



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XVI - IV LEGISLATURA - 30 JUNIO 1997 - Número 199 Página 3551 Serie B

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

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. MANUEL BLANCO DIAZ

Sesión celebrada el lunes, 30 de junio de 1997.

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|-----|--|------|
| 1.- | Pregunta N° 264, relativa a transferencia de 150 millones de pesetas al Ayuntamiento de Torrelavega para pavimentación, presentada por D. José Ramón Saiz Fernández, del G.P. de UPCA. (BOA n° 149, de 6.6.97). [5.2.35.25]. | 3552 |
| 2.- | Pregunta N° 286, relativa a inicio de los trabajos de reparación de viviendas públicas y otros extremos, presentada por D. José Ramón Saiz Fernández, del G.P. de UPCA. (BOA n° 160, de 20.6.97). [5.2.35.27]. | 3552 |
| 3.- | Debate y votación de la Proposición no de Ley N° 226, relativa a mejora de la señalización, accesos e intersecciones de la carretera de Barreda al Faro de Suances, presentada por el G.P. Socialista. (BOA n° 128, de 27.5.97). [4.3.S.68]. | 3553 |
| 4.- | Debate y votación de la Proposición no de Ley N° 237, relativa a necesidades de la carretera Treceño-Puente El Arrudo, presentada por el G.P. de IUCAN. (BOA n° 128, de 27.5.97). [4.3.I.93]. | 3555 |

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la Comisión del día de hoy, con el Orden del Día en el que tenemos, en primer lugar, dos preguntas relativas al Sr. Consejero de Obras Públicas. Agradecemos su presencia entre nosotros.

Y sin más, pasamos al punto nº 1, que es la Pregunta Nº 264, relativa a transferencia de 150 millones de pesetas al Ayuntamiento de Torrelavega para pavimentación, presentada por D. José Ramón Saiz Fernández, del Grupo Parlamentario de Unión para el Progreso de Cantabria.

Tiene la palabra.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Gracias, Sr. Presidente.

Gracias, Sr. Consejero, por comparecer en esta Comisión.

Como bien conocemos todos, el motivo es que en la Ley presupuestaria de 1997 se consignó una partida de 150 millones para el Ayuntamiento de Torrelavega. Esta partida se consignó en el Capítulo 7, para que se les pudiese dar directamente al Ayuntamiento. Y estamos viendo cómo ya todos los grupos políticos de la Corporación han mantenido reuniones, y solamente están en espera de que se les haga, digamos, el trasvase del dinero para iniciar indiscriminadamente en Torrelavega la inversión. Es por lo que queríamos interesarnos a ver cuáles son, en estos momentos, los criterios que se tienen al respecto.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Becerril.

El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Hace aproximadamente veinte días mantuvimos una reunión en mi despacho con la Alcaldesa de Torrelavega para tratar de este tema. Puesto que como no existe una reglamentación específica de las relaciones que deben existir entre la Diputación Regional y los Ayuntamientos a efecto de estas transferencias, se recabó una información de los técnicos de la Consejería y de la Asesoría Jurídica; y hemos llegado al acuerdo, en el cual participa de él la Alcaldesa de Torrelavega, de que se rija esta transferencia por la legislación específica que se aplica

en las relaciones del Estado con la Diputación y con las entidades locales a la hora de hacer transferencias de este tipo. Es una transferencia nominativa, con lo cual no se exige la publicidad y la concurrencia. Pero, sin embargo, consideramos que se necesita tener los proyectos; y una vez que estén en nuestro poder los proyectos, a la adjudicación de los mismos se abona el 75 por ciento, y a la recepción de la obra el 25 por ciento.

Esto se firmará la semana que viene, porque la Alcaldesa nos dijo que la semana que viene más o menos estarán aquí ya los proyectos de todas las obras. Y se firmará un convenio entre el Ayuntamiento y la Consejería de Obras Públicas, para plasmar ya esta transferencia a la vista de los proyectos que se nos remitan. Naturalmente, los proyectos los realiza el Ayuntamiento; la adjudicación de las obras la realiza el Ayuntamiento. Y nosotros, lo único que plasmamos en el convenio es que tienen que ser obras nuevas; a la adjudicación se abona directamente el 75 por ciento y a la recepción el 25 por ciento. Hay que seguir un procedimiento, que es éste simplemente; y si no se ha hecho antes es porque la Alcaldesa nos dijo que todavía no tenía los proyectos.

Pero está totalmente de acuerdo en este sistema, que firmaremos creo yo la semana que viene, a expensas de que nos manden los proyectos que parece que ya están casi todos ultimados.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Revilla.

El Sr. Becerril tiene la palabra.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Nada más agradecerle las explicaciones que ha dado el Consejero.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por lo tanto, al punto nº 2: Pregunta Nº 286, relativa a inicio de trabajos de reparación de viviendas públicas y otros extremos, también presentada por D. José Ramón Saiz Fernández, del Grupo Parlamentario de Unión para el Progreso de Cantabria.

Tiene la palabra.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Gracias, Sr. Presidente.

Le remito literalmente la pregunta tal y como está.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Son cuatro preguntas. En el otoño de 1995, y a medida que se iban recibiendo quejas de todas las construcciones de promoción pública que se habían hecho en Cantabria, y habiendo visitado alguna de las obras de estos polígonos, concretamente, Cazoña, El Zapatón, se descubrió que la mayoría de estas viviendas tenían defectos muy importantes, unos imputables sobre todo a la constructora, y otros que eran de mantenimiento. Como el hacer una valoración de todo ello tenía que ser exhaustivo y no solamente limitado a una de las promociones, se licitó en subasta pública la adjudicación a una empresa que hiciese el análisis de todos los desperfectos de las urbanizaciones, vivienda por vivienda. Se adjudicó a una empresa que entregó en el mes de febrero los resultados de este estudio. En concreto, el número de viviendas que se inspeccionaron fueron: 33 viviendas en Bárcena de Pie de Concha, 30 en Cabezón de la Sal, 100 en Castro Urdiales, 30 en Corvera de Toranzo, 50 en El Astillero, 36 en Galizano, 133 en Laredo, 16 en Limpias, 26 en Meruelo, 60 en Muriedas, 119 en Reinosa, 1.152 en Santander, 30 en Santoña, 16 en Suesa, y 476 en Torrelavega.

Se ha hecho una relación de los desperfectos observados en las viviendas. Y se ha determinado cuáles son defectos de construcción, o cuáles pueden ser imputables a mantenimiento. Todo ello, se han valorado los desperfectos en 300 millones de pesetas, que sería la cantidad necesaria para abordar la reparación de todas estas viviendas analizadas, que son 2.700 aproximadamente.

La tercera pregunta es si se van a atender todos los casos denunciados. Se van a atender progresivamente todos los casos que sean imputables a la construcción. Y se van a eliminar los que sean desperfectos, que son motivo los mismos de un deficiente mantenimiento. Y se van a reparar todos aquéllos que pertenezcan a propietarios que no sean morosos.

En estos momentos, está para autorizarse el gasto ya por parte del Consejo de Gobierno, y publicarlo en el Boletín Oficial de Cantabria, de la adjudicación pública de subasta pública de la empresa que lleve a cabo la reparación de estas viviendas. Habiéndose tomado el acuerdo de empezar -como saben Ustedes, tenemos una partida de 40 millones-, por existir los mayores desperfectos en El Zapatón, empezar la reparación de las viviendas de El Zapatón. Y de esos 40 millones, la idea es destinar 30 millones de pesetas a la reparación de las viviendas de El Zapatón. Cronológicamente, podríamos pensar que en el mes de septiembre se esté trabajando ya allí; porque ahora viene la autorización del gasto; la publicación en el Boletín, que son 24 días; la adjudicación a la empresa que se quede con ello de la reparación de las

viviendas. Y en el mes de septiembre, se estará actuando primero en El Zapatón de Torrelavega; y en segundo lugar, en Reinosa, donde también existe el problema más grave de los daños, o de los desperfectos que hay en estas viviendas.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Sr. Becerril.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Me gustaría, si es posible, que me aclare más, porque naturalmente aquí no se ha dicho nada sobre la actitud de la empresa promotora; naturalmente, ahí habrá vicios ocultos como siempre que se suscitan. Y qué criterios tiene la empresa, qué contactos han tenido.

Y por otra parte, querría también pedir; porque no entiendo que la morosidad puede dar venir dada, en algunos casos, porque no se atienden sus peticiones de la reparación de las viviendas. Yo esta información la tengo. Hay propietarios que están en situación de morosidad por esa situación, porque hasta tanto no les solucionen el problema no paguen. Y creo que sería injusto que se tomasen represalias en ese sentido.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Becerril.

Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Ha hecho dos preguntas.

El tema de exigir a la empresa constructora reparación de lo que es imputable a la construcción, pues está en manos de la Dirección Jurídica, que no ve muy fácil. En algunos casos, algunas de esas empresas ni existen. Ya han pasado años y años y, por lo tanto, se ve difícil, aunque no se descarta, el que se pueda actuar contra alguna de estas empresas. Pero paralelamente tenemos que ir solucionando problemas que tienen los que habitan estas viviendas, que son urgentísimos.

En el tema de los morosos, lo que sí se les va a decir, puesto que las viviendas que se van a reparar se saben, ya está el estudio a disposición. El otro día, me ha venido a ver la Asociación de Vecinos de El Zapatón, y ese informe detallado de los daños, vivienda por vivienda, está a disposición de los que habitan esas viviendas; que, naturalmente, si nosotros lo vamos a reparar, tiene que ser una cosa que se haga en el acto. Es decir, nosotros reparamos y ellos tienen que pagar las deudas. Si como causa se pone el que no se han reparado, tiene que ser la acción al mismo tiempo; y en eso estamos. Si hay alguna

persona que se niega a pagar las rentas que tiene que ir pagando mensualmente, no se le van a reparar. Pero si está dispuesto a pagarlo, sí. Y habrá que hacer algún tipo de convenio con él de manera que, si nosotros reparamos, él se compromete a pagar; o que se haga al mismo tiempo.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias, Sr. Revilla.

Las preguntas que tiene que contestar el Consejero han sido ya contestadas. Por lo tanto, si nos quiere acompañar en el resto de la Comisión, se lo agradeceremos; y si no, muchas gracias por su comparecencia.

Seguimos con el Orden del Día. Pasamos al punto nº 3: Debate y votación de la Proposición no de Ley Nº 226, relativa a mejora de la señalización, accesos e intersecciones de la carretera de Barreda al faro de Suances, presentada por el G.P. Socialista.

El cual tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCIA: Gracias, Sr. Presidente.

A lo largo de la carretera que conduce de Barreda a Suances, ha surgido un movimiento vecinal de recogida masiva de firmas, como expresión de la preocupación que existe en toda la zona por el alto índice de siniestrabilidad que está alcanzando esta carretera. Todos sabemos que esta carretera soporta altos índices de densidad de tráfico, sobre todo los días festivos, y más acusado lógicamente en la época veraniega. Y la carretera, debido a que tiene un trazado bueno, pues ofrece unas condiciones que invitan a los automovilistas a circular a altas velocidades. Y, por otra parte, el trazado discurre por núcleos muy poblados, son núcleos urbanos, que cuenta con innumerables entradas y salidas de viviendas unifamiliares, de fincas agrícolas, de accesos a pueblos, a barrios. A pesar de que la señalización de la carretera es una señalización, la que existe en la actualidad, correcta; y a pesar de que hay un límite de velocidad a 60 kms./hora; sin embargo, las condiciones actuales se están manifestando como absolutamente insuficientes para ofrecer mejores grados de seguridad en la carretera.

Todo ello nos ha impulsado a presentar esta iniciativa; con el fin de instar al Consejo de Gobierno a revisar y mejorar la señalización vertical y horizontal, sin descartar seguramente que la instalación de semáforos de control de velocidad. A que se estudien los accesos, las intersecciones que tiene la carretera, con el fin -ya digo- de poner freno a lo que creemos que es desproporcionado, el número de accidentes y el número de víctimas que en este tramo de carretera se están produciendo. Y, en este sentido, solicitamos el voto de la Comisión, para que el Consejo de Gobierno

realice este trabajo.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Palacio.

El Representante de IUCAN tiene la palabra para fijar posiciones.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Gracias.

Nosotros pensamos que los problemas que se producen en estas carreteras no son exclusivamente técnicos, o de señalización exclusivamente, y ceñidos a lo que es la calzada propiamente dicha; sino que tienen su origen fundamentalmente en el diseño previo de esa carretera, que no tiene en cuenta el contexto urbano y territorial que atraviesa. Y de esta forma, desde luego que ahora difícilmente, o sólo muy parcialmente, se podrán paliar los problemas que allí se están produciendo en cuanto a la seguridad del tráfico, puesto que tenía que haber sido antes de trazar esa carretera cuando debían haberse resuelto, por ejemplo, los problemas que plantean las innumerables entradas y salidas, que en estos casos, en un tramo de esas características, deberían haber unificado para limitar los riesgos que indudablemente ahora ocurren. Generalmente, como digo, la política de carreteras, y no es éste sólo el caso, sino que son muchos los que venimos planteando, debería tener en cuenta no sólo el sentido longitudinal del trazado, sino también lo que transversalmente, en relación a ambas márgenes de la carretera, se produce en cuanto a la seguridad y en cuanto a la fluidez del tráfico.

Por tanto, a nosotros nos parece que efectivamente pueden paliarse algunos de estos problemas, mejorando la señalización, haciendo ese estudio. Pero que, en cualquier caso, debería haberse hecho antes ese estudio de las repercusiones que ahora vemos cuáles son sus resultados, por no haberse realizado en su momento, que es cuando verdaderamente podría haberse optado por las soluciones más adecuadas a lo que hoy vemos que presenta numerosos y muchísimos inconvenientes.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Carrera.

El Representante del Grupo Regionalista.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Gracias, Sr. Presidente.

Decir de entrada que el trazado de esta carretera no corresponde al actual Consejo de Gobierno. Y que, por lo tanto, nosotros, lo que se intenta es paliar los defectos posibles que tenga para la circulación esa carretera. En este sentido, decir al Portavoz del Grupo Socialista que me parece que hay

100 millones este año, en los Presupuestos, para señalizaciones, etc. Que parte de ese dinero se ha gastado ya en ciertas carreteras, como Pontejos, y más adelante instalando semáforos. Pero que, no obstante, es preocupación del Consejo de Gobierno acometer también esto y, por lo tanto, vamos a votar a favor de esta iniciativa.

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

Representante de Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Sí.

Comparto en gran parte la opinión del Representante Socialista, en cuanto a esta iniciativa. Me satisface haber oído que es una carretera generosa, que es una buena carretera. Y coincido con él en que naturalmente han pasado los años y las señalizaciones se van estropeando.

Y luego, lo que sí también creo que es necesario, dado que atraviesa por innumerables pueblos, hay unas travesías de cascos urbanos que desde luego se deben tomar las medidas oportunas en cuanto a las señalizaciones de semáforos y demás.

Yo no estoy tan de acuerdo con lo que apunta el Portavoz del Grupo de Izquierda Unida, que son carreteras que se hacen mal; ni lo que dice el Sr. Fernández Revollo, que las hizo otro Gobierno. Las carreteras las hacen los Gobiernos que en cada momento tal, pero eso no quiere decir que lo que está bien esté bien, las haga el Gobierno que las haga.

Vamos a apoyar esta iniciativa.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Becerril.

Representante del Grupo Popular.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Gracias, Sr. Presidente.

Todo lo que redundo en beneficio de la seguridad vial, indudablemente, tiene que ser apoyado por todos los Grupos. De hecho, se acaba de presentar una campaña del Gobierno nacional en cuanto a la seguridad vial para llamar la atención a los conductores, a todos los que somos conductores, para respetar las señales de tráfico. Pero como, por desgracia, en efecto, aunque haya señales de 60 kms. por hora, a veces, como no se cumplen, bueno, pues todas las medidas para incrementar este estricto cumplimiento de la legalidad, vial en este caso, por los daños y perjuicios graves humanos que se pueden producir, evidentemente lo vamos a apoyar. Y ojalá se reduzca toda la siniestrabilidad que está habiendo en

esta zona.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sra. Maza.

¿El Representante del Grupo Socialista quiere intervenir?

EL SR. PALACIO GARCIA: Sí. Gracias, Sr. Presidente.

Yo quiero hacer constar que el aspecto esencial de la reparación, o de las modificaciones y de las mejoras de las vías de comunicación, el aspecto esencial es la seguridad de los usuarios. Es decir, ése es el aspecto diríamos que debe mover y debe impulsar los proyectos y la ejecución de los proyectos.

Esta carretera, que puede ser ejemplo de otras carreteras realizadas en la Región, ha mejorado tremendamente los niveles de comodidad del usuario. Se han reducido los radios de la carretera, mejor dicho, son radios que permiten velocidades más altas; tienen arcones; los puentes se han ensanchado. Es decir, ha mejorado mucho la comodidad.

Sin embargo, si analizásemos la siniestrabilidad de la carretera antes de repararse y ahora, pues no se ha reducido, incluso puede que ahora haya aumentado. Porque antes, incluso con una carretera peor, los automovilistas tenían más precauciones.

Por tanto, estamos en el aspecto esencial, en el de la seguridad; donde necesariamente tendremos que volcarnos en el estudio de los puntos negros de esa carretera, los accesos de fincas particulares, de barrios. Es decir, las causas que están generando los accidentes para intentar controlar esos aspectos. Y eso solamente se puede hacer con un estudio para revisar el trazado, la señalización, con el fin de poner fin a lo que está ocurriendo en este momento.

Y, desde luego, no se ha correspondido, quizás en este punto como en tantos otros, no se ha correspondido la inversión realizada, el esfuerzo presupuestario realizado con el resultado en seguridad de los usuarios.

Yo agradezco el voto de todo los Grupos Parlamentarios. Y animo al Gobierno a que trabaje, si no con estos 100 millones, si esto es escaso, que se utilicen más dineros. Porque estamos hablando de aspectos, ya digo, esenciales. Y agradezco los votos. Y espero que este estudio de la seguridad y las obras correspondientes se ejecuten cuanto antes. Seguramente que los usuarios lo agradeceremos.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias,

Sr. Palacio.

Pasamos, por tanto, a votación de la Proposición no de Ley.

¿Votos a favor? Por unanimidad.

Pasamos al punto nº 4 del Orden del Día: Debate y votación de la Proposición no de Ley Nº 237, relativa a necesidades de la carretera Treceño-Puente El Arrudo, presentada por el G.P. de IUCAN.

El cual tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Esta carretera es responsabilidad exclusiva de este Gobierno Regional. Y, por tanto, veremos qué argumento utilizan para justificar las chapuzas evidentes que se observan en la resolución de las intersecciones, variadas y numerosas intersecciones que desde Treceño a Puente El Arrudo no han sido objeto de la atención adecuada. Intersecciones que van desde un punto negro peligrosísimo que hay en su comienzo, en la intersección con la nacional 634; que va a ser inaugurada con el riesgo que eso supone de mayor intensidad de tráfico y mayores giros a la izquierda, sobre todo en dirección a Oviedo, con el aumento evidente y ostensible de la siniestrabilidad en aquel lugar.

En segundo lugar, está el bloque de las intersecciones con las llamadas carreteras locales. Empezando por el mismo barrio de La Cocina, siguiendo por Las Cuevas, por Villanueva de Labarces, por La Florida, por Abanillas, por el Barcenal, por Bielva, y terminando en Puente El Arrudo, donde tampoco se han hecho más que las derivaciones elementales, sin haber tenido en cuenta la necesidad de mejorar -como digo- numerosas intersecciones y los peligros indudables que va a introducir el aumento de tráfico en esta vía, y los problemas de derivación que se van a producir.

Pero es que también, en tercer lugar, y eso no lo ha tenido en cuenta, y esto es una herencia de las limitaciones y los vicios en la construcción de las carreteras, en el Gobierno anterior y en los Gobiernos anteriores al anterior, que -insisto- sólo tienen en cuenta que la carretera va de un sitio a otro, pero no tienen en cuenta lo que pasa a un lado y a otro en los caminos rurales también. Los caminos rurales que son muy numerosos, de entidad menor si se quiere, pero que en el ámbito estrictamente local y de los núcleos soportan un tráfico más o menos frecuente, sobre todo de vehículos agrícolas que son, en las retenciones generalmente que traen consigo su lentitud, quienes provocan muchos de los accidentes, y que no han sido objeto tampoco de las mejoras oportunas en cuanto a la maniobrabilidad, en cuanto a la visibilidad en los giros o en el acceso.

El caso, y son muchos otros, pero lo cito expresamente, más claro, es el que se produce por ejemplo en el barrio de Palombera, en El Mazo. Donde un pésimo cálculo de las cotas, en cuanto a la realización de una profunda trinchera en el trazado de una curva que allí existe, ha dado lugar a que, lo que era un camino de acceso a las mieses y a los barrios situados al otro lado de la carretera, tenga un radio de curvatura y una pendiente que va a ocasionar indudables peligros al tráfico en aquel lugar. Y como en éste, en muchos otros casos donde la carretera no plantea la suficiente comodidad para que esos caminos rurales tengan -como digo- la seguridad, la visibilidad apropiada a las características de aquel tráfico.

Por tanto, nosotros, antes de que se inaugure, porque parece que se quiere inaugurar este verano, y teniendo en cuenta que según las previsiones de la propia Consejería se va a producir un relativo desvío del tráfico de la nacional 634, si se inaugura en estas condiciones, anticipamos que los accidentes van a aumentar de una manera ostensible. Insisto, desde su intersección con la nacional 634, hasta lo que es su terminación en la intersección con la carretera comarcal del valle del Nansa. Incluyendo todas esas derivaciones que también conectan, a mayor o menor distancia, con la nacional 634, más arriba o más abajo de San Vicente de la Barquera. Y de esa forma, la Proposición pues depende el que se resuelva, en primer lugar, las intersecciones de los caminos rurales y, en concreto, las que padecen limitaciones en el lugar de Palombera, en el pueblo de El Mazo; en las intersecciones con las carreteras locales citadas; y en la intersección con la carretera nacional 634, a la altura de Requejo, en Treceño.

Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Carrera.

El Representante del Grupo Regionalista tiene la palabra.

EL SR. FERNANDEZ REVOLVO: Gracias, Sr. Presidente.

Tengo noticias de que muchas de estas deficiencias se están corrigiendo, o se están intentando arreglar.

Respecto al primer punto de la Proposición no de Ley, que se refiere al pueblo de El Mazo. Creo que la supresión de la curva ha acarreado una seguridad muy importante dentro de este trazado de la carretera y que, por lo tanto, se ha atendido visiblemente, o especialmente, el concepto de seguridad en la carretera.

Respecto al punto tres. La intersección de la nacional 634 con la comarcal Treceño-Puente El Arrudo. Decir que, según mis noticias, ya hay en Fomento un proyecto para remodelar o mejorar esta intersección. Y, por lo tanto, no tenemos ningún problema en aprobar esta Proposición no de Ley, dado que muchas de esas peticiones se están ya atendiendo; y como digo, y vuelvo a insistir, parece que el Ministerio de Fomento tiene ya un proyecto sobre la remodelación de esa intersección.

Nada más. Gracias.

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

Representante de Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Gracias, Sr. Presidente.

Yo creo que es una iniciativa puntual, es una buena iniciativa, dadas las circunstancias que van a concurrir en aquella zona como consecuencia de esos desvíos. Y nos parece prudente el apoyarlo.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Becerril.

Representante del Grupo Socialista.

EL SR. PALACIO GARCIA: Nosotros vamos a apoyar la iniciativa, y hacemos algunas consideraciones.

Esta carretera debía de haber sido objeto del convenio famoso anunciado reiteradamente entre la Administración Central y la Comunidad Autónoma. No sabemos por qué ese convenio no se ha firmado, no se ha dado ninguna explicación. Pero sí sería conveniente que, con convenio, o sin convenio, se hubiese llegado a algún acuerdo con respecto a esta obra. Porque va a ser una obra importante, teniendo en cuenta el retraso que lleva la autovía.

La autovía, ya se la ha retrasado un año; la adjudicación Lamadrid-Unquera se la ha retrasado un año, la adjudicación de ese tramo. Yo sospecho que se va a retrasar otro año más; porque se prometió que la adjudicación iba a ser para 1997, lo que podía haberse adjudicado en 1996. Y 1997 pasa y no se adjudica nada. Por lo tanto, esa carretera se va a convertir en una pieza fundamental en los atascos que hay en San Vicente de la Barquera.

Y la reparación que se está haciendo, desde luego, no está prevista esa reparación para soportar tráficos nacionales. Se está haciendo con otros

criterios; pero, desde luego, no la de soportar tráficos nacionales. De tal manera que sería conveniente retomar el tema del convenio con la Administración Central; y, desde luego, que se tengan en cuenta las cuestiones puntuales que se plantean en la iniciativa de IUCAN. Apoyaremos la iniciativa.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Palacio.

La Representante del Grupo Popular tiene la palabra.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Gracias, Sr. Presidente.

Me da la sensación de que, valiéndose de una supuesta pretensión para la seguridad vial, en ese sentido enlazaremos con la propuesta anterior, lo que se pretende hacer es una crítica injustificada al Gobierno. Hay una palabra que he apuntado textual, que es "chapuzas", dicha por el Representante de Izquierda Unida; y me parece, Sr. Carrera, que de chapuzas nada.

Se ha realizado un proyecto, un proyecto que ha sido redactado por los técnicos competentes en la materia. Indudablemente, como todos los proyectos, podrán tener algún tipo de deficiencias, pero esas deficiencias ya se están intentando solucionar. Con lo cual, su proposición, claro que la vamos a apoyar, porque ha sido el propio Gobierno quien ha tomado la iniciativa de solucionar estas cuestiones que en ejecución de la obra han podido suponer alguna desviación del proyecto inicial, en cuanto a la adaptación a la cuestión material y física del terreno.

Indudablemente, a todos nos interesa la seguridad vial, no solamente a Izquierda Unida, sino absolutamente a todos. Y lo que no se puede tachar es de chapuzas unas obras que son necesarias, que se están ejecutando, y que se están ejecutando de la mejor manera posible con los criterios técnicos más adecuados.

Respecto también a los posibles convenios con el Estado, ya existe la completa colaboración con el Ministerio de Fomento para la realización de las intersecciones necesarias. Y que no se nos quiera mezclar, por parte del Grupo Socialista, una serie de cuestiones que son totalmente independientes al tema que ahora mismo nos ocupa.

Se está teniendo en cuenta la previsión real de tráfico que va a soportar esta carretera. Y, por tanto, creemos que vamos a apoyar porque digamos que en el fondo evidentemente estamos de acuerdo, porque es el propio Gobierno el que lo está haciendo. Pero lo que no podemos apoyar es el espíritu con el

que aquí se ha expuesto, porque, vuelvo a repetir, de chapuzas absolutamente nada.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sra. Maza.

El Representante de IUCAN.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Gracias, Sr. Presidente.

De la misma forma que existen políticos incompetentes, existen también técnicos incompetentes. Luego no quiera uno refugiarse siempre en este tipo de argumentos, a la vista de la realidad objetiva de esta carretera. Que si en el caso de la supresión de la curva a la que me refería en el barrio de Palombera efectivamente mejora la seguridad, sin embargo, provoca inseguridad en el tráfico a ambos lados de la carretera. Un tráfico local que ha existido siempre y que ahora no ha tenido en cuenta el enlace con los caminos rurales que existen en aquella localidad.

En segundo lugar, las chapuzas como tal lo son. Desde el punto de vista del procedimiento, nosotros creemos que plantear una desviación del tráfico, sin tener en cuenta simultáneamente, al compás de las propias obras de la carretera, la resolución de los problemas que tiene con la nacional 634, es una chapuza desde el punto de vista administrativo. Porque ahí tenía que haberse producido una estrechísima coordinación para simultanear las obras entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas. Porque resulta una irresponsabilidad el inaugurar esa carretera sin resolver esa intersección; que no sé si Ustedes la conocen, pero probablemente sea la más peligrosa, no exagero un ápice, de toda la nacional 634, la más peligrosa de toda la nacional 634 a su paso por Cantabria, si es que Ustedes la conocen. Y, por tanto, les requiero a que, del Ministerio de Fomento, conviertan ese al parecer, si acaso, no se sabe, está en estudio, que lo ejecuten inmediatamente. Porque no tiene sentido el que -insisto- se abra esa carretera a un nuevo tráfico y se mantenga ese auténtico punto negro que se encuentra en Requejo.

Y en cuanto a las intersecciones locales, supongo que habrán ido y lo habrán visto. Pero está claro que esas intersecciones prácticamente se limitan exclusivamente a conectar el ramal que ya había con la carretera, sin ningún otro tipo de actuaciones complementarias, como son aumentar los radios de curvatura; claro, habría que expropiar, indudablemente, algo más de terreno. Aumentar la visibilidad, que prácticamente se mantiene en los mismos términos que existían antes de que se produjese la mejora de la carretera. Y que, por lo

tanto, facilitase una seguridad que ahora se va a disminuir de forma evidente.

Por tanto, insisto en que esto hay que valorarlo con antelación; y no una vez ejecutado, en marcha la carretera, introducir proyectos en su caso como los que aquí proponemos, que ya van a tener más difícil encaje presupuestario y técnico incluso, y que van a suponer un coste añadido. Y, por tanto, que en futuras actuaciones, desde luego en la medida en que esto pueda mejorarse, pero que en otras

carreteras -insisto- se tenga en cuenta que una carretera no va de un sitio a otro, exclusivamente. No es el origen, el punto de partida, no es el sentido horizontal en el que se ven las carreteras, sino que hay que tener en cuenta los contextos viarios, urbanos, territoriales, por los que atraviesa; algo que no se ha tenido en cuenta en esta carretera.

Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Carrera.

Pasamos, por lo tanto, a votación de la Proposición no de Ley.

¿Votos a favor? Se aprueba por unanimidad.

Y no habiendo más puntos, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las once horas y cuarenta y cinco minutos).
