



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XV - IV LEGISLATURA - 26 JUNIO 1996 - Número 78 Página 1637 Serie B

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

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. MANUEL BLANCO DIAZ

Sesión celebrada el miércoles, 26 de junio de 1996.

ORDEN DEL DIA

Página

- | | | |
|-----|---|------|
| 1.- | Pregunta Nº 62, relativa a reparación y mejora de los accesos al pueblo de Villaverde, Vega de Liébana, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 70, BOA nº 32, de 3.4.96). [5.2.08.09]. | 1638 |
| 2.- | Pregunta Nº 63, relativa a reparación y mejora de los accesos a los pueblos de Maredes y Señas, Vega de Liébana, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 71, BOA nº 32, de 3.4.96). [5.2.08.10]. | 1638 |
| 3.- | Pregunta Nº 64, relativa a reparación y mejora de los accesos al pueblo de Lon, Camaleño, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 72, BOA nº 32, de 3.4.96). [5.2.08.11]. | 1638 |
| 4.- | Pregunta Nº 65, relativa a reparación y mejora de los accesos al pueblo de Pollayo, Vega de Liébana, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 73, BOA nº 32, de 3.4.96). [5.2.08.12]. | 1638 |
| 5.- | Pregunta Nº 67, relativa a reparación de las barandillas del puente de Santa Lucía, entre Cabezón de la Sal y Mazcuerras, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 84, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.14]. | 1640 |
| 6.- | Pregunta Nº 71, relativa a señalización de los accesos a Cos y Mazcuerras, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 95, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.18]. | 1641 |
| 7.- | Pregunta Nº 59, relativa a medidas para corregir las deficiencias e impactos que se han producido en el tramo de la carretera 625 entre Cabezón de la Sal y Santa Lucía, presentada por D. Emilio José | |

- Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). [5.2.08.06]. 1641
- 8.- Pregunta Nº 61, relativa a medidas respecto al vertedero e instalaciones de FERRONOR, en el municipio de Valdeolea, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 52, BOA nº 13, de 20.2.96). [5.2.08.08]. 1643
- 9.- Pregunta Nº 68, relativa a plazo previsto para desmantelar los hornos incineradores de Ramales de la Victoria y otros, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 92, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.15]. 1644
- 10.- Pregunta Nº 69, relativa a tratamiento específico de los subproductos, cenizas y escorias tóxicas de los hornos incineradores de Ramales de la Victoria y otros, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 93, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.16]. 1644
- 11.- Pregunta Nº 70, relativa a medidas para corregir los resultados de los análisis realizados en el entorno de los hornos incineradores de Ramales de la Victoria y otros, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 94, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.17]. 1644
- 12.- Pregunta Nº 72, relativa a explotación de canteras en el término municipal de Mazcuerras, presentada por D. Emilio José Carrera González, del G.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 72, de 29.05.96). (Antes con respuesta oral en Pleno Nº 98, BOA nº 38, de 23.4.96). [5.2.08.19]. 1647

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Muy buenos días.

Damos comienzo a la presente Comisión de Industria, para la contestación de una serie de preguntas; creo que todas ellas formuladas por D. Emilio José Carrera González, del Grupo de Izquierda Unida.

Para dar contestación a las mismas, por parte de su Departamento, tenemos al Consejero de Obras Públicas y Vicepresidente del Gobierno, D. Miguel Angel Revilla, a quien agradecemos su presencia.

Sin más, pasamos a la pregunta Nº 62, relativa a reparación y mejora de los accesos al pueblo de Villaverde, Vega de Liébana, presentada por D. Emilio José Carrera.

¿Quiere hacer la pregunta?

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Si le parece, Sr. Presidente, agrupamos las cuatro primeras en una sola.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Serían: Preguntas Nº 62, 63, 64 y 65:

- Reparación y mejora de los accesos al pueblo de Villaverde, en Vega de Liébana.

- Reparación y mejora de los accesos a los pueblos de Maredes y Señas, Vega de Liébana.

- Reparación y mejora de los accesos al pueblo de Lon, Camaleño.

- Reparación y mejora de los accesos al pueblo de Pollayo, Vega de Liébana.

Creo que no haya ningún inconveniente en lo mismo.

EL SR. REVILLA ROIZ: No.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Este conjunto de preguntas van referidas a los problemas de acceso que tienen estos núcleos de población, en el municipio de Vega de Liébana y en el municipio de Camaleño; requiriendo, fundamentalmente, los plazos y las formas en que va a procederse, si así tiene intención el Consejo de Gobierno de hacerlo, para resolver este problema.

Un problema que nosotros creemos que en gran parte deriva de actuaciones anteriores, en las que no se han tenido en cuenta aspectos técnicos fundamentales en lo que ha sido la reparación y el mantenimiento, aunque en algunos casos requiera la realización de obra nueva. Pero que, supongo, si este Consejo de Gobierno tiene intención de acometerlo, que, efectivamente, se corrija lo que ha sido en muchos casos el rápido deterioro que se ha producido por no haber tenido en cuenta aspectos elementales, referidos al drenaje, a la circulación de las aguas, al asentamiento del firme; a la propia reparación o mantenimiento inmediato cuando se producía algún problema en los accesos a estos pueblos.

Por tanto, que la inversión que se realice tenga el mínimo de garantía y de proyección de futuro que merece una inversión pública y que no dé lugar, como -repito- ha venido ocurriendo, a que el deterioro se produzca de forma inmediata, o al mínimo temporal que se produzca en esa zona, o en cuanto se produce el mínimo tránsito de vehículos.

Hay también, nosotros creemos, aspectos complementarios en las peticiones que hacemos, que podrían incluirse en las inversiones realizadas; a efectos de lograr el máximo rendimiento de lo que puede ser una actuación que desglosase, seguro que iba a suponer una inversión mayor.

Me estoy refiriendo, en concreto, a la posibilidad de completar las obras de acceso o la reparación de esos caminos con algunas obras, aunque sean mínimas, de urbanización complementarias; incluso, en los mismos núcleos. Es el caso, por ejemplo, de Pollayo, en concreto; donde la posibilidad de urbanizar la plaza, por ejemplo, sería una actuación perfectamente posible en paralelo a lo que es la reparación de la propia carretera.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Ha terminado? Gracias, Sr. Carrera.

Sr. Consejero, tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Buenos días.

Estas preguntas se refieren todas ellas a carreteras de competencia municipal. Algunas de ellas no son competencia, en sus actuaciones, de la Consejería de Obras Públicas, sino que las aborda también la Consejería de Ganadería. Y son encajables, siempre a petición de los ayuntamientos, que son los que marcan las prioridades, son actuaciones que nosotros llevamos a cabo dentro de las posibilidades presupuestarias; atendiendo -porque así lo dice la Ley- las peticiones de los ayuntamientos y respetando en lo posible el orden de prioridades. Se encajan algunas en planes de obras y servicios; otras se encajan en planes operativos locales; otras son caminos rurales que, a través del Feoga, financia la Consejería de Ganadería.

Ante el aluvión de peticiones que hay de juntas vecinales y de ayuntamientos para solucionar problemas de accesos que se encuentran en mal estado, de este tipo de preguntas se podrían hacer dos mil o tres mil en Cantabria.

Vamos intentando darles solución; unas, a corto plazo; otras, a medio; y otras, tendrán que esperar más; en función de lo que los ayuntamientos plantean.

En concreto, la primera pregunta, que se refiere a los accesos al pueblo de Villaverde, el Ayuntamiento nos ha pedido, efectivamente, la solución de este problema; pero no ha sido una petición prioritaria. De ahí que en las actuaciones de 1996 no se haya consignado. Porque si hay que poner a cada Ayuntamiento un par de obras o una obra, atendemos esas prioridades. Esta no fue una prioridad para 1996.

Y estaría prevista su reparación, si es una pista o carretera de unos 400 ó 500 metros, dentro de las actuaciones de la Consejería de Ganadería en el año 1997.

La segunda, que son los accesos a Maredes, ésta sí, ésta es una obra que planteó el Ayuntamiento como prioritaria. Y esta obra la hace la Consejería de Ganadería, de hecho se ha realizado ya la subasta de la obra. Está adjudicada a la empresa "Arruti" en la cantidad de 16.794.000 pesetas. Y creo que, o ha empezado en esta semana, o empieza la semana que viene; está adjudicada ya. Tienen un plazo, para el comienzo, de 20 días. Y es un problema solucionado. O sea, que la carretera a Maredes ya está en marcha: 16.794.000 pesetas.

La carretera de Señas, que va en la misma pregunta, no entra en el Presupuesto de 1996. Y también es una prioridad secundaria, dentro de la urgencia. Como no se pueden abordar todas de golpe, estaría previsto abordarla en el año 1997 también, a través de las actuaciones de la Consejería de Ganadería.

La tercera pregunta es reparación y mejora de los accesos al pueblo de Lon, Camaleño. Esta es una carretera que fue construida hace años por el IRYDA y entregada al Ayuntamiento para su conservación y mantenimiento.

El Ayuntamiento, es cierto, ha solicitado a la Diputación Regional, con fecha 6 de febrero de 1996, ayuda para repararla; indicando, con fecha 4 de junio de 1996, que dicha reparación es prioritaria, dentro del contexto de otras carreteras de su competencia. Pero la petición -ya digo- es del 4 de junio de 1996.

Las obras a realizar consistirían,

fundamentalmente, en la corrección de blandones en más de 1.200 metros y eliminación de un desprendimiento y reparación de un hundimiento en la entrada del pueblo.

Esta actuación, como la petición se plantea el 4 de junio de 1996 y los Presupuestos están aprobados, o bien a través de la Consejería de Obras Públicas, o de la de Ganadería, la incluiríamos en los Presupuestos de 1997.

Y la última pregunta: reparación y mejora de los accesos al pueblo de Pollayo, Vega de Liébana.

Esta es una de las carreteras que también se ha subastado ya y cuyo inicio es inmediato. Yo calculo que esta semana ya estarán trabajando allí. Está adjudicada en 12.339.000 pesetas y también es una actuación de la Consejería de Ganadería.

O sea, que de las preguntas que hace el Sr. Carrera hay informe favorable para dos, que ya están en marcha. Y la previsión de que se aborden las otras dos restantes en 1997. Atendiendo, por un lado, las peticiones prioritarias; y por otro, las disponibilidades presupuestarias.

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

Sr. Carrera.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Quería preguntarle si en este último capítulo está previsto incluir la plaza o lo que hace de plaza en la entrada a Pollayo.

Y segundo, si ya en términos más genéricos, desde esta Consejería, y en lo que podría generalizarse a otras actuaciones, está previsto introducir mecanismos de control e inspección técnica más rigurosos de los que han venido realizándose hasta ahora; sin entrar si en este Gobierno o en el anterior. Pero que nos vienen mostrando cómo las garantías - como digo- de que las obras estén bien rematadas y de que se hagan esas labores complementarias, constituyen una prioridad o una preocupación preferente de esta Consejería de Obras Públicas.

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

Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: A la primera contestación, la verdad es que yo el proyecto no lo he visto, porque es un proyecto de la Consejería de Ganadería. Pero creo que sí incluye la solución del enlace de la plaza con la carretera.

Y en cuanto a los controles, se hacen los proyectos, se subastan y los técnicos de la Consejería de Ganadería, o de Obras Públicas, van a hacer un control del cumplimiento estricto de dichos proyectos. Y no se van a certificar las obras si no se acomodan a esos proyectos; que se hacen teniendo en cuenta que la obra debe tener un período de longevidad, que tiene que tener los desagües oportunos, tajeas, para que no se produzcan deslizamientos del agua por la calzada.

Entonces, yo estoy convencido de que esto se va a llevar con todo rigor. Y creo que estos dos proyectos, concretamente los que se han adjudicado, van a responder a las necesidades que plantean esos dos accesos a estos núcleos que hemos mencionado antes, de Maredes y Pollayo.

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

Pasamos al punto número cinco del Orden del Día, que es la pregunta Nº 67, relativa a reparación de las barandillas del puente de Santa Lucía, entre Cabezón de la Sal y Mazcuerras, también presentada por D. Emilio Carrera.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Realmente, la pregunta está hecha en marzo. Habían transcurrido seis meses desde que se produjese el accidente que puso, bueno, en peligro la estabilidad de las barandillas en un lugar que encerraba riesgos evidentes para el tráfico, pero también para los usuarios, para los peatones, particularmente; y que, bueno, creemos sufrió un aplazamiento exagerado sobre una situación que era realmente de escaso presupuesto, pero que tenía que haberse resuelto, sobre todo por el peligro que encerraba, con una mayor prontitud y no haber transcurrido -como digo- siete meses cuando se repuso el tramo y cuando se pintó el resto de las barandillas.

Sin atender a lo que era también el espíritu de la pregunta, que era revisar la estabilidad de lo que era la estructura metálica, que está en una situación de deterioro ostensible y que, sin embargo, sólo fue objeto de un repintado; que creemos no resuelve el problema que existe en este lugar y que, en cualquier momento, puede mostrar otra vez claramente el deterioro en que se encuentra. Es decir, al mínimo paso del tiempo o, incluso, por la presión que pueda hacer cualquier peatón, la barandilla se puede venir abajo.

Podemos decir que el repintado lo que ha hecho ha sido decorar el puente, pero no resolver la situación en que se encuentra esa barandilla, que debería haber sido repuesta en su totalidad; teniendo en cuenta que es un puente de cierta entidad, de cierta longitud, muy frecuentado y que -como digo- en

cualquier momento puede volver a producirse cualquier accidente en ese lugar.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí.

En parte ha contestado a la pregunta del Sr. Carrera. El día 6 de octubre de 1995 hubo un accidente de circulación en esa carretera, en el puente de Santa Lucía, y como consecuencia del cual se produjo la rotura de ocho metros de la barandilla del puente.

Ya se encuentra reparado el tramo derruido, a través de una empresa especializada que ha cobrado 240.700 pesetas, habiéndose incoado el correspondiente expediente de daños al propietario del vehículo causante de los desperfectos, así como se ha procedido a efectuar el pintado completo de todas las barandillas en una longitud de 111 metros; trabajos que ya están finalizados.

Lo que me dice de la barandilla, para mí es un novedad. No dudo que tenga razón. Yo, personalmente, voy a comprobarlo y, en caso de que eso esté en una situación como describe el Sr. Diputado, tomaremos las medidas para que tenga absoluta seguridad esa barandilla.

Sí quiero significarle, cuando ha hecho el comentario de que desde el día 6 de octubre de 1995 no se había actuado con diligencia, el 6 de octubre de 1995 no teníamos partida en Conservación; que es con las partidas -estaba agotada esa partida- con las que se nutre ese tipo de arreglos y hubo que esperar a habilitar el Presupuesto de 1995 y, posteriormente, ya el de 1996, para iniciar, desde el mes de octubre a diciembre, una serie de actuaciones entre las cuales se incluyó ésta. Le repito que personalmente me voy a interesar por el problema que plantea de la seguridad de la barandilla y, en el caso de que sea así, que no lo dudo, procuraremos darla absoluta seguridad.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Está, pues, satisfecho?

Entonces pasamos al punto número seis, que es la pregunta Nº 71, relativa a señalización de los accesos a Cos y Mazcuerras, también presentada por D. Emilio José Carrera González, que tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bien.

Posiblemente, Mazcuerras sea el único municipio que no tiene señalización alguna desde ninguna carretera de acceso al municipio. No conozco un municipio en Cantabria que desde las carreteras,

tanto nacionales -ya sé que son competencia del Ministerio de Fomento, ahora-, pero también desde las autonómicas, en donde se indique que existe el municipio de Mazcuerras y mucho menos lo que es la localidad de Cos. Algo sorprendente y que los vecinos, indudablemente, consideran un agravio, en cuanto al derecho elemental a ser citados en el mapa y con los perjuicios -y eso sí, también es una queja frecuente- del despiste general que la afluencia, por ejemplo, turística, a distintos establecimientos o al propio municipio, sufren cuantos pretenden acercarse a él.

Hay desde la carretera nacional 674, pero también si accedemos por el alto de San Cipriano, e incluso desde la misma carretera de Cabuérniga, en ningún lugar hay una sola señalización que diga Mazcuerras o Cos; siendo Mazcuerras el municipio como tal, aparece, sí, en algunas, algún pueblo del municipio, por ejemplo, Villanueva o Ibio, pero sorprendentemente -como digo- ni el municipio, ni en concreto el pueblo de Cos aparecen indicados en la carretera.

Por lo tanto, en lo que son las competencias de la Consejería, indudablemente, la pregunta va a tratar de concretar si se tiene intención de proceder a esa señalización en el ámbito de su competencia, pero también si se tiene intención de dirigirse al MOPTMA para completar, desde las carreteras nacionales, la señalización que se requiere.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: Bien.

También en parte ha contestado el Sr. Diputado. La carretera nacional 674, de Santander a Oviedo, y la nacional 611, de Santander a Palencia, son de titularidad estatal y, por tanto, compete al Ministerio la señalización de las mismas.

En cuanto a las carreteras regionales, la señalización existe en los cruces de Santa Lucía, intersección de la comarcal 625, Reinosa-Cabezón de la Sal, con la 2002, de Santa Lucía a Virgen de la Peña y Villanueva de la Peña; y es lo que generalmente se suele hacer, poner el final del trayecto.

El criterio seguido en estos casos, desde siempre, es el de señalar el principio y fin del itinerario y, si el itinerario es muy largo, en las principales poblaciones se indican los nombres de los pueblos existentes. Se hace, en general, -me dicen- con criterios por un lado de economía y de espacio del cartel, porque en ese cartel habría que poner Mazcuerras, Cos, Ibio, etc. Igual era una densidad grande de pueblos.

De todas maneras, sí comparto con el Sr. Diputado este problema, porque también me lo han planteado los vecinos. Y vamos a hacer la semana que viene un cartel donde se señale correctamente Mazcuerras, Cos, etc. y nos dirigiremos también al MOPTMA para que señalice este municipio en sus carreteras.

Como sabe, además, allí en Cos -aunque no venga al hilo de la pregunta- estamos ahora recuperando la fuente que se había perdido por la obra de la carretera regional que se hizo en su día y haciendo un mini-parque, donde ha habido cesión de un vecino de terreno; y vamos a recuperar la fuente y al santo que estuvo allí hace muchísimo tiempo, que se llama San Antón, el cual estaba guardado en una casa y le vamos a volver a restituir a su origen y para el día de Santiago haremos la inauguración de la fuente de Cos, con un paseo que va por encima del muro y con la recuperación de la fuente.

Entonces, la semana que viene nos pondremos manos a la obra para señalar adecuadamente Mazcuerras.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias, Sr. Consejero. Se da por satisfecho.

El punto número siete, que es la pregunta Nº 59, relativa a medidas para corregir las deficiencias e impactos que se han producido en el tramo de la carretera 625 entre Cabezón de la Sal y Santa Lucía.

La va a contestar el Sr. Consejero también.

EL Sr. Carrera tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Efectivamente, esta pregunta que se hace el 15 de mayo, casi de forma inmediata un camión de la brigada de la Consejería procedió a un rebacheo del tramo comprendido entre Cabezón de la Sal y Santa Lucía, de lo que son los primeros tres kilómetros de la carretera de Cabuérniga.

Un tramo que, sin embargo, se había realizado con relativa antelación a lo que fue el arreglo más reciente entre Carrejo y Riente, en el tramo de esa misma carretera y que, sin embargo, se encuentra en una situación de deterioro importante; que ese rebacheo creemos nosotros no ha resuelto, porque la capa de rodadura está sumamente descarnada. Hay verdaderas grietas en toda la carretera, independientemente de lo que son los propios baches que allí existían. Pero también -y la pregunta iba más allá- no se han resuelto la corrección de impactos que nosotros creemos tienen una mayor importancia en una carretera de indudable vocación turística, al margen de lo que son, bueno, sus utilidades concretas y cotidianas, y que han deteriorado -creemos

nosotros- desde Cabezón a Santa Lucía las calidades urbanísticas, ambientales y paisajísticas que encerraba el conjunto de paisajes y pueblos que atraviesa.

En concreto, me estoy refiriendo a lo que, con alguna cautela, podríamos denominar el mobiliario urbano -entre comillas- que acompaña a la carretera, en materia, por ejemplo, de puentes o pretilos o tratamiento de arroyos o de edificios de entidad relevante; que no han sido considerados, tanto en la señalización, que se ha hecho y se ha localizado de forma indiscriminada, por ejemplo, en el entorno de canales y molinos del siglo XVIII que allí existe, en el propio entorno del puente bajomedieval de Santa Lucía, donde aparecen defensas de (...) o metálicas en lugares inapropiados y que rompen el horizonte y las perspectivas de aquel espacio; que utilizan modelos y tipologías de barandillas metálicas absolutamente estandarizadas y ajenas a lo que son la cultura de esos puentes, que son parajes singulares y que, en el caso de Santa Lucía, nosotros consideramos -independientemente de las observaciones que se han hecho antes- se ha respetado su tipología original, algo que no ha ocurrido, sin embargo, en el río de Rumaldera, en el puente de entrada a Carrejo; y también en lo que son, incluso, los cierres de algunas paredes que tampoco han sido objeto, cuando es competencia de carreteras autorizar los cierres en condiciones apropiadas también a lo entornos que atraviesa.

En fin, un conjunto de hechos que nosotros planteamos en la pregunta en los términos en que la enunciábamos. Así, arreglo y corrección de las deficiencias e impactos y no, exclusivamente, en el rebacheo insuficiente -a efectos de rodadura- y que tiene el interés de que cualquier inversión sea capaz de integrarse en el paisaje preexistente de la forma más armoniosa y respetuosa posible, sin perjuicio indudablemente de la seguridad y de la funcionalidad que una obra pública, que el arreglo de una carretera debe tener.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra.

EL SR. REVILLA ROIZ: El tramo entre Cabezón y el puente de Santa Lucía lo podemos desglosar en dos. El primero, paso a nivel de Carrejo-Avenida de la Constitución. En este tramo, el ensanche y las aceras fueron realizadas en su día por el Ayuntamiento de Cabezón y, posteriormente, la Consejería realizó el acondicionamiento del firme consistente en dos capas de aglomerado caliente.

El problema de esta zona es bastante importante y se está estudiando a ver de qué manera se puede solucionar, porque es una zona muy llana que no tiene drenaje; lo cual ha empeorado con la

construcción de casas que se han hecho a ambos lados, donde ha proliferado la construcción muchísimo, y entonces, al no tener drenaje, es complicado el poder hacer obras de envergadura allí, si no se hace previamente un estudio. Por eso, lo que se ha hecho allí es un bacheo provisional a la espera de que podamos estudiar un poco la solución más definitiva.

Es cierto que el estado del firme es regular y actualmente, además, están levantadas las aceras debido a las obras de Telefónica y de otros servicios que está acometiendo el Ayuntamiento, con lo cual no podemos intervenir allí de una manera definitiva.

En el segundo tramo, el de Carrejo-puente de Santa Lucía, este tramo está perfectamente, según yo creo; estará de acuerdo conmigo, yo creo, el Sr. Diputado. Está dotado de acera y, a lo largo del tramo, hay un asfaltado de aglomerado en caliente en perfectas condiciones.

Las barandillas del puente de Santa Lucía ya se repararon y también hemos puesto, con el fin de garantizar la seguridad vial de los vehículos que circulan por este tramo de carretera, barreras de seguridad de doble onda metálica en aquellos puntos en los que la diferencia de cota entre la carretera y el terreno es superior a tres metros, para evitar que los coches puedan caer en lo que sería una auténtica zanja.

Ya en el tema que plantea de los impactos, pues vamos a intentar, no sé si lo vamos a conseguir, que en todas las obras e inversiones que llevemos a cabo, desde luego, con ese criterio se está actuando, de que no haya impactos agresivos; dentro de que hay cosas ya de difícil solución, por lo menos, a corto plazo. Pero la parte primera está un poco pendiente de esas obras del Ayuntamiento, que tiene levantadas todas las aceras, y de un estudio interno que estamos haciendo sobre la zona, que es complicada -me dicen los ingenieros-, porque al no haber drenaje, se están originando allí hundimientos constantemente.

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

Sr. Carrera.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Brevísimamente.

Yo considero que esta preocupación debe formar parte ya consustancial de cualquier actuación que realice la Consejería y, en concreto, en aquel tramo, el puente desde el río Rumaldera, a la entrada de Carrejo, en además un espacio que combina la existencia de un jardín histórico de importancia excepcional con otros espacios públicos donde existe una bolera, el propio río, merece un tratamiento

específico. Yo no voy a entrar en detalles, pero, desde luego, el diseño y el color que cierra el puente son indudablemente desafortunados y no sé si introduciendo algún color, bueno, pues que siga la tradición de lo que allí ha sido, por ejemplo, el que hay en el puente que existe más adelante, podría corregir en parte esa actuación concreta.

En segundo lugar está el entorno del molino y del canal. Un molino excepcional también, en lo que tiene de testimonio de la arquitectura popular y de la etnografía, con un canal también artificial, pero perfectamente integrado con una serie de pretilos en arenisca, que ha sido, en este caso, objeto de una actuación por la Junta Vecinal, con el consentimiento de la Consejería de Obras Públicas -admito que es en el Gobierno anterior-, pero que ha causado también un impacto de una casi, casi irreversible, pero que podría, en lo posible, también ser objeto de alguna atención para tratar de recuperar su aspecto original.

Es decir, se han utilizado materiales ajenos a lo que es la tradición y la presencia de la arenisca que allí se explota desde tiempo inmemorial y que forma parte, además, de todo el conjunto del propio molino, de los pretilos y de la arquitectura que existe en los alrededores; y que, sin embargo, pues bueno, ha sido sustituido por una piedra blanca de Escobedo, en unas condiciones realmente lamentables y con unos remates en el propio canal que también han roto la unidad que existía entre el entorno del molino y el propio río. Y que, además, y en este caso la Consejería también creo debería haber valorado, ha sido invadido por una serie de carteles que, independientemente de su necesidad, creemos que podrían haberse localizados en lugares mucho menos agresivos de los que ahora existen. Son los ya no carteles o señalizaciones normales, sino grandes cartelones que anuncian un estrechamiento de la calzada y que anuncian también la presencia de niños y de parada escolar; pero que -insisto- perfectamente podría haberse resuelto de manera mucho más discreta y respetuosa.

Con el añadido específico en este caso, y es que falta una señalización para indicar la preferencia de los vehículos que en dirección a Cabezón de la Sal tienen respecto a los que suben hacia Cabuérniga, que desde hace prácticamente dos años no se encuentra y provoca indudables conflictos -digamos- a la hora de, en el estrechamiento de calzada, ceder o no ceder el paso. Incluso ya se ha producido algún accidente de alcance por estos problemas.

Y por último, en Santa Lucía, efectivamente hay una defensa en blanda metálica encima de un orute de piedra, sobre la misma campa y en la perspectiva del viejo puente bajomedieval, que creemos debería ser sustituida claramente por algún otro tipo de material. Podría haberse utilizado, aunque fuera en un tramo limitado, pretilos de arenisca, por

ejemplo, como remate. En un lugar en donde no se ha producido nunca ningún accidente y que no nos explicamos por qué se ha situado en el lugar en que se encuentra; aunque tenemos que reconocer que hace dos años, cuando se procedió a su instalación, conseguimos que en vez de tener una altura, como iba a tener, de tres metros y medio, se redujera a una sola banda. Pero aún así -insisto-, la calidad de aquel paraje, la defensa -a nuestro entender-no supone una aportación a la seguridad del tráfico y, sin embargo, constituye una agresión evidente a aquel conjunto histórico.

EL SR. PRESIDENTE (BLANCO DIAZ):
Gracias, Sr. Carrera.

Sr. Consejero.

EL SR. REVILLA ROIZ: Sí. Brevemente.

Bueno, los criterios de seguridad los marcan los técnicos de la Consejería y consideran, y yo ahí comparto su criterio de que hay un peligro. El que no haya habido accidentes se debe yo creo a la colocación de la blanda ésa, porque en una carretera donde hay un desnivel de tres metros y no haya protección, puede ocurrir cualquier día un accidente. Ya los temas de si (...) o petril de arenisca, pues son temas discutibles y que eso sería objeto ya de otro debate.

Lo que sí tomo nota es de lo que me dice de la indicación de preferencia en el estrechamiento de la carretera, para que se proceda a la colocación de carteles que eviten esa confusión que en estos momentos, según el Sr. Diputado, se origina.

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

Como las preguntas que tenemos a continuación parece que son del Consejero de Medio Ambiente, D. José Luis Gil y no ha llegado todavía, haremos un pequeño receso y esperamos a que llegue.

Gracias al Sr. Revilla por su comparecencia.

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

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

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Bueno. Vamos a seguir a continuación la Comisión que habíamos interrumpido hace unos minutos, con la pregunta Nº 61, punto del Orden del Día número ocho, que es relativa a medidas respecto al vertedero e instalaciones de FERRONOR, en el municipio de Valdeolea, presentada por D. Emilio José Carrera

González, que tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bien.

En el cierre de las instalaciones de FERRONOR, en el municipio de Valdeolea, se ha convertido aquello en un ejemplo típico del abandono y la irresponsabilidad -creemos- en lo que es el desmantelamiento de una actividad que, indudablemente, puede plantear problemas ambientales y de depósito de residuos tóxicos y peligrosos; hacia lo que la Administración, indudablemente que debía tomar medidas que garantizaran la neutralización de ese impacto o el tratamiento adecuado para corregir los posibles efectos negativos que a la salud o a la contaminación del suelo o de las aguas puedan producir los vertidos que allí se han ido realizando. Con el inconveniente, además, de que, en muchos casos de manera incontrolada, personas de diverso origen y con intenciones de aprovechar algunos de los residuos metálicos, han procedido a realizar una incineración sin tampoco ningún control y, por tanto, pues bueno, acentuando aún más la degradación de aquel recinto.

En este aspecto, nosotros preguntamos cuáles son las medidas o las sanciones específicas que ha adoptado la Consejería de Medio Ambiente, respecto al vertedero y las propias instalaciones de FERRONOR, y si la empresa se ha comprometido a aportar, desde luego, las informaciones o los asesoramientos técnicos necesarios para calibrar cuál es la magnitud del vertido que allí se ha venido haciendo y qué medidas pueden adoptarse para la descontaminación de aquel lugar y neutralizar -como digo- los impactos que se han producido.

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

El Sr. Consejero tiene la palabra, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión.

EL SR. GIL DIAZ: Sí. Gracias y yo pido disculpas por el retraso, pero tenía mala información y pensé que mi intervención era a las once y media.

En el tema de FERRONOR hay que diferenciar dos cuestiones.

Una, un vertedero de residuos inertes en terrenos que son propiedad de la Junta Vecinal de Mataporquera y, por tanto, competencia municipal. Entonces, en enero, se les conminó a que estos residuos inertes se llevaran a Reinosa, a la escombrera de residuos inertes que gestiona allí la Empresa de Residuos de Cantabria.

No está concluido ese proceso. Se les han dado ya unos plazos que expiran pronto y se está haciendo un seguimiento para que lo acaben de

completar.

Y luego había otro problema, y es una denuncia que presentó el 20 de noviembre el SEPRONA, que dio lugar a un informe del Centro de Investigación de Medio Ambiente, el CIMA, que determinó que había residuos con presencia de (...), de tipo (...), que son residuos tóxicos y peligrosos.

Se exigió a la empresa que enviaran estos residuos a CETRANSA, que es el vertedero de seguridad más próximo que existe en Santovenia, en la provincia de Valladolid, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Este trabajo se hizo supervisado por los técnicos de la Dirección Regional de Medio Ambiente y a la empresa REIGASA, que es la actual propietaria de esas instalaciones, se le incoó un expediente por infracción de la Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos que dio lugar a una sanción -creo recordar- de un millón de pesetas, que en este momento está en fase de recurso ordinario.

También se hizo un análisis de unos residuos que había de envases, bidones y sacos que contenían diverso material y se comprobó que no estaban clasificados como residuos tóxicos y peligrosos, por lo cual era el destino normal de aprovechamiento de ellos.

Concretando, entonces, en cuanto a los residuos inertes, se están trasladando a la escombrera de Reinoso. Los residuos tóxicos y peligrosos, del tipo de restos, se llevaron al vertedero de Santovenia. Se incoó el correspondiente expediente y, ya dentro del Plan de Suelos Contaminados de toda Cantabria, que uno de los aspectos que aborda es el de antiguas instalaciones industriales, se está estudiando el posible desmantelamiento de ésta y otras instalaciones similares.

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

¿Sr. Carrera? Se da por satisfecho.

Pasamos entonces al punto número 9, con la pregunta Nº 68. Hay tres preguntas que creo que corresponden prácticamente a lo mismo. Yo no sé si el Sr. interpelante quiere unirlos.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí, sí.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Es decir, pasamos al punto número nueve, diez y once, que son las preguntas 68, 69 y 70, relativas a:

-tratamiento previsto para desmantelar los hornos incineradores en Ramales de la Victoria

-tratamiento específico de los subproductos, cenizas y escorias tóxicas de los hornos incineradores de

Ramales de la Victoria

-medidas para corregir resultados de los análisis realizados en el entorno de estos hornos incineradores.

El Sr. interpelante tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Esta pregunta, realizada en abril de 1996, ha tenido su respuesta y creemos que, aunque tardía, satisfactoria, con la aprobación de una partida específica que ha hecho pública el Consejo de Gobierno para reconvertir estas instalaciones en planta de transferencia. Una solución que nosotros hemos venido propugnando desde el principio, por cuanto que nos oponíamos incluso a la instalación de hornos incineradores. La verdad es que el tiempo nos ha dado la razón en este caso y que nuestra propuesta no era ni descabellada ni demagógica, cuando se instalaron los hornos de Ramales de la Victoria, de la Braguía, de Cabezón de Liébana. Independientemente, luego del desarrollo del Plan de Gestión de Residuos Sólidos, esta medida de rechazar la incineración o, al menos, estos hornos concretos que incumplían fragemente lo que son las directivas comunitarias en materia de emisión de residuos, como digo, creemos que ahora y en este momento es la solución adecuada; que debía haberse producido con anterioridad, debía haberse ahorrado la inversión que ahora hemos visto, pues no ha servido para nada.

Pero que tiene además el problema -creemos- añadido de que no sabemos cuál ha sido el tratamiento específico de los subproductos. Ya independientemente de que las emisiones a la atmósfera no reunían las condiciones adecuadas, no sabemos cuál ha sido el tratamiento específico de los subproductos, las cenizas y las escorias tóxicas resultantes; que, indudablemente, deben ser consideradas como productos tóxicos y peligrosos, y no ser objeto -como creemos que así ha sido- de un tratamiento genérico de residuos sólidos urbanos y, por tanto, susceptibles de ser depositados en vertederos controlados de estas características.

Creemos -y esto fue una imprevisión evidente también en su momento- que el funcionamiento de estos hornos debería haber incorporado el tratamiento específico de esas cenizas y escorias tóxicas. Algo que no se hizo y que, hasta última hora, pregunto a la Consejería qué tipo de tratamiento específico han recibido. Y también si se han hecho estudios concretos de los entornos en el seguimiento del comportamiento de determinadas variables de la flora o la fauna, pero también de las aguas o el subsuelo, respecto al depósito que en estos años de funcionamiento, aunque haya podido generar en un entorno más o menos inmediato, más o menos lejano, de estos hornos incineradores.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Gracias,

Sr. Carrera.

Sr. Consejero, tiene la palabra.

EL SR. GIL DIAZ: Sí.

Aparte de confirmar lo que ya ha dicho el Sr. Diputado de que la sustitución de todos los hornos de autoincineración está en marcha -está convocado ya el concurso, es previsible que se adjudique la obra en el mes de agosto, días primeros de septiembre y se comenzará de inmediato, el plazo de construcción es breve-, pues tengo que hacer algunas matizaciones o apreciaciones discordantes con lo que manifiesta el Sr. Diputado.

En primer lugar, ni creo que haya habido imprevisión, ni creo que haya sido una inversión inútil. Estos hornos se plantearon en su día como una solución aceptable para municipios de tipo rural, donde la construcción de vertederos controlados, en aquellos momentos, planteaba problemas constructivos y de costos de explotación; y, por otra parte, en aquel momento, eran hornos que, en función de su producción, estaban autorizados incluso con las condiciones que tenían. Eso, por una parte.

Por otra parte, sucede -y eso se previó ya en su momento a la hora de construirlos- que las obras de infraestructura de acceso, incluso las propias obras civiles donde se asentaban los hornos, estaban previstas para que luego pudieran ser sustituidos por las plantas de transferencia y fueran obras aprovechables.

Luego, hay que tener en cuenta que son hornos de muy pequeña capacidad y hornos que funcionan a una temperatura muy baja. Precisamente, uno de sus problemas de no cumplir la normativa es las temperaturas a que funcionan y el que no exista controles de ellas.

Eso, ¿qué tiene como consecuencia? Pues que los productos residuales de la combustión son tremendamente distintos de los que se pueden producir, por ejemplo, en una instalación de incineración convencional a más alta temperatura.

En una instalación de combustión convencional a alta temperatura, se pueden diferenciar dos residuos en la incineración. Por una parte, las escorias del horno, que no tienen características de tóxicas y peligrosas y, por otra parte, las cenizas volantes, que se separan en el proceso de tratamiento de gases, que sí necesitan ser tratadas como residuos tóxicos y peligrosos.

Pues bien, en este caso y en estos hornos, y debido a esas características fundamentales de funcionamiento y también -no hay que olvidarlo- a que las basuras que incineran son basuras estrictamente

urbanas y además del medio rural -donde no hay en principio componentes tóxicos-, todos los ensayos que se hicieron demostraron que eran escorias que tenían las características de residuos inertes. Es decir, los ensayos de lixiviación, de toxicidad no les daban características que obligaran a ser tratados como residuos tóxicos y peligrosos. Entonces, el destino que se les daba era que se recogían de manera permanente en unas cajas metálicas y eran transportadas periódicamente al vertedero de Meruelo.

Los análisis que se han efectuado del entorno demuestran que no ha habido ningún problema de contaminación, de acumulación de contaminantes en ningún medio, ni en los suelos, ni en la hierba, ni en el agua; en el entorno que, por otra parte, necesariamente era reducido, porque al tener unas condiciones de difusión muy peculiares, una chimenea muy baja, lógicamente la incidencia del penacho de difusión era muy limitada a un entorno muy pequeño.

Y salvando, por lo tanto, los problemas de emisiones, que es exactamente en el aspecto en que no cumplía la normativa, en el resto no había ningún problema ambiental.

Concluyendo pues, la obra se iniciará aproximadamente en dos meses. Los hornos han cumplido una función interesante, teniendo en cuenta además que no era una inversión muy cuantiosa. Parte de esa inversión se aprovecha. Los residuos se han estado llevando al vertedero de Meruelo y esos residuos no tenían características de tóxicos y peligrosos; y en los ensayos analíticos que se han hecho, dentro del plan de vigilancia ambiental de estas instalaciones, no se ha detectado ningún problema de acumulación de contaminantes en el entorno.

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

EL SR. CARRERA GONZALEZ: La verdad es que no me satisfacen las explicaciones, porque es contradictorio su -al parecer- inocuidad con el hecho; porque si efectivamente no causan ningún problema, no sé por qué dejan de funcionar. Y si dejan de funcionar en función de las exigencias de unas normativas, en cuanto a que no cumplieran los requisitos en cuanto al tipo de emisiones que realizaban, pues indudablemente es que algún impacto causaban.

Luego aquí no me casan bien las explicaciones técnicas de control y seguimiento con lo que son las directivas comunitarias que, indudablemente, consideran que esos hornos algún riesgo incorporaban.

Algo debe fallar por algún lado en este capítulo.

Y una precisión última. Las basuras rurales cada vez, en cuanto que no se basan en una recogida selectiva, están incorporando -y eso cualquiera lo puede comprobar-, que son cada vez más heterogéneas; que incorporan, desde luego, basuras, no sólo en los términos estrictos de basuras domésticas, sino elementos que pueden introducir problemas tóxicos, de toxicidad evidentes. Es decir, la presencia de los PVC o de los plásticos o de todo tipo de envases y embalajes son cada vez más frecuentes en el mundo rural y esa heterogeneidad nosotros creemos que se traduce, indudablemente, en el tipo de escorias y cenizas resultantes y en la comprobación de que la incineración es un método absolutamente desaconsejable en el tratamiento de las basuras; no sólo en los términos de la baja temperatura de estos hornos, sino también en los posibles planteamientos de creación de incineradoras de carácter energético o con fines que puedan, a lo mejor, ser la pretendida solución: esa llamada planta, que no está claro si va a ser una incineradora, que -según algunas declaraciones- podría instalarse en El Mazo.

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

Sr. Consejero.

EL SR. GIL DIAZ: Sí.

Creo que no he debido explicar bien todos los extremos, porque no he dicho que no tuviera ningún problema. El problema -creo que además acabé la intervención haciendo mención a ello- que tenían estos hornos era que no cumplían la normativa de emisión en cuanto a contaminación atmosférica.

Posteriormente a la construcción de estos hornos, se aprobó una directiva que regulaba los niveles de emisión de las incineradoras de residuos sólidos urbanos y en esta directiva se establecían unos niveles de emisión que iban en función de la capacidad de las instalaciones. Y para las que como éstas incineran menos de cinco toneladas al día, la normativa era más permisiva, porque lógicamente los problemas son mucho menores, pero a pesar de ello establecía unos plazos para que se fueran las instalaciones existentes; para las de nueva construcción, la directiva entraba en vigor inmediatamente, pero para las ya existentes, establecía unos plazos para que se adaptaran a esta normativa.

Lo que sucede es que nosotros hemos entendido que en este caso y por las características técnicas de estas incineradoras, el hacer esa labor de adaptación no se justificaba. Tenía unos costos que no tenían sentido para una instalación de este tipo y era más interesante el convertirlas en plantas de transferencia.

Luego, una cosa es que yo haya dicho que no existían problemas en cuanto a componentes tóxicos y otra cosa es que no existiera un problema ambiental, como eran las emisiones gaseosas; que se podían haber arreglado instalando los sistemas correspondientes de control de temperatura, cámara de postcombustión y tratamiento de gases, pero tras un análisis técnico, entendimos que, por la pequeña capacidad de ellas, era más interesante convertirlas -insisto- en plantas de transferencia y llevar los residuos a Meruelo.

Luego, lo que se vuelve a insistir de la posible presencia de componentes tóxicos en estas escorias, por un razonamiento elemental, no puede salir nada que no entre. Es decir, que en los productos de la combustión no puede haber ningún elemento que no haya entrado en la basura. Por lo tanto, pudieran tener también, bajo ese punto de vista, las propias basuras urbanas pudieran ser consideradas como residuos tóxicos y peligrosos y no es así. ¿Por qué? Porque no depende sólo de qué elementos tenga, sino en qué concentración y en qué forma se encuentren.

¿Qué sucede? Que cuando se incinera a alta temperatura y se hace una depuración de los gases, en las cenizas que se eliminan en el tratamiento de gases hay una mayor concentración, fundamentalmente de metales pesados; el PVC no genera metales pesados, lo que genera es clorhídrico.

Y, entonces, por eso esas cenizas deben de ser inertizadas y llevadas a un vertedero de seguridad. Pero aquí, debido a las bajas temperaturas, no se producía esa acumulación de metales pesados en las cenizas volantes. Simplemente se quedaban en el residuo original, porque el producto de combustión aquí tenía aún mucha materia orgánica. Era una combustión bastante -iba a decir ineficaz-, no tan eficaz o no de un rendimiento como tiene una incineradora de otras características.

Y entonces, esos niveles de concentración en las escorias no les conferían el carácter de producto tóxico y peligroso.

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

Pasamos al último punto del Orden del Día, número once, que es la pregunta Nº 72, relativa a explotación de canteras en el término municipal de Mazcuerras, presentada también por D. Emilio José Carrera González.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí.

Aquí nos referimos a extracciones ilegales que se han venido produciendo en aquel municipio aprovechando pequeñas explotaciones abandonadas, pero también, en concreto, las brechas que la

carretera de Cabuérniga ha abierto en la de Santa Lucía, dejando al descubierto verdaderas canteras de este tipo de piedras. Nosotros hemos constatado que esa explotación, sin grandes medios pero completamente irregular, sin autorización alguna, en algunos casos incluso poniendo en peligro a los usuarios de la carretera, que se encuentran con dos o tres señores subidos a las piedras y en condiciones técnicas y de seguridad inaceptables, cómo se desprende de repente la arenisca de las propias márgenes de esa vía.

Es una extracción no sistemática, pero sí de cierta periodicidad y que, indudablemente, creemos que podría ser objeto de seguimiento, en cuanto a imponer las sanciones o en cuanto a requerir a los servicios de la Consejería, pero también a las propias fuerzas de seguridad que vigilen este tipo de actividades que en cualquier momento, como digo,

pueden provocar cualquier accidente; además del impacto paisajístico, que también puede estar y de hecho se está produciendo con esta extracción, -ya digo- que no cuenta con autorización alguna.

Hemos recibido un informe del Ministerio de Industria y Energía, a través de la Dirección Regional, en donde, efectivamente, se hacen eco de la denuncia presentada y en donde constatan que, efectivamente, se ha venido produciendo esta extracción en los términos en que la he descrito, pero sin concretar responsabilidad alguna.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): ¿Ha terminado el Sr. Carrera?

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Sí. Gracias.

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

EL SR. GIL DIAZ: Gracias.

Yo voy a leer la nota que me habían preparado los Servicios Técnicos de la Consejería, pero la intervención del Sr. Diputado me aclara dudas que teníamos.

La contestación de los Servicios Técnicos era que no existía en los archivos del Servicio de Medio Ambiente constancia de haber tenido ninguna actividad administrativa en relación con canteras en el término municipal de Mazcuerras. Y luego hacían mención a algo que ya conoce el Sr. Diputado y es que las actividades extractoras son competencia de la Administración del Estado, a través del Ministerio de Industria y Energía y que, en consecuencia, no era de aplicación el Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental Autonómico y sí el Real Decreto Legislativo de la Administración del Estado.

Al conocer cuáles son los hechos que denuncia, pues yo gustoso acepto sus indicaciones y podemos actuar en dos maneras. Una, que los Servicios Técnicos comprueben esas actividades que Ud. ha dicho y también requerir la colaboración del SEPRONA para que, aparte de esta inspección que se haga, en profundidad, ellos mantengan una vigilancia que detecte esas posibles explotaciones irregulares.

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

Sin más asuntos que tratar, agradeciendo la presencia de todos, se levanta la sesión.

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