



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XVII - IV LEGISLATURA - 4 FEBRERO 1998

- Número 253

Página 4781

Serie B

COMISIÓN DE INDUSTRIA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,
OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: LIMO. SR. D. MANUEL BLANCO DÍAZ

Sesión celebrada el miércoles, 4 de febrero de 1998.

ORDEN DEL DÍA

Página

Único.- Tramitación del Plan de Carreteras de Cantabria 1997-2004, remitido por el Consejo de Gobierno.

4782

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Buenos días, Señoras y Señores.

Damos comienzo al primer punto del Orden del Día Tramitación del Plan de Carreteras de Cantabria 1997-2004, REMITIDO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO.

Por lo tanto, sin más, el Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Buenos días.

En primer lugar quiero presentar, aunque yo creo que ya les conocen todos ustedes, a los miembros de la Consejería que me acompañan para este debate, por si necesitasen alguna aclaración técnica Sus Señorías, que son el Director General de Carreteras, el D. José María Mazón, el Jefe del Servicio de Carreteras, D. Manuel del Jesu y el Jefe de Proyectos de la Diputación Regional, D. Luis Lázaro.

Quiero, en primer lugar, expresar la gran satisfacción que me produce el que durante muchísimos años todos lo que estamos aquí presentes, prácticamente hayamos venido reclamando para Cantabria un Plan de Carreteras, hoy estemos aquí en esta Comisión con el Plan presentado para el juicio de Sus Señorías.

Naturalmente, quienes presentamos el Plan, el Gobierno, consideramos que es un buen Plan de Carreteras y esa es la satisfacción que tenemos que mostrar hoy para empezar este debate, por parte del Gobierno.

Yo creo que en aras también de la brevedad, el Consejero que tiene, en teoría, tiempo ilimitado para poder exponer el Plan y puesto que el documento lleva en la Asamblea Regional siete meses desde que se presentó y sus características supongo que serán conocidas por todos ustedes, yo no voy a hacer una exposición excesivamente larga. Voy a hacer un pequeño resumen, que espero no dure más de 45 minutos para que luego ya entremos en el debate.

Como Sus Señorías saben, este Plan de Carreteras emana de la exigencia de la Ley de Carreteras que era otra asignatura pendiente que tenía esta Comunidad Autónoma y que fue aprobado en diciembre de 1996 y esa Ley de Carreteras nos marcaba un plazo de seis meses para presentar en la Asamblea el Plan de Carreteras.

Aprobado por el Consejo de Gobierno, se cumplió ese plazo y en los seis meses se remitió a la Asamblea Regional.

De esta forma, tanto con la Ley de Carreteras, como con la presentación del Plan de Carreteras, la Comunidad Autónoma de Cantabria se pone a la altura de lo que ya tenían todas las Comunidades Autónomas del Estado Español: una Ley de Carreteras y un Plan de Carreteras. Éramos la única Comunidad Autónoma de España que no tenía ni Ley de Carreteras, ni Plan de Carreteras.

Pensamos que este Plan de Carreteras es un muy buen trabajo. Desde luego en el aspecto técnico, yo creo haber oído, incluso a los Grupos Políticos de la oposición que es un buen trabajo y en el aspecto de los recursos económicos que hay que poner al servicio de esa planificación y de ese estudio técnico es donde pueden surgir las discrepancias y seguro que las va a haber.

El Consejo de Gobierno es consciente de que un Plan de Carreteras, dadas las necesidades que hay en Cantabria, exhaustivo y que llenase de satisfacción a todos, al propio Consejero en primer lugar, nos hubiera llevado a cantidades económicas mayores, sin duda ninguna, pero en política y a la hora de gobernar nos tenemos que mover con unos recursos que hay que hacer compatibles con unos objetivos que, en este caso, si no son los objetivos ideales, que no lo son, al menos hemos tratado de conciliar esos recursos limitados con un Plan que entendemos que va a mejorar sensiblemente una situación de las carreteras de Cantabria que también reconoce el Consejero y el Consejo de Gobierno, que hemos heredado en 1995, siendo las peores carreteras de España.

No son datos del propio Gobierno, son datos de organizaciones técnicas cualificadas del Estado Español, que han determinado que en 1995 las carreteras de Cantabria eran, en su calidad, las peores de España.

La vigencia de este Plan, es de 8 años, pero todos somos conscientes de que planificar a 8 años es complicado y además sería sujetar a futuros Gobiernos, a futuras Asambleas, a unas normas que entendemos que en principio no debían de ir más allá de los 4 años en la concreción de una serie de carreteras que hay que poner en marcha.

Es un Plan, naturalmente indicativo y

deslizante, que tiene un horizonte de 8 años, pero donde hace hincapié especialmente es en los 4 primeros años del Plan, donde se determinan cantidades y objetivos de una manera más concreta que en los 8 años.

En primer lugar, el Plan recoge la culminación de una red de carreteras costeras que estaban inacabadas; en concreto, nos encontramos aquí con unas carreteras bastante bien diseñadas en la costa, pero con unas lagunas importantes.

Nos encontramos una carretera que partiendo desde Santoña llegaba hasta justamente el límite del Ayuntamiento de Ribamontán al Mar en Galizano y desde Galizano hasta Somo, en cinco kilómetros y medio, aproximadamente, sorprendentemente ese trozo de carretera, frente a una plataforma de un antes y un después de 10 metros, nos encontrábamos con una carretera de 5 metros, que había naturalmente que completar, teniendo en cuenta que además esta carretera es una de las de mayor densidad de tráfico de toda Cantabria.

Y quedaba por completar también el Sardinero-La Albericia, como una carretera costera y Comillas-La Revilla, para llegar hasta San Vicente de la Barquera y el enlace de Cabezón a Comillas.

El tramo Somo-Galizano está concluyéndose. Sardinero-La Albericia está concluido y la carretera Comillas-La Revilla está en este momento el proyecto en supervisión técnica y presto para ser adjudicado en los primeros meses del año, lo mismo que Cabezón-Comillas.

Y luego teníamos otro objetivo en este Plan que era la conexión entre los valles. Había una serie de carreteras que enlazaban valles, que estaban en estado lamentable, como era el caso de la carretera... -no las voy a citar a todas, pero algunas sí- Riocorvo-Virgen de la Peña, la carretera Treceño-Puente El Arrudo, la carretera de Entrambasmestas-Vega de Pas, San Pedro del Romeral, la carretera de Arenas de Iguña a San Vicente de Toranzo, la carretera que comunica Valle con Carmona y luego las carreteras que entran en los valles y que también estaban en muy mal estado. Me refiero a la carretera del Pontarrón Guriezo hasta Trucíos, la carretera de Pesués a Puente El Arrudo, cuya adjudicación se hace esta semana, la carretera de Beranga a Solórzano, la carretera de Golbaro a Novales, la carretera Heras-Gajano, la carretera de Puente San Miguel hasta Novales, etc.

Ese era un poco el criterio general, completar la red de la costa, interconexión de valles y las entradas a esos valles.

Quisiera hacer, brevísimamente un pequeño análisis de lo que había ocurrido en años anteriores en

el tema de carreteras. Nos encontrábamos con una desajuste entre las inversiones del Estado en Cantabria y las inversiones de la Comunidad Autónoma en el tema de carreteras. En concreto, entre los años 1985 y 1996 se hizo en Cantabria una inversión pública muy importante, que se puede cifrar en una cantidad aproximada de 144.000 millones de pesetas como fruto, fundamentalmente de la autovía del Cantábrico hasta Santander, la autovía de Torrelavega, Sardinero a la Albericia, carreteras de mejora del Escudo, etc., con unas cantidades muy importantes.

Sin embargo la Comunidad Autónoma, no estuvo a la altura, en esos años de las inversiones que hizo el Estado en el tema de las carreteras de competencia estatal. Y en concreto, en la etapa de 1987 a 1995 hubo dos etapas claramente diferenciadas en nuestra Comunidad Autónoma.

En la primera etapa de 1987 hasta 1991 se hizo un esfuerzo importante en la red de carreteras de la costa, pero desde el año 1991, como Sus Señorías conocen, hasta 1995, la inversión desapareció casi absolutamente en la Comunidad Autónoma, de manera que se invirtieron en carreteras y esto es un dato ya comprobado por los pagos que se han hecho, en 8 años se invirtieron exactamente 24.000 millones de pesetas, casi todos ellos en los 4 primeros años. Esto dividido entre 8 años hace un total de inversión anual en carreteras de 3.000 millones de pesetas, que es una cantidad que aunque aparentemente, se ha hablado de que se hizo un gran esfuerzo en esa etapa en carreteras, dividido entre los 8 años de vigencia del Gobierno anterior, fue una inversión escasa.

Estamos hablando ahora de un Plan de carreteras que va a duplicar anualmente la inversión, como mínimo.

Unas breves consideraciones sobre la red de carreteras que están en el Plan. Yo quisiera hacer algún comentario. En Cantabria, como característica de nuestras carreteras podríamos decir que tenemos muchas carreteras. Carreteras nuevas prácticamente no se necesitan en la Comunidad Autónoma. Tenemos una media de carreteras por habitante y por kilómetro cuadrado que es el doble de la media nacional, en número de carreteras. Lo que sí tenemos es una diseminación enorme de carreteras y unas carreteras que están en mal estado. O sea, que esas características yo creo que conviene que las tengamos presentes. Tenemos muchas carreteras. Estamos bien dotados en número de carreteras. Las carreteras están muy diseminadas. Las carreteras, sí hay que reconocer que están en mal estado.

Y también otra característica es que nuestras carreteras regionales en general, son carreteras de muy poco tráfico, comparado con el tráfico que tienen otras carreteras en el resto de España.

De los 2.610 kilómetros de carreteras que tenemos en la Comunidad Autónoma, pertenecen a la red de carreteras regionales, más o menos, 2.000 Kilómetros. Esa es la red de carreteras regionales que tenemos.

La situación de las carreteras. Están en el Plan y yo creo que voy a obviar a Sus Señorías de leer las consideraciones que se hacen. Cerca de un 70 por ciento de la red presenta anchos de plataforma inferiores a 5 metros, destacando casi un 15 por ciento debajo de los 5 metros. Sólo un 32 por ciento de las carreteras muestra un firme en buen estado. Todo esto es conocido y yo creo que en esto hay unanimidad. Yo he empezado por reconocer que las carreteras nuestras son muy malas.

Pero sí quisiera hacer hincapié en lo que refleja el Plan en cuanto al tráfico. Nuestras carreteras son unas carreteras que tienen un tráfico bajísimo. A veces las personas que nos vienen a ver para que hagamos unas carreteras y nos dicen que pasan miles de coches, la realidad de la intensidad media diaria de vehículos, que es el reflejo del aforo que se hace en una carretera, demuestra que hay carreteras con bajísimo tráfico.

En concreto, tenemos 700 kilómetros, de los 2.000 kilómetros de carreteras regionales, que no llegan a 500 coches al día. 500 coches al día es una cantidad de coches muy pequeña. Para hablar de carreteras de un cierto tráfico hay que hablar de carreteras de más de 2.000 coches diarios.

Hablar de carreteras que tienen menos de 500 coches al día, es hablar de tráfico escasísimo y esa es una de las características de nuestras carreteras regionales.

700 kilómetros, de esos 2.000 que tenemos transferidos, no llegan a 500 coches diarios.

¿Qué es lo que hemos hecho con el Plan?. El Plan, como he dicho al principio, tiene su origen directo en la Ley de Carreteras que aprobó esta Asamblea Regional en diciembre de 1996. Y es precisamente el artículo 4 de la Ley de Carreteras el que nos ha marcado la catalogación de las carreteras, la jerarquía de esas carreteras, ese artículo que dice que las carreteras de Cantabria se clasificarán en carreteras primarias, carreteras secundarias y carreteras locales. Y además, esa Ley de Carreteras nos dice qué características han de reunir las carreteras primarias, qué características han de reunir las secundarias y las carreteras locales.

También en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley de Carreteras se dice que el Consejo de Gobierno tiene que aprobar el catálogo de esas carreteras y publicar en el Boletín Oficial de Cantabria la clasificación de todas ellas, que no existía.

Todo esto ya se ha cumplido. Sus Señorías conocen que, no solamente se aprobó la Ley de Carreteras, sino que se cumplió la Disposición Adicional Cuarta y se publicó el catálogo de las carreteras que son primarias, secundarias y locales. Es decir, tenemos ya la catalogación de todas esas carreteras.

¿Qué criterios se han seguido para decir si una carretera es primaria, una carretera es secundaria y una carretera es local?. Los criterios también vienen explicados en el Plan de Carreteras y en la propia Ley.

Serán clasificadas de primera o primarias, aquellos itinerarios, junto con la Red de Interés General del Estado, que enlazan los centros de población de Cantabria de mayor rango, bien por facilitar la conexión de estos mismos centros con sus homólogos de los territorios limítrofes, bien por su función importante, debido a la elevada intensidad de tráfico o a la flexibilidad territorial que se apoya en las mismas.

Y serán clasificadas como secundarias, aquellas carreteras cuyos itinerarios, bien porque sirven a los tráficos de corto recorrido y a la colección y distribución de tráfico de largo recorrido, bien porque aseguren la conexión de los núcleos de mayor rango, etc. etc.

Y se clasifican como locales, las carreteras no comprendidas en algunos de los apartados anteriores.

Entonces, en la red primaria se han metido las carreteras de la red de interés general del Estado, que aunque no sean competencia de la Comunidad Autónoma se clasifican como primarias, naturalmente. Y luego las que enlazan entre sí núcleos de población de mayor rango.

Aquí tenemos la conexión de Gama a Santoña, Guarnizo con la carretera de Burgos, Astillero; Suances con la carretera de Barreda. Luego las de elevada intensidad de tráfico donde aparecen Pedreña, Gajano, Pontejos, Astillero-Pontejos, Pedreña-Somo, Sarón, la nacional a la Revilla, etc. etc. Todas vienen determinadas ahí.

Acceso a centros económicos no urbanos no urbanos productores de tráfico regional. Aquí se incluyen carreteras que, aunque no estén comprendidas en esas zonas que tienen excesivo número de habitantes, sí nos llevan a lugares estratégicos, como puede ser el caso del acceso a los Picos de Europa, Fuente Dé o el parque de Cabárceno, donde ahora se está dando una afluencia de coches tremenda en función de la existencia de ese parque.

Luego tenemos las que articulan o integran espacios comarcales, también se detallan cuáles son. Luego la red secundaria. También se enumeran todas

las carreteras que pertenecen a la red secundaria y se dan los motivos por los cuales se considera red secundaria y la red local con los mismos criterios.

Un apartado importante del Plan son los objetivos y criterios de intervención en el Plan. Los objetivos, que son los objetivos genéricos que podemos obtener, por parte de cualquier ejecutivo o cualquier Gobierno, a la hora de hacer un Plan de Carreteras.

Criterios de intervención: desarrollar los itinerarios que integran a Cantabria en la red de transportes, las autovías y la conexión con la Meseta. Diversificar las conexiones, mejorar la flexibilidad, provocar un desarrollo de las zonas, mejorar la seguridad vial, la flexibilidad a los núcleos. Esos son criterios genéricos que yo creo que no admiten ninguna discusión y que son los generales que uno se puede encontrar en cualquier Plan de Carreteras.

Y llegamos ya, en concreto, al Plan, en cuanto a su cuantificación y a los Programas que se reflejan en el mismo.

En primer lugar tengo que decir que de los 2.000 kilómetros de carreteras, este Plan, si se cumple, mejorará 970 kilómetros de carreteras. 970 kilómetros de carretera, sin contar que a través del sistema de conservación de carreteras, que tiene una partida en el Plan, podemos reparar una parte importante de las carreteras que se encuentran en mal estado.

Hemos hecho un cálculo aproximado de que hay unos 400 kilómetros de carreteras que están en bastante buen estado. Si vamos a actuar en 970 y tenemos 400 en buen estado, pensamos que este Plan, cuando se cumpla, habrá dado un cambio sustancial a las carreteras de Cantabria. Porque si vamos a actuar sobre el 50 por ciento de las carreteras, que son 2.000 kilómetros, reparando, por distintos sistemas, hay mejoras de trazado, hay mejoras de firme. En 970, creo que el Plan, sin ser absoluto, es un Plan ambicioso porque va a incidir en más del 50 por ciento de la red, de una manera o de otra.

Y aunque las carreteras están muy mal, por lo menos al 50 por ciento de la red, le vamos a dar un cambio muy importante.

El Plan se divide en Programas y cada Programa lleva sus anualidades y lleva los objetivos. Los Programas son los siguientes.

Programa número 1 del Plan: Nuevas carreteras. Lo dije al empezar esta intervención, Cantabria desde nuestro punto de vista no necesita nuevas carreteras. Puede haber alguna polémica con alguna carretera que se ha reivindicado o que se puede

seguir reivindicando, pero en conjunto Cantabria está bien dotada de número de carreteras. El problema no es el número de carreteras, es problema es el estado de las carreteras.

De ahí que, como ustedes pueden comprobar, en el Programa 1 del Plan de Carreteras, no hay cantidades importantes para hacer nuevas carreteras, porque realmente pensamos que no se necesitan en Cantabria nuevas carreteras. De hecho, podríamos hablar solamente de una nueva carretera que está prevista en el Plan y que la consideramos de mucho interés, que es la conexión de Hoznayo a Villaverde de Pontones. Esa es una carretera nueva y es nueva porque el trazado actual, después de múltiples análisis que se han hecho, por parte de los técnicos, imposibilita hacer una reparación sobre la que hay actualmente, donde se provocan inundaciones permanentes, cada vez que caen cuatro gotas en Cantabria. De ahí que se ha pensado en una carretera nueva, que vaya a desembocar en Villaverde de Pontones.

Y ésta sí es una carretera necesaria, porque es el acceso directo desde la autovía, a la altura de Hoznayo hacia la costa, aparte de otras entradas que hay, pero naturalmente la gente no tiene necesidad de ir hasta Gajano, ni tiene necesidad de entrar antes, tiene que haber un acceso que además está marcado ahí en Hoznayo.

Esta sería la única carretera que está prevista en principio en el Plan.

El Programa 2 habla del acondicionamiento de trazados. Cuando hablamos de carreteras bajo el epígrafe "Acondicionamiento de trazado", estamos hablando de carreteras que tengan más del 15 por ciento de variación del trazado como mínimo y que pueda llegar hasta un 65 por ciento, entre un 15 mínimo y un 65. Es una carretera que lleva un sólo trazado en una parte importante de su recorrido, que naturalmente es una carretera de la red primaria, generalmente y que tenga esas modificaciones de trazado que superen el 15 por ciento.

Por ponerles un ejemplo. Un ejemplo sólo, hay muchas más, pero un ejemplo de una carretera que entra dentro, clarísimamente de lo que se llama acondicionamiento de trazado, es la carretera de Cabezón a Comillas. Esa es una carretera que entra dentro de este epígrafe, porque reduce la distancia de Cabezón a Comillas en 1 kilómetro 200 metros y lleva una parte de su recorrido por lugares distintos por los que va. Este es el Programa número 2.

El Programa número 3 es "Ensanche y mejora de la plataforma y de la calzada". Esto supone que en este tipo de Programas, se ensancha la plataforma de la carretera, se eliminan algunas curvas, pero siempre que la modificación del trazado no afecte a más del 15

por ciento de la carretera, se considera dentro de este Programa.

Voy a poner también un ejemplo de lo que puede ser una carretera de estas características: La carretera de la Collada de Carmona, que está a punto de terminarse y cualquiera que haya pasado por ella ve que no entra dentro del epígrafe anterior, pero que sí cumple con las características que he mencionado ahora de ensanche y mejora de plataforma, porque hemos modificado muchas curvas, hemos ensanchado la plataforma y hemos variado el itinerario, escasamente en 300 metros, suprimiendo algunas curvas con trazado mal. Esta es una carretera que encaja perfectamente en el ensanche y mejora de la plataforma de calzada.

Luego, en el Programa 4, lo que se llama "carreteras con refuerzo de firme". A estas carreteras se las suele ampliar la plataforma en 0,50 metros, menos de 1 metro, llevan mejora de firme, llevan cunetas de hormigón y en algunos casos, puntualmente, se ha modificado alguna curva.

¿Qué carretera podrían incluirse en este Programa?. Una de las que estén acabadas ya y que, incluso, hemos tenido ya algún debate sobre ella en la Asamblea Regional: la carretera de Treceño a Puente El Arrudo. Es una carretera que entra dentro del Programa 4.

Y el Programa 5 es mejora de la red. Este Programa pretende recoger todas aquellas obras relacionadas con actuaciones en la red local.

El Programa 6, "Variantes y travesías". Variantes y travesías, realmente, también hay pocas previstas. Voy a hablar de algunas y algunas ya que por la polémica que han suscitado están con un interrogante, me refiero a lo que en principio teníamos previsto, que era la variante de Santillana y que ha sido objeto de alguna propuesta en la Asamblea Regional, que nos ha hecho reconsiderar el tema.

Está la variante de Comillas, que esa sigue en vigor y a lo mejor en un horizonte habrá que contemplar una variante en Cabezón de la Sal.

En principio, éstas son las variantes más importantes que se pueden contemplar en este Plan.

El Programa 7 "Reparación de puentes". Es una partida destinada -y aquí sí que posiblemente el Plan llegue a satisfacer todas las necesidades que hay de puentes, que necesitan un cambio, una reparación en Cantabria, por mencionar algunos, naturalmente están los puentes de Selaya, está el puente de Riocorvo a Virgen de la Peña, están los puentes de Santoña, estaría el puente de Golbardo, que es un punto estrecho en una carretera que estamos terminando ahora y que sin embargo queda con un

embudo. El puente de Viérnoles, etc. Yo creo que no requiere más explicación el Programa éste.

El Programa 8, "Seguridad Vial" incluye una serie de actuaciones que son mejora de intersecciones, redes semafóricas, glorietas, aceras, señalización.

El Programa 9 "Integración ambiental de las carreteras y carriles bici", supone que cuando se hace una carretera hay que recuperar paisajísticamente las zonas dañadas, hacer algún carril bici donde técnicamente sea posible. En estos momentos, como Sus Señorías conocen, se está concluyendo el carril bici de la carretera Somo-Galizano, está previsto en la carretera Comillas-La Revilla un carril bici también y otros sitios donde es muy complicado hacerlos, pero este Programa trata precisamente, de estos dos aspectos: la integración ambiental de las carreteras y el carril bici.

Y el Programa 10 se refiere a "Conservación de carreteras". Esta era una asignatura pendiente de anteriores Gobiernos, donde se había abandonado completamente el tema de conservación. Durante muchos años no se actuó en la red regional y el estado era calamitoso. La verdad es que aquí hemos hecho un esfuerzo muy importante en la conservación de carreteras, porque se han invertido en el año 1995, 700 millones de pesetas en conservación; en el año 96, 750 y el año pasado hemos llegado a la cifra casi de 800 millones de pesetas.

Consideramos que después de esa operación de choque que hemos hecho en la conservación, con unas partidas de 450 millones de pesetas anuales para conservación, se puede mantener la red en bastante buen estado. No necesita más explicaciones.

Luego hay un Programa de "Expropiaciones". Naturalmente cuando hay que hacer una carretera hay que expropiar y hay que pagar las expropiaciones.

Y el Programa 12 "Asistencias técnicas de estudios, proyectos y dirección de obra", supone que nosotros con los medios que tenemos en la Diputación Regional de Cantabria y sobre todo en la Consejería de Obras Públicas, donde hay muy poca gente y donde los ingenieros tienen que recibir las obras, tienen que hacer los pliegos de las condiciones de los proyectos, tenemos que acudir a las asistencias técnicas, sobre todo para poner en marcha este Plan. Un proyecto de carreteras que superen 2.000 millones de pesetas, que hay algunos cuantos ya presentados, requieren de 6 a 7 meses de elaboración, requieren ya gente muy especializada y con mucho personal dedicado a la elaboración de los mismos. Por eso acudimos a las asistencias técnicas y con cantidades importantes.

Estas son, prácticamente, los Programas del Plan. Y ya yendo en concreto al cuadro del Plan, nos encontramos con el tema que yo quisiera aclarar de antemano, aunque sé que éste es un asunto que será objeto de debate, sin duda ninguna.

Las cantidades que se consignan en el Plan son 51.942 millones de pesetas para todos los Programas y vienen desglosados ya desde 1997 donde se han llevado a cabo muchas de estas actuaciones, en el 98 se ha seguido, más o menos ejecutando el Plan, 99, 2000 y del 2001 al 2004.

El primer tema que choca y que seguro que Sus Señorías lo van a resaltar, es que el Plan prevé para 1998 un total de inversión de 8.000 millones de pesetas. Y como estamos ya en el año 1998 y la Ley de Presupuestos para carreteras tiene 6.000 millones, pero de los cuales hay que descontar una parte que va a la red viaria local en las competencias que tenemos asumidas de la Diputación Regional de atender también a las vías municipales, donde el año pasado se han invertido más de 400 millones de pesetas, podemos hablar de que en carreteras podemos estar este año en los 5.600 millones de pesetas.

Entonces, hay un desajuste de más de 2.000 millones de pesetas entre las cantidades consignadas en el Plan y lo que aparece en la Ley de Presupuestos.

Esto es evidente, no tiene vuelta de hoja, pero quiero aclarar una cosa, todas las carreteras que están en el Plan de Carreteras para 1998 se van a empezar este año. Todas. Entonces ¿Por qué no hemos consignado este año los 8.000 millones de pesetas?. Pues voy a poner un ejemplo y esto enlaza con algo que he dicho antes.

Cuando nosotros llegamos en 1995 al Gobierno Regional, no había proyectos de ninguna carretera. Prácticamente de ninguna carretera. Había un proyecto de la carretera Solares, la Cavada, Pámanes y Liérganes, que además estaba adjudicada y que consideramos había un defecto en la adjudicación, anulamos ese proyecto porque lo considerábamos desmesurado para las necesidades de esa carretera y en estos días se ha adjudicado el nuevo proyecto.

Eso supone que hemos tenido que empezar a hacer proyectos. Un proyecto de una carretera no se hace antes de 6 ó 7 meses, si es un proyecto medianamente importante, ninguno en 6 ó 7 meses. Pero previamente hay que autorizar el gasto, hay que licitar el propio proyecto, llevarle a Boletín, que se hace en subasta, etc. etc., dárselo a la empresa. Después supervisar el proyecto.

Desde que se toma la decisión de hacer una carretera y aunque haya consignación presupuestaria, es imposible, y lo digo por la experiencia de dos años, es imposible empezar una carretera antes de 10

meses. Es imposible. No hay nadie que lo pueda hacer. En la Administración no se puede hacer.

Entonces pongo un ejemplo: Carretera Corconte-Reinosa. Es una carretera que aparece en el Plan con unas cantidades o aparecía, porque la hemos adelantado. Vamos a suponer esa carretera que tiene una inversión global de 1.500 millones de pesetas. De nada serviría que este año apareciesen en los Presupuestos 500 millones de pesetas, porque no hay manera material de poder invertir esos 500 millones de pesetas, puesto que ahora mismos se está haciendo el estudio, para licitar la adjudicación del proyecto.

Esa carretera nos va a llegar el proyecto, dándose mucha prisa los que se queden con ella, aproximadamente en el mes de septiembre. Hay que supervisar el proyecto, después hay que autorizar el gasto, después hay que publicar en el Boletín de las Comunidades Europeas, porque es una carretera que supera los 1.000 millones, que son 54 días de Boletín, la obra. En resumidas cuentas, que esta obra, dándose muchísima prisa, es una obra que se puede adjudicar a primeros de Noviembre.

Eso supone que la primera certificación que llegue de esa carretera, no va a llegar hasta el mes de Diciembre y va a ser una certificación que no va a superar los 100 millones de pesetas.

Pero yo creo que lo importante es que quede la seguridad de que el Plan de Carreteras, aunque lleve un desajuste de dos mil y pico millones en este año, probablemente esos 2.500 millones o 2.300 millones los va a tener que llevar en el 99, porque en el momento que se adjudica una obra, aunque tenga una consignación de 100 millones, en el momento que esté adjudicada, si al año que viene la carretera cuesta 1.200, hay que consignar 1.100 para poder pagarla. Y eso se va a hacer, porque en el momento que todas estas carreteras estén adjudicadas en el 98, será el Presupuesto del 99 el que tenga que suplir las carencias de los 2.000 millones del año 1998, porque si se adjudican, hay que pagarlas.

Yo quisiera aclarar esto de antemano, aunque sé que esto va a originar cierta polémica. Los proyectos están casi todos en marcha, para tranquilidad de Sus Señorías. Es decir, las grandes carreteras que vienen anunciadas en 1998, como son Cabezón- Comillas: proyecto supervisado. Comillas-La Revilla: proyecto supervisado. Pesués-Puente El Arrudo: adjudicada. Solares-La Cavada: adjudicada. El proyecto de la carretera de Voto: se han abierto las plicas ayer -la carretera de Voto-. Proyecto de la carretera de Miengo: está encargado ya el proyecto, ya lo están haciendo. En fin, todos los proyectos están ya encargados o están en el despacho de la Consejería, con lo cual este año vamos a poder ejecutar el Presupuesto -naturalmente al cien por cien-, como hemos hecho casi siempre, desde que estamos

en la Consejería, pero vamos a poner en marcha todo el Plan de Carreteras. O sea, no se va a quedar ninguna carretera, espero, alguna puede quedarse, pero lo veo difícil, que una carretera que esté en 1998 en el Plan no la empecemos. Yo creo que eso tiene que servir de tranquilidad para Sus Señorías.

Y la cantidad, han salido 51.942 millones, cantidad que se puede considerar insuficiente y que yo lo admito. Naturalmente si hubiéramos podido disponer de 80.000 millones, seguro que se hubieran invertido y probablemente sean necesarios. Pero creo que es un Plan que va a dar solución a los principales problemas que tienen las carreteras regionales, y que va a suponer un cambio fundamental en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma.

Y ya me quedaría decir qué carreteras abordan, pero como también está en el Plan, simplemente reseñar que algunas de ellas ya están acabadas o a punto de acabarse, porque claro el Plan empieza en el 97. Hablando de carreteras de la red primaria, tenemos Pesués-Puente Nansa; el primer tramo adjudicado, el segundo se está haciendo ya el proyecto para seguir desde Puente El Arrudo hasta Puente Nansa.

La carretera Somo-Galizano: a punto de terminarse. La carretera Comillas-La Revilla: proyecto acabado. Cabezón-Comillas: proyecto terminado. Sardinero-La Albericia: terminada.

De las carreteras de ensanche y mejora, la carretera de La Matanza a Villaverde de Trucíos está terminada. Entre Reinosa y el Alto Campóo, es un proyecto ya que está encargado para empezarle este año. Del valle de Cabuérniga a Puente Nansa, es una carretera que en la primera fase está a punto de terminarse para el mes de mayo. También estamos haciendo ya el segundo tramo desde Carmona a Puente Nansa. Reinosa-Corconte hablaba antes de ella. Heras-Gajano, es una carretera ya adjudicada. La del Pontarrón, es una carreterera que se está terminando. La de Solares-La Cavada-Liérganes, es una carretera adjudicada. Y no les voy a leer ustedes todas las carreteras, pero están todas ellas en fase de ejecución o en fase de adjudicación o con proyecto ya a punto de terminarse.

Por eso digo que el Plan, en cuanto al cumplimiento de las carreteras que se van a empezar, se va a cumplir rigurosamente.

Y yo creo que a grandes rasgos esto es lo que, como preámbulo, les podría contar y ahora con mucho gusto escucho las opiniones de los Grupos Parlamentarios.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias, Sr. Consejero. Pasamos, por lo tanto, a la intervención de los representantes de los diferentes

Grupos y para ello tiene el representante de IDCAN la palabra.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Gracias, Sr. Presidente. Gracias al Sr. Consejero y a los Altos Cargos.

Nosotros cuando ya discutimos sobre la Ley de Carreteras, planteábamos algunas insuficiencias graves en lo que es una visión territorial del conjunto de la región y de los nuevos flujos de tráfico que ha supuesto, por ejemplo, la construcción del tramo oriental de la autovía del Cantábrico y el tramo que está en marcha del sector occidental y desde luego en lo que es el Plan, vemos también numerosas carencias en este aspecto.

Carencias que no van a contribuir a articular territorialmente la región, que van a profundizar en los desequilibrios por la marginación que se hace de prioridades en áreas que lo necesitan urgentemente y sin embargo la concentración de inversiones que se hace, en muchos casos a nuestro juicio desmesurada, en otros lugares, fundamentalmente en la comarca costera.

En esta línea las limitaciones a las que me refiero se agravan por esa confusa, pero interesada mente confusa, explicación de carácter burocrático que nos ha hecho el Consejero para justificar el desajuste presupuestario del que habla y que forma parte de lo que, a nuestro juicio, es la llamada contabilidad creativa que están introduciendo las Administraciones Públicas para desarrollar claramente una campaña de propaganda, pura y simple, por debajo de lo que es este apabullamiento de cifras millonarias que nos ha citado el Consejero y que, desde luego, esconde la parálisis, la ineficacia y la falta de agilidad de una Administración que es incapaz de ajustarse a lo que ella misma dice y proyecta.

Si usted dice eso o que esas inversiones se van a retrasar o van a aparecer en Presupuestos sucesivos, ponga cada una de ellas en esos Presupuestos y no nos venda 2, 3 ó 4 veces la misma inversión y las consignaciones aplazadas y desplazadas a Presupuestos siguientes, como seguramente que nos va a hacer el año que viene.

Es decir, que estoy seguro, ya no de que efectivamente esos 8.000 millones presupuestados para el 98 se van a gastar, primero porque no los tiene, lo que no sé es por qué los presupuesta y segundo, que usted no va a gastar, tampoco, de esta Consejería los cinco mil y pico millones que dice también forman parte del Presupuesto real de la Consejería.

Luego, este marearnos con plazos, fechas y consignaciones, repito, que desgraciadamente no es exclusivo de su Gobierno, sino que se está

convirtiendo ya en una práctica habitual en todas las Consejerías de este Gobierno y desde luego también en la Administración Central. En el anuncio repetido de obras que se inician, se reinician, se vuelven a iniciar, se amplían, continúan y que dan la sensación, multiplicada por 10, de lo que en realidad es una sola actuación y una sola inversión presupuestaria.

Por lo tanto, a nosotros no nos satisface para nada la explicación que nos ha dado y le rogaría que hiciese un ajuste real, entre otras cosas para no dañar a la opinión pública y para tener claramente cuáles son las perspectivas y los plazos concretos en que se van a invertir y a acometer las obras que aquí se recogen.

No estamos de acuerdo tampoco, desde luego, con aspectos tan esenciales como son la jerarquía propuesta en la clasificación de la red. Esta jerarquía introduce, por ejemplo, en la red viaria local, carreteras que, a nuestro juicio tendrían que estar en una clasificación de carácter secundario o primario. Y me estoy refiriendo, por ejemplo, a algunas conexiones con otras Comunidades Autónomas, que desde luego, independientemente del propio criterio que tenga la Administración Regional, debería, al menos, ésta haber establecido algún sistema de coordinación para que no se produjesen los contrastes en esos enlaces que existen entre la red regional y lo que son las carreteras de otras Comunidades Autónomas.

Un ejemplo creo que es bastante expresivo: el puerto de las Muñecas, por ejemplo, en donde la conexión de una carretera muy sinuosa y estrecha en unas muy difíciles condiciones de tránsito, chocan y contrastan abiertamente en el límite con Vizcaya, con una carretera claramente de rango secundario y sino primario, incluso. Y que además representa, en el enlace con la Comarca de las Encartaciones, la posibilidad de crear lo que se llaman zonas "novales", es decir, que se alimentan mutuamente en cuanto a los intercambios, en cuanto a la reactivación económica que podía suponer el que esas dos áreas la de Castro Urdiales y la de las Encartaciones, tuviesen una comunicación mínimamente sería.

Pero también esto afecta en general, a los puertos secundarios de la red viaria que no pertenecen a la red de carreteras del Estado. Todas, todas, todas se incluyen en la red local, empezando por La Sía, por Lunada, por Estacas de Trueba, Matanela, Salcedillo-Espinilla, que tiene en las condiciones técnicas de la carretera, no sé por qué aparece aquí como red local cuando está diseñada, como mínimo, como red secundaria en la red regional. Es algo visible y que todavía no nos explicamos la situación de marginación en la que se encuentra la clasificación de la que ha sido objeto y desde luego su desaparición de cualquier proyecto de arreglo de una infraestructura que está hecha, prácticamente en su totalidad y que sólo falta extenderle el riego asfáltico. Y que corre el riesgo, de

hecho ya ha corrido, ya sufrió algunos deterioros por falta de mantenimiento en los últimos tiempos, de perder una inversión millonaria que se hizo en su momento en esa carretera de enlace con Palencia y que ciertamente puede servir de alternativa, además de desviación y desparramamiento del tráfico, permítaseme esta expresión, que a veces se concentra en la carretera de Pozazal en el acceso o por las vías que discurren por el Alto del Bardal hacia Valdeolea y Barruelo de Santuñán.

Por lo tanto, en este aspecto, desde luego que nosotros no comprendemos bien esta clasificación.

En cuanto a las inversiones, nosotros por un lado creemos que hay áreas que quedan blancas, y hay otras en donde esas inversiones nos parecen desmesuradas y excesivas respecto al tipo de tráfico, respecto a la carga que tiene ese tráfico, digo tipo de tráfico, me estoy refiriendo a circulación ligera, a circulación pesada o a la carga de tráfico; me estoy refiriendo, no a la carga media, sino a la carga también estacional del tráfico y que, por ejemplo, en la costa, a nuestro juicio, no tiene en cuenta los nuevos flujos que la autovía del Cantábrico va a crear en el sector occidental principalmente y que hacen, a nuestro juicio, superfluas las inversiones en la variante de Santillana: 1.300 millones, una cantidad sumamente importante, pero tan importante como los estragos que puede causar en ese área, respecto a un tráfico que es de final de trayecto. Es decir, todo el que va a Santillana entra por Santillana, digo todo, el 80 por ciento. Y que por tanto, no va utilizar la variante y sobre la cual ya hemos presentado algunas iniciativas y parece que ha encontrado cierta receptividad, pero no la seguridad de que se va a descartar definitivamente esa variante, incluyendo los impactos tan agresivos que va a suponer en ese área.

Como no es, a nuestro juicio, necesario más que en la cuarta parte del Presupuesto de lo que se consigna, el que se acometa la carretera entre Comillas y La Revilla, porque una franja de apenas, no llega a 8 kilómetros y no sé si ustedes han fijado, desde el punto de vista de la geografía de las comunicaciones, se van a suceder hasta 5 ejes viarios.

Está el ferrocarril, está la carretera nacional 634, está la autovía del Cantábrico, está la carretera, que ya existe, de Barreda a la Revilla y están las carreteras locales del borde que circulan entre Comillas y San Vicente de la Barquera, atravesando la ría de la Rabia también y las playas de Oyambre y Merón.

A nosotros, esto nos parece un exceso en los términos en que está concebida la inversión, independientemente de impactos que van a ser insoslayables, además de entrar en unas zonas frágiles, súmamente frágiles, desde el punto de vista ambiental; pero también súmamente frágiles y lo

advertimos, desde el punto de vista administrativo. Nosotros creemos que la Unión Europea va a poner aquí inconvenientes a la financiación de este tramo por no haber cumplido los requisitos que la Ley introduce en el informe preceptivo obligado que la Ley establece, por parte del Patronato de Oyambre a la hora de realizar obras de esas características. Léase usted la Ley. Léase usted la función del Patronato y vea como esto se recoge nítidamente.

Ustedes han hecho el proyecto sin haber incorporado el informe preceptivo del Patronato de Oyambre que, por cierto, no está constituido, no se ha convocado formalmente y no ha tomado, en ese caso, ninguna decisión al respecto. Luego tengan cuidado con este capítulo, independientemente de -insisto- no se consideran...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Carrera, le va quedando un minuto.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: ...Si. Los flujos de tráfico que, al respecto, ahí se van a establecer y que justifican plenamente y así en ese aspecto estoy completamente de acuerdo, la carretera Cabezón-Comillas, incluso cambiando, por ejemplo, algún proyecto del que ustedes han establecido de manera que nosotros consideramos mucho menos eficiente, que es el del carril bici. Donde realmente hace falta un carril bici es en Cabezón-Comillas, porque conecta el eje del ferrocarril, favorece el transporte intermodal y permite una acceso a las playas de manera más segura y más cómoda.

Por otro lado...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Ha rebasado el tiempo, Sr. Carrera.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Sí y voy concluyendo en unos segundos. Nosotros lo que proponemos son redes de carriles bici, no actuaciones aisladas de carriles bici allí donde puedan encajarse, en un tramo de 4 o de 7 kilómetros. Es una red en el conjunto del territorio y que tenga en cuenta, entre otras cosas, el eje del ferrocarril Este-Oeste en la relación que pueda tener con el uso de la bicicleta y el fomento de estos...

No entendemos como aquí no aparece algo que ustedes contemplan en la Ley de Carreteras. No hay ni una sola actuación que concrete los tramos de interés especial de protección ecológica y paisajística que la Ley de Carreteras contempla. No hay un solo tramo declarado. No sé para qué ustedes hicieron eso.

Tampoco contemplan y en los Presupuestos venía, pero en blanco, el uno por ciento de rehabilitación paisajística y cultural, que no es las afecciones ambientales, que se incorporan, a lo mejor, en el Pliego de Condiciones, es que son actuaciones

mucho más ambiciosas de rehabilitar el patrimonio natural y cultural que existe.

Y termino. Nosotros creemos que la media y la alta montaña, no está bien considerada, la información que aparece en los planos no se corresponde con la realidad, muchas de las señalizaciones horizontales de las que ustedes hablan no existe, en muchos de esos puertos de montaña, por lo menos la señalización básica y decisiva y por último tampoco contemplamos y lo vamos a proponer en su momento, una propuesta mínimamente elaborada, la conexión de la carretera de Vega de Pas a través del túnel de la Engaña, una de sus grandes ambiciones, pero que aquí no veo en absoluto la más mínima referencia, ni siquiera en el año 2004, en el horizonte último, cuando -insisto- tenía una oportunidad inmejorable, aunque incluso con el plazo de 7 años que todavía tiene por delante para, mínimamente, mantener su imagen en este capítulo y sus compromisos.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra para responder.

EL SR. REVILLA ROIZ: Brevemente.

Yo con el Sr. Carrera puedo coincidir en un 5 por ciento de lo que dice, no más. No más, porque es que estoy en el polo opuesto de lo que dice. Decir que este Plan contribuye a desequilibrar territorialmente Cantabria. Falso. Es que es falso. Es absolutamente falso. ¡Cómo va a desequilibrar Cantabria! Si precisamente este Plan incide ¿en qué?. En dotar a unas carreteras donde, naturalmente hay tráfico, necesidades que eso no lo podemos obviar. Usted no puede suprimir de un plumazo San Vicente de la Barquera y Comillas y obviar una realidad. Los miles y miles de coches que pasan por allí un domingo o Somo-Galizano. Es que eso no se puede obviar, sería una insensatez, aparte de una temeridad, porque originaríamos, no solamente colapsos, sino accidentes gravísimos, pero precisamente este Plan está haciendo todos los ejes de revertebración de todos los valles de Cantabria.

Dígame usted dónde ha invertido este Gobierno más en los dos años y medio que lleva gobernando. En la parte más atrasada de Cantabria: la zona occidental. La carretera de Carmona, la carretera de Puente El Arrudo, las carreteras de Val de San Vicente, la carretera de Pechón, la carretera de Casamaría, la carretera de Pesués-Puente El Arrudo. Ahora va Puente El Arrudo-Puente Nansa. Hemos reparado Polaciones. Hemos hecho la carretera de San Sebastián de Garabandal, los accesos a Tudanca. Estoy hablando de más de 4.000 millones en una zona donde no habían visto en carreteras, en 25 años, ni

una peseta.

Y estamos actuando en la Cantabria interior. Cuando hablamos de Corconte-Reinosa, no estamos hablando de conectar zonas costeras. Estamos hablando de una carretera desde la carretera de Burgos a la carretera que va a Palencia, de unir Reinosa con Corconte. O sea, es falso que desequilibre este Plan territorialmente en Cantabria, que ahonde en profundizar las desigualdades. No es cierto. Todo lo contrario.

Ahora bien, ¡cómo no voy a discrepar yo con usted en que me diga que la carretera desde Comillas a San Vicente de la Barquera a Revilla es una carretera desmesurada!. ¿Pero usted qué quiere? ¿Que hasta Comillas haya una plataforma con 9 metros y que luego nos adentremos en una carretera de 5 para llegar al final?. Es que eso no puede ser. Las carreteras tienen un antes y un después y esa carretera es de un tráfico, en verano, tremendo y el proyecto se ha hecho con todo esmero, solicitando todo tipo de impactos ambientales, por una empresa especializada, precisamente en hacer ese tipo de proyectos: "APIA XXI", que es la que se quedó con esa carretera y que ha hecho un modelo de proyecto que impacte lo mínimo posible en el entorno, por eso ese proyecto tiene unos kilómetros que tienen una plataforma y otros que tienen otra.

En el momento que llegamos a la ría de la Rabia, cambia la anchura de la carretera para acomodarse a que no haya ningún tipo de impacto, ni siquiera los puentes, son nuevos. Se ensancha sobre la propia plataforma. Hay hasta un paso túnel para evitar que visualmente tengamos que hacer grandes desmontes de tierra y visualmente impacte para el que lo está viendo. Es una carretera que se está haciendo con el máximo esmero, con el mismo esmero que hemos hecho la de Cabezón-Comillas que parece que a usted esa sí le gusta y no la de Comillas-La Revilla. Son dos carreteras que tienen el mismo tráfico las dos, el mismo, la misma intensidad media de tráfico diario y que no puede haber una carretera que llegue desde Santillana del Mar a Comillas y que luego te adentres en una carretera de "rally". Eso no puede ser, o sea que yo discrepo totalmente de ese concepto.

Puedo estar de acuerdo con usted en alguna cosa que ha apuntado, porque ha hablado de generalidades, no ha dicho carreteras concretas. Las Muñecas, pues probablemente haya que meterle mano a esta carretera, no en cuanto a que sea de la red local, que eso es un aspecto técnico que han seguido los que lo han hecho que es adecuado, pero sí en darle una mejora a esa carretera, aunque es una carretera de escaso tráfico, sí puedo estar de acuerdo en que haya que repararla, posiblemente antes de lo que marcan las previsiones del Plan.

Salcedillo-Espinilla es una carretera que yo

espero que esté terminada en el verano, con lo cual ya le quito un problema de encima, de todas formas esto no puede ser más que una carretera local, porque si yo he hablado de carreteras de 700 kilómetros con menos de 500 coches al día, le aseguro que por ésta pasan 50, como mucho, cuando esté bien, no ahora. Cuando esté bien, no creo que pasen más de 50. De todas formas hay que hacerla, porque tiene una caja que se hizo en su día y que no tiene sentido que esté sin concluir y la vamos a acometer inmediatamente, ya se está trabajando sobre el proyecto y para adjudicarla muy pronto. Esa va a ser de las primeras que hagamos y espero que antes del verano.

Una cosa que ha dicho que demuestra el desconocimiento que tiene usted de la ejecución presupuestaria. Dice: ¡Qué más da que pongan 8.000 millones, si aunque tengan 5.500 tampoco lo gastan!.

Mire, le voy a dar un dato. En el Presupuesto de 1997, la Consejería de Obras Públicas tenía 11.200 millones, de Presupuesto. Hemos certificado 14.000. ¡Fíjese si lo gastamos!. Dirá: ¿Cómo?. Se incorporaron las inundaciones, se incorporaron los remanentes, gastamos todo, todo, más del 90 por ciento, incluso con la subasta. No tenga usted ningún miedo a que gastemos los 6.000 millones de carreteras. Vamos a gastar más, por lo tanto, no diga que no lo gastamos. Es que es mentira, llanamente es mentira. Eso se demuestra con los datos. Esta Consejería gasta todo lo que le presupuesta. Hay partidas que es imposible gastar, pero aquí hay que consignarlas. Vamos a llegar a un 90,9. Eso es un récord y sobre todo el Presupuesto que era de 11.200 millones, el crédito definitivo que tuvimos fue de 3.000 millones más y se ha gastado, no los 11.000, los 14.000. Todo. Y este año más porque este año ya tenemos todos los proyectos, este año vamos a ver si llegamos al 100, cosa que es casi imposible, pero yo creo que nos vamos a acercar al 100. Nos hemos marcado, como objetivo en la Consejería, llegar al 95. Batir un récord.

Y por último lo de siempre, lo de la Engaña. Mire, lo de la Engaña, aunque usted no lo crea, se está negociando con Castilla y León. Se sabe que ese túnel es del Estado. No es una carretera regional ni es propiedad nuestra. Tiene una parte que está en Castilla. Esto requiere una serie de conversaciones, que de momento hay unas partes que no son receptivas a esas conversaciones, porque ahí tenemos que estar de acuerdo dos Comunidades Autónomas, porque hay una parte del territorio que está aquí, otra que está allí. Luego está la Administración Central, que tenga otros planes para ese túnel. Todo eso hay, primero que aclararlo para poderlo consignar en los Presupuestos una cantidad. ¿Qué hago yo poniendo aquí 300 millones para el túnel de la Engaña, si ni siquiera es nuestro?. Si la mitad es de Castilla y la mitad es nuestra y además es propiedad del Estado.

¿Vamos a pagar nosotros todo el túnel? ¿Va

a pagar una parte Castilla? ¿Nos lo van a ceder?. A lo mejor el año que viene se encuentra usted con la sorpresa de que lo hacemos, pero en todo caso será una cosa que habrá que financiar entre dos Comunidades Autónomas y teniendo al Estado de acuerdo con esa propuesta, porque ya digo que eso no es de la competencia de la Comunidad Autónoma. Eso es de la competencia de la Administración Central.

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

El representante del Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra.

EL SR. FERNÁNDEZ REVOLVO: Gracias, Sr. Presidente. Gracias, Sr. Consejero por su presencia. Gracias a los Altos Cargos también por su presencia.

Es obvio que ante un Plan de Carreteras de Cantabria como éste, existan diferentes criterios. Es obvio, porque tienen que existir diferentes criterios. Pero esa diferencia de criterios, no me puede impedir a mí felicitar al Sr. Consejero y a los señores que han elaborado este Plan de Carreteras por ese trabajo exhaustivo, minucioso, detallista que han hecho en el Plan presentado en esta Asamblea.

Para mí este Plan de Carreteras viene a significar la culminación del desarrollo de la Ley de Carreteras que aprobamos aquí, de forma casi consensuada, todos los Grupos Políticos y esa Ley de Carreteras se ve analizando la filosofía que desarrolla este Plan de Carreteras y lo fundamental que allí aprobamos es que en el plazo de 6 meses estuviera el Plan de Carreteras listo y en el plazo de 6 meses entró en la Asamblea y por cierto felicitarle también de que por primera vez se disputa en esta Asamblea Regional un Plan, y que este Plan sea el de Carreteras.

Y he dicho que pormenoriza el análisis de la situación de la red viaria de las carreteras regionales. Da ese diagnóstico que en cierta ocasión aquí dijeron que era malo. Yo lo que he leído en un diagnóstico que es regular, en otro que es deficiente.

Se fija en todas aquellas características, evolución del tráfico, siniestralidad, etc., para poder determinar zonas de actuación o vías de actuación.

Veo también que hay una preocupación por el medio natural, por el medio ambiente, que no sufran impactos ambientales graves el desarrollo de esta red viaria y los análisis sobre travesías (...), ámbitos naturales, etc. Y por lo tanto debo felicitar realmente a quienes han diseñado ese Plan aunque existan o puedan existir diversos criterios. Estoy elogiando el trabajo que se ha desarrollado aquí.

Y no digo el segundo tomo donde hay una descripción exhaustiva y pormenorizada de todas las

carreteras regionales, ya casi le falta poner solamente los baches o las líneas o lo que haga falta. ¡Y no digamos los mapas que acompañan el tercer tomo!.

Y no comulgo con cierta idea que se ha expuesto aquí de discriminación de ciertas zonas de Cantabria, porque yo creo que es una concepción global de cómo debe ser el desarrollo viario de Cantabria.

Se culmina la red costera. Se desarrollan las vías de comunicación interior como un todo armónico, a mi modo de entender. Y un intento fundamental de este Plan de Carreteras es la conexión de esos núcleos de población apartados con las líneas de comunicación rápidas, como son las autovías.

Se ha tenido una concepción muy clara de conexionar los valles entre sí y lógicamente como culminación también de aquella Ley de Carreteras, ya se ha dado la nueva denominación a las carreteras regionales, que puede ser, como en este caso, Sr. Emilio, que puede ser que haya diferencia de criterios, que opina que hay algunas locales, que deben ser secundarias o primarias. Esas diferencias de criterio son lógicas y por eso las ha expuesto.

Por lo tanto, para mí este Plan de Carreteras es un Plan de Carreteras coherente, que intenta desarrollar la red viaria de Cantabria de una forma unitaria y de una forma de conexionar los diversos núcleos de población entre sí y las conexiones con las regiones limítrofes o Comunidades limítrofes y visto el análisis de este Plan, yo vuelvo otra vez a reiterar mi felicitación a quienes lo han elaborado y que, a nuestro Grupo Parlamentario nos parece correcto.

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

El Sr. Consejero, no quiere intervenir. Por lo tanto, el representante de la Unión para el Progreso de Cantabria tiene la palabra.

EL SR. BECERRIL RODRÍGUEZ: Gracias, Sr. Presidente. Gracias, Sr. Consejero, así como a sus los Altos Cargos del Gabinete.

Creo que debemos de felicitarnos todos de que por fin se haya conformado un Plan de Carreteras. Yo creo que en términos generales es un buen trabajo el que se ha realizado. Puede haber diferencia de criterios ¡qué duda cabe!. En la interpretación de los criterios es muy relativo todo, pero en términos generales yo creo que el Plan es más que aceptable.

No voy a ser tan pesimista como mi compañero de IDCAN, ni quiero ser tampoco tan optimista como el Sr. Revolvo. Creo que entre unas manifestaciones y otras, está muy lejos de ser la realidad.

Me preocupa de este Plan, entre otras cosas, ciertas travesías de núcleos urbanos que están generando serios conflictos en la región. Y digo esto porque observo que el orden de prioridades creo que no se ajusta a la realidad presente del tráfico del orden de estas travesías. Finalmente creo que, de acuerdo con lo que dice el Consejero, que entre lo 8.000 millones de pesetas que se reflejan que va a ser la inversión a 5.500 millones que hay presupuestados, parece que da la garantía, según ha manifestado de que dadas las carreteras que ya están en ejecución y demás, se puede llegar a esa cifra perfectamente. Y solamente decir al Sr. Consejero que también yo creo que ha hecho un alarde de cumplimiento de Presupuesto, tampoco es cierto. Es lamentable decirlo, y nos gustaría que fuese así, que se cumpliera.

Hoy adelanta que en el año 98 se cumplirá al cien por cien. ¡Ojalá sea así! pero realmente los comportamientos de la Consejería, hasta ahora, tampoco han sido, dado el cumplimiento, tan importante o tan drástico como el ha manifestado.

De momento no tengo nada más que decir.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias.

El Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Muy brevemente para agradecer la opinión que le merece al Grupo de la UPCA el Plan, que acepto que sea más conservador que la exposición que yo he hecho y que mi compañero de Partido, como Portavoz, ha suscrito; pero yo es que estoy completamente convencido de que este Plan es un gran Plan. No el mejor Plan, porque en política y hablando de Presupuestos nunca podemos estar absolutamente conformes, pero dentro de las posibilidades presupuestarias, yo creo que técnicamente el Plan es buenísimo.

En cuanto a recursos económicos es factible llevarle a cabo, con escaseces económicas que si hubiéramos tenido mayor Presupuesto, naturalmente hubiéramos abordado más obras, pero estoy muy contento de este Plan, del trabajo que hemos hecho y al presentarlo aquí tengo que sentirme orgulloso por haber cumplido una promesa que habíamos hecho desde este Gobierno y luego también porque me toco mucho tiempo el demandarle. Entonces, hoy yo me siento especialmente contento de presentar el Plan y de que sea este Plan.

Y nada más decirle también que el grado de cumplimiento de esta Consejería es el máximo posible. Estamos llegando a unos niveles de grado de cumplimiento, casi perfecto. Es imposible ejecutar el

100. Yo no he dicho el 100, yo he dicho el 95, porque el 100 es imposible. Imposible, materialmente imposible, porque dado que nosotros las obras las adjudicamos todas en subasta pública, cualquiera obra que se adjudique en subasta pública, cualquier obra que se adjudique en subasta pública en el mes de octubre, va a tener una baja que es muy difícil volver otra vez a reasignar a otra obra que hay también que hacer en subasta pública, con lo cual siempre queda alguna cola de Presupuesto sin ejecutar; pero el año pasado superamos el 80 por ciento y este año el 90. Yo creo que es un porcentaje de ejecución como para sentirse orgulloso de la ejecución presupuestaria. Desde luego el equipo de esta Consejería así lo hemos valorado, todos.

Gracias de todas formas por lo que ha expresado respecto al Plan.

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

El representante del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Gracias, Sr. Presidente y gracias al Consejero y a los Altos Cargos que le acompañan por su presencia hoy aquí en esta Comisión.

Yo señalaré algunas coincidencias que tenemos con el Plan de Carreteras y algunas divergencias con objeto de, si es posible llegar a algún acuerdo o establecer algún tipo de consenso, sobre todo de cara a las propuestas de resolución que aprobemos por la tarde.

Estoy de acuerdo con los antecedentes que ha señalado el Consejero, los antecedentes: Recibimos en el año 81 la autonomía de Cantabria, una red de carreteras en un estado muy aceptable. Mejor que las del entorno, del año 81. Han transcurrido 17 años y tenemos la peor red de carreteras, sobre todo si la comparamos con nuestro entorno.

Paralelamente en esos mismos años recibimos una carretera o teníamos una carretera de red de carreteras nacionales en muy mal estado y después de 16 años tenemos una red de carreteras del Estado en muy buen estado. La diferencia está en, lógicamente, en quienes han gobernado en un sitio y quienes han gobernado en otro. Esa es la diferencia.

Efectivamente coincido con el Plan, que tenemos una dotación de carreteras del Estado que supera la media nacional, coincido con el Plan y que tenemos una red de carreteras regionales que supera la media nacional, pero a peor. Coincido con lo que

dice el Plan y claro, si aquí no ha habido Plan, Sr. Consejero, no ha sido por culpa del PSOE y del PRC. Ud. sabe que si no ha habido Plan ha sido por los que han levantado la mano votando que no a lo largo de 16 años para que aquí no hubiese un Plan de Carreteras. Alguna explicación tendrán que dar a los ciudadanos por ser reiteradamente en el Pleno de la Asamblea, votaron durante 16 años que esta región no necesitaba un Plan de Carreteras y ahora se suben al carro de: que bien que tengamos un Plan y que estupendo y que maravilloso.

Alguna explicación, yo creo que estos señores deberían de darnos, porque yo creo que alguna responsabilidad tendrá el Partido Popular en la gestión de estos 16 años de Gobierno en nuestra Comunidad Autónoma.

Estamos de acuerdo en que un Plan es un documento estratégico importante. Estamos de acuerdo. Nos dice el Consejero, lo ha dicho muchas veces, que es un buen Plan de Carreteras, que es un estupendo Plan de Carreteras. Ahí lo ha dicho muchas veces y también el Portavoz del PRC.

Será bueno en la medida en que sea capaz de planificar las prioridades económicas y las prioridades en el tiempo, en esa medida. Si nos ha priorizado bien nuestras necesidades en el tiempo y nos ha priorizado bien nuestras necesidades económicas, de acuerdo con nuestras posibilidades, será un buen Plan. Ese es el termómetro. Más adelante veremos algunas diferencias que tenemos nosotros con respecto de estas prioridades.

Diagnóstico de las carreteras. Es un buen trabajo técnico el que se ha hecho. El análisis, en nuestra opinión, está bastante bien hecho. La evaluación bastante bien hecha. Coincidimos en que efectivamente el Plan termina diciendo: que la mayor parte de nuestras carreteras, la mayor parte, son estrechas, tienen el firme en mal estado, carecen de señalización, son lentas y peligrosas. Coincidimos.

Que la mayor parte de nuestras carreteras, un 70 por ciento de las carreteras, presenta anchos inferiores a 6 metros, el 80 por ciento, más de 1.600 kilómetros tiene el firme de riegos asfálticos. El 67 por ciento, más de 1.300 kilómetros tiene el firme en regular, o en mal estado. Es decir, tiene el firme defectuoso.

Ahora bien, ya tenemos aquí la primera diferencia. ¿Cómo es posible que haciendo un análisis en el que señalamos que la mayor parte de nuestras carreteras, en 1.600 kilómetros están en mal estado, en el Plan dejemos a un tercio de esas carreteras fuera?. Esta es la primera diferencia que tenemos. ¿Cómo es posible que en el Plan incluyamos las actuaciones, solamente en 970 kilómetros, reconociendo, como se reconoce en el diagnóstico,

que 1.400 kilómetros están mal, que 1.600 kilómetros están mal, que 1.300 kilómetros están mal?. Esta ya es una primera diferencia con respecto al diagnóstico que se hacen de las carreteras.

Objetivos y criterios de intervención. Estos son de libro y valen para esta región y para cualquier Comunidad Autónoma. No hay nada que decir.

Inversiones del Plan de Carreteras. Diríamos que viene la parte más importante hecho el diagnóstico de la situación de las carreteras. Y aquí enlace con lo que decía el Plan. Será bueno si tiene una planificación rigurosa en cuanto a las prioridades temporales y a las prioridades económicas. Y empieza la primera diferencia: ¿8.084 millones para el 98 ó 5.500 millones?. Y el Consejero nos dice: Es que no podemos gastar más de 5.500 millones este año. Pues entonces el Plan está mal hecho. Quitemos los 8.500 millones del Plan, porque además en el documento se dice que han hablado mucho, que ha habido mucho trabajo y que el Plan está hecho de acuerdo con las posibilidades económicas que tiene la Consejería.

Pero no nos sometan, en el mismo año, dos documentos a la aprobación. Uno de 5.500 millones de pesetas en los Presupuestos y otro en el Plan de 8.000 millones. Decídanse por uno de los dos. Adapten el Plan a las posibilidades. Adapten el Plan a los Presupuestos. Pónganos 5.500 millones, porque desde luego ya hay una previsión, diríamos el Plan no ha previsto bien. Ya no ha hecho una previsión económica correcta el Plan. Entonces ya no serán tan bueno el Plan. Si nos ha previsto unos gastos que esta Comunidad Autónoma no puede desarrollar..., pero no nos presenten esta incoherencia de, en el plazo de un mes, tener que aprobar 5.500 millones en los Presupuestos y 8.084 millones en el Plan.

Y decimos que el Plan será bueno, si las prioridades temporales y económicas que hace el Plan se cumplen y se pueden cumplir.

Segunda cuestión. En cuanto a las prioridades económicas y a las prioridades temporales. Ahora ya podemos entrar en el diseño que el Plan hace de algunas carreteras y las prioridades. La única carretera nueva: Hoznayo-Villaverde de Pontones, la única carretera nueva.

Esta carretera estaba presupuestada en el año 96 con 100 millones de pesetas. Está incluida en los Presupuestos para 1998 y el Plan la prevé para 1999. ¿Cuál es la previsión?.

Carretera Cabezón de la Sal-Comillas, que se va a ejecutar en el 98. El Plan la preveía para el 97.

Carretera Miengo-Requejada. Esta es una actuación nueva. Pues bien, los Presupuestos preveen esta carretera para el 98. El Plan para el 99. ¿Cuál es

la previsión? porque tenemos dos previsiones.

Carretera La Matanza, Nacional 629. En los Presupuestos para el 98, en el Plan para el 99.

Carretera Reinosa-Corconte. En los Presupuestos para el 98, en el Plan para el 2000. Fíjense ustedes que estamos en el primer año de ejecución del Plan. Estamos en el primer año. Se está presentando hoy el Plan.

Carretera Solares-La Cavada. Esta estaba prevista para el año 97, se empieza en el 98.

Carretera Soto-Santibáñez. Esta estaba prevista para el 96 en los Presupuestos y en el Plan dice que para el 99.

Carretera Mataporquera, Nacional 611. Esta está prevista para el 98 y ha desaparecido de los Presupuestos.

Es decir, podemos entrar a las carreteras, a las previsiones económicas de las carreteras que ustedes han introducido en la Ley de Presupuestos.

Carretera San Miguel de Aras-Bádames: 100 millones. La previsión del Plan son 70 millones y para el 99.

Yo no digo si está bien o está mal. ¡Ojalá se pudiesen hacer este año todas! Pero estamos en que no se pueden hacer todas, que los proyectos se tarda mucho tiempo. Y estamos hablando de previsiones económicas y previsiones temporales. En el plazo de un mes ustedes nos han sometido dos documentos con dos previsiones distintas: previsiones económicas y previsiones en el tiempo.

Carretera Puente Nansa-La Hermida. Dice el Plan que 304 millones, que es la inversión este año. En los Presupuestos 50. Y el Plan no nos dice que como no se pueden gastar este año 304 millones que empezamos con 50 y que pongamos 100 el año que viene. Eso no nos lo dice el Plan. Nos dice que este año 304 millones.

Por lo tanto será un buen Plan si la previsión está bien hecha.

Puentes de Selaya. De acuerdo que se hagan cuanto antes esos puentes, esos y todos, pero el Plan nos dice que para el 2000 y acabamos de aprobar en el Presupuesto que para el año 98.

Yo así puedo poner 100 ejemplos más en los que no coincide la previsión que han hecho ustedes en el Plan, con la previsión que hay en los Presupuestos. No coincide ni la previsión temporal, ni coincide la previsión económica. Y esto en el plazo de un mes. Y esto en el primer año de ejecución del Plan.

Por lo tanto, no nos sometan a la aprobación dos documentos dispares. O adaptan ustedes los Presupuestos al Plan o adaptan ustedes el Plan a los Presupuestos, pero desde luego esta incoherencia que se nota en la Consejería, desde luego dice poco en favor del rigor, pero muy poco, puesto que volvemos al principio. Nosotros estamos dispuestos, como Grupo Socialista a apoyar un Plan de planificación rigurosa. Habrá deslices, seguro, pero estamos con una planificación rigurosa.

Lo contrario de la planificación rigurosa, es la planificación y no se puede aprobar una planificación rigurosa y venir después a improvisar con los Presupuestos de la Comunidad Autónoma. Ahí no nos va usted a encontrar, nos va a tener enfrente.

Ahora ya digo, en la planificación rigurosa, apoyando, incluso soportando que algunas obras tengan que hacerse en el año 2000. Fíjese usted que es difícil que la oposición se sume a eso. Ahí nos tendría usted. Pero no nos peguen ustedes estas cabriolas constantemente o preséntenos ustedes un solo documento, porque de lo contrario no podemos aprobar esto.

En nuestra opinión, el Plan, además de estas divergencias, en la planificación económica y en la planificación temporal, en el Plan encontramos algunas deficiencias que sería conveniente corregir. Por ejemplo, los pasos a nivel. No están incluidos en el Plan los pasos a nivel. ¿Qué diríamos de un Plan de Carreteras del Estado si no contemplase los pasos a nivel, la supresión de pasos a nivel? ¿Qué diríamos si la carretera de Limpias a Ramales no suprimiese el paso a nivel?. ¿Cómo no se van a suprimir los pasos a nivel?.

Este Plan no incluye la supresión de los pasos a nivel. A mí me parece que sería más correcto, aunque haya que llegar a un acuerdo con la Administración Central, hay que lograr ese acuerdo con la Administración Central, pero un Plan de Carreteras de Cantabria tiene que contemplar cuando se van a suprimir los pasos a nivel que están en las carreteras regionales. Lo que no puede ser es que hagamos una carretera nueva como la de Treceño a Puente El Arrudo y dejemos el paso a nivel como estaba. No puede ser eso. Eso desde nuestro punto de vista es una chapuza, con todos los respetos. Y no solamente es que le hemos dejado como estaba, sino que no sabemos, en el tiempo, cuándo se va a solucionar ese paso a nivel. Y un Plan de Carreteras tiene que tener una previsión en el tiempo de la solución de los pasos a nivel.

Lo mismo podemos decir de las conexiones de la red de carreteras autonómicas, las conexiones con la red nacional y con la red municipal. Yo creo que este aspecto habría que incluirle en el Plan: las

conexiones de la red regional con la red nacional y la municipal.

También proponemos que se incluya en el Plan, las dotaciones en las zonas urbanas, de aceras, saneamiento y alumbrado. Es decir, esas reivindicaciones que todos los Alcaldes, absolutamente todos le van a hacer al Consejero cada vez que se diseña el proyecto de una carretera, de que ese proyecto de carretera a su paso por las zonas urbanas tiene que contemplar, a su paso en las zonas urbanas, tiene que contemplar la dotación de aceras, de alcantarillado y de alumbrado, esto debería de cuantificarse de alguna forma. No lo hemos visto cuantificado de alguna forma en el Plan, porque indudablemente se va a ejecutar. Se va a ejecutar. Son peticiones además, lógicas y justas...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Le rogaría, Sr. Palacio, que vaya terminando.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Termino, Sr. Presidente, en muy poco tiempo ya.

Creo que habría que incluir en el Plan también, los criterios de intervención del Gobierno Regional en la red de carreteras municipales y no dejarlo a la arbitrariedad ni a la improvisación tampoco. Pero criterios de intervención del Consejo de Gobierno en la redes de los Ayuntamientos.

Y por último, -algunas cosas más se las comentaré en la segunda intervención- la financiación. El Plan no dice nada de la financiación. El Plan carece de financiación. Yo creo que un documento de estas características tendría que contemplar alguna hipótesis de financiación, con las aportaciones de la Unión Europea al Plan, las aportaciones de la Administración Central y las aportaciones de la Comunidad Autónoma, nuestras propias aportaciones.

A mí me parece que en este documento, que debería de ser un documento ambicioso, tiene que participar la Administración Central, como está participando, por otra parte, no es nada nuevo, está participando en otras Comunidades Autónomas. Yo le puedo poner el ejemplo de la Comunidad Autónoma de Castilla-León, donde el Estado participa con la Comunidad Autónoma en la ejecución de algunas vías y algunas carreteras de esa Comunidad Autónoma.

Por eso digo que tenía que haber, echamos en falta en el Plan, una hipótesis de financiación para los próximos años con las aportaciones de todas las Administraciones.

Y ya por cumplir el requerimiento del Sr. Presidente, doy por terminada mi intervención.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Agradecer la intervención del Portavoz del Grupo Socialista. Creo que es una intervención constructiva y viniendo de la oposición que reconozca que el Plan, técnicamente es bueno, que hayamos cumplido un compromiso...

Yo creo que éste no es el momento de decir ¿de quién es la culpa o no?. Estamos aquí en el momento en el cual, por fortuna, tenemos un Plan de Carreteras. Yo creo que eso es lo importante.

Coincide en las valoraciones técnicas del Plan y nos dice que el Plan de 2.000 kilómetros, reconociendo que más de 1.500 kilómetros de carreteras están mal, al abordar solamente la actuación en 970, renunciamos ya a una parte de esas carreteras que no van a tener actuaciones.

Este no trata de ser el Plan absoluto que deje solucionado los problemas de las carreteras en Cantabria, pero si llegamos a actuar en más de la mitad de la red: 970, coincidimos en que 400 pueden estar en buen estado y en el resto de las carreteras, contamos con casi 500 millones de pesetas que están siendo más estos años, en conservación de carreteras, yo creo que es dar un paso de gigante, reconociendo que no es la solución absoluta, pero un paso de gigante.

Plan bueno si se cumple. Lo he dicho. Puede haber y la hay discrepancias en este primer año. El Plan cuando se empieza a dar las órdenes de estudio es casi al llegar nosotros al Gobierno. Este Plan no se ha hecho en 6 meses ni en 7, ha costado la elaboración un año largo. Entonces, paralelamente a la elaboración del Plan, hemos ido actuando. Hay carreteras que están en el Plan, concretamente con cantidades previstas para 1998, que están acabadas, porque hemos ido a actuar.

Pero yo creo que lo importante es que el Plan le contempláramos, porque claro seguir un Plan rigurosamente al céntimo, casando las cantidades económicas con los objetivos, es imposible, eso no lo hacía, ni lo conseguía ni siquiera la Unión Soviética en aquellos planes quinquenales que hacía, ni lo conseguía teniendo como tenía en su poder los medios, los recursos económicos y tenía los objetivos.

Aquí es que los recursos económicos nunca sabemos exactamente cuántos vamos a tener. ¡Está en función de tantas variables!. Ahora mismo ha habido un Plan donde se determina que hay que hacer un ajuste del gasto a nivel del Estado, que también influye en las Comunidades Autónomas, las disponibilidades de endeudamiento, etc., unos compromisos que entonces aquellos no los tenían y sin embargo no había manera de ajustar anualmente

las previsiones del Plan.

Yo creo que aquí el balance le vamos a tener que hacer al final de los cuatro primeros años, compensando unos años con otros. Es decir, si en el primer año había 8.000 y se han gastado 6.000, probablemente en el siguiente año hay que correr con ese desajuste que ha habido en el primer año y contemplar la virtualidad del Plan a los 4 años.

Es decir, de las carreteras que este Gobierno de Cantabria había decidido acabar o empezar. ¿Cuántas han empezado y cuántas han acabado?. Y yo de eso sí que estoy seguro que el Plan globalmente se va a cumplir, reconociendo que hay desajustes clarísimos ya en el Plan.

Pero eso va a ser inevitable, porque este Gobierno no tiene mayoría parlamentaria en la Asamblea Regional, tiene 19 Diputados. Entonces, yo sé lo que ha ocurrido en el Presupuesto de 1998, que es una Ley, es una Ley de Cantabria el Presupuesto que desde luego obliga y que substituye incluso a leyes anteriores.

El Gobierno Regional de Cantabria no puede negarse. Si la Asamblea Regional aprueba una cantidad económica y una determinada carretera a ejecutar, independientemente de que el Plan proponga otra cosa. Lo que sería un desatino es que si el Gobierno tuviera mayoría absoluta, no consignara el Plan que ha elaborado el propio Gobierno, exactamente en el Presupuesto con las mismas carreteras y las mismas obras.

¿Qué va a pasar en 1999?. Vamos a hacer una hipótesis -porque supongo que seguirán presentando enmiendas en los Presupuestos de Cantabria en Carreteras- de que un Partido Político, en este caso el Partido Socialista propone unas prioridades de carreteras que no están contempladas en el Plan y se aprueban en la Asamblea. Ya hemos colocado otro desajuste. Sin duda ninguna hemos provocado otro desajuste que habrá que ajustar luego en el Plan, porque por encima del Plan, que va a aprobar esta Asamblea y que ha aprobado el Gobierno, está la misma Asamblea con poder legislativo para, posteriormente, modificar algo que ha podido aprobar anteriormente. Eso es lo que yo entiendo, porque este Plan, aunque hay que seguir y lo dice la Ley de Carreteras, también ofrece discrecionalidad al Consejo de Gobierno y lo dice la Ley de Carreteras, para provocar actuaciones que no están previstas en el Plan, en base a urgencias, a razonamientos que se puedan hacer de carácter técnico, a necesidades que el Gobierno estime en un momento determinado y que estén motivadas por los Servicios Técnicos de la casa.

Entonces, teniendo como tenemos siempre, un Presupuesto en expectativa de aprobación futura, lo que ese Presupuesto va a traer yo no lo puedo

afirmar. Yo sí sé lo que se ha aprobado en 1998, que tengo que cumplir y ejecutar, aunque lo ha aprobado la Asamblea, pero no sé en el año 1999 si va a hacer algún retoque o alguna variación sobre esto que hoy es una guía global de actuación y que desde luego el Gobierno, cuando presente el Presupuesto sí que habrá que ajustarse a él, pero lo que salga después, de la Asamblea Regional, eso yo no lo puedo ya no lo puedo decir. Ni lo puede decir el Partido Popular tampoco, porque tenemos 19 Diputados.

Los dos Grupos que apoyan al Gobierno, sí que vendrán el año que viene con unos Presupuestos que se ajustarán exactamente a lo que dice el Plan de Carreteras en el 99 y a los compromisos de 1998, que eso sí que nos obliga ya a consignar cantidades para acabar las obras adjudicadas este año, aunque no estuvieran en el Plan, pero yo no puedo garantizar qué va a ocurrir en el año 1999 con los Presupuestos. Sí sé que tenemos que cumplir los del 98. Y esos desajustes los vamos a tener y son evidentes aquí.

No creo recordar yo que la carretera Hoznayo-Villaverde de Pontones esté este año, yo creo que está Villaverde de Pontones-Galizano, pero bueno, no tengo aquí el Presupuesto.

Miengo-Requejada. Efectivamente va en este año. La carretera de la Matanza se hizo. Reinosa-Corconte, son enmiendas. Solares-La Cavada ya está adjudicada. Los puentes de Selaya es otra enmienda.

Los pasos a nivel. Hay un programa de transportes. Estoy de acuerdo con usted que debiera de abordarse, pero que se va a abordar. Esta negociación de los pasos a nivel se va a hacer a través de la Consejería de Industria y Transporte.

Echa en falta dotaciones en las zonas urbanas, como aceras, iluminación y alcantarillado. Todos los proyectos de cierta importancia que se están llevando a cabo en estos momentos, proyectos que unos están adjudicados y otros se van a adjudicar, hablo de los proyectos Somo-Galizano, Cabezón-Comillas, Comillas-La Revilla, la carretera de Solares, todos, todos los proyectos llevan incluidos ya en el Presupuesto de la obra, las aceras, la iluminación y el alcantarillado, todos. O sea, que cuando, por ejemplo, usted ve adjudicada la carretera Cabezón-Comillas, las travesías urbanas, todas ellas van con aceras, iluminación...

Por ejemplo: Solares-La Cavada, lleva no sé si son 2 kilómetros de acera. Solares-La Cavada, lleva, no sé si son 2 kilómetros de acera, de Solares hasta Ceceñas y además con iluminación, etc. Lo mismo que se ha hecho en la travesía urbana de Somo a Galizano. Estaba incluido ya en el Presupuesto y la reposición de los servicios afectados. Eso va dentro del propio Presupuesto.

Por eso yo creo que no hace falta el que venga una partida específica para esto, porque en función de que la carretera sea primaria o secundaria y de la importancia del proyecto, cualquier proyecto de una carretera de ese nivel que pase por zonas urbanas, se están haciendo o se prevén hacer aceras iluminación o saneamiento. Este es el caso, por ejemplo, de la carretera de Puente San Miguel a Cerrazo, que se está haciendo ahora, lleva aceras, lleva iluminación, lleva saneamientos, cambio de los desagües, etc. Eso está en todos los proyectos.

Admito que parte de lo que ha dicho, pero yo le pediría que tuviera confianza en la ejecución de este Plan y que tuviéramos un análisis del Plan en cuatro años, que es lo que yo creo que a Cantabria es lo que le interesa. Es decir, este Plan va a ser bueno, de acuerdo con Ud., si se cumple. Yo estoy convencido de que este Plan se va a cumplir y fíjese que le digo que se va a cumplir en cuatro años, fundamentalmente sin saber lo que va a pasar en el año 1999. Pero es que el Gobierno que venga en el año 1999 va a tener ya una gran parte del Plan adjudicada, porque la mayor parte de las obras del Plan, en los cuatro primeros años, se adjudican en el año 98 y en el 99, según está aquí previsto.

Por lo tanto, yo creo que independientemente del Gobierno que venga en mayo del 99, el Plan tiene unas garantías muy importantes de que se vaya a cumplir. Y que en el análisis de cuatro años vamos a poder ejecutar todas las carreteras que están en el Plan, que yo creo que es lo que interesa, independientemente de que ahora al principio haya esos desajustes que son evidentes y que yo admito.

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

La representante del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, Sra. Maza.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Gracias, Sr. Presidente. Gracias al Sr. Consejero por esta comparecencia aquí, como a los Altos Cargos de su Consejería que le acompañan.

Estamos en presencia del primer Plan Regional de Carreteras de Cantabria y yo creo que, como han manifestado ya los anteriores Portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, todos hemos de felicitarnos por la existencia de este Plan.

Es un Plan que yo creo que ha merecido, en conjunto, la aprobación, digamos así, de la mayoría de los Portavoces anteriores, de los representantes de los Grupos Parlamentarios, por lo menos en cuanto a su estructura, en cuanto a su diseño y en cuanto a su labor técnica, aparte, lógicamente de las críticas que se han podido verter sobre el mismo.

Nosotros compartimos lo que ha dicho el PSOE en el sentido de que es una buena labor de prospección la que se ha hecho, una buena labor documental la que se ha aportado y desde luego nos congratulamos en que eso se haya reconocido.

Tenemos ya que discrepar cuando él a su vez, cuando este Portavoz, a su vez, discrepa ya del Plan, como creo que es lógico.

Ha dicho una frase que dice: que la red regional de Cantabria es la peor red de toda España y que sin embargo tiene la mejor red de carreteras del Estado. Indudablemente esto no es cierto. Esto no es cierto porque ciertamente la red de carreteras regionales de Cantabria no es la mejor ni muchísimo menos, el propio Consejero cuando ha comenzado su exposición ha dicho y el propio Plan lo contempla, que tenemos unas carreteras que no son buenas, pero de eso a hacerlas peores hay una gran diferencia.

Y que las carreteras del Estado de Cantabria sean las mejores, pues tampoco digo que eso sea cierto. Existe la carretera, la autovía, que me imagino que se refiere a esa inversión, por cierto la única que hizo el PSOE durante los 14 años que gobernó España y respecto a la de Cantabria, al contrario, siempre nos hemos sentido discriminados y yo que precisamente vivo en la zona oriental de Cantabria, le puedo decir los padecimientos que era pasar Candina y toda la carretera hasta llegar a Santander, por no hablarle de Saltacaballos, durante todos estos años.

No nos venga vendiendo una cosa, porque además esta autovía que está hecha y yo soy la primera que me beneficio de ella para poder venir a Santander, pero también he de decirle que es una tristeza que se haya hecho sin respetar, desde modo alguno el medio natural y allí el Sr. Carrera lo compartirá conmigo, porque la zona de destrozos que existe en la zona de Islares, en la zona de Oriñón y la Costera, es denigrante.

Por tanto, hago esta intervención en contestación a lo que ha hecho el Grupo Socialista.

Se nos dice o se intenta atacar el Plan con una cuestión que centra fundamentalmente en una supuesta discrepancia entre las previsiones presupuestarias, en las previsiones del Plan.

Yo diría que primero tenemos que centrarnos en qué es un Plan. Estamos hablando de un Plan de Carreteras que no es un Presupuesto regional, es una cosa muy diferente.

Como perfectamente ha explicado el Consejero, una cosa es lo que el Gobierno prevé y otra cosa es lo que la Asamblea, a través de los Presupuestos, aprueba, son dos cosas diferentes. Pero

el Plan, si bien es cierto que tiene que tener un soporte financiero y una previsión financiera, ello no es un Presupuesto, sino que sería a lo más, una proyección financiera o presupuestaria, que son dos cosas totalmente diferente.

Sería absurdo y eso sí sería la improvisación y eso sí sería una irresponsabilidad, si presupuestáramos, como un gasto real previsible, algo que sabemos que previamente no se puede ejecutar.

Sabemos todos que este Plan y además lo pone en la fecha, está realizado en el año 1997 y por tanto no se puede ser adivino de lo que va a pasar en los Presupuestos siguientes. Y mientras no haya el soporte consignado en el Presupuesto, no se pueden empezar a hacer las cosas.

Por tanto, esto que mi compañero del Grupo Socialista lo conoce perfectísimamente y mucho mejor que yo, porque lleva más año en la política, que no nos intente confundir con estas matizaciones que aparentemente pueden tener un tono de verdad cuando realmente lo que es simplemente es una argumentación para intentar basar una crítica que yo creo que no es ajustada.

Por tanto, no existe ningún tipo de discrepancia. El Plan es una previsión global de lo que se va a hacer en Cantabria en estos próximos años.

El Plan, lógicamente también, tendrá una serie de modificaciones, que podrán venir derivadas de las propias necesidades que puedan venir, por determinados motivos, de las propias carreteras y de los acuerdos o decisiones que la propia Asamblea adopte. Pero en definitiva, esto es lo que el Gobierno Regional prevé que va a hacer en los próximos cuatro años.

Tampoco es cierto que se diga que se reconoce, que se abandone o poco menos, una serie de carreteras porque no están previstas en el Plan. Ni muchísimo menos. Lo que se ha hecho en este Plan, es hacer un estudio, primero del tráfico existente, de la peligrosidad de esas carreteras, de la conservación de las mismas, etc. etc. Y entonces se van estableciendo una serie de prioridades.

Yo le he oído hablar en esta Comisión y en otras Comisiones, al Portavoz del Grupo Socialista en innumerables ocasiones, que fuera lo que fueran los criterios, pero que existan, siempre nos ha venido pidiendo eso. Pues aquí tiene unos criterios que podrá o no compartir, pero que por lo menos existen.

Los criterios se basan en cuestiones objetivas, como son la intensidad del tráfico, la peligrosidad de la carretera, el estado actual, los núcleos que se comunican por estas carreteras, etc.

Por lo tanto, los criterios existen y no existe lo que he dicho de la supuesta discordancia, porque en absoluto y todo tendrá reflejo, no sólo en la realidad (...), sino en la realidad presupuestaria, salvo que se impida al Gobierno hacer lo que pretende, porque lógicamente no tiene la mayoría absoluta.

Se nos ha dicho una cosa, que yo ahí también quisiera insistir, que dice que el Plan carece de una previsión de dotaciones en zonas urbanas, en las travesías urbanas de aceras e infraestructuras en general.

Yo es que creo que está perfectamente excluido del Plan de esa dotación, le voy a explicar por qué. Aparte de que en los proyectos cuando es necesario, se incluye estas dotaciones, las aceras, las farolas, las alcantarillas, etc. etc., creo que no se puede generalizar, porque sería un error, a mi juicio, por parte del Gobierno, meter una partida en este sentido, porque no se puede generalizar respecto a los municipios.

En Cantabria tenemos municipios muy pequeños y tenemos municipios muy grandes. Tengamos en cuenta que hay zonas urbanas grandes, como pueden ser las ciudades de Cantabria donde rige un Plan General de Ordenación Urbana y precisamente muchos de los solares que circundan o que colindan con estas travesías llevan implícita una carga de urbanización que son los que deben soportar estas infraestructuras.

Entonces, no podemos generalizar en ningún momento el tratamiento sobre las travesías urbanas, porque es diferente dependiendo de donde esté esa travesía urbana. No es lo mismo una travesía urbana en Santander, en Torrelavega o en Castro Urdiales, que en pueblos pequeños como puede ser Guriezo o como puede ser cualquier pueblo.

Entonces, me parece lógico y además correcto y serio para los fondos públicos, que las previsiones y las necesidades de las infraestructuras vayan contempladas específicamente y de forma individualizada en cada proyecto, porque de forma genérica sería un despilfarro del dinero público.

Luego, en cuanto a los criterios, también dice que no se pone los criterios de intervención del Gobierno Regional en los municipios. Indudablemente el Gobierno Regional en todas sus actuaciones, dentro de los términos municipales lo está haciendo y siempre lo ha definido de esa manera, que los criterios de intervención, lógicamente, sean lo que necesite objetivamente cada municipio y una relación directa con los encargados de cuestionar ese municipio.

Considero que el Plan es un buen Plan, que frente a lo que dice el Sr. Carrera de IDCAN, sí incluye perfectamente los criterios de respeto al medio

natural. La proposición que aquí se nos efectuaba de la red de carril bici, me parece que eso ya está perfectamente debatido cuando se hicieron las enmiendas y las Comisiones de la Ley de Carreteras y sabemos que dada la orografía de esta región, sería poco menos que imposible y además sería un gasto que no puede asumirse, establecer un carril bici a través de toda la región, aparte que sería innecesario de forma completa. Esto se repite a lo largo de continuas Comisiones y volvemos a reiterar lo que aquí hemos manifestado continuamente.

La crítica generalizada, que por parte de IDCAN se hace al Plan, es la misma crítica generalizada que se hace a todo lo que presenta el Gobierno. Si presenta Plan, porque presenta Plan, si no presentara Plan, porque no había presentado Plan.

Creemos que eso no es serio, por lo menos nosotros no lo compartimos y sí creemos que es un estudio serio, que es un Plan que se va a ejecutar, siempre y cuando se le permita al Gobierno, lógicamente desarrollarlo, que es bueno para Cantabria, que podrá ser mejorado, que indudablemente la Consejería va a tener en cuenta las necesidades reales que se vayan produciendo a lo largo del desarrollo del Plan y por supuesto los acuerdos y las resoluciones que adopte la Asamblea Regional.

Nada más y muchas gracias.

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

Pasamos, por lo tanto...

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Solicito un minuto.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Vamos a suspender un momento.

Continuamos la sesión, si el Sr. Consejero quiere una réplica al Grupo Popular.

Nada.

Por lo tanto, abrimos el segundo turno de intervenciones, como réplica y tiene la palabra el Grupo Parlamentario de IDCAN, por un tiempo máximo de diez minutos.

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

Es una enorme satisfacción que el Consejero diga que no coincida en el 95 por ciento con lo que yo digo, porque indudablemente no comparto su política de Obras Públicas, ni la filosofía de desarrollo insostenible que subyace detrás de los objetivos que

se plantea, en una prioridad por otro lado que no corresponde exclusivamente a Ud. a la carretera, en perjuicio, por ejemplo, del ferrocarril o de otras reformas en los sistemas de transporte, tanto en el interior de las ciudades y Ud. tiene responsabilidades también en Vivienda y Urbanismo, como en las políticas energéticas y demás, que -insisto- no coinciden para nada, ni siquiera con las previsiones que los Organismos Internacionales y que otros países están llevando en materia de transporte.

Y esa filosofía que es puramente técnica, tecnocrática, diríamos, en el peor sentido del término, se manifiesta claramente en la confusión que ustedes tienen sobre la demanda y la oferta a la hora de establecer objetivos, por ejemplo, en el diseño de carreteras o en la prioridad de inversiones.

Ustedes son esclavos de la demanda, constantemente y no tratan de incidir sobre ella. Es decir, ustedes creen que deben consolidarse los actuales flujos de tráfico que se están demandando en determinadas zonas y no hacen nada por cambiarlo o por modificarlos parcialmente. Por ejemplo, favoreciendo otros trayectos. Claro, si no arreglan determinadas vías o no les dan prioridad, está claro que la presión seguirá sobrecargando las que ya existen.

¿Por qué no se plantean ustedes un Plan de difuminar el tráfico? Por ejemplo, recomendando determinados trayectos para vehículos ligeros, incidiendo en la posibilidad de trayectos alternativos y consolidando, por ejemplo, el tráfico pesado por determinadas líneas. ¿Por qué no hacen ustedes eso?.

Porque usted cuando habla de mentiras y falsedades, lo hace poniendo en mi boca cosas, alcances en el significado de mis intervenciones, que yo en ningún caso he incorporado, usted mismo reconoce, por ejemplo, que el Puente El Arrudo-Treceño ha variado la intensidad de tráfico por esa vía, respecto a la que existía anteriormente. Pues lo mismo puede ocurrir, por ejemplo, en Espinilla-Salcedillo. Ud. dice que nunca irán más de 50 vehículos diarios ó 500, me da igual. En los términos en que se hacen esas carreteras o en la tardanza con la que se incorporan determinadas actuaciones, lo que hace efectivamente es consolidar los otros corredores viarios. Y en vez de circular 500 podrían, a lo mejor, circular allí 800 y no cargar, por ejemplo, la ruta del Pozazal, que en vez de tener 4.000 podía tener 3.200.

Luego no nos engañe Ud. aquí con estas visiones completamente estáticas de lo que es la realidad del tráfico, esclavos de la demanda siempre y no incidiendo sobre ella para cambiar conductas y comportamientos que están desbordando continuamente las previsiones de tráfico en las carreteras que Uds. hacen, porque Ud. sabrá que... ¿Cuántos vehículos tiene la Comunidad Autónoma?.

¿300.000, 250.000? ¿Cuántos pueden confluír en determinada temporada y cuánto tiempo? ¿700.000? ¿1.000.000? ¿Y cuando sean 1.500.000 o 3.500.000?.

Quiero decir que esos planteamientos vienen dando respuesta puntual exclusivamente a demandas, lo que hace es sobrepasar y desbordar constantemente la capacidad del medio natural y del medio social, en absorber esas demandas.

Y lo mismo ocurre con las travesías urbanas. Resulta que en Comillas hay una variante y Ud. está autorizando que esa variante de Comillas se convierta en una travesía urbana, la que va desde Santa Lucía hasta el Seminario.

Aquello era una variante, ¿Por qué autoriza Ud. proyectos inmobiliarios en sus bordes y por qué no visuales? ¿Por la vía de la Ley de Carreteras? También desde luego en lo que es la aprobación de los Planes de Urbanismo de la vía de Comillas, que claro, ahoga, convierte en un embudo lo que era una variante. ¿Y quieren Ustedes hacer ahora otra variante, la segunda variante de Comillas?. Esa variante lo que atrae es también polígonos residenciales y demás, que en el plazo de 4 ó 10 años, como ha ocurrido con ésta, resulta que neutraliza su virtualidad.

Y cuando hablo de descompensaciones territoriales, hablo en los términos en que Ustedes dejan, si yo no digo que no se haga la carretera Somogalizano. Perfectamente. Yo he dicho que la carretera Barreda-La Revilla se arreglo. Es fin, nosotros vamos a proponer que se reduzca la mitad del Presupuesto, porque Ud. cae en la misma trampa. Dice, que primero que hay que hacerla y luego dice que hay que introducir variantes, lo ha dicho así, literalmente, acomodaciones de plataforma, ya no son 11, 10, pueden ser 8 metros, -lo ha dicho Ud.- que hay que hacer acomodaciones según por donde pase.

¿Por qué se empeña en hacer los 10 metros de plataforma, por ejemplo y no los 8,5 en ese capítulo?. Perfectamente podía ser, porque ese es un tramo de intensidad de tráfico relativa, muy concentrada en determinados momentos y que tiene, todavía se lo digo, un índice mucho más bajo que el de la carretera Cabezón-Comillas, que es mucho más razonable en términos de enlace con el ferrocarril y con los corredores de los grandes flujos de tráfico que la autovía y la nacional 634 van a mantener. Luego Comillas en absoluto se queda aislada y mucho menos San Vicente de la Barquera, en ese aspecto.

La descompensación está en que sitúan y decía territorial, en el horizonte del 2001, 2004, la realización de carreteras o de mejoras, ya no digo mejoras en lo más elemental en áreas profundamente marginadas y que corren el riesgo de una despoblación que ya no tiene vuelta de hoja. Es decir, que están en

una situación absolutamente crítica e irreversible, como pasen unos pocos años y no tengan las perspectivas o la garantía de que sus comunicaciones van a ser mínimamente aceptables.

Y digo, para el 2001-2004. Claro es que si aquí se abarcan todas las carreteras, pero es que lo que discutimos son las prioridades, la urgencia y en este caso hay áreas de Cantabria que corren, literalmente el riesgo de despoblación, de desertización: el sur de la región, Valderredible, muchas áreas de la media y la alta montaña Cantábrica.

Claro para el 2001, 2004, ¿Qué está? Puente El Arrudo, Puente Nansa, por ejemplo. Piedras Luengas. Sí, aquí lo tengo. Reinosa-Corconte, para el 2001-2004, cuando indudablemente es un..., si ahora mienten los Planes y las cifras.

Selaya-Vega de Pas. Ud. decía de la articulación territorial del interior, en el interior, 2001-2004. Arredondo-La Cavada para el 2010.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Le recuerdo, Sr. Carrera, que se le va acabando el tiempo.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Sí, voy acabando.

Puente Nansa- La Ermita. Otra de las transversales: 2001-2004. Pozazal-Polientes, Ruerruero: otra para el 2001-2004.

Me parece que son ejemplos suficientes para, y me remito también a los puertos secundarios, que pierden la oportunidad, pero la oportunidad en términos sociológicos de envejecimiento. Es decir, que es que si no se garantiza ahora el mínimo de atención en servicios a esas zonas, no se recuperarán. Habrán de recuperarse generaciones enteras y es lo que ocurre, prácticamente en todos los valle altos de la región, a los que ustedes no prestan atención alguna.

El Puerto del Asón otro, para el 2001-2004, etc. etc.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Carrera, ha consumido el tiempo.

El representante del Grupo Regionalista no hace uso de la palabra.

El representante de la Unión para el Progreso de Cantabria.

EL SR. BECERRIL RODRÍGUEZ: Sí gracias, Sr. Presidente.

Nosotros ya hemos manifestado que en el

conjunto estamos de acuerdo con el Plan, solamente tenemos alguna duda y esas dudas las ponemos esclarecer y presentaremos unas propuestas de resolución durante la tarde para que sean debatidas aquí.

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

El representante del Grupo Socialista.

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

Y ya muy brevemente, para decir que a nosotros nos gustaría y ha sido siempre una diferencia con el Consejo de Gobierno que el objetivo político en la ejecución del Plan de Carreteras fuese más ambicioso que lo que está siendo hasta ahora. Es decir, y nos ha fortalecido más nuestra posición al ver el análisis que de las carreteras se hace. Pero claro, yo sé que decir esto y defender esto significa prescindir de otras inversiones que, desde nuestro punto de vista, no son importantes. Las dos cosas a la vez no se puede hacer. O sea, no se puede considerar que este Plan de Carreteras es un objetivo ambicioso y a la vez programar túneles y jardines y otros asuntos menos importantes en otras Consejerías. Las dos cosas a la vez no pueden ser.

Nosotros partimos de que tiene que ser un objetivo ambicioso y por eso queremos que se meta toda la red de carreteras, que no se meta sólo la mitad, que se meta toda la red y teniendo en cuenta que lo que faltan, esos 600 kilómetros que faltan son de red local. Es decir, que es una red que lleva una inversión menor que el resto de las redes, puesto que el resto de las redes están medidas en su conjunto. Pero con un horizonte del año 2004, perfectamente se podría hacer un esfuerzo y el esfuerzo es económico. Yo creo que esta Comunidad Autónoma está en disposición de hacer este esfuerzo económico. ¿Cómo vamos a pedir al Estado con mucha fuerza que tiene que terminar las autovías en Cantabria, si nosotros somos incapaces de planificar en 8 años el conjunto de nuestra región?.

Yo creo que esta Comunidad Autónoma tiene que hacer ese esfuerzo. Nosotros creemos, y es una diferencia con el Gobierno, creemos que se puede, que es necesario hacerlo y por lo tanto, impulsamos su ejecución.

El plan de financiación. Yo no pido un Presupuesto. Yo pido una hipótesis de financiación. Esa ha sido mi expresión, una hipótesis de financiación, pero hay que comprometer en la ejecución del Plan a la Administración Central. Yo creo que esto es esencial, puesto que solamente con los recursos propios esta Comunidad Autónoma no

puede.

Y volviendo al ejemplo anterior. En los últimos 7, 8 años, la inversión en carreteras ha sido un 6,9 por ciento, menos del 7 por ciento del Presupuesto. Desde el año 92 para acá, entorno al 7 por ciento, pero era 6,9, 6,8 cuando no éramos Objetivo 1, es decir, que no recibíamos ayudas de la Unión Europea. Ahora estamos en el 6,90 por ciento.

Y claro, el argumento de que, efectivamente los proyectos tardan meses en hacerse, 6 meses un proyecto. Sí. Sí. Pero se tarda el mismo tiempo en hacer un proyecto que en hacer 5 proyectos. El mismo tiempo. Hay que mandárselo hacer a 5 (...) distintos, pero el mismo tiempo.

Este argumento de que no podemos invertir más, porque la Comunidad no da más, los proyectos tardan más. Este argumento yo lo considero válido para aprobar el Presupuesto del 96, puesto que se había llegado en mayo del 95 y por eso se aprobaron nada más que 2.800 millones para carreteras, para el 96. Y si quiere es un argumento válido para el 97. Ya no puede ser válido para el 98. Las carreteras son las mismas, no las hemos inventado. Siguen estando en el mismo sitio y sabíamos en qué situación estaban.

Por lo tanto, este argumento, en mi opinión, tiene poca fuerza.

Las prioridades temporales y económicas. Yo les puedo a ustedes admitir todo: la situación de minoría del Gobierno, que cuando vienen aquí las enmiendas..., pero cuando vino aquí el Plan, en cuanto a la cantidad global, vino con 5.500 millones y el Plan decía que eran 8.000. La previsión global es un desajuste del Gobierno con el Plan. De la previsión del Gobierno con el Plan.

Y se ha hecho a 3 ó 4 meses vista, este desajuste, puesto que si el Plan le acababan de aprobar. Y miren, yo les admito eso, que las enmiendas que las han modificado, algunas carreteras, pero al Grupo Socialista no le pidan ustedes que apoyemos el mes pasado que una carretera hay que hacerla en el 98 y ahora que le aprobemos que se haga en el 2000. Las dos cosas no nos las pueden pedir a la vez. Las dos cosas a la vez no, a otros Grupos sí. Han aprobado que la carretera se haga en el 98 hace mes y medio y hoy aprobarán que se haga en el 2000, porque en el Plan está en el 2000.

Yo le digo que si nosotros las cuestiones de este Plan que nosotros aprobemos, las defenderemos siempre en los Presupuestos de la Comunidad, a salvo, lógicamente, siempre de urgencias que surjan y de prioridades que no se habían previsto y de modificaciones puntuales que siempre un Plan debe de tener.

Pero ya digo, a nosotros no nos pidan las dos cosas. Las dos cosas a la vez no. Nosotros lo que aprobemos hoy será lo que defendamos en Presupuestos.

Voy a terminar porque las demás cosas están dichas. En los Proyectos figuran las aceras. Yo no he analizado los proyectos. He analizado el Plan. Yo analizo el Plan que es lo que se nos somete a consideración y nuestra propuesta es que estas cantidades se incluyesen en el Plan y yo creo que el Plan se puede mejorar o intentaremos esta tarde, mejorarlo, al menos ésta es la actitud del Grupo Socialista en asuntos que efectivamente no se discute que debían estar en el Plan, como puede ser el tema de los pasos a nivel, de las conexiones con las carreteras municipales y las nacionales.

Y a la Portavoz del Partido Popular que se felicita; se puede Ud. felicitar hace 16 años o sus compañeros, que han tardado 16 años en felicitarse. 16 años han tardado en felicitarse. Han tenido 16 años para felicitarse, pero erre que erre en el Pleno de la Asamblea, que Plan no y que Plan no y que había que hacer las inversiones sin ningún Plan. Por lo tanto han tardado mucho en felicitarse.

Que yo he dicho que estamos con la mejor red de carreteras nacionales y la pero red... No. No. No me ha entendido Ud. bien, se lo voy a explicar. No. Cuando llegó la autonomía teníamos una buena red de carreteras regionales y una malísima red de carreteras nacionales y ahora el Plan dice que las carreteras regionales están en muy mal estado. Y no lo discutimos nadie y el Plan dice que la dotación de carreteras del Estado está por encima de la media nacional. Ya no lo digo yo, lo dice el Plan. Estamos por encima de la media nacional y no se puede mantener que estamos por encima de la media nacional y decir que estamos discriminados. Las dos cosas no pueden ser. Ustedes elijan una de las dos, pero no nos vuelvan locos. No nos digan que estamos mejor que la media nacional, por encima de la media nacional y que a la vez estamos discriminados. Una de las dos cosas, decídanse por, ya les digo, por una de las dos cosas.

Y yo ese espíritu ecológico que Ud. ha demostrado, ahora la felicito. Es una novedad. De verdad, la felicito por ese espíritu ecológico a la hora de ver las autovías y las autopistas porque, en fin, es una novedad y yo creo que mi compañero, el Sr. Carrera, también se felicitaba por eso.

Y nada más, ya le digo, presentaremos algunas propuestas de financiación, algunas propuestas de resolución que vayan a completar este Plan, para que ojalá fuese el Plan de todos. ¡Ojalá!. Y me gustaría que esas propuestas se aprobasen.

Nada más y muchas gracias.

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

¿Representante del Grupo Popular?

Entonces el Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Muy brevemente, para volver otra vez a discrepar del representante de IDCAN, que nada menos que pretende que incluyamos y cambiemos la demanda. La demanda es el motor, un poco, de la actividad económica. Ud. ya sabe que había un sistema político que ha fracasado, que ya no discute nadie, donde la demanda no significaba nada. Es decir, todo era planificación de la oferta y que el mercado de una economía, como la que tenemos, consagrada a la construcción, economía social de mercado, la oferta y la demanda son los que determinan el precio y en el otro sistema, cuando la demanda era mayor que la oferta, el precio no subía, lo que había eran colas. Se acababa el abastecimiento y el primero que llegaba se llevaba lo poco que quedaba.

La demanda tiene que ser para todos, para los políticos y para las empresas y para todos, un indicador. No digo que absoluto, porque dentro de lo que cabe, nosotros y Ud. me reconoce, si hemos mejorado la carretera Treceño-Puente El Arrudo, es por algo. Y si hemos mejorado Riocorvo-Virgen de la Peña, es por algo. Y si estamos haciendo el eje del Nansa es por algo.

Pero no cabe duda de que hay unos factores que no podemos nosotros cambiar. Que Comillas es una zona de atracción en Cantabria, eso no se puede cambiar. Ni Santillana del Mar, ni la zona de Somoloreda, ni Noja. Eso es imposible de cambiar. Eso por mucho que dijésemos a la gente: váyase Ud. a Polaciones. Pues tendrá un mercado, pero no puedes orientar a la gente que desvíe la atención de unos lugares en Cantabria y ahí tenemos nosotros que responder con una oferta. No podemos tener a la gente en carreteras de segundo nivel cuando hay una afluencia de coches en un domingo de 20.000, que se han dado ahí un domingo. Eso tiene que tener una respuesta por parte del Gobierno, porque esas son tendencias muy difíciles de cambiar por nosotros.

Otra cosa es la red general del Estado. Eso sí. Esas grandes carreteras sí que pueden modificar demandas. Nosotros muy relativamente. No mucho.

Pero, Sr. Carrera, es que Ud. no parte de un hecho. Ud. está leyendo el libro. El libro ese está ya, en parte, desfasado, porque ha habido unos Presupuestos aprobados en el año 1996 y 97 que han cambiado cuestiones que Ud. me plantea aquí ahora y me dice: Comillas-La Revilla, Reinosa-Corconte, Puente Nansa-La Hermida, Piedras Luengas-Ojedo,

Pesués-Puente El Arrudo. Dice que esas carreteras van para el 2000-2001.

No. Mire. Reinosa-Corconte va este año, porque hay una enmienda en los Presupuestos de este año para hacerla este año. Por lo tanto, hay que ajustarse a la realidad de esa enmienda. Empieza este año. Este año se pincha esta carretera.

Puente Nansa-La Hermida. Se adjudica antes del verano el primer tramo, hasta donde lleguen los 50 millones y hay que consignar el resto para el año que viene, evidentemente.

Piedras Luengas-Ojedo, que dice Ud. que... Está hecha. Está acabada, fruto también de otra enmienda, pero del 96, carretera terminada.

Pesués-Puente El Arrudo. Me dice que va en el 2001. Adjudicada. O sea, es que hay una realidad que nos marca el Presupuesto. Entonces, ese libro, viene algunas cosas que las ha señalado oportunamente el Portavoz del Grupo Socialista, que ya ha sido variado por la propia Asamblea Regional, que hace una Ley todos los años que es la Ley de Presupuestos y que nos puede cambiar cosas el año que viene y el siguiente.

O sea, esto es un Plan indicativo, que tenemos que cumplir en la medida en que la propia Asamblea que legisla, no lo cambie, porque siempre que hay aquí 20 votos, pueden hacer lo que les dé la gana. Pueden cambiar leyes, pueden hacer otras nuevas, pueden substituir carreteras, etc. Incluso una cierta capacidad de maniobra tiene el Gobierno, reconocida en la propia Ley de Carreteras, de la que emana el Plan.

Agradecerle nuevamente la intervención constructiva del Grupo Socialista y decirle que este año, se van a adjudicar carreteras por importe de 14.000 millones de pesetas. Ya sé que eso no le gusta oír y no me confunda, que adjudicar una carretera no supone consignar el gasto ese año. Adjudicar carreteras por 14.000 millones. Es decir, si yo adjudico la carretera de Solares, tengo que decir que he adjudicado una carretera por 1.000 millones. Está adjudicada. ¿Que este año no hay 1.000 millones?. Ya lo sabemos. Tiene 18 meses. Luego vendrá la parte consignada de este año y el resto en el año que viene. Pero la frase es correcta, lo digo deliberadamente. Se adjudican carreteras por importe de 14.000 millones.

Quiere decirse que este año habrá para esas carreteras una consignación de 5.500 y que el resto hasta 14.000 tienen que estar indefectiblemente el año que viene, porque desde luego, lo que no vamos a hacer, que alguien lo planteó alguna vez como sugerencia o hipótesis, es que una carretera que se

empiece, no se acabe y que no se acabe en plazo y que no se paga, porque hasta ahora creo que no hay ningún constructor en Cantabria que haya dicho que una obra que nosotros hemos adjudicado, no la hayamos pagado, porque se está pagando, generalmente a una media inferior a los 60 días.

Por eso digo que vamos a adjudicar obras por 14.000. El año que viene con toda seguridad el Presupuesto de Carreteras tiene que ser mucho mayor, porque vamos a adquirir unos compromisos, porque las obras están adjudicadas. Si la carretera de Corconte a Reinosa, al final con la baja queda en 1.200 millones y este año hay 100, el año que viene tiene que aparecer otros 1.100, porque si tiene 18 meses o por lo menos una parte importante para dejar la cola para el año 2000, si es que no se acaba en un año, porque tendrá aproximadamente un plazo de ejecución de 16 meses esa carretera.

Por eso es correcta la frase de que se adjudican obras por 14.000 millones de pesetas, cuyo desembolso no se hace en el momento de la adjudicación, pero que sí compromete el gasto, que es lo importante. Y ese volumen de inversión no ha tenido lugar en Cantabria nunca en las carreteras regionales, nunca. Eso supone un cambio substancial. Y en este momento sí que le puedo decir además que los proyectos, que tiene Ud. razón, que se pueden encargar todos al tiempo. Todos al tiempo, pero ahí hay dos limitaciones: la consignación presupuestaria para las asistencias técnicas por un lado y la posibilidad de tener dinero para hacerlas; porque de nada sirve el tener todos los proyectos de golpe y tener dinero sólo para ejecutar el 20.

Las de este año, todos los proyectos o están acabados o están haciéndose, se van a concluir en un plazo de 6, 7 meses, con lo cual puedo garantizar que las carreteras que van en el Plan para 1998 se adjudican en este año y que vamos a ir a una cifra de unos 14.000 millones de inversión en carreteras, de adjudicación de 14.000 millones, aunque no haya para pagar este año más que 5.500. Quiero que quede claro.

Desajuste inicial que vuelvo a reiterar y que yo reconozco. Por lo tanto, ahí estamos de acuerdo. Los proyectos contemplan las aceras y desde luego en la Consejería, el Sr. Portavoz del Grupo Socialista tiene a su disposición todas las facilidades para ver todos los proyectos, incluso dejárselos, aunque son proyectos que pesan 40 kilos, para que Ud. los revise. Eso a su entera disposición.

Vuelvo a reiterarle que, yo creo que el análisis que debemos hacer de este Plan, es un poco en conjunto de los 4 años y yo sí estoy convencido que al final de los 4 años, globalmente, el Plan se va a cumplir, de lo cual yo creo que nos debemos de sentir o nos vamos a sentir orgullosos todos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Terminó Sr. Consejero?. Muchas gracias.

Por lo tanto, se da por terminado el debate y se abre una hora para presentar en el Registro las propuestas de resolución hasta las catorce horas y se suspende la sesión hasta las diecisiete horas. La Mesa se reunirá a menos cuarto.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Por parte del Grupo Socialista, no tenemos ningún inconveniente que se adelante ese plaza de las catorce horas para que se presenten las propuestas de resolución. Las prepararemos ahora enseguida. No tenemos inconveniente, no se el resto de los Grupos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Una hora?

EL SR. PALACIO GARCÍA: Lo que queremos saber es cuando vamos a tener las propuestas los Grupos para conocerlas.

(Se suspende la sesión a las catorce horas)

(Se reanuda la sesión a las diecisiete horas)

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Buenas tardes. Reanudamos de nuevo la sesión que comenzábamos esta mañana y nos encontramos que después de admitir las propuestas de resolución, hay 12 de la Unión para el Progreso de Cantabria y 2 del Grupo Regionalista y PP, 13 de IDCAN y 12 del Partido Socialista.

Vamos a dar un turno para defenderlas todas

conjuntamente, de 10 minutos cada Grupo, si les parece, para ver esa defensa y después pasar a la votación de las mismas.

Por lo tanto, por orden de presentación, las primeras en presentarse han sido las de la Unión para el Progreso de Cantabria, por lo cual el Sr. Becerril tiene la palabra.

Vamos a defenderlas, o sea, defenderlas

quien tiene que defenderlas, cada una en bloque, todas ellas, en un tiempo de 10 minutos para ello.

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

Efectivamente nuestro Grupo ha presentado 12 propuestas de resolución que se las voy enumerando.

La número 1: "La Asamblea Regional de Cantabria insta al Consejo de Gobierno a impulsar el proyecto de mejora de la carretera San Miguel de Aras a Bádames, por un importe de 100 millones de pesetas, incluidas en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Cantabria para 1998, como consecuencia de (...) Unión para el Progreso de Cantabria, Sección 4, Servicio 3, Programa 5.132, Concepto 600.1.1."

Esta inversión estaba prevista en el Plan de Carreteras remitido por el Consejo de Gobierno para ejecutarse a partir del año 99.

La propuesta de resolución número 2 es la mejora del puente..., por no hacerlo literalmente y hacerlo más breve, de los Puentes de Selaya, por un importe de 100 millones de pesetas, incluidas en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Estaba prevista en el Plan de Carreteras remitido por el Consejo de Gobierno para ejecutarse a partir del año 2000. Consideramos que está dentro de las prioridades para el año 98.

Luego tenemos la carretera de Carmona a Puente Nansa por un importe, la enmienda número 3, por un importe de 53 millones de pesetas. Estaba incluida también en los Presupuestos del ejercicio del 98.

Tenemos la propuesta de resolución número 4, que es la carretera de Corconte a Reinosa, por un importe de 100 millones de pesetas, incluidas en los Presupuestos de la Comunidad para el 98, como (...) de la Unión para el Progreso de Cantabria, en el Servicio de inversión estaba prevista en el Plan de Carreteras que remitió el Consejo de Gobierno, a partir del año 2000. Pero consideramos que debe de anticiparse al año 98.

Tenemos la mejora de carretera de Boo a Puente Arce, en el lugar denominado "El Perujo", por un importe de 50 millones de pesetas. Figura en los Presupuestos del 98.

Propuesta número 6, es la carretera de la prolongación de Cerrazo a través de Cildá y Novales. También está en el Programa de la Ley de Presupuestos del 98, por un importe de 50 millones de

pesetas.

La propuesta de resolución número 7, que es la carretera de Liérganes-San Roque de Riomiera, por un importe de 100 millones de pesetas y estaba también en el Programa de inversiones del año 98 de la Consejería de Obras Públicas, con un Presupuesto de 510 millones de pesetas.

Tenemos la carretera de Ramales-Soba-Puerto del Asón, por un importe de 100 millones de pesetas, incluidas en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Cantabria para el 98. Esta inversión estaba prevista en el Plan de Carreteras remitido por el Consejo de Gobierno para iniciarse a partir del 99, con un Presupuesto de 402 millones. Creemos que es prioritaria también para el 98.

La carretera de Salcedillo-Espinilla, por un importe de 50 millones de pesetas, incluidas en los Presupuestos de la Comunidad de Cantabria para el 98.

Esta inversión estaba prevista en el Plan de Carreteras remitido al Consejo de Gobierno para ejecutarse en el año 99.

Tenemos la propuesta de resolución número 10. Son las obras de ampliación o nueva obra de consolidación del puente de la carretera de Novales-Alfoz de Lloredo a Golbaro-Reocín, llamado Puente de Golbaro, por un importe de 100 millones de pesetas. Este figuraba también incluido en el Plan de Carreteras presentado por el Gobierno.

Tenemos, en la propuesta número 11, la carretera de Solórzano-Puente Labrada-Matienzo, por un importe de 50 millones de pesetas, incluidas en el Presupuesto de la Comunidad Autónoma del 98, como consecuencia de la enmienda de la Unión para el Progreso de Cantabria.

Dado que con esta denominación no está incluida en el que ha sido remitido del Consejo de Gobierno de la Asamblea Regional, pretendemos que también se incluya en él esta enmienda.

Y luego tenemos la propuesta número 12: "La Asamblea Regional de Cantabria insta al Consejo de Gobierno a incluir en el Plan de Carreteras para su ejecución, como obra prioritaria, la variante de Puente San Miguel, por un importe de 100 millones de pesetas".

Es una obra que también consideramos está justificadísima, porque con esto se quedaría anulado el paso a nivel de Puente San Miguel de FEVE y que en el conjunto de todas las proposiciones de resolución que presentamos, creemos que se ajustan a la más estricta realidad y necesidad de todos aquellos puntos que hemos presentado.

Nada más y muchas gracias.

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

Pasamos entonces a la propuesta de resolución presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista y el Grupo Parlamentario Popular.

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

Las dos enmiendas que presenta el Grupo Popular y el Grupo Regionalista obedecen, la primera al sentido de adaptar este Plan Regional de Carreteras de Cantabria a la Ley que se aprobó y fue publicada el 25 de diciembre de 1996 donde en el artículo 6 siempre se nombra el Plan de Carreteras de Cantabria, que en los puntos 1, 2, 3 y 4 siempre se nombra efectivamente el Plan de Carreteras de Cantabria.

Creemos que se deben de adaptar los Planes a las Leyes promulgadas con anterioridad y en este sentido pedimos la supresión de la palabra "Regional" del título "Plan Regional de Carreteras de Cantabria".

Y la segunda propuesta de resolución coincide en muchos aspectos o casi totalmente con la presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo de IDCAN y no tendríamos ningún problema en asumir cualquiera de esas propuestas, la que mejor quede redactada.

Y en este sentido, esta propuesta de resolución número 2, incluye, lógicamente, 11 de las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario de la Unión para el Progreso de Cantabria, ya que ahí se resumen todas esas actuaciones.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): El representante del Grupo Popular. No interviene.

Por lo tanto, el representante del IDCAN, tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Efectivamente la primera enmienda coincide, por pura coherencia jurídico-administrativa, con las presentadas por otros Grupos, dentro de la necesidad de hacer corresponder lo aprobado en la Ley de Presupuestos con lo que el Plan contenga, al menos en el año 98, sobre todo teniendo en cuenta que la Ley es lo que plantea el obligado cumplimiento y el resto del Plan, como bien se dijo esta mañana, es indicativo y en el resto de las anualidades ya supongo que se realizará el mismo ajuste y sintonía que ahora se está haciendo en el 98.

En cuanto al resto de las enmiendas, independientemente de hacer constar nuestro desacuerdo con el procedimiento por el que se produjeron los acuerdos entre la UPCA y el Gobierno Regional, fundamentalmente un acuerdo entre el PP y la Unión para el Progreso de Cantabria, en perjuicio de las posiciones que había mantenido el PRC, inicialmente, al incorporar propuestas, por un lado que devaluaban las intenciones originales, por otro que no forzaban el consenso entre todos los Grupos y finalmente que respondían a intereses parciales muy limitados en la visión que había de tenerse de la planificación de carreteras en esta región, nosotros hemos presentado estas resoluciones que ya anunciábamos esta mañana y que aclaramos, para despejar las dudas y la confusión, repetida y reiterada que, por ejemplo, el Grupo Popular tiene, a propósito de la resolución 2 en la realización de una red de carriles bici.

Le tengo que decir por cuarta o por sexta vez que, tanto en Comisión como en Pleno, que una red de carriles bici no es ponerle a cada carretera un carril bici. Una red es tratar de crear un entramado selectivo, tomando criterios diversos, nosotros tomamos uno básico que es el de la conexión con los ejes ferroviarios existentes, tanto los que están en funcionamiento como los que están cerrados, para articular, de una manera, más o menos racional y sobre todo garantizar una continuidad en la existencia de este tipo de transporte, insistimos, creemos que debe estimularse lo más posible.

Pero que en ningún caso -insisto- sería absurdo y efectivamente las condiciones orográficas, las dificultades de orden social, etc., harían totalmente imposible el que cada carretera tuviese un carril bici. No es eso. Es la cuarta o quinta vez que oigo en esta Asamblea, ese argumento falaz para oponerse a la creación de una red de carriles bici en esta región que, por cierto, en el Plan sólo viene como tal expresado en un anexo de la carretera Somo-Galizano, cuando aquí se ha dicho y se ha expresado, literalmente, que va a formar parte del tramo Comillas-La Revilla, algo que no viene explicitado, aunque lo ha dicho el Consejero, en el apartado correspondiente de la carretera Comillas-La Revilla, tal cual viene y allí lo indica expresamente en la carretera Somo-Galizano.

En cualquier caso nosotros consideramos, independientemente de la red y por eso lo proponemos también, que en ese ámbito concreto, la prioridad de un carril no está ahí, sino que está precisamente en la carretera que más tráfico soporta y que más capacidad de atraer, este tipo de vehículos, tiene en relación a un área turística de gran relevancia, que es la carretera Cabezón-Comillas, por pura lógica territorial, porque es la que conecta la nacional 634, la autovía y los ferrocarriles de vía estrecha con el área costera y más teniendo en cuenta que la carretera de Comillas, en gran medida, lo ha dicho el Consejero,

tiene un nuevo trazado, ofrece muchísimas menos dificultades de carácter ambiental y social a la hora de incorporar el carril bici y desde luego no presiona en los términos en que nosotros lo planteamos, a una carretera o a un tramo de carretera como es el de Comillas-La Revilla, que debe ser mucho más respetuoso y cuidadoso.

Por eso pedimos, en otra de las resoluciones, que se reduzca a la mitad el Presupuesto de la carretera de Comillas adecuándolo a las necesidades reales, respetando lo que existe, entre otros, el tramo arbolado que se encuentra entre Comillas y la ría de la Rabia y que se reduzca el ancho de la plataforma porque no es necesario y hay otras prioridades evidentes de mejora y corrección de impactos y agresiones que hay alrededor de esa carretera como es, por ejemplo, el aparcamiento tan agresivo de la misma playa de Oyambre, que debería ser retranqueado y sumergido en un área en el que no produjera los impactos que ahora produce y facilitara un acceso ordenado y respetuoso a ese área.

Traducimos la Ley de Carreteras. Si ustedes aprobaron el artículo de los tramos de interés ecológico, un tramo más interesante que ese, por ejemplo, para declararlo y muchos otros desde luego, ¡Qué mejor oportunidad que incluirlo en el Plan de Carreteras!. No hagan ustedes ejercicios de hipocresía, ya lo advertí en su momento cuando admitieron esta enmienda en la Ley de Carreteras, que se iba a quedar en lo que al parecer se va quedando, en una enmienda puramente formal, que luego en la práctica ustedes no traducen en nada, no quieren declarar ningún tramo de carretera de protección especial por su interés ecológico y paisajístico.

El uno por ciento de las inversiones en el patrimonio natural y cultural no es plantar cuatro arbolitos alrededor de la carretera y hacer un ejercicio de hidrosiembra en un talud, eso no es restauración ambiental. La restauración ambiental es algo mucho más ambicioso que ver paisaje en un horizonte mucho más amplio y que además incluye aquí también la actuación sobre el patrimonio cultural, que va desde testimonios de la cultura material viaria que está en entorno de las carreteras hasta otras de carácter histórico, artístico, etc., que puedan verse afectadas.

Y ese uno por ciento es una práctica habitual. Tampoco entiendo como lo aprobaron en una ocasión en los Presupuestos del 96 y no lo incluyen ahora cuando estamos pisando el terreno más de cerca, como ocurre con un Plan de Carreteras.

Pedimos también la eliminación de la variante de Comillas y de Santillana por supérfluas y porque no tienen sentido, como expliqué en su momento.

Coincidimos en el Puente de Golbarido, sobre todo cuando va a empezar a funcionar la autovía,

ahora mismo, en tres meses y ahí hay un tramo, en apenas un kilómetro y media en el que se puede desviar, empezar a desviar hacia la costa a través de esos caminos transversales un tráfico que lleve en este caso de Golbarido a Novales, Tramalón, las playas que están en ese tramo litoral.

Es puente es un auténtico cuello de botella que requeriría una acción inmediata y urgente para hacer coincidir la inauguración de la autovía del Cantábrico con la puesta en práctica de esa vía, como una de las posibilidades de acceso a la costa.

No entendemos la falta de sincronía o de criterio, las dos cosas, entre la clasificación primaria de una serie de carreteras y el aplazamiento en su mejora. Si se ha clasificado como primaria, al menos entre otros criterios serían los de que efectivamente tienen una importancia en configurar una verdadera red para articular el territorio.

Resulta que hay carreteras que se clasifican como primarias y no se les presta la atención o la urgencia que se requeriría para proceder a su arreglo o mejora. Es lo que ocurre con las carreteras de Pozazal-Polientes, Ruerrero- Selaya- Vega de Pas, Arredondo-la Cavada, Puente Nansa-Piedras Luengas.

Y de igual forma pedimos que se clasifiquen como primarias las carreteras que tienen un papel fundamental, en esa articulación, y que han sido calificadas como secundarias, y que naturalmente se proceda a su arreglo. Es decir, el cambio de calificación e inversión prioritaria.

El caso de La Charola al Tejo, otro ramal que cruza, que pone al alcance en apenas 3 kilómetros, esos corredores consolidados; no olvidemos que ahí va un enlace de la autovía del Cantábrico también, en La Charola y que está en la misma carretera nacional 634.

Y que se clasifican como primarias las carreteras como Castro-Las Muñecas, Cabezón-Comillas. No sabemos por qué está clasificada como secundaria Cabezón-Comillas, sobre todo teniendo en cuenta el coste del kilómetro, el que va a ser una carretera de nuevo trazado en unas condiciones de gran calidad, al menos aquí es lo que se ha dicho y con un Presupuesto, no entendemos por qué está clasificada como secundaria, cuando juega o debe jugar un eje fundamental.

Hoznayo-Villaverde de Pontones es una carretera nueva, aunque es de nuevo trazado y también consideramos que la de Beranga-Noja tiene que jugar el mismo papel que jugaba en este caso la de Gama a Santoña. Gama a Santoña, Beranga-Noja deberían ser carreteras primarias en su clasificación.

Y también pedimos que de la consideración

de carreteras locales se pase a la consideración de carretera secundaria. Es decir, que se eleve también su rango en el Puerto de La Sía, Estacas de Trueba, Lunada, Mazaneta, Espinilla al límite con Palencia, otra carretera de una envergadura que va a ser importante y que está considerada como carretera local.

La misma de Golbaro Novales, por lo que tiene también y la de La Charla al Tejo que no puede ser reducida exclusivamente a un camino local.

Y finalmente, algo a lo que no hice referencia esta mañana y se me había olvidado. Nosotros creemos que hay un problema muy local, pero muy urgente, que es el de resolver los problemas de acceso a la factoría de Ferroatlántica en Boo de Guarnizo, con la creación de un nuevo acceso que evite el tráfico pesado por la vía principal de un barrio profundamente degradado en todos los aspectos, urbanístico, ambiental, social, etc. y que debía contemplarse, desde luego, en estas carreteras.

Gracias.

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

El representante del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra.

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

La primera propuesta de resolución hace referencia a la idea que yo he defendido esta mañana de que un Plan de Carreteras tiene que ser un Plan ambicioso y las carreteras no se hacen ni con declaraciones en la prensa ni con la elaboración de documentos más o menos felices. Las carreteras se hacen con Presupuestos y con asignaciones presupuestarias.

Y después de todo lo que podamos discutir un año, cuando al final se presentan los Presupuestos, los Presupuestos contienen lo que es la filosofía del Gobierno en esta materia. Y si hemos dicho que queremos hacer un Plan de Carreteras ambicioso, pero presentamos unos Presupuestos raquíticos, no se podrá hacer nunca un Plan de Carreteras ambicioso. Nuestro proyecto es que el Plan de Carreteras sea ambicioso, que contenga toda la red de carreteras, no solamente los 970 kilómetros, no solamente la mitad de la red, que sea un proyecto ambicioso y que no nos quedemos cortos a la hora de realizar algunos proyectos como entendemos que se ha hecho, por ejemplo, el proyecto, el último proyecto que comunica Puente El Arrudo con Treceño.

Dejar los pasos a nivel, dejar puntos negros con limitaciones a 30 kilómetros por hora. No quitar

los embotellamientos de los puentes que hay, incluso puentes con los pretilos hundidos, eso no es ejecutar un Plan de Carreteras en nuestra opinión. Tampoco que nos pasemos con la carretera que va a Bárcena Mayor, tampoco es eso.

Por eso creemos que el Gobierno deberá incrementar los recursos económicos presupuestarios, con el fin de garantizar la ejecución del Plan en los plazos previstos. De lo contrario, si no hay Presupuestos, si no hay dinero, no habrá Plan de Carreteras y creemos que se puede incrementar el dinero destinado a las carreteras, se puede y se debe de incrementar.

Propuesta de resolución número 2. Coincidimos todos que las prioridades temporales y económicas del Plan tienen que coincidir con las que se establecen en los Presupuestos y que parece mentira que un Plan que nace, tengamos que corregirle, diríamos con esta corrección. Esta corrección que es importante, puesto que obras del segundo cuatrienio pasan al primer cuatrienio. No se ha quitado ninguna del primer cuatrienio y el Presupuesto ha disminuido, con lo cual veremos a ver cómo se puede hacer el milagro de que con menos dinero, que lo que dice el Plan, el Plan decía 8.000 millones, tenemos 5.500. Con menos dinero hagamos las obras del primer cuatrienio y también bastantes del segundo.

Pero al menos que coincidan las prioridades y cualquiera de las que se han presentado, la aprobaríamos, tanto la que ha presentado el Grupo Regionalista, como la que ha presentado IDCAN.

Propuesta número 3. Que se presente un Plan, una hipótesis, un programa de financiación, puesto que es un aspecto esencial en este Plan de Carreteras ¿Qué financiación de la Unión Europea se va a aportar a ese Plan? ¿Con cuánto se prevé que pueda colaborar la Administración Central? ¿Cuántos van a ser los recursos propios de la Comunidad?. Yo creo que es un aspecto esencial y que en el Plan debe de existir un programa de financiación del Plan, porque si no hay un programa de financiación difícilmente se podrá ejecutar el Plan.

En este sentido ya hacemos una aportación: Que el Fondo de Compensación Interterritorial se dedique a la financiación del Plan de Carreteras. Ya es una aportación. ¿Y por qué decimos esto? Porque saben ustedes que el Fondo de Compensación Interterritorial es una propuesta que el Grupo Socialista ha hecho en los Presupuestos del 96 y del 97, ha permanecido en el Banco de España. El Fondo del año 96, de 1.242 millones de pesetas del año 96 en el Banco de España, no se ejecutó.

El Fondo del año 97, de 1.252.000.502 pesetas, ha estado durmiendo en el Banco de España.

Preferir que los dineros estén antes en el Banco de España que estén invertidos en las carreteras de nuestra región, es de difícil defensa.

Una propuesta: Que el Fondo de Compensación Territorial en el futuro sea un Fondo de Financiación de las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma. Es una propuesta positiva, posible y ya incrementamos en 1.200 millones los fondos propios de la Comunidad.

Propuesta número 5: Red local. La red local en su totalidad. Esa es la propuesta que hacemos, que sea incluida en su totalidad. Que no sea incluida una parte sí y además que se programe también en su totalidad, puesto que el Plan deja sin programar, creo que es del orden de 1.600 millones de pesetas, estoy hablando de memoria, sin programar. No. Se programe en su conjunto la totalidad de la red y todas las inversiones de la red, con el fin de que el Plan en el horizonte del año 2004, se ejecute en su totalidad.

Propuesta número 6: Los pasos a nivel. Los pasos a nivel deben de estar incluidos en un Plan de Carreteras. Deben de estar incluidos, no pueden estar fuera del Plan de Carreteras, tiene que haber una previsión de cuando se pueden solucionar los Planes. Si esto lleva el que la Administración tiene que realizar contactos, acuerdos con otros departamentos de la Administración y con la Administración, que se hagan, pero esto es el pan nuestro de cada día y en todas las áreas. Por lo tanto, no se puede presentar un Plan, yo creo, sin los pasos a nivel.

Lo mismo podíamos decir de las conexiones con la red nacional y con las redes municipales y puedo seguir poniendo el ejemplo de la carretera de Treceño a Puente El Arrudo, la conexión con la carretera nacional. No puede ser así. En una carretera nueva no se puede hacer una conexión con cambio de rasante y en curva peligrosísima, donde no se ha dejado paso para los peatones. Y esto en el Plan no figuran estas conexiones, deben de incorporarse al Plan en nuestra opinión.

Carriles bici y carriles peatones. Yo creo que en este sentido tenemos que corregir la tendencia de los técnicos. La tendencia es a pensar que por las carreteras solamente circulan los automóviles, solamente tienen que ser instrumentos para la circulación de los automóviles y eso vale para las autovías e incluso para las carreteras nacionales, pero no para las carreteras de la red local o de la red comarcal. No vale para eso. Y las carreteras y cada vez más, tienen demanda para los peatones y para las bicicletas. Cada vez más hay gente que desea pasear y que no hay lugares por donde pasear. Cada vez hay más gente que desea tener lugares por donde circular por las bicicletas, sobre todo los domingos y los sábados. Cada vez los niños demandan más este servicio y las familias. Además existe un estudio muy

completo, yo conozco un estudio muy completo, desde la Dirección General de Tráfico, sobre la accidentalidad de las bicicletas en las carreteras nacionales y es tremenda la accidentalidad. Y es cierto que a nuestros hijos no les dejamos que vayan a las carreteras con las bicicletas por los peligros que hay con los automóviles.

Una región como la nuestra que tiende a favorecer el turismo, a estimular el turismo y a favorecer las actividades de ocio y de tiempo libre, tenemos que impulsar la construcción de los carriles bici y tiene que figurar en el Plan. ¿Cuántos vamos a hacer? Una estimación y cuánto dinero vamos a dedicar a esto, porque en el Plan no figura ni cuanto vamos a hacer, ni cuanto dinero queremos destinar a este objetivo y eso es lo que queremos que se incluya en el Plan de Carreteras.

Lo mismo aceras, saneamiento y alumbrado, que no figure solamente en los proyectos. Está bien que figure en los proyectos, pero que haya una previsión en el Plan, de la incorporación de estas dotaciones que por otra parte son absolutamente imprescindibles.

Nosotros, del catálogo de carreteras, no incidimos mucho en la clasificación de las carreteras, porque los proyectos va a depender mucho, más que de la clasificación, de los proyectos que se presenten a la ejecución. Es decir, una carretera clasificada como secundaria, si se le hace un buen proyecto... Únicamente hemos visto una carretera, la carretera de Castro Urdiales-Valmaseda, que ha pasado a ser, ésta ha pasado a ser red local y nos parece que no está justificada. Es más, tendríamos, digo por criterio político, seguramente que desde el punto de vista de los vehículos podría estar justificada, no lo sé. Pero nosotros tenemos que favorecer la comunicación tradicional que hubo siempre desde Las Encartaciones con Castro Urdiales.

Hay que favorecer esa comunicación, porque nos viene bien a nosotros y a ellos y Castro Urdiales fue el lugar de encuentro, el lugar donde esta gente venía a comprar, el lugar donde la gente venía a divertirse. Tenemos que favorecer esa carretera. Es una comunicación natural de Las Encartaciones con la costa, con la playa. No puede ser que esta carretera la pasemos por la red local.

Esta es nuestra opinión y proponemos que pase a ser secundaria. Es decir, detrás de esta propuesta lo que hay es el criterio político que les acabo a ustedes de explicar.

Propuesta número 11, la anteúltima. Es que deben de figurar en el Plan de Carreteras los criterios y las prioridades para atender las solicitudes de las redes municipales. Todos los Ayuntamientos tienen necesidades. Todos. Tienen que figurar criterios por

los cuales el Gobierno va a intervenir en la mejora de estas redes municipales. Esta es nuestra propuesta.

Y por último me voy a referir a las retenciones de San Vicente de la Barquera, que todos conocemos, que ya ha sido objeto de debate en muchas ocasiones y que en nuestro Grupo no nos resignamos a estar con los brazos cruzados hasta el año 2002 ó 2003, mientras vemos kilómetros y kilómetros de retenciones en San Vicente de la Barquera. No nos queremos quedar resignados ante esta situación.

Yo recuerdo las obras que se hicieron en el tramo de Somahoz-Las Fraguas, tener que desviarse en un itinerario alternativo por Cieza, Los Corrales-Cieza. Yo he pasado por ese itinerario mientras esa obra estaba en reparación. Entraron las máquinas del Ministerio de Obras Públicas, ensancharon la carretera, asfaltaron la carretera y dejaron como un itinerario alternativo esa carretera.

El problema es de la Administración Central y el problema lo sufrimos nosotros y afecta a nuestra red secundaria de carreteras y tenemos que alcanzar un acuerdo, porque no podemos estar con los brazos cruzados, ya he dicho, mientras oímos en las noticias nacionales que hay retenciones en San Vicente de la Barquera, que es un freno el desarrollo económico de esta región y es un problema para las personas que circulan por esta Comunidad Autónoma.

Voy a hacer un breve repaso de esta cuestión que lo considero importante: Enero del 96. Sobre este mismo problema, palabras del Consejero: "Es importante el proyecto Treceño-Puente El Arrudo, por cierto, -dice el Consejero- el Ministro ayer se comprometió a firmar el día 16 un convenio de financiación de esta carretera al 50 por ciento". Esto año 96, Administración Socialista. El Ministro comprometido al 50 por ciento a financiar ese itinerario alternativo.

Pasó un año, vinieron las elecciones. Pasó un año. Administración del Partido Popular, reunión del Consejero de Obras Públicas con el Director General, Sr. Lezcano en Madrid, el año pasado, exactamente el 21 de enero del 97. Leo: "Respecto a la carretera entre Pesués y Puente El Arrudo, el Alto Cargo del Ministerio de Fomento se comprometió a estudiar una fórmula que permita que la primera anualidad de este vial corra a cargo de la Administración del Estado. Esta obra completará la actuación directa de la Diputación entre Treceño y Puente El Arrudo".

Ha pasado un año, ha pasado un año y la necesidad sigue estando ahí. No sirve con que se nos anuncie que vaya a empezar la obra Puente El Arrudo-Pesués. No sirve, puesto que la obra que hemos hecho desde Puente El Arrudo a Treceño no sirve para meter el tráfico nacional. No sirve. No cumple las

condiciones mínimas como un itinerario alternativo. Por lo tanto, que se firme un acuerdo con la Administración Central, si se han comprometido a financiar ese vial que lo financien. Si es una financiación al 50 por ciento, me parece correctísimo, puesto que el problema, repito, es un problema de la Administración Central.

Todo, todo, excepto estar con los brazos cruzados hasta el año 2002, 2003, veremos a ver, todavía no se han licitado los tramos de la autovía. Estar con los brazos cruzados mientras vemos que las retenciones de San Vicente de la Barquera constituyen un problema en esta Comunidad.

Por eso presentamos la propuesta de resolución número 12.

Nada más y muchas gracias.

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

Una aclaración el Sr. Consejero

EL SR. REVILLA ROIZ: Una aclaración por alusiones.

Simplemente decirle que, independientemente de que el Gobierno Central apoye o no apoye, que (...) del Plan de Carreteras, lo importante para esta Comunidad Autónoma es que ya se han abierto las plicas de la carretera Pesués-Puente El Arrudo. Por lo tanto, la obra se adjudica en un plazo de días, independientemente de quién la financie.

Y que me diga que el tramo, provisionalmente, de Puente El Arrudo a Treceño no sirve para desviar el tráfico nacional, yo le digo que ese tramo, desde luego, es mucho mejor que el que se habilitó en la carretera de Corrales, haciéndonos circular por Cieza, porque yo hice ese tramo y eso sí que era una odisea. Y por allí estuvo pasando la gente meses.

Estamos hablando de una temporalidad que puede ser de 2 años, de 3 años, como mucho. Yo no creo que eso sea peor que lo que se habilitó en Cieza, al contrario. O es que se pretende que para 2 años se haga una carretera de 8 metros. No creo que eso sea lo razonable.

Yo creo que completado el tramo de Pesués a Puente El Arrudo, que es una carretera que lleva 8 metros de calzada, 8 metros, con una reducción substancial de curvas que elimina, casi un kilómetro, 100 metros de trayecto, más lo que hay ahora hecho de Treceño a Puente El Arrudo, puede servir, temporalmente, como una solución, desde luego mejor que la de Cieza. Creo, modestamente creo que es así.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias.

EL SR. FERNÁNDEZ REVOLVO: Sr. Presidente, una aclaración para no andar con transaccionales y dado que la propuesta de resolución número 2 del PSOE y la propuesta número 2 del Partido Popular y la nuestra es la misma, retiramos la nuestra y damos paso a la del PSOE.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Nos encontramos en el mismo caso con la del 1 al 12. Yo creo que son las de la Unión para el Progreso de Cantabria, las votamos individuales o votamos una conjunto. La 1 al 12 sería la 2 del Partido Regionalista y Popular, la 1 de IDCAN y la 2 del PSOE.

EL SR. PALACIO GARCÍA: No tengo inconveniente en que se voten, lo que pasa es que no hemos fijado un minuto para fijar la posición de cada Grupo con respecto de las de los demás Grupos.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Bien. Un minuto para fijar en este sentido.

EL SR. PALACIO GARCÍA: Para fijar la posición, con respecto de las enmiendas de los demás.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Vale.

IDCAN tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Efectivamente, nosotros votaremos a favor de esta enmienda, coincidente que incluye la 11 de la Unión para el Progreso de Cantabria.

En cuanto al resto, de la Unión para el Progreso de Cantabria, que es la 12, también la votaremos a favor. Nos parece importante que se resuelva el problema del paso a nivel que existe en Puente San Miguel.

En cuanto a las enmiendas del Partido Socialista, vamos a votar a favor, la mayoría de ellas, excepto la 1, en la que nos vamos a abstener. Nosotros pensamos que una política de transporte debe de contemplar otros sistemas y nos parece que el recurso a las obras públicas, en materia de carreteras, viene pecando de excesivo en relación a la marginación que sufren otros medios que deberían ser estimulado.

Y por eso nos vamos a abstener en la propuesta de resolución número 1. Ya sé que es completamente testimonial, en este caso, pero insisto en que debería, parte del dinero que se emplea en la Consejería de Obras Públicas, destinarse a un compromiso mucho mayor de la Administración Regional en el fomento del ferrocarril a su paso por la región, en todos los aspectos, tanto en colaboración

con la Administración Central, como en iniciativas propias que con FEVE o RENFE o en relación a ferrocarriles abandonados, la Administración Regional podía impulsar este capítulo.

Por eso nos abstendremos en la 1. En la 2 votaremos a favor. En la 3 también. La 4 también. La 5 también. La 6, la 7, la 8 son coincidentes con lo que hemos presentado nosotros también. La 9. La 10 que es también coincidente. La 11 y la 12.

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

El representante del Grupo Regionalista tiene la palabra.

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

Como ya la Portavoz del Grupo Popular, hemos discutido los dos las propuestas que haga de Portavoz ella.

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

El representante de Unión para el Progreso de Cantabria.

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

Nosotros vamos a votar la enmienda número 1 de IDCAN, la vamos a votar favorable. La 2, no. La 3, no. La 4, no, porque entendemos que en el uno por ciento hay más, se invierte en la rehabilitación del patrimonio cultural y de las áreas afectadas.

Vamos a votar no, a la eliminación de la variante de Santillana. Sí estaremos dispuestos a una transaccional, no eliminarla, sino dejarla en suspenso una transaccional.

Vamos a votar que no, a la eliminación de la variante de Comillas. Lo mismo vamos a hacer en la reducción del 50 por ciento de los Presupuestos de la carretera Comillas-La Revilla.

No nos parece prudente lo del carril bici en la carretera Cabezón-Comillas, en su totalidad sí que estaríamos de acuerdo en algunos tramos.

En la número 9, que es la del puente del Golbaro, la vamos a apoyar, que ya la llevamos nosotros en una enmienda, porque efectivamente hay un cuello de botella que agrava el tránsito por la misma.

En cuanto a la clasificación primaria, (...) Castro, las Muñecas, Cabezón, Comillas, La Cavada...

vamos a votar que no, porque no entendemos que sea prudente cambiar la clasificación.

Vamos a votar que no en la clasificación como carretera secundaria en el Puerto de Alisas, Estacas de Trueba, de Lunada, Matanela, porque yo creo que, efectivamente, estas carreteras tienen un tránsito, yo diría que reducidísimo y parece que no es prudente.

Lo mismo vamos a hacer en la enmienda número 12, en la de incluir las inversiones del año 91 en la carretera de Pozazal, Polientes, Ruerrero, Selaya, Vega de Pas, Arredondo, la Cavada...

Y vamos a votar que no en el nuevo acceso a Ferroatlántica, de Boo de Guarnizo.

Nosotros en la resolución número 1 nos parece que el texto que presenta el Grupo Socialista, nos parece prudente: "La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno a asumir la ejecución del Plan de Carreteras con un objetivo principal y ambicioso de la política regional". Nos parece que el resto del texto que sigue a continuación le sobra.

Sí vamos a votar la enmienda número 2, favorablemente.

Vamos a votar negativamente la número 3.

Asimismo vamos a votar negativamente en la número 4, porque no nos parece justo que el Fondo de Compensación que se integre en estas aportaciones.

Vamos en la enmienda número 5 negativamente en el programa de mejora de la red local. Nos parece que es excesivo y vamos a votarla negativo, así como la número 6.

Nos parece que también es una intromisión en la número 7, la programación de conexiones a carretera en la red nacional con la red regional y con las redes municipales, nos parece que es excesivo, sería un muchos casos muy complicado.

En la número 8 vamos a votar que no.

En la número 9 vamos a votar también que no, puesto que no nos parece oportuno introducir ninguna modificación, puesto que de acuerdo con los antecedentes que tenemos en los Planes de Carreteras, en las carreteras que se están realizando, de todos es conocida que en las travesías de cascos urbanos se incluyen aceras, saneamientos y alumbrado público, nos parece, por lo tanto, que no es prudente que lo enmarañemos así, puesto que está ya introducido.

Vamos a votar que sí a la enmienda número 10. Dice: "La Asamblea Regional insta al Consejo de

Gobierno a modificar el catálogo de la red automática, en el sentido de incluir la carretera de Castro Urdiales-Valmaseda, en la red secundaria". Nos parece que es prudente que se haga.

En la número 11 vamos a votar que no, puesto que el Plan de Carreteras dice: "En el Plan de Carreteras los criterios de prioridades para atender la solicitud de reparación y mejora de la redes municipales no nos parece prudente. Y vamos a votar negativamente en la enmienda número 12, en donde se dice: "La Asamblea Regional de Cantabria insta al Consejo de Gobierno a lograr un acuerdo con la Administración Central, con el fin de incluir en el Plan de Carreteras un itinerario alternativo que, provisionalmente y hasta tanto se ejecuten las obras de las autovías del Cantábrico, pueda ofrecer alguna solución a las retenciones que se generan en San Vicente de la Barquera".

Yo creo que esto no es prudente y por lo tanto nos vamos a mantener en el no.

Nada más y muchas gracias.

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

Sr. Palacio, del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

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

Las enmiendas de la UPCA que son todas las mismas y se refieren a la Ley de Carreteras, a impulsar al Gobierno a que ejecute las carreteras que están incluidas en los Presupuestos.

Nosotros apoyamos que se ejecuten estas carreteras y todas las carreteras habidas y por haber, para eso estamos aquí, pero yo creo que este no era el objetivo. El objetivo es saber cuando se van a hacer todas las carreteras de nuestra región, en qué períodos, etc. etc. De verdad. Es decir, por nuestra parte que no quede.

Con respecto a las propuestas de resolución del Partido Popular y del Partido Regionalista, aceptamos la número 1, que se cambie lo del Plan Regional de Carreteras por Plan de Carreteras y coincidimos en la número 2.

De las propuestas de IDCAN, apoyamos la mayoría de ellas, apoyamos la propuesta de resolución número 1, 2, 3, 4. No así la número 5, 6 y 7. Es decir, el tema de las variantes, nosotros pensamos que tenemos una opinión contraria, que sí hay que hacer esas variantes. Habrá que hacerlas por donde menos daño cause, pero pensamos que las variantes sí hay que hacerlas para preservar los cascos urbanos de la

circulación de vehículos.

Coincidimos en la número 8. Apoyamos la 9 y la 10. Nos abstenemos en la 11 y en la 12 y apoyamos la propuesta número 13.

Y con respecto a las nuestras, a las propuestas de resolución, a mí me parece que nosotros, el Grupo Socialista hemos hecho un esfuerzo de coincidencia con el Gobierno y con los Grupos que apoyan al Gobierno, pero con que una parte haga un esfuerzo no es suficiente, es necesario que la otra parte también se acerque y en ese sentido hemos hecho 12 propuestas que hemos considerado razonables que enriquecen el Plan de Carreteras.

Nada más y muchas gracias.

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

La representante del Grupo Popular tiene la palabra.

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

Comenzando por las propuestas de resolución realizadas por la UPCA, de la 1 a la número 11, en definitiva coincide con lo que hemos dicho, la adaptación del Plan de Carreteras a los Presupuestos, por lo tanto estamos a favor.

Respecto a la número 12, cuando se han expuesto las propuestas de resolución y el Portavoz de la UPCA lo ha leído, la ha leído suprimiendo "en el año 1998" y no sé, porque de eso ya no me he dado cuenta, si ha suprimido lo del importe.

Digo esto porque por nuestra parte creemos que se puede aprobar esta propuesta de resolución, pero incluir que ya tiene que hacerse dentro todo del año 98, creemos que es precipitado en cuanto que no daría tiempo posiblemente ni a hacer el proyecto.

Y en cuanto a incluir también el importe de los 100 millones de pesetas, teniendo en cuenta que pueden ser más o pueden ser menos, que es una obra donde van a participar también una serie de financiaciones exteriores al Gobierno Regional, como pueden los Fondos del Presupuesto Nacional, etc., entendemos que podía ser una transaccional, si ellos así lo aceptan, diciendo que la Asamblea Regional de Cantabria insta al Consejo de Gobierno a incluir en el Plan de Carreteras para su ejecución como obra prioritaria la variante de Puente San Miguel. Propone esa solicitud o que nos diga, por lo menos, lo del año 98.

Respecto a las que hemos presentado, por nuestra parte se ha retirado la número 2, en el sentido

de que como es coincidente, más que retirarse es que se refunden, diría yo.

Respecto a las presentadas por IDCAN, la primera sí, porque en definitiva coincidimos todos los Grupos, las demás vamos a votar en contra y en una de ellas, en la número 5, donde pone "eliminación de la variante de Santillana", aquí ofreceríamos una transaccional en el sentido de suprimir la palabra "eliminación" y sustituirla por la palabra "suspensión". En definitiva sería una cuestión coherente con lo acordado, incluso, por esta Comisión en no recuerdo exactamente la fecha, pero no hace mucho tiempo, en cuanto que habrá que estudiar si es necesario esa variante, por dónde debe discurrir, cuál es su proyecto, etc. etc., pero tanto como suprimirlo de cuajo nos parece excesivo. Podríamos decir la palabra "suspensión" en vez de "eliminación".

Y el resto de las soluciones que plantea IDCAN no las vamos a aceptar, porque creemos que además no se corresponden con lo que debe ser un Plan de Carreteras. Esta mañana ya lo hemos dicho: los carriles bici, etc. etc., a nuestro juicio no deben estar dentro del Plan de Carreteras, sino dentro del proyecto concreto a ejecutar.

En cuanto a las propuestas del PSOE, respecto a la primera solución le proponemos, a su vez, una transaccional si se aviene a aceptarla en el sentido de que se quedaría como paso a leer, o sea, suprimiendo lo que no lea: "La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno a asumir la ejecución del Plan de Carreteras como un objetivo ambicioso de la política regional".

Entendemos que la palabra principal, evidentemente que es un objetivo prioritario, pero tanto como principal, principales son todos, hay muchísimas cuestiones del Gobierno Regional, no podemos decir que el Gobierno Regional sólo tiene que hacer carreteras o podría entenderse así y luego a la hora de recursos económicos presupuestarios, creemos que éste no es el debate, sino que el debate está en los Presupuestos Regionales de Cantabria.

La número 2 ya lo hemos dicho que la vamos a aceptar porque coincide con la nuestra y luego pasamos al resto de las resoluciones que plantea, que vamos a decir que no en general, salvo la número 10 que ahora hablaremos de ella, pero no porque nosotros estemos en contra del espíritu de estas resoluciones, sino que es una cuestión de criterio, donde deben introducirse, si en el Plan de Carreteras o en el proyecto.

En primer lugar, tenemos que decir que no podemos aceptar lo que se ha dicho reiteradamente, tanto esta mañana como esta tarde, que el Plan de Carreteras, ahora ya que lo vamos a cambiar el nombre, que el Plan de Carreteras de Cantabria

solamente contempla unos cuantos kilómetros y poco menos que excluye el resto del kilometraje de la red actual. Eso no es así. El Plan de Carreteras de Cantabria lo que hace es establecer una serie de prioridades, una serie de inversiones y una serie de carreteras fundamentales, pero ello no obsta para que todas las carreteras entren dentro de este Plan de Carreteras y precisamente hay muchas de ellas que están dentro de las obras de conservación, mejora, pavimentación, etc. O sea, no se excluye y eso yo creo que debe quedar muy claro, no se excluye ni un solo kilómetro de las carreteras de Cantabria.

Las otras resoluciones que se proponen es que a nuestro juicio no deben ir dentro de este Plan de Carreteras: los carriles bici, las conexiones con las carreteras nacionales o de otras regiones, porque todo eso debe ir dentro del proyecto. Volvemos a repetir que no es que no se esté haciendo, sino simplemente consideramos distinto el documento o formalmente el documento donde debe ir una cosa u otra.

Sí que coincidimos y la vamos a apoyar, la propuesta de resolución número 10 en cuanto entendemos, en efecto, que la carretera de Castro Urdiales a Valmaseda, por el puerto de Las Muñecas, debe ser clasificada como de red secundaria y no como red local.

Subscribo íntegramente las palabra que ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista y además no solamente eso, sino que por esa carretera se accede a tres núcleos bastante importantes de población de Castro Urdiales, de Juntas Vecinales, como son Los Corrales, Santullán y Otañes y también La Loma, que además el nuevo Plan General de Ordenación Urbana, van a tener una nueva afluencia de tráfico y por tanto entendemos que debe estar así clasificada esta carretera y reiteramos que la vamos a subscribir.

Y todas las demás votaremos que no, por lo que hemos dicho.

En la última sí que quiero decir una aclaración, porque da la sensación que nosotros al votar que no a la número 12 no queremos resolver el problema de San Vicente, ni muchísimo menos, lo que ocurre es que creemos que como además en la propia resolución está reconociendo, se trata de obtener un acuerdo con la Administración Central para solucionar el problema, luego no es un contenido propio del Plan de Carreteras, sino de conseguir el convenio más adecuado con el Estado, con el Gobierno de la nación, para que se solucione este problema, independientemente del Plan de Carreteras.

Queremos que se solucione el problema. Se está en ello, pero creemos que no debe aparecer en este documento.

Nada más y muchas gracias.

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

Entonces pasamos, por lo tanto, a ver las transaccionales que se han propuesto.

Empezamos, si les parece, por la UPCA. La número 12, se hablaba de una transaccional.

EL SR. BECERRIL RODRÍGUEZ: Gracias, Sr. Presidente. Efectivamente se ha presentado esta propuesta de resolución número 12. Yo creo que se ajusta a las necesidades del momento. Puente San Miguel es un pueblo con casi 5.000 habitantes. Tiene un tránsito peligrosísimo en su paso de vías y consideramos que es prioritaria esta obra de la variante, porque de alguna manera se van a cumplir dos objetivos. Por una parte pienso que no va a tener una incidencia grande, puesto que existe un convenio entre Fomento, Diputación y FEVE, en donde pagan tripartitamente, porque aquí los dos objetivos que se cumplen es, por una parte se hace la variante que conlleva la anulación del paso a nivel con esta variante y entonces yo la cantidad la he puesto un poco recogiendo la información que tengo de técnicos del Ministerio de Fomento que han actuado en estudios previos en la autovía y alguna información de técnicos de la Consejería de Obras Públicas.

Y nosotros querríamos mantener la...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): O sea, que no se admite la transaccional.

En lo referente a que se incorpore de la 1 a la 11 y la 1 de IDCAN y la 2 del PSOE, en eso estamos todos de acuerdo, ¿Se admite así, Sr. Becerril?. Entonces pasamos. ¿Por parte de IDCAN se admite la transaccional número 5?.

EL SR. CARRERA GONZÁLEZ: Sí, la admitimos como mal menor, indudablemente porque nosotros, si no prospera la nuestra, que prospere la de suspensión.

Y en segundo lugar hay una duda, yo creo al respecto y es que la carretera Castro Urdiales-Otañes, si no lo he visto mal, está considerada como carretera secundaria. Yo lo que pido es carretera primaria.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: No. Está como local.

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

Por lo tanto, Grupo Parlamentario del PSOE, la transaccional la uno ...

EL SR. PALACIO GARCÍA: Yo lo que lamento

es que hayan desaprovechado, los Grupos que apoyan al Gobierno que hayan desaprovechado la ocasión de que este Plan de Carreteras fuese el Plan de Carreteras de todos. Han desaprovechado una buena ocasión. Y lo lamento por ustedes, lo lamento. No han hecho el más mínimo esfuerzo para intentar llegar a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Socialista habiendo hecho unas propuestas que son realmente razonables, pero esa es una decisión suya, que yo naturalmente que la respeto.

Será este Plan de Carreteras el Plan de Carreteras del Partido Popular y del Partido Regionalista. Será su Plan de Carreteras. No han hecho el esfuerzo por llegar al consenso con el Grupo Socialista.

Yo en este sentido, creo que se ha perdido una buena oportunidad, pero naturalmente que si dos quieren llegar a un acuerdo pero una parte no quiere, es imposible el acuerdo y en este caso lamento que el Partido Regionalista, sobre todo el Partido Regionalista no haya querido alcanzar un acuerdo con el Partido Socialista en esta materia.

Respecto a la transaccional que ustedes me ofrecen, es una transaccional que tiene cierta trampa y la voy a explicar. Dicen ustedes que están dispuestos a admitir que sea un objetivo principal y ambicioso el Plan de Carreteras. Eso es una declaración de intenciones que tiene que traducirse en Presupuesto. Es decir en incrementar el Presupuesto, para lo cual, dice el Gobierno, deberá incrementar los recursos destinados a carreteras, porque las carreteras se hacen con recursos económicos, no se hacen con declaraciones de buenas intenciones.

Por eso digo que de nada nos sirve una declaración de intenciones, si no asumimos todos un compromiso para que este Plan se pueda ejecutar, desde luego no puede ser con unas inversiones que se reducen ya, el primer año, de 8.000 millones a 5.500 millones, que se reducen, no es que se amplían, no, es que se reducen.

Por lo tanto, no podemos aceptar esa declaración simple de intenciones. Nosotros queremos que sea un objetivo y con un compromiso de incrementar recursos para que el Plan se ejecute, porque de lo contrario sin recursos el Plan no se podrá ejecutar.

Nada más y muchas gracias.

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

Por lo tanto hacía falta consensuar esto para la que es del 1 al 11 de Unión para el Progreso de Cantabria, la 1 de IDCAN y 2 del PSOE. ¿Qué texto les parece?.

¿Dejamos la del PSOE?. ¿Puede ser la del PSOE?. Entonces votamos, si les parece, esa la primera, que es la que tenemos en conjunto.

¿Votos a favor de la número 2 del Partido Socialista?

Aprobada por unanimidad.

Entonces, por lo tanto, pasamos a votar las de Unión para el Progreso de Cantabria, que es la número 12.

¿Votos a favor de la misma?.

No se admitió la transaccional ¿no?. Exactamente.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Cinco votos a favor y cuatro en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a votar el punto número 1 de las presentadas por el Partido Regionalista y Grupo Popular.

¿Votos a favor de la misma?. Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Aprobada por unanimidad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos entonces a la votación de la número 2 de IDCAN.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Aprobada por unanimidad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Volvemos a votar, de nuevo.

Pasamos a votar la resolución número 2, presentada por IDCAN, relativa a los carriles bici.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por lo tanto, a la votación de la número 3.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?.

Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por lo tanto, a la número 4.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número 5.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Aprobada por unanimidad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 6.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Un voto a favor, ocho en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 7.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Un voto a favor, ocho en contra y ninguna abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Seguimos con la número 8.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a la número 9.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

¿Abstenciones?.

Resultado, Sr. Secretario.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 10.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 11.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Un voto a favor, seis en contra y dos abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 12.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Un voto a favor, seis en contra y dos abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos por último a la número 13.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?
¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Y pasamos, por último, a las presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista. Votamos en primer lugar, la número 1.

¿Votos a favor?. No se admitió la transaccional ¿no?.

¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Dos votos a favor, seis en contra y una abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos, por lo tanto, a la número 3.

¿Votos a favor de la 3? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a votar la número 4.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Votamos la número 5.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 6.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 7.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 8.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 9.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 10.

¿Votos a favor?.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Aprobada por unanimidad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): La número 11.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

Resultado.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Y por último la número 12.

¿Votos a favor? ¿Votos en contra?.

EL SR. BAZO ECHEVARRÍA: Tres votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

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

Si les parece damos el resultado de todas ellas que se han aprobado y las que no se han aprobado, por si hay alguna duda ¿O lo tenemos claro? ¿No es necesario?.

Por lo tanto, no habiendo más asuntos, se

levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las dieciocho horas y treinta minutos).
