



**PARLAMENTO DE CANTABRIA**  
**DIARIO DE SESIONES**

Año XXIV - VI LEGISLATURA -

21 de abril de 2005

- Número 77

Página 1799

Serie B

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

**PRESIDENTE: ILMO. SR. D. SANTOS FERNÁNDEZ REVOLVO**

**Sesión celebrada el jueves, 21 de abril de 2005**

**\* \* \* \* \***

**ORDEN DEL DÍA**

Único.- III Plan de Carreteras de Cantabria para el período 2005-2012, aprobado por el Gobierno.  
(BOPCA nº 194, de 7.12.2004). [6L/6100-0004]

**\*\*\*\*\***

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

\*\*\*\*\*

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

Buenos días Sr. Consejero, Sr. Director General de Carreteras, bienvenidos a esta comisión y gracias por su presencia.

Vamos a iniciar el debate sobre el III Plan de Carreteras. En primer lugar intervendrá el Consejero de Obras Públicas, sin tiempo, si puede ser breve pues mejor. Fijación de posiciones de los Grupos Parlamentarios por un tiempo de quince minutos. Contestación del Consejero a todos los Grupos Políticos juntos o por separado, como lo desee.

Tienen los Grupos Parlamentarios un tiempo de diez minutos para responder al Consejero, y contestación por parte del Consejero después de la intervención de los Grupos Parlamentarios.

Pienso que el tiempo es bastante generoso, y por lo tanto que los Portavoces de los Grupos Parlamentarios no se excedan en sus intervenciones.

Terminada la comparecencia se abre un plazo de tres días, para presentar propuestas de resolución que será discutidas en el próximo Pleno. Este plazo concluye el lunes 25 de abril a las catorce horas.

Por lo tanto, dicho ya el periodo de intervenciones y el periodo de alegaciones, damos comienzo a la intervención del Sr. Consejero de Obras Públicas.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenos días a todos. Muchas gracias Sr. Presidente.

Quiero comenzar mi intervención con unas pequeñas palabras sobre lo que es la planificación en general, sin ánimo de extenderme, y también les digo que como el Plan lo tienen los Grupos a su disposición desde que se presentó por parte del Gobierno, tampoco voy a hacer una descripción pormenorizada de todas las actuaciones, entre otras cosas porque el tiempo tampoco lo permitiría.

Hay cientos de obras y cientos de datos, como saben, en cada programa, y no se trata en estos momentos de describirlo. Sin embargo sí, por supuesto, estoy dispuesto luego a aclarar después las dudas que puedan tener y que les haya podido surgir, si es posible, en esta misma comparecencia solucionar alguna de las cuestiones que se susciten. Independientemente de luego las posibles matizaciones, alegaciones o propuestas de resolución que surjan en los tres días posteriores.

Sí les digo que el Plan de Carreteras es una obligación legal, la Ley de Carreteras establece desde que se aprobó la ley que el Gobierno tiene que tener un Plan de Carreteras, que este Plan de Carreteras tiene que tener una duración de cuatro años. Y que

esos cuatro años vinculan al Gobierno con las excepciones previstas, pero que son cuatro años, digamos, programados y vinculantes.

Este es el tercer Plan que presentamos en el Parlamento, en el año 97 se presentó el primer Plan; el primer Plan cubría el período desde 1997 al 2000 y tenía la segunda fase de reserva del 2001 al 2004.

El segundo Plan es el Plan 2001-2004, que cubría el ámbito 2001-2008 y este tercer Plan cubre el ámbito 2005-2008 y con una segunda fase de 2009 al 2012.

Como ven tiene un carácter deslizante. Estamos programando cuatro años, año por año, con unas inversiones carretera por carretera y luego tenemos la segunda fase que ya no se programa año por año; pero se deja -digamos- de reserva, de colchón o incluso también -como saben- la planificación en carreteras pues no se puede ajustar al ritmo anual; porque el proceso inversor en una obra, pues conlleva varios años desde que se comienzan los estudios, se hacen los proyectos, se licitan las obras y se ejecutan. Pues bueno, todos sabemos que el período de un año es absolutamente insuficiente; por tanto necesitamos varios años y siempre necesitamos además esos años de solape, que terminan entre un Plan y el siguiente.

Bien, pues ha finalizado el cuatrienio 2001-2004 y estamos ya en el año 2005, con lo cual -digamos- que el tercer Plan ya está en vigor. Está en vigor en el sentido no de que esté aprobado, sino en el sentido de que hay carreteras que se están ejecutando, la mayor parte de las cuales provienen del segundo Plan; que han comenzado en el año 2004 o están a caballo de estos dos años, como verán que muchas obras pues están a caballo de dos años.

Bien, pues este tercer Plan, aparte de realizar una previsión de lo ejecutado hasta este momento, para desarrollarlo y los conceptos y los criterios que hemos manejado se los digo brevemente, también para que sepan un poco como hemos llegado a estas conclusiones.

Se han desarrollado unas tareas técnicas, lo primero que se hizo fue actualizar la base de datos elaborada en el marco del segundo Plan. Se analizó el grado de cumplimiento globalmente y por programa y por cada tipo de actuación y se evaluaron las necesidades futuras.

Para ello contamos con lo que nosotros denominamos "el inventario de plataformas, firmes y señalización" actualizado que se ha desarrollado en colaboración con la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Aquí hay un breve resumen, en este documento de lo que es el inventario que nos dice cómo está la red, cuales son las características en cuanto al tipo de firme, anchuras, señalización, estado, etc.

Sí les puedo decir que ya no tenemos ninguna

carretera de macadam, que nos quedaba la última carretera de hierba y la última carretera de macadam pues ya se finalizó, se asfaltó; como saben muy bien los de la zona de Liébana.

Y, en segundo lugar, también se ha contado y se ha analizado lo que es la base de datos de aforos de tráfico y de accidentes. Y tenemos lo que también denominamos "los tramos de concentración de accidentes", los TCA, algunos los denominan "puntos negros". Tenemos una base de datos que todos los años vamos poniendo al día y cada cuatro años, pues hacemos un estudio global con lo cual contamos con unos aforos. Actualmente la intensidad de tráfico está bastante actualizada.

Bien, pues estos trabajos que son complementarios de la propia programación, pues han servido para determinar no sólo las mejoras que se han incorporado a la geometría de la red, sino también cómo ha evolucionado la funcionalidad y cómo ha evolucionado el grado de peligrosidad; el número de accidentes.

También les puedo decir que la peligrosidad de nuestra red ha disminuido, los accidentes pues han disminuido, el año pasado también ha sido un año, no se puede decir nunca bueno cuando se habla de accidentes pero ha sido mejor que el anterior. Y creemos que ahí se va avanzando en una línea de mejora, pero por supuesto siempre es insuficiente porque todavía en las carreteras pues se producen muchos fallecimientos; o por lo menos bastantes.

Y nunca se puede decir, porque en un momento determinado tienes una mala coyuntura, un problema determinado y todas estas estadísticas se pueden ir al traste con una actuación.

Bien, pues en cuanto a las obras y los programas en que se han desarrollado el Plan de Carreteras es parecido al II Plan, con alguna pequeña variación, pero como han funcionado bien, creemos que no ha habido ningún problema en este sentido, se mantienen los mismos programas.

En cuanto a nuevas carreteras hemos juntado este año en este Plan las nuevas carreteras y las variantes de población se han unificado en un único programa, porque en el anterior teníamos las variantes junto con las travesías y este año lo hemos metido con nuevas carreteras, que creemos que está mejor encajado.

Luego hacemos los programas de acondicionamiento, tanto de trazado como de plataforma y las mejoras. El Programa de firmes, el Programa de refuerzo de firmes quiero decir, y luego los de pasarelas, puentes, seguridad vial, intersecciones, glorietas, etc. eso se mantiene más o menos.

Bueno, no quiero extenderme en estos detalles, ni siquiera tampoco en la descripción de los programas. Ni siquiera tampoco quiero hacer un repaso exhaustivo.

Solamente recordar que las principales actuaciones se concentraron en la red primaria y

secundaria. Y puestos a destacar las obras más importantes quizá hayan sido Reinosa-Corconte, o puente El Arrudo- Puente Nansa, el eje del Nansa; la zona de Reinosa, Espinilla, la Lomba. Quizá ahí son las inversiones más llamativas que hemos hecho en la red primaria.

En la red secundaria tenemos en Revilla, Puente Arce, en el Alto de las Muñecas. La carreteras de Liérganes-Extremera a San Roque de Riomiera y las carreteras de Valderredible, las de Pozazal, Villanueva de la Nía, Carrales..., en fin. Más o menos esas son a efectos de destacar nada más que algunas obras, y tampoco quiero volver a extenderme.

Tenemos en la red primaria algunas que provienen de la programación anterior que ya están en ejecución, que se finalizarán próximamente. Y aquí entre las nuevas quizá destacan nada más la de Hoznayo-Villaverde de Pontones. Y entre la Rabia-la Revilla que es un acondicionamiento, más bien una mejora de trazado, también en fase avanzada.

Y destacaremos alguna otra, como Los Corrales-Puente Viesgo y la Lomba-Campoo que está acabada, próximamente se terminará si el tiempo lo permite. Porque, como saben, este año la nieve ha retrasado un poco más que lo habitual el trabajo en estas zonas de Cantabria.

El resumen del II Plan desde el punto de vista económico es muy satisfactorio, porque prácticamente hemos superado el 90-95 por ciento en cuanto a las inversiones, y a punto de finalizar algunas liquidaciones que están llegando, pues desde el punto de vista económico estamos hablando de casi un cumplimiento al cien por cien.

No es necesario decir si ha sido el 98, ni incluso en estos momentos todavía hay cosas que no se saben porque queda alguna revisión de precios y alguna cuestión pendiente.

Estamos hablando de una ejecución que teníamos sin ajustar 189 millones, pero hablemos de 200 millones de euros, que es la inversión que ha supuesto este II Plan de Carreteras.

Y para este III Plan, primero contemplamos las obras en ejecución, lógicamente que no están terminadas. Luego, aquellas que no se ejecutaron que hay que reprogramar, por alguna razón alguna obra ha sufrido algún retraso.

Como decía esta programación es una planificación que requiere cierto tiempo y algunas obras tienen una tramitación compleja, desde el punto de vista ambiental, estudios informativos, las conexiones con los planeamientos urbanísticos, sobre todo cuando hay que incluir nuevas carreteras.

Y también se han añadido las nuevas necesidades que se han ido detectando con el paso del tiempo, en cuanto a evolución del tráfico o incluso también algunos tráficos que van generando las nuevas conexiones del Estado y la Autovía de La Meseta, hace que nosotros también tengamos que adaptarnos a la red de alta capacidad.

Se ha contemplado la planificación de las comunidades Autónomas limítrofes. No es que tengamos una red muy exhaustiva, sobre todo con Asturias tenemos muy poco en común. Tenemos prácticamente, salvo las nacionales, solamente tenemos una carretera en común.

En la zona de Vizcaya prácticamente solamente tenemos una carretera en común. Y en la zona de Castilla ya tenemos alguna más, tanto en Palencia como en Burgos, sí ahí tenemos alguna ya más importantes. Fundamentalmente la parte de Potes, Ojedo o Piedras Luengas es la carretera que tiene más influencia dentro del tráfico.

Porque luego más bien en la zona de la provincia de Burgos, son carreteras interesantes desde el punto de vista geográfico, como los puertos de montaña de la Sia, Lunada, Estacas de Trueba, pero no desde el punto de vista del tráfico y de la funcionalidad.

Pero hemos contemplado también cuáles son las actuaciones que estas Comunidades tienen previstas en sus Planes.

Se ha actualizado el catálogo. Por cierto, tenemos un próximo catálogo a editar, en el cual hay que actualizar en el Boletín Oficial las últimas transferencias que se han producido, que tenemos una serie de carreteras importantes que han pasado a Ayuntamientos. Alguna carretera va a pasar a la red autonómica. Pero la mayor parte son tramos de carreteras autonómicas que pasan a los Ayuntamientos, porque han perdido su condición prácticamente de vías interurbanas, o se han transformado en travesías, o por algún otro condicionamiento que hace aconsejable que la titularidad pase a ser municipal.

Lo demás lo tienen ahí. Los tipos, el estado de la red lo tienen desarrollado en un resumen. Porque el inventario que tenemos y que manejamos, la verdad es que es exhaustivo y se analizan con cada carretera. Y tampoco ya creo que es la función del Parlamento, el comprobar un inventario, puesto que es demasiado técnico.

Los criterios con los que se ha actuado, y voy a intentar resumir sin entrar en cómo se desarrolla cada criterio, son: el primero, completar la estructura de la red, adaptando la capacidad funcional para posibilitar la plena integración territorial y la funcionalidad del tráfico, tanto en el exterior de Cantabria como en el interior.

El segundo, como no podía ser menos, es conseguir la máxima eficiencia en los recursos económicos, integrados en la planificación, la construcción, la gestión y la explotación.

Somos conscientes de que todo no se hace sin dinero y si no miramos bien el dinero, pues haremos menos carreteras. Por lo tanto, éste es un criterio que siempre manejamos, a la hora de hacer las carreteras, a la hora de adjudicar las obras y a la hora de redactar los proyectos.

El tercer criterio es la mejora de la seguridad

vial, implantando una serie de medidas como conocen todos los que circulan, aparte de las glorietas, es la construcción de paseos peatonales en las zonas de travesías de edificaciones consolidadas aceras, etc.

Pero es un criterio que tenemos mucho empeño en ir mejorando. También estamos incluyendo un programa de iluminación de intersecciones, que creemos que es muy importante de cara a la seguridad vial.

Cuarto criterio, los trazados viarios, adaptarlos al medio ambiente para conseguir una integración ambiental. También conocerán que hemos desarrollado un Decreto de especial protección de las carreteras que atraviesan por espacios naturales. Y en alguna nueva exigencia que nosotros imponemos en todos los proyectos, procuramos que en las carreteras de montaña, los trazados no se toquen demasiado, sino que más bien actuamos sólo en las plataformas. Porque creemos que Cantabria es un valor, el paisaje y que las carreteras también es un valor que se adapten a este paisaje.

Y por último, completar el equipamiento con lo que nosotros denominamos las zonas de esparcimiento, que pueden ser áreas de descanso, miradores, la adecuación de glorietas con monumentos, senderos ciclistas en algún sitio donde se puedan desarrollar. Y en general, todo aquello que no es puramente lo dirigido al coche, sino al entorno de las personas.

No sé cómo voy de tiempo, supongo que bien ¿verdad?... ¡Ah, sí!, Inicialmente tengo vía libre. Muy bien.

Bueno, yo tampoco quiero ser muy exhaustivo y ser muy repetitivo.

Sí hay algunas actuaciones que necesitan declaración de impacto ambiental. Podemos ir viendo que éste es un proceso que cada día es más difícil y por eso ha habido algún caso en el que se ha podido retrasar alguna obra, y luego las podemos comentar con los Grupos, si les parece.

Y solamente quiero destacar que en la red primaria, en las nuevas carreteras, se acomete un programa para ir desarrollando las variantes de población en estos sitios donde son verdaderamente problemáticas. Sabemos que en Cantabria tenemos algunas poblaciones con unos conflictos de tráfico, sobre todo por el verano, cada día mayores, como son en Santilla del Mar, como es en Comillas, como es en Puente San Miguel, como es en Suances, como es en Potes, Cabezón. Tenemos una serie de actuaciones que vamos a contemplar las variantes. Y de hecho ya están programadas en este Plan de Carreteras.

Hay un programa de puentes, hay un programa...; bueno no les voy a decir los puentes que hay, lo podrán ver dónde están en cada tipo de carretera, tanto en la red primaria como en la secundaria.

Verán que aparecen algunas obras antiguas, que ya necesitan lo que son los refuerzos de firmes. Algunas carreteras como Potes-Fuente Dé, que en su

día fue una obra estrella de la etapa anterior al Gobierno en el que participaba el PRC. Una obra que tuvo unos precios y unos costes absolutamente desorbitados; pero que bueno, ahí está, pero de todas formas necesita ya un refuerzo de firme y es de estas obras que tenemos que volver a acometer.

Yo creo que no es necesario volver a decirles todo, están aquí bastante desarrolladas en la actuación.

Como les decía mantenemos la definición de los programas que se desarrollaron por la Orden circular de la Dirección General de Carreteras del año 2001.

Y ya como resumen, les diré que el Plan supone una inversión, contando no sólo las inversiones, sino también las expropiaciones y las asistencias técnicas global de 298 millones de euros; el global de los cuatro primeros años.

Tenemos, por lo tanto, podemos hablar de una media de unos 75 millones de euros por año.

En la segunda fase del Plan se ha reducido bastante, yo creo que en este caso se nota mucho la actuación de los dos planes anteriores. Y ya en el siguiente cuatrienio, pues verán que es un plan mucho más ligero que tanto el primer plan como el segundo plan. Tanto el primer plan como el segundo plan tenían una segunda fase bastante amplia y desarrollada y en este caso pues se ha reducido mucho y, por eso, la inversión baja a 44 millones de euros y supone un total para todo hemos calculado 342, pero lo realmente programado, pues estamos hablando de estas cifras.

Y, solamente les quiero decir que hemos detectado alguna errata. Hay en el Plan algún error que, bien, de todas formas lo podremos hablar con los Grupos Parlamentarios para la fase de enmiendas. Hay alguna carretera que se ha duplicado y luego pues, no sé, hay algún caso más de pequeñas cosas. Pequeñas cosas, un error de denominación, un sitio que aparece una variante donde debía ser travesía. Y esto si les parece, hoy ya fuera del ámbito de esta comparecencia, a la hora de reparar, podemos hablar con los Grupos para corregirlo.

La verdad es que son cientos de actuaciones y a la hora de ir haciendo las revisiones, pues siempre se escapa algún error, que por supuesto no tendremos -como Gobierno- ningún inconveniente en recoger, por supuesto si el Parlamento aprueba cualquier propuesta de resolución, el Gobierno también está dispuesto a recogerla, siempre que no trastoque los objetivos fundamentales de lo que es la planificación y de lo que es el programa de Gobierno.

Y nada más. Si le parece al Sr. Presidente, podemos pasar al turno de los Grupos.

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

No sólo me parece, sino que es obligatorio pasar al turno de respuesta de los Grupos Parlamentarios.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

En primer lugar, agradecer al Sr. Consejero y a los Altos Cargos que le acompañan la presencia en esta Cámara para presentar el Plan de Carreteras.

Yo creo que las carreteras son uno de los aspectos, lo dice, lo recoge el Plan de Gobernanza, que habla de situación notable en cuanto a calidad de las carreteras y yo creo que esa es la percepción que tienen todos los ciudadanos, y que responde a una mejora, en mi opinión extraordinaria, que se ha producido en los últimos años.

También los datos comparativos últimamente, afortunadamente, revistas especializadas ya recogen esta circunstancia de la calidad de las carreteras de Cantabria en este momento.

A mí lo que me interesaba resaltar es cómo se produce todo esto a partir de la Ley de Carreteras del 96, presentada precisamente a esta Cámara a instancias del que entonces era Consejero de obras Públicas y hoy Presidente, y del que hoy es Consejero y entonces responsable técnico de este aspecto.

Y en este sentido precisamente los planes de carreteras el I y el II, pues yo creo que son la base de todo este desarrollo tan extraordinario y tan correcto. Porque la planificación, y mucho más en este aspecto no solo por la complejidad que tiene sino también por el volumen económico es imprescindible.

Por eso, nos queríamos resaltar un poco la importancia que tiene la planificación y los planes que se establecieron en su momento.

En segundo lugar, a nosotros nos parece muy relevante el hecho de los datos que se han dado sobre la realización. En términos de los datos que figuran en el Plan, el 90 por ciento a octubre, pero por las matizaciones que se hacen y que son evidentes realmente el cumplimiento del Plan es al cien por cien.

Lo cual, desde luego desde el punto de vista de la eficacia y de la eficiencia es muy importante. Mejor, mayor eficacia era total y absolutamente imposable.

Yo creo que bueno, pues todo esto por supuesto se puede..., yo espero que no se vayan por ahí los tiros, pero lógicamente hay obras que no se han hecho, obras que se han hecho de distinta manera. Pero es que precisamente yo creo que el éxito del plan y la eficacia de un plan de estas características a cuatro años o a ocho años es precisamente su flexibilidad, porque tiene que acomodarse precisamente a la propia evolución de la sociedad, a la propia evolución de las carreteras y a las dificultades que pueden ir surgiendo precisamente en su desarrollo. Dificultades que pueden ser técnicas pero que también pueden ser jurídicas o de otro tipo.

De manera que en primer lugar, la característica del plan que es una cierta flexibilidad supone la garantía de gestionarlo bien. Y en ese sentido

precisamente es de resaltar que la eficacia en su cumplimiento. Una eficacia que teníamos que calificar desde nuestro Grupo como de sobresaliente, sin paliativos. Y por eso felicitamos al Consejero y al equipo, porque esta es una labor, sin duda, de equipo.

Hoy se nos presenta el Plan 2005-2012, o 2005-2008 realmente con la otra... y en ese sentido, en primer lugar, la satisfacción de que se siga cumpliendo con este mandato de preparar y traer a este Parlamento el instrumento de planificación tan necesario y tan eficaz, como es el plan de Carreteras.

También, a nosotros nos parece que las determinaciones que se han hecho, no vamos a matizar, pero tanto la filosofía del plan como la dotación económica como la concreción que se hace de las obras a realizar, nos parece total y absolutamente adecuados.

Y dicho eso resaltaríamos algunas cualidades, que desde el Grupo Regionalista queremos resaltar de este plan. En primer lugar, el hecho de la propia revisión que supone de las obras previstas en el II Plan de Carreteras para este periodo 2005-2008, porque precisamente a nosotros eso lo que nos indica es que existe una manera ágil y técnicamente correcta de enfocar la realización del plan.

Precisamente por eso valoramos mucho este trabajo de adecuación que se ha hecho y que se plasma en lo que nos parece que es un Plan muy adecuado, con criterios muy fundados y muy justificados en datos técnicos.

Por eso también resaltamos el rigor, porque yo creo que viene –como se ha resaltado al principio de la intervención- avalado por estudios técnicos concretos y específicos que justifican cada una de las actuaciones que se llevan a cabo, no solo desde el punto de vista concreto sino desde el punto de vista de la filosofía del Plan.

Otra cualidad es el hecho de que es necesario. Es cierto que se ha realizado, como hemos dicho antes, una labor en carreteras ingente y que se ha hecho muchísimo. Pero yo creo que hay que señalar, al menos desde el Grupo Regionalista, dos cosas.

En primer lugar, sigue habiendo importantes necesidades como se demuestra si se analiza detenidamente el plan, algunas que existían y que no se pudieron atender por el establecimiento de unas prioridades, y otras que han surgido, como también se ha dicho de la evolución de la economía, de las costumbres o incluso de la habitabilidad –por decirlo de alguna manera- de la Región.

Y en segundo lugar, porque en el aspecto de las carreteras la verdad es que no se acaba nunca. Ahora vemos que se tiene que afrontar la mejora del firme de la carretera a Fuente Dé, pero esto lógicamente se va reproduciendo, en primer lugar, por el deterioro lógico derivado del transcurso del tiempo, pero también porque las necesidades, incluso las exigencias en algunos casos van cambiando.

Otra característica que nosotros queremos

resaltar es cómo se está desarrollando este Plan de Carreteras, cómo se están atendiendo a las necesidades de las carreteras de Cantabria, de las estructuras viarias, con un respeto escrupuloso al medio ambiente.

En ese sentido, yo creo que es un cambio sustancial, si tenemos en cuenta el desarrollo de determinado tipo de infraestructuras viarias, en una etapa anterior a que usted se hiciera responsable de esta materia.

En ese sentido, por ejemplo –por poner dos ejemplos bien próximos- atentados tan graves al medio ambiente como pudo ser la carretera de Bárcena Mayor, se pueden comparar perfectísimamente con éxitos tan maravillosos como la carretera de Palombera, que es un auténtico orgullo y que es un auténtico modelo, además, modelo de integración en el paisaje, modelo de buen firme y de seguridad. Pero también modelo de diseño que desde luego acabó con todas las críticas tan importantes y tan relevantes que hubo en aquel momento.

Yo recuerdo pues que cuando como Presidente del Parlamento tuve que ir a la Casa de Cantabria en Madrid, a exponer la situación de Cantabria, y sobre todo a lo que se refería al funcionamiento del Parlamento, la primera pregunta fue la carretera de Palombera, en el coloquio.

Y sin embargo, a partir de que la carretera se hizo, se acabó esa idea de respeto al medio ambiente, esa idea de valorar extraordinariamente los aspectos medioambientales, cumpliendo por supuesto la normativa en cuanto a estudios ambientales previos. Y en cuanto a las prácticas ambientales en la realización; cosa también muy importante; a nosotros como Grupo Regionalista nos parece importante resaltarlo.

También nos parece importante resaltar otra característica. Es un plan imparcial y no es discriminatorio. Está desarrollado con criterios técnicos y de acuerdo con las auténticas necesidades de Cantabria, de los Ayuntamientos; por supuesto, sin pararse a valorar el color político, o la simpatía del Alcalde o del Concejal de turno.

Yo creo que, en ese sentido, si analizamos el Plan; no sólo este Plan, sino los anteriores; nos damos cuenta de que el desarrollo del Plan es extraordinariamente objetivo y extraordinariamente imparcial. Y eso, que debe ser lo normal realmente en el ejercicio de la acción del Gobierno, pero sin embargo en algunas ocasiones, desgraciadamente, no lo fue. Y yo quiero resaltarlo como un valor de este Plan que nos viene al Parlamento.

Luego también se ha dicho, pero queremos resaltarlo. Es un Plan coordinado. No se hace con sentido autista, sino coordinado en primer lugar podíamos decir en sentido ascendente, con el plan estratégico de infraestructuras del Estado, teniéndolo en cuenta; en segundo lugar, por decirlo también de alguna manera, en el sentido equivalente –como decía- con los planes de Asturias, del País Vasco, el plan de Vizcaya y los planes de Castilla; me parece que se llama: el Plan Director de infraestructuras de Castilla-León. Y en sentido descendente, porque recoja

las necesidades.

Y yo creo, aunque eso no se deriva del Plan pero parece derivarse de un análisis del mismo, que se coordina con las necesidades que tienen los ayuntamientos y parece responder a conversaciones o encuentros en las correspondientes Administraciones Locales. Esa idea de coordinación también a nosotros nos parece muy importante.

Y finalmente la idea de seguridad vial. Yo creo que ése es un concepto, en este momento, fundamental y que impregna todo lo que son los objetivos y las realizaciones de este Plan de Carreteras. Nos referimos a filosofía de actuación, pero también podríamos hablar de obras concretas como son: las travesías, como son las variantes, como son los pasos de peatones, los carriles para ciclista, los semáforos que se están estableciendo disuasorios, etc.

Yo creo que en ese sentido también destacar que quizás desde el punto de vista espectacular no lo es tanto, pero desde el punto de vista de la seguridad sí lo es, como son las partidas destinadas a iluminación de intersecciones y glorietas, por poner un ejemplo.

Tampoco entraremos en las obras. Están muchas de ellas, algunas de las reivindicadas. Aquí veo el puente de Suances-Requejada, o la variante de Potes, o la variante de Santillana, la variante de Cabezón de la Sal, tan importante, sobre todo en determinadas épocas del año y los fines de semana. La cerrada, el cruce de Boo de Guarnizo también otra reclamada recientemente aquí, en una Comisión.

Yo creo, en ese sentido, que el Plan es –ya digo– desde el punto de vista filosófico extraordinariamente acertado y desde el punto de vista de la realización, técnicamente muy correcto.

Hay algunos errores. Sí, el otro día hemos percibido también pequeños; alguna carretera repetida, etc. Por supuesto, ofrecemos la colaboración del Grupo Regionalista para subsanarlos.

Y luego también estamos abiertos a comentar. Si las intervenciones que hoy se producen aquí van en tono constructivo, como espero, pues luego estamos abiertos a comentar todo lo que sea posible.

Nada más.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

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

No voy a consumir el tiempo, espero. Porque yo creo que el Plan, al hilo de la propia intervención del Consejero, se defiende bastante bien por sí mismo. Es la continuación de una política que ya lleva tiempo implantado en la Comunidad Autónoma. Este es el tercer Plan. Es fruto de una Ley que se elaboró por

consenso. Y lo más destacado quizás es, a pesar de basarse en una Ley, tenerse que adaptar a un Plan de Carreteras, en este caso para el periodo 2005-2008, el Parlamento tiene la oportunidad de aprobar resoluciones para intervenir, corregir y hacer las matizaciones o cambios que considere pertinentes.

Desde ese punto de vista, desde el punto de vista democrático y de la presencia del Parlamento en esta cuestión, yo creo que este modelo es –podemos decir– ideal. Aunque al ser un tema de carreteras es un tema muy transversal, que afecta al municipalismo, afecta a la economía, y a lo mejor por eso tiene esa característica.

Yo creo que, en segundo lugar, conviene también está claro el alto grado de ejecución del anterior Plan, en los términos que lo ha planteado el Consejero, donde más menos; porque en un Plan de tantas actuaciones y tan diversas, el dar en el cero de la diana pues es prácticamente imposible. Pero más menos, se ha cumplido al cien por cien.

Y yo creo que esto da como conclusión el que hoy tenemos una estructura de la red regional de carreteras muy, muy razonables. Que hoy la mejora en las carreteras es un hecho evidente, es incuestionable, no se puede discutir. Y salvo las alteraciones que producen los cambios urbanos, las nuevas concentraciones de población, las nuevas exigencias por los crecimientos poblacionales, que por cierto van plantando nuevas demandas, yo creo que lo que sería la red clásica, la histórica, está funcionando a pleno rendimiento en condiciones de calidad y de prestaciones.

Por lo tanto, el tercer Plan, y muchas de las actuaciones se orientan en ese sentido, tiene que responder a esas cuestiones.

En primer lugar, que en Cantabria se han producido cambios fundamentales en las comunicaciones; la autovía del cantábrico, o la propia autovía de la meseta, que genera nuevas circulaciones, que se han producido nuevos crecimientos urbanos que generan nuevos problemas. Y de ahí es donde aparecen variantes, puentes, etc. Y por lo tanto, aunque el Portavoz del PRC decía que el tema de las carreteras es prácticamente infinito, porque nunca hay un tope en estas cuestiones, yo lo denominaría de otra manera; que el tema de las carreteras también se tiene que adaptar un poco a lo que es la estructura urbana, el crecimiento poblacional, el crecimiento industrial, etc.

Yo creo que desde ese punto de vista, que es donde habría que analizar el Plan; porque en el resto de las cuestiones, yo básicamente estoy de acuerdo en que hay una transformación en el tratamiento del medio natural con respecto al Plan. Incluso en este Plan ya se especifica con mayor precisión que en anteriores, el tratamiento de los espacios naturales, en las carreteras de montaña, etc. El tratamiento en las zonas de marismas y tal. Ahí, hay una mejora importantísima.

También creo que el tema de (...) de los recursos que plantea el Consejero también es notable, el ver cómo año a año la ejecución presupuestaria se

aproxima bastante a los objetivos previstos. Y por lo tanto, hay una cierta deficiencia.

Y yo creo que también hay, en toda esa parte que no le damos importancia, pero que es un avance importante, en el tema de la seguridad. Las glorietas, los pasos disuasorios, la iluminación. Creo que todo lo que es la señalización horizontal y vertical, todo eso ha tenido una mejora impresionante, en la Región.

Pero a mí me parece que el tema central – insisto- es que el Plan sea flexible para poderse adaptar a las exigencias nuevas.

Y a mí me parece que actuaciones como el puente sobre el ferrocarril, en Boo de Guarnizo, o el puente de Requejada para el acceso a Suances, son actuaciones -por no citar otras- que van a suponer una transformación importante de determinadas movilidades urbanas o intraurbanas en la región, que habría..., que exige ya una respuesta más o menos rápida. Lo mismo que el enlace entre la Cerrada y el cruce de Boo de Guarnizo, que son elementos que están produciendo congestiones de tráfico muy importante y en los cuales habría que irse concentrando en el futuro, desde esa lógica de conseguir un plan de carreteras que se adapte a las nuevas demandas de la movilidad de las personas fundamentalmente.

El Plan, efectivamente, en el segundo tramo tiene una disminución importante de recursos; porque yo creo que lo sustancial ya está hecho y yo creo que tenemos que ir avanzando progresivamente a la idea que, salvo esas actuaciones exigen las transformaciones urbanas, todo esto que he comentado, en el Plan de Carreteras tiene que ir a jugar un papel menos importante que el que juega actualmente en el conjunto de la actuación del Gobierno.

Porque aquí se dijo un día que el Plan pues podía morir de éxito, podía..., en fin. Pero yo creo que hoy, con un análisis más o menos serio, riguroso, sin intentar obtener ventajas políticas, la situación de las carreteras en Cantabria es una situación razonablemente buena, que va a exigir, por lo tanto, unos gastos en mantenimiento razonables; cuanto más red tengamos más gasto de mantenimiento.

Pero creo que hoy estaba necesitado de ciertas actuaciones simbólicas que resuelvan esas congestiones circulatorias que otra cosa y por lo tanto, la dotación presupuestaria que se establece para estos años es razonables, pero hay que ir pensando en que el Plan de Carreteras tiene que ir reduciendo su peso en el conjunto de la actuación del Gobierno.

Esa es la posición del Grupo Socialista, que no impide que compartamos el presupuesto que aquí se establece.

Y no tengo más que decir, Sr. Presidente.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Gracias, Sr. Presidente.

En primer lugar, para agradecer al Consejero y a los técnicos que lo acompañan su comparecencia hoy aquí para explicar el Plan.

Y, bueno, yo creo que en primer lugar lo que es justo reconocer es la gran labor que se ha realizado en las carreteras de Cantabria, yo creo que es reconocida por todos y lo debemos tener muy presente. Yo creo que queda ya muy lejos aquellos tiempos del año 95-96, en los que se estaba intentando pues avanzar en algún sentido y poder empezar a realizar una labor que estaba demandando toda Cantabria.

Sin embargo yo creo que, si los datos en general son aceptables, debíamos huir un poco del triunfalismo y de la sensación de que todo es maravilloso; porque la verdad es que no deja de sorprender un poco que el Partido Socialista muestre su satisfacción por la ejecución de este Plan y en su día voto en contra, porque no incluía una serie de actuaciones que consideraba determinantes y que no han sido abordadas.

Y el Partido Regionalista habla del cien por cien de ejecución y yo creo que si el porcentaje de ejecución es considerable, tiene una serie de cuestiones que se tienen que abordar y -en definitiva- lo que creo que los Grupos, lo que creo que es nuestra misión, nuestro cometido, o al menos es lo que hay que abordar, es hacer un balance en qué medida el grado de ejecución del Plan anterior es razonable y en qué medida nuestras propuestas pueden ayudar a mejorar el Plan que va a venir a continuación. Ese es nuestro cometido.

Yo lo siento, pero no estamos aquí de palmeros, estamos para intentar que en la medida de lo posible aquellos errores que se han cometido -que los hay y hablaremos de ellos- pues no se cometan en el futuro. Y ahí es donde yo creo que debemos fijar nuestros objetivos; porque lo cierto es que la andadura de los Planes de Carreteras empezó, pues prácticamente con un plan de choque en una situación compleja, complicada y al primer Plan de Carreteras poco más se le podía exigir que unas actuaciones importantes.

Pero ya el segundo Plan de Carreteras abordó actuaciones con criterios, con prioridades, incluyendo incluso pues actuaciones como carril bici, paseos peatonales, alguna variante, o sea tenía ya una serie de aspiraciones mucho más importantes.

Entendemos que el tercer Plan de Carreteras, debía ser todavía mucho más ambicioso y debía abordar cuestiones mucho más importantes.

No sé si con más o con menos difícilmente se puede afrontar. Pero entendemos que un tema que fue motivo de debate ya en el segundo Plan de Carreteras, y que entonces los problemas presupuestarios incluso, los posibles convenios con otras administraciones para poner en marcha actuaciones tan importantes como eliminar los pasos a nivel sobre las carreteras de Cantabria, pues no se hace ni casi,

casi una mínima previsión por no decir que se excluye.

Bien en ese sentido yo lo que quiero es estructurar un poco lo que es nuestro planteamiento al respecto, dividido en tres cuestiones muy concretas. Evidentemente en la tramitación parlamentaria del Plan, en el grado de ejecución que tuvo el segundo Plan de Carreteras y en las propuestas que incluye este nuevo.

Y en lo que respecta a la tramitación parlamentaria, pues yo tengo que decirle que lamentamos una vez más que los plazos no parecen que sean lo que de verdad tenemos en mente.

El Sr. Consejero hablaba antes al principio de que era una cuestión legal que se tenía que cumplir, pero que una vez más y ya se ha convertido en habitual, se trae a este Parlamento con retraso y nos encontramos con que hay en el presupuesto del año 2005, tenemos incluidas una serie de actuaciones en carretera que ahora viene aquí refrendadas después en el Plan.

Esto ya se discutió en el segundo Plan de Carreteras y se entendía de toda lógica que lo razonable es que antes se hubiese aprobado un Plan de carreteras y después se fijasen las partidas presupuestarias y la ejecución de las mismas.

Al revés, da un poco la sensación que los acuerdos son al margen del Plan de Carreteras y que éste es un documento que cumple el trámite de tener que venir al Parlamento, exponiéndolo; porque de lo contrario si el error se cometió una vez y en aquel momento las excusas que se pusieron era que había una serie de actuaciones que por problemas técnicos en la elaboración de los proyectos, retrasaron la elaboración definitiva del Plan, pues lo cierto es que ese problema no lo debíamos de tener ahora en el Tercer Plan, porque precisamente, aquellas obras a las que se hizo mención en aquel momento de su complejidad, el Segundo Plan de Carreteras no las ha tocado, no sé si están los proyectos suficientemente redactados, no sé si están en condiciones de poderse hacer ya esas obras, están previstas por supuesto en el Tercer Plan, pero desde luego lo estaban en el Segundo y en absoluto se cumplieron esas previsiones.

Entonces, yo creo que el rigor de la tramitación parlamentaria nos lo debíamos tomar un poco más en serio, debíamos ser conscientes que si en un tiempo podíamos tener la excusa que en su día se mantuvo, hoy ya no es el caso, y no entendemos como se trae un Plan con retraso cuando posibles modificaciones que podamos incluir podrían no tener cabida por motivos presupuestarios o porque los compromisos son otros,

Porque lo cierto es que nos encontramos día sí y día no en la prensa es al Sr. Consejero reuniéndose con Concejales o con Alcaldes curiosamente casi siempre del mismo color político, confirmándoles las actuaciones que en sus Ayuntamientos se van a llevar adelante en el Plan de Carreteras.

Y yo creo que eso, tendría que haber sido todo

posterior a que este Parlamento se manifestase al respecto, porque da la sensación de que enmendemos lo que enmendemos, no va a ser tenido en cuenta.

Da la sensación que da los mismo lo que planteemos, que la decisión está tomada y va a continuar adelante digamos lo que digamos y me parece que si eso es así, espero que no, pero si eso es así, flaco favor le hacemos al Parlamento.

Yo creo que usted tiene bien recientes todavía las fechas en las que buscó un consenso para la Ley de Puertos, que consiguió en este Parlamento, no entiendo por qué en este tema no se hace exactamente igual y parece que partamos ya de una situación en la que la mitad del Plan está distribuido y a lo mejor aceptamos un resto por ahí, para decir que hemos tenido en cuenta uno de los detalles que se puedan comentar por parte de los Grupos Políticos.

En lo que respecta al grado de cumplimiento del Segundo Plan de Carreteras, pues fue presentada aquí en aquel momento como deje antes con un año y medio de retraso ya y la excusa fue entonces la complejidad de proyectos como los de las carreteras de Puente Viesgo a Los Corrales, de Suances, Santillana, Puente San Miguel con las variantes que le correspondían, Potes, Piedrasluengas, la variante de Cabezón; parece ser que ese era la principal excusa. Pues nos encontramos que esas obras no están en absoluto iniciadas en ninguna de todas ellas, nos encontramos con que los plazos de ejecución que aquí en aquel momento se dieron a conocer y es un compromiso que como usted dice es vinculante no se han cumplido en absoluto.

Entonces, puede que tenga una respuesta, estoy seguro que usted nos olas podrá dar, pero a nosotros nos sorprende que se presente un Plan de Carreteras en el año 2002, con un grado importante de ejecución en aquel momento, con una adaptación casi milimétrica hasta el momento en que se presenta aquí el Plan y a partir de ese momento, o desde un poquito tiempo después, parece que se produce un vacío, y que la tramitación de todos los proyectos, la ejecución de las obras, sufre una especie de parón que no entendemos muy bien a qué se debe.

Porque yo creo que una pregunta que me hago yo y se la hacen todos los vecinos de Cantabria, ¿qué ocurrió a partir de finales del 2002, con los proyectos de carreteras?, puesto que si podemos comprobar la fecha en la que se presentó aquí el Plan de carreteras, las obras que estaban iniciadas entonces o en tramitación los proyectos y las que se hicieron a partir de ese momento, nos encontramos, con que muy poquitas más arrancaron en el periodo 2002-2004, entonces es que quizás lo que habría que preguntar al Sr. Revilla que era en aquel momento el Consejero de Obras Públicas, a qué se dedicó desde finales del año 2002 a finales del 2004, para que se produzca un vacío que se puede comprobar, no es algo que me lo estoy inventando, podemos coger las previsiones de plazos que tenía el anterior Plan de Carreteras y nos damos cuenta que a partir de ese momento, porque en aquel momento no fue una queja de este Parlamento el retraso en la tramitación de los proyectos.

Sin embargo a partir de ese momento, se puede comprobar que se produce una casi paralización, un

considerable retraso en la puesta en marcha de algunos proyectos y que actuaciones tan importantes como esta no se llegaron a afrontar con lo que hablar del cien por cien de ejecución, entendemos que es cuando menos excesivo. Y puede que haya justificaciones técnicas, puede que las haya.

Bien en aquel momento y en aquella comparecencia, el Consejero destacó en la intervención el riguroso cumplimiento de los plazos y además dijo textualmente "los plazos que el Ministerio de Fomento está llevando a cabo en la ejecución de la autovía a La Meseta, que juntamente con las obras que está realizando el Gobierno Regional van a suponer una transformación en las carreteras, en la circulación rodada en Cantabria".

Parece que en aquel momento se nos terminó la prisa, parece que en aquel momento lo del riguroso cumplimiento de los plazos dejó de ser una condición "sine quanon", porque ni se siguen cumpliendo los del Plan de Carreteras ni parece en habernos preocupado tanto los de otras administraciones que en aquel momento exigíamos de todas las formas que se cumpliera rigurosamente y que a partir de ese momento parece ser que sobran excusas, incluso desde aquí para justificar los retrasos; cosa que a nosotros pues nos parece bastante sorprendente.

Vamos a ver, en el anterior Plan de Carreteras, se incluía ya como una actuación que venía rebotada desde atrás, porque aquí se estaba mencionando antes por parte de uno de los Grupos Políticos, el escrupuloso cumplimiento de las condiciones en el medio ambiente.

Pues no sé si podemos ser tan triunfalistas o tenemos que echar mano de lo ocurrido en la tan comentada carretera de Palombera y los problemas que tuvo; pero en otra con mucho más motivo, en la carretera de Comillas a La Revilla, que se presentó en el año 96 en el Ayuntamiento de San Vicente, sufrió todo tipo de problemas para llevarse a cabo, se presenta de nuevo en el año 2003, por cierto, con dos autobuses de cargos públicos de PRC y PSOE en San Vicente y resulta que a día de hoy todavía no tenemos resueltos los puentes, en una carretera que es el eje costero que falta por definir no sabemos como vamos a resolver los puentes, no hemos sido capaces de definir unos criterios de actuación en un espacio protegido, con una situación en la ría de La Rabía que existe así desde hace muchísimo años y resulta que 9 años después de presentar el proyecto, todavía no tenemos claro como vamos a ejecutar esa parte del proyecto.

Por lo que respecta a la carretera que sale desde el cruce de la autovía, a todos los valles del interior a través del pueblo de La Acebosa, en aquel momento desde el Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera, se hizo ver que Fomento no pensaba acometer esa obra, por parte de la Consejería se tuvo que reconocer que había sido un error que no se había tenido suficientemente en cuenta si Fomento ejecutaba esa parte de la obra y en estos momentos nos encontramos con un proyecto de ejecución de esa carretera, que obvia el paso a nivel y nos encontramos con que la salida desde la autovía a todos los pueblos del interior, lo vamos a hacer a través de un paso a

nivel que parece ser no preocupe a nadie.

Y es cuando menos sorprendente, yo creo que estas consideraciones y otras muchas que podríamos hacer, lo que nos llevan no es a pintar un paisaje catastrofista sino ser conscientes de que se han cometido una serie de errores y de incumplimientos, que se tienen que corregir y que cuando menos estoy seguro de que en algunos de los casos del Sr. Consejero nos los podrá aclarar.

Pero tanto como para hablar aquí de un 100 por cien de ejecución, entendemos que no y en cualquier caso, esperemos que en la ejecución del Tercer Plan de Carreteras, pues algunas de las cuestiones que aquí hemos mencionado, no se vuelvan a repetir.

Y en ese sentido, pues lo que debemos decir es que con el presupuesto que se plantea en estos momentos para ejecutar el tercer Plan de Carreteras, si descontamos el presupuesto de aquellas obras que tenían que haber sido ejecutadas en el segundo y que van a ser ejecutadas ahora con un coste muy superior, obviamente. Si descontamos una importantísima partida para el mantenimiento de las carreteras existentes: que la verdad –y hago aquí un inciso– tendrá una explicación que espero que nos dé, resulta sorprendente una partida tan alta para el mantenimiento de carreteras que en la mayoría de los casos son nuevas.

Es que da la impresión de que sea más bien una bolsa para actuaciones sin controlar. Estamos hablando de 20 millones de euros, para actuar en carreteras que están recién hechas, para actuar en mantenimiento. Al menos, yo es lo que he interpretado en el Plan. Parece sorprendente una cifra tan exagerada.

Por lo tanto, si descontamos esas cantidades, la verdadera inversión que se fija cuatro años después es prácticamente la misma. Un pequeño aumento de lo que fijamos hace cuatro años. Y desde luego discrepo totalmente del planteamiento que hace el Partido Socialista, en cuanto a que se deba incluso plantear la reducción de la inversión en carreteras cuando estamos muy lejos de haber conseguido resolver situaciones, que como bien se mencionaba por parte de los Grupos, hoy, se van generando distintas de las que en su momento se pensaban resolver y el Gobierno Regional tiene que plantearse afrontar actuaciones que en otros tiempos estaban quizás fuera de nuestro alcance.

Porque vamos a ver, que no quede una duda. Le puedo asegurar que yo no quitaría ni una sola de las carreteras que usted propone en el Plan. O sea, ni un reparo a las actuaciones que usted pretende poner, en cuanto a las prioridades. Lo que yo creo es que son insuficientes. Y son insuficientes, principalmente, en el tema que ya antes he mencionado.

Si hace tres años, lo que aquí se decía es que era necesario convenios con RENFE, con FEVE, con Fomento incluso, con Ayuntamientos, para poder abordar los pasos a nivel. Incluso se dijo que era una cuestión de Transportes. Aquí estamos hablando no de la actuación de una Consejería solamente. Yo,

interpreto que es de la actuación del Gobierno de Cantabria, en materia de carreteras. Y por lo tanto, entiendo que en estos tres años se tendría que haber avanzado en esos convenios y tendríamos que estar en estos momentos abordando de una forma decidida probablemente la mayor carencia que tenemos en estos momentos.

Lo podía entender como una ausencia, en los planes anteriores, dadas las prioridades y la capacidad presupuestaria. Pero en estos momentos, que se ha superado ya ese Plan de choque, que se han superado las actuaciones más importantes, entiendo que tendría que ser la actuación estrella de este Plan.

Y en cualquier caso es evidente que la disponibilidad presupuestaria tiene un límite. Nosotros, no estamos hablando de una superinversión y de actuaciones inmediatas de plazos, ni de prioridades, que creo que le corresponde a los técnicos poder ordenar y definir. De lo que estamos hablando es que de la misma forma que en su día hubo un Plan de choque en las carreteras, en estos momentos, acompañado de este Plan de Carreteras, le tenía que haber ya de los pasos a nivel. Y desde luego y en cualquier lugar y de cualquier forma inexcusable que no se hiciese ninguna carretera más que tiene pasos a nivel y se vayan dejando atrás.

Podemos entender que en su momento no se abordaron, que eran actuaciones complejas y caras. Pero que en estos momentos, al día de hoy, se esté actuando en nuevas carreteras; que se está actuando ya en algunos casos por segunda vez sobre el firme de algunas carreteras, cosa que puede ser razonable. Pero si se está actuando por segunda vez, quiere decir ya que las prioridades más importantes han sido acometidas, entendemos que es impensable que vayamos dejando pasos a nivel atrás, sin que resulten abordados.

Afortunadamente, en Cantabria, no hemos tenido la siniestralidad que ha habido en otras regiones. Y toquemos madera. Esperemos que eso no se produzca. Pero también yo creo que lo que sería absurdo es que esperásemos a que ocurriese algo así para ponernos manos a la obra. Porque –le vuelvo a repetir- no estamos hablando de plazos, ni de cuantías en inversión. Estamos hablando de abordar el problema. Eso es para nosotros la carencia más importante que tiene el Segundo Plan. Pero tiene otras cuestiones...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Ruego vaya finalizando, Sr. Diputado.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muy breve. Muchas gracias, Sr. Presidente.

Pero tiene otras cuestiones que a nosotros nos sorprenden un poco. Se ha hablado aquí, por parte de todos los Grupos, de la variante de Cabezón. Y, a nosotros, nos sorprende que una variante que viene del Plan anterior, de las primeras fechas del Plan anterior se posponga a partir del 2008. Sinceramente.

Yo creo que este Plan de Carreteras va a ser la primera vez que un Plan va a ser tachado de partidista. Porque incluye actuaciones en toda

Cantabria; pero eso sí, hasta el 2007, las de determinados ayuntamientos y las demás a partir del 2008. Y eso es algo que lo podemos perfectamente comprobar en los plazos de ejecución de las distintas obras.

Y da la sensación que actuaciones importantes en determinados ayuntamientos, las queramos ofrecer ante las próximas convocatorias electorales municipales y regionales y otras nos preocupen menos.

Espero que no sea así, espero que usted nos aclare esas cosas. Y en cualquier caso, le puedo asegurar que nuestras enmiendas van a ir en esa línea. Y el consenso que usted en otras ocasiones ha demostrado que es capaz de alcanzar, le alcanza también a este Plan, tendrán que incluirse una serie de correcciones que de verdad lo lleven a la realidad social de Cantabria.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Muchas gracias a los Grupos por sus palabras, fundamentalmente constructivas.

Y yo creo que realmente aquí estamos en un asunto en el que el consenso es importante y tenemos –digamos- los mimbres para alcanzarlo. Por lo tanto, por supuesto que el Gobierno está dispuesto a recoger todo aquello que sea razonable y que sea mejorable.

Voy a contestar en la medida de lo posible a las observaciones que han ido haciendo.

Con respecto a la intervención del Grupo Parlamentario Regionalista, yo creo que no puedo otra cosa que agradecerle sus palabras; porque además veo que se lo conoce muy bien. Se ve que el Plan lo ha estudiado a fondo, e incluso ha hecho algunas observaciones que yo mismo ni siquiera planteé, pero que agradezco. No en el sentido del halago, de la eficacia y el rigor; que creemos que efectivamente. Desde luego lo intentamos y no es que queramos presumir de ello, pero yo creo que el resultado es palpable. Y no es una labor en concreto de este Consejero, sino de mucha gente que hay detrás, incluidos también los propios Grupos que lo han apoyado a lo largo de la vida de la Ley de Carreteras, fundamentalmente.

Y efectivamente también comparto plenamente que todavía hay muchas necesidades pendientes y que este asunto de las carreteras pues no se acaba nunca. Y aprovecho también un poco para hacer un comentario sobre las palabras del Portavoz del Grupo Socialista; que en cierto sentido comparto y en otro no.

O sea, comparto en que la mejora de las carreteras, en un momento determinado, cuando la red quede establecida, probablemente tenga que ir más hacia la conservación. En ese sentido, todos estamos

de acuerdo.

Pero también le digo que es un sector en el que no se puede bajar la guardia. O sea, las carreteras, si se dejan un período no muy amplio sin inversiones de tres o cuatro años, enseguida se nota el deterioro en el aspecto ya fundamentalmente de lo que es la funcionalidad y el tráfico. Pero luego las carreteras tienen otro factor, que no solamente son carreteras para los coches, sino que es un factor integrador de la vida social. Y los ciudadanos las utilizan no solamente para viajar, sino para parar, para establecerse, para hacer turismo, para pasear. Y todas estas cuestiones, como vemos el Plan también avanza en esa medida. Y en este tipo de cosas tampoco podemos bajar la guardia. Porque el bienestar de los ciudadanos incluye muchas de estas pequeñas actuaciones.

Y si bien comparto que una vez hechos los grandes ejes y las grandes –digamos- actuaciones y las mejoras, luego ya probablemente tengamos que dedicarnos más a la conservación, pero creo que ahora mismo este Plan necesita estas inversiones. El Gobierno, no las ha hecho sin meditarlas.

También dije que uno de los criterios es la eficacia en los recursos económicos. Y somos muy puntillos en no gastar donde no debemos. De hecho, una de las cosas que decimos siempre es que las carreteras adecuadas a cada necesidad. No queremos hacer una carretera con un acondicionamiento de trazado y ensanches de plataformas, para llegar a los pueblos donde termina un itinerario. Ahí, nos conformamos con este tipo de obras que hagamos: el firme, seguridad vial, etc. O sea, que tenemos mucho cuidado en las inversiones.

Pero también le digo que en comparación con la red que tenemos, tenemos una red muy amplia y complicada, el volumen no es –digamos- un volumen estrella. Entiendo que todas las necesidades tienen que compartirse, pero creo que en materia de carreteras no hay que bajar la guardia. Y por eso, el Gobierno, por supuesto presenta su Plan.

Y como me decía el Portavoz del Partido Regionalista, estas necesidades hay que mantenerlas y hay que seguir dando servicio. Y por eso nosotros lo presentamos. También le agradezco sus palabras en cuanto a la imparcialidad, que también aprovecho para decirle al Portavoz del Partido Popular que nosotros aquí este plan es un plan que desde luego es riguroso totalmente desde el punto de vista técnico, se han valorado las prioridades y tiene cuatro años de duración.

O sea, desgraciadamente no acaba en el 2007, acaba en el 2008. Y entre las actuaciones que estamos ahora poniendo en marcha, que estamos en el 2005, que se van a hacer 2006-2007 no las podemos acabar todas para la época electoral.

A nosotros nos encantaría acabarlo todo para las elecciones, puesto que entonces probablemente podríamos recoger muchos frutos en todos los ayuntamientos.

Y si a usted le preocupa los ayuntamientos donde ha analizado y dice que gobierna el PP, pues

nosotros también nos interesaría mucho precisamente para demostrar que el Partido Regionalista y el Partido Socialista aspiran a todos los ayuntamientos de Cantabria.

Bien, pero siguiendo un poco las observaciones, el Partido Socialista nos habla de una red adecuada. Yo creo que estamos de acuerdo, ahora mismo el tema de las variantes de población, en total tenemos unas diez o doce variantes; son bastantes variantes y son caras pero no se pueden abandonar. Es que hay que mirar al futuro.

Además ahí hay un problema fundamental en este asunto, como no se acometan y se planifiquen dentro de unos años no tienen remedio. Si no vamos haciendo los estudios informativos y avanzando con los proyectos y con los planeamientos, luego no hay por dónde encajar.

Hay que ir haciendo las zonas de reserva. Eso nos pasaba con el tema de Cabezón que por eso también aprovecho, la urgencia de Cabezón quizá fuera menos que en algunos otros, igual no tiene el problema tan grave que puede tener Santillana o puede tener Comillas o puede tener Potes.

Pero nosotros nos hemos empeñado en meterlo y ya está aprobado por el propio ayuntamiento y ya hemos llegado a un consenso por dónde tiene que ir. Pero hay que dejar ese corredor, que no nos pase cómo ha pasado en Potes donde nos las vemos y las deseamos porque no hay forma de meterla porque no hay corredores.

Y ahora ya hemos encajado uno por el norte y otro el de fomento, pero ¿qué pasa?, que si no vamos dejando claramente contemplado esto al cabo de unos años no hay forma de hacerlo.

Nos pasa lo mismo en Santullán donde tenemos el núcleo de Sámano, el núcleo de toda la parte de Otañes, donde nos las vemos y nos las deseamos porque avanzan las urbanizaciones, avanza el urbanismo.

Y por eso yo creo que aquí hay que mirar al futuro y hay que acometer cuanto antes estas cuestiones, sobre todo en estos diez o doce puntos de Cantabria donde hay que acometer las poblaciones.

Y ahí estoy de acuerdo en que vamos a adaptarnos al crecimiento urbanístico, pero esto conlleva estas actuaciones y conlleva la seguridad vial. Lo mismo que estos puentes que me hablaba que son variantes como el puente de La Cerrada o el de Requejada..., en fin.

Yo creo que estamos fundamentalmente de acuerdo en los grandes criterios, y podemos pensar que a lo mejor la cantidad desde el punto de vista económico puede haber algún programa que necesite más protagonismo. Yo no digo que las carreteras tengan que ser lo primero, la vivienda sabemos que está por delante y los servicios sociales también son quizá más importantes.

Pero el desarrollo de la economía, que es la base de todo el progreso y del bienestar, pues tiene

asentado un pie muy firme en cuanto a las carreteras. Por lo tanto, aquí no se puede bajar la guardia y entiendo que hay que mantener un nivel de inversiones.

Y no quiero ser triunfalista, como dice el Portavoz. Nosotros no somos triunfalistas pero la verdad es que estamos relativamente satisfechos de cómo han ido las cosas.

Y por eso también digo que tenemos que ver los errores que ha habido, que efectivamente yo no he dicho que hayamos hecho el cien por cien de las actuaciones. En mi explicación he dicho el cien por cien de la inversión.

Hay una serie de actuaciones, quizá el 10 por ciento que se han retrasado. También hemos adelantado alguna por algún motivo de las que teníamos en la fase de reserva, digamos. Pero lo que hemos más o menos conseguido es el equilibrio económico y financiero.

O sea en ese sentido hemos ido con los presupuestos, nos hemos ido ajustando a los importes consignados, no tenemos sorpresas de repente tener que pagar las deudas de ejercicios anteriores, como nos pasó en el año 95 donde nos empezamos a encontrar cosas sin pagar, cosas sin proyecto.

O sea que yo en ese sentido me refería que hemos hecho el cien por cien, en dinero. Sabemos que no hemos conseguido todo.

Y también entrando en algún detalle..., previamente, en el tema procedimental pues bueno, estamos efectivamente en el principio del 2005 pero bueno el Gobierno lo redactó durante el año 2004 en plena vigencia del Plan y lo presentó en octubre. Quiero decir que nosotros sí cumplimos los deberes.

Luego la urgencia en la aprobación, pues en el trámite parlamentario, pues ha podido tener un poco de retraso. También nos pasó en el Plan anterior..., no, no fueron exactamente disculpas desde el punto de vista de eso, hubo algún retraso y yo lo reconozco.

Pero el plan de Carreteras no tiene que entrar en vigor el 1 de enero porque como he explicado al principio, viene muy solapado y no es como los presupuestos generales, que el 1 de enero tienen que estar en vigor porque hay que empezar a gastar de una caja que se abre el 1 de enero.

Aquí lo que nosotros planteamos fue la presentación del Plan en octubre que también venía al hilo y naturalmente iba coordinado con los presupuestos. Los presupuestos eran homogéneos con las partidas del Plan, independientemente que alguna cuestión tiene algún gasto diferido, como saben a la hora de financiar y ustedes mismos hace poco nos han hecho una pregunta parlamentaria pidiéndonos explicaciones de cuáles son las obras que se están financiando mediante la empresa GESVICAN, y yo creo que está contestada. Desde luego yo ya la he visto y probablemente la tengan y sino ha llegado pues esté en camino.

Pero lo que le quiero decir con esto es que el Plan y la planificación está hecha con antelación. El Parlamento no la ha aprobado pero tampoco es estrictamente necesario que esté aprobado, desde el punto de vista funcional.

Hombre, a todos nos hubiera encantado que esto estuviera aprobado el 31 de diciembre. Pero también reconocemos que el Parlamento tiene problemas en estas fechas de final de año con la Ley de Presupuestos, con la Ley de Acompañamiento, y todas estas cuestiones se juntan.

Con esto le contesto a la cuestión de que "esto ya es una decisión tomada y no hay nada que hacer". Pues bueno, si hay algo que hacer, si ustedes son los Grupos Parlamentarios, son soberanos y desde luego pueden aprobar el Plan o no aprobarlo o devolverlo al Gobierno o aprobar el Plan y luego hacer una serie de propuestas de inclusión o de propuestas de resolución para que el Gobierno las tome en cuenta, puesto que como sabemos siempre queda esa posibilidad de incorporar cosas en estos casos.

Pero lo importante es la planificación. Y nosotros que somos, digamos, un Gobierno que cree en la planificación pues por eso traemos este plan y por eso ponemos aquí las inversiones a varios años vista. Y queremos que en un futuro no se nos acuse de no haberlo planificado. Entonces por eso el Plan de Carreteras se viene cumpliendo.

Y me dice usted que qué ocurrió después del 2002, pues después del 2002 yo creo que lo que ha ocurrido es que se ha trabajado y no se ha parado de terminar obras. Porque yo desde luego ahora mismo no tengo la relación, pero desde el año 2002, 2003, 2004 no se han parado de terminar obras.

Tal parece como si hubiera habido un parón; no, no, no hay ningún parón. Se han terminado decenas de obras, le puedo dar la lista si quiere, se han aprobado nuevos expedientes de contratación de decenas de obras, y yo le puedo enseñar en cualquier momento la relación con la que estamos trabajando este año y tenemos unas cien obras en marcha; cien obras, no dos ni tres. De las cuales a lo mejor hay 30 en ejecución, 30 en licitación o veinte tantas y en redacción tenemos 30 o 40.

Todas para cumplir este plan que, por desgracia, siempre hay alguna obra que se va a retrasar. Ya sabéis que los planes..., yo digo una cosa que no se debe decir pero digo: "los planes están hechos para incumplirlos".

¿Por qué?. Pues es que están hecho para cumplirlos pero no hay forma de cumplir. Y el que cumpla un plan al pie de la letra por algún lado hace trampas. Porque alguien no puede ser un profeta y poner una planificación de 40 obras año por año, anualidad por anualidad y cumplirlo a rajatabla. El que lo está cumpliendo es porque al final encaja los números, pero la realidad es mucho más rica que todo esto.

Y no nos acuse de falta de planificación en el tema de La Rabia- La Revilla, porque La Rabia- La Revilla se hizo un proyecto aprobado por todos. Hubo

el problema que todos conocimos de la Unión Europea que el primer proyecto, incluso con el desacuerdo personal mío y de la Consejería nosotros creíamos que era el proyecto que había que haber hecho. Porque no era agresivo.

¡Pero bueno!, hubo que adaptarse y hubo que reducir los estándares y se retrasó y se decidió que los puentes, que son puentes presa y problemáticos en los proyectos no se hicieran.

Ahora en la propuesta de modificación, se está estudiando el acometerlos en estos momentos y tomaremos la decisión en breves días, con todos los estudios de acepción de la dinámica marítima y de la posible acepción a la lengua de Oyambre y a la acepción a la playa y a la recuperación de esa marisma.

Pero vamos, esto es cuestión de días y si no se levantan no pasa nada, la carretera va a seguir siendo igual de funcional. La carretera estará acabada, únicamente que en vez de tener un puente presa, ¡hombre! a lo mejor puede tener un radio en el trazado un poco menor, pero va a ser una carretera totalmente segura.

Ahora, otra cosa..., porque aquí no nos jugamos -digamos- la funcionalidad de la carretera, sino lo que estamos hablando es la recuperación de las marismas. Y sobre todo de la parte de la ría de La Rabia, de toda esta zona de Rioturbio, que tiene una problemática distinta de la de la ría del Capitán. Pero bueno, yo creo que tampoco es objeto de esto.

Y me dice usted una cosa curiosa y en total contraposición con lo que dice el Portavoz Socialista. Me dice que le parece una barbaridad o le parece muchísimo el dinero de conservación, porque hay 20 millones de euros. Yo le puedo decir que no es muchísimo, 20 millones de euros son cinco millones al año. Cinco millones al año, digamos que son unos 800 millones de pesetas; pero fíjese que tenemos más de 2.000 Km de carreteras y sólo en conservación un ratio normal que se puede manejar en todas las administraciones es que en conservación medio millón de pesetas al año, les digo unas cifras más bien técnicas, es una cantidad adecuada para la conservación.

Pero claro, es que la conservación no solamente está para baches y de vez en cuando algún refuerzo de firmes o los bacheos o renovar barreras o los accidentes. Es que se incluye lo que es la renovación de la pintura. La pintura hay que hacerla cada ciclo de dos, tres años hay que empezar a renovar la pintura, hay que renovar la señalización, están las labores de limpieza, están las labores de los desbroces, están las labores de la vialidad invernal, que lleva dinero y sobre todo años como éste, la verdad es que se nos desmadra -por utilizar una palabra un poco inhabitual- Quiero decir, que en este sentido le puedo decir que se quede tranquilo, que es una cifra muy, muy normal.

Y si bajamos el nivel en la construcción, cuando hayamos construido todas estas cosas que tenemos aquí en marcha, probablemente haya que aumentarla un poco más. Porque luego, dentro de

unos años llegan los refuerzos de firme. Porque claro, la vida de una carretera no es eterna.

Al cabo de 15 ó 20 años de pasar toneladas y toneladas de coches y de vehículos y pasada tras pasada, pues los firmes se van deteriorando, se van rompiendo.

En cuanto a los pasos a nivel, pues sí, efectivamente es un programa que estamos avanzando con timidez porque de momento la Dirección de Transportes, actuando en coordinación con el Ministerio de Fomento, pues también está haciendo una labor relativamente importante. Sobre todo el Ministerio de Fomento ahora ha contratado una serie de pasos a nivel que, aunque afecten a las carreteras nacionales, nosotros sí estamos haciendo también en las obras nuevas, sobre todo en las más importantes si estamos acometiendo la supresión de pasos a nivel.

Ahora mismo se me ocurre, por ejemplo, la carretera misma de Hoznayo-Villaverde de Pontones, pues se suprime el paso a nivel y en este tipo de actuaciones.

Y tenemos el programa, efectivamente, con cierta timidez para arrancarlo a partir del año 2007-2008 y no tenemos tampoco, pues una previsión totalmente..., pero podríamos quizá empezar a forzar algo más en este programa, pero también son actuaciones bastantes caras.

Los pasos a nivel no es una construcción sencilla, no es como arreglar una intersección, conllevan un puente, conllevan desviaciones de trazados para poder acometerlos y hay algunos sitios donde son realmente complicados.

Y, bueno, yo creo que en conjunto esto es, les vuelvo a reiterar que desde luego el Gobierno está dispuesto a aceptar todas las mejoras, siempre que naturalmente pues no nos trastoquen una planificación a medio plazo, que no nos trastoquen los números presupuestarios y que no modifiquen lo que es la actuación del Gobierno.

En cuanto a algunas carreteras que se puedan cambiar, adelantar, pues esto habría que verlo; pero también le digo que todo para el 2007 no puede ser, porque entonces tendríamos que decir que los Planes de Carreteras, pues tengan tres años o cuatro, o dos dependiendo de cuando sean las elecciones. Pero desde luego el año 2007, es el tercero pero el 2008, es de este cuatrienio y desde luego hay muchas actuaciones previstas.

Lo que no quiere decir es que a medida que se avance el Plan, algunas actuaciones se puedan avanzar, se puedan adelantar o se puedan retrasar algo, algo, pero nunca..., lo que sí ahora le puedo decir es que nosotros tenemos lanzado el año 2005, y es muy difícil que podamos hacer modificaciones para el año 2005 y el año 2006, porque los proyectos que se están redactando a lo largo de este año, serán los que se liciten el año 2006 (...) en el año 2007. En ese sentido, la planificación es flexible pero el ser flexible no quiere decir que tengamos la varita mágica y que mañana digamos esta carretera para mañana, eso no puede ser.

Y bien pues todo tiene ventajas e inconvenientes. Una de las ventajas de la planificación, es el que todos participamos y todos vemos y todos sabemos. El único inconveniente, es para el Gobierno, en el sentido de que un Gobierno transparente, un Gobierno que pone las cosas, se ata las manos.

Un Gobierno que actúe digamos sin contar con la opinión pública, un Gobierno dictatorial, no quiere Planes, lo que quiere es decidir cada mañana lo que quiere hacer a medida de su gusto y eso nosotros no lo hacemos. Y eso que me dice que yo recibo a los Alcaldes o a los Concejales y les digo..., yo a los Alcaldes y a los Concejales a todos, les digo lo que tenemos en el Plan, pero el Plan es público, está en el Parlamento, claro me viene a recibir a, a visitar y la carretera de mi Ayuntamiento, que va a tal municipio, para cuando, pues yo les digo pues mira para el año 2006, para el año 2007, para el año 2008..., esto es lo que tenemos, pero esto es público.

Por lo tanto en este digamos espíritu democrático, nosotros planteamos la planificación, la mostramos a la opinión pública, los parlamentarios que son los representantes, son los que dicen la última palabra y el gobierno pues acata lo que diga el Parlamento.

Nada más.

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

Tiene la palabra el Portavoz del grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Pues muchas gracias.

Yo la verdad es que creo que ha quedado todo meridianamente claro, incluso diría que desde el punto de vista del planteamiento de la oposición, del Grupo Popular, pues no se ha hecho una crítica, aparte de reconocer el estado estupendo de las carreteras, no se ha hecho una crítica auténtica del Plan.

No obstante hay algunas cosas que sí me gustaría matizar, muy brevemente.

Desde luego en primer lugar, si mi intervención se hubiera limitado a felicitar y a aplaudir, pero yo creo que si ha tenido algo, por lo menos he intentado que lo tenga, ha sido justificar desde el punto de vista técnico, económico y de oportunidad, por qué el Plan es bueno y por qué ha sido buena la gestión. Y en ese sentido, ha sido yo creo una intervención razonada, no fundada en razones políticas, y mucho menos en razones partidistas, sino al contrario, en razones técnicas y desde ese planteamiento, desde ese análisis riguroso, es desde el que se puede felicitar con conocimiento de causa y yo diría que con todo merecimiento al Gobierno y a la Consejería por el desarrollo del Plan.

Se plantea en términos generales, porque tampoco se ha entrado en ello ni se ha dicho nada en concreto, en la discrepancia sobre las obras, porque

podían estar otras y están unas. Yo creo que este Plan de Carreteras, es también un poco como la selección española, cada uno tenemos una, pero alguien tiene que hacerla.

Yo creo que en este caso quien tiene que hacerlo, además es que así lo impone la ley, porque se ha puesto en duda un poco la tramitación y la posibilidad de consenso, quien tiene que hacerlo son los técnicos, quien tiene que plantear el tema son los técnicos en colaboración...los técnicos de la Comunidad Autónoma en colaboración con los técnicos de los Ayuntamientos y en relación con los técnicos en este caso de lo que puedan ser del Estado para la coordinación.

Con criterios que vendrán lógicamente de cada uno de los responsables políticos, pero a la hora de determinar plazos, posibilidades de desarrollo, los técnicos tiene mucho que decir. Por eso, la ley, nuestra ley, establece que el plan lo desarrolle el Gobierno, el Gobierno, con una serie de trámites perfectamente regulados y se dice que es que no se ha tenido oportunidad.

Bueno vamos a ver yo el Plan si no me equivoco, y eso se nos ha entregado a todos, está aquí desde noviembre, desde noviembre de 2004 está aquí el plan, la Mesa lo recibe el tres de diciembre de 2004 y ese día ya se establece los criterios de tramitación. Desde ese momento hasta ahora no se ha hecho absolutamente nada, pero todavía estoy esperando que el Portavoz del Partido Popular, nos elija a nosotros y nos diga oye nos interesa en este tema, en el que van a intervenir los Grupos, nos interesa que se omente, que se hable y haber si podemos llegar a un consenso.

Lleva 5 meses el Plan en el Parlamento y todavía no hemos tenido ni la más mínima..., la primera cuestión que se ha dicho en ese sentido ha sido a mí esta mañana, luego entonces no se puede legítimamente de alguna manera achacar problemas que en definitiva están en uno mismo y por eso hay que distinguir mucho las funciones que son del Gobierno que tiene la obligación, además con un trámite perfectamente regulado en la ley de desarrollar y aprobar el Plan y remitirlo al Parlamento que es donde empezamos a actuar los Grupos Políticos y en ese sentido, pues lleva aquí 5 meses el Plan y todavía no hemos tenido ni la más mínima sugerencia.

Gobernar, dice que está de acuerdo con todas las carreteras, está aquí todas las obras pero que pondría más, bueno claro es muy difícil..., esa es - digamos- la grandeza y también el problema del Gobierno que hay que escoger, las necesidades son ilimitadas y los medios son limitados.

Entonces hay que escoger, se trata de establecer prioridades, claro es muy cómodo decir, estoy de acuerdo con todo lo que se dice en el Plan pero yo metería más cosas. No, lo que hay que hacer..., porque es que encima esto se añade a otra circunstancia sorprendente, en el debate de presupuesto el Grupo Popular nos ha puesto enmiendas para quitar dinero del Plan de Carreteras.

¿Cómo es posible que si el Grupo Popular nos

dice quiten ustedes dinero del Plan de carreteras, pero además hagan todas las carreteras que plantean y alguna más?. Eso es totalmente contradictorio y yo creo que es un poco demagógico, sinceramente, es decir, es cubrir un poco la imagen de cara al exterior y no cubrirla de cara... y desde luego no ser responsable a la hora de plantear si se tiene alternativas.

Oiga no haga usted estas obras que no son prioritarias, o nos la haga ahora y haga estas otras que sí lo son. Ahora decir que se haga todo y encima esto, no.

Y finalmente, el tema de que el Plan es parcial y de que los Ayuntamientos se hace..., hombre yo la verdad es que no lo había analizado desde ese punto de vista porque la impresión que tenía en general, es que era totalmente imparcial en lo hecho, pero claro me pongo a mirar y empiezo y veo nueva carretera y variantes y ¿qué me encuentro aquí?, una obra de 6 millones de euros, el 25 por ciento del presupuesto que se dedica para enlace La Cerrada cruce de Boo de Guarnizo y que se acaba en el 2007, es decir, el Ayuntamiento del que es Alcalde el Secretario General del Partido Popular, si lo hubiéramos hecho eso nosotros, pues no sé que nos hubieran dicho, aquí tiene la obra el 25 por ciento, pero es que se añade todavía más y llegaríamos a más del 50 con la variante de Potes y con la carretera Reinosa-Potes.

Pero es que si seguimos con ello, nos vemos en las variantes de la red secundaria y nos encontramos con que el 80 por ciento de las inversiones, son para ayuntamientos del Partido Popular, variante Renedo de Piélagos y variante de Mortera.

Y es que si seguimos mirando, es decir, no sólo existe un tratamiento imparcial a los ayuntamientos sino que incluso si nos ponemos a analizar, resulta que en este caso supongo que por los criterios técnicos lo imponen porque es lo razonable, resulta beneficiado el Partido Popular, Alcaldes del Partido Popular.

Estoy seguro que ni el Consejero ni los responsables técnicos de la Consejería a la hora de plantear el tema han mirado el color político de los ayuntamientos.

Han recibido a los Alcaldes, a todos, han estado de acuerdo con todos y han establecido un Plan en el que como veo ahora, estoy viendo salen extraordinariamente beneficiados algunos Alcaldes del Partido Popular, en concreto..., no, no el Alcalde, por supuesto, sino los vecinos los ciudadanos y no estoy dispuesto a admitir el hecho de que se ponga en duda el carácter imparcial de este Plan que para mí es una cuestión fundamental y un gran activo del mismo.

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

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. MARTÍN BERRIOLOPE: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Muy brevemente, para decir..., yo creo que el tiempo con que está redactado este Plan, la trayectoria que lleva, la demostrado, en primer lugar, que no tiene en sus contenidos propuestas que violenten o que desagraden a mucha gente o prácticamente a nadie.

Usted mismo ha dicho que el Consejero se reúne con..., el Portavoz del PP ha dicho que el Consejero se reúne con Alcaldes, el Grupo Parlamentario Popular conoce esto pues como ha dicho el Portavoz del Grupo Regionalista hace 5 meses, etc, yo no tengo constancia al día de hoy de que en Cantabria hay una gran preocupación vecinal – como ha dicho usted- que hay vecinos que se preocupan y tal, por la ejecución y la marcha del Plan de Carreteras.

E insisto en lo de antes. Yo creo que hoy, en Cantabria, lo que hay es una percepción más allá de mirarlo con lupa, mirarlo con microscopio, ser más o menos puntilloso. Yo no creo que hoy, en Cantabria, haya una gran preocupación por la situación de las carreteras. Y lo que hay que valorar globalmente es eso.

Es decir, los planes de carreteras, independientemente de lo que haya ocurrido en el pasado, han dado respuesta a los grandes problemas que había planteados con respecto a las comunicaciones intereses en la Región. Y eso es un hecho evidente y constatable. Y a partir de ahí podemos, cada uno en su papel, en su legítimo papel; unos en el apoyo al Gobierno, otros en la oposición, plantear las opiniones que consideremos oportunas. Pero es un hecho evidente que la situación de las carreteras, hoy, no es un motivo de preocupación, de gran preocupación, en esta Región.

Si es verdad que hay algunas actuaciones que más que ser una preocupación son una reclamación de modernización de la Comunidad Autónoma. Lo que hemos hablado antes. El enlace de la cerrada cruce de Boo de Guarnizo, el puente sobre el ferrocarril en Boo de Guarnizo, el puente de Requejada-Suances. Cosas de ese tipo que superan estrangulamientos y superan atascos. Cosas de éstas que modernizan las comunicaciones internas.

Pero globalmente, yo creo que la gente está satisfecha con las carreteras y está satisfecha con el estado del Plan de Carreteras, etc.

Y acabo ya con una cuestión. Cuando yo planteo el tema de los recursos económicos y de la optimización de los recursos, no estoy diciendo que este Plan haya que dotarle de menos dinero. Yo creo que está planificado, está pensado; por lo tanto responde a los criterios técnicos de los objetivos que se marcan para los próximos cuatro años, no vamos a contar hasta el 2012, sino hasta el 2008. Y por lo tanto, desde el punto de vista del Grupo Socialista esto es incuestionable.

Yo, lo que planteo es una reflexión. Las carreteras no pueden ser un instrumento de crecimiento infinito, sino que tiene que tener una limitación; porque hay otra jerarquía de problemas que también hay que atender y los recursos son limitados y hay que buscar también una buena asignación de

recursos para compensar las políticas. Independientemente de que lo que está planificado hasta el 2008, pues aquí está; yo no tengo criterio técnico para juzgarlo. Mi Partido considera que es razonable y punto. Pero lo planteo como una reflexión, simplemente, porque yo creo que las comunicaciones internas, resueltos los grandes ejes de comunicación, no tienen grandes carencias.

Podría decir alguna cuestión sobre temas que ha planteado el Portavoz del Grupo Popular con respecto a los convenios con RENFE y FEVE, con los pasos a nivel y tal. Yo creo que esos son elementos que están contemplados en el Plan estratégico de infraestructuras de transporte, no solamente para las redes nacionales, y que son temas que habrá que incorporar en el futuro. Pero yo no sé si eso es incluíble en el Plan de Carreteras. Me parece que no es incluíble. Me da la impresión.

Nada más. Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias.

Yo puedo entender, aunque no comparta, algunos de los criterios que plantea el Partido Regionalista. Pero lo que me deja absolutamente perplejo son los planteamientos que defiende el Partido Socialista.

Desde luego, una camaleónica postura que hace ahora exactamente tres años iba en contra de un Plan, porque entendía que no cumplía los objetivos y que entendía que los pasos a nivel eran prioridad inexcusable, resulta que ahora nos dice usted que en el PEIT a nivel nacional, que para más adelante. O sea, han dejado de ser una prioridad.

Dice usted que no existe una gran preocupación en las carreteras de Cantabria. Yo creo que no existe para ustedes, una gran preocupación. Salga usted a la calle, que es muy saludable, y pregúntelo; a ver si es cierto, o no es cierto.

Pero la verdad es que nosotros en aquel momento aprobamos ese Plan, porque cuando el Plan se presentó aquí, a pesar de que venía con retraso tenía un grado de ejecución aceptable y tenía un contenido aceptable. Y por eso el Partido Popular aprobó ese Plan.

Y en estos momentos discrepamos de una serie de actuaciones que entendemos que se han producido retrasos; algunos los ha explicado el Consejero, otros han quedado exactamente igual que yo los he planteado. Porque las tres o cuatro actuaciones estrellas del segundo Plan de Carreteras están sin iniciar y estaban previstas terminarlas para el 2004. Terminarlas.

Estamos aquí dando la vuelta a un tema que parece ser ahora es el más importante, en cuanto a la parcialidad o imparcialidad.

¿Hacemos un resumen detallado desde aquí al 2007, en dónde se inician las actuaciones más importantes de este segundo Plan, a ver si están: la variante de Potes; la variante de Cabezón, que el Consejero acaba de decir que después de mucho tiempo se tiene un acuerdo con el Ayuntamiento?. ¿Cómo es posible que preveamos la iniciación después del año 2008, para la siguiente legislatura? O sea, un compromiso de futuro para que si el Gobierno que viene después tiene a bien continuar con las gestiones iniciales.

Vamos a ver. Lo que más perplejo que ha dejado es que los dos Portavoces hayan dicho, en concreto PRC, que el Plan está aquí desde el mes de noviembre y que nosotros no hemos dicho nada.

Miren ustedes, ¿Sirvió de algo lo que nosotros dijimos, en la tramitación del Plan de Ordenación del Litoral? ¿Por qué no se ha tenido la premura de tramitar el Plan de Carreteras, la que se tuvo para tramitar el Plan del POL? ¿Se tuvo en cuenta entonces nuestros planteamientos? ¿No dijeron ustedes que el consenso lo tiene que propiciar el Gobierno? ¿Qué consenso han buscado entonces en la tramitación de este documento, para decir, vamos a empezar a hablar con tiempo?.

No, vamos a ver, lo estoy diciendo yo. Usted decía recientemente, en la tramitación del Plan de Puertos: que el consenso lo propicia el Gobierno. – Vaya usted a su intervención- Decía usted que el consenso no había sido propuesto por la oposición, sino por el Gobierno. ¿Por qué no lo han propuesto en el Plan de Carreteras?.

Porque si está aquí desde el mes de noviembre, por qué no estábamos discutiendo desde entonces.

Si nosotros presentamos enmiendas a los Presupuestos regionales, es porque entonces no se estaba discutiendo el Plan de Carreteras. Se estaban distribuyendo los fondos que iban a quedar previstos en el Presupuesto para el año 2005.

Luego, entonces, en el momento que se discuta el Plan de Carreteras, discutiremos la financiación, los plazos. Y ¡hombre!, han descubierto ustedes una fórmula mágica para financiar todas estas actuaciones que antes no existía; financiación estructurada.

¿Qué impide que acometamos ahora otras actuaciones más importantes? Por supuesto que yo creo que tienen que estar incluídas. Pero la respuesta del Consejero, en cuanto a que muy levemente estamos acometiendo el tema de los pasos a nivel. Pues hombre, me parece que es una forma que no es la razonable de acometer un tema de esta envergadura.

Pero es que además nuestra duda ya no está tanto en el contenido del tercer Plan de Carreteras, sino en que el grado de cumplimiento se pueda semejar al anterior donde los plazos no fueron precisamente una prioridad. Y se puede demostrar.

Dice usted que no se produjo ninguna paralización a partir del año 2002. ¿Comprobamos las obras, o los expedientes que estaban entonces a punto de iniciarse y los que arrancaron a partir de

entonces?

Las tres o cuatro actuaciones que yo he mencionado antes, que estaban en aquel momento, se presentaron como una actuación estrella no se han iniciado al día de hoy. Entonces, no me diga usted que cumplieron perfectamente con todos los trámites. Habrán cumplido en el tiempo.

Y el planteamiento que hace el Portavoz Regionalista, en cuanto a que son criterios que tienen que establecer los técnicos; ¡hombre!, sí en parte. Porque, desde luego, no vamos a dejar de reconocer el grandísimo trabajo técnico que se ha hecho en las carreteras de Cantabria. Eso sí que es incuestionable.

Pero las prioridades, las tendrá que definir el Parlamento con el Gobierno. No los técnicos. Y las prioridades en estos momentos, si se entiende que tienen que ir por la vía de modificar los pasos a nivel, por una situación que yo creo que ya se tiene que abordar. Y que sorprendentemente fue motivo para votar en contra del anterior Plan y ahora han dejado de preocuparnos. Nosotros, no las planteamos en el anterior porque las prioridades establecidas y la capacidad presupuestaria, al abordarlas, llegaba hasta donde llegaba. Pero estamos en otra fase. Estamos en otro momento.

Entonces, es que no puedo entender que cambiemos de criterio en lo que en su día era un acuerdo en cuanto a los objetivos que tenía que cumplir el Plan.

Podríamos estar debatiendo el contenido y los detalles durante muchísimo tiempo, pero no me diga usted que no hemos hecho sugerencias ni propuestas, antes de llegar aquí.

Tráiganlo ustedes a esta mesa, que en otras ocasiones utilizamos todo el mes de agosto para tramitar todo lo que teníamos urgencia y lo que teníamos ganas de llevar adelante. ¿Por qué no se hizo con el Plan de Carreteras? Si de verdad entendemos que el trámite parlamentario es –como bien dijo el Consejero al principio- una condición legal para que se pueda ir aplicando. Y no me vale que usted nos diga: no, no, mire usted, si es que técnicamente no lo condiciona.

Vamos a ver. Ha mencionado usted un detalle determinante, que desde luego tendría que ser una situación muy complicada para que se produjese. Porque dice usted: tienen ustedes la potestad de devolver el Plan.

¿Se imagina usted que ahora, los Grupos entendiésemos que los objetivos de este Plan no se los adecuados y le devolvemos? ¿Qué hacemos? ¿Elaboramos otro Plan; paralizamos todas las actuaciones en Cantabria? ¿No hubiese sido más oportuno tramitarle y discutirle en tiempo y forma y fijar si de verdad estamos de acuerdo con los criterios generales?, porque podría ocurrir eso.

Simplemente con que el Partido Socialista hubiese mantenido los planteamientos que hizo en el año 2002, que curiosamente ahora que está cómodo en su sillón de Gobierno parece que ya no le

preocupan tanto.

UN MIEMBRO DE LA COMISIÓN: Vaya hombre.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: No, no, vaya hombre y algunas mujeres van, van todos. Porque no hay nada más que comprobar que lo que ustedes presentaron entonces como condición, y al no ser aceptado votaron en contra del Plan ahora resulta que ha dejado de ser prioritario.

Con que hubiesen mantenido una postura de lógica, que parece ser tampoco es la más habitual suya, en estos momentos estaríamos rechazando este Plan. ¿Y qué haría usted entonces?.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Una aclaración, Sr. Presidente, nada más.

Una aclaración, porque hay una interpretación que se ha dicho que no estoy de acuerdo con ella, no voy a entra al fondo. No es que se ha interpretado de una manera equivocada, no voy a decir que sea voluntaria.

Nosotros nunca hemos dicho que el acuerdo o el consenso le deba propiciar el Gobierno o el equipo de Gobierno. No, el equipo de Gobierno trae aquí esto, ustedes como oposición plantean la alternativa.

Lo que le hemos dicho es que a la hora del consenso de alguna manera el que lo propicia es el que tiene la mayoría, que si quiere no hay consenso; eso es lo que hemos dicho.

Pero lógicamente nuestra propuesta es el Plan, y son ustedes los que tienen que decir: “Oiga, la nuestra es ésta otra”. Y a partir de ahí es cuando empezaremos a hablar.

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

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Si se llega a producir en el mes de noviembre hubiésemos estado en condiciones de pensar que se pueden aceptar las correcciones, porque en este momento tenemos la impresión que planteemos lo que planteemos la decisión está tomada.

Esperemos que los hechos no nos den la razón.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bien. Muchas gracias.

Efectivamente, yo estoy de acuerdo con el Partido Regionalista. El consenso es un consenso entre las fuerzas políticas, pero también hay que entender que el plan de Carreteras no es una Ley.

La Ley es una norma que aprueba el

Parlamento, la redacta, hace las enmiendas y no es el mismo concepto; no lo compare con el Plan de Ordenación del Litoral. El Plan de Ordenación del Litoral es Ley, Ley pura y dura con todos los sacramentos, y el Plan es una actuación del Gobierno.

Es una actuación del Gobierno que necesita el refrendo del Parlamento. Pero no se puede consensuar la elaboración del Plan, o sea no está previsto. La Ley es muy clara, el Gobierno lo redacta..., porque en una Ley puede haber un proyecto de Ley o puede haber una proposición de Ley, y luego los Grupos Parlamentarios hacen sus enmiendas a la totalidad, global, parcial, etc.

O sea, que el consenso no es lógico que el Gobierno se reúna con la oposición, porque ustedes tienen que hablar de Grupos Parlamentarios que apoyan al Gobierno o que estén en la oposición.

Pero por eso nosotros nunca se ha hecho así, el Gobierno redacta su Plan y por supuesto que cuando redactamos el plan tenemos las antenas puestas y escuchamos a todo el mundo. Pero la posibilidad ahora de rechazarla, y aprovecho para decirle, pues bueno si se rechaza el Plan pues no nos quedaría más remedio que hacer otro.

Se rechaza el Plan, puede haber un pequeño retraso en lo que sea modificable pero tendríamos que hacer otro. Nada tan grave como es la mecánica parlamentaria. Ahora, las carreteras que hay en marcha o que está aprobado que venía en el plan anterior, pues seguirá a su ritmo.

Bien, entonces en relación a lo que plantea el Partido Socialista, bien, la satisfacción global de las carreteras yo creo que es algo que compartimos. Pero también reitero, sin ánimo de polemizar, que la planificación hecha aquí y lo que hay aquí es difícil de reducir.

O sea, todo lo que tiene aquí nombres y apellidos tiene una necesidad, y verá como es muy difícil decir esta carretera no la hagas o ésta déjala cuatro años más. Se pueden las cosas esperar uno, dos o tres, pero decir espera al siguiente Plan, es muy difícil de reducir.

Y nosotros siempre que podemos intentamos no malgastar el dinero si no es necesario. Por lo tanto...

Y en cuanto al tema de los pasos a nivel, aprovecho un poco para intervenir en la polémica. Yo he dicho que este Plan lo contempla tímidamente como programa independiente. Pero también le reitero y tengo una pequeña nota ahora que le agradezco, que me pasan, que aparte de los pasos a nivel que he citado vamos a contemplar nuevos pasos a nivel en actuaciones en las carreteras autonómicas.

Por ejemplo, en la variante de Renedo de Piélagos, se suprimirá el paso a nivel. En la variante de Ontoria, en Cabezón de la Sal vamos a suprimir también paso a nivel. En la variante de Puente San Miguel, también..., bueno, va a haber variante, va a quedar un pequeño tráfico urbano pero fundamentalmente se va a evitar que el mayor tráfico

pase por ahí.

En la variante de Ampuero se está estudiando para el tema del Polígono de acceso se contempla también la supresión del paso a nivel. Tenemos el puente de Treceno, también previsto para suprimir el paso a nivel. O sea, que digamos que estamos contemplando pasos a nivel.

Y aquí efectivamente, avanzamos tímidamente, es la palabra que yo he dicho. El Ministerio estamos coordinado con él en la supresión de pasos a nivel en Arenas de Iguña, en Molledo, Los Corrales. O sea, que no se abandona, y estamos conscientes de que los pasos a nivel es algo que hay que suprimir.

Ahora, hay algunos pasos a nivel que realmente tienen muy poco tráfico y realmente el riesgo es mínimo. Por fortuna en Cantabria no ha habido accidentes, esperemos que no los haya; pero no está abandonado.

Por lo tanto, sí tenemos el tema de los pasos a nivel como programa independiente, pero vamos avanzando con todas las inversiones. O sea que en ese sentido puede estar tranquilo usted y desde luego el Partido Socialista también puede tener la conciencia tranquila con respecto a lo que dijo la vez anterior, que insistía mucho, pero yo creo que aquí está contemplado.

Y el PEIT contempla la actuación de los pasos a nivel en materia estatal. Y los convenios con FEVE y RENFE están contemplados en el PEIT pero vienen luego a desarrollarse.

Y nosotros vamos a establecer convenios con la Dirección de Transportes, sí, sí, pero que serán convenios. Y está contemplado convenios en las carreteras autonómicas o directamente o mediante convenios. Pero vamos, todos estamos concienciados con eso.

Y vuelvo a reiterar un poco la parcialidad y me pone un ejemplo, que es el de la variante de Cabezón, que no es el mejor ejemplo porque la variante de Cabezón, primero no se ha considerado técnicamente tan prioritaria como otras en las que se producen realmente unos conflictos muy importantes de tráfico.

Pero no es solo eso, es que tampoco hay una demanda ni desde el punto de vista del propio ayuntamiento. El Alcalde de Cabezón, los concejales, la corporación no están presionando de decir la variante ya. Que yo tengo muchas conversaciones con ellos y acaban de incluirlo en el Plan ahora..., no, no, pero que no es una reivindicación de decir..., como en Santillana que tenemos al alcalde todos los días ahí encima. Y tenemos en Comillas todo el tema con el cruce de Filipinas, tenemos en Potes todo el tema de los lunes y los fines de semana del verano con verdaderas caravanas de kilómetros.

En Cabezón se produce cierto atasco los fines de semana, pero no es tan importante. De todas formas ya le digo que la contemplamos y es cuestión de año arriba y año abajo.

Y lo importante sobre todo en Cabezón era

defender el corredor, que tuvimos muchas dificultades y tuvimos desde luego que imponer al final, ya advertimos a los ayuntamientos que el Gobierno..., no, no, claro, el Gobierno hay veces que no le queda más remedio que imponer, porque su competencia..., es como cuando el Gobierno de la Nación hace una autopista, si quiere hacer una autopista del Cantábrico y se le opone el Ayuntamiento de Penagos, por poner un ejemplo, pues el Gobierno lo tendrá que imponer porque sino no hay Autovía del Cantábrico.

Yo digo, tenemos que imponer en el sentido de decirle que no podemos abandonar y hacer dejación de competencias. Por lo tanto se dijo, nosotros dijimos que la variante de Cabezón tiene que estar contemplada, si no la pone el Plan General de Ordenación Urbana hacemos estudio informativo.

Pero esto es a nivel de conversación, y llegamos a un acuerdo y así es como estamos haciendo casi siempre. Pero claro decimos, lo que no vamos a consentir es que el Plan General no contemple un corredor para la variante, porque no queremos vernos dentro de diez años con el problema que he dicho antes, que no hay forma de...

Mire, además aprovecho, hago un inciso, las variantes siempre pasa igual en todos los sitios del mundo, aquí, ha pasado en el Estado. Cuando se plantea una variante los comerciantes se oponen, hay un grupo de vecinos que no la quieren, pasó en Colindres, pasó en Solares...; los atascos monumentales, todos contra la variante. Aquí y en toda España.

Todos piensan que van a arruinar al pueblo, y a fin de cuentas se hacen las variantes y nunca pasa nada, salvo algún caso especial que a lo mejor puede haber negocio en particular que pueda sufrir. Pero el conjunto de la población siempre sale beneficiado, lo asume, lo adapta y mejoran los pueblos.

Y aquí pasaba algo parecido también, también pasaba un poco todo ello esta corriente que suele haber al principio, cuando planteas cualquier cosas de estas.

Y, bueno, me habla de la financiación

estructurada. Por supuesto que vamos a contemplar la financiación estructurada si hace ahí falta. O sea que ningún problema.

Las necesidades hay que satisfacerlas. Si con los presupuestos anuales y las disponibilidades del presupuesto no se llega del todo, habrá que acudir a un sistema de financiación estructurada, dentro de lo que es razonable.

Pero desde luego que si hace falta y creo que probablemente tengamos que utilizarla para algún caso, pues se utilice.

Tampoco vamos a polemizar sobre lo que se ha hecho, si me quiere poner 3 ó 4 ejemplos de cosas que se han paralizado desde el 2002 para aquí, las va a encontrar, eso desde luego, eso no se lo discuto. Pero yo le voy a encontrar 30 ó 40, diez veces más, por cada uno que me encuentre que haya habido incumplimiento yo le pongo encima de la mesa una carretera inaugurada. Eso en cualquier momento lo podemos hacer.

O sea que no me diga que hay una paralización. Una cosa es decir que hay una paralización y otra cosa es decir que hay algún retraso.

Y bueno, nada más. Solo quiero decir que espero que el Plan no se rechace y que no tengamos que elaborar otro, por el bien de todos y yo creo que todos si somos constructivos podemos llegar a un acuerdo.

Desde luego hay algo modificable, como en todas las cosas, pero este Plan está muy trabajado, tiene unos criterios objetivos. Por lo tanto, es muy difícil el decirle que es un desastre y que hay que devolverlo a los corrales. Eso, desde luego, creo que va a ser difícil. Ahora, alguna mejora es posible.

Nada más.

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

Recuerdo a los Grupos Parlamentarios que el plazo de presentación de propuestas de resolución termina el lunes a las dos del mediodía.

Gracias, Sr. Consejero por sus explicaciones. Gracias Sr. Director General de Carreteras por su presencia. Y gracias a todos los parlamentarios y parlamentarias.

Se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las doce horas)

\*\*\*\*\*