



# ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

# DIARIO DE SESIONES

Año XV - IV LEGISLATURA - 2 JULIO 1996 - Número 85 Página 1727 Serie B

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

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. MANUEL BLANCO DIAZ

Sesión celebrada el martes, 2 de julio de 1996.

\*\*\*\*\*

### ORDEN DEL DIA

Unico.- Debate y votación de la proposición no de ley Nº 75, relativa a Impacto ambiental y territorial de la autovía Torrelavega-Aguilar y las inversiones de la Administración Central en las carreteras y ferrocarriles de Cantabria bajo su competencia, presentada por el g.P. de Izquierda Unida. (BOA nº 70, de 29.05.96). Comisión de Industria, Ordenación del Territorio, Obras Públicas y Servicios. (Antes tramitación en Pleno, BOA Nº 37, DE 23.4.96). [4.3.1.28].

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

\*\*\*\*\*

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Pasamos a continuación al punto único del orden del día que es Debate y votación de la proposición no de ley nº 75, relativa a impacto ambiental y territorial de la autovía Torrelavega-Aguilar, y las inversiones de la Administración Central en las carreteras y ferrocarriles de Cantabria bajo su competencia, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Por lo tanto, D. Emilio Carrera tiene la palabra.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Bien. Esta proposición no de ley lo que pretende es situar un debate que ya ha tenido sus preludios en algunas otras iniciativas que Izquierda Unida ha planteado; sobre todo en cuanto al Plan Director de Infraestructuras que la Administración Central tenía previsto y en cuanto a su repercusión en la región, pero que en este caso lo que trata es de ir concretando y de ir planteando aspectos más concretos, derivados del modelo territorial, en cuanto a las redes de transporte que pretendemos desarrollar.

Nosotros creemos que la conducción que se tiene de las redes de transporte, con frecuencia olvida, en aras de la prioridad a determinados ejes, los problemas de desequilibrios que plantea el poner el énfasis en determinadas infraestructuras, con argumentos como los de rentabilidad económica o con argumentos como los de economía de escala o intensificación de lo que son los rendimientos sobre las inversiones realizadas, sin tener en cuenta que éstos ejes, o el priorizar en exceso determinados ejes viarios, puede traer consigo profundas desigualdades y provocar efectos de succión indeseados, respecto, en este caso de Cantabria, a otras áreas de la región.

El modelo tradicional, incluso histórico, ha privilegiado, a nuestro entender, y de manera excesiva, la llamada T regional, formada por el eje o corredor del Besaya, y lo que son las comunicaciones costeras. Lo que ha provocado que, sobre todo en los dos últimos siglos, cuando se ha reforzado ese eje de la T regional, los efectos de esa red viaria hayan acentuado los desequilibrios territoriales en la región, hasta el punto -lo vemos en las estadísticas existentes- que el 80% de la población se concentra precisamente en esas áreas, en perjuicio de lo que es la despoblación de las áreas del interior de la región, y de lo que es la media y la alta montaña, y lo que son, a nuestro juicio, espacios de un enorme interés, y que debían ser objeto de una atención especial por criterios

de política demográfica, pero también por criterios de desarrollo económico.

Precisamente, ese abandono de la red viaria secundaria o considerada como secundaria respecto a estos ejes prioritarios, en parte es, junto con otros factores, la causa de la despoblación y de la inmigración forzada del resto de las áreas de la región no comprendidas en el área de influencia de esa T viaria.

De igual forma, en esa estructura de la red regional se ha privilegiado en exceso las comunicaciones por carretera, con los perjuicios indudables que esto supone, de carácter urbanístico y de carácter ambiental, en perjuicio de los ferrocarriles, el abandono del FEVE o la reducción de éste, prácticamente a servicios de cercanías, ha ido provocando la pérdida de función integradora y de vertebración que este medio de ferrocarril podía tener más allá de ese servicio de cercanías de Santander y de Torrelavega, y llegar hasta los extremos de la región.

De igual forma, indudablemente, que esa prioridad a la carretera, lleva consigo también el abandono del ferrocarril de vía ancha, de las comunicaciones con Madrid que también aparece en un lugar secundario, respecto a las inversiones que tiene prevista realizar la Administración Central.

De hecho, todos recordamos que el Ministerio de Fomento, hace solo unas semanas, en ese aspecto, lo que garantizaba era el comienzo de las obras de la autovía Torrelavega-Aguilar y para nada hablaba, ni se comprometía en la mejora del ferrocarril Santander-Palencia; o incluso lo que son las comunicaciones con Madrid.

A todo esto, se añade además, a estos desequilibrios territoriales por un lado, y a ésta prioridad de las comunicaciones por carretera, se añade lo que a nuestro juicio, son traslados que tienen grandes limitaciones ambientales, al optar el proyecto Torrelavega-Aguilar, sobre todo a su paso por el valle de Iguña y en el contacto con Campoo, por una solución que va a causar graves alteraciones a lo que es el límite oriental del parque natural Saja-Besaya y a áreas que por su propio interés y singularidad, áreas que se encuentran en el límite del área de campeo del oso pardo o que aún mantienen algunos cantaderos de urogayo, dos especies protegidas, que forman parte de la continuidad natural de ese parque Saja-Besaya.

Opta, además, esa solución por unos diseños que, creemos van a causar por lo que es la cuenca visual en que se sitúan, impactos irreversibles a espacios que tienen atractivos en sí mismos, pero también otros de carácter etnográfico y cultural, como puede ser la propia calzada romana de Somaconcha, que sería imposible su itinerario sustraerlo a la presencia de las enormes estructuras que la atraviesa.

Y por otro lado, creemos que las soluciones técnicas que rechazan aprovechar la infraestructura existente, el corredor de las Hoces de Bárcena, lo son movidas exclusivamente por razones financieras, cuando resulta perfectamente factible y experiencias tenemos en otras obras de esta envergadura, utilizar con las correcciones existentes, lo que son ya corredores consolidados; y por tanto, no utilizar otros espacios vírgenes o con un alto grado de naturalidad como está ocurriendo con este anteproyecto de autovía Torrelavega - Aguilar.

Tenemos que tener en cuenta que las soluciones técnicas de doble calzada, por ejemplo, con las correcciones que puedan darse en la que existe actualmente y elevar de forma paralela la otra calzada, podían perfectamente aprovechar el tramo entre Bárcena de Pie de Concha y Reinosa; y no dejar esa obra completamente como una carretera ciega; es decir, que va a ser inexistente, en términos de tráfico. Es decir, entre Bárcena de Pie de Concha y Reinosa prácticamente no hay poblaciones, salvo Pesquera y Lantueno que podían tener su propio enlace con la autovía; y en el tramo que actualmente existe quedaría, insisto, ciego a lo que es el tráfico viario, porque no une ningún núcleo de población y quedaría completamente anulado por el nuevo trazado de autovía que está previsto.

Por otro lado, también es importante señalar que una autovía cumple determinadas condiciones técnicas, pero que puede ser flexibilizada en cuanto a determinadas exigencias, tanto en el radio de curvatura, como en la pendiente etc., sin por ello dejar de mantener o de cumplir la función que se pretende, y satisfacer las necesidades de comunicación entre Torrelavega y Aguilar, en este caso.

Por todas esas razones, la propuesta de resolución, que es una propuesta -insisto- más pegada al terreno, supone en primer lugar, el que se estudien, sobre todo en ese tramo, otras alternativas que aprovechen las infraestructuras preexistentes y que adopten las figuras proteccionistas que sean necesarias en el límite oriental del parque Saja Besaya, entendiéndolo que el estudio impacto ambiental que el propio Ministerio de Obras Públicas, hoy Ministerio de Fomento, ha realizado, indudablemente es un estudio enormemente limitado; y este Gobierno Regional debería acompañarlo de una información específica, derivada del conocimiento más directo que de esa realidad se le debe exigir a un Gobierno Autónomo.

Y en segundo lugar, pretendemos que esa Asamblea Regional realice un estudio socioeconómico que valore los posibles desequilibrios territoriales de la construcción de la autovía respecto al resto de la región; por las razones antes citadas.

Y por último, que concrete esa Administración Central las inversiones necesarias, y los plazos previstos para la mejora de las carreteras alternativas o complementarias, que articulan globalmente la región, como son en el ámbito de su competencia la Nacional 621 entre Colindres, por el Alto los Tornos, Espinosa de los Monteros, la Nacional 623 por el Escudo y la Nacional 629 por San Glorio; que son las carreteras Nacionales. Además de prever -insisto- en inversiones y plazos concretos, cuál va a ser la posición de la Administración Central en los ferrocarriles de RENFE y FEVE, en cuanto a su mejora, su reapertura, en su caso, y sus enlaces con las Comunidades vecinas.

Gracias, Sr. Presidente.

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

Para fijar posiciones, puesto que no hay ninguna enmienda, tiene la palabra el representante del Grupo Regionalista.

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

El Grupo Parlamentario Regionalista quiere dejar claro que cualquier trazado de una autovía debe respetar el entorno ecológico donde se sitúe.

Y en ese aspecto, defendemos esa postura de Izquierda Unida respecto al respeto al medio ambiente, porque efectivamente se pueden compaginar las dos cosas.

Pero una vez dicho ésto, también quiere dejar constancia de que la autovía de Torrelavega-Aguilar es una prioridad absoluta para el Partido Regionalista. Y creemos que es prioridad absoluta para el Partido Regionalista porque es prioridad absoluta para Cantabria.

Me da la impresión, la leve impresión, que en la proposición no de ley que nos presenta aquí Izquierda Unida, subyace un rechazo a la autovía Torrelavega-Aguilar. Con argumentos ecologistas, los cuales respeto profundamente, yo pienso que se está intentando manifestar un rechazo para algo que para nosotros es absolutamente prioritario, que es el enlace con la meseta, que sirva como eje de desarrollo económico, industrial de toda esa zona y ,en definitiva, también de toda Cantabria.

No creo que se vayan a producir desequilibrios económicos en la región por el trazado de esta autovía.

También en esta proposición no de ley que nos presenta aquí Izquierda Unida, parece que se nos da un plan regional de infraestructuras. Es decir, nos anticipamos ya a ese plan regional, que se está redactando, de infraestructuras y ya nos lo presenta aquí, tanto es así que nos hablan de tres carreteras nacionales, de los ferrocarriles, incluso del Santander-Mediterráneo.

Es decir, tenemos aquí una proposición no de ley, que abarca un sinnúmero de cosas cuando en concreto pensamos nosotros, nos tendríamos que haber fijado en concreto, en esa autovía Torrelavega-Aguilar.

Sí es cierto que la famosa T, el desarrollo del eje costero junto con la meseta se ha dado, pero la perspectiva del actual Gobierno es favorecer las comunicaciones del interior, y hacia eso está desarrollando su política el actual Consejo de Gobierno. Esas zonas que se han visto abandonadas en las comunicaciones tienen ahora una prioridad para desarrollar esas comunicaciones, y también este Consejo de Gobierno está inmerso en una política de favorecer el desarrollo del ferrocarril.

Es decir, esas dos críticas que centraba el Portavoz de Izquierda Unida, creo que el actual equipo de Gobierno, está con otra visión absolutamente diferente sobre este aspecto.

La carretera que actualmente va desde las Hoces de Bárcena a Reinosa, yo pienso que no quedaría inutilizada con la creación de la autovía Torrelavega-Aguilar; y pienso que no quedaría inutilizada, sino al contrario, sería también otro medio de promoción por carretera; es decir, también de promoción turística, porque de hecho, la carretera que queda permanentemente ahí, de Castro a Santander, por la autovía no queda inutilizada, al contrario hay muchos usuarios que está realizando sus trayectos por esa carretera.

Por lo tanto, yo pienso que cuantas más vías de comunicación tengamos, pues mejor.

No obstante, y debo reconocer que ya el anterior Gobierno y sigue este Gobierno Central, me refiero, ya acometió la reforma o está en ella, de la carretera por el Escudo. En este mismo momento están realizándose obras muy importantes también de acceso a la meseta en la carretera de Colindres a Los Tornos.

Por lo tanto, pienso que ese desequilibrio que induce Izquierda Unida que se puede desarrollar a partir de la construcción de esta autovía, no se va a

producir.

Pero no obstante, nosotros votaremos en contra de esta proposición no de ley, porque para nosotros es un objetivo prioritario la construcción de la autovía; no prioritario, sino urgente; entre Torrelavega y Aguilar.

Muchas gracias.

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

El representante de la Unión para el Progreso de Cantabria, Sr. Becerril, tiene la palabra.

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

Ha comenzado su exposición de motivos, el Sr. Carrera, orientando esta proposición no de ley, y basándola un poco en el ferrocarril. Hace unas valoraciones sobre algunas determinadas zonas que, de alguna manera, quedan aisladas del ferrocarril y, claro, yo comprendo que el Sr. Carrera y yo, que tenemos un modelo de sociedad distinto. Hay una tendencia a que los ferrocarriles pues pasen en algún tiempo a manos privadas. Naturalmente, su modelo de sociedad no es el que yo propugno. Y desde luego, lo que sí estamos viendo es que en ningún caso se han quedado aislado las zonas que se les priva del ferrocarril. Se crean otros medios de transporte para llegar a estas zonas.

En cuanto a la preocupación que detecta claramente, él va hacia el desarrollo del proyecto de la autovía Torrelavega-Aguilar, pues yo lo entiendo. Sigo diciendo lo mismo, que su codicia por el medio ambiente y por la ecología le lleva a plantear esto. Yo, desde luego, se lo digo cariñosamente y se lo digo muchas veces a muchos ecologistas, son un mal necesario en esta sociedad, porque sino seríamos unos atropelladores.

Pero sin embargo, la experiencia que tengo del último tramo, o del tramo que se está realizando de Torrelavega-Cabezón de la Sal, el Gabinete que realizó el proyecto procuró exquisitamente el compartir la parte técnica con la parte medioambiental.

Yo creo que no nos debe de preocupar. Es un tema que está muy claro, que se está viendo que lo cuida mucho, y yo pienso que debemos dejar a la Administración del Estado y a los técnicos que redactan los proyectos que sigan con esos criterios que en estos momentos están empleando. (...) cuando se presentan los proyectos, se presentan primero en los Ayuntamientos; sale primero a exposición pública; los Ayuntamientos se manifiestan al respecto; le dan audiencia, una audiencia natural.

Y por otra parte, en cuanto a que se debiera introducir la autovía por carreteras nacionales, yo no lo comparto. Es decir, estamos viendo como, de alguna manera, se pretende, el Ministerio de Economía cobrar o crear un impuesto para cobrar unas cantidades por las autovías; por las autovías que no son de peaje. Y ésto a mí me parece que no es justo, a mí me parece que deben de quedar las carreteras nacionales en servicio, para que el ciudadano pueda bien ir por la autovía o pueda ir por las carreteras nacionales. Naturalmente son tan cómodas ya después como las autovías.

Sí comparto el que una vez que hagan la autovía o paralelamente a la autovía, se adopten correcciones o reparaciones en las actuales, pero soy más partidario de que se mantengan las carreteras, sin que se las implique en algunos tramos con la autovía.

Por todo ésto que he manifestado, lamento que nuestro voto vaya a ser en contra de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida.

Nada más. Muchas gracias.

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

El representante del Grupo Parlamentario Socialista, D. Gerardo Bazo tiene la palabra.

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

La proposición no de ley que hoy aquí nos ha presentado el Portavoz de IUCAN, la verdad es que es una proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista la va a apoyar. Y la va a apoyar convencido además de que es algo bueno e interesante para Cantabria.

Porque, ¿qué se nos está pidiendo en esta proposición no de ley?

En primer lugar, yo no voté la proposición no de ley que se nos presenta para discutir y para (...).

No se desprende que Izquierda Unida esté en contra de la autovía Torrelavega-Aguilar de Campoo. En absoluto. Lo que dice es algo muy serio y consciente y responsable de que en esa autovía se analicen y se estudien los impactos medioambientales que se pueden producir en el entorno por el cual pasa. Y a mí me parece que ésto es algo que, no solamente en esa autovía, sino que en todas las carreteras, sean a nivel nacional, o sean a nivel de Cantabria, se tiene que realizar. Y lo cierto es que esta autovía de Torrelavega-Aguilar de Campoo, lo último que se sabe de ella es que está en periodo de estudio de impacto ambiental. Lo que falta es el informe del Consejo Asesor de Medio Ambiente de la Administración

Central.

A mí me parece, por lo tanto, que en ese primer punto en el cual se nos pide que se haga un estudio sobre las repercusiones que esta autovía pueda tener sobre el impacto ambiental, es algo necesario, además es que legalmente hay que realizarlo, para que no provoque, efectivamente, daños irreparables para esta región, que como he dicho muchas veces, tiene una riqueza paisajística, medioambiental, de la fauna y de la flora impresionante.

Por lo tanto, en el primer punto estamos totalmente de acuerdo con él, y por lo tanto, vamos a apoyarle.

El tercer punto lo que hace con esta proposición no de ley es que no existan paralizaciones en la planificación de actuaciones de comunicación de Cantabria con el resto de la meseta. Es lo que se pide, es decir, que las tres vías rápidas diseñadas, como son la Nacional 621, 623 y 629, que continúen con los plazos previstos, y que tengan la financiación adecuada para que se puedan realizar.

Yo creo que es algo que tenemos que decir que sí, que adelante con ellas, ¡como no!. Que no se paraliquen, que no se ralenticen por los posibles recortes que del Ministerio de Fomento se puedan introducir en estos planes.

Y el segundo punto, y por último lugar, porque tiene razón el Sr. Carrera en lo que ha expuesto en cuanto a los desequilibrios interterritoriales dentro de la Comunidad que existen y que, indudablemente, se pueden solucionar. La famosa T es algo que es evidente en Cantabria. Alrededor de esa T como es la línea costera y como es los accesos a la meseta a través del Saja-Besaya, mejor dicho del río Besaya, pues se han creado unos asentamientos de población y unas concentraciones económicas importantes que no han servido para dinamizar al resto de la región con una falta de comunicaciones transversales a los valles profundos que discurren en la dirección Norte-Sur.

Y ésto hay que decir que en tanto años de autonomía y en tantos años de competencia particular no ha sido capaz de diseñar un plan de carreteras capaces de igualar el territorio. Comunicaciones entre los valles del Saja y el Nansa; comunicaciones entre los valles del Nansa y el Deva; comunicaciones entre el Miera y el Pas; comunicaciones rápidas, ágiles que sean capaces de comunicar las arterias fundamentales de comunicación de Cantabria con la meseta, que sean capaces de comunicarlos entre sí y proteger los flujos de comunicación ésta, que son flujos económicos, entre los diversos valles de esta región.

Por tanto, a mí me parece que en este

segundo punto es el que más interesa a esta Asamblea, puesto que es una competencia exclusiva de esta Comunidad, que es el desarrollo de un plan de carreteras capaces de articular la red nacional con la red comarcal.

Por lo tanto, nuestro Grupo va a apoyar esta proposición no de ley de forma consciente de que es bueno para Cantabria.

Nada más. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Popular, la Sra. Maza tiene la palabra.

LA SRA. MAZA CARRASCAL: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Lo primero que tenemos que decir es que la proposición no de ley que se plantea por parte de Izquierda Unida nos parece, como bien ha dicho también el representante del Grupo Regionalista, que es poco menos que una crítica o una proposición de todo un sistema general de comunicaciones y de infraestructura.

Vemos que se mezcla todo lo relacionado, indudablemente, con las comunicaciones, pero una serie diferente de medios, carreteras nacionales, carreteras locales. Se ha hablado, en la exposición, no lo dice en la proposición no de ley, pero sí en la exposición que ha hecho el Sr. Carrera, ferrocarril, autovía. Es decir, nos parece una mezcla y una mezcla que ya por ese motivo solo, no podría aplaudirse.

Por otro lado, indudablemente, lo que Izquierda Unida ha planteado me parece muy justo y legítimo, es su filosofía respecto de las comunicaciones para un Estado que ellos harían si pudieran, si estuvieran en el poder para hacerlo. Es perfectamente legítimo que así se nos exponga. Pero creo y la mayoría de las personas así lo consideramos, que en definitiva, los pueblos que se quedan aislados son pueblos que se quedan atrasados.

Cantabria siempre se ha lamentado de su aislamiento respecto a la meseta. Desde siempre estamos oyendo que era necesaria esta vía rápida para tener acceso directo a la meseta y respecto de ella, evidentemente, al resto de España.

Ciertamente es una prioridad, y ciertamente hace muy pocos días en los medios de comunicación aparecía como una gran noticia ya, el empujón final de esta autovía para su ejecución y materialización en beneficio indudable de todos los cántabros.

Ciertamente también, opinamos que hay que tener un respeto lógico al medio ambiente. Hay que tener un respeto lógico a los desequilibrios socioeconómicos que ésto pueda producir. Y todo ello, sin embargo, ya está planteado, porque la propia Ley así lo establece.

Existen una serie de periodos de información pública, que tanto las Administraciones Públicas afectadas como todos los ciudadanos, tienen derecho a proponer trazados alternativos, si así lo consideran oportuno, y tienen también derecho a oponer los defectos que pudieran apreciarse.

Todos estos trámites que aquí se están diciendo que se trasladen al Gobierno Regional, son competencia del Gobierno Central.

Una cuestión sí quisiéramos destacar y es que aunque ante una apariencia de bondad de la proposición no de ley, lo que implica es un gasto excesivo e inútil para nuestra Comunidad. Eso creo que lo debemos de destacar, porque desde luego, no estamos como para poder despilfarrar el dinero, teniendo en cuenta, que todo lo que se pide en la proposición no de ley, ya está contemplado en la propia Ley General y lo va a hacer y lo está haciendo el Gobierno Central.

Lo que sí nos sorprende mucho es la posición del Grupo Socialista, en cuanto al apoyo absoluto de esta proposición no de ley y, evidentemente, es que estamos ahora ante un periodo de que el Gobierno Central es diferente al que había anteriormente. Porque un Gobierno Central que desde luego lo único, bueno, no lo único, pero que fundamentalmente de lo que se ha preocupado es de hacer grandes autovías salvo en Cantabria, pues resulta que ahora se vuelve tan..., en fin, con tanto temor y con todas las incidencias.

Yo recuerdo, cuando se hizo la autovía de Castro Urdiales, soy castreña y por eso lo recuerdo perfectamente, como el trazado pues no era adecuado, a juicio de la mayoría de los castreños y sin embargo, ni tan siquiera se nos recibió, ni tan siquiera se nos dio la oportunidad de hacer, ya no solo un impacto ambiental, sino simplemente de manifestar que una autovía que va directamente por la costa no era la más adecuada.

Ahora se nos dice que hay que tener mucho cuidado con el impacto ambiental. Yo ya siento que cuando aquello, toda la zona oriental de Cantabria, no se nos hiciera absolutamente ningún caso.

Por otra parte, ha quedado demostrado que el Gobierno actual Popular de Madrid, el Gobierno Central tiene muchísima más sensibilidad a la cuestión ecologista y de respeto al medio ambiente, en cuanto al trazado de la autovía, y prueba de ello es que un

problema tan serio como el que fue el de Castilla La Mancha, que no pudo solucionar, incluso entre personas del mismo Grupo o del mismo Partido, sin embargo, se ha solucionado cuando ha llegado al poder el Gobierno del Partido Popular.

En consecuencia, creemos que el apoyo del Partido Socialista, que desde luego le entendemos y le respetamos, simplemente que no le compartimos, nos resulta, vamos a decir así, un poco extraño políticamente hablando.

Por otra parte, nosotros no podemos apoyar esta proposición no de ley, porque en definitiva supondría, no sé si una paralización, pero sí al menos un retraso en la ejecución de esta obra que desde luego consideramos imprescindible para Cantabria, y que estamos seguros que el Gobierno Central va a abogar por la defensa del interés público, por la defensa del interés general y por la defensa de los intereses socioeconómicos de Cantabria y también por el respeto al medio ambiente.

Por tanto, no podemos defenderla y tenemos que votar en contra.

Muchas gracias.

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

Por lo tanto, pasamos a la votación de la presente proposición no de ley.

Es que el Reglamento no contempla. Dos minutos rápidos.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Pero en fin por alusiones Dos minutos, en fin.

EL SR. PRESIDENTE (Blanco Díaz): Es que en fin. Yo he preguntado. El Reglamento me dice que realmente eso no se contempla. Vamos a admitirlo, pero de una forma rápida, porque... No hay enmiendas, por lo tanto no hay fijación de posiciones, ni muchísimo menos.

EL SR. CARRERA GONZALEZ: Yo es que por alusiones.

Se han hecho alusiones tan graves como que aquí subyace el rechazo a la autovía, o de que se está intentando paralizar y retrasar. Me parecen acusaciones que no tienen ningún fundamento, que es una lectura torcida de la proposición no de ley y que, indudablemente la imaginación es libre, pero lo escrito aquí está; y en ningún caso aquí hay el rechazo a la autovía Torrelavega-Aguilar, ni se trata de paralizar o retrasar su ejecución.

Lo que sí es cierto es que el Gobierno

Regional es el que, en su parálisis, no ha actuado en los momentos apropiados para realizar y tener ya, con la suficiente antelación los estudios que encajen estas obras de la forma más respetuosa con el medio ambiente y que satisfaga al conjunto de la región.

Esos estudios que perfectamente el Gobierno Regional puede desarrollar en cuanto no debe, tal como viene insistiendo constantemente a través de sus representantes, del PRC y del Partido Popular, en asistir como un testigo mudo a todas las actuaciones que la Administración Central realiza a esta región, con los efectos ya conocidos, por no haberse personado, precisamente en los períodos de información pública, como Gobierno Regional, independientemente de que las competencias en estas carreteras, o en los ferrocarriles, o en la costa, o el encauzamiento de los ríos, sean de la Administración Central. Pero donde el Gobierno Regional, efectivamente, puede actuar, puede personarse, puede sugerir, puede presentar alegaciones, puede plantear propuestas complementarias.

Y rechazo también el carácter de mezcolanza

que aquí se ha atribuido. Está muy claro y muy bien perfilado. Aquí no se habla de carreteras locales, ni de comarcales, ni de carreteras regionales. Se habla de lo que son las competencias estatales en materia de ferrocarriles y en materia de carreteras; y en absoluto hay una mezcla con otras obras de infraestructura, con otras iniciativas que pueden contemplarse en ese Plan Regional de Infraestructura del que ha hablado el representante del PRC. Pero que aquí, en absoluto están contenidas, porque se refiere, exclusivamente, a las infraestructuras que son competencia del Estado. Luego podrán ustedes hacer las excursiones temporales o espaciales que ha hecho, por ejemplo, la representante del Partido Popular, o las excursiones regionales, y de la propia Administración Autonómica, pero lo que no pueden obviar y no pueden utilizar esos argumentos para marginar una propuesta que a mí me parece perfectamente razonable, prudente, positiva y enriquecedora para que esas obras de infraestructura - como digo- tengan la mayor eficacia y se integren de la forma más respetuosa posible en el medio ambiente de nuestra región.

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

Por lo tanto, pasamos a la votación.

¿Votos a favor de la presente proposición no de ley? ¿Votos en contra? ¿Votos nulos?

Queda rechazada por 3 votos a favor, y 6 en contra.

Por lo tanto, se levanta la sesión, o si los Grupos creen conveniente que sigamos con la siguiente proposición no de ley. Cinco minutos.

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

\*\*\*\*\*