

**COMISION DE INDUSTRIA, ORDENACION DEL TERRITORIO, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS
DE LA ASAMBLEA REGIONAL, CELEBRADA EL DIA 6 DE NOVIEMBRE DE 1991.**

ORDEN DEL DIA

- Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a fin de informar a esta Comisión sobre el programa político y los proyectos a desarrollar por su Consejería.

(Comienza la reunión a las dieciséis horas y treinta y cinco minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
Buenas tardes. Abrimos la Sesión.

Gracias, Sres. Diputados, por asistir de nuevo a esta Comisión de Industria.

En este caso, comparece ante esta Comisión el Ilmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Sr. D. José Martín Solaeta Pérez, al cual agradecemos su asistencia a esta Comparecencia. Así como a los Altos Cargos que le acompañan: el Secretario General Técnico, D. Emilio Misas; Director Regional de Obras Públicas, D. Ricardo Quince Salas; Director Regional de Vivienda, D. Juan Manuel Badolato González; Director Regional de Urbanismo, D. Ricardo Gutiérrez López-Vázquez; y el Director Regional de Obras Hidráulicas, D. Luis Astorquia Hevia.

Como viene siendo habitual en las últimas comparecencias, quiero explicar el procedimiento que se viene utilizando en esta Comisión.

En primer lugar se le dará la palabra al Sr. Consejero, por tiempo ilimitado, para hacer una exposición sobre el tema que vamos a tratar hoy en la comparecencia. Seguidamente, se dará el turno a los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor; es decir, Grupo Regionalista, Grupo Socialista y Grupo Popular.

A continuación, volver a dar la palabra al Sr. Consejero, para contestar las presumibles preguntas que le harán los distintos Portavoces y, a su vez, si

hubiese alguna duda sobre las contestaciones del Sr. Consejero, pueden volver a intervenir los Sres. Portavoces de los distintos Grupos.

Yo recuerdo a sus Señorías lo que hemos venido haciendo últimamente: que se elija a una persona como Portavoz de cada Grupo y si hubiese, por parte de algún Sr. Diputado, alguna pregunta que hacer, todavía estamos a tiempo para que se la trasladen a su Portavoz y sea él quien las efectúe en una primera ronda. No obstante, si así lo desean, después de la exposición del Sr. Consejero, puede haber la posibilidad de un corto receso para agrupar esas preguntas por los distintos Grupos Parlamentarios.

También le recuerdo, Sr. Consejero, que Usted puede contestar a las preguntas de los Grupos Parlamentarios una a una; es decir, una vez que se efectúen las preguntas por un Portavoz o conjuntamente -como se viene haciendo en los últimos días- a todos los Grupos Parlamentarios.

Nada más, muchas gracias.

Tiene la palabra el Sr. Solaeta.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Muchas gracias.

Como saben, nuestra Consejería, está dividida en cuatro áreas, dentro del Departamento propio de la Consejería: Vivienda, Urbanismo, Obras Públicas y Obras Hidráulicas. Por lo cual, yo voy a intentar tratar el tema de nuestro programa dividido en

esas cuatro áreas.

Comienzo por el tema de Urbanismo. Manifestando que la actividad a desarrollar por nuestro Departamento, en materia de Urbanismo, debe estar coordinada: tanto con la política de Ordenación del Territorio como de la política de consecución de patrimonios regionales del suelo para la construcción de viviendas de algún tipo, de régimen de promoción pública; incidiendo, de otro lado, de forma viviente, la reforma del Régimen Urbanístico de Valoraciones, efectuada por la Ley 8/90, que es la reforma última de la Ley del Suelo.

Con independencia de los recursos presentados por seis Comunidades Autónomas, entre las cuales está Cantabria, es de aplicación hasta tanto no se pronuncie el Tribunal Constitucional y todo hace suponer que su pronunciamiento será en favor de su Inconstitucionalidad, salvo en pequeñas promociones; luego, partimos y lo vamos a utilizar en nuestra Consejería como válida y vigente.

La Ley no sustituye a la anterior en cuanto que no es una nueva Ley de Régimen de Suelo; es decir, los contenidos sobre clasificación de suelo, suelo urbano, urbanizable o no urbanizable, programado o no, permanecen inalterables. Ahora bien, y basándose en que la regulación de los contenidos sobre los derechos de propiedad es competencia Estatal, establece unos mecanismos sobre el hecho edificatorio, a través de unos sistemas de adquisición gradual de facultades, con la imposición de unos plazos para el cumplimiento de deberes u obligaciones siendo sancionable su incumplimiento por vía expropiación urbanística, que limita -con relación a la anterior Ley- fundamentalmente, en el caso de suelo urbano, los aprovechamientos que, hasta ahora, en ese tipo de suelo no eran sino los establecidos por el planeamiento.

A partir de la nueva Ley, los aprovechamientos se adquieren mediante una sucesión de cumplimientos previos: la cesión, la urbanización, la solicitud de licencia, etc.; pero que, en cualquier caso, por ejemplo, dentro del suelo urbano, sólo los terrenos que tuvieran actualmente la categoría de solar estarían eximidos o exentos de ceder el 15 por ciento a la Administración de su aprovechamiento.

Dicha cesión, que no significa que no pueda alcanzarse el techo que el planeamiento permite implica que, para alcanzarlo, haya que darle valor a través de estimaciones fiscales, como puede ser el valor catastral, la diferencia; la cual, tendrá derecho a

percibir la Administración, con la finalidad de construir un fondo para adquisición de patrimonio de suelo para viviendas de protección oficial, de uno u otro tipo, o para adquirir otro tipo de patrimonio que no sea exclusivo para el uso de viviendas.

Lo anterior, dota a los ayuntamientos de un instrumento que puede dar muchos frutos. Naturalmente, debe existir una sincronía entre los valores fiscales y los de mercado, tanto más si se tiene en cuenta que, a efectos expropiatorios, las valoraciones urbanísticas, las que se han de tener en cuenta son las establecidas por esta Ley y no por la vigente del año 1954, la Ley de Expropiación Forzosa.

Revisados los Planes, los aprovechamientos tipo que se deberán plasmar en la previsión de los planeamientos; la fijación lineal de ejecución, en el registro de los excesos o defectos de los aprovechamientos, etc., va a suponer la necesidad, en primer lugar, de conocer la Ley a todos los implicados: a la Diputación, ayuntamientos, particulares, incluso los técnicos, arquitectos, etc.; igualmente, impone la coordinación entre Administraciones, urbanística y fiscal, del modo más evidente.

No puede dejarse, pues, a la improvisación esta situación de actividad en la que nos encontramos. Desde esta Consejería se van a desarrollar los esfuerzos necesarios para atender, orientar y encauzar, cuantas actuaciones hayan de llevarse a cabo.

La Ley 8/90, de Reforma de la Ley del Suelo: exime de la plena aplicabilidad a los municipios de población no superior a 25.000 habitantes, salvo decisión en contraria de las Comunidades Autónomas; y permite que los municipios, entre 25 y 50.000 habitantes, puedan o no acogerse a la misma.

Es decir, en nuestra Provincia, todos los ayuntamientos, excepto Santander y Torrelavega, no tienen obligación de acogerse a esa Ley; los primeros no están obligados y los segundos pueden acogerse aunque, en principio, les resulte de aplicación, pero deberán hacer renuncia expresa, si bien, con la matización de que en ambos casos se necesitará la conformidad de la Comunidad Autónoma.

Lo que pensamos hacer en nuestro Departamento es ponerse en contacto con los ayuntamientos -que son la mayoría quitando el de Torrelavega y Santander- Castro, Laredo, Santoña, Camargo, Reinosa y alguno más para comentar y discutir, entre todos, acogerse a esta Ley 8/90 de Reforma del Suelo.

No es lógico pensar que, so pretexto de la Autonomía Municipal, pueda cada ayuntamiento actuar en el campo del Urbanismo sin conectar o conexionarse con el ámbito local o supramunicipal en el que se inserta. Ningún ayuntamiento puede concebirse como un islote aislado, se imponen unas medidas a adoptar a fin de que existan unos cauces comunes, unas normas generales. No puede desconocerse la realidad, por ejemplo, de unos municipios que están situados en las zonas costeras, que están generando una demanda u oferta edificatoria, bien de segunda presidencia de la población cántabra o, incluso, en la mayoría de los casos, de población limítrofe.

Existe, pues, una necesidad de establecer unas zonas homogéneas, sobre estas zonas, en las que ha de llevarse a cabo mediante Planes de Coordinación Territorial.

Las normas que deriven de los mismos, han de emanar -forzosamente- de la Comunidad Autónoma, los Planes no pueden ser autárquicos. La Comunidad Autónoma está obligada a actuar, dentro de sus competencias, para encauzar el adecuado desarrollo de todo su territorio, evitando desarmonías.

Uno de los objetivos prioritarios de nuestro Gobierno es el de tratar de conseguir satisfacción en las necesidades de vivienda detectadas, y en esa política se está trabajando. Qué duda cabe de que debe mantenerse una estrecha relación con la planificación, a través de configurar el adecuado marco jurídico legal para que las implantaciones, en definitiva, adquisición de suelo y el patrimonio público, resulte eficaz, operativo y justo.

La imposición de esta Ley supone, en principio, en lógica reciprocidad, la demanda de ayudas a solicitar a la Administración Central. El esfuerzo que esta Comunidad realice no puede ser solamente de voluntad, el esfuerzo económico es necesario para la formación de personal cualificado, tanto en la esfera de la Administración como en la iniciativa privada, la creación de registros, el costo económico de esas modificaciones de los Planes, muy gravosos para municipios de escasos recursos, entendemos, debe aportarlos -en alguna medida- la Administración Central.

En definitiva, sentado como objetivo prioritario: la consecución de viviendas asequibles. Es voluntad del Gobierno presentar, en esta Legislatura, una Ley de Régimen del Suelo que, no alterando disposiciones de aplicación plena, legislación de

superior rango o desarrollando las normas básicas contenidas en aquéllas y en todo lo que, en su futuro, contengan éstas, tenga unos contenidos específicos que se ajusten a la realidad de nuestra Autonomía y provincia.

La revisión de los Planes ha de hacerse de forma coordinada, no puede seguirse manteniendo en que por mora de la autonomía municipal existan, como existen, desigualdades en los tratamientos, normativas dispersas; en definitiva, confusión, particularmente en los casos de suelo no urbanizable, en donde se precisa una normativa modificadora.

En esta línea, sucintamente enunciada, es en la que se proyecta avanzar desde esta Consejería en el campo de Urbanismo, dentro de la política del Gobierno.

A continuación, voy a exponerles la política nuestra en materia de vivienda.

El anterior Plan del cuatrienio 1988-1991, diseñados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se introducía la figura del Régimen Especial en el genérico de viviendas de protección oficial, destinado a la construcción de viviendas por promotores públicos y que se dividía como complemento y alternativas al sistema de viviendas de promoción pública. El marco general del Real Decreto 1494/87, revisado y declarado, por el que se deroga el siguiente, 224/89, preveía la suscripción de convenios anuales entre el Ministerio y las Comunidades Autónomas para el desarrollo del Plan de Vivienda en cada Autonomía.

En este sentido, la Diputación Regional de Cantabria, y en su nombre, la Consejería de Obras Públicas y la Dirección de Vivienda, han suscrito los correspondientes convenios en los años 1988-1991, ambos incluídos, que amparan actuaciones, tanto de construcción dentro del régimen especial, como de rehabilitación del parque residencial existente y ayudas a la adquisición de viviendas de protección de nueva construcción y vivienda usada.

En lo referente a la construcción de viviendas de régimen especial, se ha venido utilizando -Ustedes lo saben- como apoyo la empresa pública GEMACASA, encargándose la Dirección de Vivienda de todo el proceso técnico administrativo y desarrollo del Plan de viviendas que puede resumirse en las siguientes actuaciones: inspección y valoración de los suelos propuestos por los diferentes ayuntamientos; estudiar las propuestas de modificación del planeamiento, en su caso, que serán bastantes; la

redacción del proyecto técnico de edificación del bloque de viviendas del edificio; la dirección facultativa, inspección y control de las obras; admisión de las solicitudes de adjudicación; valoración de las mismas; incluso, inspecciones e informes en cada caso concreto.

Enmarcadas en ese Plan se encuentran promociones, algunas ya entregadas, como la de Puente Viesgo, hace un mes; otras, terminadas o faltando pequeñas obras, como en Arenas de Iguña y un total de 346 viviendas: en Voto, Santa María de Cayón, Meruelo, Reinosa, Comillas, dos en Cazoña y otra en Castro. Hay otras 10 viviendas adjudicadas en Ruiloba, y pendientes de adjudicaciones existen una serie de proyectos que son: Molledo, Valderredible, Comillas, Hermandad de Campoo de Suso, Meruelo, Castro, San Vicente, Camargo y Santoña, son -más o menos- 200 viviendas.

Además, ahora mismo, se está confeccionando el proyecto para otros bloques de viviendas: 36 viviendas en Reocín; 24 en Arnuero; que hacen un total de 60 viviendas.

Vamos a hablar ahora del Plan de Viviendas del 92-95. Vencida la vigencia de los convenios de los años 1998-1991, por parte del Ministerio de Obras Públicas se inician una serie de consultas, con las Comunidades Autónomas, en las que se va perfilando un nuevo Plan cuatrienal para los años 1992-1995, que se plantea la revitalización de las viviendas de protección oficial, fijándose como objetivo la ayuda para el acceso a la vivienda del Programa Nacional de 460.000 viviendas en todo el País.

Por esta Consejería, se ha iniciado un estudio de necesidades de vivienda en Cantabria que ha sido, recientemente, aprobado el informe del estudio previo, por el Consejo de Gobierno, y que tiene las siguientes características, en líneas generales.

Nuestro estudio divide la Comunidad en 13 zonas homogéneas, que agrupa ayuntamientos completos de carácter homogéneo en cuanto a su necesidad de vivienda, que tengan una cabecera de comarca y estén claramente relacionadas entre sí; sobre todo, con unas vías de comunicación adecuadas.

Se ha estudiado, por otra parte, la devaluación de la población, crecimiento o decrecimiento y retroceso de los años 1981-1990. A partir de estos datos actualizados del Censo y manejando parámetros establecidos en anteriores estudios, se ha evaluado una necesidad de viviendas

protegidas en Cantabria, para este cuatrienio, de 8.005 viviendas.

De este Plan global de viviendas de los años 1992-1995, ambos incluidos, para que coincida la fecha y el trámite con el Plan Nacional -insisto- se pretende acometer la construcción de un total de 5.951 viviendas, incluido actuaciones sobre la adquisición y urbanización de suelos que posibiliten, en un segundo Plan, la continuación de estas actuaciones. Esta cifra de 5.951 viviendas no la hemos anunciado nosotros, sino que es la oferta primaria que nos ha dado la Administración de Madrid. Dice que: dentro de las 460.000 viviendas que se estimaban hacer en este cuatrienio en todo el País, a nosotros nos adjudican, previamente, sin acabar de concretar ni habernoslo dado por escrito, 5.951 viviendas.

El grueso de las actuaciones, tal y como figura el convenio firmado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se concentrará -principalmente- en los grandes núcleos residenciales, correspondiendo en nuestra Autonomía -como todos sabemos- a Torrelavega y su Comarca unas 1.319 viviendas -más o menos-; a Santander y su Comarca 3.675 viviendas; correspondiendo a las otras, casi mil viviendas, hasta completar las 5.951 viviendas que nos va a calificar la Administración Central a los demás pueblos de Cantabria.

Estamos, en este momento, en conversaciones con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la firma del convenio correspondiente al Plan del año 1992-1995; concretamente, estuvimos en una entrevista con el Sr. Ministro; luego, ha habido tres o cuatro con la Directora General de Vivienda; y, el Ministro, en principio, si no lo cambia, nos tiene convocados para concretar definitivamente este tema para el próximo mes de diciembre.

Esta Consejería, una vez aprobado por el Consejo de Gobierno, ha presentado este Plan de Viviendas para su estudio, financiación e incorporación al documento a suscribir; o sea, estamos en contacto y en colaboración con Madrid. Insisto, este Plan de Viviendas solamente en nuestra Comunidad, no se podría llevar por nuestros medios.

Es intención inmediata de esta Consejería la reunión con los ayuntamientos, al objeto de informarles sobre: la redacción de este Plan; la situación del convenio a firmar con el Gobierno Central; así como, cuáles van a ser los sistemas de financiación y subvención de las nuevas figuras protegibles en materia de viviendas, que van a tener

vigencia a partir del 1 de Enero de 1992; y formación, que consideramos de gran utilidad y necesaria difusión.

El Gobierno está preparando un Decreto de (.....), tanto de suelo como de viviendas, incluso busca algunas figuras nuevas de clasificación de viviendas, y creo que es necesario que lo sepan los ayuntamientos, al menos los importantes de nuestra Provincia que tengan más de 10.000 habitantes.

En este campo de Vivienda, en los últimos años, ha habido un descenso considerable en lo que se refiere a vivienda flexible a sectores de población con ingresos económicos de hasta, aproximadamente, 4 millones de pesetas brutas. Estas familias no pueden acceder a una vivienda de promoción públicas o especial, ya que sobrepasan los ingresos máximos establecidos, aproximadamente, 1,5 millones de pesetas; de ahí para abajo se acogían a viviendas de protección oficial, que son las que hacía la Diputación con su programa.

Sin embargo, en líneas generales, la vivienda protegida no se hacía en los últimos años porque el contratista privado, que era el encargado de hacerlas, como el precio del módulo -que también lo cito ahora- era tan bajo, no interesaba comercialmente; era prácticamente imposible porque no se daba la circunstancia de que -según datos del Banco Hipotecario- estamos en cabeza del precio por posesión, por metro cuadrado -creo que eran unas 122.000 pesetas-; y, por otro lado, el módulo de la vivienda de protección oficial que, aunque fueran de menos calidad o el suelo más barato, estaban en sesenta y pico mil pesetas; eso hacía que la empresa privada, en absoluto, entrara en la construcción de viviendas de Protección Oficial, con lo que se quedaba "cojísimo" el Programa de viviendas de protección Oficial, sólo se hacían -prácticamente- las de protección especial para personas, entre otras características, que tuvieran 2,5 de ingresos del Salario Mínimo Interprofesional.

El tipo de vivienda que debería cubrir la demanda existente, sería una vivienda de superficie media de unos 80 ó 90 metros, de no muy alto presupuesto, no sería una vivienda de lujo, por tanto, y con una financiación accesible; en definitiva, sería una vivienda de protección oficial de promoción privada en el caso de viviendas de nueva construcción. También podía ser una solución el mercado de viviendas de segunda mano que ya existía en los años 1989-1990, pero el caso era el mismo, una vivienda construida ya, aunque quisiéramos clasificarla y hacerla de protección oficial, ningún

contratista o promotor, ni en el sitio más alejado en el interior de la provincia vendería 68.000 pesetas cada módulo.

Estas dos versiones chocan, en primer lugar, con la limitación del precio metro-cuadrado-módulo, que actúa sobre el precio de venta y, también, de la cuantía del préstamo a obtener por el comprador.

El módulo fijado hasta ahora estaba muy alejado de la realidad del mercado: estaba en 67.500 ó 70.000 pesetas, el metro cuadrado para Santander y Torrelavega; y los demás Ayuntamientos: Camargo, Santoña, Castro o San Vicente, en sesenta y tres mil y pico pesetas -creo que eran-; lo que traía consigo que no hubiera ni promotores ni particulares dispuestos a vender a precio de protección oficial.

Por ejemplo, cabe señalar el hecho de que en el año 1989, fueran calificadas como de protección oficial 272 viviendas solamente -de protección oficial, no de promoción especial-; en el año 1990, fueron 150; y en este año, hay 107. Cosa que no soluciona el problema de Cantabria, ni muchísimo menos.

El panorama tampoco cambia en lo que se refiere a vivienda usada. Se tramitaron en el año 1989, préstamos para 53 viviendas, por importe de 121 millones de pesetas; en el año 1990, fueron 32 viviendas; y en 1991, han sido 22 viviendas. O sea, el problema es el mismo. Con los módulos actuales tampoco daba para poderlo adquirir.

Un primer acercamiento a la solución del problema pasaría por incentivar la iniciativa privada; para ello, habría que acercar los módulos -como saben, es el precio de construcción útil por metro cuadrado- a un valor que fuera asumible por el mercado. Así como -conocen, sin duda- el Consejo de Gobierno, el pasado mes de octubre, aprobó un Decreto en virtud del cual se fijan nuevos módulos; por ejemplo, para Santander, Torrelavega y Camargo, que tienen alrededor de 20.000 habitantes, sería de 76.781 pesetas, lo que ponderadamente, que es multiplicar por 1,2, ya coge un precio de 98.670 pesetas, casi 99.000 pesetas que, si es con suelo barato, la empresa privada -ya hemos tenido contactos y se les ve interesados por esos precios- sí se pueden hacer viviendas de protección oficial de régimen general.

Este precio -inferior al que nos da la media nacional de 122.000 pesetas, que decía el Banco Hipotecario- a los que actualmente se manejan del mercado libre, puede ser asumible, a nuestro juicio, ya que es previsible que, según las leyes del mercado, se

produzca un ajuste de la oferta y la demanda; de hecho, sabemos que hay muchos de nuestros pueblos, al menos en la Costa Este: Santoña, Noja, Laredo, que hay viviendas libres, la demanda ha bajado del año pasado para acá; parece previsible que con la modificación de los módulos y demás agentes que intervienen en el mercado, el ajuste se realice, aproximadamente, sobre esos valores. O sea, a un contratista le pueda interesar vender el precio del metro útil a 100.000 pesetas, más o menos.

Estos precios se ven aplicados a los préstamos para la rehabilitación de viviendas; campo éste en el que se observa una mayor actividad este año; hasta ahora, hay solicitudes para 388 préstamos, el año pasado fueron 381, van subiendo lentamente, pero van subiendo. Hay un descenso apreciable respecto del año 1989, que había 512 expedientes, por lo que es previsible que también se produzca un incremento del número de edificios y viviendas a rehabilitar, con la importancia de éso tiene en nuestros pueblos para mantener los cascos antiguos, por ejemplo.

La política, en materia de vivienda, es intentar impulsar la iniciativa privada, como medio de dar solución a la demanda que en sectores de población de clase media, empleados, mano de obra cualificada y trabajadores en general hasta ahora no se ha satisfecho, sin abandonar la política de promoción pública o promoción especial de viviendas que está destinada a sectores, económicamente, menos favorecidos: parados, trabajadores no calificados, eventuales, que son las personas que sus ingresos están por debajo de 2.5 del Salario Mínimo Interprofesional.

Al mismo tiempo, aparte de módulos, hay que modificar las condiciones de acceso a préstamos a los promotores para la construcción y a los adquirentes para la compra, con la finalidad de que puedan ser subsidiadas o cualificadas, especialmente en lo que se refiere a ingresos de los compradores. Hasta ahora, para optar a un préstamo subsidiario del 8 por ciento en la unidad familiar, no podía sobrepasar unos ingresos anuales brutos de, aproximadamente, un millón y medio de pesetas. En este sentido, se está desarrollando la política de materia de vivienda de la Consejería, trabajando en este momento en el proyecto se contempla una actuación diversificada en distintos campos; insisto, estos campos nuestros coinciden, total y absolutamente, con los campos de la Administración Central, con las instrucciones que seguimos de Madrid, y con las conversaciones que hemos tenido con ellos. De hecho, hay un Decreto que nosotros estamos dando, que se va a aprobar;

supongo que nos lo notifiquen ese día 9 de diciembre, que nos ha convocado el Sr. Ministro de Obras Públicas.

De acuerdo con ese Decreto, en líneas generales, los diferentes campos de viviendas iban a ser así, más o menos.

Primero: para las familias, cuyos ingresos no exceden de 2.5 veces el salario mínimo se reserva el régimen especial. En este régimen especial. El préstamo, si las viviendas van a ser destinadas al alquiler será de un 4 por ciento, y si van destinadas a la venta serían el cinco por ciento.

Se abre la posibilidad de subvencionar hasta un 15 por ciento el precio de la vivienda, si es destinada a alquiler. Y hasta un 25 por ciento, si tiene menos de 70 metros.

El 10 por ciento, en el caso de viviendas para la venta. En estos casos, el préstamo cualificado, puede llegar al 80 por ciento del módulo ponderado, que eran las 98.000 pesetas, que hemos dicho antes. De ahí la transcendencia y la importancia de haber aumentado el módulo. Siendo el precio máximo de venta, igual al módulo ponderado. Asimismo, se maneja un porcentaje del 5 por ciento del precio máximo de renta para viviendas de régimen de alquiler; figura que existe pero ningún promotor tira del sistema de alquiler y mucho menos la Administración -alguno de Ustedes son alcaldes y otros lo hemos sido- es una carga tener viviendas propias de alquiler por los problemas que generan; o sea, ni la Administración ni el Ayuntamiento ni la Diputación y a la empresa privada le interesa; sin embargo, existe la forma, para el que le pueda interesar.

El segundo punto: La Ley de Régimen General que, a juicio de esta Consejería, es el que vendría a sostener la mayor demanda existente. Se establece un tope de ingresos de 5 veces y media el salario mínimo interprofesional. De este grupo, habrá que diferenciar su grupo según la escala de ingresos de forma que los préstamos para las viviendas de régimen de venta oscilen entre el 7 y medio por ciento para los ingresos más inferiores, y el 11 por ciento para los que tienen mayores ingresos, nunca se superará el 5.5 del salario mínimo interprofesional.

El régimen de alquiler también lo admite pero tiene el mismo problema que el anterior, las viviendas en renta pueden obtener un préstamo a un 7 por ciento y una subvención del 10 por ciento, que puede llegar al 15 por ciento si el tamaño de vivienda, como

el caso anterior, es menos de 70 metros cuadrados. La renta no podrá ser superior al 7 y medio por ciento del precio máximo de venta.

Las superficies máximas de este tipo de viviendas de régimen general no podrá ser superior, en ningún caso, de 90 metros cuadrados útiles y el máximo del préstamo sería del 95 por ciento del módulo. Otra cosa que también capta el Decreto en estudio y ya está bastante maduro para aprobar por la Administración Central. El precio de venta máximo se establece en 1,2 el módulo ponderado. Insisto una vez más, estimamos que ha sido fundamental el haber aumentado los módulos.

Tercero: se admite, como figura nueva, la categoría especial de las viviendas a precio tasado, que pueden ser libres, de nueva construcción y de segunda mano, tanto libres como de protección oficial.

Las condiciones normales serán: que el tipo de préstamo oscile entre el 7 y medio y el 11 por ciento, pudiéndose establecer uno distinto, según convenios, si la superficie fuera mayor de 90 metros, pues en este tipo de viviendas de precio tasado se pueden tener hasta 120 metros cuadrados útiles.

Al igual que la categoría anterior, el importe máximo del préstamo sería del 95 por ciento de módulo ponderado; insisto, 99.000 pesetas en Santander, Torrelavega y Camargo. El precio máximo de venta, al tratarse de viviendas libres, en muchos casos de nueva construcción o viviendas muy antiguas, habría que establecerlo atendiendo a diversos criterios contractuales, estimándose la posibilidad de que fuera 1,7 veces el módulo ponderado vigente en los dos años antes de la celebración del contrato. Esto nos lo ha dicho Madrid y está, todavía, sin hacer ejecutivo ese Decreto, esperamos que sea en ese sentido.

Por último, y como novedad con la atención de ese programa nacional de viviendas en que nosotros vamos detrás y parejos a la Administración de Madrid, insisto una vez más, se crea un programa de primer acceso a la vivienda. Se trata de viviendas destinadas a personas que nunca han tenido otra en propiedad.

Este programa de primer acceso se dirige, exclusivamente, a aquellas unidades familiares de ingresos inferiores a tres veces y medio el Salario Mínimo Interprofesional. Se crea dentro del régimen general -que es el que hemos dicho en segundo lugar- y dentro de vivienda de precio tasado -hemos dicho en

el anterior-.

El tipo de interés de préstamos sería del 6 y medio por ciento, con una subvención del 5 por ciento que puede llegar al 10 por ciento si existe Cuenta de Ahorro Vivienda.

Apartado cuarto: las condiciones de las viviendas, de primer acceso a la vivienda, no podrán ser superior a los 70 metros útiles. Las condiciones del importe máximo del préstamo del precio son iguales que las anunciadas en las viviendas de régimen general y precio tasado.

La finalidad perseguida es la solución a la demanda de parejas jóvenes, nuevos matrimonios que, en general, son los que no han podido acceder nunca a ninguna vivienda.

Es novedosa la posibilidad de que pueda ser promotor cualquier persona física o jurídica, tanto de Derecho Público como de Derecho Privado, esta posibilidad es importante para Cantabria ya que en nuestra Región existe una gran tradición de promoción de vivienda para uso propio que, a través de estas medidas, puede obtener la financiación adecuada, cosa que antes era prácticamente imposible por el módulo y porque no existían estas condiciones en el Decreto que está elaborándose en Madrid.

Esto es, en líneas generales, lo que pensamos hacer en política de vivienda el Gobierno durante este cuatrienio.

El otro área de nuestra Consejería es la materia de Obras Hidráulicas.

Para dar un poco de antecedentes y como conocen todos Ustedes, una de las metas que se propuso alcanzar el anterior Gobierno del año 1987 a 1991, del Presidente Sr. Hormaechea, fué la de conseguir que nuestra Comunidad Autónoma tuviera garantizado el abastecimiento de agua potable en todos sus núcleos de población, realizando las inversiones necesarias para dotar a los municipios de los abastecimientos de agua que cubrieran las necesidades actuales, las futuras, y permitiera el desarrollo turístico, ganadero o industrial.

Este programa de inversiones, cuyo éxito -a nuestro juicio- es bien patente ya que, a pesar de las condiciones climatológicas adversas en los años 89-90, que sufrió el Norte de España y afectaba gravemente a Regiones como Asturias, País Vasco y concretamente a Cantabria, quedó paralizada por las tensiones políticas que todos Ustedes conocen, quedó

un poco cortado por la Moción de Censura de nuestro Gobierno pero seguimos en él.

En materia de abastecimientos de agua y continuando la labor realizada, queremos tratar la planificación hidráulica, programada en 1987, acabar de hacer aquel programa que tenemos esbozado y resuelto un servicio prioritario como es el abastecimiento de agua a todos los ayuntamientos de Cantabria.

Como anécdota, les puedo decir que en "El País", con fecha 30 de agosto, decía: que había una serie de Autonomías más afectadas por las restricciones y citaba Castilla-La Mancha, Aragón, Extremadura, Andalucía, La Rioja, etc., y decía que había Comunidades, entre las cuales estaba Cantabria, en que no existía ningún problema de abastecimiento. Lo decimos como halago, nos enorgullece pero no es absolutamente cierto porque sabemos que todavía hay núcleos pequeños y altos que todavía existen problemas de abastecimientos. Pero esta era la noticia que daba "El País" este verano.

Esto nos conduce a la conclusión de que: la mayoría de las Comunidades Autónomas van detrás de Cantabria, que se puede considerar fundamental para analizar la calidad de vida con nuestro programa y nuestra Autonomía.

Se han estudiado las necesidades de todos los ayuntamientos, partiendo de la situación creada durante la denominada "sequía del siglo" en el estiaje del año 1989, y redactados los proyectos de las obras a realizar por lo que no va a existir ningún retraso; al menos en lo que se refiere a proyectos y a tenerlo estudiado y pensado, el problema será discutir en el Presupuesto de cada año, primero dentro de nuestro Consejo y luego en la Asamblea, indudablemente, hasta dónde podemos llegar a cubrir esas necesidades, si en un año, dos años, cuatro años o en más; al final de esta Legislatura, a pesar de todo, estamos convencidos de que vamos a garantizar el agua potable en todos los municipios, al menos de mediana y pequeña entidad.

También, dentro del área de Obras Hidráulicas, están Recursos Hidráulicos que llevan consigo la reducción de todos los recursos de una Cuenca que, como sabemos, lo que hay que preveer, al mismo tiempo, son sus consecuencias.

Se está desarrollando una labor de análisis; de ello trata más la Consejería de Ecología y Medio Ambiente; seguimiento y oposición, en su caso, de las concesiones y aprovechamientos de agua para

Centrales Hidroeléctricas, vertidos, aunque esta competencia no está transferida actualmente. Se encuentra en redacción un Plan de saneamiento integral de los ríos de Cantabria en el que se va a plantear todas las alternativas y propuestas de soluciones para la recuperación de los ríos de Cantabria; insisto, esto no es de nuestra competencia es, más bien, de la Consejería de Ecología y Medio Ambiente.

Todo ello servirá como base para programar y realizar las obras de saneamiento y corrección de los vertidos, en colaboración con los ayuntamientos afectados y el Ministerio de Obras Públicas.

Una vez realizado este trabajo, cuya finalización está prevista para comienzos del año 1992, -los trabajos y estudios- la Dirección de Obras Hidráulicas procederá, a la vista de ese estudio que está haciendo la Consejería de Ecología y Medio Ambiente, a la redacción de los proyectos correspondientes para un programa de inversiones, saneamientos y depuraciones que se materializará en el periodo de 8 años; en principio pensamos que puede estar cubierto. Este plazo, es decisivo, dada la importancia económica del grave problema que es el saneamiento y depuración.

Otro área, dentro de las Obras Hidráulicas, es la canalización y defensa de los márgenes de ríos que -como saben- no ha sido transferido a esta Comunidad de Cantabria aunque nos afecta, por lo que falta de la inversión de estas materias se debe a la Administración Central. Hasta ahora, la financiación de estas obras, normalmente, se hacía del 5 por ciento, por parte del Ministerio de Obras Públicas y el 25 por ciento, por los ayuntamientos beneficiados por estas obras a los que, casi siempre, dada su debilidad económica, la Diputación debía subvencionar para poder realizar esos proyectos.

En algunos casos, dependiendo de la gravedad de los temas y de los problemas, el Ministerio de Obras Públicas ha realizado -y confiamos que siga realizando- las obras, exclusivamente, con cuenta a fondos estatales.

Hay una serie de cuadros -que yo creo que no procede- de abastecimientos de aguas previstos y proyectados; insisto, tenemos, yo creo, todos los pueblos de nuestra provincia; una serie de encuestas sobre infraestructura y equipamiento que hace el Ministerio de Obras Públicas en el que creo que estamos en un buen lugar, según el Ministerio: "sólo 582 viviendas hay en Cantabria que no tienen agua corriente".

De las inversiones realizadas en el año 1987, -aunque quizás no sea éste el foro para decirlo ahora- que son de 4.650 mil millones en materia de Obras Hidráulicas, del programa de adaptación y encauzamiento de márgenes, que hay cuatro proyectos pendientes: dos proyectos y planes a realizar. Y eso es lo que podemos hablar de Obras Hidráulicas.

Cuarto área: por último, y sin duda la más importante que lleva en el Presupuesto nuestro Gobierno, es el programa de Obras Públicas.

En la Dirección de Obras Públicas hay tres Servicios, como Ustedes Saben, que es: Carreteras Regionales, Vías y Obras Municipales y, Puertos.

Los objetivos, en la presente Legislatura, son la continuación; insisto, seguir nuestro programa del Gobierno anterior del Presidente Hormaechea del año 1987-91, truncado al final; tanto en Carreteras, Vías y Obras o Puertos, en la medida que podamos.

Vamos a hablar un poco de cada Servicio.

El Servicio de Carreteras: A nuestro cargo tenemos la responsabilidad de la gestión técnica de 2.000 kilómetros de carreteras que proceden de la antigua Diputación, de lo que era antes la Diputación Provincial, 800; y de Red transferida de la Administración Central 1.200 kilómetros, más o menos. Como consecuencia de lo previsto en la Constitución y en el Estatuto de Autonomía, muchas de ellas en circunstancias, que conocemos todos, fatales y casi de ruina de algunos puentes intransitables pero fué lo que cogimos en aquel momento.

Es conocido, en el Puerto, que el Gobierno de Juan Hormaechea ha dedicado a frenar la descantualización de la red y potenciar los ejes principales, reforzando aquellos itinerarios alternativos, a las grandes vías que son competencia de la Administración Central.

Este conjunto de actuaciones constituyen el Plan Regional de Carreteras de Cantabria que tienen una doble vertiente: construcción y conservación.

En lo que se refiere a construcción, se ha actuado, de forma decidida, en el Eje Costero Oriental: Astillero, Pontejos, Pedreña, Somo, Galizano, etc., hasta Argoños y Santoña, con algunas conexiones transversales; el Eje Costero Occidental: Suances, Santillana, Comillas; y conexiones Eje Norte-Sur, como

es: Astillero, Sarón, Villacarriedo; por el otro eje, también, Norte-Sur del Valle de Cabuérniga: Cabezón, Valle, Los Tojos, Bárcena Mayor. También el eje Potes-Fuente Dé. Así como otro eje costero menor, pero de más importancia, que afecta a la capital, que es el de Corbán, Liencres, Boo.

Las inversiones pueden estimarse en más de 21.000 millones, en estos últimos años. Está previsto que esta primera fase de actuaciones fuera completada en el año 1992 pero, insisto, nuestro Gobierno se le cortó su trayectoria -como todos saben- y ese plazo, el Gobierno de gestión, no era su programa y veo lógico que no lo hiciera pero nosotros intentamos seguir, insisto, con ese Programa de Carreteras.

En esta Legislatura, como obra claramente, se tienen previsto completar las actuaciones con el itinerario: Solares, La Cavada, Liérganes, Pámanes. Concretamente, se ha aprobado la iniciación de trámites en el último Consejo de Gobierno del jueves pasado.

Hablando de conservación, se puede dividir en conservación ordinaria y extraordinaria. El objetivo prioritario inmediato es atender, de forma decidida, la conservación de nuestras carreteras, de los 2.000 kilómetros, que están bajo nuestra competencia en gestión.

La conservación ordinaria de la recta actual, dedicando para ello, de los presupuestos de Cabárceno, las cantidades que los estudios fijan como deseables, y se supone una inversión media de unos 800 millones de pesetas que es, más o menos, capitalizando los 2.000 kilómetros de carreteras y aplicado el 2 por ciento que es lo que dicen los libros, lo que sería mínimamente indispensable para mantenimiento. La verdad es que ni nuestro Gobierno de gestión en los Presupuestos y, luego, pasan las carencias que estamos pasando, yo lo digo como encargado de ese Departamento.

Nosotros, en el año 1990, teníamos 283 millones de pesetas, para mantenimiento de conservación ordinaria, que eran insuficientes, y el Gobierno de gestión lo bajó todavía un poco y lo dejó con 200 millones, todavía eran más insuficientes.

Se mantendrá e incrementará el Parque de Maquinaria adecuado que permita atender todos los problemas de explotación -hablamos de conservación ordinaria- y los específicos de seguridad vial; más concretamente, los de nieve y hielo en periodo invernal.

En cuanto a la conservación extraordinaria se continuará e incrementará el programa PECON, que es el Plan Nacional de Conservación, del cual se ha ejecutado en el año 1989 dos obras y están previstas otras dos con cargo al Ejercicio 1990.

Por último, ya lo he dicho, el Consejo de Gobierno va a aprobar y estamos finalizando -creemos que en plazo inmediato esté terminado ya para pasar a la Asamblea la Ley de Carreteras de Cantabria- documento legal fundamental para cubrir un vacío legislativo que existe al haber una Ley Nacional, que conviene actualizar y adaptar a las circunstancias autonómicas de Cantabria.

El segundo apartado, objeto de competencias de esta Consejería, es el de Vías y Obras Municipales. Este Servicio tiene responsabilidad en cuatro áreas: pavimentación de núcleos; acceso a núcleos deficientemente comunicados; alumbrados públicos; vías municipales.

En pavimentación de núcleos de poblaciones se le viene dedicando una especial atención en el Plan cuatrienal en el que se ha invertido; insisto, en los últimos cuatro años; unos 7.500 millones de pesetas. El objetivo trazado ha sido mejorar la calidad de vida de la práctica totalidad de los pueblos de Cantabria rural que, indirectamente, afecta al 90 por ciento de los habitantes de Cantabria. Se pretende seguir esta política -insisto, nuestra política en materia de carreteras es de continuidad- que estimamos ha sido positiva con un Plan cuatrienal para esta Legislatura y una inversión de unos 4.000 millones de pesetas, hasta lograr alcanzar que todos los núcleos de Cantabria estén pavimentados.

Referente a núcleos incomunicados se ha conseguido que no exista, en todo Cantabria, una sola entidad de más de 75 habitantes en la que no se dispongan de carretera de acceso, apta para cualquier clase de vehículos. Prácticamente todos los pueblos o núcleos urbanos que tengan más de 75 vecinos ya tiene un acceso digno.

Hoy puede asegurarse que sólo queda por ejecutar muy contados accesos a puntos habitados por entidades plurifamiliares con menos de 25 habitantes, a los que se piensa atender en la medida que podamos en la presente Legislatura.

La inversión en el periodo 1987-90 en el capítulo de mejoras a núcleos deficientemente comunicados alcanzó una cifra, aproximada, de 2.000 millones de pesetas.

Respecto a alumbrados se ha mejorado a la mayoría de los municipios de Cantabria con millares de nuevos puntos de luz, lo que ha supuesto una total transformación en la calidad de vida de nuestros pueblos.

Las ayudas municipales serán atendidas, en la presente Legislatura, dentro del Programa -actualmente en fase de desarrollo- destinado a brigadas específicas de apoyo a cada ayuntamiento contando con que éstos nos aporten los materiales para hacer dichas obras y la Diputación la mano de obra y la maquinaria que se precise.

Hasta ahora, esta prestación de servicios, se ha venido haciendo eficazmente a través del Plan de Obras y Servicios y de Comarca de Acción Especial en los que se actuaba, de acuerdo con las peticiones de los ayuntamientos, tanto en las vías municipales como en las obras urbanas. En algún periodo, incluso, existió en los Presupuestos un apartado denominado Actuaciones en Vías Municipales.

Como capítulo tercero, dentro de este Departamento de Área de Obras, están los Puertos. Este Servicio gestiona la explotación, construcción y conservación de obras en los siete puertos de nuestra Región con una actividad, fundamentalmente, pesquera. Como saben, el puerto más importante de Santander capital, no depende de nuestra Autonomía, depende de la Administración Central y en el futuro será un Organismo Autónomo, según la Ley en estudio.

En los puertos generadores, directa o indirectamente, de tanta riqueza -lo conozco por experiencia- se descarga en sus muelles unos 15 millones de kilos de pescado al que, en primera venta, representa unos 2.500 millones de pesetas. Se han construido nuevos muelles, almacenillos para guardar las artes de pesca, carros, varaderos, lonjas nuevas -como la de Santoña y Colindres-, aparte de mejorar los canales de acceso a los puertos y los calados en las dársenas con los dragados oportunos. Se han transformado las zonas de servicio de los puertos, pavimentando adecuadamente las áreas de rodadura del entorno a las cofradías de pescadores.

Las inversiones en los puertos han ascendido a 1.300 millones de pesetas, aproximadamente. Superando los 200 millones, San Vicente de la Barquera (250); Colindres, 350; y Santoña -sobre todo- 450 millones.

La política prevista en la presente Legislatura

tiene como objetivo asegurar calados adecuados -una vez que la necesidad de obras de infraestructura en los puertos, ahora mismo, está claro que son menores- para toda la flota en todos los puertos; incrementar el número de almacenillos para depósitos de artes de pesca en las bodegas, que actualmente es de 210, con una superficie de 14.000 metros cuadrados; incrementar la línea de muelle y la línea de atraque, a pesar de que ya tenemos 2.100 metros lineales; complementar las obras de urbanización y pavimentación de los entornos y alumbrado de las zonas portuarias.

En los puertos de Cantabria tienen base 230 embarcaciones de pesca, con 1.500 tripulantes y unas 750 embarcaciones de recreo. También es propósito del Consejo de Gobierno mejorar las instalaciones y zonas de fondeo de las instalaciones deportivas, cuyo número aumenta cada año y en la actualidad, como he dicho, es de 750 embarcaciones.

Yo tenía un análisis, que voy a leer brevemente, tanto de carreteras como de vías y obras -yo creo- que con ésto acabo el mensaje, les daré algún dato por si luego sale en el debate.

Sobre de carreteras, del programa de construcción que se va a continuar. Nuestro programa tendrá obras en ejecución culminando una etapa de inversión, hemos dicho que eran más de 21.000 millones con 24 obras; hemos hecho unos 300 kilómetros de carretera -doscientos ochenta y tantos ahora mismo- prácticamente son nuevas. Se han pasado de plataformas de 5 ó 6 metros, que eran la media, ahora estamos como línea plataforma de 10 metros; de los cuales, 7 metros son para dos vías de vehículos, y metro y medio a cada lado que es de arcén.

En los programas de conservación pretendemos: por un lado, determinar el progresivo deterioro natural del patrimonio, que no aumente su descapitalización; y garantizar, por otro lado, la seguridad vial para el usuario y mejorar la actividad regional.

Para ello -hablando de conservación- en nuestro Gobierno pretendemos potenciar, impulsar e iniciar, las consignaciones para conservación ordinaria, gestión directa, acercándose al 2 por ciento -como decía antes- que es capitalizando el valor de las carreteras llegamos a 800.000 millones. Indudablemente, no vamos a poder pasar de 200, que hay en este Presupuesto -283, el año pasado- a 800 de un golpe porque hay otras Consejerías y otras necesidades. Pero pretendemos que cada año vaya

incrementándose la consignación para la conservación, así como la renovación del parque de vehículos y maquinaria.

Se sentarán las bases contractuales y económicas; se iniciará, en lo concreto, también la gestión integral y conservación de gestión indirecta, gestión contratada; contratar en el mercado lo máximo posible de tareas de conservación, siempre con claridad en lo técnico y en lo económico; ello, sin perjuicio, porque es inevitable, de la gestión directa, las obras de las inexcusables tareas que no se pueden contratar.

También pretendemos relanzar las inversiones para la conservación extraordinaria a modo de inversiones "choque" que rehabilite, sobre todo, el firme y drenaje, consiguiendo así recuperar una parte importante del patrimonio vial (¿...?) en 1988, 446; y en 1989, 370 millones -ha bajado un poco- y no se puso ninguna partida por dificultades económicas, supongo, del Presupuesto del año 1991.

Todo ello se va a hacer a través del PECON (Plan Extraordinario de Conservación) que es importante en lo viario porque se puede plantear en unos 1.000 kilómetros, de los 2.000 que tenemos bajo nuestra competencia, y el costo medio de inversión, sin ser grande de infraestructura, yo creo que es barato y que se puede valorar, de forma estimada, en 15 millones-Kilómetro, para mejorar, en líneas generales, el firme, el drenaje y la señalización de balizamientos, sobre todo. Es importante en lo económico porque supondría una inversión de 1.090 kilómetros, por 15 millones; sería una inversión de 16.000. Esta inversión se repartirá, indudablemente, en la medida que podamos, en los cuatro años de Legislatura.

Referente al Plan de Red Viaria y Local: se trata de un Plan en que la Diputación y la Administración Central financie las obras que se incluyen en los Presupuestos de cada año. De este Plan se han efectuado ya dos obras, con una inversión de 200 millones: la de Güemes y la de Solórzano-Badames.

En el Programa 91, se han incluido otras dos, con una inversión de 120 millones de pesetas. También intentamos atender -en la medida que podamos- la política de personal, ajustando, a corto plazo, en la plantilla la estructura orgánica del Servicio de Carreteras Regionales, de acuerdo con la experiencia concreta y contrastada de estos últimos años. Se diseñará e iniciará la estructura necesaria para el tipo de gestión próxima, gestión indirecta

contratada, en base al personal necesario -menos cuantitativamente y de mayor cualificación-, diseñar control de ejecución y de calidad, medición de obras, abonos, etc., y también, por zonificación geográfica. Todo ello, sin perjuicio de llevar adelante los ajustes necesarios, sin causar problemas laborales ni de personal.

En Vías y Obras -antes he esbozado cuál era el contenido- es el órgano mediante el cual Diputación presta el apoyo técnico a los ayuntamientos, previsto en la vigente legislación de la Ley de Régimen Local, en materia de su competencia. Esta asistencia se articula a través de cuatro programas principales: la mejora de accesos a núcleos de población deficientemente comunicados; alumbrado en vías públicas; pavimentación de calles y plazas; actuaciones en redes municipales de carreteras.

Para el cumplimiento de estas funciones, el Servicio de Vías y Obras y Obras Municipales se estructura en las siguientes unidades administrativas: Sección de maquinaria por gestión directa y Sección de estudios, proyectos y obras; Gabinetes de Apoyo técnico, encargados de cada programa; Negociado de gestión administrativa.

De cara al futuro, la situación del Servicio de Vías y Obras deberá enmarcarse a través de los tres programas de actuación, en base a las demandas de los saneamientos y de las características de los órganos a ejecutar.

Actuaciones en las redes de carreteras municipales: los ayuntamientos de Cantabria tienen a su cargo unas redes de carreteras que totalizan unos 900 kilómetros de longitud y que vienen a ser, en la estructura del transporte por carretera, los vasos capilares del sistema circulatorio, siendo la red estatal y la regional básica, las arterias y resto de la red regional y sistema venoso.

Según su anchura de calzada, actualmente, el 60 por ciento tiene una anchura inferior a 4 metros -hablo de carreteras municipales-; el 30 por ciento, entre 4 ó 5 metros; y, únicamente, el 10 por ciento tiene más de 5 metros. De firme, solamente el 55 por ciento tienen asfalto y casi la mitad están aún -las municipales- sin asfaltar. Como resumen, se puede indicar que las redes municipales de carreteras son estrechas y escaso firme, además de contar con un trazado inadecuado.

Las diferentes actuaciones a llevar a cabo en estas vías serían, en líneas generales, las siguientes: obras de ensanche de calzada y mejora del firme en

unos 250 kilómetros; obras de mejoras de pavimentos y drenaje en unos 125 kilómetros; obras de mejora de acceso a núcleos mal comunicados en unos 40 kilómetros; supresión de algún paso a nivel del tren de los Ayuntamientos de Miengo, Ramales, Valdeolea y Valdeprado; mejora de señalización -aunque ahora está señalizada- para cubrir las normas básicas de seguridad, en la mayoría de las carreteras municipales, estimamos que están deficientemente señalizadas.

Actuaciones en núcleos urbanos, incluye: obras de pavimentación de calles y plazas. Se trataría de continuar, una vez más, dependiendo de la existencia del primer avance dado en esta materia del periodo 87-91, extendiéndolo a todos los ayuntamientos de la Región.

Actuaciones en materia de módulos públicos, de acuerdo con los datos obtenidos en la última encuesta, en Cantabria existen unos 15.000 viviendas que carecen, todavía, de alumbrado público o el que tienen es muy deficiente.

Por tanto, vemos inevitable proseguir las actuaciones llevadas a cabo por la anterior Legislatura, a fin de resolver, en su totalidad o en la mayor parte posible, un problema de gran importancia, sobre todo a efectos de seguridad de las personas y de los bienes.

Tengo aquí unos datos de pavimentación de núcleos -ya hemos hablado del tema-: alumbrado público, que son más datos estadísticos de presupuestos de obras en ejecución y ejecutadas.

Acabamos con puertos. Quiero insistir, otra vez; en el último Gobierno de Juan Hormaechea se dedicó una atención importante a los puertos de Cantabria: ejecutando en los mismos muy variadas obras de mejora de sus instalaciones y su explotación; completando algunas obras y otras actuaciones iniciadas anteriormente; preparando, asimismo, los proyectos y programas precisos para el futuro.

Las obras realizadas en esta etapa respondieron a un Plan de Puertos, diseñado de acuerdo con las siguientes líneas generales: mejora de los canales de acceso a los puertos y sus zonas de flotación, realizando los necesarios dragados del primer establecimiento, además de los habituales de conservación; conservación de nuevos muelles de atraque y mejora de los existentes; renovación y mejora de varaderos y dotación de dos nuevos establecimientos; construcción de nuevas lonjas de subasta de pescado en los puertos que estaban mal dotados en ese aspecto; construcción de nuevos

almacenillos para el depósito de las artes de pesca de los puertos que lo demandaban; establecimiento de grúas para atención de las embarcaciones en tres puertos; ordenación de las zonas de servicio urbanizado, ordenando el tráfico rodado y pavimentando estas áreas de circulación; estableciendo, asimismo, alumbrado en los puertos cuyas instalaciones estaban total y absolutamente obsoletas.

Entre las obras importantes ejecutadas, va a permitir destacar las siguientes: se han acometido dragados en el área de San Vicente de la Barquera a una cota de menos tres metros y medio bajo el nivel del puerto; se han dragado, asimismo, de arena la entrada de Laredo, Colindres, Santoña y San Vicente de la Barquera. El muelle de atraque mejora de 200 metros existentes en construcción de 100 metros de todo el muelle de atraque, concretamente en Santoña; construcción, asimismo, de 130 metros nuevos de atraque en San Vicente de la Barquera.

Todos estos puertos -San Vicente, Santoña, Colindres- tienen un calado de tres metros y medio en baja mar viva equinoccional que para barcos pesqueros, creemos que es aceptable.

También se han renovado varaderos en Castro Urdiales y Laredo, y establecimientos nuevos (¿...?) en Colindres. Se han construido, asimismo, lonjas en nueva planta al borde del muelle en Santoña y Colindres, con toda clase de instalaciones y utillaje para una eficaz y moderna gestión y explotación en la venta del pescado.

Se han construido un total de 41 almacenillos para guardar las artes de pesca y toda clase de pertrechos en cuatro puertos: Santoña, Laredo, Colindres y San Vicente de la Barquera.

Se ha instalado una grúa en Comillas; dos, de cinco Toneladas, asimismo, en Comillas; otra en Santoña y otra, en San Vicente de la Barquera.

Se han urbanizado los entornos de las cofradías de las obras del puerto en Colindres, Santoña y San Vicente de la Barquera.

En alumbrados -también hablamos de puertos- se han mejorado en Colindres, Santoña y San Vicente de la Barquera; en los dos últimos puertos se han instalado columnas de 30 metros de altura, con unos focos de 1.000 vatios.

Con estas actuaciones, el uso y explotación de los puertos ha mejorado de forma evidente,

convirtiéndolos en puertos modernos que pueden servir más racionalmente a sus usuarios, el barco, la pesca y los compradores y exportadores de pescado.

Con todo esto, lo que podemos hacer es un resumen de obras e instalaciones que podemos denominar oferta y recursos de la Diputación, hablando siempre de puertos pesqueros.

Metros lineales de muelle y atraque: 2.100; varaderos: 9; grúas fijas: 4; superficie ocupada por lonjas para la venta y subasta del pescado: 4.900 metros cuadrados; almacenillos para los pescadores o bodegas: 210; superficie ocupada por los almacenillos: 13.900 metros cuadrados.

Las actuaciones que preveemos en la actual Legislatura, en materia de puertos -que acaba de empezar- como meta: completar las obras, instalaciones y todo lo demás que aún falta, encuadradas dentro de la política portuaria establecida en la anterior Legislatura. Continúan considerándose prioritarias las obras de dragado de los canales de acceso a los puertos y de sus dársenas interiores.

En ese sentido, han de seguir realizándose los dragados necesarios para asegurar a las flotas pesqueras un calado de menos tres metros y medio en las zonas navegación, atraque y fondeo. Estos dragados se realizarán en los puertos de Laredo, Santoña, Colindres y San Vicente; en este puerto ha de iniciarse una campaña, repartida en dos o tres fases, delineación de una roca -por su coste- en el canal de acceso. Se estiman necesarias inversiones anuales en ese aspecto de dragados, entre 100 y 150 millones de pesetas.

Como siguiente prioridad, hay que destacar la construcción de nuevos almacenillos en los puertos, estimando que, de momento, tienen suficientes bodegas o almacenillos los puertos de Laredo y San Vicente, y es necesario construir nuevos en Colindres, sobre todo, y en Santoña. En Castro, en el que no hay almacenillos, se hace necesario plantearse la ejecución pero ésta resulta muy difícil dada la situación del puerto, que está dentro de un conjunto arquitectónico y por la escasez de suelo, no vemos solución de buscarlo porque las asociaciones de pescadores quieren que estén lo más cerca posible del puerto y de los barcos y, en Castro, no vemos una solución fácil para construir al lado del muelle almacenillos.

Para el capítulo de almacenillos pretendemos invertir, en estos cuatro años, unos 150 ó 200 millones de pesetas.

El puerto de San Vicente, está a falta de varadero moderno para reparaciones de la flota, así como una nave de manipulación y preparación de pescado moderna y funcional que supondría una inversión -menos prioritaria- de unos 300 ó 400 millones de pesetas.

Igualmente, resulta necesario completar las pavimentaciones de las zonas de servicio, ya ejecutadas, en Santoña y San Vicente, acometiendo las de los puertos de Colindres y Laredo. Para eso precisábamos, y vamos a solicitar, una inversión de 150 ó 200 millones de pesetas.

Con independencia de estas obras de nueva construcción, con las que se completará el Plan de Puertos previsto, es necesario reservar una partida de 50 ó 60 millones de pesetas anuales para conservación de edificios e instalaciones, maquinaria y bienes generales, al uso general en el conjunto de los siete puertos pesqueros de nuestra Autonomía. En este apartado se incluyen todas aquellas obras de reparación y averías, no catastróficas, en todo tipo de instalaciones, muelles, diques, señales, marítimas, etc.

Y con esta disertación de puertos acabo, en principio, la exposición sobre lo que -he intentado manifestarles- va a ser el programa del Gobierno para el próximo cuatrienio en la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Muchas gracias.

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

Si los Diputados Portavoces consideran oportuno, pasamos inmediatamente al turno de intervenciones.

Tiene la palabra el Sr. Duque.

EL SR. DUQUE HERRERA: Muchas gracias.

Preferiríamos que se hiciese un receso.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago):
¿Hay algún Portavoz que tenga algún inconveniente o el Sr. Consejero?.

Entonces, sin más, suspendemos la Sesión hasta -si les parece oportuno- las seis menos cuarto en punto.

Ruego puntualidad, a los Sres. Diputados, para volver a la Sesión.

Muchas gracias.

(Se reanuda la Comisión a las diecisiete horas y cincuenta minutos).

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Se reanuda la Comisión.

Tras la intervención del Sr. Consejero, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista.

D. Miguel Angel Revilla Roiz.

EL SR. REVILLA ROIZ: Quiero agradecer, al Sr. Consejero y a los Altos Cargos que le acompañan, la presencia en esta Comisión para informarnos del programa de su Gobierno.

Voy a hacer una serie de preguntas.

La primera, referente al tema de vivienda. Me gustaría conocer qué es lo que van a considerar área de Santander donde, en principio, van 3.600 viviendas ¿Incluye algún municipio colindante? ¿qué es lo que se conoce como el área de Torrelavega?, ¿qué ayuntamientos va a englobar ese área donde, a priori, parece que se adjudican unas 1.368 viviendas?.

En el tema de las viviendas -hay dos tipos de viviendas- nos ha dado el módulo de las viviendas que, en principio, son de terreno público -entiendo- pero, en las tasadas libres, el módulo, no sé si ha dicho que todavía no está concretado, porque ha hablado de un módulo del 1,7 ¿nos podría adelantar, más o menos, las previsiones que tiene el Gobierno, en pesetas-metro útil, lo que van a suponer las viviendas libres a precio tasado?.

En cuanto a carreteras; naturalmente, vaya por delante que yo no comparto la opinión del Sr. Consejero de las obras que se han hecho en la Región, en absoluto.

Simplemente, habría que hacer una visita, por carretera, desde Cabezón de la Sal hasta Bárcena Mayor, como exponente del mayor disparate de carretera que se haya edificado nunca -creo yo- en este País; cuyo presupuesto, aprobado por la Asamblea Regional en la Legislatura anterior a 1987, para el tramo Riente-Bárcena Mayor, se fijó en 548 millones, cuyo coste final son 4.100 millones de los cuales, 1.400 millones, aproximadamente, están sin financiación. Es una obra que, incluso, no tenía financiación y cuyo coste final no se va a saber nunca porque, y aquí viene la pregunta: ¿cuándo se va a terminar esa carretera que en estos momentos es

como hacer el París-Dakar?. No creo que sea el París-Dakar más peligroso que hacer esa carretera, la hago todas las semanas y cada vez está aquello peor, con riesgos evidentes.

¿Hay una previsión de lo que va a costar esos veintitantos kilómetros de carretera?, yo calculo que no va a salir, al final de esta historia, por menos de 5.000 millones, una carretera que no va a ninguna parte; bueno, va a Bárcena Mayor.

Yo no puedo compartir el criterio del Sr. Consejero de que esa es una obra como ejemplo de la eficacia de un Gobierno Regional que dispara una carretera de 548 a 5.000 millones y, encima, está inconclusa y peligrosa. Y una carretera que con un coste de 1.000 millones, yo calculo, hubiera quedado digna, una carretera de montaña que accede a un núcleo donde muere esa carretera y donde el tráfico que hay es reducido y que en Europa ese tipo de carreteras no son de esa anchura de 9 ó 10 metros, no hace falta, incluso con clara vulneración de los espacios naturales que había en el tramo, sobre todo, de la carretera general a Bárcena Mayor en los 5 kilómetros.

Yo no comparto, entonces, esos criterios triunfalistas de que se ha hecho una gran red de carreteras. Este es un ejemplo de disparate -a mi modo de ver- de lo que no debe ser la construcción de carreteras en Cantabria.

Otro caso parecido es la carretera Sarón-Selaya. Carretera -a mi modo de ver- totalmente fuera de las necesidades de esa zona, puesto que era una carretera que necesitaba unas pequeñas mejoras; por ejemplo, eliminar un puente; pero, era una carretera que se había acabado de arreglar en la Legislatura que concluyó en el año 1987, creo que un año antes había acabado de reparar esa carretera y -yo creo- no era una demanda urgente en hacer una carretera a Villacarriedo y a Selaya de este nivel para, luego, dejarla en la situación que está ahora que constituye otro París-Dakar.

La pregunta es: ¿Qué van a hacer con esta carretera?. Bueno, primero habría que preguntar si van a pagar al que han hecho la obra porque no ha cobrado ni un duro. Y la segunda parte es: ¿cuándo la van a terminar?. Adivirtiéndolo, a priori, que esta carretera -a mi modo de ver- no hacía falta en el volumen de inversión con la que se ha acometido;

también, con claro atentado ecológico en la zona porque ha dejado aquello en una situación lamentable.

Podríamos mencionar otros disparates de carreteras; algunas están bien, hay que reconocerlo, alguna carretera de la costa era necesaria y está bien. Pero, aquí viene otra pregunta: Las carreteras, como Usted sabe, no están terminadas, muchas de ellas no tienen la capa de rodadura; hay que hablar de la carretera, por ejemplo, a Noja y muchas otras; están en una situación que como no se acometa urgentemente la fase final, toda la inversión que se ha hecho se puede venir abajo. ¿Qué proyectos tienen de acabar las carreteras que están a falta del remate final, que son casi todas?. Podríamos hablar también de la carretera desde Somo al cruce de Noja y otras muchas que están, todavía sin terminar.

Me habla de que están todos los núcleos comunicados, de más de 75 habitantes; pero, hay demasiados casos sangrantes en Cantabria -voy a mencionarle varios- de menos de 75 habitantes; pero, yo parto de la base de que bastante desgracia es que haya pueblos donde vivan menos de 75 habitantes y, hace 100 años, vivían 400 ó 500. Me refiero, por ejemplo a una carretera -y es una pregunta- ¿se va a acometer el arreglo de la misma? porque, esa carretera, existió desde hace muchísimos años, era una carretera transitable y, en estos momentos, los pocos habitantes que viven en San Cristobal del Monte y en Navamuel ya no les entra el camión a recoger la leche, no pueden entrar con sus coches, son zonas que -como digo- hace 50 años tenía 40 vecinos y 35 vecinos, ahora mismo quedan 4 y 6 vecinos -me parece- en los dos municipios. Pero lo que plantean con razón es: ¿nos van a obligar a que los pocos que quedamos nos vayamos?. Todavía hay casos de estos.

Y el hecho de que vivan menos de 75 -yo creo- no debe ser un castigo porque bastante mérito tienen con, todavía, resistir allí, en un clima inhóspito, sin carretera; y, de la única actividad que viven es de la ganadería, la única renta que tienen es la de la leche; si ahora, ya, el camión no les recoge la leche se la tienen que beber ellos y, como son pocos, se pueden morir de un atracón.

Conociendo, a través del Boletín Oficial de Cantabria, que hay un concurso para la adjudicación de 873 millones de pesetas- me parece que eran- para la compra de maquinaria por el sistema de leasing, y ante una preocupación que nos han transmitido -a mi Grupo- los pequeños contratistas de la Región ¿se está reconsiderando esta medida o se va a seguir adelante con la compra de esta maquinaria? porque,

esta gente, ha venido haciendo pequeñas obras que temen que ahora, con la compra de esta maquinaria, pueda abordarlas la Diputación y perder una cuota de actividad importante en nuestra Región.

La sexta pregunta es la siguiente. Según se ha reconocido ya, por fin, puesto que ha costado que se reconozca, lo ha reconocido el Consejero de Economía y Hacienda, se deben en estos momentos de deuda extrabancaria, a terceros: 30.000 millones; no se nos ha dicho el desglose pero, yo, supongo que de su Consejería serán, al menos, 20.000 millones de los 30.000; ¿qué previsiones tiene el Sr. Consejero de poder pagar a toda esa cantidad, sobre todo, de pequeños contratistas -y grandes también- las obras que se les adeuda? porque, 30.000 millones de pesetas, fuera de la circulación fiduciaria de Cantabria, representan un handicap importante a la actividad económica y hay, en estos momentos -me consta- una serie de empresas que están pasándolas "canutas", tienen problemas en los Bancos, con créditos. ¿El Sr. Consejero me puede adelantar algo de cara, sobre todo, a los acreedores de su Consejería?, ¿se les va a pagar en un corto periodo de tiempo, hay alguna previsión?.

Para terminar -igual lo he interpretado mal- es una cuestión política. Ha hecho reiteradas alusiones a la bondad del Gobierno anterior del Sr. Hormaechea, incluso, ha hecho -también- alusiones a que una Moción de Censura truncó la bondad de este Gobierno; yo, lo único que quiero recordarle es que la Moción de Censura la presentó el Partido Popular, al cual Usted pertenecía. También ha hecho una leve crítica al Gobierno de Gestión; le quiero recordar, igualmente, que de él formaba parte el Partido Popular, al cual -creo- Usted también pertenece. Por lo tanto, esto creo que es conveniente resaltarlo.

Nada más y muchas gracias.

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

¿El Sr. Consejero quiere intervenir ahora o prefiere hacerlo al final de todos los Grupos?.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Yo lo tengo apuntado; así que, al final.

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

El Sr. Duque tiene la palabra.

EL SR. DUQUE HERRERA: En primer lugar,

quiero agradecer al Sr. Consejero su presencia y las explicaciones, tan extensas, que nos ha dado; sobre todo, de las cosas que se han hecho por la Consejería; por su Consejería pero no Presidida por él, sino por los anteriores, tanto del Gobierno de gestión como del Gobierno de los años 1987 al 1990; porque, yo entiendo que, la exposición, más bien, se refiere a cosas hechas, ha sido un canto a las grandes relaciones conseguidas en esos periodos, que a los planes de futuro.

Sin embargo, como yo creo que aquí estamos para hablar de futuro, voy a enfocar mis consideraciones en ese sentido.

En primer lugar, vamos a hablar del tema de viviendas, por seguir el orden que el Sr. Consejero ha seguido.

La impresión que uno tiene, después de escuchar lo que aquí se ha dicho, es de que el Gobierno Regional actual, de alguna manera, ha truncado las directrices que los Gobiernos anteriores tenían en esta materia porque, no hay que olvidar, se hablaba de grandes construcciones de viviendas, ya anteriores a este Plan; y, ahora, se nos presenta que es un Plan más integrado en el Plan del Gobierno Central, que es el gran Plan serio y de donde, parece, van a venir todos los medios para poder hacer esto.

Este Gobierno -repito- ha truncado las expectativas que había de construcción de viviendas en la Región: 2.500 en el Cierro del Alisal que ya parece ser que no son posibles, otras 1.000 allí junto y, este Gobierno, ha hecho un estudio donde se pone de manifiesto que, precisamente, en las zonas más urbanas, en zonas como Torrelavega, Santander, el entorno de la bahía y, me supongo, en las zonas -aunque no las cita como importantes- Orientales: Laredo, Santoña, etc., hay una gran necesidad de viviendas y es donde, de alguna manera, se vuelca el Plan que el Sr. Consejero expone y que va a ser de la mano -repito- del Gobierno Central.

Analizando las cosas que han hecho en los últimos años, uno se pregunta ¿por qué, por ejemplo, se han hecho viviendas estos años, fundamentalmente, en Voto, Meruelo, Ruiloba, Vargas, Arnauero, en sitios donde, realmente, no parece que la encuesta da como puntos importantes, donde la necesidad de viviendas es un hecho?. Es la primera cosa que, a uno, le salta a la vista como algo que no es coherente entre las necesidades y donde se han estado poniendo esos medios que, por otro lado, se nos dice que son escasos; no sólo por Usted, sino también por el Sr. Consejero de Economía; por lo

tanto, creo que de esta manera difícilmente vamos a poder resolver los problemas allí donde realmente están planteados.

Entonces, la impresión que dan -repito- es que están truncando, de alguna manera, las previsiones de los Gobiernos anteriores. Ahora, se plantean la necesidad de hacer esas cinco mil y pico viviendas que -no son las 8.000 que estaban cuantificadas en las necesidades- son las que parece que el Gobierno Central estaría dispuesto a apoyar su ejecución en Cantabria. Da la impresión de ser, este Gobierno, el que parece que va a hacer esas viviendas pero las va a hacer sin medios porque, no dan la impresión de tener terreno, no dan la impresión -porque así lo dice el Consejero de Economía y así parece que es la realidad debido a la deuda- de tener dinero para hacerlas ni para apoyarlas.

Yo creo que este Plan de viviendas nace mal; nace mal porque nace con una propaganda que no es buena; da la impresión de que, este Gobierno, quiere arrogarse el mérito de construir cinco mil y pico viviendas en Cantabria pero que lo va a hacer con medios que son de los ayuntamientos y del Gobierno Central que es quien va a subvencionar los puntos de interés, el que va a dar las subvenciones a fondo perdido, es el que -de alguna manera- va a hacer posible, económicamente, que este Plan salga adelante.

Tenemos que empezar por reconocerlo así, yo creo que eso sería un buen comienzo, no andar diciendo en la prensa que "vamos a hacer no se cuanto", no, no es así. Lo que se debe hacer es coordinar a los ayuntamientos con la Diputación Regional para que juntos y ante Madrid poder conseguir este objeto, tenemos que ser humildes y decir que es labor de todos y, fundamentalmente, del Gobierno de Madrid que es quien, realmente, ha puesto en marcha este Plan de construcción -460.000 viviendas- o rehabilitación o, incluso, venta en el mercado de las viviendas ya construídas. Por lo tanto, yo creo que ese es el planteamiento que deberíamos hacer.

Pero, se empieza mal en todos los sentidos porque, esta Consejería, va a necesitar suelo, este Gobierno va a necesitar un suelo y, entonces, ahora mismo, se manda una Ley a este Parlamento para poder conseguir esa reserva de suelo, sin contar -para nada- con los ayuntamientos, no se ha consultado a un sólo ayuntamiento. Cuando los Alcaldes leemos ese Proyecto de Ley "se le hiela a uno la sangre" porque, realmente, es una Ley que, de alguna manera, va a invadir -invade de hecho- competencias claras de

los ayuntamientos; que, puede ser que sea necesario, ha dicho el Sr. Consejero -y yo en eso le doy la razón-: "tiene que haber una coordinación con los Planes". Esto es algo que es necesario pero, eso no se consigue si no es reuniéndonos y trabajando juntos pero, ¡díganme Ustedes! ¿qué reuniones ha habido para preparar con los ayuntamientos ese Proyecto de Ley?, ¿se nos ha consultado para algo?, en absoluto, y el Proyecto ya está en la Cámara.

Yo no sé si se podrá enderezar o no pero, desde luego, la oposición lo vamos a intentar y, por supuesto, el comienzo no es correcto.

Entonces, uno, no puede, por menos, de tener un cierto recelo de cómo se está planteando toda esta cuestión de las viviendas porque si lo que pretendemos, al construir estas viviendas, es conseguir ganar las próximas elecciones -unos u otros- la verdad es que, estoy seguro, el Plan de viviendas va a ser un fracaso, estoy absolutamente seguro.

Yo pienso que lo que tenemos que hacer es plantear estos temas con seriedad, es muy importante lo que quiere hacer el Gobierno y lo que queremos hacer todos, es muy importante pero se está planteando muy mal, de entrada, y -creo- nos va a llevar a un resultado no satisfactorio, es la impresión que a uno le da en este caso, como Alcalde y, por supuesto, como Parlamentario de esta Cámara.

Por lo tanto, en Plan de viviendas nos parece bien, hay que llevarle adelante pero -creo- que este Gobierno tiene que empezar por reconocer que ha fracasado.

Porque mire, hay un montón de viviendas, de suelo ya ofrecido a este Gobierno -incluso al anterior, en época del Sr. Díaz de Entresotos- que todavía no se han hecho. Y, Ustedes, de las viviendas que, realmente, pueden presumir como propias son esas, la de promoción pública, porque es donde Ustedes van a poner los medios, con la ayuda también de Madrid pero esa es una decisión política de Ustedes y, realmente, esas son de las viviendas que podrán presumir algún día, de haber hecho Ustedes sólo o casi sólo, con la ayuda de otros ayuntamientos pero, con una decisión política de Ustedes.

Pero no está siendo así, esas viviendas no se están haciendo o se están haciendo en sitios que no son donde, realmente, las encuestas de Ustedes dicen que la necesidad es máxima.

Pasando al tema de carreteras, tengo que empezar retomando -un poco- las palabras del Sr.

Revilla en el sentido de que yo creo que es injusto; cuando compareció aquí el Sr. Vallines, su antecesor en el Gobierno de gestión, aseguraba y decía y todo el mundo aceptó -el Grupo Popular, me refiero- que las carreteras no se habían parado, simplemente, había una especie de relentí debido a los problemas económicos, originados -por supuesto- por el Gobierno del Sr. Hormaechea; éso es algo incuestionable.

Por lo tanto, yo creo que deberían Ustedes ponerse de acuerdo porque todos forman parte del mismo Grupo Político y, realmente, es un poco chocante o impresentable -diría yo- políticamente venir aquí y decir: "que si el Gobierno de gestión esto, que si no siguió con las directrices del Gobierno anterior..." pero ¿el Gobierno anterior no era del Partido Popular?, ¿es que el Gobierno de gestión, en la Consejería de Obras Públicas, no era del Partido Popular? ¿es que el Gobierno de ahora no es del Partido Popular?. Entonces, ¿dónde ha estado aquí la disparidad?, ¿o es que nos regimos por criterios diferentes, siendo un Presidente uno u otro?.

¿En el Gobierno de gestión se ha presionado al Sr. Vallines, desde la Presidencia, para cambiar sus Planes en carreteras?. Que se diga claramente porque, yo, tengo la información de que jamás hubo interferencia por parte de la Presidencia ni por supuesto, me supongo, del Partido Regionalista ni del Partido del Centro Democrático y Social en cambiar las directrices de esa Consejería. Esa Consejería ha estado siempre en manos del Partido Popular; y si ha habido parón, ha habido parón del Partido Popular; y si Usted ataca a alguien, está atacando al Sr. Vallines, Presidente del Partido Popular en Cantabria.

Yo creo que eso no se debería decir aquí porque crea una cierta desazón entre nosotros y no es bueno.

Por lo tanto, en carreteras, efectivamente, también ve uno las palabras del Sr. Revilla: se ha gastado mucho dinero; es cierto, la inversión ha sido tremebunda; pero, los resultados no son buenos. Y Ustedes lo deberían reconocer si quieren, en el futuro, cambiar de rumbo y conseguir, realmente, un Plan de carreteras eficaz.

Yo decía el otro día en la Cámara y repito en este momento porque no me cansaré de repetirlo: que tiene que haber un Plan de Carreteras en Cantabria que pase por esta Cámara, que no ha pasado nunca, el problema de las carreteras no es un problema de un Partido y, mucho menos, de una persona, es un problema de influencia de toda la Región. Por lo tanto, todos los Grupos Parlamentarios, elegidos por el Pueblo de Cantabria, deben participar -de alguna

manera- en la elaboración de las líneas generales de lo que tienen que ser las carreteras de Cantabria. No se ha hecho así y esto es una pega que tenemos que la estamos arrastrando y nos va a llevar a situaciones, cada vez, peores.

Se ha gastado muchísimo dinero, no se han resuelto los problemas, y la cosa más bonita que se le ocurrió al Gobierno anterior -repito- siempre con la pega de no tener un Plan de Carreteras fue el tema del PECON. El tema del PECON, a mí, me gustó desde el principio porque, quizá, yo, por moverme en un Ayuntamiento de mucha carretera regional, donde cruzan muchas carreteras regionales, padecemos la tremenda situación en que se encuentran esas carreteras y veíamos como una solución a este problema. No se puede descapitalizar las carreteras de Cantabria con 800 millones ni con 800 millones al año, al menos, los primeros años.

Las carreteras de Cantabria necesitan una inversión de choque mayor; los 1.200 kilómetros que nos cedió el Estado, en su mayoría, están en una situación muy mala, quitando esas carreteras que todos sabemos dónde se han hecho esas inversiones, los famosos ejes: Costero Occidental, Oriental, etc. La verdad es que, las demás carreteras, están en un absoluto abandono; donde los ayuntamientos tenemos que suplementar la carencia de la Diputación para resolver problemas de seguridad ciudadana que los tenemos todos los días con manifestaciones; ante una carretera que es de Diputación, "a uno se le cae el alma a los pies" tener que dar la cara ante los vecinos, como si fuera un problema propio. Y hay que hacerlo porque no estamos en política para culpar a nadie, sino para resolver problemas pero es triste que esto tenga que ser así.

El Plan PECON tenía la pretensión de conseguir cambiar este proceso de descapitalización que este tipo de carreteras tienen en esta Región. Y eso no se consigue invirtiendo mucho dinero en una sola carretera, no es así, y máxime si esa carretera, además, tiene un estudio que geológicamente no ha sido correcto, donde tenemos grandes problemas de desprendimientos, problemas geológicos muy claros; y, realmente, van a hacer que esas carreteras no solamente hayan sido muy caras por su construcción, sino que va a ser también muy cara su conservación si queremos tenerlas decentes, sin que la gente que pase por allí se asuste de que haya habido un derrumbamiento, etc.

Por lo tanto, la política en carreteras, de verdad, no puede presumir el Gobierno del Sr. Hormaechea, ni el anterior, ni este, ni el Gobierno de

gestión, ninguno de los Gobiernos que ha habido en esta Región, en los últimos años, no pueden presumir de haber sido una gestión eficaz y positiva para esta Región.

Yo, desde luego, lo discuto frontalmente. Se ha gastado mucho dinero pero no se han resuelto los problemas de las carreteras; por lo tanto, yo creo que lo que hay que hacer en esta Región es atacar, de raíz, al proceso de descapitalización de las carreteras pero con unos gastos de choque importantes, no con 800 millones sino con mucho más.

Usted ha dicho que: dos obras en el año 1991, y dos obras en el año 1990, me parece. Bueno, yo, la impresión que tenía era que el Plan PECON no estaba terminado; el anterior Consejero, Sr. Parra - vamos a dejar al Sr. Vallines a un lado- siempre me decía que ese era un proyecto que no estaba terminado -estoy hablando de finales del año 1990- que se estaba elaborando ese proyecto. Entonces, no veo muy claro ¿cómo se puede gastar dinero en una acción cuyo proyecto, todavía, no está presentado?.

De todas maneras, yo quiero saber ¿qué hay de este proyecto, se va a desarrollar y qué dotaciones va a tener en los próximos años? porque, realmente, le considero un proyecto fundamental.

Pasando al tema de aguas. Se ha leído algo que venía en "El País" donde decía: "ya, todas las casas de Cantabria tenían..." Bueno, el Sr. Consejero, reconoce que no era cierto y -ciertamente- esto es un problema todavía en Cantabria; en ayuntamientos como en el que yo estoy, todavía hay una casa donde no hay luz pero, hasta hace poco había todavía un bar, "el Bar La Ría", en Escobedo, donde no llegaba el agua que lo hemos metido nosotros hace poco, hace dos años; entonces, realmente, estos problemas existen.

Hay un problema mucho más gordo en el tema de aguas: ¿qué se va a hacer con el abastecimiento de aguas a Santander y su Comarca?. La sequía hace dos años produjo una alarma; sequía que, según lo que dicen los Meteorólogos, se va a producir porque estamos abocados a unos procesos climatológicos raros donde se van a producir, por un lado, la carencia y, por otro lado, la abundancia.

Se hablaba de resolver, de una manera definitiva, este abastecimiento pero, el Pas, no parece que es la solución, se demostró entonces que el Pas nos deja colgando en cualquier momento, en cuanto - realmente- hay una sequía prolongada durante un año, por ejemplo, tenemos ese problema planteado.

Entonces, cuando ocurre esto, surjía -surjió entonces y surjirá cuando vuelta a ocurrir- plantear la necesidad de un abastecimiento más homogéneo, más regulado a esta Comarca. ¿Hay algún Plan, porque no nos ha dicho nada, en la Consejería para resolver este problema? porque, el Gobierno de gestión -con todas las críticas que ha tenido- por lo menos, se sentó a discutir, nos reunió a los alcaldes de la Comarca y planteó aquel tema del consorcio de aguas; no sólo para aguas de beber, sino para aguas residuales también; ¿este Gobierno, qué piensa hacer en ese sentido? porque este es un tema que -yo creo- tiene una gran importancia, puede dejar a Santander y su Comarca, en un momento determinado, con mucha sed. Y esto hay que extenderlo al tema de los saneamientos.

El tema de los saneamientos, se hablaba ayer en la Consejería de Ecología que hay un Plan de saneamientos pero no se habla de financiación. Yo no sé si su Consejería tiene algún Plan para este tema pero, simplemente, le digo que si lo tiene, nos lo diga.

También hay un tema que me ha llamado mucho la atención, el relacionado con la pavimentación de núcleos. Ha dicho que está, prácticamente, terminado y que se ha hecho una inversión de 7.500 millones de pesetas. Por otro lado, nos dice que las carreteras municipales -y yo le doy la razón, por supuesto- hay más de un 55 por ciento que está sin asfaltar.

Entonces, si por un lado, la pavimentación de núcleos -que es eso- que supongo que son las carreteras municipales; al menos, a mí así se me ha explicado cuando gastaron aquellos 19 millones, en Camargo; ¿cómo es posible que después de gastar tanto dinero -que esté ya la pavimentación de núcleos casi finalizando- quede todavía el 55 por ciento de las carreteras municipales sin asfaltar?, no casa, aquí algo falla.

El tema de los alumbrados. Bueno, yo quisiera preguntarle ¿por qué se han paralizado, últimamente, todas las obras de alumbrado en la Región, prácticamente, en todos los ayuntamientos?. ¿Qué previsiones y planes tiene de tirar adelante con estas obras tan necesarias? como Usted muy bien ha dicho, todavía, hay un número impresionante de viviendas en la Región que no tienen alumbrado público.

Por último, quiero terminar diciendo que el tema de los puertos -supongo que Usted que es de Santoña conocerá el de Santoña que, quizás, sea uno de los puertos menos malos- que si Usted, después de

pasearse por todos los puertos de competencia regional, sigue diciendo que son puertos modernos, la verdad es que no. Hay que reflejar la realidad con más crudeza, reconocer que, todavía, en los puertos de Cantabria hay muchísimo que hacer porque si no, malamente vamos a resolver los problemas, si no nos planteamos la realidad de los mismos.

Nada más.

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

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, D. Francisco Javier Rodríguez Argüeso.

EL SR. RODRIGUEZ ARGUESO: Quiero agradecer la comparecencia del Sr. Consejero, y de los Altos Cargos, ante esta Comisión.

Nuestro Grupo no quiere entrar en polémicas de si los Consejeros han sido del Partido Popular o no del Partido Popular. Creo que las comparecencias son para hacer preguntas al Sr. Consejero y, por lo tanto, no para debates políticos.

Únicamente, quiero desearle que el Plan que nos ha expuesto que -creo- ha sido conciso y deseable para Cantabria, obtenga la financiación necesaria para que se pueda llevar a cabo.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero por tiempo ilimitado.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Gracias.

Voy a contestar al Sr. Revilla, en primer lugar.

Sobre las áreas de Santander, sin perjuicio de concretar más o menos, en líneas generales a efectos de construcción de viviendas; entendemos, desde nuestro Departamento, que el área de Santander es: Santander, Camargo, Astillero, Bezana, Marina de Cudeyo y Piélagos; popularmente conocido como al arco Sur de nuestra capital. La Comarca de Torrelavega es: Reocín, Polanco, Cartes, Suances y Santillana del Mar; esto estimamos nosotros, que es el área de influencia de la Comarca, cuya cabecera puede ser Torrelavega.

El módulo en el precio tasado; hablaba de módulo ponderado; hay que aclarar que es igual para cada área homogénea dije, en el estudio previo que tenemos como medidas complementarias para Cantabria, para cada área es el mismo, distinguiendo los de Santander, Torrelavega, Camargo y el resto de la provincia.

En Santander, Camargo y Torrelavega está en ochenta y dos mil y pico pesetas el módulo ponderado, multiplicado por 1,2, llegamos a noventa y ocho y pico; y en el resto de la Comunidad es 74.914 pesetas que hemos dado 92.000 pesetas, me parece.

Lo que varía es el precio de venta, de acuerdo con el Decreto. El Decreto no le hemos hecho nosotros -insisto- y no me da vergüenza y le contesto ahora, estamos absolutamente de acuerdo con la gestión que está haciendo el Gobierno Central en materia de vivienda y esa ha sido una de las causas por las que se ha cambiado, quizás, la política que seguíamos anteriormente.

La verdad, a la vista de la Ley 8/90, julio del año 1990, de Reforma de la Ley del Suelo, que creo fundamental para nuestro País para poder proporcionar suelo, y a la vista del Decreto, aún sin aprobar por el Ministerio de Obras Públicas, sobre financiación del suelo, creo que también va a cambiar la filosofía total de nuestro País, incluida Cantabria, como es lógico; eso es lo que hay que tener en cuenta.

A la vista de ese Decreto que existe que se va a aprobar y sólo tenemos un borrador y unas líneas maestras de cómo se puede aprobar, lo que varía es el precio útil, no siempre se aplica el módulo-unidad para el tipo de viviendas: por ejemplo, para las viviendas de Protección Especial son 2.5 del salario mínimo interprofesional; precio de venta, el módulo base, el uno, se multiplica por uno. Régimen general, son las viviendas de protección oficial que hacen los particulares, ahora también lo puede hacer la Diputación o los ayuntamientos pero, normalmente, son las que hacían los contratistas privados, se multiplica por 1,2 módulo ponderado. Viviendas a precio tasado; no lo ha garantizado aunque sí nos lo ha dicho Madrid pero está sin aprobar -insisto- ese Decreto; se multiplica por 1,7. Esos son los precios.

Copiamos y asumimos la política de Madrid, no me importa decirlo porque, actualmente, vamos totalmente emparejados con esa política.

Eso quiere decir que el Régimen Especial, las viviendas más baratas para las personas que ganan

menos, pueden costarles en Santander -insisto-, Camargo y Torrelavega, unas (.....) metro cuadrado útil; en el resto de la provincia, desde Castro a Santoña o San Vicente de la Barquera 74.000 pesetas. Régimen General, son las antiguas viviendas de Protección Oficial que -insistimos- al haberse modificado el módulo intentamos que acudan, de nuevo, los contratistas privados, vale 98.000 pesetas Santander, Torrelavega y Camargo, por tener más de 20.000 habitantes, y el resto de la Comunidad 89.000.

Y de precio tasado; que es la pregunta que me hace: ¿cuánto puede costar una vivienda de precio tasado en Cantabria dentro de dos años si es que este programa sale adelante y ha sintetizado la venta?. Pueden ser 115.000 pesetas -más o menos- el metro cuadrado en Santander, Torrelavega y Camargo; y 105.000 pesetas en el resto de la Autonomía.

Hablando de carreteras; ya lo sé, porque se lo he oído más veces en la Asamblea y en la prensa, que no está

Usted y su Partido de acuerdo con la anchura de plataforma, cosa que admito y respeto su criterio; nuestra política no es ésta, estimamos -yo creo que influenciados por el mando político, sobre todo, y por los informes de los técnicos- que una carretera digna, vaya donde vaya, a Bárcena Mayor, a Galizano o a Santillana del Mar, creo que tiene que tener 9 ó 10 metros, lo estimaba el Gobierno anterior y seguimos en ese criterio. Seguimos en el criterio de hacerlas de 10 metros; 10 metros quiere decir: 7 metros para los automóviles y un arcén de metro y medio a cada lado. O sea, comprendo que a Usted, igual, no le gusta, incluso, lo que eso pueda afectar al medio ambiente pero, nuestra política, estamos convencidos de que es así y vamos a seguir en ella.

Ha citado unas cuantas carreteras: la de Ruate; yo le puedo decir que está en ejecución, más o menos deprisa pero, en modo alguno, está parada; la de Puente a Valle; la del Tojo; y la del Tojo a Bárcena, que hace Emilio Bolado, están en ejecución y avanzando su construcción, más o menos acabadas.

Indudablemente, se está apuntalando -por decirlo de una forma gráfica- al hacer un desmonte que se cae, hay que inyectarlo y meter unas inyecciones y unos tornillos y luego almidonarlo, eso está claro que es incómodo y duro para el conductor y para todas las personas que pasen, lo reconocemos; como pasa cuando se está haciendo una casa al lado de la tuya o cuando se está haciendo la autovía; sí, efectivamente, hay problemas de construcción pero, esperamos -creo que lo he citado antes- que en el año

1992 estén acabadas todas estas obras en ejecución pero -insisto- estamos construyendo en ellas.

Lo mismo que la de Sarón-Villacarriedo, con problemas de que si la variante es por aquí o por allá; como nos pasa con la de Liencres al problema de Boo de Piélagos porque hubo un litigio de que la variante por aquí, sale una comunidad de vecinos que dice que por el Sur no, por el Norte; luego, se pasa el tiempo, llega el proceso político conocido y la cosa que está hoy prácticamente acabada desde el Puntal hasta la playa de Val de Arenas; y lo del pueblo, que en el fondo es lo más principal, está parado a falta de tomar una decisión política o técnica de por dónde va a ir la desviación, pero estamos trabajando -más o menos- en todas ellas.

Algunas, aunque da la sensación de estar paradas; concretamente, por citar algunas que yo conozco, la de Argoños a Santoña por la marisma está parada adrede, porque se ha echado la última capa de rodadura y, según informes técnicos, aconsejan que estén cuatro o seis meses, sobre todo....., para que asienten y no haya que volver a hacer más modificados. Y ése es el proceso, por ejemplo, de la de Santoña que conozco, como saben, personalmente.

Lo de los núcleos mal comunicados, ahora mismo, de memoria, no le puedo decir. Yo no sé si el Sr. ... le puede hablar de ¿cuál es el estado de los núcleos de Navamuel y San Cristóbal del Monte?; lo que sí le puedo decir es que se estudiará y le puedo contestar en otro momento. Yo no sé, el Sr. Quince, si sabe; el núcleo que preguntaba el Sr. Revilla, de Navamuel a San Cristóbal del Monte, ¿hay proyecto, hay alguna actuación prevista, la ha habido o la va a haber?. De memoria no me las sé todas.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García- Lago): Puede continuar, si le parece, Sr. Consejero, con otros temas.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Sí.

Referente al anuncio que citaba, que ha salido en el Boletín Oficial de Cantabria, para comprar diversa maquinaria para hacer obras de leasing; los contratistas que han ido a verles a Ustedes, muchos han ido a vernos a nosotros, al menos a este Consejero, tienen miedo que nosotros vayamos a quitar el trabajo a esas empresas pequeñas, sobre todo. No estaba en nuestro espíritu ni es nuestro ánimo; o sea, no es hacer una empresa de construcción para realizar carreteras.

Nuestro ánimo es tener una maquinaria elemental que, hasta ahora, no existía; no meter un personal, es el personal que actualmente está en la Consejería de Obras Públicas, en Carreteras o en Departamentos parecidos; no se pretende quitarle el trabajo a los contratistas. El trabajo le habrá, más o menos, pero por otras circunstancias autonómicas o nacionales y no por comprar una maquinaria. Tenemos una plantilla de hombres que estaban con una pala y un picachón como hace 25 años y, creemos, hay que estar más modernizados. Pero, no es el espíritu nuestro, en modo alguno, quitar el trabajo al contratista pequeño que hacía la obra, va a ser para mejorar, para reparar -no digo para bachear pero, para bachear y poco más- limpiar las cunetas, señalizar, para esas averías que pasan en invierno, constantemente y desgraciadamente, en nuestras carreteras, que se estropean 4, 5, ó 6 todos los años, para esas obras de muy difícil contratación y que ni a los contratistas les interesa comprometerse a un precio fijo porque es muy difícil dar (.....) para eso estamos la gente de la Casa y para eso se pretende comprar esa maquinaria; o sea, en modo alguno estaba previsto quitar eso a nadie.

Me cita la comparecencia de mi colega - Antonino- de 30.000 millones, ¿cómo vamos a pagar? porque sabe que tenemos un problema económico. Hemos hecho un estudio económico de ordenación que se ha enviado a Madrid, esperemos que se limen, no creo que sea mi papel el explicárselo, pero, yo le diré lo poco que sé.

Indudablemente, de esos 30.000 millones de pesetas, casi 20.000 es de nuestra Consejería, en tres conceptos fundamentales -hay que decirlo-: la empresa grande, que tiene mejores medios pero, muchos, tienen problemas porque es mucho dinero; la empresa pequeña, que son facturillas, para ellos, muy importantes de 4, 6 8 ó 10 millones de pesetas pero que les paraliza porque es su vía familiar, es cuando trabaja él y dos obreros; y luego, las expropiaciones que, también -aunque Usted no lo ha dicho- a mí no me importa decirlo, que tenemos pendientes. Todo gira entorno -insisto, no es mi tema- a la solución del problema económico de nuestro Gobierno, lo estamos estudiando y no le puedo dar datos concretos porque, quizás, no sea el momento y tampoco los conozco a fondo.

Sobre la bondad del Sr. Presidente Hormaechea, que decía por último. Permítame que yo, como afín al Presidente Hormaechea y como miembro del Grupo Popular, hable de lo bien y de lo mucho que hemos hecho.

Pido disculpas si, quizás, me he pasado en la exposición de motivos de vender, un poco, nuestra política de lo que hemos hecho, mi ánimo era intentar conectar lo que se ha hecho con la política de cuatro años, si a alguien le ha molestado y me he pasado, quizás, en cifras y en datos y he dicho demasiados, pido disculpas. No estaba en mi ánimo hacer aquí campaña política porque este no es el Foro ni estos Sres. nos lo van a contar tan fácil. Creo que estoy en mi derecho, defender al Presidente Hormaechea como le he defendido siempre y le seguiré defendiendo, así como al Partido Popular porque estoy inscrito a esta ideología y muy afín a esta persona.

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

¿Algún Portavoz de otro Grupo quisiera intervenir?.

Quiero decir, exclusivamente, si tienen alguna pregunta -sin abrir nuevos debates- que hayan hecho, al Sr. Consejero, y no se ha considerado suficientemente contestada por el Sr. Consejero, tienen la palabra pero no abriendo nuevos debates -insisto-, para temas ya tratados dentro de la Comisión.

Tiene la palabra el Sr. Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: Voy a intervenir para replicar...

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Sr. Revilla. Exclusivamente, hay un turno -y si quiere se lo explico, encantado- de Portavoces, que ya han usado, para preguntar aquellas dudas o sugerencias que se le puedan hacer al Sr. Consejero, después de la exposición del mismo.

Según el Artículo 168, excepcionalmente -es lo que está usando esta Presidencia en estos momentos- si Ustedes se consideran que no han tenido suficiente contestación a lo planteado por el Sr. Consejero, se le concede la palabra, excepcionalmente -que es lo que estamos haciendo en estos momentos-. Pero, lo que le estoy diciendo es que no abra un nuevo debate sobre temas no tratados en la exposición o en las preguntas que han hecho sus Señorías.

¿Quiére hacer uso de la palabra, Sr. Revilla?.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Después de estar tantos años metido en estas Comisiones, no se sigue el ritmo de...

Es que otras veces, cuando se formulan, de golpe, las preguntas de los dos Grupos, el Sr. Consejero, contesta a todos y, luego, viene lo que le ha parecido a cada Portavoz sobre lo que ha dicho; bien, si no le ha contestado a alguna o, bien, si sigue discrepando de la valoración política que hace el Sr. Consejero.

Aquí sería nuevo el planteamiento porque yo estoy de acuerdo que puede ser una buena táctica el que yo conteste ahora a lo que me ha parecido la exposición del Sr. Consejero.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Exactamente. Lo que le he dicho yo al Sr. Portavoz -Sr. Revilla, en este caso- es que pueden Ustedes hacer una serie de preguntas sobre temas que han planteado, en la primera intervención, y que no se consideran suficientemente contestados, pero no nuevos planteamientos.

De todas maneras, existe una salvedad, en cuanto a estas comparecencias y otras; la salvedad, bajo esta Presidencia -salvo estar equivocado- es que se han pedido estas comparecencias en base el Artículo 168 y, textualmente -creo recordar- si no, que me lo indique el Sr. Letrado de esta Comisión: permite un primer turno y, excepcionalmente un segundo; cuyo segundo término se está dando rigurosamente, por esta Presidencia, en todas las comparecencias. Es así como indica el Reglamento, Sr. Revilla. No obstante, para no entrar en "florituras", tiene Usted la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Yo estoy haciendo aquí uso, de lo que son usos y costumbres, de las Comisiones, no el Reglamento...

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Tiene Usted la palabra Sr. Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: Simplemente, es para mostrar mi preocupación por una frase del Sr. Consejero.

Naturalmente, todos los temas son subjetivos, él me admite que yo discrepe, que está convencido de la bondad del Plan de Carreteras pero, yo, como no estoy conforme con esta apreciación, me preocupa que no solamente esté de acuerdo con lo que se ha hecho, sino que ha asegurado que así se va a seguir; o sea, con este planteamiento.

Sr. Consejero, permítame que le haga unas reflexiones.

Yo creo que es un disparate. No me ha contestado ¿cuánto va a costar -al final de los años, porque ésto se empezó en el año 1986- el tramo que va desde el Puente de Santa Lucía -límite de Cabezón con Ruente- y Bárcena Mayor.

Lo que tenemos de los datos de la comparecencia del Sr. Parra: es que esa carretera llevaba ya gastados 4.100 millones de pesetas, de los cuales, 1.300 ó 1.500 millones no tenían financiación.

Pero es que eso no se ha concluido, porque aquellas obras son permanentes. Esa carreteras que, yo calculo, va a costar más de 5.000 millones de pesetas, para veintitantos kilómetros, me parece un despropósito porque antes, el Alcalde de Carmago -permíteme que te llame Alcalde, porque lo eres- se quejaba, y hablaba de que no se puede concentrar todo en una carretera y, yo digo: ¿Bárcena Mayor, desde el Puente de Santa Lucía, requería 5.000 millones de pesetas, habiendo -todavía- núcleos incomunicados; habiendo carreteras -me pueden venir a la memoria ahora 10- que están en situación lamentable, de gran densidad de tráfico?; por ejemplo, pongámonos en Soto Irúz y vayámonos hasta el cruce de Villacarriedo -a dos kilómetros de Villacarriedo- ¿cómo está esa carretera?, llena de coches, de camiones de leche, de autobuses escolares donde, en curvas, hay que parar porque si no, un autobús no pasa; carreteras de muchísimo más tráfico que el que hay, por supuesto, entre Bárcena Mayor y la carretera general, y ahí metemos 5.000 millones de pesetas.

Y además -esto me lo tendrá que reconocer el Sr. Consejero porque es de la profesión- ¿Cómo se le ocurre a unos técnicos iniciar una carretera sin haber hecho un estudio geológico de ese monte, y empiezan a cortar el monte por la izquierda cuando ampliar el medio metro por la derecha no hubiera costado nada?. Yo creo que lo mínimo es que, al llegar a un sitio de esos, se sepa la morfología de ese terreno. ¿Qué hicieron?, ensanchar tranquilamente un metro por la derecha y venir abajo todo el monte; eso es permanente y, ahora, tienen que inyectar cemento, y meter varillas hasta no sé qué profundidad y, todavía, el problema no se va a arreglar porque ya han pelado casi 500 metros hacia arriba, y bajan los árboles, las piedras, la tierra.

Si no es por exigir responsabilidades políticas, sí -al menos- a los técnicos que, en su momento, certificaron eso de la empresa que lo está haciendo. Eso nos va a costar el "ojo de una cara o los dos ojos". No puede ser aplaudido por nadie.

Lo mismo digo de la carretera de Sarón a

Villacarriedo; no era una prioridad, se lo digo sinceramente, no era una prioridad en estos momentos, hay otras prioridades mucho mayores.

También discrepo de que esté parado porque sean conflictos de vecinos, eso está parado -según tengo entendido- porque el Sr. Arruti no cobra. Al Sr. Arruti no se le han pagado los mil y pico millones que se le deben ¿cómo va a seguir?; dice, si me deben mil y pico y continuo con la carretera, quiebro, cierro, me embargan. Y además, está con unos problemas tremendos -yo creo- que ha ido peregrinando ya por todos los Grupos Políticos, por todos los Bancos, y ésa carretera está parada porque no se le ha pagado lo anterior y, lógicamente, no puede seguir. Yo creo que ésa es la razón y hay que decirlo.

La de Potes-Espinama. ¿Cómo va a ser una buena gestión una carretera que se programa en 298 millones de pesetas, cuesta 3.300 millones y nos encontramos con que, hace dos Consejos de Gobierno, hay que aprobar mil doscientos y pico que, en la prensa, se dice que son para derrumbes, taludes, no sé qué -cuando está la carretera acabada- y es para pagar una obra que no estaba financiada. ¿Va a seguir esta Consejería el criterio de hacer obras sin financiación, lo cual, aparte de ilegal, me parece un disparate?. Muchas de las carreteras se hacían sin financiación, sin presupuesto; entonces, si van a seguir así, eso es lo que me preocupa. Yo creo que esto no es para presumir. La gestión de carreteras, sinceramente, no es para presumir.

Se han invertido 21.000 millones, pero se han repartido muy mal, y se han hecho obras sobredimensionadas a las necesidades de los ciudadanos; y otras, no se han atacado, en absoluto.

Esto es lo que yo le quería decir.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. SOLAETA PEREZ: El debate o la discusión vuelve al punto anterior.

El que no estemos de acuerdo en los criterios políticos de anchuras y de localización de las obras se lo respeto pero, nuestro Gobierno, piensa de otra forma, siento no estar de acuerdo, quisiera estar de acuerdo con todos pero, a veces, no se puede.

Lo que he dicho de 10 metros, no quiere decir que, en el futuro, todas vayan a ser de 10

metros, estaba pensando en una obra concreta que he citado en el informe previo: la de Liérganes-La Cavada que es de tráfico muy intenso y creo que lo merece. No quiero decir que todas las carreteras que hagamos en el futuro, mientras estemos aquí, vayan a ser de 10 metros, en mi expresión no quería ser tan tajante.

Confío, en el futuro, que la gestión de hacer obras se haga perfectamente documentadas en todos los aspectos, ése es nuestro espíritu y las normas que me ha dado el Presidente del Consejo de Gobierno, y las instrucciones que tengo: seguir todas las formalidades jurídicas, legales y técnicas que haya.

Luego, me critica: los técnicos, si era mejor... Pues sí, efectivamente, yo soy técnico -soy Aparejador y alguna cosilla más sin importancia- pero no me siento capacitado para criticar la política de ingenieros de Caminos, muchos de ellos con años de experiencia -no es que lo quiera criticar ni defender- se han podido confundir; pero, seguro, en ese momento han informado en el sentido de hacer la obra así. Yo no digo que lo hagan bien o mal pero a los técnicos -y lo digo, quizás, por defensa propia- hay que respetarlos y decirlo, no quiere decir que acertemos siempre.

Siento mucho -insisto- en que no coincidamos, en absoluto; no ya de las anchuras ni de la localización de las obras.

Para nosotros, las obras que hemos hecho, creíamos que eran los puntos precisos y necesarios, pero respeto su opinión de que no está de acuerdo con nosotros; por otro lado, es lógico.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro GarcíaLago): Muchas gracias, Sr. Consejero.

El Portavoz del Grupo Socialista.

EL SR. DUQUE HERRERA: Sr. Presidente.

Tengo la sensación de que a mí no me ha contestado.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Gracias.

Criticaba antes, insinuaba, que habíamos tenido una política de viviendas -ha citado, incluso, algún pueblo como Voto y Meruelo- de que, ahora ¿por qué hemos cambiado?.

Sí, hemos cambiado; antes, se hacía un convenio de forma bilateral: Administración Central, Autonomía, de año en año, un poco "a salto de mata", diciendo dónde hay más necesidades.

Primero, en ningún pueblo, tenemos conocimiento de que las viviendas que se hayan hecho sobren o no sean tan necesarias; al menos, en todos los pueblos que hemos hecho viviendas -muchas o pocas- hay lista de espera; señal de que nunca han ido mal colocadas, cuando había más peticiones que viviendas.

Lo que nos ha hecho cambiar un poco el sistema de selección y trabajo ha sido -insisto una vez más- el cambio de la política nacional de suelo y de vivienda. La política nacional de suelo ha cambiado con la Ley de Reforma del Suelo, 8/90, del mes de julio, que cambia todo, absolutamente, en política de valoraciones urbanísticas, que es fundamental para poder coger suelo. No podemos hablar de viviendas si antes no tenemos suelo.

Y, luego, nuestro Decreto, en que aumentaba los módulos para meter a la empresa privada en la iniciativa, en la alegría de que pueda haber negocio en la protección de viviendas; y nuestra Ley de Reserva de Suelo que, muy bien, podríamos habernos acogido a la Ley Nacional, Ley 8/90.

Pero -creo- esta Autonomía, como todas, tiene que tener por facilidad, por manejo, por más concreción de datos, una Ley propia de Suelo, creo que es necesaria y es una propuesta que he tenido el gusto de hacer al Consejo de Gobierno y ha empezado su trámite. Creo que es beneficioso, eso es lo que nos ha hecho cambiar de política.

Luego, que el Gobierno Central -insisto- siempre en contacto con él, propone un Plan cuatrienal; hay que adaptarse a sus circunstancias. Ya no vale decirle, cada año, si van a ser 17 en San Vicente, 14 en Luená, 23 en Castro. Vamos a adaptarnos, un poco, al Programa Nacional.

Por otro lado, en mí nunca ha estado en ánimo ni el espíritu y -creo- en nadie de nuestro Gobierno quitar méritos a la Administración Central; efectivamente, siempre que he ido a Madrid lo he dicho cuando he vuelto y me lo han preguntado; cuando el Director de Vivienda estaba en Madrid siempre ha dicho el trato y las negociaciones amplias y cordiales que ha habido con la Dirección General de Vivienda, nadie pretende quitar el mérito a Madrid ni, mucho menos, a los ayuntamientos que, en muchos casos, son los que facilitan el suelo, muchas veces,

incluso, de forma gratuita o casi gratuita, cambiando por unos locales, bajos o garajes. O sea, nuestro protagonismo no es electoral, sería absurdo llevando aquí tres o cuatro meses empezar a preparar, desde el punto de vista de mi Departamento, hacer un programa ahora de 5.000 viviendas para dentro de cuatro años ganarse las elecciones; en modo alguno se me ha pasado por la cabeza. Indudablemente, eso tendrá un precio o un coste político, ya veremos a ver hasta dónde somos capaces. Yo estoy absolutamente convencido -se lo dije ayer a su compañero D. Miguel Angel Palacio y se lo vuelvo a decir- de que vamos a hacer 5.000 viviendas o más, en colaboración con los ayuntamientos de Cantabria, en contacto con ellos, en colaboración con la Administración Central, lo dije y lo mantengo. Es un desafío personal de nuestro Departamento, concretamente, del Consejero y de la Dirección de Vivienda. Nadie pretende quitar mérito a nadie.

Sobre si la Ley de Reserva de Suelo Autonómica invade competencias; no creo, somos una Autonomía pequeña y todos conocidos, no está en nuestro ánimo meternos en litigio, ahora, con ningún ayuntamiento, al contrario. Quizá tenga razón y, antes de presentarlo, teníamos que haber contado, al menos, con ayuntamientos importantes, lo admito porque es una Ley que, he dicho, creo que hacía falta, pero estamos a tiempo, no es nada tarde desde el momento que la Ley sólo está presentada a la Asamblea. Creo que, Ustedes, tienen la suficiente fuerza, como Grupo Político y están representados los ayuntamientos en Ustedes ampliamente, para decir si esa Ley va en ese sentido o no. La Ley, no es que vaya a firmarse así, va a discutirse -como es lógico- en la Asamblea.

Si no invade competencias municipales ¿para qué hacemos esa Ley?; ¿qué sentido tiene hacer la Diputación una Ley que, luego, vuelva a decir que son los ayuntamientos los que pueden decidir?, para eso, no hacemos Ley.

Está claro que cuando hemos hecho una Ley de Reserva de Suelo es porque, en algún punto, en algún momento y en algún caso, va a incidir, va a invadir o va a menoscabar la autoridad municipal; sin que eso sea, en ningún momento, nuestro espíritu y nuestro ánimo.

En carreteras; me mete en un litigio con D. José Luis Vallines, que no está en mi ánimo. Yo creo que pocas veces me habrán oído criticar al Gobierno de gestión porque, efectivamente, estábamos representados -yo no, porque estaba fuera de ese Gobierno, como Ustedes saben- yo estaba en la Unión

para el Progreso de Cantabria, pero compañeros y amigos estaban y ahora volvemos a estar los mismos compañeros y amigos juntos.

Sólo he criticado -de pasada, ayer y hoy- la partida para conservación, de 200 millones que, paradójicamente, bajaba de 283 millones de pesetas en el año 1990, a 200 millones de pesetas, que va contra la política que Usted defiende, y que yo le apoyo, o que yo defiende y Usted está de acuerdo conmigo.

O sea, no está en mi ánimo el criticar. Ahora, nuestro Gobierno es total y absoluto de todas las competencias; y, antes, era un sector el que tenía el Sr. Vallines. Supongo que el Sr. Vallines tendría que escuchar, a efectos de obras, proyecto, presupuestos, a los demás compañeros del Gobierno, entre los cuales estaba el Partido Socialista y los demás Partidos de nuestra Autonomía.

El PECON. El PECON le he citado, no he querido decir que estuviera acabado, hay 60 proyectos. Creo que tenemos una fuente de datos importantes, constantemente estamos haciendo proyectos de PECON sobre reformas, mejoras, desviaciones, quitar la vía, quitar la curva, etc., afecta a 300 kilómetros que, como Usted bien ha dicho, si tenemos 1.020 concretamente, es el 30 por ciento de lo que tenemos solucionado en vía de proyecto para hacer en este cuatrienio, en la próxima Legislatura o en toda la vida. Lo que se pretende es acabar las carreteras que tenemos, conservarlas con el Plan Ordinario de conservación; conservarlas, de forma extraordinaria -que es la conservación más profunda- aislarlas, ensanchar, -insisto- quitar la curva, quitar la vía, hacer un puentillo. Eso es lo que va a hacer el PECON.

No está acabado ni se va a acabar nunca, porque es muy posible que cuando hagamos el 100 por cien de lo que estimamos 1.020 kilómetros, las circunstancias dentro de 6, 8, ó 10 años -nadie lo pretende hacer en esta Legislatura- habrá otras necesidades de anchura, cargas, pesos, desmontes o que la vida pide tener otras circunstancias en las carreteras.

Hay un Plan que, hasta ahora, sabemos que existen 600 proyectos o carpetas, esperando quitar las que podamos este año, ya veremos cómo va el Presupuesto, el año que viene igual. Pero, no lo vamos a tener en cuatro años, 1.200 kilómetros es muchísimo, a pesar de que en el PECON -insisto- se va a dar una inversión barata, de 15 millones kilómetro, que no da para hacer mucho; en cuanto nos coja una

curva importante o hacer un puente en una vía de RENFE o FEVE, no nos va a dar con ese dinero pero lo vamos a intentar, nadie ha dicho que estuviera acabado.

Nos han enviado, a todas las Consejerías - hace mes y medio- un anteproyecto al Presupuesto; hay una partida -la que estimaba esta Consejería y los técnicos para conservación ordinaria- para conservación extraordinaria pero no lo he discutido, de forma formal, ni con el Consejo de Gobierno ni en la Asamblea Regional; no voy a decirles los datos, sí los tenemos pero no voy a decir en qué cantidades, más o menos, tenemos en esas partidas.

En aguas. Lo que sí le puedo decir que de ese avance del Presupuesto, nosotros, estimamos que faltan 2.000 millones de pesetas para solucionar el tema del agua de Santander.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Tiene la palabra el Sr. Astorquia.

EL SR. ASTORQUIA HEVIA: Los 2.000 millones de pesetas es para solucionar el tramo que va desde la depuradora situada en Camargo hasta Santander que, continuamente, se están produciendo roturas y están afectando a la carretera nacional.

EL SR. PRESIDENTE (Piñeiro García-Lago): Por favor, no entren en diálogos.

Gracias, Sr. Astorquia.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. SOLAETA PEREZ:...Los problemas de aguas los tenemos cifrados en 6.517 millones de pesetas, pretendemos hacerlo en cuatro años pero - insisto- hemos metido una partida en el Presupuesto del año que viene, partida que no la voy a decir.

Está muy claro que tenemos un anteproyecto -insisto- desde finales de Septiembre. Creo que es una desconsideración hacia el Consejo de Gobierno y, sobre todo, a la Asamblea, el que estemos discutiendo aquí partidas, si es mucho o es poco -va a decir Usted que es poco y yo que es mucho- antes de que tengan un valor oficial.

Cuando he hablado de que el 55 por ciento de la pavimentación de núcleos estaba sin alquitrantar - estaban alquitrantados el 45 por ciento- es así pero, no hablamos de las carreteras de la Diputación, hablamos de las vías, de los montes, de esos caminos municipales que va a la cabaña de tal sitio, que ataja

por un monte, que va de Meruelo a Güemes, eso es lo que está sin alquitrantar; lo demás, no está la mitad sin alquitrantar. O sea, a la hora de hablar de caminos municipales, de las antiguas vías de montaña que van a cuatro cabañas o que son el atajo a un pueblo, eso es lo que, la mitad de ello, está sin alquitrantar. Muchas, el 55 por ciento -insisto- están alquitrantadas.

En alumbrado. Le digo, con toda sinceridad, lo que le dije ayer: se han paralizado los alumbrados, menos los que estaban en ejecución, más o menos avanzados, que se han acabado todos, se han parado unos cuantos proyectos de alumbrado -no lo sé de memoria- pero, más que nada, por hacer un análisis. Nuestro Gobierno, aunque estuvo antes y luego no ha estado en unos meses y vuelve a estar, intentamos - un poco- dominar la situación; por lo menos desde mi Departamento, lo que se pretende es ver cuál es la situación genérica, y eso es lo que pretende en alumbrado. Hay unas obras de alumbrado pendientes, que seguimos interesados en hacerlas porque, la mayoría o todas, son de nuestro anterior programa - antes del Gobierno de gestión- seguimos en ello pero creo que no están pagadas, mi idea es hacerlo en estos cuatro años, no sé las obras que son pero creo que hay unas cuantas.

En Puertos. Lo que no le permito es que me diga que los puertos de Cantabria son malos porque, yo, sinceramente -y no sé nada con el mundo de la pesca- creo que de malos no son nada. Creo que el Puerto de Santoña, según dicen nuestros pescadores, es el mejor que hay de Bayona a Bayona -se refiere a la Bayona francesa y a la Bayona de Galicia-, es un dicho muy pescador y yo lo mantengo: por servicio, por metros de atraque, por la nueva cofradía, por aparcamiento, por alumbrado.

Creo que el Puerto de Colindes, es un buen puerto pesquero; que el Puerto de San Vicente es un buen puerto pesquero, con el problema que tiene de dragado la entrada, que no son lodos, es dragado de roca, más complicado, es duro y hay que perforar y meter dinamita. Creo que el Puerto de Castro, es un puerto pequeño pero, los demás, no tienen actividad portuaria. La inversión se ha metido a los cuatro Puertos importantes, que son ellos. Por eso, no le admito -le respeto su opinión- pero, no puedo compartir que nuestros puertos no sean buenos.

No voy a comparar con los de Vizcaya o Asturias, son muchísimo mejores: los puertos famosos de Lequeito, Mundaca, Ondárroa, Bermeo, que son preciosos pero -son preciosos- por lo pequeñucos, por las casas que tienen y por lo bien que están cuidados. Pero, como puerto, no compare a ninguno del

Cantábrico, en absoluto, con ningún puerto del País Vasco, al menos. Tampoco la comparación de que los nuestros sean mejor que los de los Vascos sirva de nada pero, como norma, sí puede servir de que no estamos tan atrás y que nuestros puertos están en el mercado entre los buenos puertos pesqueros.

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

Tiene la palabra el Sr. Duque.

EL SR. DUQUE HERRERA: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Quiero hacer algunas puntualizaciones, sin ánimo, por supuesto, de entrar en polémica, respecto al tema de la Ley. El tema de la Ley a mí me parece muy importante y, yo creo, sí invade competencias, pero no es este el Foro y en eso estamos de acuerdo; por supuesto, nosotros vamos a intentar -como Usted nos aconseja- introducir las modificaciones que entendemos que son las mínimas para que la Diputación pueda tener ese instrumento que necesita y que, además, yo entiendo que es muy interesante, pero que deben empezar -repito- por una colaboración.

Aquí, lo que se trata, no es que nadie invada competencias de nadie, sino de que podamos conseguir los fines que la Diputación persigue y que los ayuntamientos también persiguen porque, realmente -yo creo- lo que debemos pretender ambas Administraciones es la mejora de la calidad de vida de los vecinos en ambos casos.

Por lo tanto, yo creo que esto tiene que ser fruto de una colaboración entre las dos Administraciones, los ayuntamientos tendrían que ser consultados, lo mismo que deben ser consultados y que deben consultar cuando están haciendo un Plan de Urbanismo; nosotros, en Camargo, cuando hicimos el Plan de Urbanismo vinimos muchas veces por Diputación a ver si parecía bien lo que estábamos haciendo; entendemos que ese es el camino, no puede ser otro. Pero, también, nos duele mucho cuando se pretende decir, por ejemplo, desde esa Ley: que cuando la Diputación ponga los ojos en un determinado terreno, el ayuntamiento está obligado a cambiar, si es no urbanizable, hay que hacerlo urbano. Eso, dicho así, como está en la Ley, se siente miedo al futuro en ese sentido. Esa Ley, en manos de unas personas dialogantes, puede ser que funcione; pero, puesto en manos de unas personas que quieran, realmente, invadir competencias, con esa Ley las invaden y las arrasan, diría yo. Por lo tanto, es lo que quiero decir y, desde luego vamos a intentar mejorarla

lo que podamos.

Yo había entendido que el Plan PECON era un Plan general -porque así se me explicó-. Por eso digo que la filosofía de Usted, de alguna manera, cambia con la explicación que me dió el Sr. Parra, que es con el que yo hablé de estos temas cuando, tantas veces, pedíamos arreglar nuestras carreteras con lo que llamábamos pavimentación de núcleos. Y se nos decía que no; que la pavimentación de núcleos para carreteras de ese otro tipo: municipal o de menos importancia, iba en el Plan PECON.

El Plan PECON que, entonces, me decía que estaba en elaboración. Yo pensaba que eso iba a ser un Plan que se iba a aprobar y que iba a tener, incluso, unos plazos.

Decía el otro día -y yo creo que es muy importante-; criticamos al Gobierno Central. Y yo decía que yo también, y lo vuelvo a repetir, porque no cumple los plazos. Aquí, en la Comunidad de Cantabria, lo de los plazos, es algo que no se utiliza y, claro, difícilmente puede hacerse un seguimiento; ya no digo la oposición, sino el propio Gobierno; de lo que va consiguiendo sí, previamente, no ha establecido unos objetivos y unos plazos.

En ese sentido, el Plan PECON -yo insisto- ¿qué plazos, cómo se va a llevar adelante, qué previsiones hay, por ejemplo, para el año 1992?. Si no me lo puede decir porque la partida se está discutiendo, me quedo conforme, es una contestación que me podrá satisfacer o no, pero la respeto.

Por lo tanto, me preocupa eso porque, repito, yo creo que es lo más importante que hay que hacer en carreteras en esta Región. Quizás no es lo más espectacular; ciertamente no lo es; es más espectacular la carretera Potes-Espinama pero, arreglar y quitar todos esos puntos negros; eliminar esas curvas; quitar aguas residuales que hay por muchas carreteras, competencia municipal en muchos casos, pero que tiene que haber una colaboración; hacer saneamientos; arreglar esas cunetas profundas que son un peligro tan grande y que hay kilómetros y kilómetros de ese tipo de cunetas agresivas; hacer eso en Cantabria es una necesidad prioritaria, bajo mi punto de vista -insisto- que puede no coincidir, veo que no coincide con el de Usted.

El tema PECON es algo que yo lo veo como una luz -ahí en el horizonte- que, realmente, puede dar solución a esos problemas tan tremendos que tenemos en nuestras carreteras.

Yo ando mucho en bicicleta y voy por todas las carreteras de la Región de ese tipo y es, realmente, lamentable como están. Por lo tanto, yo -insisto- es un tema que me gustaría que se cuantificase en plazo, en forma de inversión, etc., para saber cuándo podríamos ver ese programa realizado.

En el tema del agua, no me refería yo a que se hicieran mejoras en la red, yo digo que no tenemos agua en esta Comarca. Se puso de manifiesto -todo el mundo lo sabe- el Sr. Astorquia, por supuesto, sabe que estamos con la "espada de Damocles", constantemente, sobre la cabeza y que, en cualquier momento, nos podemos quedar sin agua.

Yo me refería que se habla de presas; ¿hay algún Plan en este sentido, se retoma este asunto, va a haber una decisión de resolver este problema de una vez por todas? me refiero a eso. Pregunto si el Sr. Consejero, si esta Consejería, ¿tiene alguna idea en este sentido?, me refiero a eso: a dotar de agua, no a ver cómo se lleva ese agua o mejores tuberías que, efectivamente, es una catástrofe esa tubería porque es muy antigua, es de uralita y, la verdad, esa tubería no hace más que dar problemas, fundamentalmente, al ayuntamiento porque, cada vez que se revienta, es una carretera que se inunda; ahora tenemos un problema en Herrera producido por la tubería.

Lo que yo pretendo saber es si, realmente, hay un Plan de abastecimiento de agua, de tener agua en toda época y la seguridad y tranquilidad de que en el año 2000 vamos a tener agua en Camargo, Astillero, Santander, en toda la Comarca. A eso me refiero.

Nada más. Lo demás, me doy por satisfecho por su contestación.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. SOLAETA PEREZ: El tema del agua, quizás, lo diría mejor nuestro Director.

Que conteste él lo del tema del agua y, luego, lo de la Ley se lo digo yo.

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

Tiene la palabra D. Luis Astorquia.

EL SR. ASTORQUIA HEVIA: Actualmente,

está en elaboración por la Confederación Hidrográfica del Norte de España el Plan Hidrológico de la Cuenca Norte.

En este Plan Hidrológico se recogen, exactamente, la disponibilidad y recursos de agua, y las necesidades futuras de agua en toda la Región.

Entonces, en cuanto se elabore ese documento; de ese documento salen, exactamente, las propuestas de inversión para solucionar los futuros problemas.

Nosotros estamos esperando que a principios del año 1992, la Confederación, elabore ese Plan Hidrológico y comencemos, entonces, a desarrollar los programas de inversión; hasta entonces, nosotros no sabemos, dentro del estudio de todos los recursos de la Cuenca Norte, de dónde la Confederación -que tiene la competencia de la disponibilidad de esos recursos- nos va a permitir utilizar los recursos.

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

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. SOLAETA PEREZ: Es una contestación imparcial, he mencionado brevemente el informe, es una contestación breve.

Hasta el año 1992, estimamos, no tendremos datos suficientes para saber de dónde vamos a tomar el agua y dónde vamos a hacer las depuraciones y los saneamientos, en consecuencia.

Citaba -de nuevo- la Ley de Reserva del Suelo; si no hicieran nunca los ayuntamientos, no lo hacíamos; si nos metemos en competencias municipales, el problema es el mismo; alguna vez habrá que incidir con los ayuntamientos. Eso no quita que las relaciones intenten ser cordiales, afectivas y se lleguen a acuerdos pacíficos, que es lo que todos queremos, estimo.

Sin perjuicio de que, quizás, se podía haber comentado previamente pero creo que hoy -insisto- en una Autonomía pequeña, todos los ayuntamientos llegan, fácilmente, a sus Diputados, a sus Partidos Políticos, para que se defiendan en la Asamblea. Ya no tiene solución, ya está en la Asamblea, esperamos que en la Asamblea se defina y se vean todos los defectos que Usted dice, como es lógico.

Con el PECON; efectivamente, quizás fuera interesante hacer un Plan global, no es fácil -opino

como técnico- porque el PECON, que son 1.020 kilómetros, calculo que pueda durar 10 ó 12 años, y es posible que dentro de 10 años las previsiones y las necesidades en carreteras sean diferentes a las de ahora: porque va a haber más coches o vamos a ir en helicóptero, no lo sé pero, en 12 años, va a cambiar porque el problema de ahora no es el del año 70, en Cantabria ni en España, del tráfico en las carreteras.

Eso no quita de que haya un Plan general, lo que pasa que hacer actuaciones para 1.020 kilómetros, igual hay que hacer 400 proyectos. - Insisto- lo he dicho antes, había 60 proyectos que afectan a unos 300 kilómetros; para miles, habría que hacer 250 proyectos para completarlo, que seguimos haciendo.

Lógicamente, ese Plan no se puede discutir y ver las prioridades hasta que ese proyecto esté acabado, y no lo vamos a hacer ni en un año ni en dos, por supuesto, muchísimo más; al menos, con nuestro personal, con la potencia técnica que tiene nuestra Consejería y nuestro Gobierno.

Estoy totalmente de acuerdo con Usted que el tema de inversiones va a disminuir, porque las necesidades no son las mismas. Parece ser que, afortunadamente, poco a poco, el tema de la autovía - que es nacional- se va a solucionar. Se han ido haciendo, más o menos -aunque dice D. Miguel Angel que no le gustan las localizaciones ni las anchuras- la verdad es que hay unos 300 kilómetros nuevos, las necesidades no son las mismas, la inversión va a bajar y la inversión va a subir. ¿Dónde va a subir la inversión?: en mantenimiento ordinario y en mantenimiento extraordinario.

En mantenimiento ordinario: subir todos los años, si había doscientos y pico millones, que suba hasta lo que dicen los técnicos y los ingenieros de libro: el 2 por ciento ese, que supone tanto por kilómetro; de todas formas va a ser 800.000 millones de pesetas. ¿Cuándo?: ni este año ni el año que viene, dentro de 4 ó 6 años será lo que dicen las Normas.

El Plan de conservación extraordinario: es el PECON, pasa lo mismo. Seguro que cada año habrá que subir. Este año hemos metido una partida, no recuerdo ahora si son trescientos y pico kilómetros, para hacer dos actuaciones. No lo garantizo, porque no depende de mí, hay que pasar el filtro del Consejo de Gobierno y de la Asamblea, cuando lo veamos aprobado en el Boletín Oficial lo confirmaremos.

Pero, estoy de acuerdo absolutamente -y se lo dije ayer-, de que van a bajar las inversiones en carreteras, que van a subir las inversiones en mantenimiento; tanto ordinario como extraordinario, que es el Plan PECON.

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

Sr. Rodríguez Argüeso ¿quiere interveir?.

No interviene el Sr. Rodríguez Argüeso.

¿Algún Diputado tiene alguna pregunta que considere no ha quedado suficientemente contestado por el Sr. Consejero?. No quiere nadie intervenir.

Muy bien.

Quiero agradecer al Sr. Consejero; así como a los Altos Cargos que le acompañan, Sres. Misas, Quince, Badolato, Gutiérrez y Astorquia; su presencia en esta Comisión.

Levantamos la Comisión. Muchas gracias.

(Finaliza la reunión a las diecinueve horas y diez minutos).
