



PARLAMENTO DE CANTABRIA
DIARIO DE SESIONES

Año XXIV - VI LEGISLATURA - 25 de febrero de 2005 - Número 64 Página 1587 Serie B

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. SANTOS FERNÁNDEZ REVOLVO

Sesión celebrada el viernes, 25 de febrero de 2005

ORDEN DEL DÍA

Página

- | | | |
|------|---|------|
| 01.- | Comparecencia del Consejero de Obras Públicas y Vivienda a fin de informar sobre inversiones, plazos y características de las infraestructuras del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, a solicitud de dos Diputados del Grupo Parlamentario Popular –art. 168 R. (BOPCA nº 212, de 01.02.2005). [6L/7810-0037]. | 1588 |
| 02.- | Debate y votación de la Proposición no de Ley Nº 53, relativa a culminación del trazado del carril bici en Liaño, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOPCA nº 216, de 08.02.2005). [6L/4300-0053] | 1604 |

(Comienza la sesión a las diez horas y treinta y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a dar paso a la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, para que el Consejero de Obras Públicas y Vivienda nos informe sobre inversiones, plazos y características de las infraestructuras que contempla el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes para Cantabria.

El debate comenzará con la exposición oral del Consejero. Habrá un turno de fijación de posiciones por los Grupos Parlamentarios, con un tiempo de diez minutos. Contesta el Sr. Consejero y existe la posibilidad de abrir un segundo turno de intervención.

En realidad el Consejero no consume tiempo pero si fuera poco, pues mucho mejor.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenos días a todos.

No lo voy a leer entero el Plan Estratégico, para dar satisfacción al Presidente de la Comisión, pero bueno sí brevemente tendré que decir unas líneas generales sobre en qué se fundamenta y cómo está elaborado este PEIT, este Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Gobierno de España y cómo le afecta a Cantabria lo que en la medida está ahora diseñado.

Bien, en primer lugar quiero decir que el Plan Estratégico es un Plan que no entra en la programación, por lo tanto yo difícilmente puedo aportar en este momento datos concretos y particularizados sobre las inversiones que se prevén para Cantabria, y sobre su programación en la medida que está en el Plan Estratégico plasmado.

Sí es cierto que por otros medios tenemos otro tipo de información, pero el Plan Estratégico es un Plan general, la misma palabra lo define, y tiene una visión de conjunto, una visión intermodal, pero que va ser desarrollado con distintos planes sectoriales a lo largo de este año, muy probablemente.

Lo que sí creo que debo explicar a Sus Señorías es parte de lo que..., o en la medida de lo posible el contenido de la reunión de la Conferencia Sectorial que se desarrolló en Madrid y a la que asistí en calidad de Consejero del Gobierno de Cantabria y en que la Ministra dio un turno de intervenciones a los distintos Consejeros de las Comunidades Autónomas para que todos hicieran una valoración previa, naturalmente, sobre lo que se presentaba en aquel momento.

Por lo tanto dicho esto, paso a hacer una breve exposición de qué significa este Plan Estratégico y qué es lo que podemos esperar de lo que contempla en este momento.

El Plan Estratégico fundamentalmente, como todo Plan, es una planificación, es una planificación a largo plazo. Ya puedo adelantar que el horizonte es de quince años. Es decir, que el Plan Estratégico contempla, tendrá una programación desde el año actual, 2005, hasta el 2020; y con los avatares que se vayan desarrollando podrá plasmarse o no.

Lo que sí es importante decir es que si pudiera contar con el apoyo de todas las fuerzas políticas, pues tendría más posibilidades de ser vigente, de permanecer vigente, independientemente de que todo plan debe cambiar a lo largo de su vida.

Bien, pues esta planificación supone en primer lugar -y así se ha tomado- de disponer de una información para la toma de decisiones, fijar los criterios y fijar las prioridades que deben de establecerse en la diferente y pormenorizada programación.

¿Cuál es la estimación de las necesidades reales y de los recursos que siempre son escasos a la hora de satisfacer estas necesidades?. Supone una transparencia en las decisiones, supone también una participación en el conjunto de la sociedad y una anticipación de los problemas y de todas las sinergias resultantes de todos los problemas que se vayan detectando y las soluciones para cada uno.

Se identifican cuáles son las bases de cooperación y la concertación entre Administraciones, y fundamentalmente es crear un marco estable para toda la política de transporte en general.

Se contempla que no puede aislarse las carreteras de los ferrocarriles, de los puertos y de los aeropuertos, también se establece -digamos- unos baremos y unos criterios, unos umbrales de competitividad entre distintos modos de transporte, es decir, siempre tenemos que comparar como se plasma el ferrocarril con la carretera, con el avión y luego cómo deben competir entre ellos y hasta que punto deben competir el ferrocarril.

Dicho de otra manera, cuándo necesitamos que un ferrocarril sea más rápido o dé mejor servicio que una carretera o cuándo necesitamos que un ferrocarril dé mejor servicio o sea más rápido, no siempre es cuestión de rapidez, sino de comodidad y de funcionalidad con respecto al avión.

Sí puedo adelantar para no ser demasiado teórico que lo que se contempla en el Plan, es que siempre que estemos hablando de distancias inferiores a 300 Km. En el tráfico de viajeros, fundamentalmente el ferrocarril no va a competir con la carretera. Sabemos que el transporte por carretera tiene unas ventajas de flexibilidad y sobre todo de capilaridad para llegar a todos los puntos de destino. Por lo tanto, en estas distancias no es casi posible ni necesario que sea competitivo.

Sí necesitamos que sea competitivo el ferrocarril en distancias superiores hasta 300 km. Superiores a 300 km, pues debe ser superior, que es el caso que

por ejemplo luego entraremos en el tema de Cantabria que nos afecta fundamentalmente para entrar a la meseta, al centro de España, a Madrid y quizá a puntos distintos de la periferia.

Y luego otra dimensión, que también se valora, que también le adelanto, fundamentalmente, es cómo compite con el avión.

Normalmente el ferrocarril que es digamos la estrella de este Plan, pues debe competir con el avión pero nunca en distancias que superen un orden de magnitud de 700 Km, es lo que nosotros estamos viendo actualmente en los AVE de viajeros entre grandes poblaciones como puede ser Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, en la que puede competir con el avión pero porque le puede tener la diferencia pues de los tiempos que se pueden perder, y las comodidades que tiene.

Pues dicho esto, lo que sí les puedo decir es que este Plan, es un Plan que además intenta fomentar el desarrollo económico, la competitividad en general de la economía, tiene como objetivo fortalecer la cohesión social y la cohesión territorial de toda España e incrementar la calidad y la seguridad en las infraestructuras de transporte, es un factor determinante lo que va a pretender el asunto de la seguridad y contribuir a la movilidad sostenible puesto que ya sabemos que cualquier infraestructura hoy en día si no se analiza desde el punto de vista de la sostenibilidad del conjunto a largo plazo, pues carece de valor y es una de las prioridades de los tiempos modernos.

Si podemos decir, que desde el punto de vista legal y administrativo, es un Plan que es bastante diferente al Plan anterior. Si comparamos con el Plan Viaria, lo que se denominaba el Plan Viaria, este es un Plan que tiene una política totalmente diferente; es decir, este es un Plan, que es mucho más transparente, se ha presentado en Conferencia Sectorial, se ha presentado a los medios de comunicación, ha sido llevado al Consejo de Ministros para su primera elaboración y análisis de la propuesta y ahora entramos en un proceso de reelaboración de esta propuesta e irá al Consejo de Ministros para una aprobación desde el punto de vista normativo. Es decir, que estará publicado en algún acto administrativo oficial.

Como todos sabemos el Plan Viaria anterior, del anterior Gobierno, era un Plan que realmente no era un Plan con un documento formal, no tenía una naturaleza normativa, sí tenía un gran alarde en un momento determinado publicitario, en el sentido, de que se presentó en distintos sitios con grandes medios, con unas películas muy bonitas aéreas y con una presentación en las distintas zonas; pero realmente no ofreció la posibilidad de una participación de las Comunidades Autónomas ni siquiera al conjunto, ni fue nunca aprobado digamos de una manera oficial.

Digamos que el Ministerio tenía este Plan en sus manos y el Ministro Álvarez Cascos, manejaba el Plan con cierto personalismo. Es decir, que lo había presentado, tenía sus buenas cosas, pero no tenía esta naturaleza ni siquiera era obligado, sino que se

iba plasmando a medida que se iban aprobando los proyectos o incluyendo en las sucesivas Leyes de Presupuestos. Pero le faltaba esta visión de conjunto y esta posibilidad de participación de todos los entes a largo plazo.

Los elementos a destacar son –sin querer ser repetitivo- es un sistema global, coherente de planificación. Define un escenario identificando las medias. Incorpora objetivos sociales, medioambientales, territoriales; junto con los funcionales y los económicos. Y pretende converger con los principios de planificación de los países de la Unión Europea en los aspectos del desarrollo sostenible y luego también como veremos o podemos estudiar sucesivamente, en la intermodalidad de los transportes y en la coordinación de las redes de ferrocarril, porque como todos ustedes saben, España tiene una peculiaridad en cuanto a los anchos de vía, tenemos una vía estrecha, tenemos un ancho de vía diferente y ahora mismo tenemos otro nuevo ancho de vía que es el del AVE Madrid-Sevilla. Entonces, hay que procurar ir adaptando y coordinando a todo esto.

Y muy brevemente, les digo en las cuatro, digamos, patas en las que se apoya el Plan, que son las carreteras, los ferrocarriles. Hay una red de carreteras, hay una red ferroviaria, una red de puertos y una red de aeropuertos. Las características fundamentales –y voy a ser muy breve e intento además, también ser muy preciso- En España tenemos un territorio de 25.000 kilómetros aproximadamente, de carreteras dependientes del Estado, de los cuales 8.700 son autovías o autopistas de peaje –cerca de 7.000 por un lado y cerca de 2.000 por otro- Y luego forman una red estructurante con el conjunto de las Comunidades Autónomas que tienen unas vías de gran capacidad, del orden de 2.500 kilómetros en Comunidades Autónomas que no dependen del Estado, pero que son vías de gran capacidad.

O sea, que estamos moviéndonos, llevamos en este orden de magnitud, de 25.000 kilómetros y un 35 por ciento, alta gran capacidad.

Las características fundamentales son que hay un carácter excesivamente radial, de las autovías estatales y hay un inicio de una red mallada en España, de discontinuidades que hay que ir cerrando y que hay que ir completando. Es decir, las cuadrículas Norte, Sur, Este, Oeste, es una carencia de este país desde hace tiempo y este sistema radial que todo pasa por Madrid, pues se está viendo a lo largo del tiempo que no es conveniente para la cohesión territorial e incluso para el desarrollo integral.

Sigue habiendo un déficit de accesibilidad a algunas partes del territorio, naturalmente nosotros de esto podemos hablar largo y tendido. Y está bastante anticuado, hay una obsolescencia de los parámetros de seguridad en general en las autovías de la primera generación.

Hay que generalizar unas soluciones estándar y adaptarlas fundamentalmente a los entornos y a los condicionantes. Como decíamos, esto es básicamente el primer condicionante.

En la red ferroviaria estamos hablando de

España, de unos 15.000 kilómetros. La red ferroviaria en España está muy, muy anticuada. Esta red tiene, aproximadamente, 1.000, que son las líneas de altas prestaciones que existen actualmente, ya sabemos que es el eje que va del Noreste al Suroeste, no está completo Madrid-Sevilla. Luego están los tramos del AVE hacia Cataluña, por Zaragoza, Lleida, etc.

Tenemos doble vía y electrificada solamente en 3.000 kilómetros y todavía tenemos sin electrificar y con simple vía, en 5.500 kilómetros. Es decir, que nos quedarían los 4.500 de vía electrificada, pero única vía.

Entonces aquí las características fundamentales son: Hay una gran diferencia de niveles de dotación, hay unos tramos que tienen un tráfico muy débil, prácticamente obsoleto. Y luego hay bastantes dificultades entre la interoperabilidad de las distintas líneas.

Es decir, en España no hay actualmente lo que es una red ferroviaria como red. Hay distintos tramos y una de las cosas que pretende este Plan, es hacer una red. Es decir, unir completamente y fundamentalmente las capitales de provincia todas con un sistema que pudiera ser intermodal.

Y en cuanto a los puertos, los puertos que dependen del Estado actualmente son 27, con sus correspondientes autoridades portuarias. Todos tienen una autonomía financiera. Y aunque dependen del ente público Puertos del Estado, tienen un sistema que crece y tiene un gran futuro, porque hay una demanda importante en cuanto a los puertos estatales. Y entonces las inversiones y la programación de los puertos vienen desarrolladas en cada uno de ellos con su propio Plan Director.

Esto es lo mismo que pasa con los aeropuertos. El aeropuerto de Santander es uno de los puertos que se catalogan como de categoría regional. En España hay 48 puertos. Y tiene una característica muy acusada, que fundamentalmente el aeropuerto Madrid-Barajas en el tráfico de viajeros se lleva un 23 por ciento, casi una cuarta parte. Pero si juntamos Madrid con Barcelona y Palma de Mallorca, superan más de la mitad de todo el conjunto de todos los demás.

La categoría de los puertos. Entendemos que el puerto de Parayas está bien identificado como está y podemos... ¿Voy bien, Sr. Presidente?...

EL SR. FERNÁNDEZ REVOLVO: Sí, sí.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Podemos quedar relativamente, no digo satisfechos, pero que en este Plan Estratégico digamos que entra en estas grandes líneas. Y luego se está desarrollando con su propio Plan Director, que está vigente y que contempla las inversiones y la programación futura.

Y como tampoco quiero extenderme mucho más, casi podemos pasar a hablar de Cantabria. De lo que nos afecta a Cantabria y las cosas que hay aquí.

Y empezando por lo más sencillo, que es la parte última: los puertos y aeropuertos. Creemos, en primer lugar, que el aeropuerto de Santander, el

aeropuerto de Parayas es un aeropuerto que su problema no está en las infraestructuras. Tiene ciertas posibilidades de crecimiento. Hay un plan sectorial con obras en marcha, con las ampliaciones del aparcamiento, las ampliaciones de los hangares. Y su problema no es la infraestructura, sino el uso de los viajeros. Todos sabemos que hasta ahora ha estado muy infrutilizado y con la nueva creación de las líneas de Ryanair y Air Nostrum están empezando ya a tener el uso que debe tener.

Y actualmente, por la información que tenemos, con las previsiones que hay, absorbe perfectamente este tráfico y el posible tráfico que esperamos que todavía se pueda incrementar, si se plasman positivamente todas las negociaciones que hay en marcha en este sentido.

En cuanto al puerto de Santander, estamos también una situación parecida. El puerto de Santander tiene una situación buena. Es un puerto que es muy competitivo en su especialización. Es decir, el tráfico de graneles y en el tráfico de vehículos es un puerto que compite casi, casi, vamos a decir con el de Bilbao, exagerando un poco. Pero si le quitamos a Bilbao el tráfico que le proporciona directamente la refinería de Petronor y estos combustibles, realmente nosotros somos competitivos totalmente con el de Gijón, con los de la zona.

Es decir, el puerto de Santander, ahora mismo tiene unas inversiones en marcha que son considerables y que son las adecuadas. Entonces, el plan estratégico establece una categoría que es la justa de su planificación. No vamos a competir en otro tipo de actuaciones y creemos que con las inversiones que hay previstas actualmente no es una reivindicación que el Gobierno de Cantabria tenga que tener en primera línea.

En cuanto a las carreteras y a los ferrocarriles, aquí hay un tema efectivamente que puede tener cierta polémica, y es una cuestión básica. El plan estratégico no entra en una serie de actuaciones que las damos por hechas. Es decir, aquí hay algunas obras –luego podemos comentar- que no están contempladas, pero que sabemos que están en marcha, en funcionamiento, con proyectos en redacción y con futuras contrataciones.

Y tiene una carencia, que es más bien un error, que es la autovía del Cantábrico. La autovía del Cantábrico no está plasmada en los planos que tiene que tener, pero todos sabemos que está asumida. De hecho, en la Conferencia Sectorial fue una de las cosas que yo le reivindicé a la Ministra y, efectivamente, dijo que se corregía, naturalmente. La autovía del cantábrico, en el trazado oficial. Digamos el trazado aprobado.

Todos sabemos que la autovía del Cantábrico fue objeto de un estudio 'informativo. Y se aprobó el tramo Solares-Torrelavega.

Posteriormente, como quizás existía cierta confusión en algún momento, en que se decía que como ya pasábamos en la autopista toda Cantabria, de Este a Oeste, estaba acabada; realmente sabemos que la penetración a Santander y la autopista Santander-

Torrelavega no es la autovía del Cantábrico.

En la legislatura anterior, el Ministerio pretendió en un momento determinado sustituirla por la autopista de peaje, Zurita-Parbayón. Y se llegó a licitar, como saben ustedes. Quedó desierta por la inviabilidad del proyecto, al incorporar otra actuación en el propio contrato. Y entonces digamos que no salió adelante lo que podía haber sido ese sustituto de la autovía del Cantábrico. El nuevo Gobierno ha retomado el estudio informativo tal cual. Y, por lo tanto, se va a finalizar la autovía del Cantábrico, pero esta vez sin peaje. Que es un poco la clave de lo que a Cantabria le interesa. Es decir, que tengamos que pasarla perfectamente y sin pagar ningún peaje, de Este a Oeste.

El segundo tema que es objeto de reivindicación -y ya digo que no voy a entrar en más detalles porque probablemente ustedes quieran intervenir en otro sentido- es la autovía Dos Mares.

La autovía Dos Mares tampoco está contemplada en el Plan Estratégico. Y éste también fue objeto de mi intervención. La Ministra me contestó públicamente que sí se iba a contemplar, que lo habían comentado con el Presidente y que tendrían en cuenta esta reivindicación de Cantabria, en la elaboración definitiva del plan estratégico.

Podemos asegurar que contamos con el apoyo de las Comunidades de Asturias y de Aragón. De hecho, yo he tenido la ocasión de tener una conversación incluso para hacer alguna alegación conjunta, ya he hablado con Aragón, incluso la plasmarían. Pero bueno, desde luego, ellos están muy interesados puesto que el eje del Ebro como eje logístico es muy importante para su Comunidad Autónoma. Es muy importante para todos el evitar este paso por el País Vasco. Y Asturias también lo apoya.

También puedo decir que va a haber una próxima reunión del Presidente con el Presidente de Castilla-León, para que Castilla-León se incorpore a la reivindicación conjunta de las Comunidades Autónomas. Porque tendríamos que acogernos a esa excepción de no ir paralela a una vía de alta capacidad sin peaje. Pero esperamos que Castilla-León lo apoye. Porque, desde luego, la provincia de Burgos lo apoya fervientemente.

Y luego también ya salgo al paso de estas noticias de los últimos días, en cuanto a la oposición de algunos grupos en La Rioja. Pero ha quedado claro yo creo que la intervención del Delegado del Gobierno, explicando que nosotros, en nuestra reivindicación, no entramos en La Rioja. Es decir, la autovía enlaza en el tramo entre Pancorbo y Miranda, en donde el estudio informativo, muy probablemente en la zona de Dorón, sea lo más adecuado para llegar a Miranda de Ebro.

Ha un estudio informativo que fue distinto del estudio previo que contrató el Ministerio para la autovía Dos Mares, que se hizo para el tramo Pancorbo-Haro.

El tramo Pancorbo-Aro es el tramo que de

momento lo han dejado. Desde luego, estratégicamente, cualquiera que vea el plano y vea el triangulito ve que es de libro. Y parece que tiene la oposición por algunos viñedos. Yo espero que si solamente es por los viñedos, pues no debería dejar de hacerse. Pero no es nuestra reivindicación y desde luego tampoco queremos meternos. Pero todos tenemos que ser conscientes que también nuestros terrenos son muy valiosos y cuando hubo que expropiar la autovía del cantábrico también se expropió. Y la autovía de la meseta. Pero especialmente hubo tramos muy conflictivos por el valor de los terrenos en la autovía del cantábrico, pero no se pudo sacrificar en ese sentido.

Entonces, dicho esto, yo creo que podemos continuar con el tema del ferrocarril y luego, si quiere, entramos en una conversación más pormenorizada. Podemos entrar en un punto de vista incluso más técnico, si es necesario.

El ferrocarril. El plan estratégico, como yo decía al principio, entiende que el ferrocarril, en España debe haber una red de ferrocarriles y una red completa.

Hay una diferencia en el anuncio que se hizo en el, digamos, Ministerio anterior, de hacer AVES en exclusiva de viajeros para todas las capitales de provincia.

El nuevo equipo, a la hora de estudiar esto, ha llegado a una conclusión: que el coste de la red duplicada, una en exclusiva de mercancías y otra en exclusiva de viajeros; es tan excesivo y tan poco operativo, que necesita un replanteamiento.

Por lo tanto, diseña lo que se denomina una red de altas prestaciones, que son alta velocidad. Es decir, no quiere decir que las altas prestaciones no sean alta velocidad, será una línea de alta velocidad.

Ahora bien, va a ser compartida y va a ser una línea mixta que va a admitir el tráfico de mercancías y de viajeros, especialmente en todos aquellos tramos en los que sea totalmente compatible y los que no sea lógico tener un AVE exclusivo para viajeros, cuando los núcleos de población no pueden satisfacer esa demanda.

Por lo tanto, el tren de altas prestaciones es un tren de alta velocidad. Las características técnicas es otra cuestión. Las líneas tienen incluso un coste superior al AVE exclusivo de viajeros. Pero lo tienen, no por sus características en cuanto a trazados y velocidad, sino en cuanto a los costes de superestructura, los costes de capacidad portante y los costes de mantenimiento. Pero España no se puede permitir ahora mismo el lujo de tener dos líneas diferenciadas y que unan todo el territorio nacional con una red exclusiva de viajeros y otra red exclusiva de mercancías.

Si es cierto que hay una parte que (...) y que nosotros además vamos a compartir y aprovechar. Porque no podemos olvidarnos una cuestión, que los ejes, por ejemplo, el eje Norte hasta Valladolid, éste es un eje que es un AVE exclusiva de viajeros y a gran velocidad. Pero éste va a ser compartido, no solamente para salir a Europa por el País Vasco o para

ir a Galicia o para ir a Asturias, sino que también Cantabria va a pasar por ahí.

Por lo tanto, nosotros en ese sentido. Pero luego nosotros tenemos una cuestión muy importante. Santander necesita el tráfico de mercancías. Entre la intermodalidad, uno de los factores determinantes, por ejemplo, del puerto, son las conexiones con el ferrocarril y con la carretera. Por lo tanto, es muy importante para el puerto de Santander la entrada de mercancías. Y luego además, la compatibilidad con los tráfico de cercanías.

Si nos ponemos a discutir de velocidades, siempre podemos llegar a una conclusión. Pero yo les puedo decir que la diferencia entre reivindicar, independientemente de los costes, un tren de 300 kilómetros por hora –por hablar- contra uno de 250, a uno de 220, significa que las entradas en la meseta y sobre todo en el tramo Los Corrales-Reinosa, esa bajada con 25 milésimas, por ejemplo, en las pendientes, luego representa que las mercancías a la hora de subir –porque no es sólo bajar- necesitan una doble tracción y necesitan y agotan una capacidad día a día, tan importante que puede llegar a ser complicado.

Pero yo como filosofía de esta Comunidad Autónoma, por lo menos de este Gobierno, lo que les puedo decir es que la responsabilidad de los trazados de las características técnicas. Nosotros tenemos una plena confianza en el diseño de los técnicos del Ministerio. Y sabemos, que incluso en algunos momentos, es hasta favorable para algunos trazados. Con lo cual, esa plena confianza no nos va a hacer el decir que tenemos que entrar en las Hoces a 250 ó a 220 o que ésa sea la capacidad. Porque primero hay una cuestión económica, por poner un ejemplo muy sencillo, en un alta velocidad de más de 300, por ejemplo –que aunque luego no se alcance más que en las velocidades punta- hace falta un radio mínimo de 7.000 metros. Eso es casi hacer líneas rectas.

Esos costes son tan excesivos que el reducir esa velocidad, por ejemplo, en un tercio, representa en cuanto a los radios mínimos, más de dos tercios. Es que nos bajamos a radios de menos de 2.500. Y siempre tenemos que tener en cuenta la adaptabilidad del terrero.

En un, digamos, diseño de trazado en las Hoces, tan ambicioso como éste, entraríamos en unos túneles que muy probablemente, debido a la normativa de seguridad de los túneles, obligaría a unos túneles bitubo. Es decir, doble tubo, porque no se puede hacer de una manera que resulte económica, incluso yo estoy casi convencido de que cuando se pongan a realizar los proyectos, igual hay algunas otras cuestiones, incluso con la otra vía, que podrían llegar a tener alguna compatibilidad, pero no quiero avanzar ahora y lo dejo en manos del Ministerio.

Pero, ¿cuál es la filosofía del Gobierno?. Apoyamos totalmente que este tren tenga las dobles prestaciones. Apoyamos totalmente que el Ministerio a nivel del Estado plantee unos costes que sean razonables, incluso con una inversión superior en primera instancia.

Y también podemos decir, que los tiempos que se contemplan en los estudios informativos previos, son totalmente asumibles para la Comunidad Autónoma de Cantabria. Menos de una hora a Valladolid desde Madrid y una hora y media de Valladolid a Santander, es algo que todos los cántabros apoyaríamos decididamente. Incluso nosotros, lo que yo he dicho y que ha causado un gran escándalo, es que desde luego no vamos a andar discutiendo un cuarto de hora con el Ministerio. Creo que las necesidades y las prioridades de los cántabros, no están en que los viajeros para ir a Madrid tarden dos horas y media o dos horas y tres cuartos.

Es más importante para nosotros tener esa vía. Es más importante para nosotros que tenga estas dobles prestaciones y es fundamental para Cantabria que sirvan para el tráfico de mercancías. Y en la zona cercana al eje de Santander, esa duplicación de vía que valga para el tráfico de cercanías, que es otra de las cuestiones que el P.I. potencia, pero siempre desde el punto de vista del servicio de los viajeros y no desde el punto de vista de, digamos, la inversión por la inversión.

Es decir, aquí hay que traer dinero. No. El dinero, el Ministerio tiene muchas cosas en qué gastarlo y desde luego nosotros no le vamos a exigir que tenga un lujo innecesario.

Y esto es la filosofía del Gobierno de Cantabria actual, que coincide con la del Gobierno de la Nación y que yo creo que sería, digamos, una cuestión totalmente plausible si se pusiera en marcha lo antes posible.

Y yo creo que con esto, más o menos, he dado un repaso global a las cosas. Tengo muchas más cosas apuntadas, pero realmente, probablemente, sea más constructivo un pequeño debate, si les parece oportuno al Presidente.

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

No tenga usted la más mínima duda de que va a haber un debate. Y tiene la palabra para fijación de posiciones el Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista, por un tiempo de diez minutos.

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

Agradecer la presencia, como es habitual, del Consejero en esta sala y he ido tomando notas de toda la intervención que ha ido transmitiendo el Consejero. Voy a tratar de ir desarrollando algunos puntos de vista que he podido coger, porque a pesar de que ha sido una intervención, relativamente breve, sin embargo ha estado plagada de muchos datos. Ha sido entendible y ha transmitido perfectamente, yo creo que lo que quería transmitir, y era sencillamente en qué situación estamos con este Plan.

Comentaba el Consejero que es un Plan a largo plazo: 15 años. Yo de verdad le voy a confesar que a mí para este tipo de infraestructuras tan enormes, viendo lo que se tarda y viendo lo que cuesta hacer

otro tipo de ellas; a mí 15 años no me parece un largo plazo, a mí me parece un medio plazo. Yo creo que si este Plan estratégico se va a poner en marcha y podemos llegar al entorno del 2020, con la realización de muchas de estas cuestiones que aquí se plantean, pues para mí habrá sido un medio plazo y habrá sido un importante logro, desde luego, para no solamente el Estado, sino más concretamente para Cantabria.

Ha dicho usted que a lo largo de ese tiempo pueden ocurrir muchas cosas, pueden ocurrir muchos avatares. Efectivamente por eso, por eso quería yo incidir ya empezando con ese apoyo que debieran de transmitir todos los Grupos hacia este tipo de planes, porque los planes están ahí. Hay que ponerlos en marcha y para eso precisamente es fundamental ese apoyo y debe buscarse, por tanto, el entendimiento en aras a que todo ese desarrollo del Plan, pueda llegar a buen puerto.

Bueno, ha explicado cuales son los objetivos que conlleva este Plan, los cuales compartíamos y por tanto no voy a extenderme de nuevo en repetir todos esos objetivos que nos ha ido transmitiendo, pero sí entre ellos quisiera destacar tal vez esa visión coherente, esa visión de conjunto y también de proporcionalidad que el plan conlleva con relación a todo el Estado.

Además de que incorpora cuestiones que no son baladíes, cuestiones que merecen la pena que contemple, que hoy en día debe contemplar como es todo lo relativo y lo ha hecho mención el Consejero al Medio Ambiente, y también a muchas peculiaridades que las redes, sobre todo las del ferrocarril, sobre todo las del ferrocarril, como ha matizado el propio Consejero, tiene el Estado español.

Bueno ha detallado incluso actuaciones que las mismas contienen, que el Plan contiene incluso su propio Plan Director, con lo cual, pues bien esas actuaciones van a estar desde luego con un conocimiento mucho más preciso.

Esos como líneas generales de todo el Plan, luego ya hemos entrado o nos ha pasado el Consejero a debatir ya más concretamente en torno a Cantabria y así pues nos ha hecho unas claras referencias, nos ha transmitido una serie de datos relativos al aeropuerto y bueno pues aquí efectivamente como dice el Consejero se están culminando una serie de actuaciones que este Gobierno ha puesto en marcha, podemos por tanto mantener una posición de cierto optimismo hacia el futuro de ese aeropuerto.

Efectivamente, como usted ha dicho, no adolece tanto de las infraestructuras, estaban seguramente muy poco utilizadas y de momento lo que se le está haciendo es sacar un provecho a esas instalaciones que tiene, a pesar de que pequeñas actuaciones siempre van a ser necesarias como en cualquier otro tipo de infraestructura y por lo tanto ya ha transmitido el Consejero que el Gobierno está siempre atento a la posibilidad de tener que realizar pequeñas inversiones.

En el puerto, pues también nos ha transmitido que el Plan recoge todo lo que tiene que recoger para

un puerto de la categoría del nuestro y para el uso que tiene este puerto y, por tanto, aunque se irán planteando mejoras continuas, también podemos estar yo creo satisfechos de la situación en la que el puerto de Santander se refleja dentro de este Plan.

Ha habido otro asunto que sí que es cierto u otros dos asuntos que posiblemente que sí que efectivamente y lo anunciaba el Consejero en la intervención, siempre han sido han sido, han estado rodeados de cierta polémica, estoy hablando de la autovía Solares-Torrelavega, y bueno se desprende de la intervención del Consejero aquí sí que se ha dado un paso importante hacia delante, aquí sí que se ha dado un paso de gigante porque todos éramos conscientes de la necesidad de ese tramo de autovía que está pendiente de realizarse.

La polémica precisamente no venía tanto por realizarla sino por la forma en realizarla, la forma de realizarse y sobre todo el tema del peaje. Bien como ha transmitido el propio Consejero y sin entrar en más detalles todas estas cuestiones parecen que han sido solventadas y yo creo que es momento también de manifestar que es muy satisfactorio el hecho de que la autovía Solares-Torrelavega, pues haya llegado a la situación que ha llegado.

La otra, como es lógico también, pues otra reivindicación yo creo que ya histórica, yo creo que ya se venía demandando y es la autovía de Dos Mares, que ha pasado también por un capítulo de desavenencias más que nada de tipo político, no tanto ni de trazado ni de nada pero, que bueno se han ido solventando esas, se han aunando opiniones y este proyecto parece que empieza su andadura.

La Ministra se ha comprometido de alguna manera a ponerle en marcha y esa era otra infraestructura que no nos engañemos es vital para el desarrollo de nuestra Región. Seguramente, que para toda la zona de la cornisa del norte, entendiéndose Asturias, el norte de Galicia, etc; pero para Cantabria desde luego es vital, por lo tanto debemos felicitarnos también porque esa infraestructura se ponga también en marcha.

Y luego ya terminando pues nos ha hecho un relato del asunto que también ha estado siempre rodeado y seguramente que lo seguirá, que es polémica, que es el ferrocarril. Aquí sí que seguro que estamos todos de acuerdo en la necesidad de que el Estado efectivamente tenga una red de ferrocarriles acorde con las necesidades que se demandan, no solamente de transporte de pasajeros sino también de transporte de mercancías el cual es posiblemente el que más hay que mejorar, el tema de transporte de mercancías; pero también estamos de acuerdo, como decía el Consejero, en racionalizar esos costes, en buscar la optimización de las redes y como usted ha dicho no está el asunto ni le he visto yo nunca en los últimos años para lujos, para dispendios y para pedir obras casi me atrevería a decir faraónicas a veces, solamente por el hecho de ganar unos minutos al tiempo, solamente por el hecho de llegar 10 minutos más adelante.

Los impactos que pueden provocar en el medio ambiente ese cuarto de hora que será irreversible ya

para siempre, pues yo creo que a veces no merecen la pena, aparte de que son obras difícilmente ejecutables, carísimas, muy complejas y, por lo tanto, hay que ser prudente y hay como digo optimizar el tema para ir de acuerdo con las necesidades que realmente se pueden demandar desde Cantabria.

Termino ya Sr. Presidente, termino ya. Bueno pues en resumen, diría que nos encontramos por primera vez ante un Plan estratégico estatal, de infraestructuras que no responde a criterios personales de ningún tipo, esta vez está hecho con otro tipo de visión, se basa en baremos objetivos, serios y además fruto pues de un estudio yo creo de la realidad.

Por lo tanto nosotros en principio estamos de acuerdo con la puesta en marcha de este Plan, creemos que a Cantabria sale muy bien beneficiada, muy bien atendida dentro de este Plan, y que en el abanico, ese que hablábamos al principio de aquí al año 2020, pues se van a colmar muchas de las peticiones que tradicionalmente hemos mantenido.

Nada más y muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Agradecer la presencia del Consejero para informar sobre la posición del Gobierno con respecto al Plan estratégico de infraestructuras y transportes. Y decir en primer lugar, que es lógico, está elaborado por el Gobierno Central, mi Grupo Parlamentario considera que este documento, es un documento de un fuerte fundamento teórico en esta fase, que queda desarrollar todo lo que es la programación, todo lo que son las especificaciones, las normativas, etc, por lo tanto estamos, podemos decir, que en una primera fase de desarrollo teórico y conceptual de los transportes en España, nosotros estamos totalmente de acuerdo.

Estamos totalmente de acuerdo, en lo general, primero porque es un Plan que se tiene que adaptar a la política común de transporte, que tiene que tener en cuenta la conectabilidad de España con Europa, que tiene que aplicar todas las Directivas en materia de sostenibilidad ambiental que la Unión Europea demanda, para las nuevas políticas de transporte y que se tiene que orientar hacia el cumplimiento de las Directivas de la Unión Europea, de las Directivas comunitarias en materia de intermodalidad, de accesibilidad de los viajeros, de movilidad de las personas y de las mercancías.

Teniendo en cuenta que eso que así dicho en genérico parece pues conceptos un tanto retóricos, en lo concreto afecta a la ubicación estratégica; por ejemplo del puerto de Santander, al modelo de ferrocarril, al modelo de transporte de viajeros, a la concesión de las líneas de transporte de viajeros, afecta a la libre competencia, que es un tema que hay que abrir, es decir, donde la libre competencia va a

introducir cambios importantísimos en las estructuras del transporte, porque van a entrar operadores privados en muchos ámbitos e incluso puede haber infraestructuras promovidas por la iniciativa privada. En definitiva estamos hablando entre toda una serie de conceptos que hay que desarrollarlos y me parece que el desarrollo normativo que el Consejero ha dado bastante importancia, no puede pasar desapercibidos, porque todas estas cuestiones en el futuro van a ser objeto de gran debate, objeto de gran debate que conviene tener bien amarradas y (...) sobre una base legal fuerte y firme para impedir que esto sea un objeto de inestabilidad en el futuro.

Creo que el documento hace una apuesta fortísima por la seguridad, de hecho se marca el objetivo de reducir el 50 por ciento de los siniestros, de la mortandad en carretera en el 2010. A mí me parece que es un objetivo extraordinariamente importante.

Y también, y es otro tema que yo creo que hay que darle especial importancia, al tema de la financiación. En el tema de la financiación de las infraestructuras que se abre una vía importante, ya se venía aplicando a la financiación privada, a la búsqueda de diferentes fórmulas de financiación.

Pero parte de un criterio, que es que hasta ahora teníamos una captación de recursos europeos extraordinariamente importante en materia de infraestructuras, fundamentalmente a través del FEDER y los Fondos de Cohesión.

La ampliación a 25 y el nuevo escenario presupuestario pues va a provocar una reducción de la inversión europea en infraestructuras.

Hasta ahora mismo, hasta el año 2004, el 30 por ciento del presupuesto de inversiones del Ministerio de Fomento eran ayudas directas de la Unión Europea. No sabemos, lo dice el documento, no sabemos ahora mismo cuál va a ser el nuevo escenario presupuestario con la ampliación a 25, y la orientación que tienen los países centroeuropeos a invertir en infraestructuras en los países del Este, que es lógico que necesitan una modernización mucho más importante que la nuestra.

Yo con carácter general plantearía eso, es decir, este tipo de cuestiones. Y ya precisando más con respecto a lo que a nosotros nos afecta, yo creo que hay que plantear una cuestión, porque algunas veces nuestra Comunidad Autónoma tenemos la tentación de pensar que somos los únicos que pedimos, o de pensar que somos los únicos que tenemos carencias fundamentales.

Puedo afirmar aquí, y algún conocimiento tengo, que prácticamente todas las Comunidades Autónomas tienen reivindicaciones en materia de infraestructuras que ellos consideran fundamentales, estén gobernadas por quienes estén; todas.

Y la apertura de un debate de estas características es la apertura de una pelea entre las Comunidades Autónomas que yo espero que se rompan hábitos, hábitos que han practicado todos –y no miro a nadie- o que hemos practicado todos, que

es el ver el determinado peso económico y tal sin ver una parte como es la solidaridad.

Pero es evidente que mayor población, mayor industria, igual a más necesidades, más infraestructuras y en algunos elementos puede haber algún desequilibrio territorial. Yo creo que ese no es el caso de Cantabria, y lo digo sinceramente.

Con respecto a la precisión que hacía empezando por lo que serían los cuatro grandes elementos: puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarril. Yo creo que en el tema del puerto básicamente, sustancialmente no hay problemas. Le hemos quitado algún tráfico al Puerto de Bilbao, es cierto que si no fuera por el tráfico de combustibles y por una centralidad comercial muy potente, hoy tendríamos muy poco que disputar con el País Vasco, porque hemos conseguido una especialización extraordinaria.

Y el Plan Director de Infraestructuras permite que el Puerto siga avanzando en su propia estrategia. Ya que no hay una centralización que se distribuye desde Madrid, la especialización, sino que se puede definir aquí una estrategia que hasta ahora está dando buenos resultados.

Y en el aeropuerto lo mismo. El aeropuerto estos que se consideran de la red regional pueden ir mejorando su Plan Director, pueden ir adaptándose. Y es evidente que en Cantabria además del Plan de Inversiones y de Infraestructuras en el futuro, si seguimos a este ritmo de captación de pasajeros, habrá que hacer un nuevo Plan Director que se adapte a las nuevas demandas que exige un aeropuerto con mucho más tráfico que el que tenía cuando se diseñó, no, pero lo que la práctica ha ido demandando que era un aeropuerto de baja utilidad.

Con respecto a las carreteras, yo creo que el tema de la Autovía del Cantábrico es un tema importantísimo que se resuelva. Yo creo que se ha resuelto, a lo mejor el nivel de especificación que hace el Plan Director no lo arregla, pero en la parte..., por ejemplo ya se ha licitado la asistencia técnica para la redacción del tramo Solares-La Encina. Yo creo que es un buen dato, con un presupuesto de 65 millones de euros.

Y también se ha licitado la asistencia técnica para el tramo La Encina-Torrelavega, también con una dotación de 62 millones de euros. Yo creo que en ese sentido se está avanzando en firme, es una pena que el Plan no precise (...) una rayita más, no precise esta cuestión cuando el Gobierno en la práctica lo está haciendo.

Y en la práctica está haciendo la culminación de la Autovía del Cantábrico a su paso por Cantabria, eliminando una propuesta de autovía de peaje como se estaba planteando. Y yo creo que esto es extraordinariamente importante.

Con respecto a lo que es la Autovía de la Meseta yo creo que sigue su ritmo natural, el previsto por el anterior Gobierno, sin mayores alteraciones. Y en ese sentido yo creo que las comunicaciones por

carretera, prácticamente las grandes, me refiero a gran capacidad, pues prácticamente está resuelto.

En el tema de la Autovía Dos Mares yo creo que el Consejero lo ha explicado bien. En el tema de la Autovía Dos Mares ya se acaba de aprobar una propuesta para el estudio informativo. Una propuesta que no está contemplada en el Plan Director de Infraestructuras, pero que se metió en el Congreso de los Diputados a través de una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Ya estamos en fase de estudio informativo que yo creo que con el apoyo territorial que tiene, es decir, se ha explicado el interés que tiene Asturias y Aragón en esta materia y Burgos en que esta cosa se solucione, va a ser la tercera red de gran capacidad por carretera que va a tener la Comunidad Autónoma. Por lo tanto, en esa materia yo creo que se va a solucionar el tema en términos positivos.

Y finalmente con el ferrocarril –estoy viendo al Sr. Presidente que mira el reloj-, yo creo que en el tema del ferrocarril de altas prestaciones es una buena solución. Yo no la voy a explicar tan bien como lo ha hecho el Consejero, pero es cierto que vamos a estar desde Santander conectados con una línea de altas prestaciones, que en definitiva es una línea de alta velocidad, desde La Coruña hasta Francia, hasta Hendaya, hasta Zaragoza, todo el corredor del Ebro, etc..., con una línea de altas prestaciones.

Y también vamos a resolver en el tema este de la intermodalidad que parece conceptual no lo es tanto, porque el Puerto de Santander no tendría sentido, e incluso puede que el aeropuerto en el futuro, no tendría sentido sin una buena red de mercancías, que va superpuesta al ferrocarril de altas prestaciones. Pues yo creo que resolvemos tanto el tema de hacer una línea de mercancías competitiva y hacer una línea de transportes de viajeros rápida, eficaz y prácticamente equivalente a lo mejor de la alta velocidad aquí en España.

Si eso nos permite una conexión con todo el cantábrico, si nos permite una conexión con Europa, y nos permite una conexión con Madrid y con el corredor del Ebro, en un tema de altas prestaciones, yo creo que en el tema del ferrocarril hemos dado un salto de gigante con el Plan de Infraestructuras.

Otra cosa es la programación, el tiempo, el ritmo inversor, etc., que se tiene que ir detallando, y creo que este año va a ser determinante para ir fijando plazos, ritmos, etc., pero que ahora mismo no conocemos.

Pero ahora mismo el planteamiento sobre la mesa, me parece que los cuatro grandes elementos de las cuatro grandes infraestructuras son una buena noticia para Cantabria y el PEIT es una buena o magnífica noticia para la Región.

Nada más y muchas gracias Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Gracias Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Partido Popular.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias Sr. Presidente.

Gracias Sr. Consejero por venir a la comparecencia, aunque realmente desde nuestro Grupo Parlamentario esta comparecencia fue solicitado el 26 de enero y se ha tardado prácticamente un mes en comparecer en este Parlamento.

Cuando nos sorprendió a nuestro Grupo Parlamentario, yo creo que a todos los cántabros que a los pocos días de aprobarse el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes Nacional, el Presidente del Gobierno, la Vicepresidenta del Gobierno dijeron que era muy buen Plan para Cantabria, que era un gran Plan para Cantabria.

Y que se iba a someter al debate de la sociedad para que se pudiese entre todos mejorar este Plan. Eso lo dijo el Ministerio y resulta que nuestro Grupo Parlamentario consideró que efectivamente sería muy importante que aquellas alegaciones que se hiciesen a este Plan de Infraestructuras, ya que es desde el 2005 hasta el 2020 y previsiblemente en una situación normal democrática puedan pasar varios gobiernos, tanto por Cantabria como por España; sería muy conveniente que hubiera habido consenso de toda la sociedad en este Plan de infraestructuras.

Y sin embargo nos encontramos que se ha tardado un mes en comparecer y se ha comparecido justo cuando se ha abierto el plazo para presentar las alegaciones que se han presentado el día 22, se ha publicado el día 21 y desde el día 22 solamente queda un mes para presentar alegaciones a este Plan Estratégico de Infraestructuras.

Por lo tanto, lo primero que ha hecho el Gobierno ha sido ocultación a la sociedad del Plan Estratégico de Infraestructuras para Cantabria y no abrir al debate, en Cantabria, las necesidades que Cantabria puede tener de aquí al 2020. Lo lamentamos profundamente.

Lo lamentamos profundamente, porque creo que no es la vía de que en Cantabria hagamos las cosas de la mejor manera. Creo que era un momento oportuno cuando se está hablando a medio plazo; pero a medio o largo plazo como ha dicho el Consejero a largo plazo, al 2020; que si estas infraestructuras que debemos contemplar como fundamentales para Cantabria no están para el 2020, pues entonces no se preocupen que tardarán otros 40 años en recuperarse Cantabria, si realmente no lo conseguimos para el 2020 estas infraestructuras; estamos hablando de infraestructuras que todos consideramos que tienen que finalizarse mucho antes del 2020. Mucho antes del 2020.

Y, por lo tanto, nos sorprendió, sinceramente nos sorprendió que el Gobierno saliese diciendo que el Plan era muy bueno para Cantabria. Nosotros estuvimos esperando, porque en un principio no se podía bajar el Plan, hubo problemas para bajarlo de Internet. Y entonces solicitamos la comparecencia y dice: "hemos solicitado la comparecencia para que diga: inversiones, plazos y características de las

infraestructuras que contemplan el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte para Cantabria"

Señor Consejero, no contesta. ¿Qué plazos y qué cuantía de inversiones para Cantabria? Eso es lo que interesa a los cántabros, inversiones que se van a producir en Cantabria y los plazos. Ninguna, no ha contestado ninguna. ¿Por qué?, porque no viene en el Plan.

Y ¿ustedes están de acuerdo con esto? ¿Ustedes están de acuerdo con un Plan Estratégico de Infraestructuras que no planifique unos plazos y unas inversiones?. A ver, porque estamos hablando de un Plan que es el primero que se hace a quince años. Que nos parece como teórico podrá servir, pero como práctico para las Comunidades Autónomas no sirve. Lo dicen todas ¡eh!

O sea, aquí las inversiones no están territorializadas ninguna. Y los plazos no están puestos en ninguna inversión. Y ustedes como Gobierno ¿dicen que están de acuerdo con este Plan?. O sea, ¿ustedes están de acuerdo porque hayan pintado una línea aquí, por ejemplo del tren de altas prestaciones que también están de acuerdo y esa línea puede empezarse a hacer en el año 2020? Eso nos parece una irresponsabilidad como...

Yo pienso que Cantabria, yo pienso que una Comunidad no puede tener un Gobierno así. ¿Por qué ustedes no han abierto a la sociedad de Cantabria, a empresarios, a los distintos sectores económicos de Cantabria el debate de este Plan, para que Cantabria haga una serie de alegaciones con el mayor consenso posible? ¿Por qué?

¿Cómo puede salir el Presidente del Gobierno y la Vicepresidenta del Gobierno, diciendo que están de acuerdo con el Plan, cuando no viene ni la autovía de Dos Mares en el Plan. Y lo dijeron antes de que tuviese usted la reunión en Madrid con la Ministra, en el que dice usted que se comprometió verbalmente. Ya salieron aprobando el Plan, diciendo que era bueno. ¡Si no viene la autovía del Cantábrico y salieron diciendo que era bueno!

¡Pero bueno, ustedes! Miren, yo de verdad que no sé cómo tienen tanta capacidad de cambiar de opinión por mantenerse en los puestos; de verdad es preocupante.

Mire, usted es Consejero de Obras Públicas, usted es del Partido Regionalista, o colaborador del Partido Regionalista lleva ya por lo menos ocho años. Ha estado en el Gobierno en sus Consejerías.

¿Usted sabe lo que han puesto en el programa electoral, cuando se presentaron a las elecciones de Cantabria, para el tren de alta velocidad? ¿cuánto tenía que tardar?

Exigiremos que el tren de alta velocidad -dice su programa electoral- no tarde más de 2 horas 12 minutos. Lo han puesto ustedes no yo; 2 horas 12 minutos.

Pero voy a más, bueno no voy a más, primero le voy a contestar a eso. ¿Usted que es técnico viene aquí de responsable en este momento y dice que

ahora es mucho mejor esto, es que era un irresponsable hace un año y medio? ¿Es que no tenía ningún conocimiento técnico hace año y medio, para decir a los cántabros que iba a exigir un tren de dos horas y doce minutos? ¿No se le había ocurrido lo de las mercancías a usted, ni al Grupo Regionalista? Y ahora porque lo dicen los socialistas, dice que está bien.

Mire, pero ya no usted sino el Gobierno; y vamos al tren de alta velocidad. Este es el Plan de Gobernanza, que se está gastando mucho dinero el Gobierno de Cantabria en publicitarlo, por todas las televisiones, por todos los medios de comunicación. Que ustedes lo aprobaron y le han sacado a la opinión pública en el mes de septiembre, en el mes de septiembre.

Y dice, textualmente, hecho por ustedes en el mes de septiembre del año pasado: "Cantabria contará de esta forma con una conexión de las mismas características que las de Valencia o Zaragoza, tal como reflejará, -reflejará, escrito- el Plan de Infraestructuras Ferroviarias que el Ministerio de Fomento presentará antes de fin de año y en el que determinará los plazos e inversiones necesarias para su ejecución". Está escrito por ustedes y pagado por todos los cántabros.

De las mismas características que Valencia y Zaragoza, reflejará -dicen- presentarán antes de fin de año en determinados plazos e inversiones necesarias para su ejecución. Se referían a éste. Inversiones necesarias y plazos de ejecución no están. No están, para Cantabria no están y esto está en el Plan de Gobernanza.

Pero voy a más, voy a más, Sr. Consejero, voy a más. Decían que iban a tener el mismo, sacaban esta foto, decía que tenía el eje ferroviario entre el cántabro y el mediterráneo tendrá 600 Km de recorrido. El Plan de Infraestructuras no recoge las mismas vías de tren de alta velocidad para Cantabria que para Valencia y Zaragoza. No, no, no, está aquí, lo ve usted, se lo voy a enseñar a los medios de comunicación.

El rojo Valencia, Galicia, Barcelona y resto de España no. Y Cantabria, no. ¿Qué van a hacer? ¿Decir que el Plan de Gobernanza ustedes mintieron ya a los cántabros? Y ¿Cómo si en el mes de septiembre el Gobierno de Cantabria decía esto, puede decir en el mes de enero que es muy bueno el Plan de Infraestructuras Nacional? ¿Cómo decían ustedes que iba a reflejar esto el Plan, si no lo refleja? Yo creo que hay que tener un poco de decencia política, ¡eh! Y lo digo con toda la sinceridad. Porque uno puede cambiar de opinión, pero no puede cambiar de opinión tan rápido.

O sea, si ustedes hace año y medio, decían que tenía que tardar 2 horas y 12 minutos. Si ustedes en el mes de septiembre decían que íbamos a tener las mismas características que Valencia y Zaragoza y que este Plan iba a recoger plazos, inversiones para Cantabria, resulta que no se cumple nada de eso y ahora defienden lo contrario. Es tener un límite, hay que tener un límite en la vida, Sr. Consejero. Y usted ha tenido que venir hoy aquí, no voy a decir que a

hacer el ridículo, después de un mes a no poder decir nada ni de plazos, ni de las inversiones de las infraestructuras para Cantabria. ¡Pero bueno!. Usted ha dicho hasta públicamente, claro que ha sido público, en conferencia de Consejeros y produjo alguna carcajada. Lo sabe usted, que también es público, sí, que a usted no le importaba que tardase 20 minutos más el tren a Cantabria. Lo dijo públicamente, lo sabe usted ¿no?, como lo acaba de decir aquí hoy.

Los Consejeros, hombre dicen, (j...) a mí me ha comentado alguno: ¡vaya Consejero tenéis en Cantabria, que va al Ministerio, se reúne con la Ministra y dice: "no me importa que tarde 20 minutos más"!

¿Cuánto va a tardar el tren de alta velocidad a Cantabria? En el Plan de Gobernanza, del mes de septiembre también, ustedes dicen que 2 horas y 25 minutos, 2 horas y 25 minutos, por debajo, con los estudios del Ministerio de Fomento. ¿Cuánto van a tardar?, vamos a decírselo a los cántabros, ¿cómo no nos van a importar 20 minutos? Pero, ¿cómo no nos van a importar 20 minutos? ¿usted me lo puede decir a mí, por dónde van a ir las mercancías a Madrid con el tren de altas prestaciones? Cuando lleguemos a Valladolid ¿qué hacen?, ¿se incorporan a la vía de alta velocidad o se tienen que ir por Ávila? ¿Por dónde tienen que ir? ¿Cómo se va a incorporar el tren de alta velocidad que vaya por aquí de viajeros, al tren de alta velocidad que llega a Valladolid? La Sra. Ministra no lo supo contestar en la reunión, usted lo sabe ¿no? Y todavía usted me está diciendo que está apoyando esto.

¿Quedan 20 días para presentar alegaciones y ustedes han dicho que aprueban un Plan que no está incorporado ni el tren de alta velocidad para Cantabria? ¡Hombre mire!, si hasta los socialistas de Vigo dicen que no pueden permitir que Galicia tenga distintos trenes, de distintas calidades en Galicia. ¿Por qué llega el tren de alta velocidad para viajeros -como existe, lo fundamental de España- hasta una parte de Galicia y las otras capitales de provincia no?. Hasta los Socialistas.

¿Sabe usted lo que dice Ibarra?. ¿Lo ha leído?. ¿Y por qué no hace eso Cantabria?. Que yo no digo que Cantabria tenga que ser el AVE de Cantabria, el que Cantabria diga; no. Vamos a determinar el que Cantabria convenga y el que convenga en toda España. Y en las mismas condiciones para toda España.

Pero siempre y cuando... ¡Hombre!, un tren de alta velocidad, si usted decía que 2 horas y 12 minutos, y exigía al Gobierno de la nación, antes de las elecciones regionales, 2 horas y 12 minutos..., ahora no creo que vaya usted diciendo por ahí... Si el tema de las mercancías tiene otra solución; si quiere hacemos una comparecencia solo para eso. ¿Usted me garantiza a mí...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Por favor, vaya terminando...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Sí.

...que no se puede hacer? No engañen a la gente. Si por la vía existente, en este momento, se puede hacer muchísimo más rápido el tren de mercancías para Madrid que haciendo una nueva vía. ¡Claro!

¿Usted ha leído al catedrático de ferrocarriles, no? Que ha escrito en una Tribuna, en un medio de comunicación hace poco; algo sabrá. Léale. Al menos, si no lo ha leído, le aclaro que le lea; que se metía con unos y con otros, ¡eh!; él decía que con unos y con otros. O sea, que no quiero decir que se estuviese metiendo con ustedes; que sí, que efectivamente decía que íbamos "de guatemala y guatepeor" –Esa expresión ha utilizado-

Pues mire, el Sr. Ibarra, ha dejado claro que sea cual sea el AVE que pase por Extremadura, la decisión la tomará la Comunidad Autónoma. También aclaró que cuenta con el compromiso de la Ministra y de Zapatero, para que Extremadura tenga un AVE convencional. Convencional como el de Sevilla, como el de Zaragoza y como el de Barcelona. Ése es el AVE convencional que él denomina.

Por lo tanto, yo creo que lo primero que tienen que hacer... ¿Ustedes han abierto un diálogo con partidos políticos en Cantabria, que yo creo que sería necesario?. Qué mejor que solicitar todos lo mismo, independientemente de quién vaya a gobernar, para este Plan.

Si usted tenía que haber comparecido aquí el primer día nada más salir el plan de infraestructuras, cuando el Gobierno dijo que lo iba a debatir la sociedad. Tenía que haber comparecido a petición propia. Haber informado y haber dicho: aquí no viene la autovía Dos Mares, aquí no viene la autovía del Cantábrico. Aquí viene un tren que o nos dicen exactamente las características que tiene, cuánto va a tardar en Cantabria y cuánto tal..., o sino, no podemos dar el visto bueno al plan de infraestructuras nacional. Y haber entre todos buscado un consenso.

Pero ustedes llevan un año y medio –y se lo digo sinceramente- sobre todo desde marzo, que digan: lo que diga Madrid y todo muy bien, sin analizar luego las consecuencias para Cantabria.

Bueno, lo de la autovía Dos Mares también hablamos. Y lo del resto de infraestructuras de ámbito nacional en Cantabria, que no viene nada, también sería conveniente. Porque hay otras, no de gran capacidad, pero sí de inversiones fundamentales.

Finalizo, Sr. Presidente, con lo que realmente es un tema enormemente importante. Y gracias, si me he pasado, por haber dejado estos minutos más.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz. No ha hecho veinte minutos.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bien.

Con respecto a las intervenciones de los Grupos Regionalista y Socialista que apoyan al Gobierno, lógicamente estamos de acuerdo. Tenemos una visión de sentido común para Cantabria. Yo creo

que tenemos la visión realista de las cosas y no la visión –digamos- demagógica y de pedir lo que no se puede pedir, o de exigir algo que está fuera de la realidad.

Porque está claro que hay que mantener aquí un espíritu, en primer lugar, de solidaridad. Esto es un Plan para toda España. Nosotros siempre hemos dicho que no vamos a ser menos que los demás y que lo que se plantea, se plantea de una manera global y luego se plantea de una manera razonable y de una manera mejor que la que estaba planteada antes.

O sea, en el tema del ferrocarril, este cambio –digamos de filosofía- creemos que es positivo.

Por lo tanto, ¡Claro!, cuando se dice algo en la campaña electoral, con una antigua planificación y con lo que decía el Ministerio, pues nosotros decíamos 2 horas y doce. Pues claro. Porque estaban diciendo que iban a estar en Bilbao, en 2 horas y quince, y en Asturias en 2 horas y veinte. Luego, nosotros en 2 horas y doce.

Pero si cambia de filosofía para todo. Nosotros, hemos dicho al Ministerio: cambien ustedes de filosofía –y lo vuelvo a repetir- y les apoyamos. Y le vuelvo a decir, aunque a usted le parezca que es escandaloso y algún Consejero de otra Comunidad Autónoma. Naturalmente que no vamos a discutir 20 minutos. ¿O es que no nos conformamos con 55 minutos en Madrid; Valladolid, 35; Alar del Rey, y 55 hasta Santander? Pues naturalmente. ¿Dónde hay que firmar?. Mañana mismo. Mañana mismo. ¿Dos horas y media? Dos horas y media. ¿Pero ha cambiado la filosofía?. Y la apoyamos.

Ahora, cuando estamos en una situación de competitividad con los demás, pues naturalmente que exigiremos lo de todos. Y hay que ver las cosas desde un punto de vista global. En Zaragoza o en Valencia, ellos tienen una necesidad diferente y nosotros no estamos siempre comparándonos con todo para todo. Hay que verlo. Hay que tener en cuenta que en Valencia tienen un núcleo de 2 millones de habitantes. Naturalmente que tendrá el Estado, pensar distinto, probablemente, para los viajeros entre una ciudad de 4 y otra de 2. Pero nosotros –ya le he dicho- no vamos a salir nada mal, porque tenemos hasta Valladolid el AVE, exclusivo de viajeros en alta velocidad. Y de eso nos vamos a aprovechar.

Y las mercancías, naturalmente una vía paralela. Una vía alternativa. Es que hay una vía exclusiva de mercancías de Valladolid a Madrid...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO:...Y de Santander a Valladolid.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): De Santander a Valladolid no, porque no va a hacer falta; por una razón muy sencilla. Vamos a ver, le voy a decir una cosa. ¿Usted se piensa que las cosas son gratis y que el mantenimiento es gratis?. No lo es. No es lo mismo mantener 2 vías y construir 2 vías de 15.000 kilómetros, que construir una vía de 3.000 y una doble de otros 15.000 que tenga la doble prestación. Es que, ¡claro!, si todos hablamos por hablar, haríamos: AVE exclusiva, Guadalajara-Soria, y

tendrían un AVE exclusiva de viajeros para llevar 100 pasajeros diarios. Con unos costes de infraestructuras monstruosos y un coste de mantenimiento monstruoso.

Y ya le digo que en la zona de Cantabria ya veremos lo que dicen los técnicos, porque yo les voy a apoyar. A lo mejor resulta que nos llevamos una sorpresa y tenemos algo mejor de lo que estamos diciendo. Pero a lo mejor eso sale de la propia solución técnica.

Por lo tanto, no se preocupe usted de Valladolid-Madrid, para las mercancías. Además, las mercancías no tienen prisa; les da igual tardar una hora más que una hora menos... No, no, no se escandalice.

Lo que sí es importante, es tener una red que valga para todo y no tener una doble inversión y un doble coste de mantenimiento, un doble coste de estaciones, que hay que saber de qué hablamos. Por lo tanto, en ese sentido, yo creo que lo que me dice no tiene mucho sentido.

Le voy a decir una cosa. Sí he leído los artículos del catedrático, Francisco Díez de Villegas, naturalmente. Y qué dice. Bueno, naturalmente lo que dice es que lo hagamos y cuanto antes. Pero también nos dice que con menos de tres horas a Madrid firmaba todo el mundo. Eso lo dice él públicamente. Sí, sí, sí. A él, dígame usted: menos de tres horas para los viajeros a Madrid, y dice: perfecto.

Si nosotros, lo que no queremos es echar carreras espaciales. Y lo vuelvo a decir. No quiero estar en el siglo XXII, me conformo con estar en el que estoy. Por lo tanto, si nosotros queremos que el ferrocarril compita con el tren, en esos recorridos; o compita con el avión, como estamos viendo que ahora estamos estableciendo. No vamos a competir a más de 700 kilómetros. Bueno, el Gobierno, con gran visión, dice: Creemos líneas de avión a Málaga, a Sevilla, y lo ha conseguido. Porque ahí, el tren, no es competitivo. Es una prestación más, pero ésa la tenemos.

Y ahora mismo, lo que dicen los expertos en planificación, y por supuesto los amantes del ferrocarril; porque también el Sr. Villegas tiene una deformación muy dirigida a los ferrocarriles y yo le alabo porque es un experto, pero quizá siempre apoya un poco más eso en comparación, pero el Sr. Villegas, naturalmente que dice que cualquier cosa que sea competitiva es la que hace falta. Y nunca jamás él ha dicho que hace falta ir en dos horas y cuarto, eso nunca lo ha dicho.

Bien en cuanto a, yo claro le tengo que volver a repetir que el Plan estratégico es lo que es, y no nos lo podemos inventar, yo no me puedo inventar los planes sectoriales. Si quiere que le diga las inversiones que están previstas en los presupuestos, pues se las podemos decir y ustedes las conocen perfectamente. Podemos decirle ya lo ha dicho el Portavoz Socialista- como están los tramos de la autovía de la Meseta. También les podemos decir que los de la Ronda de la Bahía están en marcha. También le puedo decir que la carretera de San Glorio tiene el

proyecto en redacción. También están avanzando en el proyecto de la carretera de Burgos a Espinosa por Ramales en la variante Lanestosa, todo eso pero es que esto no es objeto de este P.I., ni es objeto de esta comparecencia entiendo yo.

Los grandes números pues sí, ahí están, ambiciosos 40 billones, 40 billones de pesetas, 17 para el ferrocarril y 10 para carreteras. Bueno no lo he leído porque esto está a disposición ¿no?, Números ambiciosos.

La financiación, pues se va a acudir a la iniciativa privada en un 40 por ciento, 60 por ciento Presupuesto de Estado, 40 por ciento. Éstos son los números que hay. Yo no les puedo contar más.

Si usted quiere que yo le diga que cuente en el P.I. lo que hay, pero no me lo diga a mí, como diciendo que yo no defiendo Cantabria, no porque es que no hay para nadie.

¿Cómo voy a estar en desacuerdo de una planificación si no existe?. Si me dijera: "Oiga no, es que Cantabria está a la última, es que primero vamos a hacer toda España menos Cantabria". Entonces Cantabria defendería por supuesto el Gobierno de Cantabria y mi partido el primero, pero nosotros no podemos comparar ni podemos decir nada.

Si le digo que si hubiera una programación en la que Cantabria se viera postergada, naturalmente ... pero no lo tenemos, luego por lo tanto, yo no puedo andar discutiendo ahora mismo la planificación, si lo tuviera sería si lo tuviera. Pero lo que sí estamos hablando, es cual es la filosofía del P.I. en cuanto a la visión de España global y nosotros, aunque somos regionalistas, tenemos una visión solidaria.

El Gobierno por supuesto está en la misma onda y ustedes supongo que tengan también esta visión solidaria de España. Por lo tanto, tenemos que pensar que el P.I. es un Plan estratégico para toda España. Y dentro de lo que es España, lo que le afecta a Cantabria, creemos que está bien diseñado, creemos que es suficiente para nuestras necesidades con las excepciones que hemos dicho.

Naturalmente ya hemos dicho en donde nosotros vamos a reivindicar, es lo que hemos dicho, lo demás estamos de acuerdo con la filosofía, cuando lleguen los planes sectoriales, tendremos ocasión de estar encima, de apoyar, de apostar, de exigir si es necesario, en toda la medida en que el Gobierno tenga fuerzas y naturalmente que creo que el Gobierno de Cantabria tiene tanta fuerza como cualquier Gobierno, porque es una Comunidad Autónoma más.

Por lo tanto yo creo que el coger al pie de la letra lo que dice el programa electoral, lo que dice el Plan de Gobernanza cuando no se entiende lo que estamos hablando, en genera; pues entonces es coger las cosas como se dice con papel de fumar para buscar cosas. Pero díganme ustedes si no están de acuerdo con lo que se está planteando globalmente. Díganme ustedes: "No estamos de acuerdo". Porque usted no me lo ha dicho. Me dice: "Mire es que no estamos de acuerdo porque nosotros queremos que haya una exclusiva de viajeros para toda España y

una red exclusiva de mercancías para toda España". Plantéenlo.

Les diremos: "Pus que mire, es que no estamos de acuerdo". Pero no me diga que vamos a pedirlo para Cantabria, lo que no se va a dar a ningún otro. Entonces díganos ustedes esa alternativa, digan ustedes si no quieren la autovía Dos Mares, o si la quieren digan no, estupendo aplaudimos y nos sumamos a la iniciativa.

¿Quieren la autovía Dos Mares?. Pues díganlo aquí públicamente, porque yo todavía no se lo acabo de oír decir con la suficiente claridad, probablemente sepan algo de por qué la autovía Dos Mares no está en marcha ya.

Probablemente sepan algo.

A lo mejor nos puede aclarar algo más porque tenían más hilo directo con el Gobierno anterior, pero díganme ustedes, díganme ustedes que no quieren este ferrocarril, díganlo, y ésa sería la posición del partido Popular.

Ya hemos visto que el Partido Socialista apoya totalmente esta filosofía, el Partido Regionalista también la comparte, por lo tanto vamos a hablar de lo que estamos hablando, vamos a hablar del P.I. para Cantabria y vamos a ver lo que opinamos cada uno.

Entonces una vez que lo tengamos claro, pues tomaremos la posición de si se puede hacer algo conjunto o el Gobierno tiene que ir como Gobierno, defendiendo pues los intereses de Cantabria desde la institución que representa y nada más.

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

Vamos a abrir un segundo turno de cinco minutos, si lo desean utilizar los Grupos.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Sí muchas gracias, Sr. Presidente.

Bueno yo voy a comenzar ratificándome en lo que decía antes, en nuestro acuerdo con la visión que plantea el Consejero de las necesidades que se necesitan para Cantabria, porque sí creo que antes hice mención a ello y sino lo voy a hacer ahora.

Yo creo que aquí hay que aplicar una fuerte dosis de sentido común. Creo que el Consejero lo ha comentado, y yo estoy de acuerdo con eso, hay que poner una buena dosis de sentido común, porque da la impresión a veces de que estamos cayendo en una especie de locura que no sabemos a donde nos va a llevar pidiendo cuestiones, pidiendo cosas, pidiendo proyectos que a veces pues yo creo que se escapan, que se escapan no sólo presupuestariamente sino incluso dentro de una razón y hay que ajustarse por tanto a las posibilidades que todos tenemos.

Claro que hay que tener solidaridad y eso lo dice un Partido Regionalista que tiene, si cabe, más

valor que lo digamos nosotros, todavía tiene más valor pero efectivamente somos solidarios y tenemos que entender las posibilidades del Estado en su conjunto y por lo tanto tendrán que afectar a Cantabria y vistas desde una visión insisto de conjunto.

Ha habido un comentario que me ha llamado mucho la atención. Dice pues en cuanto a las mercancías, pues una hora más o menos. Pues ¡claro que no importa!. Y el que diga que importa es que está fuera de la realidad. Podría haber empleado otra expresión más castiza, pero vamos está fuera de la realidad.

Porque el problema, en primer lugar, a ningún camión que cargue en Madrid se le dice que tiene que llegar a determinada hora, porque no puede ser así. Al contrario se le limitan las horas de transporte, etc., etc, ya procuran ellos llegar. Pero es que en el caso de RENFE el problema es que no llegaba nunca, el problema de RENFE es que tradicionalmente ni el Sr. Cascos ni el anterior, ni el anterior, ni el anterior, pusieron solución a eso. Es que cargan en Barcelona y no llegan nunca. Ése es el problema y eso es lo que hay que mejorar y no nos va a preocupar una hora, evidentemente. Lo que sí preocupa es que llegue la mercancía, que llegue en un plazo razonable, no al mes y pico, como todos sabemos que ha pasado.

Y ¿Quién ha puesto solución a eso?. Nadie. Y esperemos que este nuevo Plan pues ponga esa solución, ¿Cómo va a importar que llegue una hora más tarde?. No, no si hasta ahora no llegan, si es que se pasan 15 días dando vueltas por España, eso es lo que tiene que solucionar este Plan y yo creo que en esa dirección va. Desde luego no lo solucionó nadie hasta ahora.

Nada más y muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Partido Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Yo simplemente para manifestar que no le he entendido al Sr. Portavoz del Grupo Popular. Sí es que he visto una discrepancia con el P.I. y no le he entendido todavía cuál es la discrepancia.

Salvo que adquiera un gesto, un rictus de enfado y de mal humor, en lo demás no le he entendido. Y ha amenazado, y ha dicho le voy a enseñar a los medios de comunicación. Mire, hablando del ferrocarril, tenemos el mismo ferrocarril que tiene La Coruña, Oviedo, Santander, Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Burgos, Palencia, León. Es decir el mismo, el mismo, el mismo.

¿Están todos en contra?. El mismo ferrocarril que se plantea para la cornisa cantábrica le tenemos en Cantabria. Decía el Sr. Consejero ¡Hombre! no va a dar la casualidad de que se va a hacer todo y nos van a saltar.

Hace poco decían ustedes: "No se va a hacer la conexión Santander-Bilbao". Pues si está aquí. No, yo lo he visto por ahí, una declaración. Sí ¡Hombre! al Sr. Martínez Sieso se lo he visto en repetidas ocasiones, se lo he visto decir.

Pues bueno está aquí, reconózcanlo. Es decir, reconozcan que tenemos un modelo que es un modelo razonable, razonable, de un sistema de altas prestaciones, que sólo tiene dos excepciones, la conexión una conexión transversal en la península exclusiva para viajeros por la capacidad de carga.

Mire, sólo Barcelona, el que Zaragoza tenga un sistema específico para viajeros de AVE, radica por la densidad de población, por la comunicación de Barcelona- Madrid, que pasa por Zaragoza. Pero Zaragoza está conectada a una misma red, con la única variante de Lérida, la única. Valencia forma parte de otro sistema radial, que va hasta Galicia, pasando por Madrid.

Son las únicas modificaciones, el resto es un ferrocarril de altas prestaciones para todos igual. Y el problema que tenemos, "es que dice el Alcalde de La Coruña...", si el Alcalde de la Coruña me parece que ha dicho.

Dígame qué es lo que dice el Sr. Fraga... Dice que el Sr. Rodríguez Ibarra dice que quiere no sé qué. Es que el Sr. Rodríguez Ibarra con este sistema no tiene ninguna clase de ferrocarril; saque el plano, ninguna, porque va de Huelva a Portugal. No, no, estoy hablando de alta prestación. No, no lo tiene...¿cuál?, ah, bueno sí lo de Badajoz. (risas). El hablaba de Cáceres. No lo tiene, que no lo tiene.

Yo no lo entiendo, que se ha ocultado el PEIT a Cantabria, porque no lo podía bajar del ordenador. ¿Ha dicho eso?. Ha dicho que se ha ocultado el PEIT a Cantabria porque usted no lo podía bajar del ordenador..., eso he entendido.

Ha dicho eso, el PEIT lo conoce todo el mundo, hay una comparecencia dentro de un mes...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Por favor..., no entren en diálogos...

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Y el problema que hay es que todavía esto es un edificio por construir, donde hay que hacer las políticas sectoriales, donde hay que desarrollarlo totalmente y donde hay que programarle.

Y se le ha dicho que queda todo eso, y que este año va a ser clave. Pero usted no lo quiere entender. ¡Qué le vamos a hacer!.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Partido Popular.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias, Sr. Presidente.

Bueno, usted ha dicho unas palabras, Sr. Consejero, en su intervención al inicio, que realmente me preocupa que se las dirijan a ustedes mismos.

Dice que esto tiene que tener, ser cosa de sentido común, y que no se puede utilizar la demagogia. Pues aplíquesele. ¿No tuvo sentido común cuando hizo el programa electoral?. ¿Ustedes no han tenido sentido común cuando hicieron el Plan de Gobernanza en el mes de septiembre?.

¿Por qué no tuvieron sentido común en esos meses?. ¿Por qué ustedes en el mes de septiembre decían que en este Plan Cantabria iba a tener un tren com Valencia y Zaragoza y que iba a salir este Plan con inversiones y plazos?.

Si usted está reconociendo que no tuvo sentido común y fue un demagógico, lo primero que tendrá que hacer es pedir disculpas a los cántabros, que esto está escrito. Está escrito por ustedes y pagado con dinero público y repartido por todo Cantabria.

Si es el problema que están actuando ustedes en cada momento, desde nuestro punto de vista, sin sentido común y con mucha demagogia.

Entonces le digo..., pero no se ponga usted nervioso además, no esté usted nervioso, Sr. Consejero, se lo digo con sinceridad.

Que Cantabria tiene que ser solidaria, por supuesto, lo ha sido históricamente y lo seguirá siendo. Lo que Cantabria pide es que aparte de ser solidaria no se quede en la cola de las infraestructuras como ha estado históricamente hasta estos últimos años que se ha iniciado un avance en las mismas.

Porque mire, yo para qué le voy a poner otro caso- yo hace veinte años en Reinosa nevaba igual que ahora y pasaban más los trenes que ahora, ahora casi lo primero que se para son los trenes.

Por lo tanto quiero decir, que no es importante una hora en mercancías. Pues claro que no es importante una hora en mercancías, si yo estoy totalmente de acuerdo. Pero entonces ustedes no vendan el tema como que va a ser la solución para el puerto.

O sea, ustedes han dicho públicamente que apoyan este sistema porque es la solución para el puerto de Cantabria. Y ahora valoran por la vía actual, se puede conseguir perfectamente un tiempo de transporte mejorando la vía en los aspectos..., de mercancías exactamente igual o más rápido.

Por lo tanto no vendan el tema de altas prestaciones como solución al Puerto de Santander, no lo vendan.

Nosotros con este PEIT no estamos de acuerdo. ¿Sabe por qué no estamos de acuerdo?. Porque no tiene plazos ni inversiones, como ustedes preveían que íbamos a tener en el mes de septiembre.

Si no tiene plazos ni inversiones, ¿Cómo vamos a estar de acuerdo?. Si no sabemos cuándo se van a hacer las infraestructuras de Cantabria. ¿Cómo vamos

a estar de acuerdo?. Como ustedes tampoco lo estaban en el mes de septiembre, que decían que lo iban a contemplar, y como no lo contemplan no podemos estar de acuerdo.

Porque si a mí este PEIT me dice que tiene que el tren de altas prestaciones va a suponer que a Cantabria se llega en dos horas y media, y vamos a tener el tren de altas prestaciones para el año 201. Pues estaría de acuerdo. Por eso no puedo estar de acuerdo. ¿Usted qué quiere que hagamos nosotros un brindis al solo?. Yo creo que es una irresponsabilidad de cualquier representante de los ciudadanos de Cantabria, ni nosotros ni ustedes que hagamos un brindis al sol.

Si ustedes en septiembre decían que lo íbamos a tener plazos e inversiones. Digan: "No, no". Ustedes presenten como Gobierno de Cantabria unas alegaciones que digan que en este PEIT hay que introducir la sectorialización.

¡Claro!. Porque igual tenemos aquí los trenes todos iguales y a la hora de inversiones los nuestros llegan al 2030 y los de los otros al 2010. Ahí está el tema, ahí está el problema.

Ustedes no apoyen un PEIT que no traiga plazos e inversiones por Comunidades Autónomas. No lo aprueben, presenten las alegaciones exigiendo que en este plan se incorpore eso. ¿Por qué vamos a entrar en la dinámica del Ministerio?. Ésa será su postura para lavarse las manos, pero no debe ser nuestra postura como reivindicación de Cantabria, reivindicuen.

Hombre y le digo..., dice usted...; además no lleve a la confusión a la gente. ¿Que no sabe usted cuál es nuestra postura de la Autovía Dos Mares?. Pero si la hemos iniciado nosotros. ¡Claro! la hemos iniciado nosotros, si no es idea suya, si usted no ha hecho nada por la Autovía Dos Mares, nada. Y el Presidente del Gobierno, nada.

Eso se inició en el Gobierno del Partido Popular con el Sr. Arias Salgado. Y usted sabe que se han hecho análisis geológicos, con problemas kársticos, que ha habido que ir intentando variar el tema, y ha habido problemas. Y por eso se paralizó ese tema en este plazo.

¿Cómo no vamos a estar de acuerdo en la Autovía Dos Mares, que es nuestra?. Que la hemos iniciado nosotros, que ha sido una idea del Gobierno del Partido Popular, no suya. Claro, y no se ha podido desarrollar más y no se puede desarrollar más, efectivamente. ¿Por qué?. Porque se hicieron unos estudios y usted lo conoce..., igual hacemos una comparecencia solo de la Autovía Dos Mares, para aclarar lo de Pancorbo y lo de Miranda, y vamos a ver lo que defendemos nosotros, y vamos a ver para cuándo está hecho eso.

Claro, cuente con todo el apoyo del Partido Popular para la Autovía Dos Mares. Con todo, porque es nuestra, no se la apunte usted ahora. Vamos, ya es el colmo, esto de la Autovía Dos Mares.

No hombre, la idea, ni ahora tampoco está hecha..., claro, y aquí no está...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Sr. Portavoz vaya terminando, y por favor no establezcan diálogos...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Por lo tanto no se apunten ustedes historias.

Ahora que ustedes han cogido este año y han dicho: "queremos intentar acelerar la Autovía Dos Mares". ¡Claro!. Muy bien, estamos de acuerdo con ustedes, cómo no.

Pero usted tendrá que decir..., dice: "La Autovía de la Meseta con los plazos". Hombre los plazos ya se ha anunciado que no se va a finalizar para el 2005, y eso que estaba todo adjudicado, menos mal que dejamos todo adjudicado, menos mal. Menos mal que dejamos la Autovía de la Meseta por Cantabria todo adjudicado, porque sino ya estábamos diciendo que si no se concursaba proyecto de obra que había que paralizar, como se ha paralizado todo lo que no estaba adjudicado.

En la mayor parte de España se ha paralizado muchísimo..., bueno hasta el tren de alta velocidad. Claro, ¿cómo no iban a paralizar el tema?. Fijese que han paralizado hasta la salida de Reinosa durante una semana, que vamos. Que un argayo en el Siglo XXI esté incomunicado Campoo por un argayo, venga Dios y lo vea.

Claro, claro que por culpa de no actuar consecuentemente como hay que actuar y con muchísima más rapidez. Un argayo en el Siglo XXI que tardemos una semana en quitarle, pues habrá que...

¿Han puesto ustedes algún tren de más para que pueda salir la gente?. ¿Han hecho algo para solucionar el problema de la comunicación en Reinosa, han hecho algo por ese tema?.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Sr. Portavoz.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ..., si ha sido de juzgado de guardia..., pregúntele a los campurrianos.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): En primer lugar, me congratulo mucho del apoyo a la autovía Dos Mares, que acaba de mostrar el Portavoz del Partido Popular. Naturalmente que nosotros no nos estamos apuntando ningún tanto. Nosotros estamos reivindicándolo y apoyándolo. No es nuestra, ni vuestra... Es que esta patrimonialización de las infraestructuras me parece excesiva.

Decir que la autovía Dos Mares es nuestra, porque el Ministro que inició el primer estudio fue Arias Salgado; yo creo que ojalá sea de todos. O sea,

que yo me alegro mucho de que lo apoye. Pero saben que en el estudio previo, las dificultades que había en uno de los tramos, había más variantes, y yo creo que hay una variante bastante posible. Pero yo creo que ha habido otro tipo de influencias para paralizarla, no solamente la cuestión geotécnica, que sabemos que es muy difícil en uno de los corredores. Pero eso, no justifica que no se hubiera rematado el proyecto, porque eso al final no se llegó ni siquiera a terminar para poder someterlo a información pública, sino que se paralizó sin más. Y eso fue obra del Ministro anterior; por motivos que yo tengo una sospecha, que ya se ha dicho en otros medios, pero que no vamos aquí a repetir. Por lo tanto, me alegro mucho del apoyo.

Entonces, le rogaría que también utilizara sus influencias para que esta reivindicación fuera un motivo de una alegación del Partido Popular en Castilla-León. Por lo tanto, ojalá consiga usted que se incorpore a la alegación conjunta, la Junta de Castilla-León, el Partido Popular y la Diputación Provincial de Burgos, que creo que también. Por lo tanto, creo que esto es algo muy positivo de esta reunión.

Y ¡claro!, yo, no es que me esté metiendo en la dinámica del Ministerio. Realmente, el Ministerio ha hecho lo que tiene que hacer. ¡Claro!, cuando alguien llega a un Gobierno y se encuentra encima de la mesa todos los proyectos o los planes del Gobierno anterior, normalmente lo tiene que parar y decir: espera, vamos a mirarlos.

Pero mire, no es que yo quiera defender aquí al Ministerio, pero el Ministerio no ha paralizado nada que estuviera en marcha. Ha sometido a un impasse algunos documentos que estaban en marcha y que ya les ha dado el visto bueno. Pero además todos, todos. Y además le puedo decir, ni un solo documento oficial que hubiera un soporte administrativo ha sido paralizado. Todo lo que hizo el Partido Popular y todo lo que hizo el Ministro anterior, digamos legalmente y normativamente está en marcha. Lo que es otra cosa es lo que él haya anunciado de palabra y lo que haya dicho en sus programas y en sus comparecencias. Pero no ha paralizado nada. Y la Ministra lo ha dicho claramente: deme usted -a todos los correligionarios suyos de otras Comunidades Autónomas- deme usted un documento firmado con Galicia, con Valencia, y yo mañana mismo lo pongo en marcha. Lo que pasa que la mayor parte de las cosas no había ese documento. Pero no lo ha paralizado.

Y las licitaciones que paralizó en algunas cuestiones, las ha vuelto a arrancar. Y además lo dijo. No vamos a parar nada que esté legalmente contratado, o legalmente aprobado. Fijese usted que incluso podía haberlo aprobado.

Si el Plan viario hubiera estado aprobado; porque hubo un Plan en la época de Borrell, anterior al Plan de Infraestructuras hubo un Plan y se publicó, y pasó por Consejo de Ministros. El Gobierno anterior no quiso hacerlo. Pero si lo hubiera hecho, probablemente no estaríamos ahora discutiendo.

Ahora, lo normal en un Gobierno es, cuando se pone encima de la mesa, no dedicarse a firmar los papeles que le deja el Ministro anterior. Dice: espera,

que ahora la responsabilidad es mía. Y ya le digo que no lo ha paralizado la mayor parte de las cosas.

Y lo que le digo del tema del sentido común, y lo que me dice usted. Nosotros decimos que queremos lo mismo Zaragoza que Valencia. Es que el sentido común nos dice que es lo mismo. Sí, es lo mismo; porque el tiempo es lo que va a definir. Nosotros vamos a tener un tren de alta velocidad por donde van a ir viajeros, y vamos a ir en alta velocidad.

¿Por lo tanto, a usted qué más le da que la vía la comparta el ferrocarril, si hay una capacidad de vía y hay una compartimentación, y para eso se hace doble vía? Pero que nosotros vamos a ir igual que Valencia y Zaragoza. Lo que pasa que no vamos a discutir. -Le vuelvo a repetir- Si usted me habla de tiempos, es lo que dice el sentido común. No te habla de cinco minutos. ¿Usted sabe lo que dice el sentido común cuando cambias de velocidad en el trayecto Reinosa-Los Corrales? Pues que si metes una velocidad de 250, la bajas a 220, que ya harán los técnicos la que les salga...-es que he echado el cálculo, ya por curiosidad- y 9,81 menos 8,64 es: 1 minuto diez segundos. Ésa es la diferencia en ponernos a exigir. Porque en el resto no tenemos nada que exigir. Si hasta Valladolid vamos todos igual. Y en toda la zona de Valladolid a Alar va a coger las prestaciones que necesite. Por lo tanto, por eso yo le digo que eso es lo que yo interpreto como sentido común.

Ahora, que esa vía la vaya a compartir; a mí me da igual, yo me voy a montar en el tren y voy a tener mis tiempos. Que esa vía se utilice para más cosas pues mejor, para eso está el Ministerio para hacerlo.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Le ruego vaya terminando, Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Termina ya.

Sencillamente nosotros creemos que el Plan Estratégico es lo que es, vamos a tener ocasión de establecer en los planes sectoriales.

Y bueno, la Autovía de la Meseta por cierto, el día que puso la primera piedra el Ministro Cascos ya sabía que no se podía cumplir el plazo de 31 de diciembre, porque no estaba firmado el contrato todavía y los plazos del contrato ya lo sobrepasaban.

Eso es verdad y pídale usted a la empresa constructora cuál es la firma del contrato y cuáles son los plazos oficiales.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias Sr. Consejero por su comparecencia.

Murmullos.

Por favor..., Sr. Diputado y Sr. Consejero esto ya terminó, eso lo hablan después en el pasillo, aquí no se pueden tener esos diálogos.

Gracias Sr. Consejero por su comparecencia.

Pasamos al segundo punto del Orden del Día, Sr. Secretario, dé lectura.

(Desconexión de micrófonos).

Segundo punto del Orden del Día, Sr. Secretario.

EL SR. DOMÍNGUEZ DOSAL: Sí segundo punto (Desconexión de micrófonos) presentada por el Grupo Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Tiene la palabra la Portavoz del Grupo Popular por un tiempo de diez minutos.

LA SRA. PEÓN PÉREZ: No creo que haga falta tanto tiempo.

Muchas gracias.

EL SR. RPESIDENTE (Fernández Revollo): Pues mucho mejor.

LA SRA. PEÓN PÉREZ: A la vista de la propuesta que nosotros realizamos en la proposición no de Ley que hemos presentado, y a la vista de la enmienda registrada por los Grupos Socialista y Regionalista pues sospecho que no va a ser muy difícil llegar a un acuerdo y poder votar por unanimidad la propuesta que hemos presentado.

Como saben, se trata de instar al Gobierno a que culmine una obra que completaría un circuito de carril bici entre las localidades de Astillero y la entrada del Parque de Cabárceno. Quedan solamente, parece ser 4 kilómetros de obra por completar en el término municipal de Villaescusa, y nuestra intención es que desde el Gobierno de Cantabria se proceda a culminar esta obra y se pueda tener un circuito completo de carril bici.

Nuestra propuesta de resolución decía expresamente, que pretendemos instar al Gobierno a que inicie sin demora la culminación del trazado carril bici en la zona que hoy discurre entre la localidad de Liaño, donde concluye la competencia de la demarcación de costas y la confluencia de las líneas de ferrocarril minero y Astillero-Ontaneda en el acceso al Parque de Cabárceno en Obregón.

Esta es la propuesta que realizamos, yo creo que..., no, no. Lo único que sí me gustaría es que en el turno de los Partidos que han presentado la enmienda, expliquen si su enmienda se refiere simplemente a la coordinación con las instituciones afectadas, es decir, Ministerio de Medio Ambiente, Ayuntamiento de Villaescusa, pero yo creo que no condiciona a que la financiación y la ejecución de la obra se tenga que realizar por parte del Gobierno de Cantabria.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Tiene la palabra el Portavoz del Partido Regionalista.

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Sí, muchas gracias Sr. Presidente.

Indicar...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Aquí ha hecho una pregunta la Sra. Portavoz y...

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Indicar, y yo creo que con esto vamos a ir contestando a todo este asunto, porque es cierto que no lleva muchas vueltas que todo lo que se pide en la proposición, pues está en marcha. Está en marcha a través de un proyecto que está técnicamente acabado y que ha sido realizado por la Consejería de Medio Ambiente.

Próximamente con toda seguridad, posiblemente la próxima semana el Ayuntamiento de Villaescusa dé el visto bueno al proyecto, el visto bueno definitivo al proyecto que estamos hablando.

Bien es cierto que se está ultimando un pequeño detalle que queda por una parte, de un propietario que tiene que proceder a la cesión de una pequeña franja del terreno que conlleva todo este proyecto, pero que una vez solucionado este asunto, pues la puesta en marcha del proyecto por parte del Ejecutivo o por parte, mejor, de la Consejería de Medio Ambiente, pues será inmediato.

Hay que decir, por tanto, que nos da la impresión, que yo creo que estos datos ya los conocen ustedes. Que conocen esta situación perfectamente y que lo que pretenden o su intención –como decía hace un momento- es subirse, no al tren en este caso, pero sí a la vía y dar la impresión de cara al exterior, de que esta obra se realiza por la presión o por la petición que hace el Partido Popular.

Además, que coincidencia que es la misma Portavoz. Le dije el martes pasado que estas cuestiones con una simple pregunta al Gobierno, con una simple pregunta al Consejero, pues seguramente que en primera instancia sería la vía correcta de enterarse de cómo están estas cuestiones. Pero no lo han hecho así.

Y no lo han hecho pues por eso, por lo que decía antes, porque yo creo que en realidad conocen la situación y el estado del proyecto y al ver que su situación es que en breve se va a poner en marcha, pues nada, deciden no preguntar y sí en cambio plantear una proposición a este Parlamento, además de aderezarla con una rueda de prensa que tengo por aquí y que una de éstas es y que salen en ella reclamando y pidiendo.

Que quede claro, por tanto, que el Gobierno, o concretamente la Consejería de Medio Ambiente ya contempla la inmediata actuación de este proyecto. Le podría dar incluso los datos, hasta el nombre de los ingenieros que han firmado el proyecto. El plazo estimado de ejecución o lo que es más importante, el plazo de comienzo de las obras que dice la Consejería que entre un mes, mes y medio a lo más largo, estará en marcha.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Por favor, vaya terminando y los ingenieros déjelos para otro caso.

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Sí, ya termino, Sr. Presidente. Ya termino, ya termino.

Con esa premisa, desde luego, esta proposición no de Ley debiera de decaer, pero no obstante hemos presentado una enmienda –yo creo que más real, más consecuente con el momento en el que atraviesa el proyecto- donde únicamente y con el objeto de esta proposición no decaiga; estaríamos dispuestos a cambiarla, instando al Gobierno a que coordine a las instituciones afectadas con el objeto de que se culmine esa obra que tiene entre manos.

Pues si se acepta la enmienda, estaremos en posición de acabar en acuerdo y si no se acepta, rechazaremos esta proposición, porque la obra se va a ejecutar, se va a realizar sin tener que instar al Gobierno, sin tener que pedirselo con una proposición, porque tenemos encima de la mesa todos los datos que inducen a creer que esto va a ser así.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Muy brevemente, Sr. Presidente.

Simplemente decir que ésta es la típica iniciativa de corte publicitario. O sea primero se hace ayer una rueda de prensa, se presenta la iniciativa, luego se trae aquí y todo esto sin haber consultado al Gobierno, sin haberse informado, etc. O lo que es peor, que se hace sabiéndolo. Eso es peor.

Esta propuesta que ustedes traen está licitada en 207.074,67 Euros. Tiene un plazo de ejecución de tres meses. Está sometido a aprobación del proyecto de Villaescusa. Es una obra que va por encima de la obra de saneamiento. En fin, que está todo prácticamente hecho.

Evidentemente, como ha dicho el Portavoz del PRC hay algún detalle técnico y de ahí que hayamos hecho la enmienda, que como muy bien dice, a efectos de culminar el trazado. Pero tiene, todas, todas las características de un Grupo Parlamentario ocioso, que es el que se dedica a pegarse cortes publicitarios.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias Sr. Portavoz.

Tiene la palabra...

LA SRA. PEÓN PÉREZ: Bueno, ya lo que nos
(Se levanta la sesión a las doce horas y treinta minutos)

faltaba encima era tener que seguir las instrucciones que nos den el Grupo socialista y Regionalista para ver cómo hacemos nuestras iniciativas, cómo las presentamos y cómo utilizamos los medios de comunicación a nuestro alcance para intentar transmitirla. Por ahí desde luego no les vamos a hacer caso.

Y si las cosas son tan así, ¿qué sentido tiene presentar una enmienda de estas características?. Hagan ustedes y procedan como hacen siempre, simplemente nos rechazan la proposición y ya está, y luego ustedes hacen lo que quieran.

Desde luego vaya puntería que tenemos, cada vez que presentamos una proposición en este Parlamento, ya sea en Comisión o en Pleno, parece que siempre el Gobierno se ha adelantado y ha actuado.

En cualquier caso, como lo que nos interesa es que esta proposición se apruebe y que el Gobierno acometa esta obra, nosotros no tenemos ningún inconveniente en aceptar la enmienda que han propuesto los Grupos Parlamentarios Socialista y Regionalista.

Lo que no quita a que nos parezca tan obvio que cuando el Gobierno actúa en un municipio deba coordinarse con las instituciones afectadas, que nosotros los damos por hecho no para este caso sino para siempre. Siempre que el Gobierno actúe en un municipio deberá coordinarse con las instituciones afectadas.

Probablemente en este caso no solamente con el Ayuntamiento de Villaescusa, también con el Ministerio de Medio Ambiente que ha hecho el resto de la obra para que tenga las mismas características.

Bueno pues nada más, me imagino que se acepta la enmienda...

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

Debo entender con el discurso que ha dicho que se acepta la enmienda..., bien.

Entonces pasamos a la votación.

¿Votos a favor?.

Se aprueba por unanimidad.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.
