



PARLAMENTO DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XXI - V LEGISLATURA - 26 de febrero de 2002 - Número 129-B Página 2171 Serie B

COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y URBANISMO

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. SANTOS FERNÁNDEZ REVOLVO

Sesión celebrada el martes, 26 de febrero de 2002

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|-----|---|------|
| 1.- | Debate del II Plan de Carreteras de Cantabria 2001-2008, remitido por el Gobierno (BOPCA nº 851, de 30.01.02).[63.PL.001] | 2172 |
| 2.- | Debate y votación de la Proposición no de Ley Nº 120, relativa a ejecución de la variante de Puente San Miguel, presentada por el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas (BOPCA nº 779, de 12.11.01) [43.CO.S.109.120] | 2183 |

(Comienza la sesión a las once horas y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Buenos días, señoras y señores Diputados. Vamos a dar comienzo a la sesión. Agradecemos la presencia del Sr. Consejero de Obras Públicas para explicar ante la Comisión el II Plan de Carreteras. Asimismo agradecemos la presencia del Director General de Carreteras, José María Mazón; del Secretario General Técnico de la Consejería, D. Vicente Mediavilla; del Jefe de Servicio, D. Manuel del Jesus. Y sin más preámbulo, vamos a dar comienzo a la sesión.

Comenzará por una intervención del Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Obras Públicas para explicarnos el II Plan de Carreteras de Cantabria.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Revilla Roiz):
(Desconexión de micrófonos) ...del II Plan de Carreteras 2001-2004, como continuación del I Plan de Carreteras que, en su día se trajo también al Parlamento de Cantabria.

Tengo que recordar que lo mismo que en el anterior I Plan, este II Plan se ha realizado acudiendo al auxilio de una consultoría externa que, en colaboración estrecha con la Jefatura del Servicio de Carreteras y la Dirección General de Carreteras, han venido trabajando al objeto de hacer un plan lo más real posible, evaluando las carencias en materia de carreteras de la Región, y por unos consultores, ETT, que tienen sobrada experiencia en la elaboración de estos trabajos, puesto que han redactado los planes de Asturias, de Navarra, de Andalucía, de Canarias, entre otros, y gozan de un gran prestigio en esta materia.

Con ello, quiero aclarar, por tanto, que la elaboración de este Plan responde a criterios objetivos y fundamentalmente técnicos, al objeto de dar solución a los problemas viarios de nuestra Comunidad Autónoma.

Una vez cumplido el primer cuatrienio del Plan de Carreteras de Cantabria del año 1997 al año 2001, y ejecutadas la mayor parte de las inversiones entonces programadas, es preciso realizar un balance de las obras construidas hasta el momento antes de programar las obras previstas para su segundo cuatrienio, e incorporar las nuevas obras detectadas a partir de las necesidades observadas en los últimos años.

El documento aprobado contemplaba, dentro de la programación establecida para su primer cuatrienio, doce programas de intervención, divididos a su vez en programas básicos y programas complementarios. El volumen total de inversión definido para cada uno de ellos alcanzaba en el período 1997-2000 la cifra de 25.859 millones de pesetas para los primeros, y 6.457 millones de pesetas para el segundo. En total, 32.316 millones de pesetas para los cuatro primeros años del Plan.

Los programas de actuación se definieron como de nueva carretera, acondicionamiento de trazado, ensanche y mejora de la plataforma, refuerzo de firme, mejora de la red local, variantes y travesías, recuperación de puentes, seguridad vial, integración ambiental de las carreteras y construcción de carriles-bici, conservación, expropiaciones y asistencias técnicas de estudios, proyectos y direcciones de obra.

Las secciones tipo y los costes por kilometro que se establecieron se definieron en función de los estándares utilizados tanto por el propio Servicio de Carreteras Autonómicas como por las Comunidades Autónomas limítrofes, de forma que se lograra la mayor coherencia posible en las actuaciones a desarrollar en los años de 1997 al 2001.

Las principales actuaciones del cuatrienio se han concentrado en la red primaria y secundaria una vez recuperados en el período 96 y 97 los firmes después de años de abandono.

Entre las obras de acondicionamiento, destacan en la red primaria: la carretera autonómica 183 entre Reinosa y La Lomba; la carretera autonómica 182, entre Valle de Cabuérniga, Carmona y Puentenansa; la carretera autonómica 171 entre Reinosa y Corconte; la carretera autonómica 181, entre Pesués y Puente El Arrudo; la carretera autonómica 146, entre Galizano y Villaverde de Pontones; la carretera autonómica 135, entre Comillas y Cabezón de la Sal; y la carretera autonómica 141, entre Somo y Galizano. Todas ellas pertenecientes a la catalogación de carreteras primarias.

En la red secundaria, las más importantes han sido: la carretera autonómica 232, entre Mogro y Requejada; la carretera autonómica 241, entre Cicero y Santoña; la carretera autonómica 258, entre Treto y Bádames; y la carretera autonómica 960, entre Liérganes y San Roque de Riomiera.

En la red local, las principales obras de acondicionamiento se han realizado en la carretera autonómica 353, entre Puente San Miguel y Novales.

En ensanche y mejora de firme, se ha actuado en la red primaria en las siguientes carreteras: carretera autonómica 131, entre Comillas y la Ría de la Rabia; la autonómica 151, entre El Pontarrón y el límite con la provincia de Vizcaya; la carretera autonómica 160, entre Pámanes y Liérganes; la carretera 161, entre Solares y La Cavada; la carretera autonómica 162, entre La Cavada y Liérganes; y la carretera autonómica 142, entre Villacarriedo y Selaya.

En la red secundaria, los tramos más destacados han sido: la carretera autonómica 270, entre Soto-Iruz y Santibáñez; la 283, entre Riocorvo y Virgen de la Peña; la carretera autonómica 256, Valle de Soba; la carretera autonómica 263, entre Entrambasmestas y Vega de Pas; la carretera

autonómica 269, entre Beranga y Solórzano; la carretera autonómica 266, entre Solórzano, Fuente Las Varas, Matienzo y Riva; la carretera autonómica 282, entre Puentenansa y La Hermida; la carretera autonómica 271, entre Arenas de Iguña y San Vicente de Toranzo.

Y en la red local, se ha actuado en numerosos tramos, entre los cuales quisiera destacar: la autonómica 632, entre El Bernalón y San Pedro del Romeral; la carretera autonómica 683, entre San Pedro de Aras, Bueras y cantera de Bueras; la carretera autonómica 850, entre Treceño y Puente El Arrudo; la carretera autonómica 680, entre Bádames y San Miguel de Aras; la carretera autonómica 412, de acceso a Peña Cabarga; la carretera autonómica 816, de acceso a Viaña; la carretera autonómica 717, de acceso a San Miguel de Aguayo.

Además de estas actuaciones en itinerarios completos, se han venido actuando en travesías singulares de la red primaria como: la carretera 131, en Comillas; la 144, en Boo de Guarnizo; la 142, en Sarón, Santa María de Cayón y Vega de Villafufre; la 185, travesía de Potes; carretera autonómica 180, travesía de Cabezón de la Sal.

Y en la red secundaria, se ha actuado en la carretera autonómica 230, entre La Albericia y El Sardinero, y la carretera autonómica 231, travesía de Boo de Piélagos.

También se ha actuado en intersecciones, cruces de alta intensidad como Argoños, Santo Toribio, y ampliación y rehabilitación de puentes y obras de fábrica de la red autonómica en la población, en construcción, Puente El Arrudo, puente sobre el río Pisueña en Selaya, puentes entre Cicero y Santoña, torres sobre el río Besaya en Riocorvo, sobre el río Campiayo, y en Puente Agüero.

Todas estas actuaciones son actuaciones terminadas. Se ha actuado por tanto, en este I Plan sobre una superficie de kilómetros que suman exactamente 906 kilómetros 800 metros, con una licitación de obras realizadas de 32.000 millones de pesetas aproximadamente.

El II Plan de Carreteras 2001-2004 incorpora, como es lógico, puesto que llega con un desfase de un año, todas las obras comenzadas o licitadas hasta el año 2002, puesto que el año 2001 ya ha concluido y se incluyen en este II Plan de Carreteras las obras que en este momento están o comenzadas o a punto de terminarse.

Además de las obras en ejecución iniciadas en el primer cuatrienio, a incorporar obviamente al II Plan de Carreteras, hay que reseñar en orden de prioridad, las propuestas de actuación que estaban incluidas en el I Plan de Carreteras y que todavía no se habían ejecutado como propuestas a incorporar a los programas del nuevo plan dentro del cuatrienio 2001-2004.

En estas propuestas de actuación, destacan las siguientes. En la red primaria, está, además de la nueva carretera 146 entre Hoznayo y Villaverde de Pontones, la ampliación y mejora de firme de las

siguientes carreteras: carretera autonómica 150, entre Gibaja y La Matanza, que está a punto de terminarse; la carretera autonómica 183, entre La Lomba y Alto de Campóo, finalizado el itinerario desde Reinosa a la Estación invernal de Brañaveja; la carretera autonómica 144, entre Boo de Guarnizo y Cianca, también carretera adjudicada; la carretera autonómica 131, entre la Ría de La Rabia y La Revilla, único tramo de la red costera que queda por concluir.

En la red secundaria, destacan, en este apartado, las siguientes actuaciones: carretera autonómica 266, entre Jesús del Monte y Hazas de Cesto, en ejecución; carretera autonómica 258, entre Ampuero y Carasa; carretera autonómica 267, entre Solórzano y Bádames; carretera autonómica 240, entre Revilla y Puente Arce; carretera autonómica 262, entre Selaya y Vega de Pas por el Puerto de La Braguía, obra adjudicada; carretera autonómica entre Pozazal y Villanueva de la Nía; carretera autonómica 272, entre Villanueva de la Nía y Ruerrero; carretera autonómica 274, entre Ruerrero y el Puerto de Carrales, completando así los 53 kilómetros de conexión entre Pozazal y el Puerto de Carrales en Burgos.

Estas actuaciones se complementan con refuerzo de firme en carreteras de la red primaria: carretera autonómica 145, entre Heras y Gajano. Red secundaria, las siguientes: carretera autonómica 282, entre Villaescusa, Olea y Mataporquera, carretera conocida como "Carretera del Alto del Bardal"; carretera autonómica 281, entre Piedrasluengas y el embalse de La Cohilla, obra adjudicada; carretera autonómica 261, entre La Cavada y Arredondo por el Puerto de Alisas, obra adjudicada; carretera autonómica 265, entre Arredondo y Soba; carretera 275, entre Ruerrero, Villaescusa de Ebro y límite con Burgos; carretera autonómica 273, entre Villanueva de la Nía y Quintanilla de las Torres, para completar la conexión de Valderredible por la carretera que va a Palencia.

Además, se incorpora la reparación de los puentes de Vioño, obra adjudicada en la carretera autonómica 274; Barcenillas, en la carretera autonómica 180; Tezanos, carretera autonómica 625 y Golbardo, carretera autonómica 354.

Destacan también la variante este de Comillas, de conexión entre la carretera autonómica 135 y la carretera autonómica 131, con problemas urbanísticos y medioambientales, para su eventual ejecución; y la variante de Cabezón de la Sal, que desde el nuevo enlace con la autovía 8 circunvala por el oeste este núcleo de población en sustitución de la actual travesía de la carretera 180, hasta enlazar con su prolongación en el puente de Santa Lucía con la construcción de un nuevo puente.

Todas las carreteras autonómicas dependientes del Gobierno Regional se completan con numerosas actuaciones en la red autonómica local que cubren la totalidad de los accesos a pequeños núcleos.

A continuación y siguiendo con la revisión de las propuestas de actuación, están las actuaciones contempladas en el segundo cuatrienio 2001-2004

del Plan Regional y que obviamente no han sido puestas en marcha. Estas actuaciones se han revisado y actualizado en sus costes y se han programado para su inclusión en el II Plan de Carreteras. En estas propuestas de actuación destacan las siguientes.

El II Plan de Carreteras debe, en cualquier caso, revisar las nuevas necesidades detectadas en los últimos años; necesidades que tienen que ver con la mencionada complementariedad con las obras en curso realizadas por el Ministerio de Fomento y con necesidades no detectadas en la redacción del documento del I Plan de Carreteras. Además, las limitaciones presupuestarias determinaron que no toda la red de carreteras autonómicas y, en particular, parte de la red local, no pudiera ser incluida en los programas y presupuestos del I Plan.

Por ello, y dentro de las nuevas propuestas, hay que incluir aquellas que afectan a carreteras en las que no se ha intervenido en los últimos años ni estaba previsto intervenir ni tampoco se ha actuado en el período anterior a 1996. Ello da lugar a una serie de actuaciones entre las que cabe destacar las siguientes: en la red primaria y entre la carretera autonómica 133, 131 y 351, queda pendiente por resolver y se incluye para este año en el Plan de Carreteras, la nueva carretera variante de Santillana del Mar y la conexión de Suances con la carretera a Puente San Miguel por Vispieres. Y también en la red primaria y por conexión con el nuevo acceso a la meseta por la futura autovía, se propone acondicionar la conexión establecida por la carretera autonómica 170 entre Puente Viesgo y el enlace de la autovía en una rotonda en Barros, en los Corrales de Buelna, que incluye la variante de esta población, evitando el paso por su travesía.

En el capítulo de refuerzo de firme, está la carretera autonómica 148, que se realizará este año entre Gama y Argoños, y la carretera autonómica 282, ya adjudicada, de El Tojo-Espinilla, conocida como la "carretera del Puerto de Palombera", obra que ya está adjudicada.

El resto de las nuevas actuaciones se refieren a mejora de plataforma en la red local, fundamentalmente, mejorar e incluir al final del primer cuatrienio, año 2004, o dejarlas pendientes para el segundo trienio 2005-2008.

En el capítulo de travesías, está pendiente de mejora la carretera autonómica 143 entre Astillero y Camargo, que precisa de una actuación urbanizadora acorde con su nueva funcionalidad.

El II Plan de Carreteras debe completarse además con nuevas actuaciones que tienen que ver con la integración ambiental y la construcción de nuevos carriles-bici o vías ciclistas, como la propuesta en la carretera autonómica 423 una vez concluida la nueva carretera de acceso de Hoznayo a Villaverde de Pontones.

Programas de actuación. Se han estudiado las redefiniciones de los programas del I Plan, estando previsto agrupar las carreteras en las siguientes: nuevas carreteras, acondicionamiento de

trazado y mejora de trazado, acondicionamiento de plataforma y mejora de plataforma, mejora de plataforma en la red local, refuerzo de firme, otros programas, conservación y expropiaciones y reposición de servicios afectados.

La definición de estos programas responde a los siguientes criterios:

Nuevas carreteras: aquellas que suponen el establecimiento de un itinerario no existente con anterioridad o las resultantes de la construcción de una nueva carretera; incluye variantes de poblaciones significativas tal como quedan definidas en el Reglamento de Carreteras. Un ejemplo de carretera que correspondería a este epígrafe es la carretera Hoznayo-Villaverde de Pontones.

Acondicionamiento de trazado y mejora de trazado. Se define como acondicionamiento de trazado la actuación que se realiza en base a aumentar la sección transversal de un modo continuo y homogéneo, y al acondicionamiento prácticamente continuo del trazado en planta, en alzado o en ambas, consiguiendo unos estándares sustancialmente mayores que los iniciales, elevando la funcionalidad de la carretera o tramo objeto de proyecto y, a su vez, la de los itinerarios que conforma, así como los tiempos de recorrido, el nivel de servicio, la seguridad de la circulación y la accesibilidad regional.

Se define como mejora de trazado aquella que tiene como objeto aumentar la anchura de la sección transversal de un modo continuo y homogéneo aunque fuera de una pequeña magnitud, además de la mejora del trazado somera y prácticamente continua o de un modo discontinuo por sus tramos fundamentalmente en planta, sin llegar a producirse una gran elevación de la funcionalidad de un tramo o carretera objeto del proyecto, aunque si una cierta mejora que homogeneice además la de los itinerarios que conforma y eleve la accesibilidad del entorno.

Acondicionamiento de la plataforma y mejora de la plataforma. Se define como acondicionamiento de la plataforma aquella que tiene como objeto conseguir un ensanche predeterminado y continuo de la plataforma, sin perjuicio de que también se mejoren curvas o se disponga sobre ancho en otras con carácter puntual o en subtramos, caracterizados por un trazado en peores condiciones que las generales del tramo o carretera objeto de proyecto o de los itinerarios que conforman.

Se define como mejora de la plataforma aquella que tiene por objeto ganar unos decímetros de anchura a la plataforma existente a base de sustituir la cuneta de tierra por cuneta de hormigón en los márgenes de desmonte, ganar anchura en el lado del terraplén o donde sea posible y rentable.

Mejora de plataforma de la red local. Este programa pretende recoger todas aquellas obras relacionadas con actuaciones en la red local. Se incluyen obras de ensanchamiento de la plataforma, creación de sobrecanchos, construcción de muros, instalación de elementos de seguridad, señalización, renovación, final de sus pavimentos y firmes.

Refuerzo de firme. Se define como aquel que tiene por objeto reforzar el firme bien por su déficit estructural, bien por la amplitud y frecuencia de las deformaciones longitudinales o transversales existentes, o bien por ambas razones. También queda aquí recogida la mejora de las características superficiales del pavimento.

Otros programas de actuación. Se incluye el resto de las actuaciones no citadas en los tipos anteriores. En general, suelen tener un carácter puntual, tanto en cuanto a su ubicación física, intersecciones, enlaces, rectificación de curvas localizadas, travesías, accesos, tratamientos geotécnicos, puentes, resolución de pasos a nivel, etc., como en cuanto al tipo de actuaciones: instalación de barreras de seguridad, señalización horizontal, rehabilitación de puentes. En este programa se incluye también los tramos de carril-bici que deben construirse en el período de vigencia del Plan, de acuerdo con la Ley de Carreteras de Cantabria.

Conservación de este programa: se incluyen las actuaciones de conservación tendentes a mantener las características iniciales de las carreteras. También se incluye el mantenimiento de la señalización, tanto horizontal como vertical, y el balizamiento de la red.

Expropiaciones y servicios afectados. El objeto de que este programa cuantificar el coste de las expropiaciones a realizar en las actuaciones contempladas en los programas principales para su inclusión como tal en coste del Plan. También incluye los costes necesarios para reponer los servicios afectados que, en la mayoría de los casos son abastecimientos o saneamientos de redes locales, energía eléctrica, red de gas, red de teléfono, etc., por las obras derivadas de la prestación de los servicios y de la actuación en las carreteras.

Resumido todo esto en cifras, y refiriéndonos exclusivamente en principio al programa 2001-2004, tendríamos el siguiente desglose:

En nuevas carreteras, en el 2001, no hay partida. En el 2002, hay 800 millones de pesetas que corresponden a la carretera Hoznayo-Villaverde de Pontones, en parte, y a la puesta en marcha de las variantes que se anuncian en el Plan para poder licitarse a final de año. En el 2003, hay 850 millones. En el año 2004, 300. Un total, por tanto, para nuevas carreteras de 1.950 millones de pesetas -16,5 millones de euros-.

Acondicionamiento y mejora de trazado. Tenemos en el año 2001, 3.986 millones y medio; en el 2002, 3.907; en el 2003, 2.430; en el 2004, 2.105; para un total de 12.428 millones -78 millones de euros-.

Acondicionamiento y mejora de la plataforma: 1.698 millones, en el 2001; 3.985,6 en el 2002; 3.714 en el 2003 y 2.015 en el 2004; para un total de 11.413 millones -77 millones de euros-.

Mejora de la plataforma en la red local: 1.652

millones en el 2001; 2.203 en el 2002; 2003, 970 millones; y 845 millones en el 2004; para un total de 88 millones de euros.

Refuerzos de firme. Tenemos 475 millones en el 2001; en el 2002, 300; en el 2003, 300; en el 2004, 300; para un total de 1.375 millones.

Tenemos luego, en seguridad vial y otros programas:

Variantes: 131 millones: 2001; 60: 2002; 40: 2003; 50: 2004.

Puentes y pasarelas: 157 en el 2001; 230 en el 2002; 130 en el 2003; 0 pesetas en el 2004.

Intersecciones y seguridad vial: 145 en el 2001; 167 en el 2002; 125 en el 2003; y 55 en el 2004; para un total de 492 millones.

Y pasos a nivel: tenemos una partida de 100 millones de pesetas en el año 2004.

Esto hace un total de inversión para el año 2001 de 8.245 millones; en el 2002, 11.653; en el 2003, 8.557; y en el 2004, 5.570. A lo que hay que unir conservación, expropiaciones y asistencias técnicas, lo que eleva la inversión en el 2001 a 9.895; en el 2002, a 13.103; en el 2003 a 9.909 millones; y en el 2004, 7.120 millones; para un total en los cuatro años de 40.028 millones de pesetas -o lo que es lo mismo, 315 millones de euros-.

En el Plan se contemplan las carreteras especiales de protección. De acuerdo con la Ley de Carreteras de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, y con el contenido de su artículo 26, sobre carreteras o tramos de especial protección, se dice, en primer lugar, que podrán ser declarados como carreteras o tramos de especial protección "las carreteras o los tramos parciales de carretera de nueva construcción, los que resulten como consecuencia de obras de mejora o, en su caso, los ya existentes que se determinen por consideración al volumen de inversión, al tráfico que soportan o a la importancia de su función territorial o a sus condiciones medioambientales.

En las carreteras autonómicas, la declaración de una carretera o tramo de la misma como de especial protección será efectuada por Decreto del Consejo de Gobierno, previo informe de las Corporaciones municipales afectadas. Tal declaración podrá definir una zona de protección para esta carretera o tramo diferente de la establecida con carácter general en esta Ley. En cualquier caso, deberán ser declaradas como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos, afecten a Bienes de Interés Cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes o pongan en peligro los testimonios etnográficos de la cultura material popular".

Esta definición, aplicada al caso concreto de Cantabria afecta a los tramos incluidos en cada espacio protegido, de las siguientes carreteras autonómicas:

- Parque Nacional de los Picos de Europa: carretera autonómica 185, de Espinama a Fuente De.
- Parque Natural de las Dunas de Liencres: carretera autonómica 231, de Santander a Liencres y Puente Arce; la carretera autonómica 303, de El Ramo a Liencres; la carretera autonómica 305, acceso a la playa de Valdearenas.
- En el Parque Natural Saja-Besaya: la carretera autonómica 280, del Valle de Cabuérniga a Espinilla y Salcedillo; carretera de Palombara; carretera autonómica 817, acceso a Bárcena Mayor; la carretera autonómica 804, de Las Fraguas a Los Llares y Brenes.
- En el Parque de Oyambre: la carretera autonómica 131, de Barreda a La Revilla; la carretera autonómica 363, de La Charola al Tejo.
- En la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja: la carretera de Cicero a Santoña, y la de Gama a Argoños.
- En el Parque Natural de los Collados de Asón: la carretera autonómica de La Gándara al Puerto de La Sía; la carretera autonómica de San Roque de Riomiera al Puerto de Lunada.
- Plan de recuperación del oso pardo: incluye la carretera de Potes a Piedrasluengas; la carretera de Puentenansa a Piedrasluengas y la carretera autonómica 183, de Reinosa al Alto de Campoo.

En ellas, el objetivo a conseguir es reducir su incidencia visual, tanto de las obras a realizar en la propia infraestructura como en las obras accesorias, especialmente en la proximidad de núcleos habitados, en zonas de elevada presencia de observadores o hábitats bien conservados. Para minimizar el impacto, las soluciones posibles pasan por actuar sobre el trazado, sobre los elementos constructivos y sobre las acciones de la propia carretera.

Sobre el trazado, reduciendo la velocidad de la vía, ocultación parcial de la vía, diseño de bordes de la carretera en transición con el terreno, construcción de túneles, desmontes, terraplenes... para evitar el impacto visual.

Sobre los elementos constructivos los que pueden generar los impactos más notables son: desmontes, muros, rellenos, viaductos, túneles, falsos túneles, áreas de préstamo y depósito de sobrantes.

Sobre las acciones, las que puedan incidir de manera más severa sobre los componentes del medio son: erosión en la salida del drenaje, afección a los suelos productivos, cruce y cortes cursos de agua, aporte de contaminantes de agua, interrupción de los pasillos o desplazamiento de fauna y ejecución de obras.

Ésta es, por tanto, la propuesta de Plan de

Carreteras que el Gobierno remite al Parlamento, cumpliendo con la promesa que se hizo en su momento y con la idea de que, concluido este II Plan de Carreteras, podamos tener en Cantabria unas carreteras comparables a las de cualquier Comunidad Autónoma del Estado español, e incluso, comparables a las de cualquier país europeo.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Consejero.

A continuación, tienen un tiempo de intervención los Grupos Parlamentarios de esta Comisión, para la fijación de posiciones.

Comienza el Partido Regionalista de Cantabria y cedo la Presidencia.

LA SRA. PRESIDENTA (Urrutia de los Mozos, en funciones): Gracias, Sr. Presidente.

Tiene la palabra para fijar su posición el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. FERNÁNDEZ REVOLVO: Gracias, Sra. Presidenta.

Debo decir que comulgo totalmente con la filosofía de las carreteras de este II Plan de Carreteras que nos ha expuesto el Sr. Consejero. Y comulgo esencialmente porque, vista la realización del I Plan de Carreteras para aquellos que tenemos la obligación, por nuestra situación, de viajar por nuestra querida Cantabria, muchos días y por muchas carreteras, la realización de ese I Plan de Carreteras ha acertado decisivamente la duración del tiempo - que no tenemos mucho- para ir de un pueblo a otro de Cantabria.

Por lo tanto, mis felicitaciones por la realización de ese I Plan. Fue un Plan ambicioso, que casi se ha conseguido en su totalidad, y sino, se va a rematar en este II Plan de Carreteras 2001-2004, para el cual deseo a la Consejería, pues, el mismo dinamismo, la misma capacidad que han ofrecido en ese primar cuatrienio del Plan de Carreteras, del I Plan de Carreteras.

Me ha gustado realmente la última exposición en la protección de aquellos espacios naturales que son símbolo de Cantabria, que son símbolo de nuestra tierra y son símbolo en realidad de la riqueza no sólo medioambiental, sino cultural de nuestra Región.

Por lo tanto, nuestro Grupo Parlamentario está a favor del desarrollo de ese Plan de Carreteras y les desea la mejor suerte para poder llevar a cabo la realización de este Plan.

Nada más y gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Urrutia de los Mozos, en funciones): Gracias, Sr. Portavoz.

Cedo de nuevo la Presidencia al Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):

Gracias.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Gracias, Sr. Presidente.

Y damos las gracias al Consejero y a los Técnicos y Altos Cargos de su Consejería que le acompañan en la presentación del este II Plan de Carreteras.

Hombre, la primera consideración que queremos hacer es que un plan de carreteras, que es la previsión de lo que se pretende hacer, pues, el Consejero lo ha explicado, es la previsión de lo que se pretende hacer en el año 2001, y lo que se pretende hacer en el año 2002. Si es una previsión de lo que se pretende hacer en el año 2001 al 2004, es evidente que ustedes presentan este Plan de Carreteras tarde, que debieron venir en el año 2000 para presentar la previsión para el año 2001. Y estamos en el 2002. Pero estamos en el 2002 cuando las previsiones para el año 2002 también han sido aprobadas ya por el Parlamento en la Ley de Presupuestos.

Por lo tanto, éste es un medio plan de carreteras, no es un plan, es un medio plan de carreteras, porque se prevén las inversiones para el año 2003 y el 2004. Ya digo, las del 2001 difícil que ahora podamos prever las inversiones del 2001, y mucho menos, que las aprobemos. Y lo mismo ocurre con las del 2002. Es un medio plan de carreteras que ustedes sabían que el I Plan de Carreteras terminaba en el año 2000, o sea, que es que ya lo sabían, y debieron de venir hace justamente dos años, si es que lo que se pretende es el voto del Parlamento para aprobar las previsiones. Ahora, si lo que se pretenden es un trámite, pues bien, pues vale, como trámite.

Por cierto, no es una promesa, es una exigencia de la Ley de Carreteras. Es una exigencia de la Ley de Carreteras el que el Plan de Carreteras se presente en el Parlamento. Y ya digo: medio plan de carreteras. Vamos a aprobar las previsiones para el año 2003 y 2004.

Y de lo hecho, de lo bien hecho, pues bien hecho está y, efectivamente, es decir, hay cosas que son evidentes, como ha dicho el Portavoz del Partido Regionalista, hay cosas hechas, bien hechas. Y también hay cosas hechas que no están tan bien hechas, que son las que nos deben preocupar tanto a nosotros como a los Técnicos de la Consejería como al propio Consejero, de las cuales hablaremos más adelante.

Desde nuestro punto de vista, quizás en este II Plan de Carreteras, igual que en el I Plan de Carreteras, hay una orientación excesiva a dar solución a la comunicación de los vehículos de motor, de los coches. Está yo creo que obsesivamente pensado para los coches. Y es cierto que hay que dar solución al transporte de vehículos, es cierto, que es la comunicación, diríamos, que más se demanda, que el coche se ha generalizado. Es cierto, eso no lo podemos negar.

Pero pensamos nosotros que habría que hacer un esfuerzo para, además de dar respuesta a la comunicación de los vehículos, hay que pesar que Cantabria tiene una población muy dispersa, que son las carreteras a veces las únicas vías de comunicación para peatones y para ciclistas y también para maquinaria agrícola, y desde nuestro punto de vista, habría que hacer un esfuerzo aún mayor en el tema de los peatones, los ciclistas y la maquinaria agrícola.

Y hay cosas que se han hecho que están bien hechas, las vamos a comentar; pero hay cosas pendientes en esta área. Yo creo que hoy hay que favorecer los nuevos hábitos de vida, hay que impulsar hábitos más saludables y, si la gente quiere salir de Santander o de Torrelavega en bicicleta los domingos por la mañana, ésa es una demanda que la tenemos que atender. Ésa es la realidad, que cada vez se demandan más a las autoridades que tienen la responsabilidad en el tema de las comunicaciones, además ya digo, de la comunicación con el coche, con el motor, además de eso, facilitar la comunicación de peatones y de ciclistas y, en algunos casos, de la maquinaria agrícola, que también va por las carreteras.

Por ejemplo, el Plan no determina, o determina muy pocos, carriles para bicicletas. ¿Cuántos carriles para bicicletas se van a hacer?. Pues hemos visto que está el carril para bicicletas de Comillas-La Rabia, que son 2,6 kilómetros: bien pensado, nos parece bien. Un paseo peatonal Nestares-Barrio, que nos parece bien, pero es insuficiente: ¿no hay más paseos peatonales que hacer en Cantabria que este de Nestares a Barrio?.

El carril para bicicletas de Reinosa-Espinilla, que ya está hecho, nos parece correctísimo. Pero ya digo, hay cosas. Yo pienso que lo que el Plan señala en su página 15, que lo señala como condicional, el Plan dice en la página 15: "Deberían disponerse de arcones amplios en las carreteras de acceso y salida a Santander y Torrelavega". Deberían. Pues hágase. Hágase, porque el Plan es para eso, para determinar lo que se va a hacer.

Dice: "Debería establecerse un carril específico Santander-Lienres". Pues hágase. ¿Por qué no se pone en el Plan de Carreteras, para el primer cuatrienio o para el segundo?.

Torrelavega-Suances: dice "debería". Pues hágase. Desde luego, tiene todo nuestro apoyo el Plan para estas cuestiones que plantean condicional de que "debería hacerse", que se hagan. Es cierto, a la gente de Torrelavega le encantaría poder ir a Suances en bicicleta y, además, hay itinerarios alternativos -incluso la propia carretera- que ya se han planteado aquí en el propio Parlamento.

Astillero-Argoños, Barreda-Comillas. En estos dos casos dice: "Hay arcones amplios". Pues acondiciónense los arcones. Pero en el Plan no está.

O sea, todas estas cosas que la propia memoria del Plan señala como que deberían de hacerse, en el Plan no están. Y nos gustaría verlo, nos gustaría verlo en el Plan, porque son -diríamos- cosas

muy positivas y, además, que cambiarían la orientación del propio Plan. Y yo estoy seguro de que en estos casos, en el caso de Santander-Liencre, Torrelavega-Suances, incluso Barreda-Comillas, cambiarían la orientación porque estamos hablando de la zona donde más habitantes hay en nuestra Región.

Creemos que el Plan hace esfuerzos en el tema de la seguridad, es cierto; se han mencionado travesías, algunas variantes... Pero nosotros pensamos que habría que apostar más todavía por la seguridad que lo que se hace en el Plan, y que en esto todo lo que se haga es poco. En este caso, habría que definir más travesías de las que el propio Plan define. Define algunas que nos parecen correctas, pero habría que definir más.

Lo mismo podemos decir de las variantes, pues algunas de las variantes se retrasan: por ejemplo se retrasa hasta el segundo cuatrienio la de Cabezón. Sabemos que hay una opinión contraria en Cabezón. Pero ahí, yo creo que con el tema de las variantes hay que preguntar a los que van a utilizar la variante: los que van a utilizar la variante de Cabezón pues son los de Riente, los de Cabuérniga, los de Los Tojos, los del Nansa, los de Polaciones... éstos son los que van a utilizar la variante de Cabezón. Perguntémosles a ellos también. Hay que valorar la opinión de los de Cabezón, pero también la de los usuarios.

La de Cabezón vemos que se retrasa. Hay variantes que no aparecen, que a nosotros nos gustaría que se incluyesen en el Plan de Carreteras: voy a poner el ejemplo de la de Potes, o la de este de Ampuero para su acceso a La Bien Aparecida. Y se ha señalado la variante de Corrales -nos parece que es muy necesaria esta variante, correctísima la comunicación que se hace del Pas en este caso con el Saja para comunicar con la autovía, la futura autovía de la meseta, esto es correctísimo,- pero habría que pensar también en una comunicación de esta misma autovía con el Saja, para mejorar la comunicación. Y en este sentido, nosotros tenemos algunas propuestas que hacer, que las presentaremos en las propuestas de resolución.

Pasos a nivel. Bueno éste ya es un debate anterior. En el Plan anterior no estaban y en este Plan aparecen genéricamente los pasos a nivel. Pero aparecen con 100 millones de pesetas: realmente pocos pasos a nivel vamos a hacer con 100 millones de pesetas, sobre todo teniendo en cuenta que no se ha hecho nada; y desde luego, no entendemos que se puede hacer una remodelación de la carretera y se dejen los pasos a nivel, el obstáculo más importante que permanezca.

Si la carretera que se ha hecho a La Cavada... pues habrá que hablar de ese paso a nivel. O la carretera que sale a Puente El Arrudo desde la conexión con la carretera nacional; pues habrá que pensar en los pasos a niveles que...

A nosotros nos gustaría ver en el Plan de Carreteras una relación de pasos a nivel y cuántos se van a hacer, en qué años. Es fundamental. En el Plan Nacional de Carreteras estaban los pasos a nivel. Y

en el Plan regional tienen que estar los pasos a nivel. Y desde luego, es incomprensible que esto lo vaya a hacer otra Consejería, eso es absolutamente... Vamos, si hay un plan de carreteras, en el plan de carreteras tienen que estar los pasos a nivel.

Puntos importantes de cara a la seguridad. Pues, son las intersecciones con las carreteras nacionales y regionales. Y hay algunas que nos parece bien, pero faltan otras muchas. Aquí hay que trabajar más en esta área, porque son puntos negros de conexión de la nueva carretera regional que se hace, o bien con la carretera nacional, o bien con otras carreteras regionales.

De lo que se hizo y se hizo bien, pues bien hecho está. Pero hay obras hechas en las que los ensanchamientos de los puentes no se hicieron. Y te encuentras con una plataforma de seis metros que se reduce a cuatro metros y medio al llegar a los puentes. Nos gustaría de esas cosas que se hicieron y quedan pendientes que se retomem en este II Plan de Carreteras para completarlas.

Y lo mismo con la eliminación de puntos negros. Se dice que una velocidad mínima de carretera es de 40 kilómetros por hora. Correcto, correcto. Pero si estamos haciendo carreteras nuevas, habrá que eliminar donde ponga 20 kilómetros por hora. Y esos puntos negros que están en carreteras recién hechas, pues nos gustaría que se retomasen para completar esas obras.

De la memoria se deduce que se han hecho muchas cosas, pero que queda mucho por hacer. Eso se deduce de la memoria que se presenta en el Plan. Por ejemplo, se dice que de la red primaria quedan 131 kilómetros todavía que tienen un ancho de menos de 7 metros. Esto en la red primaria. Así que, en el total de las carreteras, pues hemos pasado, con respecto a la anchura que tiene igual o más de 7 metros, hemos pasado del 16 al 20 por ciento nada más.

Dice la memoria que solamente el 39 por ciento tiene aglomerado asfáltico: sólo el 39 por ciento.

Y que, en buen estado, el firme es el 55 por ciento. Por lo tanto, queda el 45.

Es decir, queda mucho por hacer. Eso dice la memoria. Yo no lo he comprobado, lo creo, lo dice la memoria y no tengo ningún elemento para dudar de ello. Pero lo que dice la memoria es que falta mucho por hacer.

Y con respecto a las inversiones, pues se reducen. Es decir, si en el año 2002 se habla de 11.000 millones de inversión y pasamos al 2004 a 5.000. Es decir, una reducción del 50 por ciento ¡con lo que falta por hacer!. No se corresponde lo que falta por hacer con el descenso de las inversiones que se prevén. Es decir, ahora bien, si con esta inversión, diríamos que es suficiente para terminar este II Plan de Carreteras, pues nosotros no pondríamos ninguna objeción. Pero no parece que se corresponda muy bien lo que falta por hacer, según la propia memoria, con la reducción de las inversiones.

Nosotros hemos consultado a los Ayuntamientos, hemos abierto la consulta a los Ayuntamientos vamos, a los Concejales y Alcaldes que tenemos en los Ayuntamientos- y nos han aportado muchas cuestiones, porque... Algunas interesantes, otras no, otras son reivindicaciones locales que no pasan nada más de eso, de ser reivindicaciones locales y que no las vamos a presentar; pero hay otras, hay algunas peticiones interesantes que nosotros aportaremos en las propuestas de resolución.

Y ya le decimos, vamos a presentarlas y tenemos tres días para elaborarlas, las vamos a presentar y, si el Gobierno es sensible a las propuestas de resolución que presente el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas, pues ya les anuncio que aprobaremos este II Plan de Carreteras.

Y nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra, si lo desea, el Sr. Consejero.

(Desconexión de micrófonos)

Gracias, Sr. Consejero.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. VELASCO PÉREZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Agradecer al Consejero de Obras Públicas su presencia aquí en esta Comisión para explicarnos con todo detalle el contenido y las previsiones de este II Plan de Carreteras de Cantabria, que contiene una previsión de gasto de 34.000 millones de pesetas y, si además contemplamos las expropiaciones, las asistencias técnicas y los programas de conservación, pues llegamos a un montante de 40.000 millones de pesetas.

Agradecer también a los Altos Cargos de la Consejería, por su presencia en esta Comisión.

Con el desarrollo de este Plan, Cantabria pasará a disponer de unas carreteras muy dignas a pesar de la orografía y del clima, que son circunstancias que afectan muy directamente al global de la inversión.

Ya, con el I Plan de Carreteras, Cantabria ha dado un paso decisivo en la modernización de las principales vías de comunicación, que se va a completar con este II Plan, llegando prácticamente a todos los rincones de Cantabria.

Este mes pasado, por razones profesionales, he estado en dos países de Centroeuropa, en Alemania y en Suiza, y desde luego, te fijas en las grandes infraestructuras de las autovías y demás. Pero he tenido especial cuidado de conocer cuáles eran las comunicaciones en el interior de estos

países, sobre todo en Suiza, la comunicación interior de los cantones. Y realmente me he llevado una gran sorpresa: ¡Ya quisieran en Suiza, con ciertas similitudes a lo que fue primero La Montaña, y hoy Cantabria, tener unas comunicaciones como las que está dejando el Gobierno de Cantabria, la zona interior de la Región! ¡Ya quisieran tener esas comunicaciones! Viales, pues bueno, con grandes problemas de firme, con anchuras... cuando llegan a cinco metros ya son muy amplias, aparte de otros problemas de climatología de muchísimos meses sin poder utilizar las carreteras porque la nieve las cubre.

Por eso digo que debemos estar contentos con estas obras que se están realizando en Cantabria, porque, desde luego, como decía el Consejero, tienen un nivel europeo.

Por todo ello, felicitar a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo y al Gobierno de Cantabria por el cumplimiento político de un Plan que mejora la calidad de vida a todos los cántabros y propugna el desarrollo sostenido de la Región.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Revilla Roiz): Bueno, al Grupo Regionalista y al Partido Popular, darles las gracias por las felicitaciones a la labor de la Consejería, que sinceramente creo que se ha trabajado muy duro. Tengo que hacer un especial elogio de todos los funcionarios de la Consejería, de la tarea tremenda que han llevado a cabo, de la cantidad de horas que han mentido, de la profesionalidad de todos ellos... Y que, en resumidas cuentas, pues el éxito de la gestión de la Consejería radica fundamentalmente en ellos y que han sido capaces de poner al día proyectos, de supervisarlos, de llevar la ejecución de las obras con un trabajo tremendo, porque partíamos prácticamente de cero.

Yo, de las palabras del Portavoz del Grupo PSOE-Progresistas, cuyo tono me ha parecido muy elogiable, por mi parte quiero agradecerle el tono. Intuyo que en el fondo se valora muy positivamente lo que se ha venido haciendo en carreteras. Es lógico que la oposición haga hincapié en lo que no se ha hecho correctamente y en lo que falta por hacer. Eso es lógico que se haga.

Pero, a mí me da la impresión que, desde el Grupo PSOE-Progresistas se plantea una situación de desarrollo de las carreteras de Cantabria ideal. Y a mí también me gustaría que fuese así. Pero lo ideal es prácticamente imposible porque choca con un problema que, aunque para la oposición el tema del dinero no es generalmente un condicionante, yo le agradezco al Grupo PSOE-Progresistas que, en todos los Presupuestos, me quieran ayudar con la aportación de 10.000 millones adicionales a los que llevo, pero en un Gobierno hay unas limitaciones presupuestarias, hay unos ingresos a los cuales hay que ajustarse, se comparta o no se comparta ese criterio, yo lo he aceptado así.

Y por tanto, huyendo de lo ideal, que sería lo que todos deseásemos, hay que ir a lo que realmente se puede hacer. Y creo que lo que hemos hecho es mucho y muy importante. Naturalmente que ha habido algunos fallos y que quedan algunas cosas importantes por hacer.

Pero, en el conjunto del desarrollo de la actividad de esta Consejería, yo creo que los cántabros son conscientes de que hemos dado un giro radical a uno de los mayores problemas que tenía la Comunidad Autónoma, que eran las comunicaciones, sobre todo, en las zonas más despobladas de Cantabria, en la Cantabria interior, porque se lo que se había hecho en carreteras en esta Región era exclusivamente en la costa, en las zonas muy pobladas.

Pero hoy tenemos, afortunadamente, unos grandes accesos a núcleos de muy poca población que, unidos a los que se van a adjudicar en los próximos días, que se han adjudicado en estos días, pues van a permitir que zonas como Valderredible, como toda la zona de Campóo o como las zonas pasiegas, como el eje del Nansa, absolutamente deteriorado, pues tenga unas carreteras, claro que sí, mucho mejores que las que tienen en Europa.

Yo no viajo tanto como el Sr. Velasco, pero yo sí soy un aficionado al ciclismo y, cuando veo las etapas del "giro" y las etapas del "tour", me doy cuenta de que esas carreteras no las hay aquí. Por donde pasan nuestros ciclistas no tienen esas carreteras: nuestras carreteras llevan ya todas cuneta, cosa que es muy difícil encontrar en Francia, encontrar en Italia. Tienen un extraordinario firme, tienen una protección en todo su recorrido y son unas carreteras bastante mejores que las que vemos en esos reportajes de televisión de Francia y de Italia. Y de Suiza, me habían contado lo mismo que me ha contado el Sr. Velasco: que no tenemos nada que envidiar a un país como éste, en el cual sí nos podemos comprobar orográficamente.

Porque claro, las carreteras en Cantabria y hay que decirlo- son carreteras complicadas de ejecución y costosas. Yo no conozco Europa, pero sí conozco Castilla y León, y he estado hace unos días, pues, entre zonas como Ponferrada-Cacabelos, por poner un ejemplo, dos poblaciones superiores a Torrelavega las dos en número de habitantes, y he visto unas carreteras que, sencillamente, si las tuviésemos aquí en Cantabria, comunicando núcleos de esas características, vamos, estaríamos en la picota: carreteras que no tienen cuneta, ni buen firme, ni anchura de cinco metros en comunicaciones de ese calibre: Ponferrada-Cacabelos por poner un caso.

Voy a contestar a las afirmaciones que ha hecho el PSOE. La primera, absolutamente lógica, que yo ya la esperaba: este Plan llega tarde. Este Plan llega tarde porque, claro, incluye el año 2001, que ya se ha ejecutado. Ahora bien, el Plan primero era 1997-2004. Ciertamente que es vinculante en los cuatro primeros años; pero de la misma manera que este segundo que traemos no pone 2001-2004, sino que pone 2001-2008, tenía las previsiones para no poder parar en el caso de que no hubiese venido al Parlamento.

Sería más grave que se dijese que llega tarde y que el año 2001 se ha ido en blanco. No ha sido así: el año 2001 ha sido un año de gran actividad en inversión de carreteras y no digamos el 2002, donde ya están licitadas y adjudicadas obras por más de 8.000 millones de pesetas al día de hoy. De las del 2002, más de 8.000 millones de pesetas. El otro día se han aprobado nada menos que catorce carreteras y ya están adjudicadas Palombera, Alisas, La Braguía, Piedrasluengas-Tudanca, carreteras largas, complicadas y costosas, todas de más de 1.000 millones de inversión, han sido adjudicadas ya en el primer trimestre de este año.

Con lo cual, reconociendo que llega tarde, porque eso es una evidencia, no lo podemos negar, el Plan sí que quiero resaltar que no se ha parado, que ha seguido ejecutándose al ritmo previsto porque teníamos en el Plan cuatro años de compromiso y cuatro indicativos de lo que teníamos que hacer, porque ya estaba programado también hasta el año 2004, y hemos seguido ejecutando las previsiones para el segundo Plan que nos marcaba el primero. O sea que se admite la crítica pero no entiendo que sea de gravedad en la medida en que se ha seguido ejecutando el Plan.

Lo mismo que si cuando acabe este Plan en el 2004, no llegara a tiempo el Plan en el 2003 para aprobarse en el siguiente cuatrienio, ya la previsión marca también las carreteras del II Plan, porque se llama 2001-2008. Pero se acepta la crítica. A mí me hubiera gustado haber llegado antes con este Plan.

En segundo lugar, el Portavoz del Grupo PSOE-Progresistas critica una excesiva vocación en la solución al problema de los coches, abandonando en cierto modo el otro aspecto, que yo comparto, de la seguridad peatonal y, sobre todo, de la gran cantidad de gente que ahora utiliza la bicicleta para hacer deporte -afortunadamente no como medio de trabajo, pero sí para hacer deporte-.

Le quiero decir que independientemente de que se contemplen algunos carriles-bici, en todos proyectos que se van a redactar, van ya en esos proyectos, en la seguridad vial, determinados paseos, zonas peatonales, zonas de aceras. Por ejemplo, le puedo decir que en la carretera de Alisas, que se ha adjudicado el otro día, pues hay acera en más de dos kilómetros y medio atravesando La Cavada hasta el cementerio y en la zona de Arredondo. Con lo cual, todas las travesías en todas las carreteras llevan aceras para los viandantes, en todas ellas. Cuando se pasa por un núcleo urbano, se completa con carril-peatonal o con aceras, en todas.

Echa en falta la variante de Potes. La variante de Potes... Se han celebrado ya varias reuniones con el Ministerio de Fomento y no la hemos metido porque pretendemos que esta variante de Potes, sino en su totalidad, en la mayor parte del coste la sufrague en Ministerio de Fomento. Se ha firmado ya un acuerdo por el cual nosotros procedemos a la redacción de proyecto, estudio informativo que ya está en marcha, y el Ministerio de Fomento estaría dispuesto a correr con la inversión. Con lo cual, si nos lo paga el Ministerio de Fomento, pues dinero que se ahorra Cantabria y no lo hemos querido programar.

Los pasos a nivel, pues son una competencia de Transporte, aunque tendremos que llegar -y esto sí se lo admito- que tendremos que llegar a un acuerdo con ellos para ver de qué manera coordinamos las dos actuaciones para eliminar esos pasos a nivel, que no son tantos en Cantabria, afortunadamente, son muy pocos, pero de coste importante.

En la red primaria, habla de 131 kilómetros que tenemos de menos de 7 metros. Ahora en las inversiones que se van a hacer o que se han hecho ahora a principios de este año, pues se va a eliminar parte de estos kilómetros, con lo cual van a quedar muy pocos de la red primaria que no tengan estos 7 metros.

Yo lo único que, para terminar, le puedo decir es que estaremos expectantes a las propuestas que nos hagan y, en la medida que sean razonables y haya alguna que presupuestariamente encaje, pues yo creo que no habría inconveniente en tenerlas en cuenta.

Pero yo sí le quiero decir una cosa: me ha leído, del Plan de Carreteras, la comparación del estado de la red autonómica de carreteras de antes y después. Yo me voy a ceñir a algo que creo que es un dato importante: el estado del firme de las carreteras de Cantabria en el año 1996, según el estudio de los técnicos independientes y no de la Consejería de Obras Públicas -hay que aclarar este tema- estaban bien de firme, en el año 1996, el 29 por ciento de la red de carreteras.

Y en este momento, bien de firme está el 66 por ciento de la red fundamental. Yo creo que esto es un paso importantísimo, que unido a todo el bloque de carreteras que se van a ejecutar este año, porque este año, dentro del Plan de Carreteras, es el año más importante, con una inversión del 13.000 millones; éste es el año donde el esfuerzo es extraordinario y donde, además, el trabajo de los años anteriores se va a ver reflejado en este año, porque no había proyectos, había cantidad de problemas en algunas carreteras que han tenido que ser sometidas al informe de impacto ambiental completas -como es el caso de La Rabia-La Revilla, como es el caso de Palombera, que ahora ya tienen todos los trámites realizados para poder empezarlas ya inmediatamente-

Y esto va a suponer, actuar en 350 kilómetros de la red de carreteras importantes, como las que he mencionado, que se van a concluir en un horizonte de 14-15 meses. Por tanto, el esfuerzo de este año se va a notar, sobre todo, el año que viene. El año que viene... Si hasta ahora ya nos hemos dado cuenta -como dice mi compañero Santos Fernández Revollo- que han mejorado, cuando se va a ver realmente esa mejora va a ser el año que viene, cuando estos 8.000 y pico millones de pesetas que han sido adjudicados en este primer trimestre tengan una concreción ya en obras terminadas, que lo van a estar en ese horizonte de los 14-15 meses.

Yo recibo las sugerencias y las he anotado, y algunas de ellas me parecen razonables, pero entiendo que de la intervención del Grupo PSOE-

Progresistas hay una aprobación genérica a la actuación de la Consejería en esta materia de carreteras.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Consejero.

Se abre un segundo turno de intervenciones al cual renuncia el Partido Regionalista de Cantabria.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas, si lo desea.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Sí, simplemente para dos o tres cosas ya muy concretas.

Efectivamente, el Plan no se paraliza porque hay Presupuestos en la Comunidad Autónoma. Y si los Presupuestos se aprueban cada año, pues naturalmente que se van ejecutando obras. Pero un plan es previo a los Presupuestos, para eso está el Plan de Carreteras: se presenta al Parlamento para que, una vez aprobado, se hagan los Presupuestos, y no al revés; no al revés, no primero los Presupuestos y luego el Plan, porque el Plan en ese caso no serviría para nada. Efectivamente, la Comunidad Autónoma de Cantabria ha aprobado los Presupuestos del año 2001 y los del 2002 y, por eso, las actuaciones ya están aprobadas; y queda para el 2003 y para el 2004.

De cuestiones puntuales: Que en las travesías se hacen aceras. Pues claro, claro, es evidente. Es decir, si queremos reducir los problemas de seguridad o si queremos atajar esos problemas, en las travesías hay que hacer aceras. Nosotros pensamos que hay que ir a más: es decir, que además de las aceras en localidades que se comunican y que la gente lo utiliza para pasear o para andar por bicicleta. Por ejemplo, muy bien el carril para peatones que se ha hecho en la carretera que va a Puentenansa, desde Carmona a Puentenansa. Pues muy bien. Pero como ése, habría que hacer muchos en Cantabria, porque efectivamente la gente lo utiliza, en un terreno llano, que es una comunicación peatonal. Pero de la misma forma que hemos visto que algunos carriles para bicicletas aparecen en el Plan, pues nos gustaría verlos todos, o casi todos, sobre todo los más importantes.

Las inversiones del Ministerio... que el Ministerio de Fomento haga inversiones y que la travesía de Potes la haga el Ministerio de Fomento, pues muy bien. Pero es que en el Plan eso no es ningún obstáculo para que esté en el Plan de Carreteras, porque otras inversiones del Ministerio de Fomento están en el Plan de Carreteras y son inversiones de Fomento y están en el Plan de Carreteras.

Mire: la carretera Hontoria-Bustablado, a realizar por el Ministerio de Fomento, está en el Plan de Carreteras; la carretera acceso a Bustablado se va a realizar también por el Ministerio de Fomento, y está en el Plan de Carreteras. Por tanto, las inversiones del Ministerio de Fomento... que las haga Fomento, correctísimo. Pero el Plan de Carreteras le hace nuestra Comunidad Autónoma, es la Comunidad Autónoma de Cantabria la que dice las poblaciones en las que pensamos que deben de hacerse

variantes, y la de Potes es un ejemplo de las deficiencias; pero no hay ésta sola, es decir, hay más variantes que nos gustaría incluir y que las pondremos.

Y con respecto -diríamos- al aspecto esencial, hay que dar solución a los problemas de la comunicación de los vehículos, pero habrá que abordar las otras comunicaciones que se nos demanda, cada vez con más fuerza.

Y si van a Europa, pues vayan también a Holanda y vean en climas muchos más duros que el nuestro, más fríos, más lluviosos, la utilización de la bicicleta. Es decir, como cada vez -diríamos- como un hábito que la población lo utiliza más, lo demanda más, y se planifica más. Y desde luego, por aquí van a ir las cosas. Y como los ciudadanos lo que quieren es salir de casa, de donde viven -en Santander, en Torrelavega, en las zonas más pobladas- salir de casa en bicicleta. Quizás unas veces para hacer deporte; pero como la bicicleta se va generalizando, las personas lo utilizarán mucho más, sobre todo en las zonas que no tienen grandes obstáculos, o zonas en las que se puede utilizar, como se está utilizando la motocicleta para la comunicación en la propia ciudad.

Pensamos que este campo hay que hacer mucho más esfuerzo. Y como efectivamente lo ha dicho el Consejero, mi Grupo Parlamentario siempre le propone al Gobierno más gasto en carreteras, y le decimos de dónde lo puede sacar, pues podemos pedirle que haga más obras, podemos pedirle que haga más obras, y en ese sentido, irán las propuestas de nuestro Grupo Parlamentario.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el... Renuncia a la palabra.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Revilla Roiz): Poco más que añadir.

Yo lo que sí le digo es que en todos los proyectos que se ha dado orden de redactar va muy, muy estudiado y muy cuidado el tema de la seguridad peatonal. Algunas carreteras son buen ejemplo de ello.

Supongo que el Portavoz del Grupo PSOE-Progresistas conoce la situación que había entre Liérganes y Rubalcaba, la travesía de Liérganes, una carretera complicadísima, peligrosísima... Ahí tenemos nada menos que 4 kilómetros de ese orden, de acera o de paseo peatonal desde el principio del pueblo hasta el final.

Si vemos la carretera que se ha acabado en estos días desde Requejada a Mogro, se dará cuenta del gran cuidado que hemos tenido en la construcción de aceras y de iluminación, porque todas las carreteras y las travesías urbanas llevan acera e iluminación.

Por ejemplo, aquí no viene en el Plan, pero la

carretera que está a punto de adjudicarse de la travesía de Mazcuerras desde le Puente de Santa Lucía a la Villanueva de la Peña, lleva toda ella un carril peatonal, entera, está en el proyecto el carril peatonal.

Si le digo que no lo incluimos aquí o no lo hemos mencionado, que la carretera que va a quedar obsoleta con la construcción de la nueva vía de Hoznayo a Villaverde de Pontones, transforma la carretera de la Fuente del Francés en una carretera para peatones y bicicletas; pues estamos hablando de otra carretera de 3 kilómetros, alrededor de un río que va a quedar como una zona de seguridad para los ciudadanos que la quieran utilizar.

Yo recibo esa propuesta que usted hace con todo interés. Pero créame que ese interés ya le tenemos nosotros, porque estamos dando esas instrucciones en todos los proyectos que estamos llevando a cabo: aunque específicamente ahí no se mencionen, los proyectos contemplan esas aceras o esos carriles peatonales allí donde sea posible hacerlos.

Por tanto, nada más. Agradecer el tono de las intervenciones y esperar, pues, a las propuestas que nos hagan en estos tres días que hay ahora para presentar propuestas de resolución.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Muchas gracias, Sr. Consejero por su comparecencia y sus explicaciones. Gracias también a los Altos Cargos que le acompañan. Y si tienen a bien acompañarnos, ahora tenemos una Proposición no de Ley. Se pueden quedar si lo desean y sino, pues... (Desconexión de micrófonos)

Sr. Secretario, le ruego que dé lectura al siguiente punto del Orden del Día.

EL SR. RIVERO HERRERO: Debate y votación de la Proposición no de Ley Nº 120, relativa a ejecución de la variante de Puente San Miguel, presentada por el Grupo PSOE-Progresistas.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Secretario.

Tiene la palabra la Portavoz del Grupo PSOE-Progresistas, por un tiempo de diez minutos.

LA SRA. DÍAZ TEZANOS: Gracias, Sr. Presidente. Señorías.

Debatimos hoy en esta Comisión de Obras una iniciativa que el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas hemos presentado sobre la ejecución de la variante de Puente San Miguel por parte del Gobierno de Cantabria.

Desde el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas, consideramos que la ejecución de esta variante es urgente y necesaria y se debe hacer sin más dilación de tiempo. Y digo esto porque han pasado cuatro años, Señorías, desde que este Parlamento o la entonces Asamblea Regional de Cantabria- consideró y declaró prioritaria esta obra en el I Plan de Carreteras de Cantabria, concretamente,

el 4 de febrero de 1998.

El acuerdo que se aprobaba entonces decía que "la Asamblea Regional de Cantabria insta al Consejo de Gobierno a incluir en el Plan de Carreteras para su ejecución como obra prioritaria en el año 1998, la variante de Puente San Miguel por un importe de 100 millones de pesetas". Es decir, en dicha fecha, la Asamblea Regional hoy Parlamento acordaba con la unanimidad de todos los Grupos políticos, incluir en el I Plan de Carreteras la variante de Puente San Miguel, y la consideraba una obra prioritaria y urgente.

El 23 de octubre de ese mismo año, el Director General de Carreteras remitía al Ayuntamiento de Reocín un estudio de solución para la futura variante de Puente San Miguel, y solicitaba a la Corporación que presentara cualquier propuesta de solución para que, una vez estudiada y seleccionada, se redactara el proyecto y se ejecutara la obra.

Dos meses después, el 23 de diciembre de 1998, el Ayuntamiento en Pleno, por unanimidad, toma el acuerdo de proponer al Director General de Carreteras una alternativa de solución a la variante, consistente en aprovechar la actual infraestructura de fomento que existía en la zona de La Veguilla para cruzar el río Saja por el punto técnicamente más idóneo.

Transcurren dos años sin respuesta ni actuación alguna al respecto. Y el Ayuntamiento de Reocín acuerda, por unanimidad también, dirigirse de nuevo al Gobierno de Cantabria para que, a la mayor brevedad redacte el proyecto de la variante a la vista del tiempo transcurrido desde que se aprobó dicha obra.

Y por tercera vez, Señorías, el 11 de septiembre del 2001, el Ayuntamiento, nuevamente por unanimidad, reitera al Gobierno de Cantabria el proyecto de la futura variante de Puente San Miguel.

A la vista de esta sucesión de hechos, a la vista de que han pasado cuatro años, en que esta obra se declaró prioritaria y se incluyó en el I Plan de Carreteras, a la vista de que además el Ayuntamiento de Reocín en tres ocasiones y con la unanimidad de todos los grupos políticos municipales, reclamó la redacción de este proyecto, desde mi Grupo Parlamentario consideramos necesario instar al Gobierno de Cantabria para que proceda sin más dilación a ejecutar esta variante.

Son varias las razones -como les digo- que han llevado a mi Grupo a presentar esta iniciativa. En primer lugar, evidentemente, el tiempo transcurrido: son cuatro años desde que esta iniciativa se aprueba en esta Cámara y sigue sin ejecutarse.

En segundo lugar, porque la Corporación se ha manifestado en tres ocasiones unánimemente y, además, la Corporación se ha puesto de acuerdo también en cuál es la solución a esta variante. Y en tercer lugar, Señorías, y la razón más importante, porque Reocín-Puente San Miguel necesita urgentemente que esta variante se ejecute en el menor plazo de tiempo posible.

Si en 1998 esta obra era urgente y prioritaria, en el año 2002 lo es mucho más. Reocín-Puente San Miguel sufre problemas de tráfico intenso a diario. Hay que unirle el paso a nivel de FEVE, con un alto número de trenes tanto de mercancías como de pasajeros que a diario provocan el que las barreras estén bajadas; a esto hay que unirle la afluencia de turistas y de tráfico hacia Santillana del Mar; y por último también el alto crecimiento urbanístico de Puente San Miguel y sus pueblos limítrofes, que están generando también un alto tráfico interno. Esto, Señorías, hace que esta obra se tenga que ejecutar en breve, porque los problemas se han ido agravando aún más.

En toda esta serie de actuaciones en este período de cuatro años, el Ayuntamiento de Reocín ha actuado con total diligencia, pues en el momento en que se le solicitó una propuesta de solución, no tardó ni dos meses en remitir a la Consejería de Obras Públicas dicha propuesta. Sin embargo, el Gobierno no ha actuado de la misma manera: el Gobierno no ha dado al Ayuntamiento respuesta alguna desde el 23 de octubre, y la Consejería de Obras Públicas no ha contestado ni remitido al Ayuntamiento documento alguno.

Y en estos momentos, lo que le pedimos, lo que le solicitamos de su Señorías es el voto favorable a esta Proposición no de Ley, su apoyo expreso a esta iniciativa, cuyo objetivo es instar al Gobierno de Cantabria para que proceda, sin más dilación, a ejecutar la variante de Puente San Miguel.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sra. Portavoz.

Paso la Presidencia a la Vicepresidenta.

LA SRA. PRESIDENTA (Urrutia de los Mozos, en funciones): Gracias, Sr. Presidente.

Tiene la palabra, para fijar su posición, el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. FERNÁNDEZ REVOLVO: Gracias, Sra. Presidenta.

Me da la impresión, por lo que he escuchado a la Portavoz, que tratamos este tema como algo concreto y específico que es la variante de Puente San Miguel. Pero no se debe olvidar que la variante de Puente San Miguel está incluida en la nueva carretera Puente San Miguel-Santillana del Mar-Suances. Es decir, que el problema es más complejo, está dentro de un conjunto, no es única y específicamente la variante de Puente San Miguel. Lo que sí le quiero comunicar que el día 3 de enero de este 2002, ya se firmó un contrato de asistencia técnica para la redacción de un estudio informativo sobre esta variante, que -como digo- va dentro de ese complejo que es Puente San Miguel-Santillana del Mar-Suances.

Entonces, como se trata de una carretera muy compleja, se necesita un estudio informativo previo. Y ese estudio informativo previo, que creo que es de ejecución de seis meses, ya están trabajando en él.

Pero las palabras "sin más dilación" que pone la moción presentada por PSOE-Progresistas... No se puede estar con esa dilación porque tiene que hacerse un trabajo serio, y según lo que me pasan, el estudio debe contar con la Consejería de Cultura y el equipo redactor del Plan General y Especial de Santillana del Mar.

Se dedicará especial atención a minimizar la (...) a terrenos de alto interés agrícola, industrial, urbanístico y paisajístico. Incluirá un estudio de impacto ambiental como anejo separado, aunque integrado en el estudio conjunto para la selección de la alternativa recomendada y la nueva carretera deberá disponer de limitación de accesos a las propiedades colindantes, se estudiarán las conexiones con la red viaria existente, etc.

Es decir, que es un estudio prolijo, en el que se van a tardar seis meses, y específicamente -que es lo que quería concretar-, específicamente no nos podemos referir única y exclusivamente a la variante de Puente San Miguel, sino todo este conjunto de una carretera de 9 kilómetros muy compleja y que lógicamente, atiende las peticiones que en este momento plantea el Grupo PSOE-Progresistas. Pero lo que no podemos aprobar es "sin más dilación", porque esto, aunque no queramos, se dilata en el tiempo. Pero en fin, por algo se ha empezado.

Nada más y gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Urrutia de los Mozos, en funciones): Gracias, Sr. Portavoz.

Cedo de nuevo la Presidencia al Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. VELASCO PÉREZ: Sí, gracias, Sr. Presidente.

Reiterar todo lo expuesto con anterioridad por el Portavoz del Partido Regionalista, Sr. Fernández Revollo.

Evidentemente, hay que tener en cuenta que se trata de un proyecto complejo, que no sólo afecta a Reocín, sino que afecta a dos Ayuntamientos: Santillana del Mar y Suances, por lo que debe estudiarse globalmente.

Al tratarse de una nueva carretera, debe hacerse una tramitación predeterminada, que incluye un estudio informativo, que ya se ha contratado, que debe exponerse a información pública, recoger alegaciones de todos los implicados: los tres Ayuntamientos más todos los afectados, para después redactar el proyecto definitivo, con lo cual no es posible -si se quiere ser un mínimo de riguroso- en una obra de tanta importancia hacer una actuación de inmediato como pretende el Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas.

Hay que, además, tener en cuenta que el planeamiento vigente de Reocín no contempla esta

variante. Por tanto, es preceptivo y obligatorio que haya un estudio informativo previo, de no ser que el Ayuntamiento de Reocín incluya la variante en sus normas urbanísticas y pueda ejecutarse directamente; pero esto sería arriesgado y peligroso si no tendría una conexión con la variante que se pretende de los tres Ayuntamientos.

Por tanto, entendemos que la actuación ya ha sido iniciada; no es posible en estos momentos una urgencia en la construcción de esa variante; y entendemos que lo razonable es seguir el estudio informativo, que ya está contratado, que tiene un plazo de ejecución de seis meses, y en el que -como ya se ha expuesto- tienen que participar los tres Ayuntamientos, y de una manera muy importante, ya que afecta también a Santillana del Mar con su conjunto histórico-artístico y demás circunstancias que deben ser tratadas con mucho cuidado, con mucha rigurosidad.

Y por tanto, vamos a votar en contra de esta Proposición no de Ley, porque, a pesar de que la necesidad es evidente, no debe desaprovecharse la circunstancia para hacerlo bien y que realmente sirva a toda la zona, como son los tres Ayuntamientos y que se prevé un vial, una nueva carretera que tiene entre 9 y 10 kilómetros. Creo que es importante.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra la Sra. Portavoz del Grupo Parlamentario PSOE-Progresistas, por un tiempo de tres minutos.

LA SRA. DÍAZ TEZANOS: Sí, gracias, Sr. Presidente.

Bueno, lo primero decirle que ahora, en el II Plan de Carreteras, se incluya como Suances-Santillana-Puente San Miguel, no tiene nada que ver, porque la variante de Puente San Miguel afecta única y exclusivamente a Puente San Miguel. Y si esta variante se hubiera ejecutado con arreglo al I Plan de Carreteras, pues ahora se conectaría con Santillana del Mar, así como la de Suances depende de la de Santillana del Mar.

Con lo cual el que ustedes ahora se saquen de la manga que esto es un proyecto complejo, pues es simplemente porque durante estos cuatro años, cuatro, porque estamos hablando de 1998, en que entonces era urgente y prioritaria, y se la dotaba con 100 millones de pesetas. Cuatro años en los cuales ustedes no han hecho absolutamente nada: una memoria informativa solicitando al Ayuntamiento una solución a este tema, una propuesta de solución.

Hablábamos anteriormente de que había Ayuntamientos que no estaban de acuerdo con la variante. Pues fíjense, en el de Reocín había unanimidad para dar solución al tema. Pues así con todo, ustedes, total dejadez y total falta de voluntad política.

Mire, yo creo que el Ayuntamiento de Reocín en todo momento ha actuado diligentemente; y sin

embargo, el Gobierno de Cantabria, la Consejería de Obras Públicas en este caso, ha incumplido sus propios compromisos. Y éste es un incumplimiento del I Plan de Carreteras, les guste a ustedes o no les guste. Porque la variante de Puente San Miguel podía estar perfectamente hecha y no tienen nada que ver, aunque ahora ustedes la metan en ese todo, con Santillana del Mar. Efectivamente, se conectará con Santillana del Mar, pero no tiene absolutamente nada que ver.

Tenían ustedes el respaldo legal y político para ejecutar esta obra inmediatamente. Sin embargo,

desde el Gobierno, no ha habido ni siquiera respuesta, y ha habido una total falta de respeto al propio Ayuntamiento, porque desde el año 1998, desde el 23 de octubre en que por el propio Director General de Carreteras se remitió una memoria de solución viaria para el Ayuntamiento de Reocín, el propio Ayuntamiento no ha tenido respuesta por parte del Gobierno y no la ha tenido ni en estos mismos momentos, a pesar de que el 3 de enero se haya hecho ese contrato de asistencia técnica.

Me imagino que en su momento también hubo otro contrato de asistencia técnica y, por lo tanto, el que esté incluida en este II Plan, de garantías, permítanme que, desde mi Grupo Parlamentario, dudemos de la ejecución, en tanto en cuanto que a los hechos me remito: en el I Plan de Carreteras ha estado incluido y, sin embargo, esta variante sigue sin estar hecha y sigue sin haberse dado solución a los problemas de tráfico que diariamente padece esta zona.

Y por lo tanto, simplemente decirles, que desde nuestro Grupo Parlamentario no vemos cuál es el inconveniente de aprobar esta Proposición no de Ley, que simplemente es instar al Gobierno a que, sin más dilación, ejecute esta obra, y no entendemos cómo ustedes ahora lo vinculan a un proyecto más complejo, cuando, desde luego, Puente San Miguel para nada está afectada por la variante de Santillana del Mar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Muchas gracias, Sra. Diputada.

Una vez pasadas las intervenciones, pasamos a la votación.

¿Votos a favor de la propuesta? ¿Votos en contra?.

Decae la propuesta por tres votos a favor y seis en contra.

No habiendo más asunto que tratar, se levanta la sesión.

Buenos días.

(Finaliza la sesión a las doce horas y treinta minutos)