



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XV - IV LEGISLATURA - 29 MARZO 1996

- Número 43

Página 1195

Serie B

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

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. MANUEL BLANCO DIAZ

Sesión celebrada el viernes, 29 de marzo de 1996.

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|-----|---|------|
| 1.- | Comparecencia N° 20, del Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a petición propia, a fin de informar sobre el proyecto de alternativa del puente de Torres -art. 168 R-. (BOA n° 20, de 14.3.96). [7.8.C.CG.10]. | 1196 |
| 2.- | Proposición no de ley, N° 24, relativa a negociación con el Gobierno Central y colaboración con Castilla y León para el impulso de la construcción de la autovía con la Meseta, presentada por el G.P. de Unión para el Progreso de Cantabria. (BOA n° 44, de 8.11.95). [4.3.U.06]. | 1209 |
| 3.- | Pregunta N° 18, relativa a previsiones para arreglar la carretera que une la N-634 desde Beranga (Hazas de Cesto) a Solórzano, presentada por D. José Guerrero López, del G.P. Socialista. (BOA n° 3, de 19.1.96). [5.2.10.02]. | 1213 |

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Buenos días. Queda abierta la sesión.

Damos comienzo con el primer punto del orden del día: la comparecencia del Sr. Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a petición propia, a fin de informar sobre el proyecto de alternativa del puente de Torres.

Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Buenos días.

A primeros de septiembre, al mes aproximadamente de tomar posesión del cargo, tuvimos la visita de un colectivo de vecinos de Torres, preocupados por la caída del puente y buscando una solución al problema. Como en otras cosas de esta Consejería, iniciamos conversaciones con la Universidad de Cantabria -con la cual tenemos convenios de colaboración- tratando de buscar un estudio histórico del puente, el presente del puente, y alguna alternativa de futuro; bajo la dirección de Manuel de Jesús, que es el Jefe en funciones del Servicio de Carreteras -que está conmigo aquí hoy-, y del Director Regional de Carreteras y Secretario General Técnico, José María Mazón. Con la idea de buscar un planteamiento profesional al problema del puente de Torres.

Se empezó a trabajar en el estudio en el mes de octubre y, a finales del mes de diciembre, estaban prácticamente terminados los trabajos. Cuyo estudio sometemos hoy a la consideración y a la información de los Sres. Diputados de la Comisión; para que posteriormente, el Ayuntamiento de Torrelavega, etc., puedan hacer las alegaciones oportunas.

Quiero adelantar que este estudio cuenta, en principio, con el beneplácito de la Consejería y de los técnicos de la Consejería; no en balde, el director del proyecto, aunque es un convenio con la Universidad, le firma Manuel de Jesús. Y yo creo que es el momento en el cual los técnicos de la Consejería y, sobre todo, quien ha dirigido este trabajo, informe a esta Comisión sobre la idea que tenemos para dar una alternativa global al problema del puente de Torres; que no solamente contempla la edificación de un puente, respondiendo al mandato de la Asamblea Regional, sino que hace una ordenación del tráfico en la zona, que yo creo que es una solución óptima para no solamente los afectados del puente de Torres, sino para el conjunto de los ciudadanos de ese área y los ciudadanos de Torrelavega.

Y sin más, voy a pasar la palabra al Director

de Carreteras, José María Mazón, que les va a entregar una pequeña carpeta donde resumidamente figuran las alternativas que se proponen, para que puedan hacer el seguimiento de la explicación de manera más correcta.

EL SR. MAZON RAMOS: Buenos días.

Les hemos entregado una copia de algunos de los planos de los que consta el estudio; los que son más orientativos, los más representativos de cara a hacerse una idea de la solución.

El planteamiento, desde el punto de vista técnico, y por qué se ha llegado a proponer esta solución, o se va a proponer como la más conveniente, yo se lo quería resumir en cuatro o cinco puntos. Y luego, ustedes, pueden preguntar; y ya si quieren profundizar más en los detalles, le pueden hacer las preguntas al director del estudio, Manuel de Jesús, que está aquí a mi lado.

Lo primero que hay que decir es que para hacer este estudio, se parte de cuál es el estado actual de la zona. Entonces, nos encontramos, en primer lugar, que aunque existe un puente antiguo -que era el que se demolió- al lado del cual, a 70 metros, nos encontramos con otro puente que lleva el tráfico de la carretera nacional. Entonces, ¿cómo hay que reconducir el tráfico en esta zona?. Parece obvio que ya tenemos un puente inicialmente que reconduce todo el tráfico que entra en Torrelavega; va a haber otro nuevo puente cuando se haga la autopista. Entonces, el realizar un puente para tráfico pesado, de alguna forma, que sería el tercer puente en paralelo, parece que desde el punto de vista técnico no tiene mucho sentido. Nos encontraríamos entonces con una carretera de tercer orden. Tendríamos en primer orden: autopista; tendríamos, en segundo orden: carretera nacional; y luego ya tendríamos una carretera local, donde prácticamente no va a reconducir más que un tráfico muy pequeño de la zona. Con lo cual, el hecho de volver a llevar el tráfico por el mismo sitio, parece que es totalmente innecesario.

En segundo lugar, nos encontramos con que en la zona de donde se viene, de Reocín, nos encontramos con un cruce cuyo camino más directo para llegar a la carretera nacional sería continuar la línea recta. Con lo cual, parece que desde el punto de vista de la propia circulación, también sería el camino más corto.

El tercer aspecto que es importante resaltar aquí, es que la salida actual en el lado del puente de la nacional, en la dirección Torrelavega, también tiene

una configuración muy problemática. Los que conocen la zona, saben que hay un cambio de rasante, que tiene una subida con una gran pendiente, y que tiene una salida que hasta es peligrosa. Con lo cual, nos encontramos también con otro problema, que es el acceso y el enlace con la propia carretera nacional del Ministerio.

Otra de las ventajas que se presentan en el estudio como alternativa, con respecto a la solución de salir directamente a la carretera nacional, es que se reorganiza y se reurbaniza toda la zona -digamos- de la parte de Reocín. Del lado del puente hacia Reocín, ahí digamos se terminaría de urbanizar una calle paralela con la nacional; y además, de hecho es una zona con cierta dotación industrial, hay algunas naves, hay algunas industrias que les vendría bastante bien. Con lo cual, la tercera ventaja sobre esto sería que urbanizaríamos el lado de Reocín mucho mejor.

Otra consecuencia que se va a derivar de esto, probablemente a muy corto plazo, es que ahí mantenemos un tramo de carretera regional que no tiene sentido como carretera regional ya. Puesto que únicamente es el tramo que va desde el puente hasta la zona de la gasolinera, no una núcleo regionales, y es una calle que prácticamente podemos decir que tiene una vocación municipal. Yo creo que, una vez que terminemos esto, tendremos que hablar con el Ayuntamiento de Torrelavega para ceder este tramo, que realmente ya está encardinado dentro de lo que es el casco urbano.

Otra de las cuestiones que han influido en esta solución que se plantea, que no es en ningún momento eliminar el puente, porque el puente se va a mantener, pero será un puente diferente, es la mejora del cauce del río Besaya.

El río Besaya tiene ahí algunos problemas, en algunos casos de avenidas. La Confederación, de hecho, cada vez es más exigente en cuanto a los caudales. Y el volver a poner aquí una obra que iba a requerir una construcción complicada, con estribos de mucho valor, y hacer un puente con un vuelo muy grande, podría dar también problemas a la Confederación. Con lo cual, creemos que se mejora el cauce, desde el punto de vista de no hacer un puente -digamos- como estaba configurado anteriormente. De hecho, una de las razones de esto es el motivo por el cual se cayó; se lo llevó una avenida, entre otras cosas, porque el cauce no permite el paso grande en momentos de avenidas excesivas.

Como se queda claramente plasmado en el estudio histórico, nos encontramos que no hay -digamos- unos antecedentes muy claros de este puente. Pero las conclusiones que se sacan es que siempre ha sido problemático; este puente se ha caído varias veces. O sea, que volver a incidir en los mismos errores, yo creo que podría también ser el repetir, a lo

largo de la historia, lo que ha ido pasando. Se ha caído más de una vez; se ha repetido. Su valor histórico puede ser sentimental, y de hecho luego se reconducirá desde un punto de vista técnico, en cuanto a cómo quedaría diseñado el futuro. Pero queremos decir que, realmente, el estudio histórico nos dice que esto es algo que no es una cosa que venga de la época de los romanos y que haya sido construido maravillosamente; sino que ha sido una cosa que siempre ha dado problemas.

Si tuviéramos que ir a llevar alguna reconstrucción del puente en la configuración que estaba, con tráfico pesado otra vez, tendríamos otro nuevo problema, otro inconveniente: que tendría un coste excesivo. Un coste que supera además el importe de la partida presupuestaria.

Si lo hacemos con diseño moderno el coste es excesivo. Pero si además lo hacemos con un diseño histórico, intentamos mantener sillería, intentamos mantener un puente repitiendo las técnicas constructivas del pasado, pues el coste todavía se dispara más. Con lo cual, creemos que hay suficientes argumentos para pensar que lo que hay que hacer es aprovechar para ordenar el tráfico de la zona, y luego recuperar el paso, de forma que se haga un puente pero que éste sea un puente únicamente peatonal; que sirva para que los ciudadanos de ambos lados de la margen puedan pasar sin tener que dar un rodeo, que tampoco sería muy grande, pero en fin, se le respetaría un poco a todas las personas que quieran pasar ahí, y a otra parte de la ribera, que también puede tener un futuro yo creo que espectacular desde el punto de vista del medio ambiente.

Y en cuanto a la situación administrativa del expediente, tenemos que explicar que aquí nos encontramos con una modificación del ordenamiento urbanístico. Tendríamos que hacer una prolongación de lo que es la carretera regional; y de acuerdo con la Ley de Carreteras, esto es un estudio que hay que someterlo a información pública.

Todos los inconvenientes que plantean los vecinos de la zona, son unos inconvenientes y son unas alegaciones que van a ser recogidas. Pero los vecinos de la zona, los habitantes de las casas de al lado, o los de alrededor, no tienen más derecho a opinar sobre el ordenamiento que el resto de los vecinos de Torrelavega. De hecho, nosotros aquí, cuando lo sometamos a información pública, recogeremos cuál es el conjunto de la opinión de la ciudadanía, y cuáles son las alegaciones que se hacen.

Por otro lado, tenemos que someterlo a información pública porque intervienen otros organismos, como es la Confederación Hidrográfica y como es el Ministerio de Obras Públicas, puesto que esto da lugar a un enlace con la carretera nacional, en el cual nosotros también tenemos que coordinarnos

con otras Administraciones. Por lo cual, aquí tienen que intervenir, al menos, tres instituciones, como son: el Ayuntamiento de Torrelavega, la Confederación Hidrográfica y el Ministerio. Y luego, los ciudadanos, como todo ciudadano tiene derecho a opinar - especialmente los de Torrelavega- sobre lo que es el futuro de su ciudad. Pero esto, dentro de lo que es un orden global, dentro de lo que marca la normativa vigente, y no únicamente por lo que puedan opinar algunos vecinos con más o menos fuerza, o con más o menos interés.

Nosotros les hemos entregado ahí para que puedan opinar, un poco globalmente, sobre los datos más concretos, sobre cuáles son los del estudio histórico. Le pueden preguntar al director del proyecto. Pero, en resumen, nosotros hemos hecho un estudio de la forma más imparcial posible; no teníamos nada contra el antiguo puente. Por lo tanto, tampoco se trata de que la Consejería de Obras Públicas pretenda no hacer algo que haya que hacer; sino, que realmente lo hemos vuelto a pensar. El futuro, yo creo que está escrito, y no hay siempre que repetir las mismas cosas como estaban, sobre todo si se pueden mejorar.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Tiene la palabra D. Manuel de Jesús.

EL SR. DE JESUS CLEMENTE: Se plantea la solución a través de un terreno que queda libre, al nuevo puente blanco que se (...) en Torrelavega. Una salida también directa de las zonas de las minas de Reocín. Y, en principio, se plantean varias posibilidades, porque al ser también una carretera del Ministerio de Obras Públicas a la que se llega, pues también tendrán que dar su opinión en su momento y ver cuál es la solución más adecuada. Una se hace - aquí se ve- en una intersección normal, como la que había anteriormente a 100 metros, al otro lado del puente; y, por supuesto, con una visibilidad mucho mejor. Y la otra, se hace en glorieta. Esta, evidentemente, sería una solución bastante buena, pero estaban a nivel de estudio informativo y habría que analizarla más profundamente; porque, claro, necesita más espacio y puede afectar, por ejemplo, a la Escuela de Minas, o alguna vivienda, incluso al estribo del puente. Entonces, lo primero que tenemos que ver es que estamos en estudio informativo y todavía no se puede saber exactamente como puede quedar; y aquí también tendría que intervenir el MOPU y dar su opinión.

La última solución que figura aquí, es la que yo creo que en principio es la más adecuada; digamos que es la que proponíamos nosotros, con un tercer carril. Actualmente, el puente blanco tiene anchura suficiente para tener cuatro carriles, pero operativos son dos; los otros están eliminados, con raya y yeso. Y sería cuestión de poner un tercer carril de acceso, tanto hacia Torres, como desde Torres, hacia la carretera; y ya ahí figura incluso una glorieta que tiene

diseñada el Ministerio de Obras Públicas como futuro acceso hacia la autovía.

Tendrán que opinar en este estudio informativo, aunque primero se han mantenido conversaciones con ellos, con la Confederación, que va a hacer todo lo que es el arreglo del río. También ha dicho que sería interesante que no apareciese ningún pilar en el río en el futuro; ahí está de una forma muy estricta. Y, entonces, por eso se plantean varios pasos de peatones; porque aquí lo que si está claro es la idea de los vecinos de Torres, es siempre - digamos- tener el acceso por donde siempre lo tuvieron; por encima de todo, tener el acceso por donde lo tuvieron. Y como ha dicho el Sr. Director, el acceso de camiones por ahí sería muy costoso, visto como está configurado el río en ese punto; y, por eso, se han dado varias soluciones de pasos peatonales. Yo no sé si se ha dado uno sólo o más de uno. Se ha dado uno sólo, ¿no?. Aquí, en el estudio, figura más de uno; por supuesto, será a modo de ejemplo. Y aquí en el estudio figuran varios; incluso, ése se ha puesto ahí porque es -digamos- muy estilizado y muy sencillo, a mí particularmente me gusta mucho; y luego hay otros que son más complicados y más sofisticados, pero la solución yo creo que tampoco mejora mucho. Pero eso ya es lo que tendríamos que opinar; y si quieren, se pasa el estudio para que lo vean. Sería cuestión de pasar un ejemplar.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Revilla, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Quería aclarar que quienes han intervenido, aunque la dirección del proyecto la firma Manuel de Jesús, ha intervenido en el trabajo la Cátedra de Ingeniería Cartográfica e Historia de las Obras Públicas, de la Escuela de Caminos de Cantabria, bajo la dirección del Catedrático D. Rafael Ferrer, que es el que ha colaborado con el Jefe del Servicio de Carreteras en el proyecto.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Hay alguna información más, o pasamos simplemente ya a fijar posiciones?.

Entonces, pasamos al turno de fijar posiciones, o las preguntas que se crean convenientes.

Teniendo la palabra el Grupo de Izquierda Unida.

Sr. Berriolope, cuando usted quiera.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Sí.

Yo, en primer lugar, quisiera decir que esto nosotros tendríamos que estudiarlo y verlo, antes de fijar una posición definitiva con relación al asunto. No

me considero técnicamente cualificado para opinar sobre una solución urbanística y de ingeniería, como la que aquí se plantea; y, por lo tanto, simplemente plantear alguna inquietud que se me sugiere así "a vuela pluma".

A mí, me parece que esta zona, efectivamente, es una zona muy sensible de tráfico; todos hemos pasado por allí. Y que, efectivamente, habría que buscar alguna solución; y ya han planteado ustedes el propio tema de que hay incluso una solución que conectaría con la autovía. Parece ser que el último proyecto que ustedes plantean, la glorieta ésta que se plantea, sería una glorieta de conexión con la autovía, una doble glorieta.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Primero las preguntas, y que te contesten; porque, sino, entramos en un debate y nos perdemos un poco...

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Hay otra preocupación que me surge: si esta pasarela que ustedes plantean, responde a lo que sería también la propia necesidad de comunicación, más allá de la comunicación peatonal. Parece ser que ahí también había un problema de comunicación de automóviles, los camiones de la mina; que, efectivamente, habría que ver qué solución se le da a eso. Porque, efectivamente, ahí se podría plantear otro tipo de congestión.

Uno de los elementos preocupantes, y que a mí me ha llegado alguna queja y alguna petición de aclaración, es que la conexión con la carretera nacional es una obra muy compleja. Es una obra muy difícil, y teniendo en cuenta que se va a hacer una autovía, yo no sé si la envergadura de esta obra está justificada. Teniendo en cuenta que todas las obras que ustedes plantean, significan expropiación de fincas particulares, o actuaciones en fincas particulares. Y eso habría que ver también el tema de los costos. Porque están ustedes hablando de que el proyecto de reconstrucción del puente y tal, que se escaparía del presupuesto; pero a mí me parece que la obra que ustedes plantean se escapa también del presupuesto. Porque aquí hay expropiación, hay una pasarela, hay glorietas, hay una actuación sobre la carretera nacional.

Y luego hay otra cuestión importante, que es la reordenación del tráfico. Parece ser que si este puente funcionara, podríamos descongestionar en alguna medida el tráfico por el centro de Torrelavega. Porque existe la posibilidad de ir desde la gasolinera de Torres, prácticamente hasta el Colegio Cervantes, estando el puente funcionando, sin atravesar el centro de Torrelavega; y eso es un elemento que en un estudio más intenso habría que ver. Y, en ese terreno, me parece que es fundamental lo que ustedes han planteado; pero que se lleve a la práctica. Que es conseguir la opinión del Ayuntamiento de Torrelavega

con relación a este asunto. Porque es un tema que afecta no solamente a eso, sino a la estructura del tráfico interno de la ciudad. Y, en ese sentido, me parece que es fundamental.

Yo creo que sería importante aportar mayor documentación técnica; y que nos aportaran también cuál es la opinión del Ayuntamiento de Torrelavega, de la Confederación Hidrográfica, con respecto a lo que ustedes han opinado sobre haber pilares en el río, y cosas de este tipo. Efectivamente, siempre ha habido ahí un pequeño problema de concentración de caudales que es peligroso; pero sería importante conocerlo. Y la opinión del MOPU, con relación a la solución que ustedes dan, de la intersección con la carretera nacional.

Yo creo que esos son los datos que en este momento necesitamos tener encima de la mesa, para fijar una posición con respecto a este proyecto. En cualquier caso, ahora mismo, visto así, yo no me considero cualificado para decir: tiren ustedes para adelante, o paren; porque creo que necesita un estudio más pormenorizado.

Muchas gracias.

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

Sr. Revilla.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí. Las contestaciones técnicas, las va a dar José María Mazón.

Pero yo quería explicar aquí que hemos seguido el siguiente sistema. Puesto que esto responde a una enmienda presentada en la Asamblea Regional de Cantabria, aunque nosotros el estudio y el abordar la solución del problema de Torres, lo habíamos iniciado ya mucho antes del debate de los Presupuestos de 1996, porque este estudio se comienza en el mes de septiembre y se acaba a finales de diciembre. Pero creíamos que la información primera la debíamos dar a los Grupos Parlamentarios de la Cámara, en comparecencia voluntaria; a tenor de que fue la Cámara la que aprobó una enmienda, de 52 millones de pesetas -creo recordar-, para dar una solución al puente de Torres. A partir de aquí, naturalmente, el siguiente paso es comunicar este estudio y ponerlo a disposición del Ayuntamiento de Torrelavega; que es donde se va a ubicar el puente y que son los que directamente tienen una opinión, en este caso, mucho más importante que la que podemos tener el resto de los ciudadanos de Cantabria; ya que es una actuación que va a afectar directamente a su municipio. Y a renglón seguido, o paralelamente, naturalmente al MOPU y a la Confederación Hidrográfica.

O sea, que hoy se inicia en la Asamblea,

porque entendemos que era el lugar donde debiera tenerse el primer conocimiento de este tema, en base a la enmienda presentada en los Presupuestos de 1996.

Y ya los aspectos éstos que preocupan al Sr. Portavoz de Izquierda Unida, los va a contestar José María Mazón.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Sr. Mazón, tiene la palabra.

EL SR. MAZON RAMOS: De acuerdo.

El primer inconveniente que plantea sobre el tráfico de camiones. Lógicamente, ahora lo mejoramos; porque los camiones que vienen de arriba de Reocín, van directamente ya a la vía de conexión. De la otra forma, tendrían que hacer una curva, entrar por el puente, girar a la izquierda y volver a salir en un sitio peor. Luego, esto es una solución mucho mejor para el tráfico; puesto que tiene que hacer un recorrido menor, y por un sitio más directo.

En cuanto a la conexión de la autovía. Estamos también en la misma situación. Puesto que vamos a acercarnos a un enlace, que sí podríamos llegar a un doble enlace; pero, si no tendríamos que hacer un rodeo, además en un sitio donde no sale a ninguna parte, porque el puente actual prácticamente no sale a ninguna parte. Entonces, realmente, lo que hacemos es mejorar el tráfico de la ciudad. Y el tráfico interno, también pasa lo mismo.

En cuanto al coste del proyecto. Las expropiaciones no son muy elevadas; realmente, nada más que tenemos un tramo ahí, de unos 80 metros. Y además tenemos incluso el ofrecimiento de los propietarios del terreno. O sea, tenemos en el propio estudio un escrito, donde ellos mismos nos han venido cuando surgió el problema a ofrecerlo; han dicho: miren ustedes, si quieren hacer esto, nosotros les ponemos el terreno a un precio. Naturalmente, habrá que valorarlo en lo que corresponda, pero que ya estaba previsto. Y el coste total, en cualquier caso, siempre será inferior. Porque un puente para admitir tráfico, con los requisitos que nos va a exigir la Confederación, nos llega a unos costes que van a superar ampliamente más de 100 millones de pesetas. O sea, digamos que este coste lo hemos previsto.

También hemos previsto, o por lo menos hemos tanteado las opiniones de las otras instituciones. Esto se hace siempre previamente, aunque la verdadera opinión se da una vez que salga el estudio informativo. Entonces, sobre los detalles que usted dice, yo entiendo que los Grupos Parlamentarios no pueden entrar en esto, ni es su profesión tampoco. Sí le puedo decir que nosotros estamos ahora mismo dentro de los niveles; de los estudios y proyectos de carreteras, hay un nivel que

es: estudio previo, estudio informativo, proyecto de trazado y proyecto de construcción. Estamos a nivel del proyecto, de estudio informativo. Se informa de cuál es la solución global, pero luego, naturalmente, el proyecto de construcción, con los detalles constructivos, ya no se va a discutir; lo harán los técnicos como ellos crean conveniente.

Por lo tanto, nosotros, únicamente planteamos esta solución -como ha dicho el Sr. Consejero-, puesto que fue una enmienda de la Asamblea. El puente de Torres daba origen a ciertas -digamos- manifestaciones de la gente; y por eso hemos querido dar esta explicación, un poco para evitar problemas posteriores.

Yo creo que con esto respondo más o menos a las preguntas que nos han hecho.

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

El Grupo Regionalista, tiene la palabra.

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

Dar las gracias por la presencia del Consejero de Obras Públicas, a petición propia, para explicar a los miembros del Parlamento estos proyectos que obedecen a una enmienda presentada a los Presupuestos; con lo cual, se garantiza esa comunicación entre Gobierno Regional y Asamblea Regional.

En segundo lugar, decir que no tengo los conocimientos arquitectónicos ni urbanísticos suficientes para juzgar una obra de esta envergadura, y tampoco conozco muy específicamente la zona como para poder opinar.

Lo que sí es evidente es que la Consejería y sus técnicos están intentando trabajar y hacer todo lo posible por solucionar el problema que afecta a esta zona. Y que tienen absolutamente toda mi confianza para que sigan estos trabajos. Y además hay un hecho clave, que es el comunicar y el ponerse en contacto con el Ayuntamiento de Torrelavega, que es en definitiva quien tiene la responsabilidad también sobre esta zona, para llevar todo esto a buen término. Veo buena voluntad, veo buena disposición, buen equipo técnico; por lo tanto, que sigan los trabajos.

Nada más.

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

Sr. Consejero, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Quisiera añadir que en esta zona -y contestando también a la pregunta del Portavoz de Izquierda Unida, que le preocupaba el coste de las expropiaciones-, toda esta zona que está al margen del vial que se pretende hacer, es zona verde. Y va unido a la zona anterior, donde la Consejería de Ecología y Medio Ambiente tiene un ambicioso proyecto de rehabilitación ecológica de todo este espacio. Incluso, existe la posibilidad de que nosotros pudiéramos añadir al espacio que ahora mismo está en el área de actuación de la Consejería de Medio Ambiente -y ya hemos hablado con el Consejero-, añadir este trozo de finca como un complemento más al conjunto ecológico que se va a hacer en esta zona, a lo cual contribuiría mucho el puente peatonal; para ordenar ya definitivamente la zona en los dos aspectos: en el tema del tráfico y en el aspecto de la conservación del paisaje y el entorno.

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

Unión para el Progreso de Cantabria, tiene la palabra.

El Sr. Becerril.

EL SR. BECERRIL RODRIGUEZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Gracias, Sr. Consejero, por esta comparecencia voluntaria, para informar de un tema que desde hace unos años preocupa de forma importante a los vecinos de Torres; y que de alguna manera ha creado conflictividad. Puesto que el paseo José María de Cabañas, que es todo el Paseo de Torres interior y la salida por el puente a la nacional, como he dicho ha creado problemas graves; problemas incluso de paralizar la explotación minera de "Asturiana de Zinc". Además de eso, hay una planta de "Aridos". Y, entonces, en su momento, los vecinos de Torres prohibieron y cortaron en repetidas ocasiones, el Paseo José María de Cabañas.

Yo, en principio, ya me tranquiliza el que de alguna manera se le plantee, en el período de información, al Ayuntamiento de Torrelavega. Me parecía lógico que tenía que ser así; puesto que yo conocí, en la intersección de puente San Miguel, cómo el Director Provincial de Carreteras, cuando se planteó la solución de Puente San Miguel, hizo varios bocetos, y nos les pasó al Ayuntamiento de Reocín para que nosotros diésemos -digamos- el place, en la medida que nosotros considerásemos mejor, más viable. Y me extrañaba que al Ayuntamiento de Torrelavega no se le diese audiencia o información para poder decidir.

Por todos es conocido que hay una coordinadora ahí, con más de 3.000 vecinos, que abogan todos por la solución de la reconstrucción del

puente. Los puentes -yo diría- son muchas veces el emblema de los pueblos.

Yo, desde mi experiencia política, recuerdo cuando el tramo Puente San Miguel-Santillana del Mar-Comillas se planteaba la ampliación del puente sobre el río Saja; y dado que había una ermita que estaba junto a la carretera, pues perjudicaba un poco al desarrollo de toda la profundidad del puente; incluso, se barajaba el hacer un paso superior. Se abrió un período de información, por los vecinos; y todos prefirieron que no se construyese un puente con un paso superior sobre las vías, preferían soportar el tener que esperar en muchos momentos las barreras del ferrocarril cerradas. Y, por eso, digo que los puentes, yo estoy convencido de que son emblemas en los pueblos.

A mí, no me parece mal la alternativa que se da. Lo que no me parece bien es esa pasarela que he visto el otro día, que es un mono de Luis Castillo; una pasareleta que no me dice nada, que incluso ni estéticamente no hará ni bien, de acuerdo con mis conceptos; y, desde luego, tampoco soluciona. Yo, me inclinaba más por el puente, y me inclino; porque entiendo que el puente daba la solución, no sólo dará satisfacción a esos vecinos, sino que de alguna manera le daba una solución a "Asturiana de Zinc", y le daba a "Áridos del Besaya". No dudo que los costos vayan a ser superiores a lo que en principio hay consignado, de acuerdo con la enmienda que se presentó a los Presupuestos; pero yo creo que merecía la pena hacer un esfuerzo. Y, sobre todo, cuando se nos presenta dice que se va a hacer otra glorieta en la zona de acceso al Malecón.

Entonces, yo, dado que en la glorieta que va a ser la salida y la penetración a la autovía, que esa glorieta va a tener un tráfico rodado intenso, puesto que por ahí van a salir de la autovía todos aquellos vehículos que vayan a Santillana, o vayan a Puente San Miguel, o vayan a Comillas; lo cual quiere decir que la glorieta principal que va a construir el MOPTMA en esta zona, va a ser una glorieta con un tráfico muy intenso; y poner a menos de 100 metros otra glorieta, me parece descabellado, teniendo en cuenta que se prevé que se haga una en los accesos a lo que es el Malecón.

A mí, me parece que sería mejor estudiar con más profundidad, ya no el puente, sino la salida del puente hacia la nacional, más abajo de la rasante, que iría como 100 metros más abajo de la glorieta de accesos al Malecón; y nos quitamos esta glorieta que está aquí en una zona no solamente de un tráfico rodado intenso, sino una zona de un tráfico peatonal, dado que está el Centro de Enseñanza Media, y está la Escuela de Minas. Y me parece que esto es congestionar en muy pocos metros la zona ésta.

Luego hay otra cosa -que ha hablado el

Portavoz de Izquierda Unida- con relación a las indemnizaciones, o la compra de aquellos terrenos; por la información que yo tengo, es zona verde. Parece que han habido conversaciones para -como hacemos muchas veces los constructores- una posible recalificación; que parece que no cuesta, pero cuesta. Y que se presta muchas veces a que los políticos levantamos sospechas, cuando se trata de estas recalificaciones.

Yo soy consciente de que este puente ha sido problemático, porque este puente se construyó de una forma muy débil y con aportaciones -digamos- de comerciantes, industriales de Torrelavega, en su día. Se hizo con una estructura de madera; después, al ser carretera nacional, tenía un tráfico en tonelaje muy superior a los cálculos que se habían hecho en su momento. Y eso hacía que haya sido problemático, como ha apuntado el Sr. Mazón. Pero, en estos momentos, ya no se construye así. Se puede hacer un puente con un pilar de apoyo central, y con dos muros pantallas a cada lado, y con unos vigas; aunque no sea ingeniero de Caminos, ni sea arquitecto, pues conozco un poco esto.

Y, sobre todo, lo que sí hay que hacer es respetar la voluntad de los pueblos; es la obligación que tenemos los políticos. Es decir, si el deseo del pueblo es que se reconstruya ese puente, por razones sentimentales, por razones de seguridad; todas las razones que ellos han argumentado. Porque -ya digo- yo tengo aquí 3.000 firmas que apoyan a la directiva de este colectivo.

Yo, considero que este es el tema, y no me aparto. Y ya digo, como al principio, que me ha tranquilizado el que se vaya a abrir un período de información, y que el Ayuntamiento sea quien se posicione en el último extremo. Pues bueno, vamos a ver qué sale de toda esta serie de contactos. Pero, desde luego, yo le agradecería que esa pasarela que ha editado D. Luis Castillo, el arquitecto del Santander-Torrelavega, pues no me agrada. Y no es que no me agrade a mí, sino que, el otro día, en una reunión que he tenido con este colectivo de vecinos, manifestaban lo mismo; que se tenga en consideración, antes de tomar cualquier decisión, se vuelva -y le agradezco, y pienso que así lo va a hacer el Sr. Consejero- se vuelva aquí, a esta (...).

Nada más. Muchas gracias.

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

El Sr. Consejero, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Nada más puntualizar; porque los aspectos técnicos que ha tocado, los comentarán los

especialistas. Pero sí quiero decirle que cuando yo he recibido a una comisión de vecinos, que eran -creo recordar- unos diez, que son los primeros que vieron este estudio, todavía no estaba ni siquiera encarpetao; no había unanimidad. O sea, había gente que, una vez que se le explicó el proyecto, estaban de acuerdo.

Y una cosa que sí recalcan todos, y viene a dar un poco de réplica al tema del tráfico. Se plantea que el tema del tráfico se mejora con el puente; sobre todo el tráfico pesado, porque habla de la "Asturiana de Zinc" y habla de una cantera de "Aridos". El colectivo no quiere un puente para camiones; así lo han expresado. Quieren un puente peatonal y para coches. Esa es la petición que hacen. O sea, no quieren camiones. Precisamente, esta solución es la que soluciona el problema del tráfico pesado; ésta, que es la recta más lógica, la más normal.

Luego hemos hablado de los problemas con Confederación a la hora de hacer pilares centrales en el río. Y sí comentar un poco el tema de los deseos del pueblo.

Nosotros, tenemos que guiarnos un poco por las instituciones representativas de ese pueblo. Es decir, aquí es importantísima la opinión de Torrelavega, pero representada en sus instituciones, es decir, el Ayuntamiento de Torrelavega. Porque yo dudo mucho -y me consta, porque me ha llamado mucha gente que ha visto este proyecto de Torres que les parece una maravilla- que las mismas personas que firmaron para dar una solución al problema de Torres, opinen lo mismo cuando se les dé esta alternativa. Estamos hablando de unas personas que se han posicionado antes de conocer este tema.

De todas maneras, tenga la seguridad, el Sr. Portavoz de la UPCA, de que nosotros -por eso estamos en información previa- vamos a dar todos los pasos para que las alegaciones, las objeciones que se puedan plantear, y lo de la pasarela, no pasa de ser un simple boceto sin mayor valor. Porque ese tema se estudiará a fondo. Y de hacer una cosa ahí, se hará una cosa que desde luego no será atentatoria a la visualidad, ni al entorno; o sea, no se va a hacer allí ninguna chabacanada que pueda distorsionar la vista, ni sea un impacto ambiental, porque eso se va a estudiar muy a fondo.

Y en el tema de las glorietas, yo creo que José María, o tú...

EL SR. MAZON RAMOS: Como la pregunta es muy técnica, sobre la alternativa glorieta-cruce, prefiero que la explique el que ha hecho el estudio.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): El Sr. de Jesús tiene la palabra.

EL SR. DE JESUS CLEMENTE: El MOPTMA tendrá que entrar a analizar esto. Como también tiene sus soluciones futuras, hasta ahora las conversaciones que hemos tenido con ellos, hasta ahora, la única solución que tenía era la glorieta grande que da acceso a la autovía. Y la otra, por ahora, o al menos hace unos meses, no estaba prevista. Evidentemente, a lo largo de tiempo, habrá que dar la solución que esté más de acuerdo con todo. Por eso, he dicho antes que incluso la propia glorieta que nosotros pintamos ahí, yo tengo mis dudas de que sea la mejor solución. Ya lo he dicho también -no sé si me he expresado bien-, que me gusta más la otra solución. Lo que pasa es que si estamos planteando alternativas, habrá que plantear más que lo que uno cree que es lo mejor; habrá que plantear varias, para que todo el mundo pueda opinar.

En cuanto al otro tema -aunque ya el Sr. Consejero ha insistido, lo ha dicho-, yo que llevo muchos años por Torres, y -el Sr. Diputado lo sabrá- hace ya al menos 10 años hay una problemática muy fuerte con el tema de los camiones; porque los vecinos de Torres no quieren que los camiones pasen por toda la travesía urbana, porque son camiones muy pesados, y con lo de la cantera, sería un problema muy gordo.

Yo quería solamente recordar que este puente ya estaba reforzado, como todos lo hemos conocido, en el año 1961; lo que no sabemos es de cuándo, porque no se ha perdido el expediente, no existe... Sabemos que en 1961 ya estaba; y de anteriormente existían cartas. Y en el año 1964 ó 1966 -tampoco sé la fecha exacta- ya estaba limitado a dos toneladas. O sea, que este puente desde hace treinta años -aunque los tres últimos no está-, no se podían pasar camiones por él. O sea, era solamente para turismo. Entonces, los vecinos de Torres, yo, por lo menos, muchas veces que he estado con ellos, siempre insisten en lo mismo: queremos un puente como el que estaba. Pero bueno, habrá que hacer la obra; no, no, no, como el que estaba, o sea, que pasemos como antes. O sea, casi, que les repongamos lo que había. Lo cual, bueno, tiene su parte de lógica, que defienden su forma de vida hasta ahora, pero que lo de los camiones, que no. Por eso, se ha intentado buscar otra solución. Evidentemente, la solución del puente, era otra solución más; no estamos tampoco en contra de ella, si es la única que al final queda.

Incluso, aquí se habla un poco y se valora un poco, a nivel de estudio informativo por supuesto, el refuerzo -que no es de la Diputación, sino que es del Ayuntamiento- del tramo de la carretera del Barrio del Milagro. Puesto que ahí se quejan siempre los vecinos de que los camiones hacen vibrar las casas, y que las fachadas se estropean y tal. Incluso, se planteaba hacer un refuerzo con un firme de hormigón, para que fuese aquello lo mejor posible.

Por supuesto, en cuanto al tema del terreno, es zona verde. Yo evidentemente soy técnico, y en ningún momento se ha hablado de recalificación de ningún tipo, porque está incluido dentro del otro; y ese aspecto, digamos que no ha ido en ningún sentido.

Y, por último, el tema del puente. Había que hacer una solución. El puente-viga, que es uno de los temas, digamos, que más nos ha decidido que la solución no es la mejor; el puente-viga, es el puente más fácil de hacer y es más barato. Tiene dos dificultades. La primera es que reduce la capacidad hidráulica del río. El problema del río ahí, al ser estrecho, es que cuando viene la avenida el río crece. Y es el problema que tuvo el puente, que al crecer y al venir con ramas, se obstruye y se lo ha llevado. O sea, digamos que las vigas serían de un metro, por lo menos, de canto, y lo que hace es reducir capacidad hidráulica; normalmente, sobra. El Saja, cuando lleva agua, es muy peligroso; y ese es uno de los problemas.

Y el otro problema del puente-viga, es que en el entorno urbano de Torrelavega, pues personalmente me parece poco estético colocar unas vigas al lado del otro puente que hicieron hace ya 30 años con un diseño mucho más atractivo, mucho más bonito.

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

El Grupo Socialista tiene la palabra.

El Sr. Bazo Echevarría.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Gracias, Sr. Presidente.

Gracias por la comparecencia voluntaria del Consejero de Obras Públicas; y gracias a los técnicos y altos cargos de la Diputación Regional, por habernos explicado un poco en qué consisten las diferentes alternativas que hay para el caído por las lluvias torrenciales en el año 1993, del puente viejo, puente de Torres, o puente blanco, como se le conoce en Torrelavega.

Decir, en principio, que el Grupo Socialista, ya en el año 1993 presentó, en esta Asamblea, una proposición no de ley, que no se pudo ver porque la legislatura tomó los derroteros que tomó. Y no se vio, pero que demostró en cierta medida la sensibilidad de nuestro Grupo por solucionar el problema de Torres.

En segundo lugar, yo creo, Señorías, que este puente es un puente que tiene identidad en Torrelavega. Y no hay más que preguntar a cualquiera de Torrelavega cuál es el puente blanco, o cuál es el puente de Torres, y todo el mundo le señala, y todo el mundo le considera como algo propio de Torrelavega, algo que identifica a Torrelavega. Pero no solamente

tiene un valor sentimental, sino que marca el principio de un desarrollo de Torrelavega. Porque tenemos que recordar que hasta que no se hizo este puente, el camino era a través, no digo el puente tal y como está ahora, sino como ha expresado antes Gil, que era de madera, etc., pero que antes el paso era a través de Puente San Miguel, y a través de La Barca. O sea, esto marca un camino de desarrollo de Torrelavega, una mejora de las comunicaciones que, indudablemente, marca una identidad y marca una Historia de Torrelavega.

Por tanto, son aspectos que por lo menos los políticos tenemos que valorar. Yo, hoy, valoro que los técnicos tienen que hacer sus valoraciones técnicas, ajustadas a unos presupuestos y a unos condicionantes geográficos, etc. Pero, indudablemente, los políticos, como valoramos esta serie de cosas, tenemos que valorar otra serie también de actuaciones. Porque si no valoramos, pues a lo mejor tendríamos que haber hecho, en la calle de Burgos, pues tirar todo a derecho, porque era un tapón, y haber tirado una serie de edificios que eran históricos y que marcan una identidad en Santander.

Es decir, que partamos de esta idea principal. El puente de Torres tiene identidad en Torrelavega. Y, en segundo, es histórico porque marca un desarrollo de Torrelavega; marca una mejora de las comunicaciones sustanciales para Torrelavega. Y de ahí viene, por sus transformaciones, una evolución también de Torrelavega. Por lo tanto, dejémoslo ahí, en que la valoración histórica es interesante tener en cuenta.

En segundo lugar, yo, en las intervenciones - tanto del Sr. Revilla como de algún alto cargo- me chocan, me agradan, pero me llevo sorpresas, ¡cómo no me voy a llevar sorpresas!. Porque, ¡claro!, decir, como se ha dicho, que el Ayuntamiento tiene que participar en esto, ¡claro!, indudablemente que sí, que tiene que tomar parte el Ayuntamiento. Pero que hay que valorar lo que opina la ciudad y no lo que opinan los vecinos. Bueno, no hace mucho hemos visto a un Consejero opinar todo lo contrario y hacer todo lo contrario -digo yo-; ¿o no es verdad?.

¿O no es verdad que algún Consejero ha salido con un grupo de vecinos oponiéndose a un proyecto de Torrelavega que está totalmente aprobado, que tiene todos los beneplácitos de la Corporación, por unanimidad de todos los Grupos en el Ayuntamiento?. ¿No es verdad eso?. Y ahora, ¿qué pasa, que hay un criterio diferente?. Veo que no hay un criterio uniforme en el Consejo de Gobierno.

En definitiva, yo creo que la solución de este problema tiene que pasar por el Ayuntamiento de Torrelavega. Y lo que me extraña es que todavía no se hayan establecido contactos con el Ayuntamiento de Torrelavega. Porque del año 1993, ya hay un acuerdo

del Consejo de Gobierno -creo que es- en el que comunica al Ayuntamiento de Torrelavega la cesión de ese vial; o sea, el Consejo de Gobierno intenta ceder ese vial a Torrelavega. Lo cual, hace ver que, efectivamente, es un vial urbano, ya que cumple funciones urbanas, y no tanto como un vial de tráfico, de comunicaciones interprovinciales. Deja de ser una carretera regional, para convertirse prácticamente en un vial urbano.

Todos sabemos que en Torrelavega, ahora mismo, están en un proyecto muy importante, que es de comunicación interna entre los diferentes barrios que tiene la ciudad; que facilite la comunicación entre los diferentes barrios con objeto de integrar a todos en un espacio único urbanístico, que es Torrelavega, el municipio. Bueno, pues aquí no se ha hablado, por ejemplo, nada de cómo esas soluciones van a interferir, o van a apoyar, por ejemplo, el Bulevar Ronda; y recordamos que ha pasado por allí, que ha pasado muy cerca de allí.

El que en ese estudio no se haya consultado previamente al Ayuntamiento de Torrelavega, para ver cómo está el Bulevar Ronda, por dónde discurre, cómo se puede conectar el Barrio de Torres, el Barrio de San Pedro, con el Barrio Covadonga, con Campuzano, con Nueva Ciudad, con Inmobiliaria, a través del Bulevar Ronda. Me parece que es fundamental que eso se haya hecho antes ya. O sea, en ese estudio, que es un estudio, aparte de que tendría que haberse contado previamente con el Ayuntamiento de Torrelavega; cuáles son sus planes urbanísticos, cuál es el desarrollo futuro de la ciudad, para poder hacer la solución, por lo menos en el estudio, que hubiera un acercamiento y plantearse un estudio conjunto para Torrelavega y para Torres. Eso, a mí, me parece fundamental; y lo que no entiendo es cómo no se ha hecho ya.

Y más todavía teniendo en cuenta que, efectivamente, ya hay una voluntad del Consejo de Gobierno -creo que es acuerdo del Consejo de Gobierno, por lo menos la carta la firma el Consejo de Gobierno-, en el que ofrece ya esa carretera regional, que puede tener unos 500 metros, que ya se la ofrece al Ayuntamiento. Lógicamente, si el futuro va a ser un vial urbano, lo lógico es que en ese estudio se cuente con la opinión del Ayuntamiento, previamente al estudio.

Yo, Sr. Revilla, no dudo que usted en septiembre haya empezado el estudio de esto. Lo que sí es cierto es que en los Presupuestos de 1996 no figuraba ninguna partida para esto. O sea, si esto está en esta partida presupuestaria, desde luego, no es por voluntad de su Consejería, sino que es por voluntad de los Grupos Parlamentarios en esta Asamblea. No es por su iniciativa.

Por lo tanto, líbreme Dios -como diría

Santiago Carrillo- de opinar sobre los aspectos técnicos de este proyecto; y aunque pudiera opinar, no quiero opinar porque yo estoy como político. Yo creo que en el tema político, tenemos que resaltar tres cosas. Primero: la identidad que tiene el puente de Torres para Torrelavega. Segundo: lo que significa el puente de Torres para el desarrollo económico de Torrelavega, que es una cuestión histórica para su desarrollo económico. Tercero: que este estudio tiene que presentarse en el Ayuntamiento, tiene que negociarse con el Ayuntamiento; y tiene que haber cómo se puede integrar esto en los proyectos que tiene el Ayuntamiento.

Indudablemente, y aquí se ha hablado también de recalificaciones o no recalificaciones, no voy a entrar en ese tema, pero lo cierto es que todas las soluciones que se den, hay algunos terrenos, algunas fincas, que tienen una plusvalía importante. Yo no sé si esto va a beneficiar a unos, o a otros; no lo sé. Y tampoco es cuestión de estudiarlo. Pero, indudablemente, las recalificaciones serían del Ayuntamiento; y por eso creo que es fundamental que se entablen ya negociaciones con el Ayuntamiento. Y que este proyecto, que según Revilla nos le informa a la Asamblea, los primeros; bueno, los primeros no, Sr. Revilla. Porque, mire, el jueves 15 de febrero, ya sale en la prensa usted con las tres soluciones que hoy nos dan. O sea, está en los medios de comunicación, y a los vecinos, mucho antes que a esta Asamblea; a pesar de ser esta Asamblea la que tiene la sensibilidad de reconstrucción del puente de Torres. Y he dicho reconstrucción del puente de Torres, porque ésa es la partida presupuestaria que aparece en los Presupuestos, y ésa es la sensibilidad que tuvo esta Asamblea.

Nada más. Muchas gracias.

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

Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Ya he adelantado yo aquí que a una comisión de vecinos se les enseñó el primer boceto. Esto está terminado hace exactamente cinco días; o sea, tal como viene ahora. Porque incluso las soluciones ésas que me ha señalado de los medios de comunicación, no son exactamente las que vienen aquí; son distintos los planos. Aquello era una especie de boceto.

Pero quiero decirle que la Alcaldesa de Torrelavega, hace 23 ó 24 días -creo recordar- ha estado en mi despacho, y le he hecho conocer a grandes rasgos este proyecto, y le anuncié que previamente lo íbamos a traer a la Asamblea Regional para remitirlo al Ayuntamiento. Cosa que le pareció absolutamente correcta. Y ya hemos mantenido más

reuniones no solamente para este tema, sino para el tema de la futura estación de autobuses, para un vial que tenemos nosotros allí de competencia regional, para poder arreglarle, etc.

O sea, que el Ayuntamiento de Torrelavega, a través de su Portavoz, que es la Alcaldesa, ha tenido conmigo ya dos reuniones. Y la última -ya digo- le anuncié que teníamos este estudio y que íbamos a traerlo a la Asamblea, para remitirlo inmediatamente al Ayuntamiento de Torrelavega. Y también, a grandes rasgos, me adelantó que le parecía una buena idea. Por lo tanto, no hay en ese aspecto ningún tipo de fricción ni de problema.

El segundo tema que le quiero comentar, es que la solución al puente de Torres, por eso nosotros no tenemos una partida, ni llevábamos una partida en los Presupuestos específica titulada "Puente de Torres", no quiere decir que no fuera una voluntad política, abordarlo en este Presupuesto, porque lo había anunciado yo personalmente: que se iba a dar una solución al tema del puente de Torres.

Las partidas, en el Presupuesto, no vienen de una manera muy (...), sino que son partidas en la mayoría de los casos genéricas. Por ejemplo, vamos a abordar la solución del puente de Viérnoles, que están haciendo el proyecto en estos momentos y no aparece la partida en los Presupuestos. Porque sabe usted que hay una partida alzada, de 1.200 millones en carreteras, que hay una partida en conservación; y que carreteras son también puentes. Es decir, nosotros, con una partida alzada que tenemos, sin nombres ni apellidos, en carreteras, abordamos una serie de proyectos que no están específicamente en los Presupuestos. Otra cosa es que una enmienda determinara taxativamente aquí "Puente de Torres"; cosa que al aprobarse queda consignada con una partida de 52 millones. Pero había presupuesto, y de hecho hay presupuesto, para poder haber abordado una solución al puente de Torres; y era voluntad política hacerlo. Y -ya digo- el de Viérnoles, se va a abordar dentro de muy poco; y no tiene una partida que ponga "Puente de Viérnoles". Lo hacemos con cargo al presupuesto genérico de carreteras, que tiene una partida alzada -creo recordar- de 1.200 millones de pesetas.

Y en el tema de beneficiar a unos, o beneficiar a otros, quiero decirle que esto va a ser zona verde. No solamente interviene aquí el Ayuntamiento; interviene la Comisión Regional de Urbanismo, en los temas de recalificaciones. Y, desde luego, no hay ningún proyecto, en absoluto; porque esto -ya digo- contempla una actuación ecológica de la Consejería de Medio Ambiente para toda la zona. Que sería mi ilusión y mi idea, el que se incorporara esta finca que está en medio, que es zona verde también. O sea, que nadie va a especular aquí con que al hacer una carretera se vayan a beneficiar; puesto

que si es zona verde, el beneficio que pueda obtener el propietario, me parece que es escaso, o nulo. Porque aquí no se va a edificar nada; ni en la finca que nosotros ahora intentamos pasar por ella el vial, ni en las otras que hay anteriores, donde la Consejería de Ecología tiene un ambicioso plan para restaurar paisajísticamente todo este entorno del río.

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

EL SR. DE JESUS CLEMENTE: Sr. Presidente, ¿puedo aclarar una cosa?

De la importancia de la identidad del antiguo puente de Torres, porque hablan del puente de Torres y el problema es que no está, no tenemos ninguna duda, por supuesto, y aquí se recoge incluso. De hecho, se hace un estudio histórico, que no es habitual en este tipo de ingeniería; nosotros vamos al grano. Aquí se hizo un estudio histórico porque no existía el expediente -ya digo-, y yo creo que es bastante importante y bastante bonito, por lo menos a mí me gusta; no lo he hecho yo personalmente, lo ha hecho una persona especialista en el tema. Incluso, por eso se pone siempre el reponer una acceso peatonal. Evidentemente, desde un punto de vista estricto, el acceso peatonal tampoco tendría mayor trascendencia si no fuese para integrar eso un poco, y digamos permanecer lo que era el puente de Torres. Incluso siempre se ha hablado de hacer una especie de museo al aire libre, con una especie de paneles, para que siga manteniendo una cierta identidad de lo que era el puente de Torres que se ha caído, pero que al fin de cuentas todos hemos conocido.

Incluso, a nivel oficial, por supuesto, yo cuando estoy haciendo un trabajo no puedo oficialmente hablar con los otros organismos de antemano, porque digamos que hay que arrancar de algún sitio. Si empezamos a discutir antes de plasmar algo, pues no va a ninguna parte. Entonces, lo que sí se ha hecho es mantener conversaciones, digamos informales, con gente de Torrelavega, o con gente de Torres, con técnicos de la zona que están elaborando cosas allí. Por supuesto, eso no significa que hallamos tenido conversaciones con el Ayuntamiento, ni muchísimo menos. Sencillamente, digamos que hemos contactado con mucha gente; incluso con técnicos del Ayuntamiento.

Hace un matiz, pero bueno, yo no sé si es lo que quiere decir el Sr. Diputado, y es cuando se habla de reconstruir, o de integrar. Reconstruir, que sería en el mismo sitio; digamos que la funcionalidad que en principio da sería la misma que tenía pero mejor, si se supone que es para camiones. Suponemos que ya que es ésa la inversión, ya se hace para camiones.

Ha dejado una pregunta en el aire, que yo me he hecho, pero no me he atrevido a plasmar aquí.

Porque están los vecinos de Torres, que lo que quieren es el puente en su sitio. ¿Se podría integrar mejor, o más arriba, con otros barrios de Torrelavega?. Yo, es una pregunta que tampoco quiero, pero que, evidentemente, los vecinos de Torres están en contra de ello, son los que hacen fuerza para que se reconstruya; y que se reconstruya en el mismo sitio. Como hay un puente a 75 metros, otra posibilidad que aquí no figura sería esa otra, es decir, dónde reconstruyo el puente de Torres; desde el punto de vista de su integración hacia Torrelavega, o desde Torrelavega hacia Torres. Pero es una pregunta que yo no me he atrevido ni a plasmar ahí.

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

Por el Partido Popular, tiene la palabra D. Francisco Rodríguez.

EL SR. RODRIGUEZ ARGÜESO: Muchas gracias, Sr. Presidente.

En primer lugar, agradecer la comparecencia del Sr. Consejero, del Alto Cargo que le acompaña y del técnico, por las explicaciones dadas a esta Comisión. Y también agradecer, sin duda alguna, el camino emprendido por esta Consejería hasta el momento actual; y esperemos y deseamos que el camino a seguir en el futuro, sea el mismo que hasta el presente. Es decir, que el diálogo y la información permanente sean al final lo que decidan cuál es la solución para el puente de Torres de Torrelavega.

Yo creo que hasta el momento ha mantenido, el Consejero de Obras Públicas, reuniones con el colectivo de vecinos. Y yo creo que el siguiente paso que han dado, que ha sido el estudio técnico e informativo, es lo adecuado. Y, en estos momentos, nosotros consideramos que lo importante también - como han dicho ellos ya, anteriormente- es que una carencia tradicional de esta región es la falta de coordinación en las vías de comunicación entre las diferentes Administraciones. Y, de hecho, nos encontramos muchas veces que una Administración toma una decisión sobre cómo se debe hacer una carretera, otra para una autovía, y, al final, lo que nos estamos encontrando es que se hacen nuevos viales y seguimos con la problemática incluso que existía, o mayor, de densidad de tráfico, o de beneficio para los vecinos.

Por lo tanto, yo creo que la necesidad del diálogo, tanto con el MOPTMA, por una parte, con respecto a la carretera nacional, como con la Confederación Hidrográfica del Ebro, como con el Ayuntamiento de Torrelavega y la Diputación Regional de Cantabria, sean, en definitiva, lo que al final esta solución al puente de Torres que todos los vecinos anhelan; pero que sin duda tenemos la oportunidad de hacer algo, quizás, si se puede, mejor de lo que existía

hasta el momento. Y, por lo tanto, esa oportunidad, por la desgracia que existió de que se cayó el puente, debemos de valorarla los políticos y llevarla a cabo por ello.

Unicamente decir que hay que respetar la identidad de un puente tan importante como lo era para Torrelavega y para los vecinos de Torres; pero insistir en que el diálogo sea el camino del futuro, de este Consejero con las instituciones de Torrelavega y de otras Administraciones; para que uniendo identidad y soluciones se busque, en definitiva, el mejor proyecto. Yo creo que ése es el camino emprendido por el Sr. Consejero. Agradecemos profundamente que se venga a esta Comisión a explicar, como se ha hecho hasta el momento, como se está haciendo hoy, los pasos que se han iniciado; y esperemos que los siguientes sean en la misma línea, y al final se haga una solución.

Unicamente contestar a unas palabras del Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Parece que tiene una obsesión con el tema del Bulevar de Torrelavega; pero ya sabe que las obsesiones nunca son buenas. Lo importante es que, al final, las decisiones políticas sirvan para mejorar lo que en definitiva un proyecto nuevo se vaya a hacer. No confundamos una cosa, que ésta es una carretera regional, un puente regional, y el tema del Bulevar de Torrelavega es un tema de responsabilidad municipal.

El Gobierno de Cantabria, el Sr. Consejero de Medio Ambiente, lo que ha hecho ha sido presentar un proyecto al Ayuntamiento de Torrelavega para intentar ayudarle, para poder construir quizás una cosa bastante mejor que lo que se podía hacer con el dinero municipal para ese fin.

Nada más. Muchas gracias.

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

¿Sr. Consejero?.

¿Hay algún Grupo que quiera fijar alguna posición?.

Izquierda Unida tiene la palabra.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Yo, muy brevemente, porque ya he dicho anteriormente que esto lo tendríamos que ver, para tener una visión más precisa de lo que representa; en cualquier caso, aquí lo que hay son diferentes opciones, incluso habría que tener un mayor nivel de precisión sobre la propuesta. Pero sí que yo creo que es conveniente, desde el punto de vista político, recordar varias cuestiones.

La primera, que lo que se acordó era reconstruir el puente. Es decir, eso es una decisión que adoptó la Asamblea en los Presupuestos, y yo creo que ahora mismo lo que estamos haciendo es una versión nueva de ese acuerdo. Y creo que en ese acuerdo influían dos cuestiones: la necesidad de la comunicación; y también la defensa del valor histórico, sentimental y cultural, en el sentido de que es un puente que da identidad a un territorio.

Entonces, las dos cuestiones se planteaban en ese debate. Lo cual no implica que si hay una propuesta que lo mejore, no lo podamos estudiar. Pero el origen de este debate está en esa decisión presupuestaria que tenía en cuenta los dos elementos; y, por lo tanto, ya hay una modificación de la cuestión ésta.

En segundo lugar, insistir -ya se ha dicho hasta la saciedad, pero me parece que es un elemento fundamental- en que una solución urbanística de este tipo, que implica ordenación del tráfico, que afecta a la identidad socio-cultural, afecta a la propia calificación del suelo, es un elemento que tiene que ser de un consenso absoluto con la institución, fundamental y clave en este asunto, que es el Ayuntamiento de Torrelavega.

Y aquí hay una cuestión que yo, bueno, voy a seguir en este tono de expectativa, pero yo he querido entender que había, por parte de los propietarios, una cesión gratuita incluso del terreno. Yo, sinceramente, o me he confundido, o lo que se ha dicho me cuesta creerlo. Me cuesta creer que haya una cesión de terreno gratuito, aunque sean pocos metros, si no va a haber una recalificación posterior. Y la recalificación, hay que tener en cuenta que la Comisión Regional de Urbanismo es la que dictamina después, tiene que ser una iniciativa municipal, es competencia municipal. Por lo tanto, yo creo que ése es un elemento; yo lo dejo ahí, y me mantengo a la expectativa.

Y el tercer elemento, yo creo que es importante: el consenso con el Ayuntamiento. Puesto que afecta a una obra que conecta con carreteras nacionales y que conecta incluso con la propia autovía, es muy importante conocer la opinión, tanto del Ayuntamiento como del MOPU, en lo que sería toda la reordenación del tráfico rodado en la zona de Torrelavega. Porque hay obras que se inscriben: el tema de las rotondas, el acceso a la autovía. Yo creo que esto implica -insisto, lo digo sin ningún rigor técnico, como no puede ser de otra manera-, pero yo creo que implica sobrecargar de tráfico en la carretera de Oviedo, o sea, un incremento de tráfico rodado. Y ese es un elemento que también tendríamos que estudiar. Por lo tanto, yo creo que una buena solución para salir al paso de esta Comisión, es darnos por enterados, agradecer la información y ponernos a la expectativa de cómo se desarrolle esto.

Yo, me sumaría a la petición que hacía el Sr. Becerril, o no sé qué Portavoz del Grupo Parlamentario, en el sentido de que en el momento en que se hagan las gestiones éstas, se vuelva a plantear la comparecencia en esta Comisión, para ya fijar una posición de los Grupos definitiva. Y, desde luego, una posición que en ningún caso debe vulnerar la decisión que adoptó la Cámara, al hilo del debate presupuestario. Que -insisto- era la defensa de la mejora del tráfico rodado, la rehabilitación del puente y la defensa del valor sentimental, histórico y de entidad socio-cultural que tiene el puente, que no es un tema que se pueda despreciar en los temas urbanísticos.

Nada más. Muchas gracias.

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

El Sr. Becerril había solicitado la palabra.

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

Decirle al Sr. de Jesús que es una pena no haber contactado con él. Yo le podía haber dado datos históricos de este puente, que se construyó en 1907; pues se hizo con aportaciones, como he dicho antes, de comerciantes, industriales, y personas que no tenían ninguna vinculación con el comercio ni con la industria. Y costó, en 1907, 983.000 pesetas.

Esto es importante saberlo. Y reconocer también el sentimiento histórico de esos vecinos de Torres. Yo, estoy convencido de que Obras Públicas, o que el MOPTMA, no va a utilizar la construcción de tres glorietas ahí en 150 metros, porque eso es descabellado; no hace falta ser técnico, y no técnico. Eso lo no lo va a admitir Obras Públicas, y más teniendo en cuenta -como he dicho- que la salida y la entrada de la autovía, bien para Torrelavega, o bien para Puente San Miguel, Santillana, Comillas, pues va a ser a través de esa glorieta. Porque luego ya la otra está dentro del término de Reocín, pero pasada la intersección de Puente San Miguel. Luego, la que más tráfico va a tener va a ser esa glorieta.

Por otra parte, tampoco hay por qué tener tanto temor a que unas vigas de canto, de 1 metro, de 90, o de 1,50, estéticamente hagan mal. Es decir, tampoco ese puente tenía un valor -digamos- arquitectónico, y tampoco la zona tiene un valor arquitectónico grande. Con independencia de que al señor ingeniero no le parezca muy bien el tema de vigas.

Y luego, al Sr. Mazón, decirle -pues yo creo que fue él- que jamás, en 57 años que voy a hacer, jamás llegó el agua a rebosar por encima del puente. Siempre se quedaba, en las mayores riadas, y entre

otras la de 1993 que fue la que llevó una de las bases del puente, siempre se quedaba a más de 3 metros por debajo de ese nivel. Jamás en la Historia se conoce que haya desbordado por encima.

Una vez más, darle las gracias al Sr. Consejero. Y espero, y de acuerdo con la voluntad expresada por casi todos los Grupos, que sí se tenga en cuenta que quizás la glorieta que va a acceder a los campos del Malecón, vaya a ser una de las glorietas que dé servicio al Bulevar Ronda; y que probablemente esa reconsideración no nos debe de llevar a pensar en la reconstrucción de eso, con alguna modificación, pero...

Nada más. Muchas gracias.

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

El Representante del Grupo Socialista tiene la palabra.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Sí.

Muy breve. Porque tenemos una Comisión muy densa, y yo creo que las posturas ya se han definido suficientemente. Yo creo que nada más una aclaración muy breve al Sr. Revilla. Que ha mantenido contactos con la Alcaldesa de Torrelavega, que es la representante del municipio, del pueblo y del Ayuntamiento; y que, indudablemente, le ha parecido buena idea.

¿Cómo no la va a parecer buena idea que se reconstruya un puente, que se dé solución a un problema? Es lógico. No estoy planteando que haya un contacto con el Alcalde, o con la Alcaldesa, para solucionar un problema. ¡Claro, que lo ha habido! Lo que yo planteo es que en estos estudios previos, igual que se ha hablado con vecinos, con gente de la zona, para saber sobre la identidad del puente, la Historia, qué ha pasado allí, qué soluciones hay. Me parece extraño que no se haya contado con la opinión que tiene el Ayuntamiento, desde el punto de vista técnico.

Es decir, Torrelavega ¿qué futuro tiene?; ¿hacia dónde va?; ¿cuáles son las previsiones que tiene de aquí a diez, quince, o veinte años?; ¿cómo se puede integrar la identidad del puente, la Historia del puente, el presente del puente, con el futuro de Torrelavega? De verdad, no es que esté criticando su labor, creo que es buena; pero creo que esa falta de comunicación con los servicios técnicos del Ayuntamiento de Torrelavega habría sido fundamental, porque entonces ya no estaríamos discutiendo sobre esto. Usted nos diría: es un proyecto que tiene la opinión de Torrelavega como Ayuntamiento, que es buena, que es válida para su futuro, que los vecinos están de acuerdo, o no de acuerdo, y que soluciona un

problema que tienen los vecinos allí. Y eso es lo que estoy diciendo. No es que las negociaciones con la Alcaldesa se hayan realizado, o no se hayan realizado; pues sí se han realizado. Y la Alcaldesa tendrá que decir, efectivamente, que es bueno.

Y una matización solamente al Portavoz del Grupo Popular en esta Asamblea. Y es que no es este Diputado el que está obsesionado con el tema del Bulevar Ronda; no es este Diputado, no, no, no. Es un Consejero el que está obsesionado con el tema del Bulevar Ronda. Este Diputado lo que ha hecho es contestar a algunas aclaraciones, que yo creo que se han invadido totalmente las competencias municipales del Ayuntamiento. Y, además, en un proyecto que tenía el acuerdo, el beneplácito de todos los Grupos Parlamentarios en el Ayuntamiento. Y tiene razón; las obsesiones no son buenas. Váyase, Sr. Presidente.

Gracias.

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

EL SR. RODRIGUEZ ARGÜESO: Simplemente para aclarar que, efectivamente, el Sr. Consejero de Medio Ambiente, por los conocimientos que tengo yo con respecto a ello, sí está claramente decidido a ayudar al proyecto de Torrelavega y que quede una mejor ronda del Bulevar Ronda. Por lo tanto, yo creo que el que siga en esa dinámica, y que el Consejo de Gobierno en su conjunto vaya a ayudar al Ayuntamiento de Torrelavega para que se haga una mejor obra, yo creo que es una gran labor por parte del Consejo de Gobierno.

Y, simplemente, lo de "váyase, Sr. Presidente" no es una obsesión de nadie. Simplemente, ha sido una obsesión del pueblo español, que le ha quitado.

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

Para cerrar el primer punto, tiene el Sr. Consejero la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Nada más aclarar dos cosas.

Una, al Portavoz de Izquierda Unida. Yo creo que nadie ha entendido aquí que es gratis, el terreno ese. Lo que sí ha habido es un ofrecimiento, a un precio razonable, de lo que es una zona verde; a un coste bajo. Y dudo mucho que en principio alguien esté pensando en recalificaciones allí, cuando le puedo adelantar que incluso nos han ofrecido toda la finca; o sea, que en estos momentos estaríamos en condiciones de comprar toda la finca, a precio lógicamente de zona verde, como está calificado. O sea, no creo que haya ningún afán especulador por

parte de nadie. Y que se hayan aprovechado de ceder para hacer allí un vial y revalorizar luego lo que puede ser en el futuro una construcción, nunca se sabe; pero quiero decirle que no ha habido ninguna indicación en ese aspecto.

Al Portavoz del grupo Socialista, decirle que yo no entiendo los proyectos como los entiende él. Vamos a ver; nosotros hemos iniciado aquí una vía que es la lógica. Cuando se hace un proyecto y, sobre todo, en este caso, cuando se encarga a expertos de la Universidad de Cantabria que hagan una solución idónea, según su punto de vista, no olvidemos que allí hay una Cátedra que se dedica a esto, que hay unos profesionales prestigiosos, y con nuestros técnicos, que también lo son; yo creo que hablar de D. Rafael Ferrer, es una autoridad en esta materia, a nivel de todo el Estado, y en la Universidad es un hombre de total prestigio. Y tanto Diputación como Universidad, claro que naturalmente, al dar una solución de ésta, hablan con los técnicos. El propio D. Manuel de Jesús lo ha dicho. Hablan con técnicos. No tienen que ir a preguntar a las instituciones qué tipo de puente hay que hacer; porque ésa no es la solución ideal; entonces sería una solución mediatizada.

Si nosotros estamos ahora haciendo el proyecto de la carretera de Carmona, pues no creo yo que ninguno de los ingenieros, ni de los que están haciendo el proyecto, hayan ido a preguntar a los vecinos: ¿usted qué quiere, que lleve 8 metros, que lleve 9? No. Se le encarga un proyecto técnico, en base a unas consideraciones políticas que hace el Consejo de Gobierno; y ahora es la fase en la cual yo creo que vienen las discusiones. Ese es el camino que hemos hecho y que vamos a hacer siempre; siempre, el camino va a ser éste. Yo creo que ése es un buen camino; encargar a expertos que hagan una solución ideal y luego, esa solución ideal, se propone a las instituciones para que opinen, que son las que al final van a decidir sí o no. Pero yo creo que es mejor empezar por la solución de los expertos, y discutir sobre una base técnica importante. Yo creo que poner en duda la capacidad de los técnicos de nuestra Consejería, y de la Universidad de Cantabria, yo creo que es un error.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muchas gracias, Sr. Consejero. Muchas gracias a los técnicos de la Diputación Regional, tanto Sr. Mazón, como D. Manuel de Jesús...

EL SR. REVILLA ROIZ: Hay una proposición no de ley...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Hay una proposición no de ley, lo que pasa que los técnicos parece que se marchan. Estoy dando las gracias a los técnicos por haber asistido, Sr. Guerrero.

Pasamos ahora al punto número 2, que de acuerdo con el artículo 161 del Reglamento debatiremos. Proposición no de Ley, Nº 24, relativa a negociación con el Gobierno Central y colaboración con Castilla y León para el impulso de la construcción de la autovía con la Meseta, presentada por el Grupo Parlamentario de Unión para el Progreso de Cantabria.

Tiene la palabra el Sr. Becerril.

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

Entendemos que ha llegado el momento de que, dada la coyuntura política, se nos brinda la oportunidad -de acuerdo con mis criterios- de plantear el darle celeridad a los accesos a la Meseta. Y dado que hay una gran voluntad política, según se ha podido conocer por las manifestaciones realizadas en distintas ocasiones por el Presidente de la Comunidad de Castilla y León. La proposición no de ley que aquí presentamos es sencillamente acelerar, o tratar de acelerar el ritmo; para que una vez que pase el período de información de este proyecto que se ha realizado de los accesos a la Meseta, y sin perjuicio de que se sigan haciendo gestiones de los accesos a la Meseta, a través de Burgos; pues de acuerdo con eso, y de acuerdo con la reunión que mantuvimos con una serie de Ayuntamientos, en los cuales se encontraban algunos Diputados de esta Asamblea y de esta Comisión, como era el Portavoz del Grupo Regionalista, estuvo el candidato a Diputado entonces, hoy Diputado por Cantabria, el Sr. Cáceres; que se tome ya desde este momento una decisión rápida. Una decisión que nos lleve a que lo más pronto posible podamos, conjuntamente con Castilla y León, exigir al Gobierno de la Nación, dado que nuestra región está deficitaria en las comunicaciones por carretera, y dado que ya el tramo Bilbao-Santander y el tramo Bilbao-Asturias, pues, el tramo Bilbao-Santander está terminado, el tramo Bilbao-Asturias yo calculo que, dado el ritmo que llevan, a lo mejor en tres años estamos conectados con Asturias. Como digo, es darle más celeridad.

Y en este sentido y ésta es la voluntad de nuestro Grupo, el que se tome el acuerdo. El primer punto, es: "Que la Asamblea Regional inste al Consejo de Gobierno que traslade al Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de la Nación, el interés de las instituciones de Cantabria para que la autovía con la Meseta se considere inversión prioritaria dentro de los planes del Gobierno de la Nación en materia de infraestructura".

Y el segundo acuerdo, dice: "Que la Asamblea Regional inste al Consejo de Gobierno para que establezca los mecanismos de colaboración necesarios con la Junta de Castilla y León, tanto para unificar esfuerzos como para planificar y apoyar

conjuntamente cuantas acciones sean precisas para la realización de esta autovía que una ambas comunicaciones, a lo largo de las Comunidades Autónomas".

Y creo que no me debo extender más, porque pienso que es la voluntad política de todos los Grupos. Y éste es el planteamiento que aquí hace nuestro Grupo.

Nada más. Muchas gracias.

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

Sr. Consejero, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí. Muchas gracias.

A pesar de ser una proposición no de ley, y no ser habitual la intervención del Consejo de Gobierno, quiero manifestarle, al Sr. Diputado, que el Consejo de Gobierno de Cantabria tiene como absoluta prioridad, la número uno entre las prioridades, en cuanto se constituya el nuevo Gobierno de la Nación, el hacer la máxima fuerza y presión para que esta obra se comience cuanto antes. Todos somos conscientes de que Cantabria ha estado, en materia de infraestructuras, en una situación mala. Y ahora que está en vías de construcción la autovía del Cantábrico, la otra obra que complementa a ésta, y que hace imprescindible su construcción cuanto antes, es la autovía con la Meseta: la conexión Palencia y la conexión Aguilar-Burgos, que es otro de los proyectos que completa el conjunto de la famosa "T" que venimos reivindicando.

Yo, puedo decirle, al Sr. Diputado, que ya hemos mantenido, con Castilla y León, varias reuniones. Yo, con Jesús Merino, que es Vicepresidente de Castilla y León y Consejero de Obras Públicas, con el que coincido en las reuniones de Vivienda, hemos previsto que una vez que se constituya el nuevo Gobierno, vamos a tener una reunión inmediatamente para tratar de coordinar los esfuerzos.

El propio Presidente del Consejo de Gobierno va a tener reuniones con Juan José Lucas, al objeto de que el planteamiento, en Madrid, de la celeridad de esta obra se haga cuanto antes.

Y transmitirle mi total solidaridad con el espíritu de la propuesta. No sé cuál será la opinión de los Grupos Parlamentarios, pero el Consejo de Gobierno tiene la misma inquietud que el Sr. Diputado; y lo vamos a plasmar en realidad, en cuanto el nuevo Ejecutivo se constituya.

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

Para fijar posiciones, tiene la palabra el Grupo de Izquierda Unida.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Nosotros, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. Y lo vamos a hacer por coherencia con lo que ya, creo que por lo menos en dos ocasiones en lo que va de legislatura, hemos hecho. Es decir, creo que ya ha habido varias iniciativas. Me parece que éste es uno de los elementos que provoca consenso absoluto en Cantabria, entre las fuerzas políticas, sociales y económicas. Y, por lo tanto, simplemente manifestar eso.

Y dicho esto, hay una cuestión que a nosotros nos preocupa enormemente. Es decir, la zona por la que va a transcurrir esta autovía, es una zona - desde nuestro punto de vista - muy sensible, en términos medioambientales y paisajísticos. Y ya anuncio, quiero aprovechar esta intervención para hacerlo, que nosotros vamos a plantear al Consejo de Gobierno una proposición no de ley, para que plantee objeciones en aquellos elementos del trazado de la autovía que puedan tener una repercusión medioambiental o paisajística. A nosotros, nos parece que es imprescindible ser muy cuidadosos ahí. Porque si es cierto que la autovía puede desarrollar y estimular económicamente y, por lo tanto, ser un factor generador de empleo y un factor de desarrollo económico para Cantabria; también es cierto que si su trazado irrumpe bruscamente, por ejemplo, en todo lo que son las Hoces de Bárcena, etc., pues también puede ser un elemento que mate uno de los atractivos fundamentales de nuestra región.

Yo creo que hay que buscar un equilibrio, que permita que la obra se haga pero que no sea agresiva en términos de medio ambiente. Y yo creo que ahí también podemos provocar un nuevo consenso. En el sentido de que parece ser que el conjunto del movimiento ecologista evoluciona; lo que era un pronunciamiento radicalmente en contra de la realización de la autovía con la Meseta, que se planteaba hacer un plan (...) para la carretera, ampliar y eliminar alguna curva como único elemento; parece que hay una evolución a favor de eso, de que se haga la autovía, pero siempre con una escrupulosa vigilancia de los impactos y con un estudio pormenorizado de su trazado, para que no produzca las tropelías que presumiblemente puede producir una obra que se hace con un estudio económico-financiero y se busca el máximo de austeridad del gasto.

Entonces, simplemente plantear eso. Y anunciar que vamos a exigir, vamos a pedir, que el Consejo de Gobierno intervenga, como han hecho otras Comunidades Autónomas en vías de

comunicación tan importantes; no quiero recordar los problemas que se han planteado por alguna Comunidad Autónoma, por ejemplo (...). Y que en Cantabria tengamos también esa sensibilidad, teniendo en cuenta que el medio ambiente es un activo económico tan importante como pueda ser la propia realización de la autovía.

Nada más. Muchas gracias.

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

El Grupo Regionalista tiene la palabra.

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

El caso es que la situación, como el mismo Consejo de Gobierno había expresado públicamente: que para el Consejo de Gobierno es prioritaria la comunicación con la Meseta, y por lo tanto, la realización de esta autovía. No tenemos ningún problema en admitir esta proposición no de ley, ya que es voluntad del Consejo de Gobierno, el que esto se ejecute cuanto antes. Incluso, el Consejero de Obras Públicas dijo en el Parlamento que la construcción de la autovía con la Meseta era objetivo prioritario de este Consejo de Gobierno.

Por lo tanto, la segunda parte de la proposición no de ley, que es instar para que se entablen relaciones con Castilla y León, para que esto se agilice, nos parece también absolutamente correcto; siempre que no piense la gente que se enmarca en el famoso artículo de nuestro Estatuto, que establecemos relaciones preferenciales con Castilla y León. No. Es para una cuestión, en este momento, concreta; y, por lo tanto, como afecta a las dos Administraciones, nos parece muy correcto.

Nada más. Sino, decir que vamos a apoyarlo. Y que esta iniciativa ya la tenía adoptada anteriormente el Consejo de Gobierno; como es una redundancia, pues bien, nos parece correcto.

Nada más.

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

El Grupo Socialista tiene la palabra.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Gracias, Sr. Presidente.

Nuestro Grupo va a decir que sí a esta proposición no de ley. Y va a decir que sí, porque además de ser una vía de comunicación muy importante para el desarrollo de Cantabria, además de esto, es un proyecto Socialista, y es un proyecto del

Gobierno Socialista. Y estamos satisfechos y contentos de que todos los parlamentarios estén de acuerdo con un proyecto Socialista.

No solamente ese voto Socialista, sino que también porque la Historia está ahí, y también hay que valorarlo; también porque nos tememos mucho que esta actuación pueda ser ralentizada. Y me explico.

En el año 80, hace cuatro días, se hicieron los accesos a la Meseta. Y Ministros de aquel Gobierno están hoy en el Partido Popular. ¿Por qué no plantearon en el año 80 ya la autovía a la Meseta? ¿Es voluntad ahora y antes no? O sea, si esto es algo, es un proyecto Socialista para dar salida a Cantabria y mejorar su desarrollo.

Por lo tanto, vamos a decir que sí por esa razón, para que el proyecto siga adelante. Porque el proyecto está en marcha. No hay más que decir cómo está el proyecto en estos momentos. Los estudios previos están realizados. El diseño de trazado está realizado. Ha salido ya a información pública y está realizado ya. Se ha contestado ya a todas las alegaciones. El trazado definitivo ya está realizado. La adjudicación del proyecto está realizada ya.

Queda pendiente la información de Medio Ambiente; queda pendiente la adjudicación de la obra; y queda pendiente el pago de expropiaciones. Por lo tanto, yo creo que se ha agilizad bastante el proyecto de la autovía de comunicación con la Meseta.

Pero además tenemos que decir que aquí también, y me alegra que esta Asamblea ponga un criterio a las grandes infraestructuras de esta región, porque hasta ahora la verdad es que el criterio ha brillado por su ausencia. Y yo creo que en este tipo de infraestructuras hay que tener un criterio estable, un criterio de futuro. No que los criterios se puedan cambiar de la noche a la mañana, o porque venga una campaña electoral.

Porque les puedo decir, declaraciones de un candidato del Partido Popular a las elecciones éstas pasadas: la autovía con Asturias, beneficia a Asturias. Hace dos días el Presidente del Consejo de Gobierno, ha dicho todo lo contrario. En las reuniones que ha mantenido con el Presidente del Principado de Asturias, ha dicho todo lo contrario; y que es prioritaria ésta, como la del acceso a la Meseta. Esto no se sostiene.

O sea, no se pueden tener criterios tan inestables en algo tan importante como son las comunicaciones de esta región y de este país. Porque ésta es una autovía que no solamente es para esta región, sino que vertebra España.

Yo discrepo, o no discrepo precisamente, pero sí que se ha quedado corto, el Sr. Revilla, al

valorar esta autovía, cuando termina en Burgos. Esta autovía no termina en Burgos. Esta autovía continúa y engarza con la Ruta de la Plata, que es una vía de desarrollo muy importante para esta región. Y eso es importante; eso es vertebrar España. Eso es vertebrar este país; contando, por supuesto, con Cantabria también.

Y, ¡claro!, que se nos diga, por parte de un Diputado del Partido Popular, que la autovía Bilbao-Santander sólo beneficia a los vascos. Y es que, por una parte, beneficia sólo a los asturianos; y, por otra parte, a los vascos. ¿A Cantabria no beneficia nada?

Pues mire; hace dos días aquí, en esta Comisión, el Consejero de Industria, cuando estaba explicando cuáles habían sido sus relaciones, o sus comunicaciones, con la empresa Daewoo, y que a él le interesaba conocer cuáles eran las prioridades que tenían la empresa para ubicarse en una Comunidad Autónoma o en otra, nos dijo que una de las principales valoraciones que hacían eran las comunicaciones que tenía esa Comunidad Autónoma. Y dijo concretamente: que Cantabria estaba en una buena posición por sus comunicaciones, -dice-especialmente, con la autovía Santander-Bilbao. Como verán, no existe un criterio estable en el tema de las autovías. O sea, unos dicen una cosa; otros dicen otra; y al final resulta que eso lo que hace es perjudicar a esta región. No solamente perjudicarla, sino que en esa dialéctica -y como decía antes el Portavoz del Partido Popular- lo que hace es perjudicar el desarrollo de esta región.

Podría poner muchos ejemplos de la ralentización que han sufrido muchas obras en esta región. Podríamos decir: la autovía Santander-Bezana-Sardinero; ¿no ha sufrido ralentización ésa? Podríamos decir: saneamiento bahía de Santander, desde el año 1984; ralentización. O los suministros de abastecimientos de agua a toda la bahía de Santander; ralentización.

Por eso decimos que sí a esta proposición no de ley; por esos dos motivos. Primero: que no se ralentice, que continúe el proceso que se ha puesto en marcha ya. Y, lo segundo: decimos que sí porque es un proyecto importante para Cantabria; al igual que la autovía Santander-Bilbao y Santander-Asturias.

Nada más. Muchas gracias.

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

El representante del Grupo Popular tiene la palabra.

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

En primer lugar, yo quisiera hacer un análisis de la tramitación de esta propuesta de resolución, de esta proposición no de ley; principalmente, al Grupo Parlamentario Unión para el Progreso de Cantabria.

Yo creo que la dinámica de la discusión, en esta Asamblea Regional de Cantabria, deberemos de intentar llevar un riguroso orden a la hora de la presentación de las iniciativas; de la presentación, o de la discusión o aprobación de las mismas. A mí me preocupa enormemente.

Lo lógico, en una dinámica parlamentaria, es que una proposición no de ley que se ha aprobado en Comisión, por ejemplo, luego haya una propuesta de resolución del Pleno, avalando la proposición no de ley que ha aprobado esa Comisión. Esta proposición no de ley, a la fuerza hay que aprobarla. O sea, lo ilógico sería que después de haberse aprobado en el Pleno de la Asamblea Regional de Cantabria, el día 27 de diciembre, una propuesta de resolución, por unanimidad de todos los Grupos, instando al Consejo de Gobierno para que exija al Gobierno Nacional que sea una obra prioritaria, y que todos los Grupos Parlamentarios estamos de acuerdo en ello; esta Comisión ahora, un órgano inferior -si así se puede llamar- institucional, dentro de la propia Cámara, dijese que no a una propuesta de resolución ya aprobada.

Por tanto, estas propuestas de resolución yo creo que debemos ser estrictamente respetuosos con los acuerdos de los Plenos. Porque esta propuesta de resolución, lo que tiene que hacer ahora la Cámara es remitírselo al Consejo de Gobierno, para decirle que la Comisión de Industria, Obras Públicas y Ordenación del Territorio, aprueba una proposición no de ley con la siguiente propuesta de resolución, de apoyar como prioritaria la autovía a Castilla-León; cuando ya la misma Cámara le ha remitido, al Consejo de Gobierno, una propuesta de resolución aprobada por unanimidad del Pleno diciéndole que lo haga.

Es decir, si el Consejo de Gobierno actuase con lógica, tendría que exigir, al Gobierno Nacional, por una parte, diciendo: el Pleno de la Asamblea de Cantabria, con fecha 27 de diciembre, me dice que exija al Gobierno Nacional que se haga esta autovía. Y ahora tiene que decir, en el mes de marzo, que ahora es la Comisión; es decir, un órgano institucional menor, dentro de la propia Asamblea. Yo creo que la dinámica debiera ser al revés, de hacerse. Primero, es aprobarlo en Comisión; y luego, en Pleno. Porque, si no estaríamos como bajando del tema.

Por lo tanto, lo lógico, y es que no puede haber otra postura, es que se apruebe. Sin embargo, yo lo analizaría por parte del proponente, que como el Pleno del día 27, por unanimidad de todos los Grupos Parlamentarios, y sin ser propuesta de nadie -yo no sé quién la hizo-, se aprobó eso; ahora, que lo haga la Comisión es un tema menor. Por lo tanto, yo no sé si

sería conveniente retirar esta propuesta de resolución; porque esta Cámara ya es legislativa, ha tomado la propuesta de resolución de que sea prioritaria, y que el Consejo de Gobierno exija al Gobierno Nacional que sea una obra prioritaria.

Yo creo que entrar a discutir, en estos momentos, la prioridad de la autovía Castilla-León; ya sería querer entrar a discutir, en una dinámica de discusión permanente con otros Grupos Parlamentarios. Yo creo que el consenso -como ha dicho el representante de Izquierda Unida- en este campo, por parte de todos los agentes sociales, económicos y políticos de esta región, está claro; y está claro ya desde hace bastantes años.

La prioridad para Cantabria en la autovía, era la prioridad con Castilla-León. Principalmente, en los últimos años, desde hace cuatro años aproximadamente la prioridad era ésta. Y fundamentalmente porque consideramos un tema tan importante, que se ha hablado aquí también, que es para el desarrollo de las comarcas de Campoo y de Torrelavega, tan fundamentales en el deterioro industrial que han sufrido, y que esta autovía les puede beneficiar considerablemente.

Lo que ocurre es que las proposiciones no de ley, si es una proposición no de ley en la que se basa el consenso, hay una cosa que sí me preocupa. Parece que antes, el representante del Grupo Parlamentario Socialista, decía que cuando yo le contestaba a él, decía: ¡hombre!, es lógico que se meta conmigo otra vez, ¡claro!, es lógico que se meta conmigo. ¡Hombre!, en una proposición no de ley que estamos hablando, de solicitar al Consejo de Gobierno que inste al Gobierno Nacional sobre este tema, parece que su intervención la ha enfocado, única y exclusivamente, a valorar como proyecto Socialista las contradicciones que tiene el Partido Popular en este sentido. Y, por lo tanto, desde mi punto de vista, se ha equivocado en su intervención. Porque hay un análisis que ha dicho usted, y dice: me preocupa porque hay algunos de los que estaban en UCD, que mejoraron los accesos a Castilla y León, por las Hoces, a Reinosa; ¡claro!, que por qué no hicieron la autovía entonces. Pues, fíjese; si usted dice eso, ¿cómo es posible que el Gobierno Socialista hiciese la circunvalación de Torrelavega, hace pocos años, con un vial? Fíjese.

En el año 80 tenían que haber hecho ya la autovía; porque la tenían que haber hecho. Yo soy de los que digo que en el año 80 tenía que estar hecha. Y, ¡hombre!, si tenía que estar en el año 80 -como dice el representante del Grupo Socialista-, después de 13 años de gobierno, que sólo hayan hecho el proyecto, realmente han demostrado, el Gobierno Socialista, el interés que tiene por esta región, la rapidez que tiene en la elaboración de proyectos y en la elaboración de realidades; en definitiva, de inversiones de infraestructuras en esta región.

Todas las autovías son buenas; todas las vías de comunicación, mejores y adecuadas, para poder competir y hacer competir, y unir regiones unas con otras; y unir en definitiva mercados que permitan a las empresas salir a poder competir fuera de la región, todas son buenas.

La acción política es la acción de priorizar también. Y, por lo tanto, el decir que una autovía, en un momento determinado; ¡hombre!, la autovía de Bilbao, ¿quién dice que no es buena? Pero lo que está muy claro es que la autovía a Bilbao hubiese sido mucho mejor en Cantabria hace diez años; que ya existía el proyecto, que ya el Gobierno Socialista se comprometió para que en el año 1991 estuviese finalizado, y al final se inauguró en el año 1994. Por lo tanto, los retrasos en comunicaciones son fundamentales para el desarrollo de las regiones.

Yo, solamente lo que digo, y lo que espero, es que el consenso general de esta Comunidad Autónoma se vea reflejado también en que sea una prioridad a nivel del Gobierno Nacional, con la (...) del Gobierno Regional, para que esta autovía se haga lo más rápidamente posible, por el beneficio de Cantabria.

Principalmente, y yo espero, porque tras el abandono de muchos años en las inversiones de esta infraestructura en Castilla-León, esperemos que el nuevo Gobierno -que también esperemos que acceda al poder en este país- cambie totalmente el criterio que ha tenido el Gobierno Socialista, y haga inversiones realmente para esta Comunidad Autónoma, que realmente las necesita.

Por lo tanto, yo no hubiese querido entrar en este tema. Lo que ocurre es que, ¡claro!, tras la exposición del representante del Grupo Parlamentario Socialista, escuchar lo que teníamos que escuchar sobre la autovía de Castilla y León, por el representante del Grupo Socialista, que lo único que tenía que haber dicho en su intervención (...), lo que puede hacer un nuevo Gobierno en España. Eso ya es un poco demasiado.

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

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Sr. Presidente, por favor, una matización...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por favor, simplemente es el Grupo Proponente...

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Es que ha habido una mala interpretación de mi intervención. Es muy breve.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muy

breve. Y una matización, nada más.

EL SR. BAZO ECHEVARRIA: Una matización, nada más, Sr. Presidente.

El Portavoz del Grupo Popular ha dicho que el Grupo Socialista en esta Asamblea, ha manifestado que ha habido contradicciones en declaraciones. Yo no he dicho eso. Lo que he dicho aquí es que decimos que sí a la proposición no de ley, para dar un criterio estable, ante las diferentes manifestaciones que han hecho representantes del Consejo de Gobierno y destacados miembros de la política del Partido Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias.

Unión para el Progreso de Cantabria.

El Sr. Becerril tiene la palabra.

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

En primer lugar, agradecer a todos los Grupos políticos que hayamos aprobado esta proposición no de ley por todos los Grupos. La interpretación del Reglamento no la hace la Unión para el Progreso de Cantabria, la hacen los servicios jurídicos de esta Cámara. Y si lo han traído a esta Comisión, a mí, me hubiese gustado más haberlo llevado al Pleno, pero yo no sé cuáles son las razones, porque no pertenezco ni a la Mesa, ni a la Junta de Portavoces, ni a nada; y se ha traído. O sea, nosotros, no tenemos ninguna culpa de esto.

En cuanto a las manifestaciones realizadas por el Portavoz de Izquierda Unida, en cuanto al impacto ambiental. Yo, la experiencia que tengo es que en los últimos proyectos que se están presentando de autovías, llevan paralelamente la información pública en los dos aspectos: en el trazado y en el proyecto de impacto de estudio ambiental.

No me ha gustado lo que ha dicho el representante Socialista, Sr. Bazo, es decir, que es un proyecto Socialista. Es un proyecto del Gobierno Socialista. Pues sólo faltaba que después de 13 años de Gobierno, no hubiesen hecho ni el proyecto de estos accesos a Castilla y León. Eso no me parece bien, porque yo me he sentido aludido.

Yo, antes de estar en el grupo político que estoy, fui de la UCD, y recuerdo que hubo consenso entonces para hacer los accesos a Campoo, a Reinosa. Entonces, es cierto que en el año 80 nadie se planteaba el que se haría una autopista de accesos a la Meseta; sí que es cierto que ha venido después. Y que es lógico que después de 13 años de Gobierno Socialista, pues sea el proyecto de ellos. Pero que también hay que reconocer, Sr Bazo, que hemos sido

los últimos de España en tener autopistas; y eso hay que reconocerlo.

Nada más. Muchas gracias.

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

Pasamos a la votación de la proposición no de ley.

¿Votos a favor? Se aprueba por unanimidad.

Muchas gracias.

Pasamos al punto número 3. Pregunta relativa a previsiones para arreglar la carretera que une la N-634, desde Beranga (Hazas de Cesto) a Solórzano, presentada por D. José Guerrero López

Tiene la palabra.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: Gracias, Sr. Presidente.

Voy a hacer una pregunta oral, en Comisión, al Sr. Consejero de Obras Públicas, interesándome por el mal estado de la carretera, dependiente de la Diputación Regional, que une la Nacional 634 -es decir, desde Beranga a Solórzano-, y que plantea riesgos para la seguridad del tráfico.

La pregunta, en concreto, dice lo siguiente: "¿Tiene algún tipo de previsión, el Consejo de Gobierno, para arreglar el referido vial?".

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

Con cargo al Presupuesto de Conservación de 1996 -cosa que ya ha sido anunciada en mi visita al Ayuntamiento hace aproximadamente mes y medio- se tiene previsto actuar en el tramo que va desde la autovía hasta Hazas, y desde Hazas hasta el pueblo de Beranga. Es decir, desde la carretera Nacional 634, hasta Hazas, y la salida con la autovía. Este es el tramo que se va a abordar con cargo al Presupuesto de Conservación de 1996.

La segunda fase, desde Hazas de Cesto a Solórzano, no está en principio en el Presupuesto de 1996. Y es voluntad nuestra abordarlo en el Presupuesto de 1997.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: Gracias por la respuesta, Sr. Consejero.

La verdad es que cuando yo me planteo hacer esta pregunta, y después de la contestación del Sr.

Revilla, yo me pregunté: ¿qué diría el Sr. Revilla si estuviese sentado donde yo estoy sentado?, y que además estaba sentado normalmente donde yo estoy sentado. Pues diría que el estado de las carreteras es calamitoso; que el estado de las carreteras es peligroso; que el estado de la carretera a la que me estoy refiriendo, no puede esperar el año que está hablando el Sr. Revilla para su arreglo.

El Sr. Revilla, después de yo hacer la pregunta, el 22 de diciembre de 1995, mandó a los funcionarios, a los equipos técnicos de Carreteras de la Diputación, a efectuar ese beneficioso y tan alabado por el Sr. Revilla, riego asfáltico. Efectivamente, en los días posteriores al 22 de diciembre, a primeros de año de 1996, concretamente, alrededor de la primera quincena del mes de enero, se procedió a realizar un riego asfáltico en la carretera que une Beranga con Solórzano. Nosotros le advertimos, al Sr. Revilla, que ese tan alabado riego asfáltico era peligroso, y que no servía absolutamente para nada.

Y, entonces, cuando yo -repito- estaba haciendo esta pregunta, dije: ¿qué haría el Sr. Revilla si estuviese aquí?; pues mostrarme cuál era el estado de la carretera. ¿Y cómo se puede demostrar, mejor que nada, el estado de la carretera?. Pues trasladando, a la Asamblea Regional, aquello de que una imagen vale más que mil palabras.

Mire, Sr. Revilla; éste es el estado de la carretera: Beranga-Solórzano. Fotografías tomadas hace escasamente 48 horas. Caben elefantes de Cabárceno si se caen aquí en algún socavón de estos. Serían necesarios dos o tres elefantes de Cabárceno para llenar algún socavón de los que hay aquí. Y así todo, este es el estado de las carreteras después de su riego asfáltico; de su tan afamado riego asfáltico, que, evidentemente, ha servido de poco este riego asfáltico.

Por lo tanto, Sr. Revilla, he de decir -y usted puede comprobar documentalmente- que el estado de la carretera Beranga-Solórzano no puede esperar un año para ser restaurado, ni reparado. Porque cualquiera de las fotografías que hay aquí -y he escogido las más llamativas-, todos los rincones de la carretera que mide exactamente 4 kms. están así, son un auténtico peligro para la seguridad vial, para la conducción.

Yo he estado hablando con los vecinos, tanto de los Ayuntamientos de Hazas como de Solórzano, y me decían que era preferible la situación anterior de la carretera que la que la carretera tiene en estos momentos después de su tan alabado riego asfáltico.

Por lo tanto, Sr. Revilla, yo no sé por qué socavón empezar, si por este de la izquierda de aquí, o por el de la derecha de la margen superior. Pero realmente, el estado de estas carreteras no puede

esperar el año que usted está diciendo. No puede estar esperando el año que usted está diciendo. Porque el Portavoz del Grupo Popular -que siento que se haya ido- decía: nosotros miramos por el interés de la región. Y éste es el interés de la región. Éste es el estado de una carretera; de esas carreteras que usted, desde aquí, desde donde yo estoy sentado ahora mismo, criticaba, furiosa y efusivamente, hace no más de un año.

Por lo tanto, Sr. Revilla, Consejero de Obras Públicas, usted, lo que tiene que hacer es hacer lo que decía y no decir lo que hace. Sr. Revilla, esta carretera no puede esperar el año que usted está diciendo. ¿Cuándo va a arreglar esta carretera?, ¿el año que viene, como usted ha dicho?. Pues verdaderamente, si esta es la gestión de su Consejería y del Gobierno del cual usted es Vicepresidente, los ciudadanos de Cantabria, supongo que se verán bastante desilusionados, después de haberle hecho -según lo que usted nos ha repetido hasta la saciedad- con los votos de los ciudadanos de Cantabria, que han querido que usted esté al frente, y ocupe una responsabilidad importante en el Gobierno de Cantabria.

La verdad es que el Sr. Revilla de la oposición, no tiene nada que ver con el Sr. Revilla del Gobierno. Y lo que decía el Sr. Revilla en la oposición, evidentemente, no tiene absolutamente nada que ver con lo que tiene el Gobierno. Y ahí, donde usted está sentado, lo único que hace es recordarme a sus predecesores de Obras Públicas en el Consejo de Gobierno.

Nada más. Muchas gracias.

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

Sr. Revilla, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: No ha entendido nada, el Sr. Guerrero. Dice que no puede esperar a 1997. Desde luego, las carreteras las hacemos con criterio político del Consejo de Gobierno, no a instancias del Grupo Socialista; para eso estamos gobernando.

Ya digo que esta carretera está haciéndose en este momento el proyecto, para llevarla a cabo con cargo al Presupuesto de 1996. No lo quiere entender. Y le he dicho qué se va a hacer con cargo al 96: desde la Nacional hasta Hazas, que son casi 4 kms,...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por favor, Sr. Guerrero...

EL SR. REVILLA ROIZ:...y desde Hazas a la carretera de la autovía. Una carretera, que además ahora pasan por allí los camiones de la basura. Y esa es la prioridad para 1996: Beranga-Hazas, Hazas-

autovía; 1996.

¿Qué me hubiera gustado a mí, cuando estaba yo allí en la oposición? Encontrarme con un Consejero, que cuando yo hubiese hecho esta pregunta, hubiera dicho: la vamos a hacer este año. Eso es lo que me hubiese gustado a mí.

Segundo tema que quería aclarar. No hemos hecho ningún riego asfáltico en esa carretera; ninguno, desde que estoy yo...

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por favor, Sr. Guerrero. Escuche.

EL SR. REVILLA ROIZ:...Que no; mire usted las fotos, ningún riego asfáltico. Hemos quitado baches; ni un riego, ni uno. Esta Consejería no ha hecho riego asfáltico. Está preparando un aglomerado para esa carretera; aglomerado en caliente, un proyecto. Luego, no hemos echado ningún riego asfáltico. Usted dirá lo que quiera. Yo le digo que no hemos echado riego asfáltico en esa carretera.

Vamos a seguir con los riegos asfálticos porque la gente está encantada con ellos. Y está encantada con la actuación de la Consejería de Obras Públicas y de este Gobierno Regional. Está encantado, el público en general; los Socialistas no; usted tampoco.

Y como cada cuatro años hay elecciones, pues dentro de tres años, el pueblo de Cantabria dirá si usted tenía razón, o nosotros teníamos razón. Para eso está la democracia.

Nosotros estamos encantados con lo que estamos haciendo. Tenemos la percepción de que los ciudadanos de Cantabria están encantados con lo que estamos haciendo. Vamos a seguir haciendo riegos asfálticos en zonas que no tengan mucho tráfico; no es el caso de Beranga, que ya digo que vamos a echar un aglomerado en esta carretera.

Y le repito, hemos bacheado en el mes de diciembre, pero no hemos echado riego asfáltico en la carretera de Beranga a Hazas, ni un metro de riego asfáltico. Y el proyecto de aglomerado, lo está redactando en estos momentos la Consejería; para llevarlo a cabo con cargo al Presupuesto de 1996 la primera fase, que va hasta Hazas y hasta la carretera de la autovía, y la otra, la abordaremos en 1997.

Fotografías como la que me ha presentado el Sr. Guerrero, le puedo traer yo dos mil. Porque desgraciadamente, Cantabria, en un 80 por ciento de lo que es el interior de Cantabria, está igual que las fotografías que me ha enseñado. Podemos hablar de las carreteras de Valderredible, podemos hablar de las carreteras de Liébana, podemos hablar de las carreteras de Polaciones, podemos hablar de las

carreteras de la cuenca del Nansa. De cualquier sitio, está en las mismas condiciones.

Presupuestariamente. Hemos hecho un presupuesto con unas prioridades, que son discutibles; ustedes, no están de acuerdo, nosotros sí; y las vamos a llevar a cabo puntualmente.

Y ésta en concreto, porque es así; esta pregunta tiene una respuesta. Y es que vamos a abordar la primera fase ya, este año. Cosa que anuncié en mi visita a la Corporación de Hazas de Cesto, con el beneplácito de todos los Concejales que estaban aquel día allí, de que por fin vayamos a abordar esta primera fase, en el año 1996. Que es - repito -: Beranga-Hazas, Hazas-autovía. Esa es la fase que vamos a abordar en 1996; y no con riego asfáltico, sino con un aglomerado en caliente.

Y ésa es la respuesta que a mí me hubiera gustado de haber tenido aquí un Consejero, hace unos meses, y haber estado yo sentado ahí donde está sentado usted. Que alguien me hubiera dado esa respuesta: se va a hacer. Y no solamente se va a hacer, sino que se hace; que es la segunda parte. Porque respuesta de: se va a hacer; y luego no se hacía, pues hemos visto muchísimas. Pero este Consejo de Gobierno, y este Consejero, las obras que anuncia que se van a hacer, se hacen todas.

Por ejemplo. Ayer, hemos adjudicado, en el Consejo de Gobierno, la Albericia-Sardinero; fíjese. Cuántos años viendo en los Presupuestos regionales esa carretera; pues hemos llegado nosotros y la hemos adjudicado ayer, después de solventar todos los problemas de expropiaciones. Y en 15 días, empieza la obra; y en 16 meses se acaba. Esa es la gestión de este Gobierno. Y dentro de un mes empezamos la Collada de Carmona; y dentro de un mes empezaremos la construcción de Entrambasmestas-Vega de Pas; y dentro de un mes empezaremos con dos carreteras, en Val de San Vicente, de 200 millones, etc. Con lo que hay de presupuesto. Nunca vamos a poder arreglar a corto plazo todos los problemas que hay en Cantabria. Pero, sin duda ninguna, cuando pasen cuatro años, vamos a dar un cambio radical a las infraestructuras, sobre todo, en las zonas rurales.

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

EL SR. GUERRERO LOPEZ: Sr. Presidente. Simplemente, por una precisión. Es una pregunta muy concreta.

Me ha hablado del tramo Hazas-Beranga, y yo he preguntado por la carretera Beranga-Solórzano. Por lo tanto, si me puede contestar el Sr. Consejero, el tramo Hazas-Solórzano, ¿cuándo se va a hacer?

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Por favor, no le gustará la respuesta que le ha dado; pero creo que le ha dado una respuesta, y sin más se levanta la sesión.

EL SR. REVILLA ROIZ: No. Lo aclaro.

EL SR. GUERRERO LOPEZ: ¿Hazas-Solórzano, cuándo se va a hacer?.

EL SR. REVILLA ROIZ: Hazas-Solórzano lleva una primera fase, que es Hazas-Beranga y Hazas-carretera de la autovía, 1996. Y en 1997, irá presupuestariamente la segunda fase, hasta Solórzano. Eso es.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Consejero, por su comparecencia.

Se levanta la sesión.

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