



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XV - IV LEGISLATURA - 30 ENERO 1996 - Número 23 Página 829 Serie A

SESIÓN PLENARIA EXTRAORDINARIA

PRESIDENCIA: EXCMO. SR. D. ADOLFO PAJARES COMPOSTIZO

Sesión celebrada el martes, 30 de enero de 1996

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|------|---|-----|
| 01.- | Interpelación N° 18, relativa a criterios generales del Consejo de Gobierno sobre el papel que debe ocupar el sector primario en la economía regional, presentada por Dña. Rosa Inés García Ortiz, del G.P. Socialista. (BOA n° 67, de 26.12.95). [4.1.15.02]. [Pospuesto]. | 830 |
| 02.- | Debate y votación de la proposición no de ley, N° 27, relativa a asfaltado de las carreteras regionales, presentada por el G.P. Socialista. (BOA n° 49, de 15.11.95). [4.3.S.10]. | 830 |
| 03.- | Pregunta N° 30, relativa a razones para desconsiderar el proyecto del túnel del Escudo, presentada por D. Miguel Angel Palacio García, del G.P. Socialista. (BOA n° 63, de 12.12.95). [5.1.30.03]. | 838 |
| 04.- | Pregunta N° 31, relativa a cambio de criterio sobre la prioridad del túnel del Escudo, presentada por D. Miguel Angel Palacio García, del G.P. Socialista. (BOA n° 63, de 12.12.95). [5.1.30.04]. | 838 |

(Comienza la sesión a las once horas y cincuenta minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Señoras y Señores Diputados, comienza el Pleno Extraordinario cuyo primer punto del orden del día, señor Secretario, es: Interpelación Nº 18, relativa a criterios generales del Consejo de Gobierno sobre el papel que debe ocupar el sector primario en la economía regional. Al haber, como saben ustedes, en el primer Pleno, un escrito del Consejero de Agricultura, Pesca y Alimentación comunicando su ausencia, el Grupo Parlamentario Socialista ha pedido que sea pospuesto este asunto para otro Pleno. En su consecuencia, como es una alteración del orden del día, se solicita el parecer del Pleno. ¿De acuerdo?. Por asentimiento, queda pospuesta para un nuevo Pleno la interpelación Nº 18.

Segundo punto del orden del día, Señor Secretario.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: Debate y votación de la proposición no de ley nº 27, relativa a asfaltado de las carreteras regionales, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialista, D. Miguel Angel Palacio García.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias, Señor Presidente.

Existe a nivel de todo el Estado, a nivel nacional y también a nivel regional, una gran sensibilidad con el problema de las carreteras. Creo que estamos en este momento, hemos alcanzado la cifra de 12 millones de automóviles en nuestro país. Es una buena noticia, 12 millones de automóviles, 12 millones de usuarios. Por lo tanto, es normal que los ciudadanos estén preocupados por dos aspectos: el aspecto de la seguridad en las carreteras y el aspecto de la rapidez de nuestras vías de comunicación.

Y las cosas en la Consejería de Obras Públicas, en nuestra opinión, y en esta materia en concreto, no van como debieran ir. Van bien en otros aspectos, por ejemplo, en el aspecto de la vivienda van bien, el Gobierno tiene nuestro apoyo. En el aspecto de las carreteras no van bien las cosas, o no van todo lo que debieran ir, porque se han desviado -lo veremos más adelante- fondos presupuestarios a otras necesidades. Estamos caminando al 50 por ciento de nuestra velocidad, al 50 por ciento, en los fondos presupuestarios destinados a las carreteras. Se sabe lo que tenemos que invertir en carreteras y estamos invirtiendo justamente la mitad. Por lo tanto, conseguiremos la mitad de los objetivos. Vamos a media velocidad en carreteras.

Los objetivos en la reparación de la red son contrarios a las demandas de los ciudadanos. Los

ciudadanos inciden fundamentalmente en el aspecto de la seguridad. Nos piden carreteras si no más rápidas en nuestra región, por lo menos más seguras. Y este objetivo yo creo que no se está alcanzando con algunas actuaciones de la Consejería de Obras Públicas.

Me parece que nos podemos poner de acuerdo en el diagnóstico de la red de carreteras; el diagnóstico de la red secundaria. La red secundaria en nuestra región es una red peligrosa. Tiene trazados estrechos y sinuosos, pendientes pronunciadas, visibilidad en curvas y en rasantes escasa, sin cunetas en muchos tramos, sin señalización ni vertical ni horizontal, y con una plataforma de rueda dura muy deteriorada. Por lo tanto, es una red secundaria peligrosa. El resultado es un índice de siniestralidad alto en nuestra Comunidad Autónoma y, por consiguiente, un problema y una preocupación para los usuarios.

Parece que el objetivo de todas las actuaciones en materia de carreteras tiene que ser la seguridad. La seguridad es el primer objetivo. Pues bien, veamos cómo se consigue o cómo no se consigue ese objetivo con la reparación de algunas carreteras. Se ha iniciado la reparación de algunas carreteras en donde el trazado no se modifica, porque los tráficos -y estamos de acuerdo en ello- no lo justifican; por lo tanto, el trazado no se modifica. La visibilidad en curvas y en rasantes, no mejora. Seguimos con las mismas deficiencias en cuanto a visibilidad. Las pendientes tampoco se corrigen. Y esto yo no lo critico porque son carreteras que los tráficos no justifican, de momento, otra actuación. Las cunetas se limpian donde es posible, pero en ningún caso se construyen.

Pues bien, si queremos, al menos, perseguir el criterio de la seguridad, tendremos que poner todo el énfasis en la plataforma de rodadura, que la plataforma de rodadura sea una plataforma antideslizante, fundamentalmente antideslizante. ¿Por qué?. Porque una plataforma antideslizante en estas carreteras, con una señalización idónea, garantizará mayores niveles, sino de rapidez -y esto ya digo que tampoco es una demanda- porque serán siempre vías lentas, sí al menos de seguridad y de estabilidad. El objetivo, pienso, ese objetivo de la seguridad, no se está persiguiendo. ¿Puede ser que se esté persiguiendo un criterio economicista, un criterio económico?. Pues tampoco, porque lo malo al final siempre resulta siendo más caro. Siempre las reparaciones hechas a medias resultan al final más caras que si se hacen unas reparaciones en condiciones.

La Diputación, la Consejería de Obras Públicas, está utilizando un método que yo pensaba que ya no se utilizaba, porque yo he sido concejal de un Ayuntamiento a lo largo de una década, y este método ya lo habíamos desechado, pero hace años, lo

habíamos desechado: es el método de los riegos asfálticos. Desechado. Es regar con asfalto sobre capas y capas de grava, y algunos alcaldes que están aquí presentes saben que esto no da buen resultado. Este sistema ha sido abandonado casi generalmente. Es el sistema que se utilizaba en los años 50 para hacer las carreteras en nuestro país. Proporciona, al final de todo el proceso, una capa de rodadura irregular, y sino pasen ustedes por esta carretera con un coche viejo y se darán cuenta cómo siguen sonando todos los ruidos del coche viejo terminado el proceso. La capa de rodadura es irregular, nada drenante para las aguas, absolutamente nada, y ofrece un alto riesgo de deslizamientos en la ejecución de estas obras. Es un método que aunque en principio, ya he dicho, puede ser más barato, se deteriora con rapidez, exige más atención de mantenimiento, y al final resulta, como todo, bastante más caro.

Conclusión: si pretendemos reparar las carreteras sin aumentar los índices de seguridad, en nuestra opinión, eso es perder el tiempo y perder dinero.

Yo en esto tengo mi experiencia personal, como usuario de estas carreteras. Yo he visto coches que se han salido de la calzada. La capa de gravilla que queda en la superficie, hace absolutamente deslizante la carretera, se salen los coches de la calzada. Yo he bajado desde Piedrasluengas hasta Rozadillo y se había bacheado la carretera con este sistema, y desde luego era peligrosísimo. Yo he bajado desde San Roque de Riomiera, hace un mes, hasta Liérganes, y se había bacheado con este sistema la carretera, de noche, lloviendo, y era peligrosísimo, en cualquier momento uno pensaba que se iba a salir de la carretera. Desde luego, está generando este tipo de reparaciones en las carreteras, un alto riesgo para los usuarios.

La propuesta que hoy hacemos es una propuesta positiva, queremos poner fin a este método, y solicitamos que se reincorporen las técnicas modernas que existen para la reparación de nuestras carreteras, con el fin de que aumente el objetivo que todos los ciudadanos persiguen, que todos perseguimos, que es el objetivo de la seguridad. Puesto que, ya digo, si no vamos a hacer plataformas más anchas, si tampoco las vamos a hacer menos pendientes, si tampoco las vamos a hacer más visibles, al menos que sean plataformas más sólidas, plataformas más estables, plataformas más antideslizantes y, por consiguiente, plataformas más seguras para los usuarios. Esa es la propuesta que hoy sometemos a la consideración de sus Señorías, con el ánimo de que sea aceptada esta propuesta y corregir lo que a mí me parece que ha sido una actuación equivocada de la Consejería de Obras Públicas.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias, Señor Diputado.

Tiene la palabra el señor Vicepresidente del

Consejo de Gobierno y Consejero de Obras Públicas,
Vivienda y Urbanismo, D. Miguel Angel Revilla Roiz.

EL SR. REVILLA ROIZ: Señor Presidente.

Señor Portavoz del Grupo Socialista, yo me imagino qué estarán pensando en estos momentos nuestros cualificadísimos profesionales de la Consejería de Obras Públicas, Ingenieros de Caminos, que tienen la plaza por oposición, a los que yo considero absolutamente cualificados para llevar a cabo su trabajo, me consta que es gente de un alto nivel profesional, y tenemos en la Consejería de Obras Públicas del orden de siete Ingenieros de Caminos, algunos profesores de la Universidad de Cantabria, oyéndole a usted.

Porque tengo que aclarar una cosa: el Consejero no se mete en los aspectos técnicos de las carreteras. No se vaya a pensar que Miguel Angel Revilla, como Consejero de Obras Públicas, ha dado alguna instrucción al Servicio de carreteras de qué es lo que tienen que hacer en la conservación. Libre Dios de hacer semejante cosa. Nosotros podemos decidir qué carreteras se hacen, qué carreteras no se hacen, dónde se hace un trazado nuevo o dónde hay que conservar una carretera. Pues bien, yo no he dado ninguna instrucción, ni este Consejo de Gobierno ha dado ninguna instrucción a nuestros profesionales para decirles qué es lo que hay que hacer en nuestras carreteras.

Pero es que hay una serie de cosas que voy a aclarar inicialmente. De entrada, también me parece un poco osado que un Parlamento, nos pudiéramos imaginar también una propuesta de éstas en el Parlamento nacional, instando también a que el Ministerio de Obras Públicas ponga determinados sistemas, en las carreteras, de conservación. Por ejemplo, lo que usted hoy denosta aquí en la tribuna es lo mismo, lo mismo, que esta semana está haciendo el MOPU en la carretera de Colindres a Limpias, y de Limpias a Ramales; lo mismo, el mismo sistema, el propio MOPU.

Segundo. Ninguna de las carreteras que hemos empezado, salvo dos, y les voy a emplazar y pedir a los Señores Diputados que las vean, se ha terminado. Hemos empezado a actuar cuando hemos aprobado el Presupuesto del 95 con una partida de conservación, y falta la última capa a todas las carreteras, salvo dos que están ya terminadas, y que yo les invito a que las vean. Y una vez que vean esas carreteras terminadas, que defiendan que eso no está bien. Porque yo me he tomado la molestia de preguntar a los usuarios, prácticamente a todos los que me he encontrado, en las casas y por la carretera, y tiene usted la suerte, señor Diputado, de que dos de las carreteras que se han terminado están en su municipio y usted las conoce: la carretera de Camplengo, la carretera de Ongallo. Esas están terminadas. Porque a esa gravilla que usted dice, le falta otra capa, tiene usted razón. La de Polaciones, mi municipio, está en la situación provisional, con señalización de peligrosidad, como ocurre en cualquier

obra del MOPU.

En cualquier carretera, en la fase de construcción de una carretera, hay unos días o unos meses en que hay que andar con precauciones porque se está en obras. No se ha podido continuar, primero porque el mes de diciembre y el mes de enero son muy malos meses en esas zonas de montaña para concluirlos. Imagínese si hubiésemos echado una segunda capa, cuando han tenido que actuar las palas quitanieves en Piedrasluengas en estos días hubiéramos estropeado todo lo que hemos hecho hasta ahora. Pero todas esas carreteras van a tener una continuación a partir del mes que viene, e invito a los medios de comunicación, a los Diputados, a que vean dos ejemplos de esas carreteras terminadas: Camplengo y Ongallo. Y créanme que todos los vecinos a mí me han expresado el agradecimiento y la satisfacción por ver cómo quedan esas carreteras. Están felices.

Dicho esto, algunas otras cosas que quería aclarar. Dice usted que este método está absolutamente desechado. Incierto, Señor Portavoz del Grupo Socialista. El riego asfáltico se mantiene en todos los países del mundo. Y le voy a decir qué países son los que más utilizan este método: Suecia, Inglaterra y Francia. Países del Tercer Mundo. Lo utiliza, naturalmente, el MOPU. Mire usted, en Francia en concreto: el año pasado España utilizó 110 millones de metros cuadrados de riego asfáltico, el MOPU, y Francia utilizó 350 millones de metros cuadrados de riego asfáltico en las carreteras francesas. Y según el informe que me pasan nuestros técnicos, que deben saber más que usted y yo de esta materia, porque para eso han estudiado, me dicen que todo lo que usted dice de deslizamiento, del drenaje, todo es al revés. Es muy útil en las carreteras de medio y poco tráfico, mucho más útil que el otro método que usted habla del riego asfáltico. Porque si no hay una modificación de los tratados, corremos el peligro: usted imagínese en una carretera de curvas echar un riego asfáltico, entonces sí que salen los coches volando por todas las carreteras. Estamos haciendo estas carreteras, naturalmente, en zonas que nuestros técnicos tienen estadísticamente la densidad de tráfico de esas carreteras.

Pero a mí me gustaría que nos concediese usted el margen de esperar tres o cuatro meses para que viera la transformación de esas carreteras que usted pone hoy en tela de juicio. Yo estoy convencido de que dentro de tres o cuatro meses el Portavoz del Grupo Socialista no volverá a presentar una proposición no de ley de este calibre. Porque yo cuando vi lo que usted está viendo en estos momentos, también me preocupé, y me dije: ¿y esto va a quedar así?. Cuando ya me explicaron en qué consiste y cómo queda al final, y hemos podido comprobarlo porque ya hay ejemplos de carreteras terminadas, que lo van a ser todas dentro de tres o cuatro meses, con la partida de conservación, estoy convencido, Señor Palacio, que usted va a salir aquí a decir que teníamos razón. No nosotros como políticos, que no entramos en determinar qué conservación hay

que hacer, sino nuestros Ingenieros de Caminos, que son los especialistas y los que cobran precisamente para la seguridad vial de nuestras carreteras.

Por eso, esté usted tranquilo, porque esas carreteras van a quedar muy bien. En estos momentos son del orden de ciento cincuenta kilómetros de carreteras los que necesitamos terminar después de haber hecho la capa de riego asfáltico, que lleva un doble tratamiento, falta la segunda capa; posteriormente a eso, se pinta la carretera y se señaliza, con lo cual esas carreteras van a quedar en perfecto estado de revista y con el agradecimiento de los ciudadanos, sin duda, porque esto, frente a siete años donde la conservación de las carreteras en Cantabria no ha existido, porque no había ni una sola peseta en conservación. ¿Usted sabe que hemos limpiado las cunetas de mil seiscientos kilómetros de carreteras de Cantabria?, mil seiscientos Kilómetros. Es decir, que este Gobierno está en función, mil seiscientos Kilómetros de limpieza de cunetas. Había carreteras donde no se podía pasar ya con un coche, porque las zarzas lo habían inundado. Incluso ha habido que coger máquinas nuevas, porque ya no eran zarzas, casi eran árboles los que hemos tenido que cortar para poder circular.

Yo le rogaría al Portavoz del Grupo Socialista que nos de un margen de unos meses para comprobar que la política que vamos a llevar en carreteras va a ser igual que la política que usted alaba hoy de vivienda, como lo mismo supongo que nos tendrá que reconocer en otros aspectos de la actividad de este Consejo de Gobierno. Dé usted un margen de confianza a nuestros técnicos. Hable usted, si quiere, con nuestros Ingenieros de Caminos, con nuestros profesionales, en la seguridad de que están haciendo el trabajo adecuadamente. Y le ruego eso, unos meses nada más para comprobar que lo que le digo es cierto.

Y sí me gustaría que me hable usted, porque la carretera ya la habrá visto, que es la de Camplengo y la de Ongallo, porque están en la zona suya; y he estado por ellas la semana pasada, hemos hablado con los vecinos, incluso a una de ellas vino el Presidente, y no encontramos ni un solo disidente, ni una sola persona que nos dijese: esto está mal. Frente a una carretera donde no se podía ir ni con un jeep, en estos momentos los coches van a 50 ó 60 por hora, porque por allí tampoco hay que ir a 100, ni a 80, con seguridad, la carretera perfectamente señalizada, pintada la carretera, y yo creo que eso está muy bien. Le repito, este método se utiliza en todos los países desarrollados del mundo, a la cabeza Suecia, y Francia cuatro veces lo que utiliza España. Eso es así, y no ponga en tela de juicio los informes que hacen nuestros técnicos, que están extraordinariamente capacitados para saber lo que tienen que hacer en nuestras carreteras.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias.

Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Tiene la palabra D. Emilio Carrera González, por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Gracias, señor Presidente. Señorías.

Para mí, en primer lugar, no es una buena noticia que hayamos alcanzado los 12 millones de coches, porque esto supone que se refuerza un sistema de transporte que, indudablemente, está teniendo un alto coste en muchos aspectos (urbanísticos, medio-ambientales, paisajísticos, económicos) que creemos ya es hora de que se corrija. Por ejemplo, priorizando los transportes colectivos, los transportes públicos, el ferrocarril, tanto el convencional de vía ancha y no la alta velocidad, como el ferrocarril de vía estrecha y, en fin, un conjunto de medidas que incluya los carriles-bici generalizados en todas las redes viarias, algo de lo que no se ha hecho nada en este país, o prácticamente nada, y mucho menos en esta región.

Con estas premisas, yo diría que tampoco hay que exagerar el culto aquí a la ciencia, o el viva la tecnocracia, como nos ha expuesto el Señor Consejero. A mí me parece perfectamente legítimo que gentes ajenas a mi condición profesional se expresen en todos los foros y ámbitos de la manera que les parezca, dentro del respeto que hay que guardar en estos casos, pero que indudablemente está claro que a veces los técnicos nos sorprenden, nos sorprenden con sus cambios de criterio, con sus dudas y también con sus errores. Y no es sólo el propio gremio de los técnicos, estaríamos cayendo en el más profundo de los corporativismos, quien debe pronunciarse al respecto. Nosotros creemos que la visión de, por ejemplo, pues, la gestión de las carreteras tiene que tener una visión multidisciplinar, mucho más allá de los Ingenieros de Caminos, indiscutiblemente, y que va desde otros especialistas, no precisamente técnicos en Obras Públicas, hasta el último vecino de la última casa que ve cómo le entra el agua porque se le ha subido el nivel 20 centímetros sobre el que tenía anteriormente. Es decir, en un espectro creo de participación y de sugerencias, a las que no hay que despreciar, sin que ello suponga por eso una descalificación de los técnicos que forman parte de esta Consejería.

En esta línea, yo me atrevo a sugerir algunas cuestiones en este capítulo. Efectivamente, comparto el que esas técnicas se utilicen en determinados momentos y según y en qué tipo de carreteras, porque no es lo mismo una carretera que tenga una capa consolidada por determinadas circunstancias, que otras en las que la estabilidad del terreno está sufriendo o está provocando el que esa superficie no adquiera la homogeneidad o no adquiera la calidad que todos esperábamos. Por lo tanto, es un criterio que debe utilizarse, el del riego asfáltico, de forma meditada y adecuada a las circunstancias de cada carretera, porque todas las carreteras no son iguales, ni atraviesan terrenos distintos, ni tienen las mismas pendientes, ni padecen, por ejemplo, la acción de las

aguas, como pueda ocurrir en otras.

A mí sí me entran algunas dudas precisamente por esos cambios de criterio que he observado. Por ejemplo, las técnicas de aglomerado en frío, que hemos visto que se aplican, por ejemplo, en las carreteras de nuevo trazado, en autovías, pero también en otras de la red regional y secundaria, han sido objeto de discusiones en cuanto a la rugosidad, por ejemplo, y el carácter antideslizante. Lo hemos visto en el tramo de autovía entre Torrelavega y Santander, cómo en un plazo de nada, es decir, de muy poco tiempo, de repente se ha optado por otro tipo de capa de rodadura del que existía anteriormente. O, por ejemplo, cuando el Príncipe heredero del Japón llega a esta región, en una semana se hace el tramo Viveda-Santillana, con una técnica de aglomerado en frío, sin ningún tipo de riego asfáltico anterior, ni de tratamiento en los términos en que el señor Consejero nos ha expuesto. Yo pregunto entonces: ¿este tipo de actuaciones a qué obedece?, ¿qué resultado tienen?. Es decir, lo único que manifiesto aquí es mi perplejidad y mis dudas ante este tipo de actuaciones contradictorias en un corto espacio de tiempo, y no se sabe con qué horizonte de seguimiento o durabilidad y garantías de que el mantenimiento va a ser mayor o menor en el tratamiento de esas carreteras.

Por último, hay algunas cuestiones en detalle, casi domésticas, en las carreteras. Por ejemplo -como una sugerencia, que no se ofendan los técnicos del departamento por semejante petición-, y es que procedan al barrido de la carretera, una vez que se haya asentado, si es que se ha utilizado el riego, en aquellos lugares donde el deslizamiento... algo que no se produce. En eso yo comparto las preocupaciones del Portavoz Socialista, por cuanto es en las curvas o en determinados lugares en donde las cunetas pueden desplazar al vehículo fuera de la calzada, que, independientemente de las señalizaciones, de que la precaución durante unas semanas o unos meses debe mantenerse, pues se proceda a ese tipo de actuación, que creemos que, efectivamente, aseguraría el tráfico rodado.

La proposición está en unos términos. Yo, efectivamente, no diría que es un método trasnochado, diría que es un método que puede mantenerse, pero de manera meditada, adecuada en cada caso, y combinándolo con la posibilidad de que esas técnicas de aglomerado en caliente puedan incorporarse, e incluso ralentizarse, en su caso, inversiones en el resto de la red con tal de que la actuación tenga un mayor horizonte de durabilidad, en vez de hacer carreteras que a lo mejor se deterioran más rápidamente por actuar de forma urgente. Por tanto, nosotros nos abstendríamos en esta proposición, porque, efectivamente, lo de trasnochado no lo compartimos; pero, por otro lado, creemos que hay algunas actuaciones, como las que he dicho, que podrían pensarse más.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Muchas gracias, Señor Diputado.

Grupo Parlamentario Unión para el Progreso de Cantabria. Perdón. Grupo Parlamentario Regionalista. Tiene la palabra D. Rafael de la Sierra.

EL SR. DE LA SIERRA GONZALEZ: Señor Presidente, muchas gracias.

En primer lugar, nosotros vamos a votar en contra de la proposición no de ley. Realmente lo que dice la proposición no de ley es que este método se prescinda de él, se prescinda de este método como método de construcción o reparación de las carreteras. Desde luego, yo aquí no he oído ningún argumento técnico, sino más bien todo lo contrario, respecto al mantenimiento de este sistema de realización de las carreteras, aunque sean argumentos técnicos dados por personas, por supuesto también, que hay que apreciar, que no tienen precisamente esa profesión. Pero en todo caso, en esta Cámara no se ha dicho absolutamente nada que vaya en contra del mantenimiento de este sistema. Por lo tanto, tenemos que votar en contra de esa proposición.

Yo creo que siempre hemos mantenido el Grupo Regionalista, e incluso también el Grupo Socialista, que la reparación de las carreteras tendría que hacerse teniendo en cuenta las características, las necesidades, las condiciones de circulación, la intensidad, etc., de cada una de ellas, que no podía haber un solo sistema. Nosotros creemos precisamente que ese sistema que se está empleando es el adecuado para las características de circulación, de intensidad de tráfico, etc., de las carreteras a las que está siendo aplicado. De manera que, en ese sentido, creemos que se está haciendo total y absolutamente lo correcto desde nuestra condición, desde luego, de profanos en la materia.

El diagnóstico de las carreteras, como usted sabe, que también se ha referido, es un diagnóstico todavía muchísimo más duro que el que hemos dicho en esta Cámara tanto el Grupo Socialista, como el Grupo Regionalista y el Grupo Popular en diversas ocasiones, incluso con testimonios gráficos, donde la situación era auténticamente lamentable, y se requería, en muchísimos casos, una actuación urgente. Sinceramente yo creo que la actuación se está llevando a cabo, dentro de las posibilidades presupuestarias, que, por cierto, se han limitado, sin culpa suya, al Consejero y a la Consejería de Obras Públicas, ha sido esta Cámara. De manera que los reproches, desde el punto de vista de la dotación presupuestaria, nos los deberíamos hacer a nosotros mismos, desde luego, no al Consejero, que supongo que estaría encantando de tener una partida muchísimo más importante, o incluso la que él mismo planteó a la aprobación de esta Cámara y que fue modificada.

Por otra parte, sinceramente, el hecho de la conducción en el momento en que la carretera se está realizando, pues la verdad es que no nos parece aceptable. En primer lugar, como bien dice el Código de Circulación o el Reglamento de Circulación, hay que adecuar la velocidad a las características de la vía. Es

la primera precaución y la primera obligación que tiene todo conductor. Yo, desde luego, he circulado por estas carreteras, también desde San Roque abajo, y también desde Polaciones abajo, y no he tenido absolutamente ningún problema. Sí, únicamente, unir a todo lo que se está haciendo, y en ese sentido sí que sería una sugerencia a la Consejería, algo que en España actuamos total y absolutamente distinto de como se actúa, por ejemplo, en países vecinos como puede ser Francia, y es la señalización. Nosotros creemos que toda señalización es poca, y que habría que incrementar la señalización de peligro, la señalización de obras, la señalización de obstáculos en la vía, de una manera todavía muchísimo más relevante, muchísimo más intensa. Y eso es una sugerencia que hacemos también a la Consejería.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Gracias.

Grupo Parlamentario Unión para el Progreso de Cantabria. D. José Ramón Sáiz Fernández tiene la palabra.

EL SR. SAIZ FERNANDEZ: Señor Presidente, Señoras y Señores Diputados.

Yo creo que uno de los temas que no se ha abordado en este debate de esta proposición no de ley, es el problema de la transferencia de las carreteras, en el año 1983 o en el año 1984, y de todos los Señores que están en esta Cámara, el único Señor que estuvo en la Comisión de Transferencias representando a Cantabria fue el actual Consejero de Obras Públicas, y desde luego fue una transferencia defectuosa. Y yo animaría al Consejero de Economía a que cuando reclame la nivelación de servicios básicos para esta región, se reclame la deuda que tiene el Estado con Cantabria para la conservación de sus carreteras. Porque se transfirieron casi dos mil kilómetros de carreteras, que estaban prácticamente como en tiempos de Primo de Rivera, cuando muchas de ellas se construyeron.

En segundo lugar, nosotros escuchamos, en los debates en la Comisión de Economía, al Señor Revilla hablar de cambios espectaculares, y de que su política iba a ser de una gran espectacularidad en carreteras. Si así fuese, ¿a qué viene esta proposición no de ley?. Lo que está claro es que no hay espectacularidad en la política de carreteras, ni hay cambios espectaculares. Lo que estamos apostando o lo que estamos viendo es como el Consejero apuesta por mantener carreteras del siglo XIX, cuando estamos a cuatro o cinco años del siglo XXI, y lo que esta región necesita son infraestructuras modernas y competitivas para el próximo siglo.

Se ha descartado, por ejemplo, la carretera Solares-La Cavada-Liérganes, y eso nosotros ya dijimos que era una mala noticia para esta región, porque esta región necesitaba, al menos en algunos de sus ejes, continuar la política de carreteras de nueve

metros de anchura, y definitivas para esa modernización de infraestructuras que exige cualquier región que quiera ser competitiva para el próximo siglo. Y yo quisiera que se cumpliera la resolución, en este sentido, que aprobó esta Cámara el pasado 27 de diciembre, respecto a esta carretera. Desde luego, nosotros vamos a seguir insistiendo, en esa y en otras carreteras, porque creo que por ahí va el futuro más competitivo para Cantabria.

En cuanto a otras referencias que se han hecho aquí, nosotros ya hemos fijado prácticamente nuestra postura en las Comisiones de Economía de los Presupuestos del 95 y del 96. En el Diario de Sesiones hay una intervención de este Portavoz que dice: "sobre el nuevo modelo de carreteras, desde el año 1987 se ha hecho con gran esfuerzo carreteras para el siglo XXI, trescientos Kilómetros de carreteras". Y usted dice que las nuevas van a ser distintas. Pues mire, probablemente cuando las hagan, ya en puertas del siglo XXI, sean carreteras del siglo XIX, porque para hacer carreteras o mantener carreteras de cinco y seis metros de anchura, pues ya mi dirá si van a ser carreteras para el nuevo siglo. Y claro que serán carreteras más baratas, porque eso sí, es su obsesión, van a ser carreteras más baratas; pero, claro, carreteras más baratas, son carreteras más pobres.

Ha hecho una defensa de los Ingenieros de Caminos de la Diputación Regional, que a mí me ha llamado poderosamente la atención. Comprendo que ahora como Consejero defienda a los Ingenieros de Caminos. Lo que pasa es que cuando los Ingenieros de Caminos hacían antes proyectos y se equivocaban por cualquier problema en carreteras, el Señor Revilla echaba aquí la culpa a los políticos; los Ingenieros no tenían ninguna responsabilidad. Ahora resulta que él para defender su política de carreteras, se ampara en lo que le dicen los Ingenieros.

Yo le diría al señor Consejero que lo que tiene que hacer, desde nuestro punto de vista, es que construya carreteras. Y construir carreteras quiere decir ampliar de anchura carreteras y ejes de carreteras importantes que van hacia el interior de esta región. Porque si queremos poner en pie a la Comunidad Autónoma, y hacerla competitiva para el inmediato siglo y milenio, hay que impulsar inversión y no gasto corriente para rebajar, Señor Revilla, aunque sea una décima, el paro. Porque usted que valoraba siempre los datos negativos, cualquier dato negativo que salía y que facilitaba el Gobierno de la nación o el Instituto Nacional de Estadística, pues resulta que en su etapa de Consejero de Obras Públicas el paro ha aumentado en esta región casi dos puntos, y por primera vez en esta década estamos por encima de la media nacional, por encima de la media nacional en paro. Y siempre se ha dicho que las políticas de obras públicas van destinadas siempre a reducir el paro. Por tanto, su gasto no es inversión y, por tanto, no produce o no impulsa puestos de trabajo y que se vinculen esas propuestas y esos proyectos a un objetivo trascendental de modernizar nuestras infraestructuras.

Nosotros ante esta proposición no de ley vamos a abstenernos, porque el rechazo a sus técnicas no está en este Parlamento, está en la calle y en los ciudadanos que asisten asombrados a los cambios espectaculares que prometió. El contenido de la iniciativa parlamentaria que nos ocupa es incuestionable, y lo triste es que nos dibuja no la Cantabria real, porque muchos al leer esta proposición no de ley estamos pensando en aquella provincia de Santander, cuando pertenecíamos no sé si a la Delegación de Obras Públicas de Valladolid, y que de niños observábamos aquellas cuadrillas que tanto nos llamaban la atención por los trabajos de bacheo que realizaban con aquel riego asfáltico que seguíamos con cierta curiosidad infantil. Pero aquello en aquellos tiempos era el maná porque no había nada más, y eran tiempos de atraso y penuria en todos los órdenes; y ahora esas técnicas nos parecen propias de países con una renta per cápita por debajo de los mil dólares.

En definitiva, quiero terminar esta intervención señalando lo siguiente: el representante del Partido, el Señor Revilla, ayer en el debate sobre el Racing en la Comisión de Cultura y Educación, dijo algo que nos dejó a todos un tanto asombrados; dijo concretamente que si la ciudad de Gerona, con un gran potencial económico, no tiene un equipo en primera división, pues no pasa nada que el Racing esté en segunda división. Nos parece una lectura poco afortunada, pero además representativa de cierto concepto de miseria política desde una perspectiva de sentimiento cántabro. Preferimos ser diferentes a Gerona en fútbol, pero no queremos ser distintos a Cataluña y a otras regiones en carreteras. Por tanto, Señor Revilla, no condene a esta región a la mediocridad, más concretamente a su mediocridad. Y su mediocridad es lo que recoge de su pasado político en esta Cámara, porque aquí lo denunció todo, y sobre todo los costos de las carreteras impulsadas por Gobiernos del Partido Popular y del Grupo Popular. Y usted, por ese concepto mediocre que tiene de las cosas, no se atreve a impulsar lo que esta región sigue mereciéndose ante el próximo siglo, que son unas buenas y modernas carreteras y no la miseria de sus técnicas, más propias de la España de la alpargata de los años 50.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias, Señor Diputado.

Grupo Parlamentario Popular. Perdón, Señor Revilla, vamos a finalizar las intervenciones de los Grupos y posteriormente tendrá usted la palabra.

Grupo Parlamentario Popular. Dña. Nieves Maza tiene la palabra.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Gracias, Señor Presidente. Señorías.

Francamente dura la intervención última del representante de la UPCA. Pediríamos simplemente que cuando se esté debatiendo un asunto, haya

congruencia y hablemos de ese asunto, no mezclamos el Racing, las carreteras, el siglo XXI, Gerona, y lo que haga falta. Vamos a ser serios y vamos a tener congruencia, que es lo menos que se puede pedir. Y, desde luego, vamos a no ofender, porque la palabra mediocridad en el tono que usted lo ha empleado, es una clara ofensa. Como tenemos poco tiempo no lo vamos a perder en contestar a las críticas, simplemente mi más absoluto rechazo a sus palabras, porque desde luego no son ni democráticas, ni deberían ser nunca oídas en este Parlamento.

Centrándonos en lo que ahora mismo debatíamos, a mí me ha llamado la atención una cosa poderosamente. Yo, evidentemente, no entiendo absolutamente nada de ingeniería de caminos. Estamos, además, en una ciudad que tiene una Escuela, una magnífica Escuela de Ingenieros de Caminos, con un gran prestigio. Y comparto, por supuesto, lo que ha dicho el señor Consejero de Obras Públicas, en el sentido de que en esta materia, como en todas las que son técnicas, las personas preparadas sobre esta cuestión son las que deben decidir, porque los demás no tenemos lógicamente la cualificación profesional suficiente para hablar de estas cuestiones.

Pero me ha llamado poderosamente la atención justo la última palabra, o la última frase, mejor dicho, o la última línea, que hace la propuesta no de ley, que dice: "por consiguiente, con mayor grado de seguridad para los usuarios". He creído entender, no sé si de forma expresa o tácita, pero desde luego yo he entendido eso, que se achacaba al Gobierno Regional que empleara criterios economicistas en perjuicio de una posible seguridad vial. Se nos estaba diciendo por parte del representante del Grupo Socialista que los ciudadanos de Cantabria demandan seguridad vial. Evidentemente, los ciudadanos de Cantabria, de España y del mundo entero, cómo no. Pero no se puede, en absoluto, decir que el Gobierno Regional de Cantabria no tiene esta primordial necesidad en cuenta; al contrario.

No es cierto, en absoluto, y eso lo sabemos todos, que el gran índice de siniestralidad automovilística que existe en Cantabria y en España se deba al estado de las carreteras. Si analizamos los resultados de tráfico, y además el Grupo Socialista lo debería saber muy bien porque por ello en el nuevo Código Penal precisamente ha sancionado de una forma muy seria y ha elevado muchísimo la pena en cuanto a la peligrosidad en la conducción, la causa fundamental de todos los accidentes que se producen en España, es: la primera, exceso de velocidad, y la segunda, conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas. Eso es así, y eso lo sabe precisamente el Gobierno Socialista de la Nación, cuando ha establecido un Código Penal -Código Penal con el que casi no estoy de acuerdo en nada, salvo con estos artículos, curiosamente- donde elevan muy seriamente el delito de seguridad contra el tráfico.

¿Por qué?. Porque se observa que los accidentes, además, se están teniendo no en las vías secundarias, sino precisamente en las vías rápidas. Los mayores accidentes están sucediendo precisamente en

las autovías, y desde luego que se han evitado muchos porque, evidentemente, la autovía tiene una única dirección. Pero cuando una persona conduce bajo los efectos de las bebidas alcohólicas, y por desgracia todos sabemos que todos los fines de semana y días normales, tanto en controles rutinarios, como en los controles que se hacen después por los accidentes habidos, esa, por desgracia, es una de las causas fundamentales. Y, desde luego, no podemos trasladar ese índice de siniestralidad ni al Gobierno Regional ni al estado de las carreteras.

El estado de las carreteras de Cantabria es malo, indudablemente, porque es que poco menos que serían dioses el Gobierno Regional si en seis meses de Gobierno hubieran podido arreglar todo el kilometraje de estas carreteras. Pero no se puede omitir, y sería una injusticia omitirlo, una de las primeras promesas que se ha hecho por parte de este Gobierno Regional, que es de sanear lo más posible y lo mejor posible toda la red viaria de esta región. Eso, desde luego, es una apuesta que ellos han hecho, y como bien decía el Consejero, vamos a dar tiempo a que lo puedan realizar, porque Zamora no se gana en una hora, eso está claro.

Y todo lo que se pretenda entorpecer esa labor, como sería en este caso, que lo consideraría yo un intento de entorpecimiento porque ahora tendríamos que cambiar todas las técnicas de ejecución de las obras. Es que, además, ¿cómo nosotros vamos a imponer, que no sabemos, porque es normal, cómo se ejecuta una obra?, ¿es que seríamos responsables entonces nosotros, personalmente, asumiríamos esa responsabilidad en caso de haber fallado?. Porque, evidentemente, estaríamos ejerciendo ese refrán español que suele decir que la ignorancia es la madre del atrevimiento. Yo creo que nadie deberíamos ser así. Por tanto, considero que esta proposición no de ley no puede aprobarse y por eso el Grupo Popular va a votar en contra; primero, porque se basa en una base fáctica falsa, como es la búsqueda de la viabilidad y de la seguridad vial y, segundo, porque las técnicas que se están utilizando son las correctas, y si no esperamos a que se ejecuten en su totalidad y entonces podremos comparar los resultados.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias.

Señor Revilla, tiene usted la palabra.

EL SR. SAIZ FERNANDEZ: Señor Presidente,
por alusiones quería...

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): No
ha lugar.

EL SR. SAIZ FERNANDEZ: ¿Por qué no ha
lugar?.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):

Señor Sáiz, no ha lugar.

Señor Revilla, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Señor Presidente, es por alusiones.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Sí, claras alusiones. Le rogaría, por favor, mucha brevedad.

EL SR. REVILLA ROIZ: Simplemente aclarar, y esta aclaración puede servir también para tranquilizar al Portavoz del Partido Socialista, decirle que las actuaciones que estamos haciendo en conservación con riego asfáltico, ya lo dije antes pero lo vuelvo a repetir, se trata de carreteras donde se ha analizado que hay una baja o media densidad de tráfico, y es en zonas que exigen ese tratamiento. Por ejemplo, en el resto de las carreteras que estamos llevando a cabo, no se nos ocurriría hacer riego asfáltico. Pongamos por caso, la que esta semana se está ejecutando de Castillo a Isla. No se nos ocurriría en Castillo-Isla hacer un riego asfáltico, porque es una carretera que ya tiene una anchura, puede llevar una velocidad adecuada; o Noja-Suano, que es otra comunicación de dos nudos muy importantes, que empieza esta semana riego asfáltico en caliente; o la de Penagos-Cabárceno, que se ha inaugurado o se ha acabado esta semana; Helguera-Cabárceno, que se empieza también esta semana. Esas carreteras que los técnicos han calculado que tiene una densidad de tráfico alto y que tienen además una anchura adecuada, permiten ese tratamiento.

Hay una alusión que yo pensé ya que en esta Cámara no volvería a oír nunca, pero es la alusión famosa a las transferencias de 1982, donde yo, con otros Portavoces, era tradicional que el Consejo de Gobierno de entonces invitara a los Grupos a participar en aquellas jornadas de transferencia, no con carácter ejecutivo, simplemente se nos pedía opinión puesto que era el Gobierno el que cerraba esas transferencias, y donde, tengo que insistir una vez más, yo me opuse verbalmente, porque no había otra forma de hacerlo, a que se transfiriesen las carreteras de Cantabria sin el coste de los déficit de infraestructura acumulados. No se tuvo en cuenta mi opinión, como consta en el Acta de esa transferencia. Quien hizo aquellas transferencias, pues yo no creo que ni mal porque era un momento delicado, fueron los Gobiernos de D. José Antonio Rodríguez y D. Angel Díaz de Entresotos, que eran los que tenían mayoría para gobernar, y de cuyos Gobiernos, como de todos los siguientes, el Jefe del Gabinete de esos Gobiernos era el señor Sáiz.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Gracias.

Señor Palacio.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias, Señor Presidente.

Desde luego este Consejo de Gobierno, el

Consejero de Obras Públicas tiene tiempo. El Grupo Socialista no intenta acotarles a ustedes el tiempo. Pero mire usted, le podemos dar todo el tiempo del mundo, usted sabe igual que nosotros que con en torno a dos mil millones de inversión para carreteras, usted cumple los objetivos al 50 por ciento. Usted tiene que invertir en estas carreteras cinco mil millones, y este Consejo de Gobierno ha decidido este año invertir dos mil quinientos millones. Con esa inversión usted va al 50 por ciento, le demos todo el tiempo del mundo. Y este Consejo de Gobierno fue el que decidió en su proyecto de Presupuestos ir al 50 por ciento en carreteras, y no vamos a cumplir los objetivos del Plan de Desarrollo Regional de esta Comunidad, marcados en el Objetivo 1, con este nivel de inversiones. Por lo tanto, es un objetivo equivocado, vamos con un objetivo equivocado, y le daremos nosotros todo el tiempo del mundo, pero ustedes han señalado un objetivo equivocado. Tienen que ir al doble de velocidad de lo que vamos en este momento.

Técnicos, ingenieros, mire usted, al Grupo Socialista también nos han asesorado técnicos e ingenieros y nos han dicho justamente lo contrario. Y esas carreteras que usted menciona, por ejemplo la de Ongallo, está rodeada de otras carreteras de Diputación que, hechas con los mismos técnicos, se han hecho con aglomerado en caliente. ¡Qué casualidad!. Los mismos técnicos que había en la Consejería, igual de profesionales a los Gobiernos anteriores, parece ser que les aconsejaban de forma distinta. No. Si a usted cualquier técnico de esta materia le dice que a cuatrocientas pesetas el metro, no se consiguen los mismos niveles de calidad que a mil pesetas el metro, y usted va a cuatrocientas pesetas/metro, y nosotros le estamos proponiendo a mil pesetas/metro, y a cuatrocientas pesetas/metro es una carretera más insegura, más defectuosa, más pobre, que costará mucho más mantenerla y que vamos mucho peor.

Usted mismo ha salido aquí para decir: pero, ¡ojo!, eso es sólo para unas carreteras, porque las otras las hacemos bien. Háganlas todas bien, porque antes se hacían todas bien, y va usted a hacer bueno al Gobierno anterior en esta materia. Antes se hacían todas bien. Y es un problema económico, claro que es un problema económico. Se ha dicho del MOPU. El MOPU pasa una aspiradora por las autovías, y ustedes lanzan gravillas a las carreteras, las llenan de gravillas, y el MOPU pasa una aspiradora, fíjense en la diferencia. ¿Por qué?. Porque la gravilla por las carreteras supone un peligró para los usuarios.

Los usuarios están todos encantados. Tampoco es cierto, Señor Revilla. Los que han hablado con usted, están encantados; los que han hablado con nosotros, están disgustados, los que han hablado con nosotros están muy disgustados y nos han hecho llegar las quejas de este tipo de reparación.

Ha incidido mucho en que se pintan, en que se pintan las carreteras. Una chapuza, Señor Revilla. Mire usted, se pintan todas con línea discontinua, igual

da que sean curvas que cambios de rasantes. Vaya usted a la carretera de Ongallo, vaya usted a verla. Todas con línea discontinua. Es decir, ahí ya no hay multas de tráfico, no se puede pisar la raya continua, las han pintado todas con línea discontinua. Una chapuza, Señor Revilla.

Dice el representante del Partido Regionalista: el Código dice que hay que adecuar la velocidad a las características de la carretera. Es una cuestión lógica y prudente. Pero es que esa no era la posición del Partido Regionalista en esta Asamblea, esa no era. Mire, posición del Partido Regionalista, al Gobierno de esta Comunidad Autónoma: "ustedes están incurriendo en una grave responsabilidad, porque yo no sé si los usuarios en muchos casos saben cuáles son sus derechos, pero desde luego yo animo a todos los usuarios" -esta es la posición del PRC- "yo animo a todos los usuarios de Cantabria que tengan problemas por la conservación de las carreteras, que acudan a los Tribunales contra ustedes, porque están siendo negligentes, temerariamente negligentes, y ésta es una responsabilidad que tienen muy seria". No les dijeron a los ciudadanos que adecuasen la velocidad al estado de las carreteras; no, no, les dijeron: vayan ustedes a los Tribunales. Esa es una irresponsabilidad. La posición que mantienen ahora, a mí me parece correcta. Esa es una irresponsabilidad. Claro, no se puede mantener una posición absolutamente irresponsable en un momento y, porque ahora estemos en el Gobierno, cambiar y decir: hombre, es que hay que adecuar la velocidad a las circunstancias de la carretera.

La Portavoz del Partido Popular, yo le agradezco sobre todo la introducción: vayamos en esta Asamblea a no ofender. Se lo agradezco, porque viniendo de usted, desde luego que es un cambio de actitud que yo le animo a que lo siga manteniendo. Porque, desde luego, no ha sido ese el comportamiento suyo hasta el día de la fecha en esta Asamblea.

Y mire, yo no entiendo de ingeniería de obra pública, como tampoco entiendo de cocina, pero cuando veo un plato y me gusta un plato que está muy bien preparado, digo: esto está muy rico. Y no entiendo de cocina. Y cuando voy por una carretera que es estrecha, sinuosa, pendiente, sin visibilidad, con una plataforma deslizante y sin señalizar, digo: esto es una chapuza. Y no entiendo. Y lo que le pido al Gobierno es que utilice los mejores métodos, los mejores medios, para dar seguridad a las carreteras. Eso es lo que le pedimos desde el Grupo Parlamentario Socialista. ¿Para qué?. Para evitar lo que hoy está ocurriendo: que las Compañías de Seguros, entre otras cosas, observan que en Cantabria hay un índice de siniestralidad más alto que en el resto de España y, por consiguiente, las pólizas de seguro son más caras en esta Comunidad.

Vayamos dando seguridad a los ciudadanos, que es lo que quieren en la utilización de nuestras carreteras, y éste era el objetivo del Grupo Socialista con esta proposición no de ley.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Gracias.

Se somete a votación la proposición no de ley nº 27, relativa a asfaltado de las carreteras regionales, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. ¿Votos a favor?. Señor Secretario, tómese nota, por favor. ¿En contra?. ¿Abstenciones?. Resultado, Señor Secretario.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: 8 votos a favor, 19 en contra y 10 abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Queda rechazada la proposición no de ley por 8 votos a favor, 19 en contra y 10 abstenciones.

Los puntos 3 y 4, que corresponden a las preguntas números 30 y 31, quedan agrupadas en una sola. Ruego al Señor Secretario que dé lectura a las mismas.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: Pregunta nº 30, relativa a razones para desconsiderar el proyecto del túnel del Escudo, presentada por D. Miguel Angel Palacio García, del Grupo Parlamentario Socialista.

Y Pregunta nº 31, relativa a cambios de criterios sobre la prioridad del túnel del Escudo, presentada por D. Miguel Angel Palacio García, del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Tiene la palabra D. Miguel Angel Palacio García.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Seguimos con carreteras, ahora con túneles. El túnel...

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo): Por favor, rogaría silencio a los Señores Diputados. Muchas gracias.

EL SR. PALACIO GARCIA: El túnel del Escudo ha sido un señuelo electoral utilizado, en primer lugar, por el Gobierno del Partido Popular, después ha sido apoyado con firmeza en la Legislatura pasada por el Partido Regionalista de Cantabria, y yo recuerdo que en la primera comparecencia que el Consejero de Obras Públicas tuvo en la Comisión para explicar los proyectos de su Consejería, pues yo le pregunté que cuál era la prioridad que tenía el túnel del Escudo para este Consejo de Gobierno, y la respuesta fue clarísima: la prioridad a este proyecto, cero, nos dijo, cero.

Pues bien, le hacemos dos preguntas, que cuáles son las razones que le han impulsado al Consejo de Gobierno para desconsiderar este proyecto, sobre todo teniendo en cuenta que había sido un proyecto apoyado por el Partido Regionalista,

y a qué obedece el cambio de criterio de este Partido.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias.

Consejo de Gobierno. Tiene la palabra D.
Miguel Angel Revilla Roiz.

EL SR. REVILLA ROIZ: Señor Presidente.

De las carreteras regionales a las nacionales. Vamos a ver, yo no sé si dije exactamente cero, pero cuando usted me preguntaba eso, me preguntaba por prioridad. Una prioridad es cuando un Consejo de Gobierno decide que hay una obra entre veinte que requiere todo el esfuerzo, porque se convierte en un objetivo absolutamente esencial, prioritario. Yo le tengo que decir una cosa: jamás este Portavoz ha tenido entre las prioridades de las infraestructuras del Estado el túnel del Escudo. Nunca, como prioridad. Hombre, ¿a quién le amarga un dulce?, ¿quién no quisiera tener el túnel del Escudo, el ferrocarril Mediterráneo-Santander, el tren de alta velocidad, el corredor de velocidad del Cantábrico en materia ferroviaria?. A cualquiera, y más si se trata de obras de competencia estatal. Es decir, que todo lo que haga el Estado para una región es bienvenido, y si hacen el túnel del Escudo o hubiesen hecho el túnel del Escudo, una obra muy buena para Cantabria. Lo mismo que el ferrocarril Mediterráneo-Santander o el tren de alta velocidad.

Cuando usted me plantea esa pregunta, nos encontramos con una decisión tomada ya por el MOPU, que compartimos, donde se declara como obra de accesos a la Meseta prioritaria la autovía Torrelavega-Reinosa-Aguilar. Absolutamente de acuerdo. Esa es una absoluta prioridad. Entendemos entonces que en un momento en que sale a información pública esa autovía, que es el criterio que yo personalmente he mantenido toda mi vida, yo personalmente siempre, y este Consejo de Gobierno también, mantiene que esa es una prioridad y que tenemos que volcarnos en que esa obra se empiece cuanto antes. No es el momento de decir: y además ésta al mismo tiempo. Porque uno tiene que tener presente las limitaciones de cualquier Administración, sea la nuestra o sea la del Estado; no se pueden abordar de repente todas las peticiones de golpe, y decir el túnel del Escudo, y el túnel de esta otra carretera. No. ¿Prioridad para este Consejo de Gobierno, para este Consejero?, coincidente absolutamente con la decisión que ha tomado el MOPTMA de decir que ésta es la carretera que hay que abordar.

Esto no supone ningún cambio, y contesto ya a la segunda, ¿pero es que esto supone un cambio?. No. Como prioridad, no. Como obra que habría que hacer y que sería buena para Cantabria el túnel del Escudo, sin duda. Pero estamos hablando de prioridades, y la prioridad es ésta. Ahí es donde yo creo que tenemos que volcarnos desde Cantabria, este

Consejo de Gobierno, el Gobierno Central, no vaya a ser que ahora ustedes vayan a pensar que como a lo mejor hay un cambio de Gobierno, pues es buen momento también para reivindicar el túnel del Escudo de golpe. No, porque no lo hemos hecho en esta etapa donde los que gobiernan a nivel central son ustedes. ¿Que nosotros hemos ido a reuniones, representantes del Partido Regionalista, con alcaldes de la zona norte de Burgos, con alcaldes de la zona de Ontaneda, de Corvera de Toranzo, para solicitar que esa obra vendría bien para Cantabria?. Sin duda, y lo hemos apoyado. Allí donde se pida que haya un apoyo a una obra de infraestructura que tenga que ejecutar el Estado que sea buena para esta región, allí irá la firma de un partido político, de cualquier responsable. ¿Quién no estaría contento con ese túnel!.

Pero usted me pregunta prioridades y la prioridad ha sido siempre ésta, y en este momento es ésta. Y ahí va todo el esfuerzo de este Consejo de Gobierno, a intentar que lo que ayer el Ministro anunciaba como dos años mínimos para comenzar, sea menos; a ver si en un año y pico, año y medio, pudiera empezar por lo menos el tramo de Torrelavega-Los Corrales, como mínimo. Ese es el gran objetivo y el gran empeño que tiene este Consejo de Gobierno, porque consideramos que una vez concluida la autovía Bilbao-Oviedo, la otra gran obra de infraestructura viaria que necesita esta región para completar esa famosa T, son los accesos a la Meseta y ese tramo Torrelavega-Corrales-Reinosa-Aguilar es el objetivo absolutamente prioritario de este Consejo de Gobierno, de este Consejero, ahora y siempre.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias, Señor Consejero.

Turno de réplica. Señor Palacio García.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias, señor Presidente.

El Grupo Socialista sigue manteniendo los mismos criterios con respecto a la red de carreteras del Estado y cuáles son las prioridades. Precisamente porque mantenemos los mismos criterios, nos permite hacer estas preguntas.

Nos dice el Consejero que gobernar ya es elegir prioridades, y que hasta ahora, nos viene usted a decir, hasta ahora todo era bueno y como todo era bueno, pues entonces lo apoyábamos todo. Nos viene a decir: nos dedicábamos a escribir una carta a los Reyes Magos, y lo apoyábamos absolutamente todo. Pero, claro, me dice: es que usted me pedía prioridades, y las prioridades son las que son, y que jamás -me dice- el Partido Regionalista ha apoyado el túnel del Escudo como prioridad. Miren ustedes, no es así.

Yo le voy a leer un Acta de la Legislatura pasada, donde está expresada la posición del Partido Regionalista. El representante del Partido Regionalista, con respecto del túnel del Escudo, añade que "hay que presionar para que se modifiquen los planes de

desarrollo regional y se incluya este proyecto, que debe ser prioritario dentro del Estado y respecto de otros proyectos". Este prioritario respecto de otros proyectos. Claro, cuando iban ustedes a Reinosa decían lo contrario, que era prioritaria la autovía con Aguilar de Campoo. Están ahora en el Escudo.

Dice: "el túnel del Escudo debe incluirse dentro del Objetivo 1". Prioridades. Tenía que incluirse dentro del Objetivo 1, y en el Objetivo 1 nada más que se incluyen las prioridades. Y usted sabe que si se incluye esta obra, hay que quitar otra. Eso es gobernar, elegir. Si se incluye ésta, hay que quitar otra, no puede usted mantener las dos. "Debe incluirse en el Objetivo 1, bien dentro de los planes en que participan las Comunidades Autónomas, o en aquéllos que se realicen entre el Estado y la Comunidad Europea". El representante del PRC dijo que apoyará rotundamente la construcción del túnel del Escudo, como ya lo hizo en años anteriores.

Mire usted, Señor Revilla, no puede ser que cuando ustedes estén en la oposición escriban cartas a los Reyes Magos, y cuando llegue usted al Gobierno diga: no, ahora solamente las prioridades, y esto no es una prioridad. Desde luego, los vecinos de la Vega de Pas entendieron siempre que usted si llegaba al Gobierno, porque ese fue el mensaje, que usted si llegaba al Gobierno iba a pelear por la ejecución de esta obra. Eso es lo que entendieron, y usted les ha engañado. Usted les ha engañado, como les ha engañado con lo de la presa. Ya han manifestado ustedes en el Ayuntamiento de Santander que están de acuerdo con la presa, hace unas semanas. Eso les dijo que no se iba a hacer, y ya están ustedes dando marcha atrás, ya están ustedes diciendo que se hará la presa. Lo han dicho hace unas semanas en el Ayuntamiento de Santander. Les ha engañado usted por dos veces: primero, que se iba a hacer esta obra, y ahora resulta que no se hace; y la otra, que no se iba a hacer, y resulta que se hace. Y como no hay dos sin tres, les engañará también usted con el túnel de La Engaña. Es el tercer engaño a los pasiegos. Tiene usted tres engaños con los ciudadanos de la Vega de Pas y de la zona del Pas, y me parece que eso es una falta de honestidad. Ustedes han mantenido una falta de honestidad con respecto de las promesas que han hecho en materia de obras públicas.

Y analizaremos otros proyectos en esta Asamblea, otros proyectos que ustedes han prometido a los ciudadanos en otras comarcas de Cantabria. Porque ustedes iban escribiendo la carta a los Reyes Magos por donde iban, y ahora les ha entrado la racionalidad, cuando han llegado ustedes al Gobierno, ahora les ha entrado la racionalidad.

Miren ustedes, nosotros estábamos en la oposición y estamos en la oposición, y hemos ido a esas reuniones a decir que no podía ser. Desde luego, los ciudadanos llevaron el criterio claro, que desde luego, con respecto al Partido Socialista sí apuntaba por la ejecución de la autovía Torrelavega-Aguilar de Campoo en cuanto a comunicaciones con la Meseta, y que otros proyectos no los apoyábamos, porque

apoyar otros proyectos significaría retrasar éste.

Mire usted, ha engañado usted a los ciudadanos de la zona de la Vega de Pas, porque todos pensaron que si usted llegaba al Gobierno este proyecto se ejecutaría. Usted ha llegado al Gobierno y este proyecto no se va a ejecutar.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias.

Finalmente turno de dúplica. El Señor Consejero, D. Miguel Angel Revilla, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sólo me faltaba hacer el túnel del Escudo. Esa es la competencia que me faltaba a mi para consagrarme.

Hablando de engaños, pero, madre mía, cómo se atreve usted a hablar aquí de engaños y de traer recortes de prensa. Imagínese usted si yo vengo preparado para recordar lo que ustedes han prometido en Cantabria. Bueno, hubiese venido con una página entera de los dos periódicos regionales, con la foto del que encabeza su lista al Congreso, D. Jaime Blanco: "nosotros acabaremos en esta Legislatura el ferrocarril Mediterráneo-Santander"; página entera, en vísperas de las elecciones. Imagínese si yo empiezo a mirar y traer aquí periódicos, o de las promesas que ustedes han hecho a nivel nacional. ¿Pero usted cree que se puede coger ahora la Hemeroteca y decir lo que uno en carreteras pensaba en el año 1982?. Porque parece que ahora van a sacar ustedes aquí todo lo que hemos ido opinando a través de los años.

Ustedes son los que nos han obligado muchísimas veces a tener que rectificar. Porque mire, lo que ha sido para nosotros siempre una prioridad es el ferrocarril Mediterráneo-Santander, que desde la época de la República, cuidado que se han hecho manifestaciones, que ustedes prometieron acabarlo, y ustedes van y lo desmantelan y dicen "ya no se hace", nos obliga a nosotros a plantear una alternativa para esa zona de la utilización como carretera del túnel de La Engaña, una vez que ustedes han dicho "esto ya no se va a hacer nunca". Y para que no haya duda, nos vamos a llevar las vías, para que nadie tenga la tentación de que a alguien se le ocurra volver a ponerlas en marcha, se llevan los raíles.

Ante esa situación, nosotros vemos un monumento a la estupidez que hoy costaría 100.000 millones, uno de los tres túneles más largos de España y decimos: ¿para qué puede servir este monumento a la estupidez que el Gobierno socialista ha condenado?. Porque ustedes fueron los que han condenado este proyecto. Pues a lo mejor sirve para carretera. Si le viene utilizando gente todavía hoy con una inseguridad total y, desde luego, con un riesgo, pues a lo mejor sirve para comunicar el Valle de Mena, la zona de Villarcayo con la zona pasiega para los ganaderos que vienen a las ferias de Torrelavega, etc.

El túnel del Escudo es una competencia del Estado, y nosotros apoyamos que se haga si alguien lo quiere hacer. Pero usted preguntaba cuál es la prioridad en este momento. En este momento, los accesos a la Meseta o lo que es lo mismo, la autovía Correlavega-Reinosa-Aguilar. Y no vaya a pretender que eso sea una obra que vaya a hacer esta Consejería. ¡Hasta ahí podíamos llegar!, que fuéramos a hacer nosotros el túnel del Escudo. De eso, nada. Bastante tenemos con administrar la red de carreteras que nos ha cedido el Estado en una situación lamentable, entre otras cosas los puentes de Santoña, por ejemplo, que se caen, y te largan por Decreto la transferencia, sin recibir. Bastante tenemos con esos temas.

Usted siga por ese camino. Yo voy a seguir bajando y haciendo las cosas correctamente, y ya veremos con el tiempo qué es lo que pasa. De todas formas, a la hora de engañar o de hacer las cosas con coherencia, los ciudadanos suelen ser inapelables con sus votos, cuando un político tiene que hacer balance de su gestión. Ustedes van a tener una oportunidad el

3 de marzo. Ese día es un día en el cuál ustedes están emplazados ante el pueblo español para recibir los aplausos o los castigos, en forma de votos. Ese es el juicio que los políticos tenemos en las urnas cuando tenemos una responsabilidad. La nuestra, los Regionalistas en este Gobierno, la tendremos dentro de tres años, y a ese veredicto nos vamos a someter. Me da la impresión de que les preocupa muchísimo la participación de los Regionalistas en este Gobierno Regional, que va a ser permanente durante los cuatro años, para disipar cualquier duda. Este Gobierno no se rompe, lo tengan seguro desde este momento. O sea, que no hagan grandes esfuerzos en tratar de buscar contradicciones, sacar noticias de prensa. Este Gobierno aguanta los cuatro años, para bien de Cantabria y para disgusto de algunos.

EL SR. PRESIDENTE (Pajares Compostizo):
Gracias.

Sin más, señores, se levanta la sesión, recordándoles que a la tarde a las cinco comenzará el tercer pleno de la jornada.

Gracias.

(Finaliza la sesión a las trece horas).



DIARIO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

Edición y suscripciones: Servicio de Publicaciones. Asamblea Regional de Cantabria. C/ Alta, 31-33
39008 - SANTANDER. Suscripción anual: 6.000 ptas. (I.V.A. incluido). Depósito Legal: SA-8-1983