

L3 DS B N° 128 INDUSTRIA 14.04.94

COMISION DE INDUSTRIA, ORDENACION DEL TERRITORIO, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS,
CELEBRADA EL DIA 14 DE ABRIL DE 1994.

ORDEN DEL DIA

- Estudio del Plan de Reparación y Mejora de Carreteras Locales. (BOA nº 156, de 23.12.93).

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

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Buenos días. Comenzamos la sesión del día, cuyo único punto del Orden del Día, era: Comunicación, por parte del Consejo de Gobierno, del Plan de Reparación y Mejora de Carreteras Locales.

Damos la bienvenida, ¡cómo no!, a D. José Martín Solaeta, Consejero de Obras Públicas. Que viene acompañado, en el día de hoy, por D. Fermín Madrazo Revilla, Jefe del Servicio de Vías y Obras; y D. Emilio Rubio García, Jefe de la Sección de Proyectos y Obras del citado Servicio.

Adelanto a Sus Señorías que a pesar de haber un único punto en el Orden del Día, que era el Informe a esta Comisión por parte del Consejero del citado Plan; una vez concluido el citado informe, sugiero, y se dará un turno a los distintos Portavoces, la constitución de una Ponencia que estudie el citado Plan y presente, en su caso, las enmiendas oportunas para, según lo dicho en el Reglamento, tramitarlas al Pleno de la Cámara.

Como saben Sus Señorías, el Reglamento da la potestad a la Comisión de, en su caso, crear la Ponencia; por tanto, serán Sus Señorías, los Portavoces de los distintos Grupos, los que deberán decidirlo.

La comparecencia, del Sr. Consejero, será una explicación como considere él oportuno del citado Plan. Posteriormente, se dará un turno a los distintos Portavoces de los Grupos. Si hubiese necesidad de preguntas, deberán ser hechas al Sr. Consejero; y si hubiese necesidad también, se daría un segundo turno para aclarar alguna duda, si es que existiese.

Sin más, dando la bienvenida a todos Sus Señorías, damos palabra a D. José Martín, agradeciéndole una vez más su presencia ante esta Comisión.

Muchas gracias.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Muchas gracias.

Efectivamente, voy a intentarles explicar el Plan de Reparación y Mejora de Carreteras Locales. Por lo cual, vamos a leer, al menos someramente, la memoria de dicho Plan; que definía a qué actuaciones y qué criterios habían seguido los Servicios Técnicos, concretamente el Servicio de Vías y Obras de nuestra Diputación para su confección. Y luego intentaré explicarles todas las preguntas, con la ayuda de los técnicos que me acompañan, que me pudieran hacer.

La Memoria dice, en líneas generales. Se acordó el proyecto al Servicio de Vías y Obras; cuyo Jefe de Servicio aquí presente, D. Fermín Madrazo. Se acordó encargar la redacción de un Plan para la Reparación y Mejora de las carreteras locales de nuestra Autonomía.

Describía, la Memoria, lo que es la Comunidad Autónoma de Cantabria. Que es Uniprovincial, enclavada entre Asturias, etc. Su extensión territorial es de 5.289 kilómetros cuadrados, lo que significa el 1 por ciento sobre la superficie total de nuestro país; de los que 20 kilómetros corresponden a Villaverde de Trucíos, que -como saben- está fuera de nuestra provincia, rodeada por todos sus lados por Vizcaya. Su población es de 530.864 habitantes. Tradicionalmente, el territorio de nuestra provincia, se considera conformado por cuatro

unidades bastante homogéneas:

Un área meridional, Campóo, que limita con Burgos y Palencia; Liébana; La Montaña; y, sobre todo, la costa, La Marina, que es la zona costera. - Intento referirme a la Memoria, para poner en antecedentes-.

Sobre la Red de Carreteras. Como se ha dicho anteriormente, puede considerarse formada por una zona litoral y una serie de valles orientados en dirección Norte-Sur, conjunto al que se añaden las tierras de Campóo y Liébana.

En estas circunstancias, el trazado de las infraestructuras de transporte aparece decisivamente condicionado por el medio físico. Así, la conexión de Cantabria con las Comunidades localizadas a oriente y occidente de la Región, se desarrolla según un eje paralelo a la línea costera, mientras que los ejes de conexión con Castilla deben discurrir siguiendo los cursos de los valles fluviales, ascendiendo en altitud y salvando dificultades topográficas bastante notables.

Los ejes secundarios de conexión intrarregional tienen en la franja costera menores servidumbres inducidas por el medio físico, lo que, unido a la concentración de la población en este área, explica la mayor complejidad de la malla viaria; por el contrario, en los valles, la dirección preferente de las carreteras vuelve a ser Norte-Sur, asociada al curso de los ríos, siendo difícil la conexión entre valles adyacentes.

Otra característica importante que induce al medio físico en la red viaria es un trazado sinuoso y con fuertes pendientes, necesariamente ceñido al terreno.

Según el Decreto 871/1984, sobre traspaso de funciones y competencias y competencias al servicio del Estado a nuestra Comunidad Autónoma en materia de carreteras, definió la Red de Interés General del Estado y la red transferida a Cantabria. De este modo, la titularidad y gestión de las carreteras en nuestra Comunidad quedó de la siguiente forma: Carreteras de Interés General del Estado: 392,6 kilómetros; Carreteras de la Comunidad Autónoma de Cantabria: 2.046 kilómetros.

Además de estas carreteras existen otras, dependientes de los Ayuntamientos, otros organismos o empresas, cuya longitud actual se puede evaluar en unos 1.400 kilómetros aproximadamente. En relación con estas carreteras, el Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria, con fecha 14 de

octubre de 1993, ha encargado al Servicio de Vías y Obras un Catálogo, un Plan, de las redes de carreteras dependientes de los Ayuntamientos de la Región, así como un Estudio de las actuaciones necesarias para su reparación y mejora.

La Red de la Comunidad de Cantabria se puede considerar constituida de la siguiente forma. Carreteras de carácter regional: 3136,6 kilómetros; carreteras de interés comarcal: 316,2 kilómetros; carreteras locales: 1.374,1 kilómetros; otras carreteras: 42,6 kilómetros.

En el apartado de "Otras carreteras", esos 42 kilómetros, se incluyen aquellas que discurren por el territorio de otras Comunidades Autónomas o por el interior de los cascos urbanos, puede ser el caso de Santander o Torrelavega.

El objeto del Estudio de este Plan de Carreteras Locales, es analizar la situación actual y las características de la red de carreteras locales, formada por diversos tramos que totalizan -como se ha dicho antes- 1.374 kilómetros, así como definir y evaluar económicamente las soluciones más adecuadas, desde los puntos de vista técnico y presupuestario, para que esta red desarrolle tres tipos de funciones básicas, que estimamos que son las más importantes al menos:

Atender a la demanda de tráfico generada por la población y las actividades productivas. Estructurar el territorio, mejorando las condiciones de relación y acceso entre las diferentes zonas del mismo. Crear calidad de vida, ofreciendo a la población la posibilidad de desplazarse en condiciones adecuadas desde un punto a otro de nuestra provincia.

Analizando la Red de Carreteras Locales, a efectos metodológicos, para el estudio y análisis, se ha dividido la Región en ocho áreas, coincidentes con las zonas de conservación de la Red de Carreteras de la antigua Diputación, de donde provienen la mayor parte de las vías que integran la Red de Carreteras Locales.

Estas áreas son las siguientes: Cabuérniga, Campóo, Liébana, Ramales, Santander, Torrelavega, Trasmiera y Villacarriedo.

Las longitudes totales de kilómetros -salvo error u omisión, difícil concretar el kilómetro- es que en Cabuérniga hay 147,2 kilómetros; Campóo, 321,4; Liébana, 152,5; Ramales, 264; Santander, 54,7; Torrelavega, 115; Trasmiera, 133; Villacarriedo, 185,7. Total, 1.374 kilómetros.

Estas carreteras se han analizado pormenorizadamente en función de los siguientes parámetros: Clase de terreno, intensidad media del tráfico, anchura de calzada, tipo de pavimento y estado del firme.

Así mismo, como método de estudio, se han considerado dos niveles o categorías de carreteras según que su función sea de vertebración de valles o unión entre itinerarios; o bien, el acceso local a un determinado pueblo.

Los resultados de este análisis se detallan en los cuadros que figuran en este Plan, y obran en poder de todos los Grupos de esta Asamblea.

Los resultados de este análisis, en líneas generales, es el siguiente.

Según la morfología del terreno, el 13 por ciento de las carreteras están por suelo llano; el 32 por ciento, por terreno ondulado; el 25 por ciento, por terreno accidentado; y el 30 por ciento, por terreno muy accidentado.

Según su nivel o categoría funcional, el 21 por ciento está constituido por itinerarios de carácter básico; el 79 por ciento, por itinerarios de carácter complementario o secundario.

Según la intensidad media de tráfico, el 94 por ciento de las vías tienen una IMD (intensidad) inferior a 500 vehículos, mientras que el 6 por ciento soportan una intensidad media de se estima según la norma entre 500 y 2.000 vehículos-día.

El 63 por ciento de las carreteras tienen una anchura entre 4 y 5 metros; el 34 por ciento, entre 5 y 6 metros; y solamente el 3 por ciento tienen entre 6 y 7 metros.

Analizando su firme, el 97 por ciento tiene firme asfáltico; y sólo el 3 por ciento lo tiene de macadam ordinario, sin ningún tipo de alquitrán o aglomerado.

El 10 por ciento, según su conservación, se presenta en buen estado; a juicio de los autores del proyecto. El 53 por ciento, en regular estado; y el 37 por ciento, en mal estado.

Como resumen general, se puede decir que la Red de Carreteras Locales de Cantabria es estrecha, discurre en su mayor parte por terrenos accidentados, soporta un tráfico ligero, tiene el firme en regular o

mal estado de conservación en su mayoría y su señalización es insuficiente. Además, un elevado número de obras de fábrica son estrechas, están mal conservadas y, en algunos casos, presentan deficiencias estructurales.

Constatado el problema, la Comunidad de Cantabria se enfrenta al reto de poner al día, aunque con unos objetivos moderados, 1.374,1 kilómetros de carreteras locales, con las dificultades añadidas de la limitación de recursos disponibles y sin que unas intensas demandas de tráfico produzcan una rentabilidad inmediata de la inversión. Sin embargo, la calidad de vida en el medio rural, el acceso a los recursos naturales, el suministro de bienes intermedios y la evacuación de productos agrarios se resienten gravemente por el estado actual de estas carreteras, lo que obliga a articular una solución adecuada, con carácter de urgencia.

Actuaciones. En un Anejo, en un plano, se definen y valoran las actuaciones previstas en el presente Plan, en orden a la reparación y mejora de la Red de Carreteras Locales.

Estas actuaciones se centran en los siguientes capítulos.

A) Mejora del saneamiento y drenaje. En todos los casos, se procederá a una limpieza general de bordes, al vaciado de cunetas, al perfilado de taludes y paseos.

En las carreteras de nivel básico y que soportan un tráfico medio, se ensanchará la plataforma hasta un mínimo de 5 metros, en los puntos o tramos que lo necesiten.

En todas aquellas carreteras que se encuentran en regular o mal estado, se mejorará el drenaje longitudinal o transversal, construyendo además bordillos o cunetas de hormigón en los tramos necesarios.

B) Reparación y mejora del firme. Previamente a cualquier actuación en el firme, se procederá a bachear la calzada y a corregir y sanear los blandones existentes.

A las carreteras de nivel básico y a las de nivel complementario con tráfico medio, se les dotará de un pavimento de mezcla bituminosa, previo reperfilado general del firme.

A las carreteras de nivel complementario con tráfico ligero, se les dotará de un pavimento con doble

tratamiento superficial sobre una base asfáltica. En el caso de que se trate de un firme de macadam ordinario, se construirá previamente una sub-base granular.

C) Señalización y balizamiento. En todos los casos, se instalarán las señales y balizas adecuadas para cada carretera, de acuerdo con la categoría y tráfico de la misma.

Estas actuaciones se han valorado tomando como base los precios del mercado. Los costes kilométricos medios para cada categoría, intensidad de tráfico, anchura de calzada y estado del firme, que se recogen en el Anejo nº 5, junto con los esquemas de las diferentes secciones-tipo.

Al hablar de presupuestos estimados, de este Plan de la Red de Carreteras Locales, dicen los Servicios Técnicos. Que al aplicar los costes kilométricos unitarios del Anejo nº 5 a los resultados del análisis de la Red que figuran en el Anejo nº 4, se han obtenido los Presupuestos Parciales de las distintas actuaciones contempladas en el presente Plan, presupuestos que se detallan en los Anejos nº 6 y 7.

El Presupuesto de Ejecución por Contrata de las obras incluidas en el Plan de Reparación y Mejora de la Carreteras Locales asciende a la cantidad de 13.495 millones.

No se incluye en esta valoración el coste de las asistencias técnicas que pudieran ser necesarias para la redacción de los proyectos y dirección de las obras, ni las indemnizaciones por expropiaciones y servicios afectados, si fueran precisas, que deberán definirse en cada proyecto.

De acuerdo con las previsiones del Consejo de Gobierno, la ejecución de estas obras se llevará a cabo con fondos procedentes de la Comunidad Económica Europea, Objetivo 1, durante el período de 1994 hasta el año 2000.

Por último, habla de conservación ordinaria. Y dice: La realización de este Plan, así como el anteriormente ejecutado de acondicionamiento de la Red de interés regional y el previsto para la Red de interés comarcal, suponen un importante esfuerzo económico por parte de la Diputación.

Este esfuerzo sería baldío y escasamente rentable si no estuviera acompañado de la correspondiente política de conservación ordinaria de las carreteras, que deberá quedar plasmada en los

Presupuestos anuales de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, con una dotación suficiente para mantener el adecuado nivel de prestaciones de la Red Autonómica de Carreteras.

Luego, en toda una serie de Anejos, que Ustedes conocerán, indican los colores según la categoría, la denominación que hemos dado antes, verdes y amarillas; tonifica nuestra Autonomía en ocho zonas; define a qué municipios y ayuntamientos incluye cada zona, y pasa a decir cada carretera de cada zona. Cabuérniga tiene 147 kilómetros -como hemos dicho antes-; Campóo 321; Liébana, 152; en la zona de Ramales, 264; en Santander 54,7; Torrelavega, 115; Trasmiera, 133 y en Villacarriedo 187 kilómetros. En total, 1.374,1 kilómetros.

Analiza los datos por su nivel de tráfico, indicando dos niveles; y lo vuelve a hacer por zonas.

Y en el resumen viene indicado, claramente, qué kilómetros están definidos por su anchura, su intensidad de tráfico y su estado del firme. Define las actuaciones, a la vista de eso, en dos niveles: básico y complementario. Indica lo que es preciso en cada nivel, que se ha referido antes de palabra; que es: limpieza de bordes y vaciado de cunetas en todos los casos; y viene indicando en cada carretera, su nivel ligero o medio, o tipo de obra. Viene en las secciones, detalles de obra; costes unitarios y presupuestos totales.

Este es el Plan de Carreteras Locales que se ha preparado por la Diputación. De este Plan se han ejecutado los diversos programas, o están en ejecución o a punto de contrata, una serie de carreteras que estaban incluidas en los programas de red viarias u otros programas con el Plan de Obras y Servicios. Entre las adjudicaciones que se han hecho, tanto el 31 de diciembre con Objetivo 2, como también en el Objetivo 2 hasta el 31 de marzo; en lo que afectaba a 130 kilómetros. Lo que quiere decir que habría que deducir a estos mil y pico kilómetros, estos 130 que ya están afectados por obras -insisto- que están adjudicadas, y que están algunas en ejecución y otras a punto de iniciarse.

En principio, ésta es la explicación somera del Plan que está ahora en su poder. Intentaré aclararles lo que pueda con la ayuda de los técnicos.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Muchas gracias Sr. Consejero.

Concedemos un turno a los distintos Grupos Parlamentarios.

Grupo Mixto, Agrupación Unión por Cantabria.

D. Roberto Bedoya tiene la palabra.

EL SR. BEDOYA ARROYO: Gracias Sr. Presidente.

En primer lugar, agradecer la presencia del Sr. Consejero y de los Sres. Madrazo y Rubio, ante esta Comisión.

En segundo lugar, manifestar en nombre de esta Agrupación Parlamentaria nuestro total y absoluto apoyo a toda política que implique el desarrollo de las infraestructuras de Cantabria. Y entendemos que estos programas, como el del Plan que estamos hoy analizando: Reparación y Mejora de las Carreteras Locales, es un ejemplo y una necesidad imperiosa, después de haberse hecho una inversión importante y entendemos que positiva, especialmente en el conjunto de lo que llamaríamos Red Regional de Carreteras de Cantabria; que, a su vez, también ha tenido un importante desarrollo en lo que es la Red Nacional a través de las inversiones del Gobierno de la Nación.

Dicho esto, nos corresponde en este momento realizar una valoración del Plan que se nos había remitido y que nos ha expresado verbalmente el Sr. Consejero. Y como no podía ser de otra forma, dada la autoría del Plan, reconocer la absoluta solvencia del mismo. No hace falta ser muy entendido para comprender la solvencia del análisis de la situación de la Red de Carreteras Locales y de sus muchas necesidades.

También, estar de acuerdo en la orientación del tipo de actuación que se plantea en ese documento técnico, en cuanto a la mejora del saneamiento y drenaje, reparación y mejora del firme, señalización y balizamiento; que entendemos que es el nivel de actuación que ha de ser lógico, dentro de las posibilidades y del equilibrio normal en el que deben de atenderse este tipo de carreteras, consideradas carreteras de tipo local.

Y, por otro lado, también, evidentemente, asumir el criterio que solamente necesita la evidencia de la realidad, de que es preciso que cualquier inversión que se vaya haciendo a lo largo de esos años necesita también tener, simultáneamente, una política de conservación ordinaria de las mismas, de la que quizás ha habido unas ciertas carencias, no de ahora sino históricamente en ese ámbito de inversión.

Dicho eso, lo que nos correspondería en este momento es llegar a un nivel de dar el salto del Plan al programa -digamos- que implica, lógicamente, una priorización; y marcar unos criterios de esa priorización. Puesto que en el tiempo serán varios los años que se necesitarán para poder hacer una inversión que se calcula en el Plan y que, lógicamente, siempre tiende a ser más, como es lógico, de cerca de 14.500 millones de pesetas.

Evidentemente, por ello, se requiere con urgencia que este Plan se transforme en un programa, donde se tenga en cuenta las necesidades motivadas por la propia situación de las carreteras enumeradas; la utilización de vehículos; el acceso a poblaciones o zonas de interés; el equilibrio geográfico que requiere, lógicamente, el desarrollo de cualquier programa. La descentralización geográfica para que permita que haya actuaciones en el bloque o en la generalidad de la Región.

Y a su vez también, vinculado con ello, la urgencia y nuestro apoyo, para que cuando se presenten los programas operativos, o el Presupuesto de la Diputación Regional de Cantabria; evidentemente, tanto en el programa operativo correspondiente a los Fondos FEDER como el programa operativo correspondiente al Fondo FEOGA, que tienen un apartado relacionado con las comunicaciones locales, que le viene exactamente preciso para que también se pueda utilizar fondos FEOGA para la aplicación o para el desarrollo de este Plan, pues recibirán nuestro apoyo.

Y de ahí que lo que sí instamos al Consejero es que nos pueda decir también en qué nivel, o qué criterio tiene el Consejo de Gobierno en cuanto a la traslación del Plan al programa, en cuanto a esa necesidad de priorización para proyectarlo en el tiempo.

Lógicamente también, cuál es la prioridad que a este Plan concreto se le va -digamos- a trasladar, en los criterios que tenga el Consejo de Gobierno, sobre la aplicación de inversiones del Objetivo 1, en el FEDER y FEOGA, en los programas operativos vinculados a estos dos Fondos. Y también estar de acuerdo en que ya se hayan empezado a desarrollar esas actuaciones.

Y enlazando con el principio. Que nuestra Agrupación Parlamentaria apoyará plenamente un programa de infraestructuras; y entendemos que en este caso, aunque sean las carreteras locales, creo que son -quizás- las que más necesitan porque quizás

ha habido, lógicamente, una mayor orientación hacia inversiones en el Plan Regional de Carreteras. Y que reciben nuestro apoyo como documento técnico, que esperamos que inmediatamente se transforme en un programa que se vincule a esos Fondos; y que, lógicamente, trasladado todo ello a la Asamblea, nos permita, como haremos, darle en su momento un voto positivo para que este Programa, vinculado al Plan que se nos presenta, pueda ser no solamente un documento técnico, sino una realidad para los ciudadanos de Cantabria en esa proyección de los años.

Nada más. Muchas gracias Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Bedoya.

Grupo Mixto. No interviene el Grupo Mixto.

Grupo Regionalista.

D. Miguel Angel Revilla tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Dar las gracias al Sr. Consejero y a los altos cargos que le acompañan.

El Plan que se nos remite, tendríamos que decir que como definición de objetivos es correcto, puede ser correcto; incluso, el diagnóstico que se hace de la situación de las carreteras, puede ser correcto. Pero un Plan es más que un diagnóstico de las carreteras. Y debe contener también no solamente las obras que hay que acometer, sino una prioridad en esas obras.

Porque, aquí, lo que se relatan son una serie de actuaciones puntuales y globales, sin especificar en qué plazos y en qué prioridades se van a llevar a cabo cada una de ellas. De prioridades, aquí, nosotros no vemos nada. Vemos una cuantificación total del coste, en 14.500 millones de pesetas, pero tampoco se aborda en este Plan, en qué plazo se va hacer esta inversión. Puesto que se habla del año 1994 al año 2000, pero no con qué cadencia; si va a ser la inversión al principio, si va a ser una inversión repartida en todos los años, si va a ser al final. Y, por eso, un Plan tendría que contener todas esas cosas.

El diagnóstico; los objetivos, que sí los tiene; no tiene las prioridades; tiene la cuantificación global económica, pero no los criterios de inversión de esas cantidades, ni en qué cuantía ni en qué plazos. Y, sobre todo, falta lo más importante: ¿cómo se articula todo este Plan en un Gobierno que ni siquiera trae los Presupuestos a la Cámara?. Sin Presupuestos

Regionales; obviamente, todo esto es un documento que no tiene ninguna validez. Porque todo esto hay que aprobarlo en unos Presupuestos.

Tampoco se ha traído ningún Plan Operativo, a esta Asamblea Regional; a pesar de que desde el día 1 de enero formamos parte del Objetivo 1, de la Unión Europea. Y ya tendrían que haber aparecido por aquí planes operativos, que es la plasmación concreta de un Plan General en objetivos concretos y cuantificables; y que, por cierto, hay que votar en la Asamblea Regional, según acuerdo que se ha adoptado en su día.

No ha venido ningún Plan Operativo, a la Asamblea Regional; no hay Presupuestos Regionales, ni visos de que se vayan a presentar. Y, por lo tanto, un Plan de este tipo, solamente es papel mojado en tanto no haya lo fundamental, que es la concreción en unos Presupuestos y en la cuantificación de estas cantidades con la aprobación presupuestaria y de los planes operativos que se exigen para que esto lo pueda financiar la Unión Europea.

Porque se nos ha hablado que se va a financiar con cargo al Objetivo 1. También nos gustaría saber cómo van a poder financiarse 14.500 millones de pesetas; qué criterios tiene el Gobierno, en función de que más o menos la cifra global de actuación o de dineros que van a venir de Europa, para el Objetivo 1, se puede cifrar en unos 40.000 millones de pesetas; ¿cómo se encajan estos 14.500 millones dentro de esa cifra global de 40.000 millones, incluyendo la financiación de la Comunidad Autónoma?.

Por lo tanto, resumiendo. El documento puede ser aceptable, en cuanto a objetivos a llevar a cabo. Pero no da ni prioridades, ni concreta inversiones en cada una de las carreteras, ni en qué plazos se va a realizar. Y no hay Presupuestos Regionales, ni planes operativos que puedan sustentar un Plan de esta envergadura.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Revilla.

¿Quiere intervenir ahora, Sr. Consejero?.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Sí.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Tiene la palabra cuando quiera.

Sr. Solaeta puede intervenir.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Gracias.

Efectivamente, es un diagnóstico, es un estado de necesidad; en eso estamos de acuerdo. Un Plan tiene que ser un proyecto definido, serio, y respetando todas y cada una de las obras. Pero eso significaría una gran inversión; que, por otro lado, no es necesaria hacerla ahora. Porque, indudablemente, este Plan no se va a hacer en un año ni en seis, ni en los seis años que nos va a durar el Objetivo 1, a la vista de este presupuesto -como bien ha dicho-.

El plazo de inversión, efectivamente, de Objetivo 1, será lo que nos compromete el Objetivo 1; que es del año 1994 a 1999, más un año que dan para poder hacer las obras. Indudablemente, el presupuesto de 14.500 millones no cabe dentro de las posibilidades del Objetivo 1, por eso habría que hacer un programa.

El problema es que nosotros sí le queremos, lo que pasa que -y le traigo aquí- por respeto a la Asamblea, precisamente; porque nos dicen en una Ley de febrero -creo que era la Ley 2/94- que presentaremos todos los planes o programas de actuaciones, o programas operativos -que ha citado Usted- en concepto de Proyecto de Ley; se está preparando por el Gabinete encargado, que es el que estudia lo del Objetivo 1, y para traer todos. Por eso no se ha traído. Sí se ha traído a título de forma totalmente oficiosa y que no quiero enseñar antes de que vaya como tal proyecto de ley al Pleno de la Asamblea.

Indudablemente, después, cuando vaya al Pleno de la Asamblea de forma oficialmente este documento, este programa, este plan operativo, tendrá que volver a la Comisión o a una Ponencia, que antes citaban; no se ha llegado, pero creo que es muy buena idea nombrar a alguien especial que estudie. Y el litigio de este tema, precisamente va a estar en prioridades. No es lo mismo hacer una obra en 1994 que hacerla en 1999.

Indudablemente, nosotros sí tenemos un criterio; absolutamente técnico, porque le han hecho los técnicos. Que se basa en el estado físico de las carreteras, en líneas generales; y IMD de tráfico, sobre todo. Nuestro criterio va a ser el técnico, que le tenemos preparado. Pero vamos a prepararlo como tal proyecto de ley, para, junto con lo de otras carreteras y otros planes, traerlos todos a la Asamblea; y lo están trabajando. En cumplimiento, precisamente, de la Ley -creo que fue- de 4 ó 5 de febrero; y que nos decía que tenemos que presentar todos los planes.

Y está claro de que ya no decide el Consejo de Gobierno su aprobación, sino que habrá que discutirlo en una Comisión especializada, que puede ser esta misma, o hacer una Ponencia o hacer algo especial, para decir: qué prioridades hacemos ahora. Nuestra propuesta -insisto- se traerá en su momento.

Efectivamente, esto es el Plan; y es por lo que me han preguntado y está ya preparado, que es lo más que les puedo manifestar ahora. Cuando traigamos el programa operativo, el plan operativo, el programa de actuaciones -llámese como se llame- es cuando habrá que decir si estamos de acuerdo, o este Grupo opina de una forma o el otro de otra, con el criterio que presentamos; o habrá que modificarlo en el sentido que Ustedes digan, que para eso está la Asamblea y para eso está la Ley 2/94.

Nada más aclarar que, efectivamente, con casi 14.500 millones de pesetas, no cabe en las previsiones del Objetivo 1.

En las previsiones del Objetivo 1, había 10.400 millones de pesetas para carreteras, según nuestros números, que ya parece que son los concretos. Porque partíamos, en su día, de 78.000 millones; siguiendo indicaciones de Madrid, porque los datos que hemos dado no los hemos inventado nosotros. Y Madrid lo hizo de buena voluntad; dijo que se podía pedir entre todo nuestro país unos 4 billones de pesetas a Europa, con todos los conceptos FEDER, FEOGA, FOP y Fondo Social Europea; y que había otros, la vez anterior a dicho reparto, en una proporción del 75 y 25 -como Usted muy bien dijo en la Asamblea una vez-.

Luego los criterios han cambiado. Europa, por un lado, nos ha dado menos dinero de lo que estaba previsto, y los criterios no han sido del 50 al 50, a la hora de repartir los Fondos Europeos del Objetivo 1. De forma que lo que hablamos del 78, ahora se ha quedado en 42 más o menos, estimamos.

Eso hace que los catorce mil y pico millones no van a caber, indudablemente, en ese Objetivo 1. Lo que habrá que hacer es, en esas prioridades, decir: cuáles hacemos en esos siete años de Objetivo 1. Y lo demás, hacerlo por otros medios que pudiera tener la Diputación, si fuera posible; o, si no dejarlos, hacerlas por urgencia, necesidades -insisto- de tráfico, estado físico, y hacerlo después. Esa es la situación.

Nosotros sí tenemos un programa de actuaciones. Pero estimábamos que era más correcto presentarlo primero a la Asamblea; sin perjuicio de que algún día habrá que juntarse aquí otra vez, bien esta

Comisión o lo que indique la Asamblea, para estudiar el orden de prioridades, que estoy absolutamente de acuerdo con Usted, que es lo que va a estar en litigio de este programa.

De momento esto es todo. Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Solaeta.

El Grupo Popular.

El Sr Arce tiene la palabra.

EL SR. ARCE BEZANILLA: Gracias Sr. Presidente.

En principio, agradecer la comparecencia del Sr. Consejero y los altos cargos que le acompañan.

Y luego decir, lo primero, que esto no nos parece ningún Plan. Esto puede ser un diagnóstico, un estudio, sin más. Un estudio de la situación; que, por cierto, es una situación grave la que tenemos en Cantabria en cuanto a las carreteras. Y cuando el Sr. Consejero habla de esta inversión, en siete años; a nosotros nos parece que es escasa.

Hemos solicitado, con anterioridad, en los Plenos que se han mantenido en la Cámara, en los debates, que se haga un Plan de Mantenimiento y Reparación de Carreteras. Y con respeto a los que hayan confeccionado el Plan; si solamente lo que nosotros discrepamos es en el nombre. Esto no es un Plan, esto es un estudio de la situación que es oportuno hacer, y no cabe duda, y que es interesante; pero aquí faltan muchas cosas. Y el Consejero se ha manifestado en este momento en ese sentido, que nos parece que lo primero que tiene que hacer es cambiar el nombre; y, luego, cuando traiga un Plan, traerlo completo y en las debidas condiciones.

Hay unas cuestiones, muchas, que quedan aquí pendientes. ¿Cómo se va a financiar?. Se habla de 7 años. ¿Cuándo, realmente, se va a iniciar todo este proyecto, plan o estudio de reparación y mantenimiento de carreteras?. ¿Se va a hacer todo al principio del Plan, o se va a hacer al final?. Nos parece que una inversión media de 2.000 millones de pesetas al año puede ser insuficiente para la situación actual.

Y hay algo que posiblemente nosotros estemos confundidos, pero nos parece que incluir unos anchos en carreteras de tipo medio que en algunos casos habla de llegar hasta 5 metros, no nos parece de recibo. Posiblemente estemos confundidos.

Pero entendemos que una carretera mínima debe tener, mínimo de tipo medio, por lo menos 6 metros. Porque, ¡claro!, si un vehículo ya mide 2,5 metros de anchura, es imposible que se crucen en ella. Al menos, que puedan pasar dos vehículos de 2,5 metros, que midan 5 metros y que les queden si quiera un margen de unos centímetros para poder cruzarse.

Posiblemente estemos confundidos en nuestra apreciación. Pero nos parece que trazar un plan a vista del año 2000, se entiende que las carreteras tienen que tener un mínimo de anchura para que sean viables y sean circulables; sobre todo cuando se habla de carreteras de tipo medio. Otra cuestión sería de carreteras de poca circulación y de accesos ya a puntos fijos y puntos donde realmente el tráfico es el mínimo durante el día. Estas son las apreciaciones que hacemos, en principio.

Por otra parte, nos parece que este planteamiento de infinidad de tramos, si se va a hacer realmente un Plan de Carreteras deben ya las carreteras de estar trazadas en tramos más amplios. - Y es una cuestión no de tipo técnico, siquiera, puede ser de desarrollo de trabajo-. Repetición de tramos; tramos de 0,7 kilómetros, tramos de 0,6 kilómetros. Yo creo que se debe entender que las carreteras, y la Diputación Regional de Cantabria, debe ya de superar este tipo de tramos, irse a mayores amplitudes y tratarlas en su conjunto de otra forma. Porque, concretamente, hay hojas aquí que seguro que con dos o tres nombres que se pongan es suficiente, y aparecen como catorce o quince. Es repetir una serie de cuestiones que ya, si se va a apoyar, no una nomenclatura, un programa de actuación de este tipo, convendría ya hacerlo de una vez por todas y hacer ya un planteamiento, no nuevo sino adecuado a la actualidad en cuento a la nomenclatura y denominación de las carreteras.

Hemos escuchado lo que el Consejero ha manifestado a otros Portavoces. Parece ser que él también reconoce que esto es un estudio o un diagnóstico, y que más adelante aportará otra documentación. Pero, nosotros, entendíamos que ya parte de esa documentación tendría que haber estado aquí para hacer un análisis más completo. Y no voy a repetir lo que han dicho otros, pero claramente falta priorizar y falta también señalar algunos puntos de interés más importantes que lo que realmente se presenta aquí.

De todas formas, para que no quepa duda de nuestra intervención, el estudio como tal, o el diagnóstico como tal, le aceptamos. Entendemos que

es un trabajo que con toda seguridad está bien hecho, les ha llevado mucho tiempo a los técnicos. Pero, en la parte final, ya hemos dicho anteriormente que está incompleto.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Muchas gracias Sr. Arce.

Sr. Solaeta tiene la palabra.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Gracias.

Yo estoy de acuerdo en que es un Estudio, es un Plan; llámelo como quiera, yo creo que es un Plan. ¿Qué diferencia hay entre Plan y Estudio?; estamos matizando vocablos de la lengua. Yo creo que puede perfectamente, y creo que es un Plan.

Sería innecesario, no digo absurdo; ¡ojalá pudiéramos!; haber traído aquí ahora un camión lleno de proyectos, diciendo que están los proyectos. Todos los parámetros, todos los baremos y todas las necesidades que hay en este tipo de carreteras hoy, en nuestra provincia, creo que están fielmente reflejadas en el contenido del Plan, a nuestro juicio.

Sabemos las anchuras, sabemos la intensidad del tráfico, sabemos su estado físico. Yo creo que se puede profundizar más siguiendo la confección de uno, o muchos, o todos los proyectos; que sería un caso utópico, porque hacer 14.500 millones en proyectos supone una cifra importante, entre otras cosas, amén de un tiempo considerable. De modo que perfectamente puede ser un Plan.

La inversión escasa. La inversión escasa depende de los ingresos y del Presupuesto de nuestra Diputación. Nosotros hemos hecho un Plan; por voluntad estimamos que todas las necesidades son 4.500 millones de pesetas, pero siendo conscientes de que no lo vamos a hacer en los 6 años de Objetivo 1, que es por lo que ha motivado esta comparecencia y este Plan.

Este Plan de Carreteras es para intentarse acoger a los beneficios del Objetivo 1, y así va a ser. Pero en 6 años, indudablemente, con las cifras que nos ha dado el Objetivo 1, Europa, y nos ha dado el Gobierno Central, que será lo que pueden dar o lo que nos corresponde, porque eso para nosotros es indiscutible, no nos va a dar para cubrir los 4.500 millones. Habrá que hacer parte del Plan; y de aquí al año 1999, preparar otro segundo Plan o la culminación de este mismo.

¿Cómo se va a financiar?. Antes lo he comentado. Yo creo que eso, en el programa operativo, en el programa de actuaciones, cuando se presente ese proyecto de ley a la Asamblea, indudablemente allí va a venir cómo lo pensamos hacer. -Insisto- Nosotros sí lo tenemos pensado. La verdad es que este programa ya estaba hecho antes de que nos mandaran las cifras exactas de Europa.

Sí lo tenemos pensado y tenemos un programa. Pero creo que lo primero es que esto vaya a la Asamblea, al Pleno de la Asamblea; y luego, en Comisión, se diga si interesa hacerlo todo, comprometerlo en un plurianual de 6 años, si es posible, que ahora mismo no lo sé; cómo se va a financiar; qué se va a hacer. O dividimos en 6 anualidades y hacemos en cada anualidad lo que le corresponde de acuerdo con el Presupuesto. Yo creo que tiene que ser así, y que no hay otra forma de hacerlo.

La discusión sobre los 5 metros de anchura, nos llevaría más complicaciones. Si ahora vemos que con 5 metros de anchura, que es parte de nuestra Red de Carreteras Locales, nos valen 14.000 millones, que ya lo tenemos; pues, ¡claro!, hacerlas de 7 metros sería estupendo, pero son carreteras de pueblo que tienen un tráfico muy pequeño y que valía perfectamente con 5 metros arreglándolas.

Sobre tramos más grandes. Ahí no puedo estar de acuerdo con Usted. El título más grande, donde se juntan dos seguir diciendo el mismo nombre, matizar más que va a (...)y sumar los kilómetros. Pero no se puede hacer de forma genérica; porque, ¿dónde mete usted ahí la de Gama-Santoña, que son 9 kilómetros, que ahora está en perfecto estado pero pudiera estar estropeada y ser objeto de este Plan?. Por mucho que quiera meterla, ¿al lado de cuál la mete?, no se puede meter. U otras que tienen 9 kilómetros; este cruce de carreteras, este pueblo, kilómetro y medio, pues no puede meterse con otro tramo.

Aparte -yo creo- que diferenciar y matizar cuanto más, y qué tramos son, yo creo que no es malo; yo creo que es muy bueno. Es más trabajo, son más cifras, y parece que pueda seguir a confusión; pero yo creo que es bueno desmigalar y hacerlo cada vez más concreto, aunque sean tramos -insisto- como Usted ha dicho, y si los hay, de medio kilómetro.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Solaeta.

Grupo Socialista.

Va a intervenir el Sr. Palacio. Tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias Sr. Presidente.

Gracias al Sr. Consejero y a los técnicos que le acompañan.

Nosotros, en primer lugar, lo que encontramos es un cambio radical de actitud del Consejo de Gobierno. Porque a lo largo de 10 años, en el Pleno de la Asamblea se han negado a reconocer que era necesario hacer un Plan de Carreteras. Incluso, cada vez que nosotros hemos presentado proposiciones no de ley exigiendo un Plan de Carreteras y exigiendo actuaciones en esta materia, de forma planificadas y coordinadas; la respuesta ha sido no, incluso las votaciones han sido no.

Por lo tanto, primera consideración. Ya se reconoce la necesidad de un Plan de Carreteras. Lamentamos que se traiga un Plan de Carreteras cuando se han venido realizando actuaciones importantísimas sin ningún tipo de planificación. Porque si se hubiera tenido en cuenta una planificación, yo estoy convencido que muchas o algunas de las inversiones millonarias que se han hecho, no se hubiesen ejecutado nunca.

En segundo lugar, el Plan coincide con el análisis que hemos hecho desde la oposición. No coincide con el análisis que ha hecho el Consejo de Gobierno. Porque el Consejo de Gobierno ha venido haciendo declaraciones triunfalistas de la situación de nuestras carreteras. Eramos, justamente, los Diputados de la oposición los que señalábamos que no era tal el triunfalismo del Gobierno en comparación con la realidad. Y al final, el Plan, viene a reconocer lo que hemos venido diciendo desde la oposición, no lo que decía al Gobierno.

Dice el Plan: como resumen general se puede decir que la Red de Carreteras es estrecha, discurre en su mayor parte por terrenos accidentados, soporta un tráfico ligero, tiene el firme en regular o mal estado de conservación y su señalización es insuficiente. Además, un elevado número de obras de fábrica son estrechas, están mal conservadas y en algunos casos presentan deficiencias estructurales. Concretando. El 63 por ciento de las carreteras tienen una anchura de calzada entre 4 y 5 metros; el 10 por ciento de las carreteras presenta el firme en buen estado de conservación.

Es decir, que tenemos el 90 por ciento del firme en mal o en regular estado. Esta es la situación a la que hemos llegado después de 10 años de Gobierno Autonómico. Que solamente tenemos el 10 por ciento de las carreteras en buen estado. Esta es la situación. Es decir, la mayor parte de las carreteras están en mal o en regular estado. La conclusión es que las carreteras se encuentran en una situación lamentable.

Pues bien; ya digo, ahora es necesario presentar el Plan, y se reconoce en el propio documento cual es la situación de las carreteras.

El Plan, en nuestra opinión, debe contener las previsiones, los objetivos, las prioridades y el programa de actuaciones. Existe, afortunadamente, ya mucha documentación en el resto de las Comunidades Autónomas sobre planificación en carreteras. Algunas Comunidades Autónomas hace ya 7 años que han hechos sus planes de carreteras; por ejemplo, Castilla y León -voy a ponerles un ejemplo de gobierno de centro-derecha para que ustedes no se bloqueen-. El Gobierno de Castilla y León, lleva años ejecutando su planificación en carreteras, nosotros empezamos ahora; empezamos ahora, si es que vamos a empezar.

-Ya le digo- Existe abundante documentación. Con lo cual, parece que un estudio previo podría ser solicitar los planes de las distintas Comunidades Autónomas y vamos a ver cómo han trabajado las Comunidades Autónomas; porque, incluso, ya estarán rectificando errores. Creo que han sido los Asturianos, que han presentado un segundo plan de carreteras hace un mes. Podíamos pedir el plan de carreteras de Asturias, y compararíamos lo que aquí estamos haciendo con lo que ya otras Comunidades Autónomas vienen haciendo hace años.

Primer lugar, análisis y diagnóstico de la Red. Se hace un análisis de carácter global; correcto. El análisis que se hace es correcto, pero de carácter global. Por ejemplo, ¿este análisis tiene en cuenta el sistema general de transportes de la Región?, ¿tiene en cuenta el aeropuerto, los puertos y los ferrocarriles?; no, y eso es fundamental. Es fundamental hacer una conexión entre lo que pensamos planificar en carreteras con el resto de las comunicaciones que existen en la Región.

¿Tiene en cuenta el Plan, el modelo territorial o las directrices de Ordenación del Territorio?; no las puede tener en cuenta porque el Gobierno se niega a elaborar las directrices de la Ordenación del Territorio. De aquí que veo yo, los técnicos, las grandísimas dificultades que pueden tener a la hora de que tienen que elaborar un Plan y desconozcan cuáles son las

directrices de la Ordenación Territorial de la Región.

Se dice que las carreteras; además es cierto, estamos todos de acuerdo; tienen una influencia socioeconómica tremenda. ¿Se hace un análisis de la influencia de este Plan en las condiciones socioeconómicas de la Región?; no. ¿De los valles y de las comarcas?; no.

Los objetivos y las prioridades que se nos señalan aquí; son correctos, pero difusos.

Criterios aplicables a la programación, proyección y construcción de los elementos que componen el sistema viario. Que es otro capítulo importante; son insuficientes.

Análisis de las relaciones entre la planificación viaria y el planeamiento territorial y urbanístico. Parece que conexiona lo que pensamos planificar en las carreteras con la planificación urbanística. No existe.

Adscripción de los tramos a las diferentes redes viarias. No existe.

Definición de criterios para renovar el propio Plan que se presenta; puesto que este será un Plan que habrá que revisar, habrá que renovar. No existen esos criterios para revisar y renovar el Plan.

Documentos. Podemos comparar -ya digo- esta documentación que se nos presenta con los documentos del resto de los planes de carreteras que se están elaborando en todas las Comunidades Autónomas.

Documentos. La Memoria y los Estudios complementarios. Son muy difusos; correctos, pero con esa consideración.

Planes de información, estudios de planeamiento y proyectos, en su caso. Insuficientes, o no existen.

Normas sobre uso y defensa del dominio público viario y sobre seguridad vial. Importantísimo en un Plan de Carreteras. No existen aquí.

Estudio económico-financiero. No existe.

Plan de actuaciones de carácter cuatrienal. En donde aparezca, por ejemplo: variantes y nudos trazados; no existen. Acondicionamientos, ensanches y mejoras; sin prioridades. Conservación, mantenimiento y explotación; sin planes ni prioridades.

Programas complementarios; no existen.

Es decir, si comparamos el Estudio que se nos presenta con lo que debe de ser, teóricamente, el Plan de Carreteras; llegamos a la conclusión que el documento puede ser un estudio previo para elaborar un Plan. Estaríamos de acuerdo en que fuese un estudio previo; con lo cual, estamos de acuerdo con lo que ha dicho, en este sentido, el Portavoz del Partido Popular. Que fuese un avance, podría ser un avance; un avance para elaborar un Plan de Carreteras. Pero en ningún caso lo podemos considerar como un Plan de Carreteras.

No es un Plan, porque no se sabe ni qué se va a hacer, ni cuánto cuesta, ni en qué etapas se va a hacer. Por lo tanto, no es un Plan de Carreteras.

Ignora, por ejemplo, un hecho tan importante como la autovía del Cantábrico. La autovía del Cantábrico no existe aquí. La autovía del Cantábrico condicionará, en el futuro, las actuaciones que vayamos a hacer en carreteras. Tendrán que tener en cuenta las conexiones de la Red Regional de Carreteras a la autovía del Cantábrico. La autovía del Cantábrico no existe. Ignora las nuevas carreteras regionales que se han hecho; tampoco existen.

Excluye los proyectos más anunciados por el Consejo de Gobierno: la carretera Reinosa-Potes, que nos están volviendo locos con esa carretera durante 5 años, no existe; y llevan metiéndola en los Presupuestos hace años y años, pues la carretera Reinosa-Potes no existe. O el puente Santoña-Laredo, que nos gastamos 50 millones de pesetas en un proyecto; pues aquí no está el puente de Laredo-Santoña. La carretera Solares-La Cavada-Liérganes, que se acaba de anunciar que se va a hacer en el Objetivo 2, aquí no existe esa carretera; no la podemos quitar, porque aquí no existe. El túnel de El Escudo, que todos los días sabemos de él; aquí tampoco existe.

Es decir, nosotros pensamos que el Plan debiera tener en cuenta los crecimientos urbanos; los equipamientos públicos de carácter regional; la red de hospitales; los crecimientos urbanísticos de cada una de las zonas. Debiera tener en cuenta, también, las demandas que existen desde el punto de vista industrial; no existe. Las demandas que puedan existir desde el punto de vista turístico; no existen. Las necesidades del sector primario; tampoco existen.

En definitiva, yo pienso que si a otros proyectos se le han dedicado abundante dinero; abundante dinero, a proyectos que no han servido

para nada; merecería la pena hacer un esfuerzo y hacer una buena planificación. Porque, sin duda, si somos capaces de planificar bien, podremos rentabilizar mucho mejor las inversiones.

En nuestra opinión, valoramos positivamente este estudio previo, este avance, estas consideraciones globales. Pero, desde luego, como Plan no lo podemos considerar.

Pediríamos, al Consejo de Gobierno, que lo retire, que no nos hagan perder tiempo en esto. Y que nos traigan Ustedes un Plan, pero un Plan de Carreteras en condiciones. Un Plan con toda la documentación y con todas las características que un Plan de Carreteras debe tener.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Palacio.

Sr. Solaeta.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Gracias.

Veo con tristeza que no me ha entendido nada. ¡Claro!, Porque estamos hablando de un Plan de Carreteras Locales. Me está hablando de la conexión con la autovía, del aeropuerto de Santander; actuaciones que no son ni competencia de nuestra Comunidad.

Hay una Red General que depende de él nuestro Gobierno, viene de Madrid, que es del Estado, que son las carreteras generales que todos conocemos. Esas son las que tienen comunicados los puertos y los aeropuertos. Hay una regional que no se ha venido a discutir aquí. Hoy, exclusivamente, hablamos de carreteras locales, y veo con pena que lo ha interpretado mal; está en su derecho, lo ha interpretado mal. Por eso no entiende nada.

Las conexión con la autovía. Pero si no tiene nada que ver esto con las conexiones de la autovía; con la autovía conecta las carreteras regionales, no las locales.

La carretera Reinosa-Potes; esa es regional, comarcal. Está por encima de la definición que hemos dado al principio; cuando Usted se ríe. Porque yo daba definiciones; pero veo que como no escuchaba, ahora no se ha enterado y nos está diciendo que si no conectamos. Hablamos de carreteras locales, que son de menor cuantía, y es así.

El puente Santoña-Laredo; 50 millones que no hemos pagado y que no vamos a pagar, porque no se cumplió el contrato y estamos en rescisión de contrato -y entre paréntesis-. Pero que no tiene que ver con lo que hablamos.

La carretera Solares-La Cavada-Liérganes-Pámanes; lo mismo. Según definición de los Servicios, es una carretera regional que está por encima de la categoría de las locales. Y lo que se me ha preguntado he intentado contestar; veo que no ha sabido interpretar o no me ha entendido. Hablamos de locales, que son las de menor importancia dentro de los tres tipos que puede haber, en líneas generales, para un profano; como nosotros, o como yo por lo menos.

Que es: las carreteras del Estado, que son: la autovía del Cantábrico, las conexiones con Santoña, Burgos, con la de Potes, y alguna más. Luego están las Regionales, que son las que conocemos, las de la costa; que se han hecho y allí están: Santoña, Somo, Comillas, Suances; Cabezón de la Sal, Ruente, Carrejo, etc.; Astillero, Guarnizo, Sarón, Villacarriedo -esas son las regionales-. Y veo que me lo ha mezclado todo, y han dicho que no conectamos una carretera local con el aeropuerto. Sería una locura ir directamente de Camargo o de Guarnizo al aeropuerto o al puerto; o sea, concretamente, estamos bastante alejados.

Ya no digo el túnel de El Escudo, que no es ni competencia nuestra. El Estado es el propietario de la carretera, y el que tiene que dar solución en la medida que sea oportuno y pueda económicamente.

Me critica el contenido Plan, cuando me está hablando de otra cosa que estimo que estamos muy separados y que no puedo estar de acuerdo con Usted.

Yo, insisto, el Plan, para conocer las necesidades de nuestra provincia de Cantabria; que esto no es Castilla y León, ni sé qué estudio ha presentado; y tomar una serie de prioridades, sobre cuál hacemos este año y cuál hacemos el año que viene, es suficiente y sobrado lo dado. Porque aquí están todas las necesidades, todas las anchuras. ¡Claro!, otra cosa es; yo admito, como decía el Portavoz del Grupo Popular: es que de 5 metros ya se ven pocas por el mundo. Lo admito. Es un problema de juicio; para eso habrá una Comisión, y digan: no les admitimos ninguna de cinco, que sean de seis. Lo que pasa es que aquí hay setecientos y pico kilómetros por cinco metros, y va a costar esto mucho más.

Y si ahora vemos que una valoración, que se puede hacer perfectamente aunque no venga aquí valorado antes; nuestro Grupo sabe lo que vale un kilómetro de carretera, como lo saben Ustedes, como sabemos lo que vale un metro cuadrado de un local en el Paseo de Pereda o un metro cuadrado de construcción en Castro Urdiales de vivienda social. Se sabe, se estima, porque para eso están los técnicos.

O sea, sí se sabe de qué montante va a ser esto; pero no lo vamos a poder hacer, porque no le dan cuerpo económico para más. Pero veo -insisto-, y siento decírselo, que me está hablando de un Plan de Carreteras que han presentado otros sitios, pero aquí hay tres tipos; y esto se refiere a Red de Carreteras Locales. Cosa que no tiene que ver ni con túnel de El Escudo, ni con Potes, ni con nada. O sea, otras Autonomías lo han presentado de otra forma, que respeto y están en su derecho; pero -insisto- que esto, llámese Plan, estudio o diagnóstico, que cada uno podrá dar una definición, creo que es suficiente para dar solución, para saber cuáles son nuestras necesidades, y luego hay que discutir unas prioridades. -Insisto- Nosotros sí lo tenemos definido, no lo vamos a presentar hasta tanto no se presente en plan de proyecto de ley, en cumplimiento de una Ley de la Asamblea, porque estimo que tiene que ser así, y lo estimamos todos.

O sea, nos queda decir luego cuáles son las prioridades y cuál es la financiación, o si es mejor gastar más en carreteras regionales y menos en las locales, o gastar más en hidráulicas y menos en saneamiento. Como todo se tiene que traer a la Asamblea; yo no tengo la osadía de venir aquí, en nombre del Consejo de Gobierno, a discutir una cosa que sé que no depende de mí. Por eso no se ha hecho. Pero el Plan creo que es aceptable y correcto, y que con esto se hace una perfecta idea de lo que queremos de carreteras locales; no me hable de regionales, ni nacionales, ni de aeropuertos, porque no se pretendía en este Plan tratar de solucionar esos problemas, porque no es así.

Eso es todo. Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Gracias Sr. Solaeta.

¿Quiere intervenir en un segundo turno algún Portavoz?. Entonces damos por concluido el turno de Portavoces. Agradeciendo, al Sr. Consejero, las explicaciones que ha dado.

Si les parece a Sus Señorías, para decidir la tramitación del denominado Plan de Reparación y

Mejora de Carreteras Locales; entiende esta Presidencia que puede haber dos procedimientos.

Uno de ellos, que sea la propia Comisión la que eleve un dictamen que deba ser elevado al Pleno de la Asamblea Regional. No obstante, además de ese dictamen, obviamente, podían presentar los distintos Grupos Parlamentarios las propuestas de resolución que consideren oportunas, además de las establecidas por la propia Comisión.

O, si no, directamente, podrían ser los Grupos los que elevasen, una vez publicado en el Boletín la finalización -por decirlo así- de la comparecencia del Sr. Consejero, en esta Asamblea; directamente, los Grupos Parlamentarios podrían presentar, directamente a Pleno también, las resoluciones oportunas.

Entiende esta Presidencia que se adelantaría trabajo, si a través de la Comisión se van filtrando algunas, o incluso acordando algunas de las resoluciones, puesto que pueden ser homogéneas por distintos Grupos Parlamentarios y evitaríamos un trabajo más largo en el Pleno.

Por lo tanto, la sugerencia; y, posteriormente, voy a abrir un turno a los distintos Grupos; es que se nombre una Ponencia, en esta Comisión. Esa Ponencia, elevará a la propia Comisión un dictamen para elevarle al Pleno de la Cámara. Y, no obstante, después de ese dictamen, se abriría un plazo, según lo establecido por la Mesa de la Asamblea Regional, de tres días, para que se pudieran presentar las resoluciones oportunas.

Para escuchar a los Portavoces de los distintos Grupos voy a abrir un turno. Y, posteriormente, decidiremos cuál es el procedimiento.

Agrupación Unión por Cantabria.

Sr. Bedoya tiene la palabra.

EL SR. BEDOYA ARROYO: En principio, asumimos la propuesta de la Presidencia.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Gracias Sr. Bedoya.

Grupo Mixto.

D. José Antonio Gutiérrez.

EL SR. GUTIERREZ FERNANDEZ: Sí, también nosotros.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Gutiérrez.

Grupo Regionalista.

Sr. Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: Nosotros somos partidarios de que cada Grupo eleve al Pleno las propuestas de resolución que considere oportunas, y que sea en el Pleno donde se debatan; dando, naturalmente, una razón suficiente para su valoración.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Revilla. Le explico, de todas maneras, lo acordado por la Mesa.

Esta Comisión debe dar una fecha de finalización de los trabajos de la misma. La fecha puede ser hoy mismo, si así lo desean; o la fecha de finalización puede ser después de un Estudio en Comisión, a través de Ponencia o sin Ponencia. Con posterioridad a esa fecha, se publica en la Asamblea Regional ese acuerdo, si es que hubiese, de la Comisión; y se abriría un plazo de tres días para que los distintos Grupos pudieran presentar las resoluciones.

Por lo tanto, en cualquiera de los casos, cualquiera de las resoluciones, ya se traten en la Comisión o no se traten en la Comisión, siempre van a ser tratadas en Pleno, si así lo desean los Portavoces. Por lo tanto, por aclararlo. De todas maneras, queda entendida su postura, Sr. Revilla.

Grupo Popular.

El Sr. Arce tiene la palabra.

EL SR. ARCE BEZANILLA: Gracias Sr. Presidente.

Nosotros entendemos que llevar propuestas de resolución directamente al Pleno, no parece muy operativo. Entendemos que o bien en la propia Comisión o una Ponencia que nombre esta Comisión, se debatan en principio unas propuestas independientemente de que luego se mantengan para el Pleno, para hacer en el Pleno un trabajo menos intenso, en el sentido de llevar las cosas un poco más preparadas y más matizadas, intentando aunar criterios en cuanto al desarrollo de este futuro Plan.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Arce.

Grupo Socialista.

Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias Sr. Presidente.

Aquí se nos puede volver a presentar el conflicto que tuvimos con el Plan de Desarrollo Regional; en el sentido de propuestas que se presentaron a la Comisión y después debate de Pleno y debate de las propuestas de Pleno, que hubo - diríamos- un conflicto en el sentido que no estaba perfectamente regulado. Y tuvimos incluso la desagradable experiencia de ver cómo el Plan de Desarrollo Regional que había presentado el Gobierno para conocer la opinión de la Asamblea, no se quería someter a la consideración del Pleno, precisamente por la tramitación. Para que no existan, de nuevo, esos problemas; el Grupo Socialista, presentará su propuesta de resolución al Pleno.

Y consideramos, en nuestra opinión, si no se nos va a remitir más documentación, que la Comisión finalice hoy sus trabajos y los Grupos presenten al Pleno las propuestas de resolución.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Gracias Sr. Palacio.

Vamos a dar un receso de diez minutos. Y, luego, los Portavoces, vengan por la mesa para tomar una decisión. Levantamos la sesión temporalmente.

(Se suspende la sesión a las once horas y diez minutos).

(Se reanuda la sesión a las once horas y quince minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Reanudamos la sesión.

Una vez escuchadas las opiniones de los distintos Portavoces, la Mesa de esta Comisión ha acordado lo siguiente.

Una vez escuchados los informes del Consejero, en cuanto al Plan de referencia; oídos los Portavoces de los distintos Grupos y teniendo suficiente información, ya que así ha sido remitida por escrito también sobre el presente Plan; esta Comisión da por finalizados los trabajos de la misma, en el día de hoy, puesto que considera que tiene suficiente información. Por lo tanto, se trasladará a la Mesa de la Asamblea Regional, para que publique, si es que ha lugar o no, puesto que al no haber trabajos tiene que habilitar un plazo.

La conclusión es que una vez que lo decida la Mesa y sean publicados, si es necesario, se dará un plazo máximo de tres días, según lo establecido ya en el programa por la Mesa de la Asamblea Regional, para que los distintos Portavoces presenten ante el Pleno de la Asamblea las resoluciones que consideren oportunas, y deberán ser tratadas directamente en Pleno sin pasar por esta Comisión, puesto que ya hemos finalizado el trabajo en la misma.

¿Si quieren una nueva intervención?.

Sin más, agradecemos al Sr. Solaeta, a D. Fermín Madrazo y a D. Emilio Rubio, su presencia ante esta Comisión. Levantamos la sesión. Muchas gracias.

(Finaliza la Comisión a las once horas y veinte minutos).
