



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XV - IV LEGISLATURA - 22 OCTUBRE 1996 - Número 109 Página 2085 Serie B

COMISION DE INDUSTRIA, ORDENACION DEL TERRITORIO, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. MANUEL BLANCO DIAZ

Sesión celebrada el martes, 22 de octubre de 1996.

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|-----|--|------|
| 1.- | Estudio, debate y votación del Informe de la Ponencia y de las enmiendas presentadas al proyecto de Ley de Carreteras de Cantabria. | 2086 |
| 2.- | Debate y votación de la proposición no de ley N° 129, relativa a inclusión en el proyecto de la carretera Solares-La Cavada-Liérganes de un carril para uso de bicicletas, presentada por el G.P. Socialista. (BOA n° 156, de 30.09.96). Corrección de error (BOA n° 164, de 2.10.96). [4.3.S.35]. | 2106 |

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Buenos días. Vamos a dar comienzo al estudio, debate y votación del Informe de la Ponencia de las enmiendas presentadas al proyecto de ley de carreteras de Cantabria.

Yo rogaría, a ser posible, la mayor rapidez, puesto que hemos perdido media hora, no por culpa de esta Comisión, sino de la anterior. Vamos a debatir todo lo que sea necesario, pero, a ser posible, ganando tiempo.

Entonces, hay una serie de enmiendas que tenemos al principio del Grupo Socialista. Si cree que las puede defender por artículos o quiere una a una.

EL SR. PALACIO GARCIA: A mí no me importa defenderlas todas de una atacada. No me importa.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): No, los representantes de los Grupos tendrán su...

EL SR. PALACIO GARCIA: Me brindo a cualquier sistema, desde una a una, hasta todas.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Claro, como todas son diferentes... No sé, bueno, ¿por artículos es distinto o...? A mí, se me ocurría por artículos. En el artículo 1, por ejemplo, hay tres del PSOE. Pues, ésas tres del PSOE y así sucesivamente, porque si no yo creo que nos vamos a liar. Si estamos hablando del artículo 1 y del 54, me parece a mí, no sé.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Entonces, tenemos en principio una modificación al texto legal del mismo. Entonces, turnos a favor del Grupo Socialista, que es el que tiene... Turnos a favor de la enmienda. La enmienda número uno, que es la siete.

EL SR. PALACIO GARCIA: Puedo defender todas las del artículo primero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Bien. Pues, entonces, serían la siete, la ocho, la nueve y la diez, que es uno, dos, tres y cuatro.

EL SR. PALACIO GARCIA: Eso es, las cuatro primeras enmiendas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): De acuerdo.

EL SR. PALACIO GARCIA: Bueno, la enmienda número uno trata de ajustar el texto legal, el texto de la Ley, a lo que dice el Estatuto de

Autonomía. En el Estatuto de Autonomía no existe el Gobierno de Cantabria, existe el Consejo de Gobierno y, por lo tanto, nosotros, lo que proponemos es que en las leyes, formalmente, mientras este término no se cambie, pues debe de figurar Consejo de Gobierno de Cantabria, que ése es el texto legal con el que nos hemos dotado.

La enmienda número dos es de modificación del artículo 1.1, cuando habla del contenido de la Ley. El texto dice que es objeto de la Ley la ordenación y defensa de las carreteras. La enmienda, después de leerse la Ley, uno se da cuenta de que esta Ley es mucho más, tiene un contenido mucho más amplio; sino que es objeto de la Ley, no solamente lo que la Ley dice, no solamente es la ordenación y la defensa de las carreteras, sino la planificación, la proyección, la construcción, la conservación, la financiación, el uso y la explotación de las carreteras. Y, por lo tanto, ya que todo eso es objeto de la Ley, pues lo incluimos en el artículo primero, que sea objeto de la Ley todo aquello que desarrolla con posterioridad la Ley.

La enmienda número tres dice que "asimismo, es objeto de esta Ley el control de los actos de edificación y uso del suelo que se realicen en las zonas de protección de las carreteras". Porque también, en el contenido de la Ley, vemos cómo desde el artículo 17 al artículo 26 se dedica al control de los actos de edificación y uso del suelo. Por lo tanto, esto también es objeto de la Ley y debe figurar en el primer artículo de la Ley, que es el objeto de la Ley.

Y la enmienda número cuatro intenta sustituir la palabra "pedanía" por "barrio". Es decir, el texto en orden descendente habla de pedanía, pueblo o ciudad. Bueno, pues el orden lógico sería barrio, pueblo o ciudad. Por eso, queremos sustituir "pedanía" por "barrio". Si lo que se pretende es hablar de núcleos de población más pequeños que el pueblo, los núcleos de población más pequeños que el pueblo son los barrios. Los pueblos están formados por barrios. Por lo tanto, barrio, pueblo, ciudad.

Y ésas son las cuatro enmiendas referentes al artículo primero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algún turno en contra?

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí. Vamos a ver. En la primera estaríamos de acuerdo, porque, en efecto, el órgano colegiado que debe tomar las decisiones es Consejo de Gobierno, aunque luego se hable de Gobierno de Cantabria.

En la segunda no estaríamos de acuerdo, o sea, en el artículo 1.1, porque entendemos que la casuística excesiva no es conveniente en una Ley de tipo general como es ésta y, además, por derecho comparado, tenemos que en la mayoría de las Comunidades Autónomas está recogido tal y como está en esta Ley o de forma similar. Lo que se pretende es incluir el texto de la Ley de Carreteras Nacional aquí. No nos parece conveniente, porque precisamente esa definición ha dado problemas precisamente porque, al ser muy casuística, hay muchas veces entonces que se omiten cosas. Estimamos que es mejor la generalidad.

En cuanto al artículo, o sea, a la nueve, también. La ampliación que se pretende del objeto, creemos que no debe ser objeto de la Ley, sino en tal caso de un Reglamento y, además, luego, a lo largo del articulado de la Ley, ya se especifica cuál es cada uno de los objetos.

Respecto a la pedanía, la palabra pedanía en estos momentos no existe, en efecto, pero sí existe en la Ley de Régimen Local, en el texto refundido de 1986, la palabra alcalde pedáneo. Entonces, estamos todos de acuerdo en lo que queremos decir que son. Ahora, técnicamente, serían entidades locales menores; técnicamente, según la Ley de 1986, sería entidad local menor. Porque la Ley define el municipio, la provincia, las Comunidades Autónomas y luego habla de otras entidades menores, habla de alcaldes pedáneos, pero esto se considera, técnicamente sería -yo creo- poner entidades locales menores; aunque tampoco (...), porque el barrio es una formación dentro del propio municipio, dentro del propio pueblo. Ahora, es una cuestión terminológica que tampoco nos vamos a pelear, pero, vamos, podría quedar en vez de pedanía, que pedanía estaría bien porque el alcalde de estas zonas se llama alcalde pedáneo, o juntas vecinales, se podría poner o entidades locales menores. Pero, vamos, tampoco habría mayor problema por poner barrio, a mi juicio.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Es que la palabra barrio implica un término del mismo municipio, por ejemplo, en Laredo, el Barrio de San Lorenzo, el Barrio Pesquero, mientras que pedanía, puede ser que no exista técnicamente, pero puede ser entidad local menor, etc., que son ya agrupaciones...

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Y de hecho el alcalde se llama alcalde pedáneo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Uno a uno, por favor, porque si no nos liamos.

Me parece que nos hemos pasado un poco. Estamos fijando posiciones. Bueno, pues es que, entonces, tendríamos que haber empezado por Izquierda Unida fijando su posición.

Así es que, por parte de Izquierda Unida, fije su posición en el tema; porque yo dije que si había algún turno en contra, pero nada más.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: A nosotros, nos parece que el Gobierno de Cantabria es más apropiado por cuanto se está imponiendo como denominación.

En cuanto a las enmiendas dos y tres, estamos a favor de ellas, porque concretan y precisan lo que finalmente se dice en el articulado de la Ley.

En cuanto a la última enmienda, aquí se están confundiendo los conceptos de tipo jurídico-administrativo con otros de carácter geográfico. Es decir, pedanía es un concepto jurídico-administrativo y barrio es un concepto de significado geográfico. Entonces, si se pone pedanía, tendría que ponerse municipio y áreas metropolitanas, que son las que reconocen y si se pone barrio, pues, efectivamente, pueblo o ciudad estaría en consonancia con... O sea, una cosa u otra, porque, indudablemente, como digo, tienen alcances distintos. Luego, en el caso de mantenerse pueblo o ciudad, efectivamente habría que incluir barrio, porque es un término geográfico. Si se mantiene pedanía, habría que poner municipio y áreas metropolitanas, que están en un concepto, bueno que, a mi juicio, también tiene esa carga.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Bien. Respecto a la enmienda número dos del PSOE, yo pienso que es innecesario ser tan prolijo; no obstante, yo creo que no aporta nada relevante.

En cuanto a la enmienda número tres, el que las carreteras cuya titularidad corresponde a la Diputación Regional de Cantabria, pienso que también incluye, estamos dando una Ley de Carreteras de Cantabria que también incluye las municipales y, por lo tanto, hay que obligar también a los Ayuntamientos por Ley a establecer unas condiciones mínimas en estas carreteras. Es que en la enmienda pone: "El uso del suelo que se realice en las zonas de protección de las carreteras cuya titularidad corresponde a la Diputación Regional de Cantabria"; mientras que en las municipales aquí no se incluyen en esta enmienda, cuando tendrían que incluirse también municipales.

Y en la número cuatro, pues no tengo ninguna objeción siempre que pedanía o barrio no tenga un significado jurídico distinto. No tendría ninguna objeción.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por parte de la Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Me parece bien la enmienda número uno del PSOE, parece que la definición que se le da es Consejo de Gobierno de Cantabria. Por nuestra parte, aceptamos esa enmienda del PSOE.

La enmienda número dos, nos parece que está mejor en el contenido de la Ley.

La enmienda número tres, también y la enmienda número cuatro, estamos de acuerdo con el Partido Socialista en que se le dé la denominación de barrio.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Bueno. Muy breve. Así que, con respecto de la enmienda número tres, yo estaría de acuerdo con lo que ha expresado el Grupo Regionalista y si nos quiere proponer una transaccional para el Pleno, la aceptaríamos; la aceptaríamos, si es que lo que se pretende, si se admite que los actos de edificación y uso del suelo, como es contenido de esta Ley, figuran en el artículo primero.

Y con respecto a lo de pedanía o entidad local menor, ya no existen los alcalde pedáneos. Ya no existen, son presidentes de las juntas vecinales. Aquí, en el texto, leyéndose el texto, se ve con facilidad lo que se quiere decir. Dice que no son, no tienen la consideración de carreteras aquellas carreteras, las vías, calles y caminos que constituyen la red interna, local, de comunicaciones dentro de cada pueblo, ciudad y pedanía; pues, dentro de cada barrio, dentro de cada pueblo, dentro de cada ciudad. Puesto que, si fuese entidad local menor, tendría que decir: dentro de cada entidad local menor, dentro de cada Ayuntamiento. Pero, vamos, tampoco hacemos cuestión de la enmienda.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Partido Popular?

Por lo tanto, entonces, pasamos a votación de la enmienda número uno del Grupo Socialista.

¿Votos a favor? Tome nota, Sr. Secretario.
¿Es por unanimidad?

Vamos a repetir, entonces.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: De acuerdo. Ocho votos a favor, un voto en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la enmienda dos.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

Vamos a repetir, entonces, por favor. Es la enmienda número dos.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a favor, seis votos en contra y cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número tres.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a favor, seis votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Al cuatro.

¿Votos a favor?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Unanimidad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, al segundo bloque, si le parece al representante del Grupo Socialista, que son la número cinco, número seis y número siete, que son todas ellas al número ocho. ¿Y puede ser también el punto cuatro del artículo dos, el número ocho?

El artículo número dos. Tenemos el punto uno; es que aquí hay uno, dos, tres y cuatro. Hay cuatro puntos.

Entonces, tiene la palabra el representante del Grupo Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: La enmienda número cinco se refiere a la titularidad de las carreteras. El texto aborda primero, enuncia la titularidad de las carreteras y, en vez de comenzar por la titularidad de las carreteras, pues no. El texto habla primero de la clasificación de las carreteras y después de la titularidad.

La enmienda propone que, ya que el título del artículo segundo es la titularidad, hablemos en primer lugar de la titularidad y, en segundo lugar, de la clasificación. Y coincidimos en la clasificación de autonómicas y municipales, pero no coincidimos en que todas ellas constituyen la red regional de carreteras como propone la Ley. Nosotros proponemos que todas ellas constituyan la red viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, porque queremos dejar el término carreteras regionales para las

carreteras -lo veremos después en otras enmiendas- que sean de la Diputación. Esa es la enmienda número cinco.

La enmienda número seis. La enmienda define con claridad cuáles son las carreteras autonómicas, es decir, las a, b, c y d, y corrige las competencias atribuidas a la Consejería de Obras Públicas. La competencia entendemos que debe ser del Consejo de Gobierno, a través de la Consejería de Obras Públicas. Es decir, que el órgano encargado de planificar las carreteras, proyectarlas, construirlas, conservarlas, explotarlas es el Consejo de Gobierno, a través de la Consejería de Obras Públicas.

La enmienda número siete son carreteras municipales y las definimos, pensamos que con más claridad, con más claridad que el texto. Ese es el objetivo de esta enmienda, clarificar un poco más el texto.

Y la enmienda número ocho dice que la red viaria, se propone que la red viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria sea de dominio y uso público. Es decir, es una enmienda de adición que debe figurar ya en este artículo de la Ley. También es una enmienda de clarificación, puesto que luego, leyendo la Ley, la Ley viene a ratificar lo que se propone en esta enmienda, que las carreteras de la Comunidad Autónoma son de dominio y uso público.

Y éstas son las cuatro enmiendas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algún turno en contra? Fijamos posiciones, entonces.

Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Nos parecen apropiadas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Grupo Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Respecto a la enmienda número cinco, nosotros pensamos que la red regional engloba tanto las autonómicas como las municipales. Si luego ponemos red viaria de la Comunidad Autónoma, puede dar a confusión que la carretera autonómica se identifique también la municipal con la autonómica, por esta distinción que puede entrar aquí. Cosa que no sucede, por ejemplo, yo veo, en Castilla he visto red de carreteras autonómicas y habrá red de carreteras municipales. Es decir, hay una distinción clara entre las dos. La proposición a elegir red regional es para que englobe a las dos, a las autonómicas y a las municipales.

Si ponemos red viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, puede dar la confusión que sólo nos estemos refiriendo a las autonómicas, en

lugar también de las municipales. Es simplemente como interpretación y aclaración de los nombres que se proponen.

En la enmienda número seis, yo pienso que se quita competencias a las Consejerías. Se le vacía de contenido a la Consejería, en este caso, de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. Yo pienso que el Gobierno no es el órgano encargado de todo esto, sino que cada Consejería tiene su propia función. Lo demás podría ser perfectamente admisible.

Y en cuanto a la enmienda número siete, ahí no veo yo que sea mucho más clara, pero hay -a mi modo de entender- un error: que las carreteras no son propiedad de las instituciones, son bienes de dominio público. Cuando dicen: todas aquellas... ¿dónde es, perdón? Punto a): "La red de carreteras locales, propiedad de los Ayuntamientos y juntas vecinales". Las carreteras no son propiedad de las instituciones, son bienes de dominio público.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación. ¡Ah perdón! El Grupo de la Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: La número seis, nos parece bien la enmienda que introduce o pretende introducir el Grupo Socialista. La siete también nos parece prudente y la ocho también.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que añadir el Grupo Socialista?

Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: En la enmienda cinco, creemos que no se puede poner red viaria como pretende la enmienda, ya que la red viaria constituye todas las carreteras existentes en la Comunidad Autónoma. O sea, que no solamente por lo que ha apuntado el Grupo Regionalista, sino porque aquí podría entenderse incluso Ley nacional. Es decir, estaríamos intentando regular las carreteras nacionales, porque la red viaria es una cuestión de hecho que son las carreteras, con lo cual creemos que esto no puede hacerse.

Por otro lado, en la número seis, pues por los mismos motivos que ha dicho el Sr. Fernández Revolve, en el sentido de que ya pone, ya se da al Gobierno la gestión, mejor dicho pone -perdón, a ver dónde está, la dos-: "La titularidad de las mismas corresponde a la Diputación Regional de Cantabria y el órgano encargado de su planificación es la Consejería". Creemos que esto es así. Por tanto, debe figurar así en la Ley.

Por otra parte, la número ocho, también creemos, por las mismas razones expuestas, que no procede.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a votación de la misma.

EL SR. PALACIO GARCIA: Unicamente por clarificar a la Comisión la terminología que hay, la diferencia de términos entre la Ley y nuestras propuestas.

Si se aceptase la Ley, tendríamos carreteras europeas, carreteras nacionales, primarias, secundarias y locales. Esto sería la Ley: europeas, nacionales, primarias, secundarias y locales.

Las enmiendas socialistas proponen, según las enmiendas socialistas, habría carreteras europeas, nacionales, regionales, comarcales y locales. Esa es la diferencia que tenemos y nos parece que nuestras enmiendas se acercan más a lo que es la realidad. Y carreteras, si existen carreteras nacionales, el siguiente término debe ser regionales y, si descendemos, el siguiente debe ser comarcales; y mucho más teniendo en cuenta que la comarca es una de las cosas que define nuestro Estatuto de Autonomía. Porque hablar de carreteras primarias y secundarias nos parece que son términos más inapropiados que los que nosotros proponemos, pero nada más. Es una diferencia de terminología.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a votación. La número cinco.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a favor, seis votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número seis.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Cinco votos a favor, cuatro votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número siete.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Cinco votos a favor, cuatro votos en contra y cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número ocho, que es de adición.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Cinco votos a favor, cuatro votos en contra y cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces, si le parece, y tenemos del artículo 3, el párrafo uno y el dos.

EL SR. PALACIO GARCIA: La enmienda número nueve, la voy a retirar.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Número nueve retirada?

EL SR. PALACIO GARCIA: La enmienda nueve, que sustituye "Administración General del Estado" por "Administración Central".

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Entonces, queda de modificación la diez.

EL SR. PALACIO GARCIA: La enmienda diez. A las dos consideraciones de tráfico urbano y de alternativa viaria, esas dos consideraciones para que una vía adquiera la consideración de urbana, nosotros añadimos que la vía, que la carretera discurra por tramo clasificado como suelo urbano. Esta es la aportación que hace la enmienda.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Fijación de posiciones por parte de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Estoy de acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Grupo Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: En esto no pensamos que se deba incluir la condición de tramo urbano, porque puede muy bien existir parte de una carretera que discurra por suelo no urbanizable o no urbano, como sucede ahora con La Albericia-El Sardinero y ser una carretera de titularidad municipal. Por lo tanto, el incluir tramo urbano lleva a estas pequeñas, pero que pueden suponer en definitiva alguna irregularidad.

Aquí tenemos el ejemplo evidente de La Albericia-El Sardinero y por eso se pone en la Ley: "tráfico sea mayoritariamente urbano".

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Nos parece bien la enmienda del Grupo Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido

Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No estamos conformes, porque la palabra suelo urbano se está refiriendo -y además la propia enmienda lo dice- como instrumento de planeamiento urbanístico. Entonces, hay veces que los tramos de las clasificaciones de los planes generales o de normas subsidiarias o de delimitación de suelo urbano son aisladas, de forma que una carretera, muchas veces, pasa por una zona urbana, pasa luego por una zona no urbanizable o urbanizable y luego pasa otra vez a suelo urbano. Entonces, claro, no se pueden establecer islas en la carretera, porque nos quedaríamos con que no se puede dar la titularidad de una carretera por tramos, es decir, del metro tal al kilómetro tal. Eso sería una cosa que técnicamente sería imposible.

Al hablar, como hace la Ley, de mayoritariamente urbanos, se está definiendo no como clasificación del suelo, sino como uso de esa carretera, que en definitiva creemos que es mucho más positivo. Porque si no tendríamos que técnicamente es imposible y materialmente también lo sería.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. El texto que intentamos enmendar se refiere a aquellas carreteras autonómicas que se entregan a los Ayuntamientos, las que se entregan a los Ayuntamientos, y ya sabemos que para que se entregue una carretera tienen que decidirlo las dos instituciones, la que lo entrega y la que lo recibe. Aquí se establecen qué condiciones deben cumplir esas carreteras que se entregan a los Ayuntamientos y dice: que el tráfico sea mayoritariamente urbano, de acuerdo; que exista alternativa viaria, de acuerdo; y nosotros proponemos una tercera más, además de esas dos, que la carretera discurra por suelos urbanos, que éstas sean las que se entreguen a los Ayuntamientos.

Lo que queremos decir es que aquellas carreteras que van por suelos que no son urbanos no se entreguen a los Ayuntamientos. Eso es lo que pretende la enmienda. Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación de la misma.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos

entonces al artículo cuatro. Tenemos tres del Grupo Socialista, que serían las que trataríamos en principio. Hay dos que son de adición. No sé si coincidirá la del Grupo Socialista con la de Izquierda Unida, pero, qué pasamos, ¿las cuatro del Grupo Socialista? Tres, perdón, las tres primeras.

Tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: Volvemos a la clasificación de las carreteras. Carreteras primarias, secundarias y locales. Esa es la clasificación. La enmienda habla de carreteras regionales, comarcales y locales. Diríamos que es una diferencia de nomenclatura, como decía antes. Nos parece que, para la clasificación de las carreteras que hay en España en su conjunto y como términos geográficos, es más propia la clasificación de carreteras comarcales; que lo entiende mejor la gente lo que es una carretera comarcal y lo que es una carretera regional, que no lo que es una carretera primaria y una carretera secundaria, que dicen muy poco. Porque cuando se hable de carretera primaria incluso se van a confundir con las carreteras nacionales, porque las primarias parece que son las principales, pues no, las principales serán las nacionales.

Por eso, la enmienda socialista pensamos que clarifica mejor la clasificación de las carreteras, hablando de carreteras nacionales, regionales, comarcales y locales. El texto, pensamos que puede introducir errores en la clasificación de las carreteras. Esa es la enmienda número once.

La enmienda número doce es lo mismo. Se clasifican como carreteras regionales y como carreteras comarcales, la once, la enmienda número doce y la enmienda número trece. El texto define a las carreteras locales por exclusión. Dice: son carreteras locales todas las que no se han definido anteriormente. El texto, lo que propone es completar el texto y definir también las carreteras locales: deben servir de soporte a la circulación intermunicipal, a la conexión entre núcleos; estas carreteras deben garantizar el acceso rodado a todos los núcleos; y el soporte, sobre todo, estas carreteras, a las explotaciones de recursos naturales, accesos a lugares de interés turístico y otros objetivos de carácter similar.

Estas son las tres enmiendas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Fijación de posiciones, por parte de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nos parecen apropiadas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Grupo Regionalista.

Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nos parece perfectamente asumible. Parece que tiene mejor sentido y vamos a apoyar la once, la doce y la trece.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Grupo Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Por nuestra parte, creemos que no, porque una cosa es que estamos haciendo una Ley y entonces debemos sujetarnos a los términos técnicos para que esta Ley luego sea aplicable, tanto por los administrados, como por la Administración, como por los Tribunales. Entonces, debemos adaptarnos también terminológicamente al resto de las normas de las Comunidades Autónomas, así como a la Ley nacional. Entendemos que es mucho más correcto, técnicamente hablando, la división que hace la Ley de primarias, secundarias y locales.

Respecto a la segunda, pues es que la justificación sería exactamente la misma.

La tercera, que es la de adición, si no me equivoco, primero entendemos que es que no queda, desde luego, ninguna definición clara de lo que se pretende para ser texto legislativo. Se trata más que nada de una...Esto iría casi en una exposición de motivos, porque se trata de un espíritu, o sea, de lo que se pretende con las carreteras. No se trata de regular lo que es la gestión y planificación de las carreteras. En consecuencia, creemos que no debe admitirse, porque a lo único que daría lugar sería a confusiones posteriores en la aplicación de la Ley. Creemos que esto, en tal caso como espíritu, podría ir en alguna exposición de motivos, pero no, desde luego, como texto positivo y dispositivo, porque tendría las dos características.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que añadir por parte del Grupo Socialista?

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí, a esto último. La Ley dice: "a) Serán clasificadas como primarias...", y lo define; "b) Serán clasificadas como secundarias...", y lo define; dice "Y se clasifican como locales las carreteras no comprendidas en alguno de los apartados anteriores".

Y nosotros decimos: "Serán clasificadas como locales aquéllas que...", las definimos también. Las definimos, o sea, que si esto debe ir a la exposición de motivos, también las otras.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No, no digo ésa. Digo la trece, en la exposición de motivos.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí, la enmienda número trece, ésa es.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Es distinta, no. "Deben servir de soporte a la circulación intermunicipal, conexión entre núcleos".

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. No es la definición. Es la siguiente.

EL SR. PALACIO GARCIA: De adición al artículo cuatro, siete.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Eso es.

EL SR. PALACIO GARCIA: De adición. "Se clasifican como locales..."

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. "Texto que se propone -o está mal el Boletín éste-: deben servir de soporte a la circulación intermunicipal y de la conexión entre los núcleos, los situados sobre algunas de las carreteras antes definidas y de éstas. Estas características deben garantizar el acceso rodado".

EL SR. PALACIO GARCIA: Bien. Propondré una transaccional donde ponga: "Se clasifican como locales las carreteras que sirvan de soporte a la circulación..."

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Es que dice otro texto aquí. Es lo que no entiendo. Esa es la enmienda anterior.

EL SR. PALACIO GARCIA: Yo estoy en la enmienda número trece, de adición al artículo cuarto, c).

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Pues eso, la trece. Claro, pues míralo. "Deben servir de soporte de circulación intermunicipal". Pero que no está hablando de la clasificación aquí. ¿No? ¿Dónde?

EL SR. PALACIO GARCIA: El texto de la Ley llega, en el artículo cuarto, al apartado c) y a la hora de clasificar las carreteras locales dice que son aquéllas no comprendidas en algunos de los apartados anteriores. Lo que hace la enmienda es definir las carreteras locales, las define. Por lo tanto, ésa es la propuesta.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación, entonces, de la número once.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, por favor.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Resultado. Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro.

Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número doce.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número trece, que es de adición.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Entonces, seguimos con el artículo cuatro. La número uno de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el representante de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nosotros consideramos más apropiado el incluir un nuevo apartado, ya que de clasificación se habla, y no de añadir un artículo al final del proyecto, que no queda claro, por otro lado, cuáles son las carreteras que pretenden declararse como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística, que así lo hacemos. De manera que, automáticamente, lo sean cuando atraviesen espacios protegidos o afecten a bienes de interés cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes o pongan en peligro los testimonios etnográficos y de la cultura material popular.

Esto es tan genérico pero tan preciso, como que puede haber determinados paisajes en el sentido amplio o en el terreno de lo concreto, pues los paisajes de cercas, por ejemplo, que la carretera de Cabuérniga destrozó en su momento, no lo hubiese sido si de manera automática y valorando lo que era un componente fundamental de aquel paisaje, se hubiese clasificado como carretera singular; y como éste, multitud de ejemplos de otro puntos.

Esas son las razones de la enmienda.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a fijar posiciones.

El Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Aquí, en este artículo cuarto, lo que se está dando es una clasificación de las carreteras, una clasificación jerárquica que, en este caso, no coincide con esta enmienda que nos presenta el Grupo de Izquierda Unida Cantabria.

Por otra parte, esta clasificación que intenta introducir aquí Izquierda Unida ya se contempla en el artículo 26, donde: "podrán ser declaradas como carreteras o tramos de especial protección o carreteras autonómicas de la misma con una especial protección..."; entra ya en el artículo 26. Aquí se trata de una jerarquización, por lo tanto, no se debe mezclar esta posibilidad que ya se enmarca en el artículo 26 y donde se podría introducir alguno de los conceptos que aquí nos da el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria. Tiene la palabra.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Nos parece que en el proyecto de ley contempla ya estos extremos. Por lo tanto, nos posicionamos en contra de la propuesta de Izquierda Unida.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Estamos a favor de la enmienda.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Grupo Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: En contra de la enmienda, porque una cosa es la clasificación que establece cuáles son las carreteras o los tipos de carreteras y otra cosa es la protección. Son dos cosas totalmente diferentes. La protección, además, en efecto, está recogida en el artículo 26, en donde se dice que "podrán ser declaradas como carreteras o tramos de especial protección". O sea, ahí iría, porque se trata de figuras diferentes.

Entonces, no es que estemos en contra respecto al fondo del asunto, pero sí técnicamente dónde se debe meter, de forma que va de protección y no de clasificación, que son cosas distintas.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Son formas de interpretación con las que no estoy de acuerdo, puesto que en la clasificación jerárquica y funcional, en razón de su situación geográfica y de sus características geométricas y funcionales de uso y explotación, cabe perfectamente el que la explotación de las carreteras no es únicamente servir de soporte

para flujos determinados, sino que pueden tener una significación económica concreta, de carácter turístico, didáctico, recreativo, etc.; y perfectamente, si leemos ese encabezamiento, cabe el incluir este tipo de carreteras.

Y por otro lado, el artículo al que se hace referencia al final contempla como posibilidad, no como obligación, tal como nosotros pretendemos. Es una posibilidad discrecional que nosotros creemos que en la Ley debería contemplarse como obligado, en relación a esos espacios, bienes de interés cultural, paisajes naturales, espacios protegidos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, sin más, a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, tres. Votos en contra, seis. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la catorce y quince, que son del artículo cinco.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. La catorce hace referencia a los catálogos de carreteras. El texto dice que el catálogo de la red de carreteras lo apruebe el Gobierno Regional. Nosotros proponemos que el catálogo sea aprobado por la Asamblea Regional. Ya que va a ser el primer catálogo de carreteras que se apruebe en esta Comunidad Autónoma, pues parece conveniente que la competencia la tenga la Asamblea.

Y la quince es una enmienda, en coherencia con las anteriores, de sustituir el término red regional de carreteras por red viaria de la Comunidad Autónoma; para no confundirlo con la clasificación que hemos aprobado anteriormente.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nos parece apropiada.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Bien. Los catálogos de carreteras yo creo que deben ser elaborados, efectivamente, por el Ejecutivo Regional. Luego, la Asamblea Regional podrá modificar ese catálogo, pero no creo yo que sea o competa, a la Asamblea Regional, aprobar. La dejo para haber si podemos hacer una... No tenía yo...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Estamos de acuerdo con las propuestas, las enmiendas que hace el PSOE, lo mismo en la catorce que en la quince. Nos parece lógico que sea el Pleno de la Asamblea quien, de alguna manera, condicione.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Creemos que el catálogo lo debería realizar el Gobierno, el órgano ejecutivo y no el legislativo, porque se trata de una cuestión material y de hecho, fundamentalmente, que se hace del catálogo de las carreteras, luego nos corresponde a nosotros.

Respecto a la otra, pues estamos en contra por los mismos motivos que hemos dicho antes. Yo creo que decir red viaria de la Comunidad Autónoma es como intentar meter las carreteras nacionales. Vuelvo a repetir, sería más preciso y más adecuado red regional de carreteras, que es de lo que estamos hablando, de la red regional de carreteras, no de la viaria.

Seguimos manteniendo eso porque consideramos que, si se aprueba así, va a ser un grave error en el texto; jurídicamente hablando, claro está.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Algo que añadir por parte...

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. Esto es lo último ya. Yo creo que ha quedado claro ya en el debate de enmiendas anteriores.

Con respecto a lo primero, la enmienda no propone que el catálogo de carreteras lo haga la Asamblea Regional. No. No.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Que lo apruebe.

EL SR. PALACIO GARCIA: Que lo elabore el Gobierno. La enmienda propone que lo elabore el Gobierno, pero que lo apruebe la Asamblea Regional. Nos parece que es más lógico, sobre todo siendo el primer catálogo de carreteras. Ya vendrán después disposiciones adicionales donde proponemos que las modificaciones las haga con posterioridad el Gobierno, dando cuenta a la Asamblea simplemente.

Nada más.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Bueno, de momento, como aclaración, el Partido Regionalista va a votar no, pero estableceremos contacto para que en el Pleno pueda...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación.

¿Votos a favor de la número catorce?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número quince.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número dieciséis, que es del artículo seis. El Partido Socialista tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: El artículo seis se refiere al plan de carreteras y éste ha sido uno de los grandes olvidos de la Ley. Uno de los grandes olvidos es no vincular el plan de carreteras a las directrices de la ordenación del territorio, y no contemplar el plan de carreteras como un plan director sectorial y no vincular la ley de carreteras en su conjunto a la Ley de Cantabria 7/90, de 30 de marzo, de evaluación territorial.

La documentación obligatoria, en cuanto a la aprobación y revisión de los planes, de los planes de carreteras, también pensamos que debe seguir la misma tramitación que los planes sectoriales que pretende la Ley de Ordenación Territorial. Esta es la aportación que hace nuestra enmienda: vincular los planes de carreteras a la Ley de Ordenación del Territorio.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Fijación de posiciones.

Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Efectivamente es una enmienda que pone en evidencia el olvido, incluso en un aspecto tan determinante como es el determinar las características o los posibles trazados de la red viaria, de los criterios de ordenación territorial, que debían subyacer y a los que se debe remitir en el trámite en que se encuentran, que parece que es el trámite de nunca acabar. Por tanto, efectivamente, es un olvido, no sé si imperdonable o deliberado en cuanto al valor que le merece la

ordenación territorial en Cantabria, algo que estamos hartos de reclamar.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: No hay ningún olvido deliberado. Lo único que no hay una Ley de Ordenación del Territorio y, por lo tanto, mal se puede promulgar si todavía no está la Ley de Ordenación del Territorio. No obstante, como sabemos que la voluntad del Ejecutivo es acomodar esta Ley de carreteras a la Ley de Ordenación del Territorio, lógicamente lo vamos a aceptar para que posteriormente se adecúe esto.

A mí, esa vigencia de cinco años me parece poco acorde con la duración de la redacción de proyectos, la ejecución de obras y con la duración de la legislatura; porque si el siguiente Gobierno quisiera cambiar, pero bueno, no tendría mayor problema.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Aceptamos la enmienda del Grupo Socialista.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí. Se va aceptar la enmienda, pero hay que dejar claro que no se ha tratado de ningún olvido, en absoluto, ni malintencionado, ni bienintencionado. No es ningún olvido.

Vamos a ver. La Ley de Cantabria 7/90 ya establece cómo estas cuestiones de carreteras tendrían que pasar precisamente al impacto medioambiental, hacer la evaluación correspondiente. Lo que se trata es de no repetir en cada una de las leyes lo que dicen las demás. Nos parece una redundancia que, bueno, no hay ningún problema en aceptarlo, pero desde luego no se trata de ningún olvido, ni de ningún intento de que no se efectúe la evaluación de impacto ambiental, sino porque en la propia Ley 7/90 ya se está diciendo. Evidentemente, en cada Ley no se puede recoger cada una de las obligaciones que implican otras leyes.

En este caso, lo podemos aceptar, en aras desde luego a la buena fe, pero lo que no podemos en ningún momento admitir es que se trate de un olvido, porque no lo es; porque, aunque este artículo no lo pusiera o no se incluyera este artículo, no quiere decir que no estaría sujeta la (...) de las carreteras a la evaluación del impacto ambiental.

O sea, que quede muy claro que no ha sido un olvido, sino simplemente que esto va a ser una redundancia y que aceptamos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que

añadir? Pasamos a votación, entonces, de la número dieciséis.

¿Votos a favor?

Por unanimidad.

Entonces pasamos a la número dos de Izquierda Unida, que es de supresión al segundo párrafo del artículo octavo.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: En el artículo ocho, que habla sobre el impacto ambiental, excluye la necesidad de realizar estudios específicos cuando se produzcan duplicaciones de calzada. Nosotros creemos que esto, a poco que uno visualice en el territorio lo que puede representar duplicar una calzada, pues no veo motivo de ninguna clase para excluirlo de la necesidad; al contrario, las duplicaciones de calzadas son las que rematan en ocasiones o refuerzan los efectos barrera o los impactos que el intenso tráfico puede provocar sobre el entorno. No es lo mismo la mitad que el doble, en cuanto a las posibilidades de tráfico y también de ocupación de lo que es el espacio. Por lo tanto, solicitamos que se suprima...

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No, que se añada...

EL SR. CARRERA GONZALEZ: No, que se suprima las duplicaciones de calzada.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí, sí.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Es decir, en ningún caso tendrá la condición de nueva carretera las duplicaciones de calzada; pues que se suprima las duplicaciones de calzada.

Y definiendo la siguiente. ¡Ah!, no, está aceptada en la Ponencia.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces al Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Hay otras enmiendas que afectan a esto también después, referente a la información pública.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Pero ya las aprobamos.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: ¿Están aprobadas esas? Pues lo lógico sería aprobar ésta también. De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Estamos de acuerdo en aceptar esta enmienda.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí. Estamos de acuerdo, porque ello va en consonancia con las enmiendas que aprobamos en la Ponencia propuestas por el PRC y el PP.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación, entonces.

¿Votos a favor?

Unanimidad.

Nos encontramos con la uno y dos del Partido Regionalista que están aceptadas. Entonces, pasamos a la diecisiete del Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Se refiere la enmienda a cuando un Ayuntamiento acuerde revisar sus normas subsidiarias o sus instrumentos de planeamiento y esas normas subsidiarias o esos instrumentos de planeamiento afecten a las carreteras de la Comunidad Autónoma. En ese caso, dice el texto legal, dice la Ley que emitirá, a la Comunidad Autónoma, la Consejería de Obras Públicas, informe vinculante en el plazo de un mes; y parece razonable, pero que sea el informe vinculante de aquellos aspectos que se refieran a competencias exclusivas de la Diputación, el informe vinculante, que es lo que dice nuestra enmienda. El informe vinculante sí, pero de las competencias exclusivas de Diputación, porque si no nos encontraríamos con que la Comunidad Autónoma podría hacer un informe vinculante para los Ayuntamientos en competencias que no fuesen exclusivas de la Comunidad Autónoma.

Es una enmienda, en todo caso, que intenta clarificar el texto y evitar conflictos posteriores.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bueno, es que se sobrentiende, porque es que si no se extralimitaría en sus competencias. Por lo tanto, pues bueno, es una redundancia o yo lo daba por implícito en que el informe se referirá al ámbito de sus competencias, por supuesto, si no sería, pues claro, infringir la ley y, por lo tanto, yo lo mantendría en esos términos en este caso, en los términos originales.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Bueno, nos parece que se puede aceptar, vamos a aceptar la enmienda del PSOE, porque de otra forma crearía interferencias entre distintas Administraciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): No. No la podemos aceptar, porque, en efecto, se refiere a la competencia de la Comunidad. No nos podemos extralimitar, eso está claro, pero es que además a mí me parece que lo más grave de esta enmienda es que suprime la figura del silencio administrativo. Todos, indudablemente, sabemos que muchas veces los plazos no se cumplen o no se pueden cumplir. En consecuencia, si no se otorga, si no se da la contestación en el plazo del mes que prevé, hay que regular qué ocurre y la Ley ya prevé que, en caso de que no se diga nada, el silencio será positivo.

El silencio administrativo es un derecho fundamentalmente de los administrados, en este caso sería de los Ayuntamientos, y no se les puede paralizar un expediente porque a lo mejor, en un momento determinado, la Comunidad, o sea, el órgano de la Comunidad, no ha emitido un informe. Eso creemos que es muy grave y sería, eso sí, una paralización sistemática que se podría hacer respecto a toda la gestión de los Ayuntamientos, precisamente si se aprueba esta enmienda.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por parte del Grupo Socialista, si quiere. Pasamos sin más a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cuatro. Votos en contra, cinco. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, si le parece a Izquierda Unida, la número cinco, seis y siete, que son todas referentes al artículo once; once, uno, dos. Es la cinco, seis y siete, de (...), por parte de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: En realidad, lo que se pretende aquí es llegar hasta el último escalón de la Administración y, en concreto, a quienes tienen, incluso se les reconoce en otras partes del articulado, una personalidad jurídica y representan los intereses de sus administrados, que son las Juntas Vecinales. Todo lo que sea buscar consenso, la participación, el diálogo con cualquier tipo de ente local y no sólo los Ayuntamientos, sino también las Juntas Vecinales, pues tendrá -creemos nosotros- resultados mucho más positivos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido

Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Con esta enmienda de adición que hace IUCAN la gestión de las obras sería casi imposible. La inspección ya es un concepto pasado. Están los inspectores técnicos para examinar la realización de una obra y es un concepto absolutamente técnico.

No nos opondríamos a que tuvieran, de algún modo, participación, pero -cómo diría yo- que colaboraran en algo, pero no la inspección técnica. Sabemos que se volverían locos y no habría en absoluto, no se podría terminar una obra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: ¿Me permite una aclaración? Porque es que no es ése el espíritu de la enmienda. La inspección y control se mantiene en el servicio. Se dice exclusivamente asesoramiento y participación por parte de las Juntas Vecinales, no se atribuye ninguna función de inspección.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pero asesoramiento técnico o de qué clase.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Asesoramiento de sugerencias, etc.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por lo tanto, seguimos. De acuerdo. Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: No aceptamos esta enmienda, porque entendemos que la participación de tantas Administraciones crearía, en muchos casos, conflictividad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Estamos de acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No, no estamos de acuerdo, porque el asesoramiento no viene definido en qué consistiría. Entonces, podría ser incluso arbitrario y caprichoso por parte de algunos Ayuntamientos y Juntas Vecinales. Además, normalmente, las Juntas Vecinales desde luego no tienen el suficiente equipo técnico para asesorar en esta materia y lo que se conseguiría con esta enmienda sería que no se pudiera realizar absolutamente nada y que no hubiera al final ninguna entrega de carreteras ni recepción de obras.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a...

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bueno. Me parece una visión de profunda desconfianza sobre -y ojalá se enteren las Juntas Vecinales, sus Presidentes, sus Vocales y sus administrados- la consideración en que les tienen, sobre el grado de arbitrariedad o de catástrofe.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Carrera, vamos a ceñirnos al tema. Las consideraciones que tengan, cada uno tendrá las suyas. Vamos a ceñirnos.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Pero, indudablemente, son alusiones creo que un poco escandalosas, Sr. Presidente, respecto a un Ente Local reconocido jurídicamente, que es elegido de forma democrática y que tiene tanto derecho como el que más a realizar sugerencias y a participar como un Ayuntamiento en lo que son las carreteras. Y Uds. saben que muchas veces los técnicos, precisamente, son los arbitrarios y esas arbitrariedades se corrigen con el conocimiento directo del terreno que tienen las Juntas Vecinales. Por ejemplo, respecto a la circulación de aguas: cuántas veces han evitado en el trazado de caminos el que se produjeran los graves errores que se han producido por no consultar a los vecinos cuál era el comportamiento de determinados fenómenos naturales o de determinadas redes hidrográficas o determinados asentamientos de terrenos, etc.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sr. Presidente, por alusiones.

Que yo no me quiero cargar ninguna Junta Vecinal, ni ninguna entidad menor. Lo que ocurre es que para sugerencias de los Ayuntamientos y de las Juntas Vecinales ya está el período de información pública, que es el competente y el medio adecuado para hacerlas. Otra cosa es la inspección técnica de las obras.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación, por lo tanto, de la número cinco de Izquierda Unida,

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones? Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a favor, seis votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número seis.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a

favor, seis votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número siete.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Tres votos a favor, seis votos en contra, cero abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número diecinueve Socialista está aceptada, la veinte también. Entonces, nos queda la veintiuno, que es del artículo catorce.

El Partido Socialista tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: El artículo catorce se relaciona con la explotación de las carreteras, con la conservación y el mantenimiento de las carreteras. Hablando de conservación y mantenimiento, dice que las operaciones deben ir encaminadas a preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario y a facilitar la utilización y condiciones de seguridad, fluidez y comodidad. Es decir, estamos de acuerdo en que la conservación de las carreteras debe buscar, en todo momento, la seguridad de los viarios, la seguridad de los ciudadanos. En este sentido, creemos que el Consejo de Gobierno debe incorporar las técnicas modernas que existen de asfaltado sobre las carreteras y que, desde luego, se elimine de una vez por todas el tipo de reparación que sea generalizado, puesto que las carreteras se han vuelto más peligrosas, más deslizantes. En este sentido, lo que proponemos es que se abandonen estas técnicas antiguas, peligrosas y que a nuestras carreteras se las dote de las técnicas modernas que mejor pueden fomentar la seguridad de los usuarios.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bien. En fin, que las diferencias entre la realidad y el deseo pues pueden ser, vamos, infinitas. Podíamos pedir técnicas sofisticadísimas o ir volando, con perdón por la exageración, pero es que indudablemente que hay determinados tipos de vías o determinados tipos de reparaciones que indudablemente tienen que admitir este tipo de técnicas. Y como forma de exclusión, que lo deseable sea que todas las vías, pero no todas tampoco, porque hay algunas que por su propia naturaleza tendrían que admitir a efectos de su provisionalidad, del bajo nivel de tráfico, del espacio que atravesasen también, y, por tanto, a nosotros nos parece un poco desmedida esta propuesta y no la

vamos a votar.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Tampoco vamos a votar a favor de esta enmienda, porque creemos que ya existen estudios técnicos de como debe ser trazada toda carretera y se aplican las técnicas más convenientes a cada carretera. Y lo que le dije al Portavoz Socialista en la otra comparecencia de la Ponencia, que parece que este artículo va (...) dirigido a una persona concreta que a estar adecuando y formulando una Ley; una Ley que debe, yo creo, abstenerse de esos juicios concretos.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Yo creo que la experiencia reciente nos lleva a apoyar esta enmienda Socialista, porque como digo lo tenemos ahí, el malestar y la queja por los tratamientos en los últimos tiempos de carreteras.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): El Partido Popular.

LA SRA. MAZA ECHEVARRIA: No. No podemos votar a favor, porque además esto sería en tal caso parte de un proyecto técnico, pero no desde luego de una Ley. Entonces, además por las razones que han expuesto mis compañeros anteriormente, entendemos que no se puede aceptar esto en el texto legislativo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que añadir? Pasamos, entonces, a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cuatro. Votos en contra, cinco. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número ocho, que es de Izquierda Unida, está aceptada. Entonces, pasamos a la número veintidós, del artículo quince, del Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. La enmienda número veintidós hace referencia a la financiación de las carreteras y es una enmienda de adición. Admitimos el texto que propone el Consejo de Gobierno, pero le añadimos un derecho más, el derecho a establecer tasas excepcionales cuando se hable de utilización especial de una carretera, cuando

la utilización de una carretera requiera personal de la Administración, cuando requiera medios técnicos excepcionales o cuando el uso de una carretera requiera excepcionalmente y temporalmente sobrepasar el límite de peso que esa carretera tiene. Cuando suceda esto, que el Consejo de Gobierno, la Diputación Regional pueda establecer una tasa.

La enmienda viene a solucionar problemas reales que existen en nuestros pueblos y en nuestras vías.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí, estamos de acuerdo, porque efectivamente hay situaciones que son fruto de acuerdos un tanto precarios y de difícil ejecución, sin que tengan el amparo de una normativa de rango superior que efectivamente resuelva los usos especiales o que causan efectivamente un deterioro a las vías públicas.

Por lo tanto, vamos a votar a favor.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Sí, la vamos a apoyar, el Grupo Parlamentario Regionalista, aunque existe ya una Ley de Tasas, pero no está de más que figure en la Ley.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí, vamos a apoyar esta moción.

LA SRA. MAZA ECHEVARRIA: Pues, en aras a la unanimidad, diremos que sí, pero realmente nos parece que éste no es el texto legal donde debería estar la regulación de una tasa; porque para ello tendría que ser en leyes de tipo económico, en aplicación de la Ley de Tasas. Pero, en fin, en aras a la unanimidad, aunque consideramos que no es el momento adecuado.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Algo que... Pasamos a votar, entonces.

¿Votos a favor?

¿Unanimidad, Sr. Secretario? De acuerdo.

La número ocho de Izquierda Unida la tenemos aceptada. ¡Ah!, no, que estábamos votando la número veintidós. Pasamos. La número nueve de Izquierda Unida, que es al artículo quince, final del párrafo segundo.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Efectivamente, proponemos que la financiación para la rehabilitación del patrimonio natural y cultural afectado por la red viaria o la corrección de impactos ambientales y paisajísticos producidos será, al menos, de un uno por ciento en la inversión realizada, sin perjuicio de otras consignaciones. Es una práctica que de hecho, si leemos la Ley del Patrimonio Histórico-Artístico y el uno por ciento cultural con un sentido generoso, perfectamente debía trasponerse a esta Ley, por cuanto las carreteras son una de las iniciativas que mayores impactos causan en este capítulo; sin que luego los afectados se vean compensados por actuaciones concretas que vayan a rehabilitar esos testimonios de carácter etnográfico, paisajístico, ecológico, etc. que producen las carreteras. Y no es tanto un uno por ciento.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí, estamos de acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. Creemos que no, porque tiene graves imprecisiones. Además, habla de un uno por ciento de la inversión realizada. Supongamos que estamos ante una carretera que se hace con la inversión de la Comunidad Autónoma y con inversiones exteriores, o sea, que nos vienen con ayudas y demás. ¿A qué inversión nos estamos refiriendo, a la total? Entonces, ese uno por ciento se va a convertir, para los fondos de la Comunidad Autónoma en mucha más cantidad.

Creemos que tiene tal cantidad de imprecisiones que daría lugar a la falta de poder de aplicación y además a un empobrecimiento quizá importante de la Comunidad y que no podría asumir estos riesgos, estos costos. Quizá en el Plenario, si llegamos a una redacción -digamos- más acorde con lo que se pretende, podríamos llegar a la transaccional, pero en principio podríamos estar comprometiendo unos fondos muy elevados. O sea, que por ello no podemos votar que sí.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que agregar?

Pasamos a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Sr. Secretario, resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número veintitrés del Grupo Socialista, sobre el artículo diecisiete.

EL SR. PALACIO GARCIA: Es sustituir red regional por red viaria de la Comunidad Autónoma, en coherencia con las enmiendas anteriores. Es la veintitrés.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

Ya está discutida. Sí. Pasamos a votación sin más.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La veinticuatro, que es del artículo dieciocho, uno, del Grupo Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Zona de dominio público. Esta enmienda intenta introducir en la Ley la posibilidad de dotar a las carreteras de una o de dos vías de servicio para bicicletas, para peatones, ciclomotores o maquinaria agrícola. Esta es otra de las deficiencias que hemos visto en el proyecto de ley. El proyecto de ley parte de que solamente los automóviles son los usuarios de las carreteras, no recoge en ningún caso la posibilidad real de que las carreteras sean utilizadas por los ciclistas o por los peatones. Esta ya es, diríamos, la segunda enmienda, la otra ya fue aceptada, y entre las enmiendas aceptadas del Grupo Socialista está el que en el Plan de Carreteras figuren los criterios para dotar a las carreteras de carriles bici. Eso ya ha sido aceptado en una enmienda anterior y ahora, cuando hablamos de la zona de dominio público, lo que proponemos es que esa zona de dominio público pueda ampliarse a ambos lados de la carretera, para incluir una o dos vías de servicio, cuando así lo decida el proyecto correspondiente.

Esa es la enmienda veinticuatro.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nos parece bien.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Creemos que no es necesaria esta adición, porque estas vías son parte de los elementos funcionales. Son vías de servicios y están separadas de la calzada. En el tercer párrafo se podría añadir carriles bici junto a paseos y aceras, en este tercer párrafo. Además de (...), ver más paseos, aceras, cunetas, etc., añadir carriles bici junto a paseos y aceras.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Nosotros vamos a votar a favor de esta enmienda en coherencia con la votación de la primera.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Pues nosotros tenemos que decir que no, porque es que vamos a ver, aquí la enmienda dice: la zona de dominio público puede ampliarse. Las zonas de dominio público ni se amplían ni se estrechan. El dominio público viene definido por el uso del bien, o sea, es un concepto jurídico que no se puede ni ampliar ni estrechar, es que se trata de una cualificación especial que otorga ya la Ley al uso de unos determinados bienes. Entonces, todo lo que esté ocupado por viales, sean para coches, sean para bicis, sean para carros o para aceras, porque también forma parte del vial la acera, sea para personas, eso implica la calificación de dominio público. Es decir, que no podemos nosotros ampliar el dominio público ni restringir, porque además estaríamos modificando leyes nacionales de obligado cumplimiento, como es la definición de dominio público. En consecuencia, porque el dominio público viene atribuido por el uso público.

Esto es que sería una imprecisión jurídica grave. Es decir, es una cuestión técnica, no es una cuestión de fondo, porque ya estamos aceptando que existan en las carreteras carriles bici, etc., pero es que el dominio público viene atribuido por el uso; si esa franja donde va a ir un carril-bici, por ejemplo, es que ya es dominio público por definición. Entonces, no se puede ampliar el dominio, es que ya es dominio público.

Por tanto, consideramos que no se debe admitir, para que nos quede un texto legislativo adecuado a las normas jurídicas de este país.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que...? Sí.

EL SR. PALACIO GARCIA: Se acepte o se rechace la enmienda, con independencia -digo- de la votación, estaríamos dispuestos a asumir una transaccional tal y como proponía el Grupo

Regionalista.

A nosotros, lo que nos interesa es el concepto o el contenido de la enmienda, más que la redacción concreta. Entonces, ya digo, nosotros vamos a defender la enmienda y estaremos dispuestos a aceptar una transaccional en el Pleno.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación, por lo tanto.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número diez de Izquierda Unida, también sobre el artículo dieciocho.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: La cuarenta y ocho es, ¿no?

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La cuarenta y seis.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Lo que pretendemos es, con una visión de futuro y de incorporar precisamente lo que ahora ha sido objeto de discusión, pues (...) en vez de tres sea de cinco metros, y aquí sí que no es más que una decisión política, no tiene ningún conflicto jurídico como podía ser antes la definición o no de dominio público. El ampliarlo supondría tener una perspectiva de futuro mucho más asegurada en cuanto a la incorporación de estos puntos, que cuanto más se generalicen y se tengan en cuenta mucho mejor para quienes tradicionalmente han sido marginados o despreciados a la hora de diseñar las carreteras.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Sí. Efectivamente éste es un criterio político, claro que es político, pero cinco metros nos parece muy excesivo, supera a todas las carreteras del Estado y hay que ver la financiación para estos cinco metros a cada lado de la calzada como dominio público. Sería excesivamente caro y no sé yo si en la práctica sería muy viable.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nosotros estaríamos dispuestos a una transaccional, porque efectivamente nos parece excesivo los cinco metros a cada lado. Estaríamos dispuestos a aceptar una

enmienda transaccional.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. Más de tres metros nos parece excesivo. Aparte del costo importante que supondría por toda la gestión y la realización de las expropiaciones, es que nos parece un atentado contra los administrados. Es decir, nosotros estamos aquí para defender el dominio público, pero dentro de este dominio público, indudablemente, tienen que tenerse en cuenta los derechos de las personas y más los derechos adquiridos.

Estamos en Cantabria, una zona que por su orografía tiene carreteras estrechas, tiene muchas edificaciones casi a pie de carretera, son fincas las que en general se tienen, sobre todo de labranza, muy pequeñas, porque aquí no existen más que fincas chiquititas, en general, y entonces estaríamos privando a las personas de una forma casi de vivir y consideramos que eso es totalmente excesivo. No podemos exigir una ampliación a cinco metros con todo lo que además viene implícito, con las servidumbres de protección a partir de la línea de dominio público. Sería, desde luego, un atentado contra todos los cántabros.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que agregar por parte de Izquierda Unida?

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Un atentado y el de tres también. Y, desgraciadamente, yo creo que la falta de visión de futuro en el trazado de las vías y en la ordenación territorial, que nunca ha existido en esta región, es lo que ha condicionado y condiciona enormemente el que tengamos la red viaria adecuada.

En concreto, estamos dispuestos a admitir una transaccional si por lo menos damos un paso en este capítulo y en vez de cinco pues lo reducimos a cuatro. Ya en la próxima Ley de Carreteras llegaremos a los cinco, en el año 2001.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación sin más.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Entonces nos encontramos que la tres y la cuatro del Partido Regionalista están aceptadas y nos queda la número cinco también del Partido Regionalista, al punto nueve del artículo diecinueve.

Nieves, que parece que dice que la defiendas tú.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: ¿Cuál?, que me he despistado.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número cinco de adición. Punto nueve, artículo diecinueve.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Espera, ¿la nuestra es?

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Es que pone Partido Regionalista aquí.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Pero, ¿cuál es?, ¿qué número es?

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sí. La número cinco. Punto nueve artículo diecinueve.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: ¡Ah!, sí. Vamos a ver. La zona de protección ya está enmarcada en la Ley con una serie de usos y demás. Evidentemente, como se trata de una zona de protección, los usos son más que limitados. No se puede prácticamente hacer nada en esta zona de protección y eso nos parece correcto siguiendo el espíritu de todas las normas de protección, tanto de la Ley de Carreteras, de la Ley de Costas, etc., de todo este tipo de legislación.

Ahora bien, es posible -y además así lo contemplan una serie de normas de estas características de las diversas Comunidades Autónomas- que en las zonas de protección sea necesario hacer una serie de obras de utilidad pública que revisten un interés general y entonces, en ese caso, se debería permitir.

Supongamos, por ejemplo, es un ejemplo claro, se puede hacer en esa zona de servidumbre de protección, pues no sé, un puesto de la Cruz Roja, es un ejemplo. Sería una dotación que deben tener las carreteras también, pues, en fin, para evitar siniestros o para, una vez producidos, poderlos atender.

Entonces, este tipo de circunstancias deben tenerse en cuenta, pues yo he visto en Europa, en concreto, hay varios puntos incluso con una especie de retén de bomberos para una situación de emergencia de este tipo.

Creemos que es una previsión, desde luego,

siempre -y lo pone la enmienda- con interés general y que redunde en el mejor servicio de la carretera. No se trata de un uso de la carretera para poder poner ahí ninguna cuestión que merme los derechos de la zona de protección, sino al revés, que le dé mayor funcionalidad y seguridad a las propias carreteras.

Por eso creemos que puede ser importante incluirlas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias.

Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nosotros pensamos que es suficientemente vago y, sobre todo, que deja la puerta abierta a una cierta arbitrariedad en cuanto a calificar de interés general la localización de determinadas instalaciones. Es preferible que eso se concrete, incluso a riesgo de la casuística que pueda hacer demasiado extenso ese artículo, pero por esta vía, por estos artículos, en otras leyes siempre vemos que la práctica desemboca en la utilización bastante caprichosa de estos criterios a la hora de localizar. Luego, por tanto, nosotros no lo admitiremos si no se concreta más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista. Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Estamos de acuerdo con esta enmienda que presenta el Grupo Popular y el Partido Regionalista. Nos parece asumible.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: A nosotros no nos gusta la enmienda, porque el texto legal en el punto número cuatro, hablando de la zona de protección, ya establece ahí, le da la facultad al Consejo de Gobierno para autorizar excepciones y que, no obstante, se podrán efectuar en la zona de protección, previa autorización de la Consejería, obras de reparación, de conservación, también levantar instalaciones fácilmente desmontables -dice- y aquellas otras destinadas al servicio de la carretera. Es decir, todas aquellas obras que la carretera requiera, el puesto de la Cruz Roja, iría ahí. Es una obra destinada al servicio de la carretera. Ya está incluido. La enmienda es otra cosa. La enmienda propone el cambio de uso; sí, sí, autorizar cambios de uso. Es otra cosa. Si no no son las pequeñas obras que todos entendemos que en el servicio de la carretera se deben atender.

Por eso digo que la enmienda a nosotros no nos gusta, Pensamos que las excepciones están ya contenidas en el texto legal.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que alegar?

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí. Simplemente decir que no se puede hacer una casuística en una Ley, en tal caso sería objeto de un Reglamento o de un anexo al Reglamento y sería imposible. Además, todo lo que se hace en la Ley, siempre con casuismo, al final fracasa porque siempre se olvida algo.

En segundo lugar, el uso que afecta ese cambio, pero no el uso en la forma que se refiere el Grupo Socialista, porque si se pone un puesto de la Cruz Roja evidentemente que se cambia el uso. El uso de la zona de protección siempre es libre. En este caso estamos diciendo que no, pero por motivos siempre de utilidad pública e interés general. Es decir, creo que quedan de esta manera bien puntualizados todo esos temores que parece que aquí surgen.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación de la misma.

¿Votos a favor?. ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, seis. Votos en contra, tres. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a la número veinticinco y veintiséis, sobre el artículo veinticuatro, puntos dos y tres, del Grupo Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. El artículo veinticuatro se refiere a los tramos urbanos y travesías y se habla en el texto legal de distancias. Entonces, lo que la enmienda intenta es evitar conceptos que existen en la actualidad, en cuanto a que los instrumentos de planeamiento, Ayuntamientos, señalan en tramos urbanos unas distancias y las Leyes de carreteras o los Reglamentos de carreteras otras distancias y aparecen los conflictos.

Entonces, nosotros lo que proponemos con la enmienda es que sean los instrumentos de planeamiento los que establezcan las distancias de edificación en las carreteras autonómicas, en los tramos que discurran por suelo urbano, urbanizable o apto para la urbanización, así como por el suelo clasificado como núcleo rural. Es decir, en todos aquellos tramos donde diríamos que la carretera pasa por zonas urbanas o semi-urbanas, estando de acuerdo con el texto legal en cuanto a las distancias que propone el texto legal: ocho metros, ocho metros, ocho metros y seis metros. Pero, ya digo, que sean los instrumentos de planeamiento los que fijen estas distancias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

Estamos en la número veinticinco y veintiséis.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Sí. Estamos de acuerdo con esta enmienda que presenta el Grupo Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Vamos a decir que no, porque está contemplado ya en la Ley. Siempre que se pase a un tramo urbano, o sea, donde regule el planeamiento o bien el Plan General de Ordenación Urbana, normas subsidiarias de la limitación del suelo urbano, es que ya está atribuido en la propia Ley. Entonces, nos parece que es una repetición innecesaria.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que agregar por parte de...?

Nada. Pasamos a votación sin más.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número veintiséis.

¿Votos a favor?

EL SR. PALACIO GARCIA: Vamos a defenderla.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Claro, si no la han defendido.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¡Ah!, claro, perdón, es que como se habían incluido las dos, creí que habían defendido las dos. Pasamos de nuevo a defender la número veintiséis.

EL SR. PALACIO GARCIA: En cuanto a las distancias, dice que el Consejo de Gobierno y excepcionalmente, siempre que se garantice la seguridad vial, el Consejo de Gobierno en las carreteras autonómicas, previo informe, podrá autorizar a los Ayuntamientos a establecer menores distancias de edificación que las establecidas.

Eso en las carreteras autonómicas, pero cuando ya en el punto número tres se refiere a las carreteras municipales, dice: "En las carreteras municipales, cuando se produzca el supuesto anterior, el órgano local, es decir, el Ayuntamiento, garantizando las condiciones señaladas en dicho párrafo y con el informe favorable de la Comisión Regional de Urbanismo, podrá establecer distancias menores".

Es decir, al Ayuntamiento se le exige el informe favorable de la Comisión Regional de Urbanismo. Nosotros entendemos que no, es decir, que el Ayuntamiento es competente para esta excepción y pensamos que la Ley se extralimita, puesto que estamos hablando de carreteras municipales. No estamos hablando de carreteras autonómicas, sino de carreteras municipales. Por lo tanto, cómo, el Ayuntamiento, va a tener que quedar sometido a un informe de la Comisión Regional de Urbanismo. No.

Por eso proponemos la eliminación de este punto, del punto número tres, en aras de la autonomía municipal.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Nos parece bien.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Yo pienso que esta es una Ley de carreteras y abarca tanto a las municipales como a las autonómicas o regionales y, por lo tanto, pienso que hay que establecer también mínimos mediante ley, porque la autonomía municipal también está limitada por leyes, como la autonomía regional está limitada por leyes. Yo no creo que vaya en detrimento de esa autonomía municipal. Simplemente es el municipio quien luego puede pedir que haya una revisión de esas medidas en este tramo concreto, etc., pero creo que también debe ir por ley no sólo las carreteras autonómicas o regionales, sino también las municipales, los mínimos.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Nosotros vamos a apoyar esta enmienda del PSOE, porque nos parece que sería asumir una competencia que solamente la tienen los Ayuntamientos. Por lo tanto, vamos a apoyar esta enmienda.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: El Grupo Popular va a decir que no, porque, vamos a ver, en el artículo éste se está hablando de tramos urbanos y travesías. La travesía está conceptuada como la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas de al menos las dos terceras partes.

Entonces, aquí nos está diciendo que puede haber una zona que urbanísticamente no sea urbana, urbanísticamente no sea urbana respecto a la clasificación, aunque sí en cuanto a su desarrollo y, entonces, lo que está tratando es de que el propio Ayuntamiento proponga una limitación en cuanto a esa distancia; pero, evidentemente, tendría que ser la Comisión Regional de Urbanismo la que autorice esa limitación excepcional de metros.

Esto va bastante en relación, además es que es lógico, con el famoso artículo 44.2 del Reglamento de Gestión. Hay zonas donde se ha procedido ya a una edificación en base a esa norma excepcional del Reglamento de Gestión y eso estaría considerado, según esta Ley, como una travesía, porque no es suelo urbano; no es suelo urbano, pero es una travesía. Entonces, tiene obligatoriamente que pasar por la Comisión Regional de Urbanismo, porque se trata -estamos hablando en un caso hipotético- de un suelo no urbanizable, pero con la concepción de consolidación urbana; urbana en cuanto a la materialidad, pero no en cuanto a la clasificación urbanística.

Entonces, consideramos que sí debe pasar por la Comisión Regional de Urbanismo.

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. Simplemente una aclaración.

Efectivamente, estamos hablando de tramos urbanos y travesías, pero de carreteras municipales, no de carreteras autonómicas. En las carreteras autonómicas la competencia la tiene el Consejo de Gobierno; excepcionalmente, puede reducir. Precisamente en coherencia con la misma Ley, que en artículos anteriores le da a la Corporación Municipal y al Alcalde la capacidad de decisión, pensamos que en este artículo, cuando se trata de establecer esa excepcionalidad en una carretera -repito- municipal, mire Ud., tiene autonomía pero tiene que tener un informe favorable de la Comisión Regional de Urbanismo.

Nosotros pensamos que es una extralimitación. No sería extralimitación si estuviéramos hablando de carreteras autonómicas o carreteras de la Diputación, pero carreteras municipales...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votar, por lo tanto.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. En contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos,

entonces, a la número once, sobre el artículo veinticuatro, de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bien. El establecer distancias semejantes en carreteras distintas invalida, en gran medida, el criterio de clasificación que se utilizó. Una carretera de la red que sería regional -aprobada la enmienda- claramente debe diferenciarse de una carretera de carácter comarcal y no establecer en una y otra ocho metros, porque indudablemente los usos y las intensidades de tráfico son distintos y las acepciones de todo orden van a provocar impactos claros en lo que se realice. Por lo tanto, nosotros proponemos que en esas carreteras, en las carreteras ahora llamadas regionales, se establezca una distancia de diez metros y no de ocho como contempla el articulado.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Me parece un poco excesivo, pero sería un tema a debatir. Yo creo que es bastante excesivo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí. Yo creo que mantenemos la Ley. También nos parece excesivo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO RODRIGUEZ: Nosotros nos vamos a abstener en esta enmienda y lo vamos a estudiar de cara al Pleno, porque es difícil a veces distinguir, sobre todo hablando de distancias entre unas carreteras y otras. La distancia que establece el proyecto de ley es una distancia apropiada. No obstante, vamos a estudiar la enmienda. Nos abstenemos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. Consideramos que es suficiente la distancia que establece el texto y excesiva la de diez metros, por los mismos motivos que antes hemos argumentado.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que agregar por parte de Izquierda Unida? Pasamos a votación, entonces.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Un voto a favor, seis votos en contra, dos abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número veintisiete del Grupo Socialista, sobre el punto tres del artículo veinticinco.

EL SR. PALACIO GARCIA: Se refiere a las autorizaciones para establecer estaciones de servicio en tramos que no sean urbanos. Entendemos que ésta es una competencia que es de la Consejería de Obras Públicas, que así debe figurar como tal en la Ley y lo único que intenta la enmienda es clarificar este tipo de autorizaciones en los suelos no urbanizables de las estaciones de servicio y evitar también conflictos, conflictos que se han vivido en esta Comunidad Autónoma en los últimos años.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Estamos de acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista. Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nos parece que está bien recogido en la Ley.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Vamos a votar en contra, porque ello sería además, se trataría, en tal caso, del desarrollo de la Ley en un Reglamento. Es decir, aquí no podemos confundir lo que debe ser el contenido de una Ley con lo que debe ser el contenido de la norma que la desarrolla, que es el Reglamento. No se puede hablar aquí ahora -me parece- de a quién corresponde el otorgamiento de una serie de licencias y demás, porque estaríamos entrando en una cuestión que no debe figurar en un texto legislativo en general como es éste. Las licencias y demás se trata de otra cuestión y, además, es que en suelo no urbanizable todas las licencias tienen que pasar por los órganos ya establecidos. Es decir, que aquí no estaríamos añadiendo nada nuevo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que agregar?

Votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, tres. Votos en contra, seis. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, entonces, a la número doce, sobre el artículo veintiséis, el punto tercero, de Izquierda Unida.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Esta enmienda trata de -como dice el texto- "incorporar una red de carriles bici interurbanos". Esto no quiere decir que todas las carreteras, aún cuando fuera lo deseable, se dotasen de este tipo de carriles. Esto, cuando se dice una red, quiere decir que tratará de elegir aquellos itinerarios o aquellas carreteras que puedan ser conectadas, por razones diversas de uso cotidiano o con finalidades recreativas o turísticas, para ser -como digo- utilizadas por las bicicletas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Obligar esto por Ley, que en las carreteras autonómicas se establecerá una red de carriles bici interurbanos, parece excesivo, yo creo que imposible también y, desde luego, no creo que competa en este artículo fundamentalmente. Podría hacerse en estudios y proyectos, en el artículo de estudios y proyectos, pero yo creo que el lugar más adecuado sería en el mismo Plan de carreteras que tiene que pasar a la aprobación. Es donde se podrían determinar los tramos, dónde resultan viables esos tramos, en qué carreteras, etc. Estamos con el espíritu de esta enmienda de adición, pero es que el texto que se propone, "en las carreteras autonómicas se establecerá una red de carriles bici", yo creo que en el Plan de carreteras es donde tendríamos nosotros que delimitar aquellos lugares donde es viable hacer este carril-bici.

El espíritu le comparto.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nosotros no la vemos muy asumible esta enmienda, porque nos parece excesiva en cualquier caso.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Nosotros no discutimos el lugar en el que tiene que estar, el concepto sí. Es decir, hay que tener en cuenta que llevamos, pues no sé, catorce años de autonomía y no hemos hecho ni cien metros de carril-bici; ni cien metros, ésa es la realidad. En carreteras, por ejemplo, como El Sardinero-La Albericia, que es reciente, lo que disfrutarían los ciudadanos de Santander si hubiese un carril-bici desde Santander a Liencres, lo que disfrutarían los ciudadanos de esa carretera.

Es la realidad. La triste realidad es que no

hemos contemplado, en esta Comunidad Autónoma, ni cien metros. De tal manera que los usuarios de la bicicleta tienen que, o dejar la bicicleta en casa o someterse a los peligros, a los gravísimos peligros de la circulación y todos los años hay una estadística altísima de accidentes de bicicletas en las carreteras, altísima, que es necesario corregir y corregir cuanto antes.

Es decir, nosotros no discutimos en qué lugar está, pero, desde luego, hay que incorporar la construcción de carriles bici porque es una demanda social. Los ciudadanos quieren utilizar la bicicleta en las carreteras. Por lo tanto, tenemos que dotarlas de estos carriles.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Vamos a votar en contra, porque el texto, tal y como se nos plantea, dice: "En las carreteras autonómicas se establecerá un carril-bici interurbano..." y sucesivamente sigue.

Creemos, tal y como está redactado, aunque el Portavoz ha dicho que no se trata de crear un paralelismo absoluto entre la red de las carreteras y los carriles bici, pero tal y como está redactado eso parece. Al leerla, lo que se está diciendo aquí es que, al tiempo que se haga una carretera, siempre tendrá que ir acompañada de un carril-bici, lo cual nos parece, desde luego, aparte de imposible ejecución, innecesario.

Una cosa es que haya necesidad y en eso estamos conformes todos, creo que lo estamos vamos, de que la existencia, que haya ciertos carriles bici, pero no que todas y cada una de las carreteras tengan un carril-bici. Nos parece excesivo y, además, que sería inejecutable.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Algo que añadir?

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bueno, es lo que lee. Más bien creo que adivina, pero el texto literal de la enmienda no dice que cada carretera tenga. El concepto de red es precisamente un concepto autónomo respecto a las carreteras y lo que trata es de establecer mecanismos que permitan desplazarse y diseñar, entre unas carreteras y otras, una serie de carriles bici que permitan recorrer la región, por ejemplo, o llegar a los lugares más significativos o que tengan una mayor intensidad o atractivo o que supongan un desplazamiento alternativo respecto a carreteras donde se producen muchos accidentes. Yo creo que esa lectura es claramente deducible del texto y precisamente se ha hecho de esta forma tan genérica para, al menos, establecer un compromiso

que efectivamente puede tener luego su desarrollo completo, ya en proyectos o planes específicos que se hagan posteriormente, pero al menos que quede en la Ley claramente fijada la necesidad y el compromiso de la Administración para desarrollar lo que ahí se propone.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, tres. Votos en contra, seis. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por último, a la número veintiocho del Grupo Socialista, la disposición adicional.

EL SR. PALACIO GARCIA: Veintiocho, veintinueve y treinta. Las defiendo las tres.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): No, es que están aceptadas.

EL SR. PALACIO GARCIA: Entonces, la enmienda veintiocho y última establece que en el plazo de seis meses, a la entrada en vigor de la presente Ley, el Consejo de Gobierno presentará en la Asamblea Regional el catálogo de la red autonómica de carreteras de Cantabria. Damos un plazo de seis meses, porque nos parece que como dejemos esto abierto continuaremos sin catálogo de carreteras, que ha sido la norma en esta Comunidad Autónoma.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida. Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Aquí tenemos el problema de la red autonómica de carreteras. Es aceptada en el plazo. Veremos a ver si podemos hacer una transaccional ahí. El plazo nos parece aceptable, pero creemos que es el Consejo de Gobierno quien debe aprobar y luego enviarlo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: A nuestro Grupo le parece perfectamente aceptar esta enmienda.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: En coherencia, tal y como hemos defendido antes, que no correspondería a la Asamblea Regional de Cantabria, pues evidentemente tenemos que decir que no, por pura coherencia.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos sin más a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, cinco. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, cero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por lo tanto, pasamos al segundo punto del Orden del Día .- Debate y votación de la proposición no de ley Nº 129, relativa a inclusión en el proyecto de la carretera Solares-La Cavada-Liérganes de un carril para uso de bicicletas, presentada por el Grupo Socialista que tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: Bueno, pues casi la proposición no de ley ya está casi casi defendida con lo que venimos hablando a lo largo de la tramitación del proyecto de Ley. Se nos ha escapado -ya digo- la carretera de Santander hasta Liencres o las carreteras de Torrelavega a Comillas o Torrelavega a Suances. Se han olvidado esta necesidad en la construcción de las carreteras que ha hecho la Diputación Regional.

No queremos que se olvide ya en esta carretera. Puesto que el Consejo de Gobierno ha anunciado que están redactando el proyecto y que ésta es una de las carreteras que se va a hacer el año que viene, a final del año que viene, que se iniciarán las obras, pensamos que estamos a tiempo, que se dan las condiciones suficientes, las condiciones necesarias para que esta carretera, que va por un tramo sin grandes pendientes ni grandes desniveles, por núcleo urbano, va prácticamente por núcleo urbano esta carretera, próxima a la ciudad de Santander, bueno pues digo que se dan todas las circunstancias para que a esta carretera se la pueda dotar ya de un carril-bici y que se incluya -si esta proposición no de ley se aprueba hoy, como espero, el voto favorable de sus Señorías- ya en la redacción del proyecto; para que, al menos, tengamos ya una carretera con carril-bici y podamos darles a los usuarios de la bicicleta una buena noticia, que el día que aprobamos o que debatimos la Ley de carreteras ya proponemos que en la primera carretera que se va a hacer se haga un carril-bici.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Izquierda Unida, para fijar posiciones.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: De acuerdo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Bien, yo por ese consenso de la alegría que preconiza el Portavoz del Partido Socialista, pues nos vamos a sumar a su iniciativa, diciéndole que nos parece muy correcta y que, por lo menos, se inaugure el primero, ese carril.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nuestro Grupo se va a abstener, puesto que tenemos serias discrepancias con los criterios en relación con ese proyecto, ya que había un proyecto y ahora parece que se ha cambiado de criterio, que se ha presentado otro proyecto. Entonces, yo creo que debemos ser comedidos y esperar a conocer definitivamente el proyecto para tomar una decisión definitiva.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Partido Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Sí. Vamos a decir que sí, porque además, si no nos equivocamos, el propio proyecto que se está realizando ya lo contempla, de modo que evidentemente tenemos que decir que sí.

EL SR. PALACIO GARCIA: Yo tengo que

agradecer los votos y ya sé que la religión no les permite a algunos Diputados conceder, a una iniciativa del Grupo Socialista, esa carta de naturaleza. Parece que no les permite su religión.

No obstante, yo agradezco los votos y estoy seguro de que si este mismo espíritu existe en la redacción de otros proyectos, al final se construirá esa red de carriles bici que propone Izquierda Unida y que los usuarios están encantados de tener y de tener cuanto antes.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por lo tanto, a votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Votos a favor, siete. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, dos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por lo tanto, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las trece horas y cincuenta minutos).
