente echar una capa de aglomerado o simplemente echar un riego asfáltico y dejar utilizable esa carretera, que creo que tiene una gran importancia. Por lo tanto, me parece muy bien pues los estudios, me parece muy bien todas las conversaciones, todo lo que usted quiera, pero yo le pediría que se termine de una vez este eje, y que se termine con ese trozo de carretera que prácticamente se han invertido muchos millones en ella y está en este momento prácticamente inutilizable.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Gracias, señor Valle. Señor consejero.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Señor Valle, perdóneme, y yo le agradezco sinceramente sus palabras de elogio, pero ciertamente no es cuestión de facilidad de palabra, es cuestión de ilusión y claridad en las ideas que estamos trabajando. Tiene usted toda la razón, si no se hacen cierres en determinado tramo... Pero, ¡ojo!, tiene usted toda la razón coma, no punto, porque esto traducido después en prensa diría: el consejero dice que tiene toda la razón tal... No. El señor Valle tiene toda la razón si, efectivamente, prescindiendo de los cierres, por ejemplo, en otra carreteras o en tratamientos urbanos en otras carreteras que estamos haciendo,

invertimos 40, 50 millones. No son las noticias que tengo de inversión necesaria, señor Valle; pero, no obstante, de acuerdo. No es esa la cuestión. Podrán ser 50 o 110, es exactamente igual. Para un tema de especial importancia, en lo que coincido con usted, da igual que sean 110 o 215 o 40 o 50.

Lo que sí es importante es, primero, que allí donde estamos haciendo una obra determinada, y usted lo conoce perfectamente y lo sabe perfectamente, lo que no se puede hacer es definitivamente acciones que nos obliguen a volver dentro de dos o tres años para rematar el complemento de una obra. El Consejo de Gobierno está en la idea de que la acción de las carreteras lleva consigo una serie de obras complementarias y añadidas, unas veces de carácter municipal, otras derivadas de la seguridad vial de la propia carretera, otras derivadas de la dignificación que el eje debe llevar consigo, que evidentemente no se pueden olvidar. Y es oportuno hacerlas en ese momento por razones de tiempo, por razones de oportunidad, por razones de economía.

Otra cosa es, insisto, pues no crea usted que esos estudios nos van a llevar años de tiempo, digo que hace meses que se está trabajando en ello, no obstante el tema es dificultoso, como su señoría conoce perfectamente bien, y yo espero dar un tratamiento definitivo a esa cuestión. ¿Que todos ustedes están en el especial interés de que se haga una acción puntual transitoria mediante el plan extraordinario de conservación, que contempla tratamientos de plataforma de una inversión de alrededor de 8 millones como medio kilómetro, para poner una capa asfáltica ahí y se terminó?. Bueno, pues esa sería una cuestión de orden menor, señor Valle. Si es eso lo que usted propone, yo ya dije ayer en la Asamblea, yo ya dije ayer, señor Revilla, en la Asamblea, que no estaba en nuestro interés actuar inmediatamente -por eso no había carteles- como tratamiento de los ejes que estamos actuando y que acabo de relatar aquí algunas de sus obras, sino únicamente, señor Valle, darle tratamientos de conservación ordinaria o extraordinaria. Que usted conoce bien que la conservación extraordinaria tiene consigo: tratamiento de firme, que es lo más importante, que en este caso tal vez fuera menor porque el firme que tiene la caja es bueno, al que usted se refiere, es cierto; después no un riego asfáltico sin más, sino un tratamiento asfáltico adecuado como conviene a ese tramo de eje al que su señoría se refiere; señalización vertical; señalización horizontal, y tratamiento desbrozado químico en los márgenes que así lo requieren. Yo creo que para el programa de conservación de carreteras,

realmente es el programa en el que tenemos especial interés, y yo particularmente así lo he de confesar. Y ese tipo de tratamiento yo no lo descarté, dije que era perfectamente posible y que lo íbamos a estudiar. Eso es lo que dije ayer en la Asamblea claramente, o pretendí decir.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Gracias, señor Parra.

Por el Grupo del CDS, voy a tomar la palabra.

Los datos que nos da el señor consejero se pueden concluir en las siguientes cifras, si no he tomado mala nota: proyecto de modificación presupuestaria total de 6.345 millones de pesetas, aproximadamente, si no he tenido ningún error en la toma de datos; 6.345 millones de pesetas, en donde 5.197 se refieren a modificación de obras antes de junio de 1987, y 1.148 modificaciones de obras después de junio de 1987, que el señor consejero ha querido hacer esa división en el tiempo como consecuencia lógica de que el Consejo de Gobierno es distinto, no así el Grupo político que sustenta al Consejo de Gobierno. Eso lo quiero resaltar, por cuanto que muchas de las carreteras que, obviamente, fueron aprobadas antes de 1987, fueron apoyadas por el Grupo Popular, como Partido político, incluso por diputados que en la anterior legislatura también eran del Partido Popular y siguen siendo diputados en esta legislatura. Y es más, por consejeros que formaban parte del Consejo de Gobierno antes de las elecciones de 1987 y que siguen formando parte del Consejo de Gobierno después de las elecciones de 1987. Pero bien es cierto que encuentro lógica por parte del consejero esa división.

Pero al final nos encontramos con 6.345 millones de pesetas de modificación, de un total de trazos por kilómetro de aproximadamente 107 kilómetros. Ha dado algunas razones, todas las razones justificativas de esas modificaciones. Bajo mi punto de vista, algunas pueden tener su lógica; otras, bajo mi opinión y mi criterio, son francamente disparatadas. Y francamente disparatadas porque no es lógico determinadas modificaciones cuantitativas del orden de 1.000 millones de pesetas, del orden de 993 millones de pesetas, del orden de 2.573 millones de pesetas, del orden de 369 millones de pesetas, en proyectos que lógicamente sí pueden tener alguna improvisación de carácter técnico o alguna mejora, obviamente, como ha querido decir, de carácter de

dignificación, sus palabras, de la parte urbana que pueda trazarse a lo largo de esa carretera, pero que demuestra, bajo mi criterio, una improvisación total en la toma de las decisiones.

Porque modificar, por ejemplo, 298 millones de pesetas en el tramo Argoños-Santoña para 3,8 kilómetros, puede ser justificable, como ha dicho el señor consejero, por el tratamiento especial que se ha tenido que hacer por un problema ecológico, a través de una denuncia que numerosos colectivos, y muy concretamente la Comunidad Económica Europea, advirtió al Consejo de Gobierno del problema que podría existir en aquellas zonas. Y modificaciones del orden de 16 millones de pesetas en la variante de Somo, o de 36 millones de pesetas o de 19 millones de pesetas, pues pueden ser admisibles dentro de una previsión presupuestaria. Ahora bien, entrar en 200 millones de pesetas por ejemplo en la carretera Puente Arce-Renedo, 200 millones de pesetas, a mayores, para justificar una mejora del trazado y quizás pues una mejora de problemas de previsión o de la plataforma, que él indica que se pasa de 5 metros a 8 metros, eso, bajo mi punto de vista, o no está justificada esa modificación de pasar de 5 metros a 8 metros, o es una improvisación a mayores; es decir, es un cambio de criterio que, bajo mi punto de vista, no justifica el gasto a mayores de 6.345 millones de pesetas. Porque es que son 6.345 millones de pesetas. Pero, bueno, podrían ser trozos de carreteras determinados, que por su densidad de circulación, que desconozco en este momento, podrían ser justificados; por la densidad de circulación, fundamental, pero no por el deseo de ensanchar las carreteras. Porque en esta línea iríamos a carreteras de 7-10, de 7-12, cuando hay otras muchas carencias de comunicación comarcal a lo largo y a lo ancho de toda nuestra región. Por ejemplo, pues toda la comarca del Nansa, que no está introducida todavía en un plan integral de desarrollo de inversiones de carreteras, por decir un ejemplo, y que afecta a núcleos de población de toda una comarca.

Mi criterio, obviamente, es distinto, y el criterio de mi Grupo, al criterio que sigue el Consejo de Gobierno, por entender que este costo a mayores del orden de 6.000 millones de pesetas se debería de estar invirtiendo en completar la mejora de las comunicaciones de carretera de toda la región, por un criterio de igualdad precisamente, que también ha hecho referencia el señor consejero. Pero, bueno, eso es subjetivo, son criterios políticos diferenciados, que no van a modificar, posiblemente, el criterio del Consejo de Gobierno.

Pero lo que sí nos preocupa en esta información son algunos aspectos, por ejemplo, referidos al eje norte-sur occidental. Muy concretamente este eje norte-sur occidental supone una modificación de proyectos de 2.573 millones de pesetas; 2.573 millones de pesetas prácticamente en 25 kilómetros, aproximadamente. Se justifica que ese eje debe de ser un eje que mejore la política turística hacia una zona de grandes posibilidades naturales y se van a carreteras de 7-9, con una improvisación, posiblemente justificada unas veces e injustificada otras, de dificultades geológicas o geotécnicas, pero dificultades geológicas y geotécnicas en 25 kilómetros de 2.500 millones de pesetas, son 100 millones de pesetas por kilómetro. Amén de que, bajo nuestro punto de vista, no es necesario para este eje carreteras de esa anchura, precisamente porque aunque pudieran existir grandes posibilidades de desarrollo turístico natural, el desarrollo turístico natural se conserva sin grandes carreteras. Por lo menos es un criterio de nuestro Grupo. Porque ejemplos hay en muchos sitios de Europa desarrollada, donde precisamente se tiende a evitar grandes concentraciones masivas de turismo y por eso no se ensanchan demasiado las carreteras, para evitar la saturación de estos lugares y para conservar mucho mejor los bienes naturales que tienen esas zonas "aisladas", entre comillas, de cualquier región. Y es más, yo creo que incluso cualquiera que haya hecho una visita a estas carreteras del Tojo, Cabuérniga, etc., pienso que esas obras están posibilitando un desastre ecológico de primera naturaleza. Porque el querer precisamente justificar la anchura de la plataforma para que puedan existir paseos por la carretera y contemplar el paisaje, yo creo que eso es una opinión totalmente errónea. Si se viaja por Europa, precisamente lo que se hace, por ejemplo, para contemplar la naturaleza es ir a arcenes, apartados de la calzada, con unos setos o con una parte correspondiente de separación entre la calzada y los arcenes, en lo que se denomina carriles bici, por ejemplo, que sirven para pasear y sirven para contemplar y ejercer un turismo ecológico, un turismo verde, un turismo sosegado. Pero por una carretera próxima, obviamente, a la propia calzada, el riesgo de pasear para contemplar existe y, obviamente, no se ejercita. Son zonas también despobladas; por consiguiente, los vecinos del lugar no las utilizan propiamente para pasear, las utilizan para comunicarse. Y una comunicación, como estaba prevista, de 5 a 7 metros de plataforma, pues desde nuestro punto de vista era suficiente. Se hubiera evitado los desastres que se están produciendo allí como consecuencia de las obras y nos habiéramos ahorrado 2.573 millones de pesetas, que buena falta le hace a otras zonas de Cantabria para poder tener unos firmes y unas carreteras mejores.

Creo y afirmo que el desastre ecológico en aquella zona se va a producir por el hecho de las obras y por la saturación que puede darse a un turismo de masas, totalmente distinto a lo que debe de ser un turismo ecológico, un turismo verde, un turismo sosegado, como ocurre en otros países de Europa. Son criterios que yo aquí expongo públicamente, diferenciados de los del Consejo de Gobierno, por si le sirve de referencia las opiniones nuestras.

Y lo mismo decimos del eje de Liébana. Justifican una mejora de la inversión por modificaciones de 1.620 millones de pesetas para 20 kilómetros, aproximadamente unos 80 millones de pesetas por kilómetro. Y vuelvo a repetir lo mismo, cualquier persona que haya ido a ver o haya tenido que pasar por esa carretera, por lo menos es mi criterio y el criterio de mi Grupo, el desastre ecológico que allí se está produciendo como consecuencia de estas obras es una realidad. Y no nos sirve, bajo mi punto de vista, el dato, por ejemplo, de que hay mayores campings, de que hay mayores instalaciones hoteleras, que pasan 400.000 personas a lo largo de ese año por todo Liébana. Eso puede destrozar Liébana, precisamente. Y yo le invito a que pasee por Noruega, o por Suecia, por países realmente con un nivel de vida tremendamente alto, en donde precisamente a partir de un determinado tramo no se puede ir en coche, o sea, no se puede acceder en coche a hoteles, por ejemplo. Y no es un turismo para gente joven, es un turismo también para gente mayor. El comunicar núcleos de población para promocionar turísticamente una zona en base a carreteras, mi criterio es que se puede destrozar la gallina de los huevos de oro del futuro. Porque el turismo masivo de playa, tarde o temprano cansará a la gente y empezará a fluir un nuevo turismo en estas zonas siempre y cuando sean zonas sosegadas, zonas conservadas, zonas no maltratadas turísticamente con infraestructuras pesadas, sino verdaderamente zonas de descanso y de contemplación ecológica. Por eso diferente.

Nosotros tampoco somos de la opinión del Consejo de Gobierno de que precisamente la carretera Reinos-Potes debe de ser una prioridad regional en este sentido. Yo creo que es destrozar una zona también importante desde el punto de vista ecológico, para no resolver los problemas verdaderos de Reinos y de Potes. Porque son carreteras, además, con unas dificultades climatológicas difíciles, en donde en los doce meses del año va a existir un tránsito de vehículos escaso, entre otras cosas por las dificultades climatológicas, por la nieve, por muchas máquinas de quitanievas que se quieran hacer, etc. etc., la gente del lugar preferirá acceder a los núcleos

urbanos de Torrelavega y Santander a través de la carretera que se está mejorando y haciendo de todo el tramo Potes-Unquera y del tramo Reinoso-Torrelavega-Santander, que en menos de 60 minutos cualquier ciudadano de Reinoso se planta en Santander. No somos partidarios de la prioridad de ese eje o de esa carretera Reinoso-Potes, entre otras cosas porque nos tememos muy mucho de que en un horizonte de 15 o 20 años de seguir con esta dinámica se pueda destrozarse, y lo digo con todo conocimiento de causa, según mi opinión, toda la zona natural que tenemos en Liébana. Sí hay que mejorar la vida rural y la calidad de vida de las zonas respectivas de Liébana. Y no sólo de Liébana, Potes, sino de todos los Ayuntamientos de los alrededores, que quieren vivir como están, pero con mayor calidad de vida in situ. Si esas inversiones 3.000, 4.000, 5.000 millones de pesetas se empiezan con proyectos de 1.000 y se acaban en 5.000, se destinan específicamente para mejorar la calidad de vida de Liébana, por ejemplo, pues yo creo que la prioridad, bajo nuestro punto de vista, sería inexcusable.

En resumen, nos parece una barbaridad la modificación de más de 6.000 millones de pesetas en 100 kilómetros de carreteras, cuando existen otras prioridades de inversión de carácter regional. Y lo que sí nos gustaría preguntar es: ¿cómo se han adjudicado estas modificaciones?. Es decir, ¿son modificaciones que se han adjudicado como consecuencia de un concurso o son modificaciones que se han adjudicado directamente a los que originalmente habían adquirido el derecho de construcción del tramo original?.

Nada más.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Ya lo suponía yo y me ha dado usted tema para entrar en cuestiones de muchísimo interés, pero que no sé si son más propias de abordar todo el conjunto de planeamiento, de lo que es el planeamiento en conjunto de carreteras en Cantabria, o de la acción puntual a la que nos estamos refiriendo. Yo voy a tratar, y su señoría, no obstante, me lo harán observar en el caso de que no responda algún tema puntual de los que ha significado, de darle satisfacción a su señoría desde nuestro punto de vista.

Me dice usted que el Grupo Popular apoyó el antiguo planeamiento. Evidentemente. Es que el Grupo Popular, por supuesto, aunque alguno se empeña

machaconamente en señalar que es un Grupo político conservador, yo me atrevo aquí a hacer la siguiente afirmación: o se entiende mal lo que significa, que yo creo que sí, el concepto conservador, o por el contrario se olvida, y de alguna manera con cierta intencionalidad, que yo considero absolutamente legítima desde el punto de vista político, se olvida que junto a ese grupo conservador ese conservadurismo está impregnado al mismo tiempo de espíritu liberal. Quiero decir con ello que ningún grupo político, absolutamente ninguno, y en los momentos francamente hermosos que estamos viviendo en la actualidad, en la política internacional lo vemos clarísimamente, ningún grupo político en la civilización, una vez que los sistemas democráticos se van imponiendo a la realidad social, se convierte en un grupo inmovilista. El grupo conservador jamás ha sido inmovilista. Así lo sostengo. Pero es que en este caso hay que acentuar la realidad de que el Grupo Popular que apoyó el antiguo planeamiento está apoyando también, porque considera mejores desde el punto de vista de ese no inmovilismo que el Grupo Popular tiene, considera mejores los nuevos planeamientos.

Decir, además, que un Grupo se somete a una absoluta disciplina de conceptos -ya no hablo de actitudes y de personas, hablo de conceptos-, convirtiendo por tanto el concepto en algo rígido no ajustado a realidad, sería, evidentemente, considerar que un Grupo político no es político. Porque si la política es una adaptación a las exigencias de la realidad del ciudadano en un entorno determinado, está exigiendo una constante adaptación, una constante adecuación y una constante movilidad.

Por tanto, sin entrar en el detalle de personas y casos concretos que hubo en el anterior Consejo de Gobierno y que ahora puede seguir habiendo o no, sencillamente porque no me parece que pudiera eso llevarnos a un diálogo constructivo, en el sentido de que aportara algo constructivo ni en lo político ni en lo técnico a la cuestión que estamos tratando, yo tengo que decir que el Grupo Popular de hoy obviamente considera que eso es bueno para Cantabria y lo asume plenamente, como sus señorías conocen, en el planeamiento, en el apoyo al Consejo de Gobierno y en la discusión interna del Grupo, que eso es, evidentemente, un Grupo político. También en la discusión interna del propio Grupo.

Por lo tanto, supongo que su señoría tampoco lo ha tomado como argumentación fundamental, así he creído interpretarlo, como una argumentación

fundamental de que si antes apoyábamos eso como Grupo Popular, por qué ahora apoyamos esto otro como Grupo Popular. La razón fundamental está ahí: sencillamente, conocemos Cantabria o creemos conocerla, estamos tratando de captar y consoriar con lo que la gente realmente quiere, con lo que la gente realmente desea, y al mismo tiempo nos permitimos, que esa es también una prerrogativa del Consejo de Gobierno, política, tener una previsión de lo que debe de ser Cantabria en el futuro fundamentalmente en lo que se refiere al planeamiento político. Por eso el Grupo político está, el Partido Popular, apoyando desde su conservadurismo dinámicamente entendido, porque no otra forma hay de entender lo conservador en política, y desde su espíritu liberal, que evidentemente es coincidente con muchas, estoy absolutamente seguro, de las tesis que sus señorías podrían hacer valer en esta Comisión, en un pleno o simplemente en el debate político.

Modificaciones disparatadas. Yo comprendo que sus señorías, como oposición, tienen que hacer esa labor y tienen que emplear esos calificativos. Lo entiendo y lo asumo con el mayor gusto, créame. Tengo que rechazarlo sencillamente no porque desde un cierto punto de vista en la dialéctica política también yo sea oposición a sus señorías, sino sencillamente porque el adjetivo no me parece adecuado. No es disparatado lo que es ajustado a realidad social; social desde el punto de vista de la población, social desde el punto de vista de la previsión política de lo que tiene que ser el crecimiento de esa población. Y no es disparatado lo que es ajustado a realidad técnica, como antes hemos ido analizando pormenorizadamente en cada uno de los casos.

Pero, mire usted, le voy a citar un ejemplo, si encuentro el papel, por darle datos concretos. Cuando el Ministerio de Obras Públicas en el tema de las autovías, felizmente llegadas a Cantabria, pues hace sus previsiones de oferta de proyecto a lo que va a ser un concurso determinado de un tramo, como Treto-Hoznayo, está pensando en una cantidad de millones determinada, y resulta que en la licitación de ese concurso los dineros hay que multiplicarlos por dos o por tres. Este es el caso.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Lo conocemos.

EL SR. PARRA BELENGUER: Lo conocen. Lo tengo aquí, pero no sé en qué lugar.

Yo con esto no me estoy defendiendo en el sentido de decir: también el Ministerio comete errores. Mire usted, es que yo creo que no es un error, es que yo creo, de verdad, que no es un error que eso le ocurra al Ministerio de Obras Públicas y que no es un error que eso le ocurra al Consejo de Gobierno de Cantabria, en el Departamento de Obras Públicas. Sencillamente porque junto a las dificultades de carácter técnico de la realización de una obra, también hay, y yo creo que esto es motivo de felicitación para todos los ciudadanos de España, de España digo, no solo de Cantabria, también hay una oferta en el mercado de posibilidades de atención a la realización de esas obras y en ese mercado libre, que evidentemente todos defendemos, así lo creo, se produce naturalmente la escasez, supone una prima también económica para la realización. Eso es lo que viene justificando el que, efectivamente, el Ministerio tenga que hacer frente a una multiplicación por dos, o por tres en su caso, de los concursos de los tramos que saca a información pública.

Improvisación en la toma de decisiones. Sinceramente, créame, respeto su criterio, pero yo creo, creo no, afirmo rotundamente que no existe esa improvisación y creo que en buen sentido sus señorías no tienen fundamento suficiente para decir que se procede de una manera absolutamente improvisada. Esto nos lleva a una cuestión de fondo -yo quiero ser breve y preciso- nos lleva a una cuestión de fondo importante. Es que no hay un plan general de carreteras, decía, su señoría recordará, cuando debatíamos los presupuestos el año pasado. Yo sostenía constantemente: sí hay un plan de carreteras. No nos dejemos engañar por lo que es una formalidad de lenguaje. Si por plan se entiende un planeamiento, se entiende una instrumentación de medios, se entiende unos criterios claros de adónde se va y por qué, existe un plan de carreteras. Si por plan se entiende la formalidad de un documento presentado en la Asamblea, discutido, debatido y aprobado o no, desde ese punto de vista no habrá un plan de carreteras. Pero lo que incuestionablemente hay, y sus señorías lo saben, es un planeamiento, que yo con muchísimo gusto justificaré aquí cuantas veces ustedes lo requieran, un planeamiento de comunicaciones en toda la línea de costa, absolutamente en toda, y en penetraciones eje norte-sur, en ese concepto fundamental de llevar la riqueza a todas y cada una de las regiones naturales y comarcas de la región. Existe ese planeamiento. No hay improvisación en la toma de decisiones. Hombre, lo que evidentemente sí que hay es que nos vemos forzados, eso es cierto, en ocasiones a tomar decisiones sobre imprevisiones, perfectamente lógicas y naturales, derivadas de un proyecto que no lo puede prever todo. Esto es ocioso. Pero, claro,

utilizando, señor presidente, criterios globales. Y desde ese punto de vista pueden contrastar mucho las cifras: ciento o ciento algo kilómetros para 6.600 millones en carreteras, pues, mire usted, de acuerdo con el criterio de la igualdad de oportunidades de una justicia distributiva, actúen menos en ese sentido y llévese 2.000, 3.000 o 4.000 millones allí donde hacen falta. Hombre, usted pone el dedo en la llaga. Yo lo admito y lo comprendo, porque esa sería una solución fácil.

Pero, mire usted, si tenemos un plan de abastecimiento de aguas, entre planes y plan de obras y servicios, en un 99% de aguas, está atendiendo necesidades de infraestructuras de aguas de la región en más de 2.000 millones de pesetas; si tenemos, sobradamente conocido por ustedes, el tema de pavimentación de núcleos, en lo que se refiere a mejorar la calidad de vida, en un tema de infraestructura de la región; si tenemos un programa complementario de accesos a núcleos deficientemente comunicados, debidamente plurianualizado, para ir resolviendo definitivamente lo que es el tema de la comunicación de los núcleos más lejanos de Cantabria; si tenemos un programa de alumbrados públicos; si tenemos un programa de accesos a playas, que es, probablemente, el que más débil hay; si tenemos un programa de vivienda, para mi gusto no suficientemente completo, y en ello seguimos trabajando, yo creo que infraestructuralmente el Consejo de Gobierno está actuando en todos los frentes que la sociedad está demandando y de una manera muy decidida, muy fuerte, yo me atrevo a decir que como nunca tan decidida y tan fuerte. Siempre se podrá decir, en cualquier presupuesto, en cualquier planeamiento o parte de ese presupuesto, que es conveniente 500 millones de cultura, o 500 millones en una obra de remates de una carretera, o de abastecimiento de aguas, o de cierres, o de un ancho de metro y medio más o de medio metro más, dedicarlos a otras obras de infraestructuras. Pero es que si hiciéramos eso, para atender lo que son necesidades primarias básicas de la población tal vez tendríamos que plantearnos todos los políticos, y por alguna razón será que no se haga, tendríamos que plantearnos: ralenticemos otro tipo de cultura, como la cultura del ocio, en beneficio de lo que hoy todavía es absolutamente deficitario en España, como es el tema de infraestructura. Y trasladado ese argumento a la región, tendríamos que proceder de la misma manera.

El Consejo de Gobierno entiende, precisamente por razones de equilibrio, precisamente por razones de justicia social, que este no es un criterio adecuado. No hay improvisación y, en consecuencia, tampoco consideramos que

deban cambiarse los criterios en el sentido de dejar mucho más débiles las carreteras. Porque, insisto, los trazados que hemos adoptado 7-8, 7-9, 7-10, son los mínimos de acuerdo con su tratamiento de radios de curva a los que me he referido, los mínimos, que hoy garantizan un instrumento tan fundamental para el valor de la comunicación, como es la velocidad media -no olvidemos el transporte, que ustedes saben el tiempo el valor que tiene para el transporte, el valor económico, evidentemente-; para la seguridad vial y para el remate de la obra, que se hace más permanente de esa manera. Por lo tanto, lo que justifica eso son, sobre todo, dificultades de carácter técnico.

La cuestión es: o aceptar el criterio 7-8, 7-9, 7-10 en su caso, o irnos al criterio de 6 o de 6,5, que nosotros consideramos absolutamente inadecuado e inajustado a la realidad de la Cantabria de hoy. Mucho más -usted me ha citado Europa, por otro tipo de razones ciertamente, que luego comentaremos-, pero mucho más, entiendo yo, cuando en esa Europa comunitaria, años luz que nos lleva en temas de infraestructura, y en algunos temas no tanto -por un comentario que haré a continuación-, y ya tienen de esta manera resuelto su planteamiento de comunicaciones de una manera globalizada. Pero es que el resto de las Comunidades Autónomas también están actuando con esos mismos criterios de trazado.

Usted me dice: es que nosotros tenemos tales deficiencias infraestructurales que convendría tener... Y yo digo: esas deficiencias infraestructurales también han sido contempladas, también se ha plurianualizado el gasto con respecto a ellas, y se tiende, naturalmente, a que tratemos de evitar lo que son esas deficiencias de infraestructura en el plazo plurianual que está previsto; no su financiación, sino su ejecución, que, como sus señorías saben, es previsto anterior a la financiación.

Nosotros creemos, sinceramente, si podemos llevar adelante, y de momento, aún con dificultades, no hay problema especial, que a finales del 91 habremos podido resolver de una manera mayoritaria los graves problemas de abastecimiento de aguas. Que no habremos resuelto problemas importantes de viviendas, o sea, definitivamente el problema de vivienda en Cantabria. Claro que no. Ni creo que en años se pueda resolver. Pero sí estamos estudiando medidas muy serias, que en su momento sus señorías, claro está, conocerán, cuando los temas estén oportunamente planteados, para atacar un problema tan deficitario como es ese. En cuanto a lo que se refiere a las demás

diferencias, como decía, ya me he referido a los programas respectivos, y no es necesario repetirlo: los alumbrados públicos, los accesos a núcleos deficientemente comunicados, etc. etc. Por hablar solamente de lo que es competencia de mi Departamento.

Por tanto, no menos en otros sitios para más igualdad, sino lo justo que demanda la realidad social para que el dinero que se invierte hoy sea un dinero estable, permanente y válido en la proyección de crecimiento de la región. Ese es nuestro criterio. Y no digo, señor presidente, que ese criterio al que usted aludía en nombre de su Grupo, no sea un criterio que no se pudiera utilizar. Claro que sí. Yo invierto menos en carreteras y más en hidráulicas o más en vivienda, pero de esa manera no nos estamos ajustando a la realidad, sí a una distribución; obviamente el dinero habría que distribuirlo. Sí a una mayor distribución, a una distinta distribución, pero no ajustándonos a la realidad de lo que demandan las comunicaciones.

Insisto, especiales dificultades técnicas, no lo olvidemos. Los datos globales vienen determinados por el detalle que yo he ido pormenorizando tramo a tramo y que podríamos seguir haciendo en otros tramos que no se ajustan a lo demandado en esta comparecencia, pero habrá otras ocasiones, probablemente. Tramo a tramo, dificultades. En ese eje de Cabuérniga las dificultades técnicas son impresionantes, las dificultades geotécnicas son impresionantes, y esas son las razones fundamentales que han motivado el que los modificados se produzcan.

Me dice usted: nosotros no consideramos que El Tojo-Bárcena deba de tener 8 metros, la carretera. Creo que se refería a ella de modo especial. Pues, mire usted, es que 8 metros son: 7 de calzada y 50 cms. de arcén por lado. No haga usted una calzada de 7 metros. Entonces no me estoy ajustando al mínimo de la seguridad vial que hoy es necesario, ni a un tratamiento de radios mínimos que hoy es absolutamente necesario.

Y claro que puedo darle un tratamiento de montaña. Me dice usted: en Europa se llega a hoteles sin que la carretera llegue al hotel. Pues, mire usted, estamos absolutamente de acuerdo. Usted y yo en este punto estamos absolutamente de acuerdo, porque justo es lo que para ese eje en ese tramo tiene planteado el Consejo de Gobierno, tener una accesibilidad suficiente y válida a Bárcena Mayor, y a partir de ahí va a dar tratamiento absolutamente

ecológico y con cuidado especial, desde el punto de vista de didáctica de la naturaleza, a lo que es la penetración en el valle del Saja y a lo que puede ser la comunicación, vía de pista, precisamente con otros núcleos como el de Reinoso, Espinilla. Ya ve usted, coincidimos plenamente. Estoy totalmente de acuerdo con usted.

Pero es más, y para que vea que en este punto la coincidencia es de esa misma naturaleza, concretamente en Bárcena Mayor -ustedes conocen la obra que se está haciendo allí- usted considera que se está destrozando y yo entiendo, sinceramente, que no. Se han adoptado medidas urbanísticas inmediatas cuando se empezó a producir deterioros en el modo de restauración de los edificios. Su señoría lo conoce porque ha sido dado en rueda de prensa, y después comunicado, lógicamente, para que se tomen las medidas oportunas, a la comisión que vigila cuanto ahí se construya, la Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico. Medidas especiales, coyunturales urgentes. Mientras se está redactando el plan especial -creo, sinceramente, que bastante avanzado-, para, de acuerdo a un crecimiento previsible, lógico, absolutamente lógico y muy limitado de la población de Bárcena Mayor, se pueda realmente recuperar aquel núcleo no sólo para los ciudadanos que allí viven, sino como un núcleo de especial importancia ecológica, turística y natural de la región. Por tanto, ya ve usted, la carretera llega allí y se cierra, como le he dicho. Pero, además, una posible instalación hotelera que allí pudiera establecerse, estamos en el estudio de que va a tener precisamente esas características, para que no haya una carretera que distorsione el conjunto, el autobús no va a llegar al pie del hotel. Y está muy bien, porque a la gente le gusta caminar sobre todo cuando el entorno es bonito.

Improvisación en la geotecnia. Ya le he explicado las razones de que entiendo de que no es así.

No es necesario el ancho. Yo creo que es el mínimo.

El turismo se conserva sin grandes carreteras. Mire, eso nos lleva a un tema que usted sabe que para mí tiene especial interés: es el tema del turismo. En virtud de la celeridad del tema, yo tampoco quiero entrar en grandes discusiones sobre ello. Entiendo que no. Al turismo hay que darle comodidad y la brillantez de la naturaleza que tenemos en nuestras manos. Yo no considero que porque amplíemos un metro para lograr medio metro en cada

lado de arcén hasta Bárcena Mayor, estemos haciendo un destrozo ecológico. Usted sabe perfectamente, como yo, que la ecología no es ningún valor absoluto ni puede serlo, que en el momento que convirtamos los valores de la ecología en un valor absoluto predominante sobre lo que debe de ser el crecimiento socio-económico de una población, hemos destrozado absolutamente la ecología. Porque la ecología nace de la racionalización del espacio, y esa racionalización del espacio y de la oferta natural es algo que esencialmente tiene que ser planeado por la mente racional. Obviamente lo que sí estoy absolutamente de acuerdo con usted es que eso hay que hacerlo con el máximo equilibrio. Ahora, se pueden tener dos tipos de actitud en ese tema: el miedo de la masificación y la densificación, razonable miedo, y otro, se puede tener y adoptar las medidas y el riesgo, que nada humano lleva consigo aparte del riesgo, el riesgo correspondiente para lograr que las gentes disfruten de la naturaleza de una manera ordenada.

Créame, a mi me gustaría muchísimo debatir este tema, y me brindo para ello, no con ocasión de las carreteras, para no aburrirles a ustedes ahora sobre ellos. Pero es que estoy absolutamente convencido de que las playas de Cantabria son un instrumento fundamental del desarrollo turístico de la región que se deben y se pueden explotar, que eso puede ser una riqueza directa para los municipios y núcleos de los municipios de la población, y hay modo de poderlo conseguir de una manera bastante rápida, bastante dinámica y de interés para Cantabria. Pero no es una cuestión directa, lo cito únicamente porque usted me decía que el turismo puede destrozarse el entorno. Puede, sí, pero hay medidas de racionalización para que sólo se quede en un potencial destrozo, y sí se potencie la enorme riqueza que esa naturaleza tiene en nuestra tierra particularmente.

Son zonas despobladas. Hemos hablado de vertebración territorial. ¿Por qué hacemos un programa de accesos a núcleos deficientemente comunicados, si esas zonas todos sabemos que son prácticamente despobladas?. Porque el pueblo ha decidido vivir allí. Así de sencillo. Porque el pueblo quiere nacer y morir en su lugar. Así de sencillo. Y porque nosotros tenemos la responsabilidad de utilizar los medios, equilibrados y racionales, que permitan que ese establecimiento de los núcleos en su sitios, del que es patrimonio del ciudadano que allí vive, realmente sea algo que tenga también su elemental comodidad, su elemental estabilidad, su elemental dignidad de vida.

Otras observaciones sobre el turismo, que prescindo de ellas por no alargarme indebidamente.

Tenemos criterios diferentes. Mire usted, yo creo que no tanto. Yo creo sinceramente que no tanto en lo que su señoría me expone, si tenemos en cuenta esa diferenciación, que yo decía a su señoría, a lo que se refiere a menos miles de millones en carreteras y más distribución. Creo haber explicado claramente cómo el objetivo que su señoría persigue y el nuestro es exactamente el mismo, y la instrumentalización de los medios no sería, según sostengo, ajustada a realidad, a costa de lo que estamos haciendo en carreteras.

Reinosa-Potes. Otro tema de especialísimo interés. Una carretera no rompe necesariamente lo que es el equilibrio de la naturaleza. Tener una línea de comunicación Potes-Reinosa y continuación del eje al que antes me he referido, hasta el sur del País Vasco, es estar creando unas líneas de comunicación más importantes para Cantabria. Su señoría señalaba: no consideramos que sea prioritario. Pero, mire usted, es cierto, si tampoco nosotros consideramos que sea prioritario. Nos lo hemos tomado con calma, porque es que ese es un tema que hay que tomarse con calma, no por las especiales dificultades que en este momento tiene, sino por el hecho de que la acción técnica que hay que hacer ahí, la realización de esa carretera va a llevar consigo especiales dificultades que van a requerir años de ejecución. Pero sin duda tener Cantabria perfectamente comunicada por todo el gran eje del sur con una transversal, que sea además frontera limítrofe con todo el País Vasco, el sur del País Vasco, el norte de Burgos, el norte de Palencia, yo creo que es de una riqueza especialmente importante.

Destrozar el entorno. No, si se adoptan las medidas adecuadas. Usted verá, sus señorías verán, cuando esa carretera Argoños-Santoña esté terminada, si realmente se ajusta a lo proyectado y en eso estamos, verán que aquello se convierte ya no en una carretera de comunicación absolutamente necesaria, sino en un auténtico paseo marítimo maravilloso. Porque el tratamiento que llevan los aterramientos, los taludes, es realmente impresionante y perfectamente adaptado, según estudio ecológico expreso, a lo que son las condiciones de exigencia de la marisma. Exactamente esto mismo es lo que hay que prever con la unión Reinosa-Potes.

Que no se puede destrozarse en Liébana, que la gente quiere vivir allí. Pero, señor Garrido, yo estoy totalmente de acuerdo con usted. Usted hoy se va a un pueblo de Liébana, como yo he ido, por supuesto, y todos ustedes, y lo primero que me dicen los vecinos del lugar: pero cómo está esta pista, de esta manera absolutamente peligrosísima, que cualquier accidente puede tener lugar en cualquier momento; es que no queremos que suba la gente. Pero que ese es el criterio erróneo, pero que ese es justamente el criterio que hay que evitar. Hay que hacer que la gente suba, bien subida. Es mi punto de vista. Hay que hacer que la gente suba bien, hay que hacer que la gente disfrute del entorno de una manera adecuada. Se puede, yo entiendo que sí, con las medidas adecuadas.

Por último, tema importante al que se refería su señoría: cómo se han adjudicado las modificaciones. Por concurso, obviamente. Perdón, no. Si efectivamente hablamos de modificaciones, no. Es decir, se ha adjudicado en base al proyecto original adjudicado, y las modificaciones se han adjudicado por adjudicación directa al adjudicatario que tenía el tramo original. Y esto ¿por qué se ha hecho así?. Pues por razones diversas y que yo voy a tratar de resumir, brevemente, de la siguiente manera. Razones de concurso y economía. Cumplidas. ¿Por qué razón?. De concurso, porque la obra estaba concursada y el proyecto estaba concursado. En segundo lugar, no perdamos de vista que se adjudica permanentemente todos los proyectos a la baja, y los modificados son modificados referidos a precios del proyecto original primitivo, de tal manera que se aplica la misma baja y además no se hace revisión de precios. Por lo tanto concurso y economía, porque desde el proyecto original hasta la aprobación del proyecto modificado ha pasado un tiempo que en el mercado ha desfasado, lógicamente, los precios. Pero no hay revisión de precios, y sí se mantiene la misma proporción de la baja. Esta es exactamente la situación, se han adjudicado de esa manera. Y se han adjudicado con el correspondiente y preceptivo informe al Consejo de Estado, que su señoría, como saben, a través de un acuerdo de Consejo de Gobierno inicialmente, cuando he explicado el por qué iba a analizar los tramos de diferentes maneras, adjudicados antes y adjudicados después; se informó al Consejo de Estado a través del acuerdo del Consejo de Gobierno, que fue adoptado tras informes técnicos pertinentes; el Consejo de Estado comunicaba, no obstante, que razones de concurrencia y publicidad deben ser prioritarias, y establecía ese mismo Consejo de Estado en su informe que entiende el Consejo de Estado que puede analógicamente ser aplicada a otros casos de resolución contractual, con lo cual puntualmente se

informa después al Consejo de Estado de todos y cada uno de esos modificados, después de un informe jurídico pertinente que así lo permite, se informa al Consejo de Estado de cómo se está procediendo en esa adjudicación de modificados, de acuerdo con ese criterio de analogía proporcional que el propio Consejo de Estado establecía.

No sé si su pregunta requiera, tal vez, algún añadido o alguna explicación.

EL SR. GARRIDO MARTINEZ: No. Muchas gracias.

Simplemente dos cosas. Yo sigo manteniéndome en el criterio de que tenemos criterios muy diferenciados. Eso no es ni bueno ni malo, sino que existe. Y que la improvisación existe a caudales, y no solamente como consecuencia de las modificaciones llevadas a cabo después de la toma del Consejo de Gobierno actual, sino durante el Consejo actual. Es decir, durante el Consejo actual, después de junio del 87 se adjudican primero unas obras que tienen unas plataformas de 6 metros, de 5 metros, de 4,5 metros, de 6,5 metros, el mismo Consejo de Gobierno actual, y cambian de criterio a 9, a 7-10, a 7, a 8, etc. Las razones que dan son razones fundamentalmente de seguridad y previsión de crecimiento poblacional. En unos meses no puede haber razones distintas de seguridad. Y previsión de crecimiento poblacional, todo el mundo sabe que en un horizonte de muchos años la previsión de crecimiento poblacional es muy pequeña. Luego no son razones justificativas. Diga que quieren unas carreteras mas anchas. De acuerdo, es un criterio. Bajo nuestro punto de vista creo que esta Comunidad Autónoma no tiene en este momento los recursos económicos suficientes para hacer ese tipo de ampliaciones a mayores, porque son 6.000 millones de pesetas que se han tenido que detraer de algún sitio; es decir, que otras acciones de gobierno han tenido que suspenderse como consecuencia de estas modificaciones. Yo creo que ahí posiblemente está la diferenciación de los criterios políticos, que yo no voy a llamar ni conservadores, ni liberales, ni progresistas, ni socialistas, ni comunistas, sino simplemente de criterios diferentes.

Y lo dice usted en sus propias palabras: las gentes del lugar dicen que no vaya gente. Lo que quieren es mejora de la calidad de vida, pero de la vida de ellos. Es decir, yo creo que esas inversiones a mayores, que no significa no hacer inversiones en carreteras, sino esas inversiones a mayores háganse en agua, en luz, en vivienda, en cultura, en escuelas, en médicos. Hay médicos en

Liébana, por ejemplo, que van una vez al mes a visitar a los enfermos, porque no existen médicos en determinadas zonas de Liébana. Eso es lo que es prioritario, bajo mi punto de vista, y eso no significa no hacer obras de infraestructuras, que hay que hacerlas y se están haciendo. Pero lo que sí creo es que en determinados sitios, y muy concretamente en los ejes poco poblados, yo creo que estas modificaciones, que casi duplican el presupuesto original en algunos tramos, pues yo creo que esto es un dinero mal gastado, en mi criterio. No digo que no sea un dinero gastado, sino mal gastado, desde el punto de vista de prioridades.

Pero como no es, yo creo, fruto una comparecencia de un debate, sino simplemente de fijación de criterios, de que cada uno lo tome como estime oportuno, pues finalizo mi intervención en ese sentido, porque lo que sí me satisface es la transparencia con que el consejero nos ha dado informativamente de todo los datos, que eso supone, obviamente, un caudal de información a los diputados que le agradecemos, por lo menos por mi parte y por mi Grupo.

Muchas gracias.

Si quiere intervenir, tiene la palabra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Solamente una observación, porque lo demás su señoría lo deja claro y yo coincido plenamente en ello. No vamos a variar criterios, sino a fijar posición de criterio como tal. No obstante, hay dos observaciones que sí quería hacer.

Que los vecinos del lugar dicen que quieren mejorar la calidad de su vida y nosotros estamos atendiendo, creo que está claro. Pero que quieren que aquéllo sea sólo para ellos, es decir, que no vaya gente allí, que no tal. Mire, el político debe sufrir y, sobre todo, el Ejecutivo debe sufrir como riesgo, no de error sino del costo social que ello implica, el que quieran o no la vigilancia de lo que es el bien común de la región deba estar por encima de los bienes localizados, individuales e incluso locales, siempre y cuando se haga en favor del bien común y nunca en detrimento, en ningún caso, ni de los vecinos de un lugar, ni de los vecinos de una comarca, sino en beneficio

global de la región. Pero es más, creo que no es buen criterio seguir en esa actitud nihilista, en esa actitud falta de dinámica, de la oferta que se puede generar en la transformación socio-económica de los vecinos del lugar y de la oferta del lugar que se puede hacer a toda la región y a todos los visitantes de la región. Creo que eso hay modos templados, serenos, con tiempo, de poderlo conseguir y de poderlo llevar a efecto, empleando los medios adecuados.

La segunda apreciación era nada más ésta. Mire, los proyectos originales, hablando de las carreteras que ya estaba el Consejo de Gobierno, después de junio del 87, los proyectos originales contemplaban medidas como a las que me he referido antes -yo no sé si he sido suficientemente claro-: plataformas de 6 metros, 5 metros, 6 metros, y así sucesivamente, 6 metros, 6 metros, 4,5. Y yo lo que he dicho es: el Consejo de Gobierno, éste, con respecto al proyecto original ha variado ese criterio y por eso vienen los costes. O sea, no es acertado decir: ha habido improvisación, porque sobre su propio proyecto se modifica el planeamiento. No. Variamos de 6 a 9 metros, de 6 a 9 metros, de 5 a 9 metros, de 6 a 9 metros, etc. etc, de 5 a 10 metros, etc. etc., cada una en su caso. Ahora bien, ha podido haber, yo no le digo a usted que no, obviamente, ha podido haber algún tramo donde se ha modificado el criterio en la ampliación, créame sinceramente, por esas dos razones que le he dicho y que no vamos a volver sobre ellas, al menos en amplitud, que es la seguridad vial, por un lado, que hubiera un margen de arcén de un metro, medio metro en su caso, como mínimo y, por otro lado, el que en la medida de lo posible que el terreno lo permitiera, pudiera hacerse en un momento dado una parada, disfrutar tranquilamente del entorno del paisaje. Esta es la situación.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias.

Por el Grupo Regionalista, Miguel Angel Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: En primer lugar, felicitar al consejero por la profusión de datos.

Compartir al cien por cien la exposición de fondo, que yo no la voy a volver a reiterar, de Manuel Garrido; al cien por cien. Nosotros tenemos ese mismo criterio en cuanto a las prioridades a lo que deben de ser las

carreteras principales, las carreteras secundarias. Y decir que si, desde luego, todo esta explicación que se nos ha dado y los datos, con este montante global de 6.345 millones de modificados, hubiera que hacer de esto un guión cinematográfico, pues el título sería: Los modificados. Y la frase de gancho para atraer al personal a la película sería: una película mezcla de terror y cienciaficción. Y añadir el tema de que no es apta para propensos al infarto, y con un directo que es el consejero de Obras Públicas, D. José Parra.

En concreto, yo le quiero preguntar, en primer lugar: a cómo sale el coste de kilómetro entre Ruento y Bárcena Mayor. Sumando, naturalmente, el modificado al presupuesto inicial. En esa ruta que, por las condiciones geológicas y geotécnicas, parece que es la ruta del Himalaya, cuando realmente es una carretera llana como la palma de la mano y que no tiene mayor dificultad que la que todos conocemos, y no hace falta que seamos ingenieros de obras públicas, y que, desde luego, quien hizo los primeros proyectos supongo que fuesen también ingenieros. Eso se detecta antes de empezar una obra, no creo que sea enviado por los proyectos de los camineros, ni siquiera por los turistas. Vamos, que las modificaciones supongan multiplicar por diez, en algunos casos, el coste inicial... En concreto yo creo que es muy significativo que se diga a cómo sale el coste del kilómetro entre Ruento y Bárcena Mayor de arreglo de carretera, porque no se trata de carreteras nuevas, sino del arreglo de esas carreteras, sumado el presupuesto inicial más el modificado. Porque el señor Garrido ha dicho 100 millones/kmo. de modificado, pero a eso hay que sumar el presupuesto inicial. Veamos a cómo sale el kilómetro, que cuando yo en alguna ocasión dije que en algunos casos se pone casi a precio de autovía, no es nada desencaminado, tratándose de un terreno llano, ni del Himalaya, ni de terreno desconocido, peligroso geológica y geotécnicamente. Eso conocemos todos que es llano y tiene las dificultades normales de cualquier territorio de Cantabria en esas condiciones, de un valle, como hay tantos en esta región.

En segundo lugar, yo quisiera preguntar si la Consejería ha hecho algún estudio de impacto medioambiental de estas carreteras en las zonas rurales. En el caso de que lo haya hecho, yo pido que la Comisión, como tal, solicite que se nos remita ese estudio. Si existe, que se tome nota y que el presidente asuma la petición de este Grupo, si la comparte, para que se nos remita ese estudio de impacto medioambiental.

Las carreteras la mayoría de ellas son, a nuestro modo de ver, desproporcionadas. Esto ya lo ha dicho el ODS. En concreto, el tramo de Riente a Bárcena Mayor es disparatado en el coste, desproporcionado a las necesidades de la zona. Y por poner otro ejemplo más próximo, el de Puente Arce a Renedo, que es una carretera que yo transito todos los días, es una carretera de muy poco tráfico, no comunica ninguna zona, porque solamente comunica a los que están viviendo entre Puente Arce y Renedo, es una carretera completamente secundaria, para ir a Torrelavega o para ir a una población cualquiera se va o por una ruta o por otra, pero el enlace en concreto Puente Arce-Renedo es una carretera que con menos de la mitad del costo hubiera quedado una carretera adecuada a las necesidades de esa zona, por donde transitan los que viven en Barcenilla y en Quijano, cuatro camiones de la leche, autobuses escolares, y repito que la circulo todos los días, donde se ha pasado de un proyecto inicial de D. Angel Díaz de Entresotos de 74 millones a trescientos no sé cuantos ya, y que sale el kilómetro a ciento y mucho, porque son 8 kilómetros y por los modificados que ha habido nos sube ya a más de 300 el coste de esa carretera. Desproporcionado.

Sobre la opinión que nosotros tenemos de estas carreteras, que pueda estar vista desde el objetivo de un político de la oposición, hay que tener también en cuenta lo que opina gente imparcial, y concretamente el domingo pasado, escuchando la radio, en un programa nacional que se llama "Motor en marcha", en Antena 3, pues se habló del desastre que están ustedes haciendo en la carretera de Riente a Bárcena Mayor; concretamente el director del programa "Motor en marcha". Si no le han escuchado, pidan la cinta, porque les ponen... Y es un señor de fuera que cuida algo que antes conocía y que lo está conociendo ahora y que lo considera desastroso. Y le hablo de una opinión de un medio de comunicación nacional, que supongo que no tendrá ningún interés en meterse con ustedes porque sí, sino que es una apreciación que hace de un especialista que tiene un programa dedicado a las carreteras de España, y que en esta ocasión le tocó el turno de hablar de esa obra que están haciendo ustedes ahí. Por lo tanto, no es solamente la opinión de los políticos, sino que también parece ser que gente especializada juzga lo que ustedes están haciendo.

No solamente tenemos que hablar de lo que se está modificando y han modificado ustedes mismos sobre este presupuesto del 89, sino que es que estoy

convencido de que el año que viene, cuando volvamos a pedir la comparecencia para que nos hablen de los modificados del 90, estaremos en las mismas. Estoy convencido. Entonces ya no podrán ustedes hablar de cambios de plataforma, de cambios de anchos, sino que lo permanente en ustedes es modificar los presupuestos, y no sólo en carreteras, en todo. Para qué vamos a hablar del Palacio de Festivales, o para qué vamos a hablar de cantidad de obras. No hay ni una, prácticamente, que se ajuste a lo que ustedes inicialmente han previsto. Claro, esto es una carrera donde el endeudamiento no solamente es el previsto, sino el que se genera a lo largo del año, que duplica, triplica, etc. etc., y cuando lleguen los presupuestos de este año veremos, seguro, pues un endeudamiento que tendrán ustedes que solicitar a la Asamblea de 10.000, de 12.000 millones de pesetas, y otros tantos el que viene, etc. etc., en la maravillosa teoría de que donde está el dinero es en los bancos. Y ahí queda, naturalmente, el crédito para pagar intereses y amortizaciones.

Falta de previsión. Yo creo que ha sido una falta de previsión total. Pero vamos a poner un caso, vamos a centrarlos en un caso que estos días está en los medios de comunicación. Cómo es que ustedes decían hacer una carretera sin que tengan atadas todas las circunstancias que se van a producir, como es el hecho de que una carretera circule no solamente por Cantabria, sino por territorio de otra Comunidad Autónoma y que desde allí les digan a ustedes que no. Es más, yo estoy convencido que Castilla-León no les va a dejar a ustedes hacer la carretera por Pernía, por la zona aquella; creo, estoy casi convencido porque algo me han contado gente que está en el Ejecutivo, de su misma ideología, en Castilla-León. Yo creo que antes de hacer una carretera hay que tener todo hecho, firmadito, haber hablado, haberlo acordado y empezar a meter las palas y a presupuestar, cuando esos temas que son elementales se tienen solucionados. Porque a nadie se le ocurre hacer una casa sin que tenga, primero, el terreno, que sea en zona urbana, etc., los permisos y demás. Ustedes han dicho: las carreteras. Y, al parecer, estos señores de Castilla dicen: no, no, por aquí no. ¿Y ahora qué va a pasar?. Yo creo que esto es la falta máxima de previsión sobre el conjunto de todo esto, que es improvisar, modificar, etc. Este detalle concreto de esta carretera demuestra a qué nivel se llega de improvisación.

De momento, estas son las preguntas.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Gracias, señor Revilla.

Yo rogaría al señor consejero que se tome el tiempo que estime oportuno, pero dada la hora y como cuestiones de carácter general ya ha dado su opinión, que se cifa, por favor, a tratar los temas concretos. Como un ruego, obviamente, pero está en su derecho de dedicar el tiempo que estime oportuno.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Estimo el ruego en lo que vale y así voy a intentar proceder. Pero, claro, también hay que comprender que el esquema que se me propone de preguntas, aunque pueda ser en algunos casos concretos, va dentro del entorno de planteamientos generales.

Terror, cienciaficción. Mire, yo no voy a entrar en eso. Vamos a dejarlo como está. Director de película sí lo soy, muy aficionado, y la verdad es que me sale bastante bien. Yo nunca consideraría las acciones que estamos haciendo en Cantabria como una oferta para terror o cienciaficción, ni muchísimo menos para el infarto, a no ser que el infarto derive del asombro y éste, en su mejor caso, por haber descubierto lo que valía la pena y hasta entonces no se conocía.

Coste Riente-Bárcena Mayor, 101 millones de pesetas. El señor Garrido decía 100 millones, 101 millones exactamente, contrastado el dato.

Dice usted: la carretera es llana, no creo que sea el Himalaya y los ingenieros que hicieron el primer proyecto... Contesto precisamente a eso.

La carretera es llana, obviamente. ¿Pero usted se ha fijado en las paredes que la bordean?. Doy por contestada la cuestión.

Los ingenieros que hicieron el primer proyecto. Pero, bueno, ¿y quién pone en contestación a esos ingenieros?. Seguro, no lo sé con precisión, créame, pero seguro que muchos de ellos son los que están haciendo también, o dirigiendo u orientando los proyectos que en la actualidad se hacen, instruidos, naturalmente, por el criterio político del Consejo de Gobierno. Es decir, no es cuestión de ingenieros. ¿Es que antes los ingenieros no sabían hacerlo y ahora...?. No, no es eso, en absoluto. La conversación no debe de llevarse a ese punto en ningún caso. Lo que ocurre es que lo que ha variado

son los criterios y, claro, si los criterios varían, obviamente la misión de los ingenieros es adaptar el criterio a un nuevo planeamiento y de ahí sale el costo económico, insisto, que tiene que salir. Y eso sí que quiero insistirlo muy machacadamente, créanme que no se gasta superficialmente ni superfluamente ni una sola peseta que no sea derivada o por razones técnicas que antes he explicado, o derivada por razones de complemento fundamentalmente de carácter municipal y de trazamiento de travesía urbana. Esos son los tres géneros adaptados en cada caso al tramo a que nos refiramos.

Carretera llama; pero la pared esa. Ingenieros, ya lo hemos contestado. Creo que eso queda absolutamente claro.

Y yo añado además: por favor, ustedes discrepen, si eso es estupendo. Critiquémonos mutuamente y tendremos mejor luz. Si en eso estoy de acuerdo. Ahora bien, tengan siempre presente que son las condiciones técnicas o las obras de carácter municipal o el tratamiento de travesía urbana lo que da la diferenciación del tema económico, de los modificados económicos.

Y, hombre, criterios, sí. Dice usted: yo la dejaría de 6 metros. Pues mire usted, yo no, yo no voy a dejarla de 6 metros. Sí voy a dejarla de 5,5 metros y sí de 6 metros cuando estamos abordando ya determinados proyectos en ejecución, carreteras sometidas al plan de conservación extraordinaria, lo que llamamos PECON, claro que sí, porque muchas de ellas incluso, carreteras de montaña de muy segundo orden en la red, no requieren más tratamiento que ese, fundamentalmente de quitación de algún punto negro, mantenimiento del firme o tratamiento adecuado del firme, señalización vertical u horizontal y balizamiento.

Impacto medioambiental en las carreteras. Ha sido demandado permanentemente en cada una de ellas, sobre todo, especialmente, en aquellas zonas que pudieran así requerirlo, concretamente en el eje de Cabuérniga, en lo que se refiere a la penetración a Bárcena Mayor. De todos modos tengan sus señorías presente que no hace falta un estudio amplio de impacto medioambiental en las carreteras que estamos trabajando, por una sencilla razón: porque no estamos haciendo trazados nuevos, no estamos, por tanto, obligados a ese estudio de impacto ambiental. Pero prescindiendo ya o no de la obligación, sí que se ha mirado muy mucho, señor Revilla, el tema del impacto ambiental, porque nosotros no queremos en ningún caso, ni creemos tampoco que

estemos actuando en contra de ese criterio, crear un daño a la naturaleza de Cantabria, sino una accesibilidad a esa propia naturaleza. Entonces digo que allí donde estamos obligados por ley, lo hemos hecho; que allí donde no estamos obligados por ley, no obstante sí hemos requerido al menos un informe de impacto ambiental en este caso, como es el eje de Cabuérniga, en lo que se refiere a Bárcena; y, en tercer lugar, digo que tengan en cuenta que no hacemos trazados nuevos, sino sólo ampliación de plataforma con respecto al original, en el planteamiento que hemos visto en cada caso.

Usted lo considera desproporcionado, yo sinceramente creo que no. No vale discutir sobre este tema. Creo que ha quedado suficientemente claro.

Puente Arce-Renedo. Me pedía su señoría, discúlpeme, pero no recuerdo bien, creo que era el costo, ¿no?. Pues bien, Puente Arce-Renedo pasábamos de una plataforma de 5 a 8 metros, y eso es lo que ha constituido el costo de 200 millones de pesetas de modificado, porque pasamos de una plataforma de 5 a 8 metros y, por tanto, una mejora de trazado: de ninguna mejora, a un trazado que consideramos que es moderado. Dice usted, y en eso tiene razón: yo transito mucho por ella y no veo que aquello tenga una intensidad de tráfico especial. Pero, mire, nosotros estamos haciendo, que no lo tenemos terminado todavía y por tanto no puedo precisarle datos, pero estamos haciendo el aforo de las carreteras de Cantabria. Pusimos el presupuesto el año pasado y la cosa está en marcha. Esperamos que lo más rápidamente posible podamos tener datos sobre ello. Por tanto no le puedo hablar de datos concretos, puedo darle una estimación general, que en este momento no tengo aquí, pero sí puedo darle una estimación general en datos acumulados en el servicio. Ahora bien, que esa intensidad de tráfico que en este momento tiene, cuando nosotros planteamos una carretera ahora hay que verla en relación al crecimiento de un determinado área de población. ¿Es que es conveniente, le parece a usted, que entremos en un eje ampliando medio metro nada más, si usted quiere, con respecto a lo que había, para que dentro de cuatro años, no más señor Revilla, tengamos que volver otra vez a una ampliación, con todo el proceso de expropiaciones, con todo el proceso de planeamiento nuevo, para entrar en una ejecución nueva de lograr ¿qué?, ¿medio metro más?. ¿No es lo lógico hacer ahora una prudente, que nosotros calificamos de moderada porque estamos pasando de una plataforma absolutamente inviable, como es la de 5 metros, que solamente sería admisible en el caso de algún tramo de carretera de montaña, estoy de acuerdo con usted, en algún tramo de carretera de montaña sería admisible el mantener esos

trazados de 5 metros, de 6,5, cogiendo, aunque sólo fuera coger un poco a la cuneta lo que tiene hoy?. Pero en todo lo que se refiere a la línea de costa en los ejes principales, evidentemente no podemos ir, consideramos así, a menos que un tratamiento de una calzada de 7 metros y, si es posible, un arcén mínimo de 0,50 cmos.

Que un señor en la radio nacional dice no sé qué. Bueno, pues a mi me hubiera gustado ser invitado, porque seguro que ese señor... Punto. Evito todo comentario. Si han sido los criterios los expuestos por su señoría en la sala, no comparto ninguno de los criterios de ese señor que hablaba en Antena 3, evidentemente. Mire usted, usted quiere a Cantabria, y estoy seguro, con sus criterios, lo mismo que el señor Garrido, lo mismo que el Partido Socialista, y yo, aunque haya nacido en otra tierra, ya la quiero más que a la mía, se lo puedo asegurar; pero que vengan de afuera para decir que la carretera de Bárcena Mayor debe tener medio metro más o medio metro menos, mire usted, sin comentarios; pero sí me hubiera gustado hacerlos al hilo de Antena 3.

Convencido usted de que van a venir nuevos modificados, porque nuestra costumbre es modificar todo. Lo que ocurre es que aquí ya sí que nos salimos del tema. Yo entiendo que no. Mire, en lo que a carreteras se refiere, las razones de por qué se produce la flexibilidad o la variación de los criterios, usted ya las conoce porque han sido expuestas, que la Ley de Presupuestos permita al Ejecutivo una mayor flexibilidad en el funcionamiento de la ejecución. ¿Pero usted cree, señor Revilla, que realmente se podrían haber intervenido como ejes principales 250 kms. de carreteras, si hubiéramos tenido que someternos a la rigidez, que, por otro lado, es perfectamente válida desde un determinado punto de vista, del funcionamiento de una Ley de Presupuestos que nos obligara a caminar en el tiempo con una ralentización, que precisamente es lo que hemos tratado de vencer, la ralentización del tiempo?. Con el propio Ministerio de Obras Públicas se está tratando de hacer, para mi gusto con acertadísimo criterio. Porque ya está bien que tengamos todavía que estar abocados a planeamientos excesivamente largos en vistas al año 2000, de tener una comunicación por autovía en todas las capitales fundamentales de España, sobre todo de todas las Autonomías. Así que esa flexibilidad de la Ley de Presupuestos yo la considero válida al Ejecutivo, al mismo tiempo que me parece absolutamente perfecta la vigilancia, control y crítica que ustedes pueden y deben, y hacen de hecho, en la Asamblea y a través de estas Comisiones.

Falta de previsión carretera Reinoso-Potes. No es del tema la cuestión, pero yo quiero tranquilizar a su señoría. Antes he pasado superficialmente sobre el tema. Mire usted, es que no es así, señor Revilla; créame, no es así. Y le voy a hacer un flash rápido para que tenga usted también el punto de vista sobre la cuestión, y si les parece, yo encantado, en su momento, de poder hacer una comparecencia sobre este tema particular. Mire usted, el 13 de abril me entrevisté personalmente con el entonces consejero de Fomento, señor Posada.

No obstante yo voy a hacer una apreciación, señor presidente, y es la siguiente. Sobre este tema, por razones precisamente de oportunidad esencialmente política, y del interés que para el Consejo de Gobierno tiene esta particular cuestión, yo quisiera, a ser posible, que nada de esto pudiera ser traducido a la opinión pública todavía, puesto que el Consejo de Gobierno de Cantabria está en vías de negociación para darle solución adecuada a este problema. Yo estoy muy gustoso de poderles informar a ustedes detalladamente de cuanto conozco sobre el tema, pero en cualquier caso no quisiera, eso sí, que tuviera ningún tipo de proyección, precisamente porque no es conveniente.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Entonces evite cualquier comentario que no estime oportuno, porque estas Comisiones tienen el carácter de invitar a los medios de comunicación. Por consiguiente, si usted quiere opinar, opine en esa circunstancia.

EL SR. PARRA BELENGUER: Me parece muy bien.

Primero, una matización. Opino a título personal estrictamente, no en nombre de Consejo de Gobierno.

Segundo. Matizo: contactos, comunicaciones, situación de diálogo, ha sido constante y permanente con la Comunidad de Castilla-León. Esos contactos, esas conversaciones, conversaciones personales. En el mes de septiembre el consejero de Fomento y el consejero de Medio Ambiente de Castilla-León se entrevistaron en Brañavieja, ellos dos solos de su Departamento, y nosotros acompañados con algunos técnicos de carreteras y de medio ambiente, el consejero de Medio Ambiente de Cantabria y yo mismo, asistimos a una reunión larga, durante todo el día, donde pateamos gran parte de la zona, donde

hicimos observaciones sobre la zona, simplemente como un contacto personal de ambos responsables sobre la cuestión y para tener una apreciación directa sobre el lugar y sobre el particular tema del oso, que nos preocupaba a todos y a todos nos ha preocupado en todo momento y nos sigue preocupando.

Resultado de aquello, por la cuestión del tiempo se había hecho, porque ningún inconveniente, créame, había para ello, la licitación de la carretera; tuvimos más de dos meses suspendida la adjudicación de ese concurso esperando noticias de Castilla-León, que en septiembre nos informaron que se iban a pronunciar lo más rápidamente posible. Y después ha habido y sigue habiendo un nivel de conversaciones entre la Comunidad vecina y amiga, evidentemente, y Cantabria sobre el tema, concretada, eso sí y yo lo he hecho público claramente, concretada en una comisión de trabajo, que está constituida por técnicos de medio ambiente y de fomento de Castilla-León, y técnicos de medio ambiente y de carreteras de Cantabria, para seguir en el análisis y profundización, de tal manera que se adopten todas cuantas medidas sean razonablemente necesarias para evitar cualquier tipo de apreciación que pudiera entenderse como impacto ambiente. Pero, ¡ojo!, impacto ambiental técnicamente entendido. Porque, claro, donde no hay una carretera, hacer una carretera, evidentemente la carretera desplaza a aquello sobre lo que discurre el trazado. Eso es obvio. Lo mismo que si yo mañana cojo una piedra de diez toneladas y la pongo en un sitio, también estoy creando impacto ambiental con respecto al espacio donde está ocupando esa piedra de diez toneladas. Eso, como usted sabe, no es impacto ambiental. Desde ese criterio digo yo: no necesariamente una carretera crea impacto ambiental si las cosas se hacen dentro de la razonabilidad técnica que el medio ambiente exige y que con rigor y especial interés estamos tratando de llevar a término positivo.

Está encargado un estudio de impacto ambiental especial. Sería ya el tercero. El proyecto lleva el suyo, yo encargué uno adicional, y se ha encargado, como consecuencia de esas conversaciones, un estudio de impacto ambiental amplio y serio que se va a desarrollar sobre todas y cada una de las alternativas que en el estudio previo se planteaba del trazado, para dirimir sobre la cuestión.

Usted me pareció entender que indicaba este hecho de la carretera Reinosa-Potes, en el túnel Brañavieja-Piedrasluengas, concretamente, como la máxima muestra de falta de previsión del Consejo de Gobierno, y yo he tratado

de aclararle que no existe esa falta de previsión, en absoluto. Pero no se le oculta a su señoría que la Comunidad vecina de Castilla-León ha sufrido también determinadas transformaciones de tipo político, etc., que pueden tener con absoluta legitimidad que intervenir en la cuestión, de tal manera que lo que en abril era un tipo de planteamientos, ahora deba exigirse otro tipo de planteamientos, de criterios, etc., con absoluta legitimidad y con absoluta corrección. Y a mi eso me parece absolutamente perfecto.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Gracias. Señor Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: Un segundo nada más.

Solamente dos cosas. Si el estudio del impacto ambiental, de impacto en los medios rurales, si tienen el estudio, que se nos pudiera remitir, porque tengo noticias de que se ha encargado algún tipo de estudios. Para conocimiento de los Grupos, por lo menos de mi Grupo.

EL SR. PARRA BELENGUER: Perdón. ¿El estudio de impacto ambiental de Brañavieja a Piedrasluengas?.

EL SR. REVILLA ROIZ: De las carreteras, que tengo noticias de que le tienen.

EL SR. PARRA BELENGUER: De acuerdo. De todos aquellos que han sido encargados cuando aún no obligados, nos parecía adecuado por razón del especial trazado, etc. etc., sin ningún inconveniente.

EL SR. REVILLA ROIZ: Que eso lo asuma la presidencia.

Y luego una matización. Es que me ha dicho que la carretera Riente-Bárcena Mayor sale a 100 millones kilómetro, Riente-Bárcena Mayor son, creo, 20 kms. de distancia, ¿no?. ¿Me dice cuánto es de distancia?.

EL SR. PARRA BELENGUER: Es que son tres: El Tojo-Valle, Valle-Riente y Tojo-Bárcena Mayor. Serían 150 por kilómetro en Tojo-Valle de Cabuérniga, 105 Valle-Riente, y 122 Tojo-Bárcena Mayor.

EL SR. REVILLA ROIZ: La media no son 101, son casi 150 millones/kmo.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Son 2.573 millones de pesetas de ampliación...

EL SR. REVILLA ROIZ: Pero son 658 del proyecto inicial. Luego son 3.043 millones para 20 kilómetros.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): 24 kilómetros.

EL SR. REVILLA ROIZ: Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Por el Grupo Socialista tiene la palabra D. Juan José Sota.

EL SR. SOTA VERDION: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias al señor consejero por su presencia en la Comisión y por dar una serie de datos que, desde luego, para el trabajo de nuestro Grupo consideramos importante y más esos datos tan prolijos que ha dado sobre cada uno de los ejes y las modificaciones.

El señor consejero conoce cuál es la opinión que le merece a nuestro Grupo los distintos ejes que como plan de carreteras, llamados así por el Consejo de Gobierno, se tiene, a pesar de que el señor consejero ha reconocido que no es el plan de carreteras que nuestro Grupo siempre está demandando en la Asamblea; es decir, un plan que hubiera sido previamente aprobado en sus ejes básicos por esta Asamblea, que todavía eso no lo ha sido.

Usted conoce que nuestro Grupo, en cuanto al nivel de prioridades, hubiera sido mucho más partidario de acometer en una primera fase las penetraciones desde el eje que va a ser, y está siendo una realidad, la autovía en dirección hacia la costa, antes de hacer ejes paralelos al propio eje, digamos, principal que supone la autovía del Cantábrico. Pero eso usted lo conoce sobradamente y no era además objeto de esta comparecencia.

Pero sí nos preocupa, y por eso quisiera que se extendieran en cuanto a la explicación, el planteamiento que ha hecho el señor consejero respecto a las

circunvalaciones. Eso sí preocupa a nuestro Grupo, puesto que el señor consejero ha hecho mucha incidencia en el tema de la seguridad vial y, por consiguiente, nosotros estamos percibiendo que en la construcción de los ejes a los que su señoría ha hecho referencia, no vemos esa seguridad vial.

En el caso concreto de la carretera de Riente a Valle de Cabuérniga, no se puede hablar de seguridad vial cuando a todo lo largo de esa carretera se ha proyectado y se está construyendo una tapia de piedra que, evidentemente, en caso de accidente no supone ningún tipo de seguridad.

Y en el caso de las circunvalaciones, y quizá por un mayor conocimiento, está el caso concreto tanto de la circunvalación en el eje oriental del pueblo de Pontejos, como del pueblo de Pedreña, donde incluso, y su señoría antes ha hecho referencia a que tiene en consideración las opiniones de los ciudadanos, hay una demanda ciudadana muy importante en cuanto a la necesidad de que esos dos núcleos de población tengan su circunvalación, que además ya se prevé en su figura de planeamiento; es decir, en el plan general, en concreto, de esos dos núcleos de población de ese municipio se contempla la circunvalación, que, efectivamente, no se está haciendo.

En cuanto a los trazados, usted ha hecho una serie de aseveraciones sobre las modificaciones, y en el caso concreto de esa parte del eje oriental la modificación del trazado deja muchísimo que desear, señor consejero, en cuanto a los radios de las curvas. Alguien que conozca ese eje, ve muy claramente que existen en algunos casos curvas que no tienen mucha explicación el que no hayan sido rectificadas, al tratarse, en ese caso de esa carretera, no solamente de cambios en la plataforma, sino también de cambios de trazado viario, discurriendo por sitios nuevos, es decir, haciendo tramos de carretera en ese caso nuevos.

Por consiguiente, en cuanto al tema de la seguridad vial, eso preocupa grandemente a nuestro Grupo puesto que pensamos que no es una cuestión que por parte del Consejo de Gobierno se actúe de una manera, teniendo en cuenta las valoraciones que el señor consejero ha hecho en un principio de seguridad etc. etc., cuando esos núcleos de población se ven afectados, incluso en su configuración de núcleo, al pasar por mitad una carretera con un ensanchamiento que, además, como en una pregunta no hace mucho en el pleno, usted reconocía que iba a haber una segunda ampliación en alguno de estos

puntos que le he comentado. En el caso concreto de Pontejos va a haber una segunda fase de expropiaciones hacia otra vertiente, otro lado de esa carretera.

Nos gustaría que nos explicara por qué decididamente el Consejo de Gobierno da carpetazo o dice no a las circunvalaciones de núcleos, en el caso que le estoy comentando. Igual se podría hablar del caso de Valle de Cabuérniga, etc. Es decir, la carretera ensanchada atraviesa justo por el centro de esos núcleos, que pensamos que se debería haber previsto su circunvalación, para que tuviera incluso un menor impacto ambiental en lo que es el núcleo de cada uno de esos pueblos y su configuración.

En cuanto a los adicionales que usted plantea de modificaciones de presupuesto, ha hecho referencia a barandillas, a tapias, que pensamos que son elementos, en algunos casos, decorativos, y no nos preocupa tanto el elemento decorativo en sí y en el caso de esas carreteras tan anchas que ustedes plantean, sino el tema de la conservación. Es decir, nos gustaría saber qué previsiones ha hecho la Diputación Regional respecto a la ampliación que se deberá de producir, con toda seguridad, para futuros ejercicios, respecto al mantenimiento y conservación de unos ejes viarios, que al tener una mayor anchura van a necesitar una mayor cantidad de dinero para mantenerlos y conservarlos en el estado óptimo para que se pueda circular por ellos.

Sobre la adjudicación que usted ha dicho, nos preocupa lo que usted ha dicho en cuanto a que estas adjudicaciones de los modificados se ha hecho de manera directa a cada uno de los adjudicatarios primitivos, puesto que si bien es cierto, que usted ha hecho referencia, que se ha pedido autorización al Consejo de Estado -evidentemente, creo recordar, cuando supera el 20% del costo total del proyecto primitivo, se tiene que hacer una consulta al Consejo de Estado-, pero posteriormente, según nosotros tenemos entendido y eso nos gustaría que nos lo aclarara, debe someterse nuevamente a adjudicación en caso de que sobrepase ese porcentaje. Entonces nos gustaría conocer si es así y el criterio que se ha seguido. Porque, en todo caso, como usted ha dicho, si lo que se hace es adjudicar directamente el modificado, se está, evidentemente, en una adjudicación directa de una obra que en muchos casos supera con creces el 20%, y en muchos casos incluso duplica el proyecto primitivo. Por consiguiente estamos ante una nueva obra y no estaríamos ante un modificado como la palabra podría indicar, sino que estamos ante otra concepción de esa nueva obra.

Por consiguiente, señor consejero, nos parece que partiendo de la base de la exposición que usted ha hecho sobre los criterios que se han tenido en cuenta, nos parece que en este caso de los modificados no se ha tenido en cuenta algo que para nosotros sí que debería haber sido prioritario. Y no voy a entrar ahora en el hecho de introducir nuevos elementos de discusión en la Comisión. Ya le he dicho al principio que tenemos otro tipo de concepción prioritaria a los ejes. Nosotros, aquí ya se ha expuesto, participaríamos más de una actuación más decidida de la Diputación en cuanto a las carreteras de comunicación intermunicipal, es decir, esas otras carreteras de rango inferior que hacen una comunicación mejor respecto de un pueblo a otro y que no entran dentro de este tipo de ejes mayores que comunican, digamos, regiones o parte de la región. Pero eso no lo voy a introducir como elemento de discusión en este momento de análisis en esta intervención. Pero vuelvo a reiterar que lo que más nos preocupa es el tema de la seguridad vial, en cuanto a la negativa o rechazo por parte de la Diputación Regional de que no circunvalaciones, porque pensamos, y con esto voy a acabar, que en estos momentos el estar haciendo una inversión para atravesar núcleos de población en los que hay que hacer expropiaciones importantes, con lo que ello supone de coste adicional a los proyectos, y posteriormente, he creído entenderle, se va a proceder en un futuro próximo a hacer las circunvalaciones, es decir, estamos solapando el dinero; primero hacemos una actuación en el núcleo haciendo un tipo de expropiación, y luego ese atravesar el núcleo no va a servir para nada porque quizá en un futuro se puede hacer una circunvalación. Nos parece que una actuación eficiente en el sentido de que los recursos son escasos, nos parece que hubiera sido una actuación mucho más razonable y racional el haber hecho directamente las circunvalaciones de los núcleos de población, porque de esa manera no se producirá el rechazo ese que se ha comentado por parte de los Grupos, de que los ciudadanos de los núcleos lo que no quieren es que llegue la gente, porque los ciudadanos que llegan allí en vehículos les producen muchos trastornos, y alguien que está acostumbrado en su pueblo a poder atravesar la carretera, porque más o menos es una calle en un pueblo, el que luego eso se transforme prácticamente en una carretera radial, como las que tiene el MOPU, supone una mayor dificultad para esos ciudadanos, mayor tipo de problemas para cruzar, mayor peligro, es decir, menos seguridad vial, y es lo que produce, a juicio de nuestro Grupo, el rechazo. Nos parece que eso sería determinante a la hora de que se nos explicara por qué no se han acometido las circunvalaciones, además en el caso de núcleos, como le he comentado, que está

suficientemente argumentado, puesto que la intensidad de circulación por esos núcleos va a ser muy elevada y en un futuro lo va a ser mucho más y a mayor velocidad, puesto que al estar mejor la carretera, los ciudadanos transitan por ella a mayor velocidad.

Y después quisiera que el señor consejero me explicara en qué situación se encuentra el Fondo de Compensación Interterritorial del año 1989 respecto a las variaciones que en un principio se quisieran introducir y que al parecer, por motivos de tiempo o de falta de entendimiento, no sé exactamente, no se pudo introducir la variación que pretendía el Consejo de Gobierno en cuanto al destino del Fondo de Compensación Interterritorial del año 1989, en el que hubo una enmienda en el Senado, creo recordar, que daba de alta y de baja algunas partidas, y en concreto las que se daban de baja eran una serie de carreteras que el Consejo de Gobierno mantiene como tales en el presupuesto. Me gustaría conocer qué tipo de actuación ha hecho el Consejo de Gobierno respecto a ese cambio, y si posteriormente a la aprobación del Presupuesto General del Estado el Consejo de Gobierno se ha dirigido para posibilitar ese cambio de destino de algunas de las partidas para carreteras, en concreto, que figuraban en el Fondo de Compensación Interterritorial del año 1989.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias, señor Sota. Señor consejero.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Circunvalaciones. Yo creo haber dicho claramente la razón de por qué. He creído entender un matíz que yo considero importante ahora, en lo que exponía su señoría, y el matíz es el siguiente. Comienzo por ahí por si acaso no he interpretado de modo adecuado. Parece ser, según su señoría, que la circunvalación estaría justificada en virtud de la intensidad de tráfico que se produce en aquellos tramos que han de ser considerados como travesías urbanas, y que parece que en un planeamiento adecuado no sería oportuno desechar la circunvalación si precisamente de lo que se trata es de dar seguridad vial y se hace la ampliación de plataforma precisamente por la intensidad de tráfico.

Siendo así, la cuestión es la siguiente. Mire, para nosotros ha sido una cuestión de principio, porque no voy a negar que la contemplación, a título de concepto del planeamiento, de entrar o no en temas de circunvalación, sí hemos entrado; en la consideración de si entrar o no a temas de circunvalación, sí hemos entrado, pero la desestimamos últimamente definitivamente. La desestimamos por ahora, ¿en razón de qué?. Pues mire usted, en razón de lo siguiente. Primero, la circunvalación es algo que había que hacer de acuerdo con el planeamiento urbanístico de cada uno de los núcleos municipales. Cierto que en algún núcleo municipal ese planeamiento urbanístico tenía un determinado planteamiento. No quiere decirse que fuera tampoco el más adecuado. Porque lo cierto es, como sus señorías saben, que cuando ese planeamiento urbanístico el municipio lo hace desde sí mismo, tampoco cuenta demasiado con un planeamiento general de carreteras teniendo en cuenta los criterios y baremos establecidos por el propio servicio de carreteras, que debiera de haberse contemplado a la hora de hacer ese planeamiento. Por tanto, una circunvalación planteada en un plan general de ordenación urbana con las normas subsidiarias no necesariamente era el criterio mejor y más ajustado.

Pero hay más. Fundamentalmente nosotros hemos sentado el criterio de la comunicación de núcleos. Usted me decía: nosotros somos partidarios de que se hubiera entrado mas en el criterio de comunicación de núcleos intermunicipales que en el criterio de las carreteras que están haciendo. Señor Sota, perdóneme, yo creo que es lo mismo. Fíjese que todos los ejes que estamos haciendo, en definitiva lo único que hacen es tender a la comunicación intermunicipal, a una mejora de la calidad de la comunicación intermunicipal, vertebrando el territorio y la comarca a que se refiere. Otra cosa es que usted me plantee una prioridad de un eje costero oriental, occidental, central, sobre otra. Admito que todo eso puede traer obviamente una discusión. Pero en lo que es el concepto, las carreteras que nosotros estamos haciendo son carreteras que tienden a una clarísima vocación de intercomunicación municipal, clarísima.

Que eso plantea un problema adicional. Tiene usted razón. ¿Cuál es el problema?. El problema de que cuando la carretera atraviesa el núcleo, realmente lo que está haciendo es añadir un factor de peligrosidad, obviamente. ¿Por qué?. Aquí es donde comienza ya la diferencia de criterio. ¿Por qué razón?. La cuestión es que si nosotros hacemos una plataforma más

ancha, pues obviamente los coches podrán ir más deprisa; si nosotros hacemos una curva más ancha, de mayores metros, los coches podrán ir mas deprisa, evidentemente. Y eso es lo que ajustado al criterio medio de velocidad del automóvil, precisamente es garantía de seguridad vial, con otros factores adicionales. Es decir, no estoy diciendo: cuando los coches pasan a mayor velocidad por dentro de una travesía urbana, eso es garantía de seguridad vial. Obviamente no. Lo que estoy diciendo es: cuando el trazado tiene mejores características técnicas, eso es garantía de seguridad vial. Obviamente sí. Y distingo que cuando ese trazado se refiere a travesías urbanas, claro está que el proyecto contempla, y si no algún modificado lo añade, el tratamiento de travesía urbana.

¿Y qué es lo que hay que entender por travesía urbana?. Pues mire usted, lo que hay que entender es seguridad vial y se añade el tema de las aceras. Pero, ¡ojo!, que este es también un arma que hemos tenido que debatir bastante con los vecinos y municipios porque no acaban de entender bien la cuestión. Parece ser que ya la cosa se va viendo de otra manera. Aceras, cuantas más aceras, mejor. No señor, porque mire usted, usted sabe perfectamente como yo, que las condiciones de seguridad de tráfico, de vigilancia de tráfico y de planeamiento, sobre todo, de tráfico en los municipios, son absolutamente deficitarias. Esto es lo que lleva a que si nosotros hacemos arcenes y aceras muy anchas en las travesías urbanas, o proliferamos en el tema de las aceras, trae consigo los aparcamientos sobre la acera, con lo cual no hemos conseguido el objetivo de seguridad vial que pretendíamos. Por lo tanto en todas esas medidas hay que lograr el equilibrio. ¿Y cuál es el equilibrio?. Desde nuestro punto de vista, el equilibrio está: hay que hacer aceras que marcan la seguridad vial y, por supuesto, hay que dar tratamiento de travesía urbana a todo el trazado. Eso significa una iluminación especial; que eso significa una limitación de velocidad; que eso significa una señalización horizontal allí donde sea necesario; eso significa un acondicionamiento de balizamiento donde la circunstancia lo requiera, como en los proyectos previstos en El Astillero, y eso significa, incluso, un determinado alzado o puntos de inconveniente en las propias aceras para que no se produzca, por un mal planeamiento de tráfico en el punto y en la zona, esos aparcamientos colaterales, que sí son un gravísimo riesgo a la seguridad vial.

Y como yo he insistido a las comisiones de concejales y de vecinos con los que me he reunido en algunos casos concretos. Usted me ha citado uno, y con

ellos precisamente he estado en más de una ocasión, a nivel municipio, a nivel asociaciones de vecinos. Miren ustedes, si los coches los fabrican de tal manera que pueden tener una velocidad media de 70, 80, 90 Kmos/hora, que ya es decir, es obvio que en la cultura de ese instrumento propio de la civilización en la que estamos viviendo tenemos que entrar a una hipersensibilización de educación vial. Y esa educación vial, desde mi punto de vista, está entendida no solamente desde la perspectiva que ya desde la escuela debe empezar, y está claro que debe empezar y, por tanto, insisto que esas campañas se deben de intensificar y se deben de hacer, sino que sobre todo debe hacerse a nivel municipal, precisamente para que los vecinos entiendan que aquella travesía es algo que tiene un tratamiento especial. Es decir, una travesía nunca puede ser un simple paseo descansado y relajado del vecino de una localidad; hay unas señales de tráfico que el vecino debe conocer y conoce; hay unas señales de tráfico que debe de respetar el vecino que utiliza el tramo, exactamente lo mismo que el vehículo que tiene que pasar por esa travesía. Entonces claro que la peligrosidad potencialmente existirá. Existirá siempre que haya algún elemento que vaya en contra de lo que es la situación física de la persona. Peligrosidad existirá, pero también existen los medios adecuados para corregirla y desviarla. ¿Qué está haciendo el Ministerio de Obras Públicas para garantizar mayor seguridad vial en las carreteras españolas?. Que, por cierto, como usted ve, a gran planeamiento son también carreteras interciudadanas en muchos casos. ¿Qué es lo que está haciendo?. Dotar de mejores características técnicas la oferta de ese trazado, obviamente, porque esa es la seguridad vial.

Ahora bien, ¿tiramos el dinero porque no hacemos circunvalaciones?, ¿qué va a pasar con los tramos urbanos que después hemos dejado en las ciudades, cuando efectivamente se plantee la absoluta necesidad de circunvalación?. Y admito perfectamente, señor Sota, que en normas y en tiempo tendremos que hacer alguna circunvalación, o quien sea tendrá que ocuparse de algunas circunvalaciones en concreto. ¿Qué va a pasar con ese tramo?, me preguntaba. Le contestaré a su señoría: pues que va a tener una avenida en cada pueblo, señor Sota. Si resulta que la travesía urbana la dotamos de condiciones técnicas adecuadas de iluminación, de señalización, de amplitud, de anchura, aquello será la avenida del pueblo, lógicamente. Y a mi, desde ese punto de vista, me satisface invertir el dinero no para esa avenida del pueblo que el municipio puede proyectar, y de acuerdo con los municipios se hace en la medida de lo posible, sino me satisface desde el punto de vista de

planeamiento de carreteras. Pero no tiramos el dinero por la sencilla razón de que aquello es un bien invertido en ese municipio, y en ese municipio va a redundar ese bien. Teniendo en cuenta sobre todo, y usted ha puesto el dedo en la llaga antes, que el mantenimiento de esos tramos obviamente son de competencia de la titularidad; es decir, al alcalde no se le va a añadir por ello un gasto más en el municipio, que tampoco estaría de más. Ese es un tema que yo muy a gusto debatiría, sinceramente. Porque el ciudadano debe entender que la cultura y la racionalización de la mejora de la calidad de vida es algo a lo que todos contribuyen, y el instrumento a través del cual se contribuye es muy diverso, pero hay uno común, que es el dinero. Por lo tanto el ciudadano también debe contribuir, señor Sota, y usted lo sabe como yo; debe de contribuir a esa mejora de calidad de vida.

¿Qué es lo que va a ocurrir en esos tramos?. Esos tramos se van a convertir en instrumentos de beneficio para el pueblo, para el municipio, mantenidos precisamente por la propia Diputación, salvo que en algún caso concreto convenga, por interés del Ayuntamiento, también de la Diputación, el que pueda ser en un momento dado transferido, si así lo requiriera el Ayuntamiento por su propio interés. Algunas de esas transferencias hemos planteado, muy pocas, muy escasas, pero las hemos planteado en interés del propio municipio.

Me habla usted de curvas, de trazados que son nuevos. Yo he dado antes el dato globalizado de que nosotros estamos actuando en un esquema de curvas entre 50 metros y 150 metros, y el Ministerio está actuando en carreteras de una calzada entre 250-500 metros. Entonces se ve ahí claramente cómo la proporción con que actúa esa gran carretera nacional con respecto a nuestros modestos trazados de 8 o 9 metros, 10 metros como máximo, que esa proporción es ajustada a realidad y las curvas también. Lógicamente, ¿qué quiere que le diga?. En el tratamiento de las curvas, que es una de las cosas que más cuesta entender sobre todo a aquellos que son expropiados: bueno, haga usted ahí la curva, pero por qué me tiene que afectar a mí. Usted sabe que la curva lleva en 100 o 200 metros en un sentido, y en otra dirección, llevan una acepción según sea el propio trazado de la curva. Esto a los ciudadanos les cuesta entenderlo, lógicamente, pero es necesario desde el punto de vista del trazado. Quiere decirse que hemos ido en cada caso ajustándonos a aquello que la realidad del trazado técnico y de la propia realidad social podía ir permitiendo, manteniendo el equilibrio de esa seguridad vial y del nivel de

expropiación que había que hacer o de la acepción de servicios afectados que había que hacer. Yo creo que globalmente, por supuesto, puedo afirmar que los tratamientos son los adecuados. No discuto que en algún caso concreto pudiera mejorarse el planteamiento. Eso siempre se puede hacer. Pero la verdad es que lo que sí nos ha preocupado constantemente es la velocidad media que puede alcanzar un vehículo en razón de su seguridad vial, descartado o, mejor dicho, clarificado el tema de las travesías urbanas con esos criterios.

Las cuestiones de embellecimiento, de petriles y tal, bueno, mire usted, yo creo que no están de sobra. Además, es poca cosa. La verdad es que tampoco es demasiado en el global que hemos hablado. Porque todo ello no es más que enriquecer y dar calidades de vida a un paraje que especialmente lo requiera. Por ejemplo, cuando nosotros entremos en la continuación de Comillas-La Revilla, que va a atravesar el parque, va a atravesar un paraje tan de especial cuidado para todos como es el Parque Natural de Oyambre, ya dejamos sentado, y en la comparecencia que yo tuve en Comisión así lo anunciaba, que además de estudios de impacto ambiental especiales, el trazado va a ser también en ese punto muy especial, porque ha de atenderse en todo caso a mejorar curvas fundamentalmente, y a adaptarse, en todo caso, a que estamos atravesando una zona de especial protección de la naturaleza, con los complementos, eso sí, también especiales que en su momento habrá que hacer de pequeños aparcaderos, de zonas de descanso para la gente, etc. etc.

Previsiones de conservación. Ya las hemos hecho, pero ustedes la conocen. Independientemente de la conservación ordinaria, que, por cierto, y no por gusto precisamente de los técnicos del servicio de carreteras, era realmente escasa cuando el Consejo de Gobierno, pues por dificultades de tipo presupuestario lógico -y no quiero insistir en ese aspecto que nosotros hacemos las cosas mejor que otros, no-, dificultades y limitaciones de tipo presupuestario llevaban a que el dinero dedicado a conservación era muy escaso. Y lo que se iba consiguiendo era, tengo que decirlo, eso sí, a base del tremendo esfuerzo que las distintas brigadas de peones camineros, con sus responsables a la cabeza, han podido ir haciendo con muy poco dinero en actuaciones en las carreteras, en mantenimiento. Hemos querido hacer un programa adicional serio. A mi me gustaría, claro está, que tuviera mayor dotación. Pero, no obstante, yo creo que vamos a ir consiguiendo, paso a paso, de una manera un poco más ralentizada pero sería, el que el tema de conservación esté más definitivamente atendido en Cantabria. Para ello hemos

hecho acciones puntuales en lo que se refiere a los temas de tratamiento urbano, con el convenio que hemos firmado con tráfico, para que nos ayude en ese sentido con cantidades más notables que las del último convenio. Y esta es una cuestión de negociación que vamos a entrar con ellos, y espero que realmente pueda ser atendida en la medida de lo mejor posible. Pero aparte de ello, nosotros hemos hecho el Plan Extraordinario de Conservación de Carreteras. Ese Plan Extraordinario de Conservación ahora tiene una primera fase planteada, que es de un tratamiento de choque. Ese tratamiento de choque ¿en qué consiste?. Ya lo he explicado antes, pero se refiere básicamente a tratamientos de firme, y cuando digo tratamiento de firme, si en algún caso es mejorar algo el firme que tiene, en otros es levantar el firme y hacerlo nuevo; eliminación de puntos negros, no de tratamiento de curvas, sino sólo de puntos negros; limpieza de márgenes; señalización vertical, horizontal y balizamientos. Y ese tratamiento de choque con el adicional de concursos de pinturas que está en ejecución, en marcha, y el concurso de limpieza de márgenes con tratamiento químico y metálico, que también está en marcha, pretende ser no otra cosa que después, o al compás de ese tratamiento de choque, vaya atendiendo también de una manera seria la conservación de estos nuevos ejes de que estamos hablando.

Adjudicación directa. Debe someterse, decía usted, a concurso, porque no estaríamos ante un modificado, sino ante un nuevo proyecto. Yo he tratado de aclararlo antes. Volvemos a insistir un poco sobre ello. Mire usted, yo creo sinceramente que no. Hemos actuado desde un criterio de Consejo de Gobierno, en relación con el Consejo de Estado, fundamentado en el asesoramiento de la Dirección Jurídica de la propia Diputación Regional, y con el planteamiento de propuesta inicial, al que me he referido al principio de la exposición, desde el punto de vista de un informe técnico. Entonces ocurre que no son adjudicaciones directas propiamente dichas, porque la adjudicación directa sería, no sacando a concurso algo, dárselo a no sé quien. Pero lo cierto es que las cosas no son así, al menos es nuestro criterio. ¿Por qué?. El proyecto salió a concurso, no hay revisión de precios, se adjudica a la baja y se mantiene la baja; hay información al Consejo de Estado y se actúa de acuerdo con el criterio sentado por el Consejo de Estado desde la aplicación analógica que, en todo caso y puntualmente, se informa al Consejo de Estado. Por tanto no es una adjudicación directa porque el concurso se hizo. Pero es que además, señor Sota, resulta que para cada una de esas carreteras concursan las diez o doce empresas que habitualmente trabajan en la Diputación Regional. No hay

ninguna adjudicación directa o a dedo, como ayer en la Asamblea se hacía alguna alusión en este caso, por la sencilla razón de que cuándo es afectada una empresa, cuándo es afectada otra, todos absolutamente, y entrando a la baja, han entrado en concurso en esas diversas carreteras. No se crea, por tanto, una situación deficitaria de información pública y sí, por supuesto, se reparte el esfuerzo de carga económica que el tema supone a todas y cada una de las empresas que trabajan con la Diputación, en beneficio, claro está, del bien común que esa Diputación creemos que reparte en ese programa de carreteras.

Me hacía usted una pregunta del Fondo de Cooperación Interterritorial. Discúlpeme su señoría, pero no le puedo contestar. Me falta información suficiente para poderle contestar a su señoría en este punto. No obstante tendré todo el gusto de informarle oportunamente en mi despacho, por escrito o como su señoría lo prefiera.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias, señor consejero. Señor Sota.

EL SR. SOTA VERDION: Quisiera hacer dos puntualizaciones.

En el tema último que ha hecho referencia el señor consejero, desde luego si usted me lo hace llegar o algún otra sistema de que puede informarnos, lo del Fondo, no tenemos ningún inconveniente.

En cuanto a lo de la seguridad vial en el tema de las circunvalaciones, seguimos en lo mismo. Es decir, a nosotros nos preocupa más la seguridad de los ciudadanos, de los que viven, más que de los automovilistas, aunque también nos debe de preocupar. Usted ha dicho: hay vías que cruzan municipios, núcleos urbanos, tienen un tramamiento especial de iluminación. Yo eso no lo he visto... lo veré, lo veré. Pero es que exactamente lo que ocurre en estos sitios es que las carreteras se ensanchan, los coches circulan a una mayor velocidad y no hay adicionalmente a eso ninguna otra actuación; es decir, las carreteras no están bien señalizadas, no hay señales, no hay semáforos, no hay semáforos en intermitente y no hay iluminación. La mayoría de las municipios tienen unas iluminaciones bastante deficitarias, y entonces no hay ese tipo de iluminación, al que me imagino que su señoría haya hecho referencia, que es el que se ha hecho en Casar de Periedo por parte del MOPU; es decir, ese tipo de

farolas que dan una iluminación con mucha intensidad y entonces, evidentemente, se ve por parte del automovilista muy bien todo el tramo y se ve si cruza alguien. Porque la mayoría de los accidentes en este tipo de núcleos urbanos de sitios rurales, el atropello se produce por falta de visibilidad; es decir, de repente vas y sale alguien que cruza, porque están acostumbrados a cruzar, lo que usted decía, sin pasar por el sitio por donde se debe pasar y entonces es cuando se produce el accidente. Por eso es por lo que yo creo que a veces se produce este tipo de rechazo por parte de los ciudadanos, que decimos que tienen un poco de animadversión a lo que le viene de fuera, de la gente que viene de la ciudad, que llaman; es decir, les van a interrumpir su tranquilidad y además pasan todos los vehículos por allí y pueden incluso atropellarlos. Eso es a lo que me refería en cuanto a ese problema de seguridad vial, que pensamos que en casos muy concretos, y usted ha hecho referencia a ellos, yo creo que la Diputación Regional se lo debe de plantear, puesto que en el caso concreto del eje costero oriental, que es una carretera muy específica de circulación para ir a la playa, es decir, la gente va a la playa y entonces eso necesita una circunvalación por estos núcleos de población, porque eso le da más rapidez y, evidentemente, quita esa inseguridad que se produce al pasar por los núcleos, y además no evita, que a eso no he hecho antes referencia, no evita los atascos. Porque se podrá ensanchar mucho la carretera, pero al pasar por el centro de un pueblo cuando hay la hora del domingo y tal, y los coches, como usted decía, aparcan mal, pues el atasco se produce, cosa que no ocurriría en el caso de que hubiera una circunvalación porque daría mayor fluidez al tráfico.

En cuanto a lo que usted me ha respondido respecto a qué va a ocurrir con esos tramos el día que haya circunvalaciones, evidentemente estamos anticipando, es decir, va a ser la avenida principal del pueblo, porque ya lo es. Es decir, normalmente las carreteras que atraviesan los núcleos de los pueblos es la avenida principal o la calle principal. Pero yo le decía en cuanto a la utilización del dinero; es decir, ¿qué es mejor, que les hagamos ahora una avenida o que les hagamos una circunvalación para que no tengan problemas de seguridad vial?. Esa es la dicotomía que yo quería plantear; es decir, esto lo estamos haciendo ahora y luego vamos a desviar el tráfico. Evidentemente queda hecha una avenida. Pero es una razón de prioridad. Nosotros pensamos que hubiera sido prioritario el actuar en el tema de la circunvalación.

Y en el tema de la conservación, que usted ha hecho una exposición bien fundamentada, es decir, siempre es escaso el dinero que se puede dedicar a conservación. Pero yo me refería exactamente a si había hecho usted algún tipo de evaluación de cuál es el coste previsible de mantenimiento de estos nuevos ejes al haberlos dado una mayor entidad; es decir, una carretera de una determinada característica cuesta tanto por kilómetro. Yo creo que el MOPU tiene cálculos más o menos establecidos de cuánto puede costar el mantenimiento de una carretera de equis kilómetros en tal estado. Eso es a lo que yo me refería, si ustedes han hecho una evaluación. Porque, evidentemente, dar un mayor ensanche a una carretera y se le da además con una mayor prestancia o unos mayores acondicionamientos adicionales (barandillas, etc. etc.), eso va a costar un mayor dinero el mantenimiento.

Vuelvo a reiterar lo dicho antes, en cuanto a la iluminación de núcleos, si tienen ustedes la previsión de que la iluminación de los núcleos va a ser algo que va a correr a cargo de la Diputación Regional, o va a ser un convenio con el Ayuntamiento. Es decir, la instalación de farolas, cuando una carretera atravesase un núcleo urbano, ¿las farolas las coloca la Diputación y mantiene esa iluminación o no?. Eso también sería interesante, puesto que hay algún tipo de problemas en cuanto a esa determinación. Usted antes lo ha dicho muy bien, los Ayuntamientos a veces por ahorrar dinero en alumbrado, pueden provocar el decir: no, como lo tengo que pagar yo, en vez de tres farolas me arreglo con una. Y entonces la travesía no queda con todas las características que debe de tener para que haya una efectiva seguridad.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias.

Señor consejero, tiene la palabra.

EL SR. PARRA BELENGUER: Gracias, señor presidente.

Actuaciones complementarias: luz, señalización, falta de visibilidad. Por eso vamos a trazados nuevos. La iluminación y la señalización es algo que en el proyecto está contemplado y se va a realizar, claro está. Piense que la inmensa mayoría de esas carreteras que estamos ejecutando son carreteras no terminadas y éstas son acciones de remate de obra. Pero está prevista la

iluminación de carreteras propiamente dicha. Es más, yo diría que en los temas de iluminación concretamente, incluso lo que se hace es coordinar con los Ayuntamientos para que parte de esa iluminación municipal pueda ser desplazada, el gasto que tenía previsto el Ayuntamiento para iluminar determinados tramos y tal, porque va a ser suplida por la iluminación de la carretera, lo cual es un importante ahorro para el propio municipio. Por eso decía yo antes, y no lo digo por decir, por palabras vanas, porque no es así, está ajustado a realidad, decía antes que las carreteras tienen esa gran vocación municipalista y es lo cierto, aparte de todo su complemento. Porque la verdad es que acciones de iluminación -y ahora lo comentaremos, que su señoría ha insistido sobre ello-, acciones de saneamiento, acciones de abastecimiento de agua, acciones de cierres, acciones de acera, son acciones fundamentalmente de carácter municipal que la carretera ha asumido. Cuando digo que la carretera ha asumido, digo que lo ha asumido la Diputación, claro está. Y yo creo que así debe ser porque sino en algunos casos muchos de esos Ayuntamientos no podrían haberlo logrado por su cuenta, eso es claro. Por lo tanto, créame, el tema de seguridad vial nos preocupa seriamente, y va a tener su tratamiento adecuado, coordinado con los Ayuntamientos en lo que se refiere en tratamiento de las travesías urbanas.

Mejor circunvalación que iluminación porque no se va a evitar los atascos. Yo entiendo que no. Habría que distinguir lo que son atascos sistemáticos, como por ejemplo ocurre en muchos sitios. Usted se fija en la zona oriental, y tiene razón para fijarse en ella por la mayor intensidad de tráfico. Yo podría señalarle algún otro; por ejemplo, especialmente preocupados nos tiene el tema de Puente San Miguel, que pretendemos resolver en una acción de planeamiento futuro, y ya se está trabajando en ello, en ver como, en coordinación con el Ministerio, se lleva el trazado de Puente San Miguel en conexión con la autovía, para que aquella zona quedara de alguna manera peatonal. Porque aquel nudo crea realmente una situación de conflicto sistemático a lo que son los atascos particularmente en verano y en horas determinadas punta. Pues no recuerdo si hoy o un día de estos, ayer u hoy creo que ha sido, viene en la prensa una noticia sobre ese tema, y es cierto, es verdad. Ahí hay dos barreras infranqueables, que es, por un lado, FEVE, por otro lado el río, el puente estrecho. Y nosotros lo que tenemos previsto es estudiar el tema de la conexión de esa carretera por los accesos que establezca el Ministerio de Obras Públicas en ese punto a la autovía, de tal manera que el tráfico de pasada fuera por ahí y el otro quedara para un tráfico meramente local. Por

tanto, atascos sistemáticos, tienen ese tratamiento; y atascos ocasionales, que yo los llamo ocasionales a los que de momento cierto que se producen, pero también se producen de momento en situaciones de temporada, como es el tema de Santillana del Mar, o como es el tema del núcleo de Pedreña, Pontejos, Calatrava, al que su señoría sin duda se está refiriendo.

Entonces, "no va a solucionar los atascos". Pues mire usted, es que tampoco milagros se pueden hacer. "La circunvalación lo hubiera evitado". Hombre, pues yo, sinceramente, entiendo que tampoco la circunvalación lo hubiera evitado; hubiera moderado algo. Pero, claro, tampoco justifica la circunvalación con todas las expropiaciones que hay que hacer. Porque no podemos estar pensando en circunvalaciones en este momento que nos alejen rotundamente de la población, porque el criterio que nosotros hacemos prevalecer es el de intercomunicación municipal; por lo tanto, la circunvalación tendría que venir por terrenos, sin duda alguna, urbanizables o de carácter urbano, y usted sabe el precio que eso tiene, lo cual me parece desde cierto punto de vista muy bien como riqueza del propio Ayuntamiento, y en consecuencia eso hubiera imposibilitado muchas acciones del plan de carreteras que estamos llevando a efecto. Por tanto, esas dificultades de atasco, que sin duda alguna se van a plantear, nosotros de momento las estamos considerando como de temporada y, por lo tanto, habrá que darles un tratamiento adecuado de circulación de tráfico urbano, en conexión con la Jefatura Provincial de Tráfico, que así lo venimos haciendo de manera sistemática, pero todavía no plantean la acuciante necesidad de tener que plantear una circunvalación al núcleo de población como tal, o así lo creemos.

Evaluación de mantenimiento. Nosotros tenemos fijada una evaluación de mantenimiento que oscila alrededor de los 8 millones/kilómetro por término medio. Año, no, sino el coste real que supone el mantenimiento dentro de un plan extraordinario de conservación. Pero, claro está, hablando de los nuevos ejes no podemos aplicar este criterio, por la sencilla razón de que el nuevo eje ya tendrá cubierto todo el tema de señalización vertical, señalización horizontal, balizamiento, iluminación, etc. etc. Por tanto el costo va a ser prácticamente el que se reduce al estado de conservación del firme; por tanto es muchísimo menor.

Un costo exacto del mantenimiento de ello. Mire usted, no. No está hecho todavía, por la sencilla razón de que ahora lo que nos está preocupando, y

mucho, es la ejecución y al ritmo adecuado de las carreteras que tenemos entre manos, que son, como sus señorías saben, unas cuantas. Pero indudablemente, del mismo modo que hemos hecho la evaluación de mantenimiento en el programa extraordinario de conservación, procederemos de la misma manera, y así se ha de notar en sucesivos presupuestos, al mantenimiento de los ejes nuevos, claro está.

Iluminación de núcleos: lo va a hacer Diputación o los Ayuntamientos. Lo está haciendo la Diputación Regional y lo va a hacer la Diputación Regional. Lo que se hace es coordinar el programa de alumbrados públicos de la Diputación Regional, del Departamento de Obras Públicas también, con los Ayuntamientos para que no se duplique el gasto. Y, por supuesto, lo que es el mantenimiento de la titularidad de la iluminación de la propia carretera va a ser a cuenta de la Diputación Regional. Por tanto no es un coste añadido, y sí un beneficio al Ayuntamiento. Otra cosa es que si el municipio se ha querido dotar o la Diputación ha creído conveniente dotarle de algún añadido especial, de unas farolas especiales y tal, lo que es la conservación de la farola y demás es un gasto que bien pueden asumir los ayuntamientos sin riesgo ninguno para sus economías, y esto es lo cierto. Entiendo que lo fundamental de su preocupación, razonable, era si todo ese gasto añadido de iluminación lo va a pagar el Ayuntamiento o lo va a pagar la Diputación, como está asumido.

No sé si había algún otro pormenor, alguna otra aclaración.

EL SR. PRESIDENTE (Garrido Martínez): Muchas gracias, señor consejero.

¿Por el Grupo Popular, quiere alguien intervenir?. No.

Gracias a todos los diputados, y en especial al señor consejero y a sus dos técnicos, y con esto finaliza la sesión.

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