



SESIÓN PLENARIA

03.- Interpelación N.º 68, relativa a criterios para la ejecución de una variante en Comillas tras el pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [7L/4100-0068]

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Pasamos al punto 3 del Orden del Día.

LA SRA. BARTOLOMÉ ARCINIEGA: Interpelación N.º 68, relativa a criterios para la ejecución de una variante en Comillas, tras el pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Debate del artículo 163 del Reglamento.

Tiene un turno de exposición, el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, D. Francisco Javier Rodríguez Argüeso.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias, Sr. Presidente. Señoras y señores Diputados.

Vamos a hablar en este punto de la obra más necesaria para toda Cantabria, No lo digo yo, lo dice el Presidente del Gobierno de Cantabria. En estos momentos, la variante de Comillas es la obra más necesaria de toda Cantabria.

Vamos a hablar una vez más...; titular, Revilla: "La variante de Comillas es la obra más necesaria de toda Cantabria". No lo digo yo. Del AVE hablamos también ahora, pero no quitando el AVE; él ha dicho "de toda Cantabria".

Y vamos ahora a hablar una vez más, por desgracia, de chapuzas en las carreteras. Llevamos varias sesiones ya en el Parlamento de Cantabria hablando de las inexplicables actitudes de este Gobierno en la construcción de infraestructuras importantes para nuestra Comunidad Autónoma, que son competencias del Gobierno de Cantabria.

Venimos hablando en los últimos días de la carretera Ojedo-Piedras Luengas –3 años parada- de la carretera – después de pasar las elecciones- de la carretera Puente Nansa-La Cohilla –3 años parada- de la carretera Puente Viesgo-Los Corrales –paralizada por la Justicia y con un incremento sobre la adjudicación, ya sin terminar, reconocido por el Consejero aquí del 80 por ciento sobre el presupuesto. Y en estos momentos vamos a hablar de una carretera, que como ha dicho el Presidente del Gobierno de Cantabria, es la más necesaria de toda Cantabria.

Y a mí me extrañó cuando el Sr. Revilla inauguró el último tramo de la Autovía de La Meseta, que dijo no explicarse todavía cómo la parte de Castilla, la más sencilla, se han adjudicado tramos de nueve kilómetros con plazos de ejecución de 45 meses.

Dice textualmente el Presidente del Gobierno: "Estuve a punto de decirle a mi Consejero de Obras Públicas, que viniera con casco y pico a ver si conseguíamos adelantar las obras".

Hablando de Comillas entendemos que no se lo dijese, Sr. Consejero, porque usted lleva con el casco en la carretera de Comillas durante 13 años y con el pico ni dos días

¿Alguien puede explicar cómo la carretera que es ahora más necesaria de toda Cantabria, según el Presidente, se inicia en el año 1997, se inicia la tramitación con el encargo del estudio del informativo de esa variante y estamos en el 2010 y la carretera está paralizada por el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria?

En el año 97 encargó ese estudio el propio Presidente del Gobierno actual, que era Consejero de Obras Públicas.

En el año 2000, ante la variante que se había sacado de ese estudio para realizar la variante de Comillas, hay un informe de impacto ambiental que impide realizar esa variante por los graves perjuicios que iba a conllevar.

Ante eso, el Presidente del Gobierno de Cantabria dice en octubre de 2003, ante la Alcaldesa, que aquí está presente de Diputada, de Comillas, que asegura que la variante este se incluirá en el presupuesto del año 2004. Lo dijo en Comillas el Presidente del Gobierno.

El Presidente del Gobierno aprobó en este Parlamento un Plan de Carreteras, en el cual la variante de Comillas se tenía que haber finalizado en el año 2007, según el Plan de Carreteras, la ejecución de esa variante era 2005, 2006 y 2007.

Esa variante no mide nueve kilómetros y medio, como los tramos de La Meseta que hablaba el Presidente, no, esa variante mide menos de dos kilómetros.



Presupuesto en un principio el Plan General del Plan de Carreteras era cinco millones de euros, pero la adjudicación fue de siete. Cuando el Presidente dice que en el año 2003 incluye la carretera en los presupuestos de 2004, cuando en marzo de 2007, marzo, yo creo que en mayo creo recordar eran las elecciones, creo recordar autonómicas, Revilla dijo y aseguró que la variante de Comillas se adjudicará en esta Legislatura, es decir, quedaban tres meses para finalizar.

Sale a subasta la carretera de Comillas en julio del año 2008; es decir, mes y cinco meses después de decir el Sr. Revilla que en menos de tres meses se adjudicaba. Un año, un año y seis meses.

Es decir, la variante de Comillas ha sido la mayor vergüenza en la gestión de este Gobierno, bueno, no sé si la mayor, porque tendremos que seguir hablando de la de Puente Viesgo, que esa sabe Dios dónde va a acabar, de momento, de momento está paralizada y es un tema muy grave, y todo es porque el Consejero dice que es un modelo de gestión paisajística y medio ambiental las carreteras de Cantabria, dice. ¡Claro!, es un modelo de gestión aquéllas que no tocan la carretera, sino que únicamente la plataforma, sino que únicamente..., sí, porque, ¿por qué le paralizaron a usted Ojedo-Piedras Luengas?, ¿quién se lo paralizó?, la Consejería de Medio Ambiente.

¿Quién le paralizó Puente Viesgo-Los Corrales?, Justicia, por el tema de medio ambiente.

¿Quién le paralizó Puente Nansa-La Cohilla?, la Consejería de Medio Ambiente.

¿Quién le ha paralizado Comillas?, el Tribunal Superior de Justicia, por el tema de medio ambiente.

Y ¿por qué por el tema de medio ambiente?, porque en esta vida se pueden hacer las chapuzas de una manera o de otra, pero las chapuzas tan descaradas es muy difícil.

Vamos a ver, ¿sabe usted lo que dice exactamente la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria?, dice: "la declaración de impacto ambiental derogatoria del proyecto variante este de Comillas, publicada en el BOC de 11 de abril de 2000, terminaba relacionando los efectos negativos siguientes sobre el medio ambiente, -a escuchar, ¡eh!- impacto negativo irreversible sobre el cauce del río Gandaria, como consecuencia de los diversos encauzamientos, especialmente en el entubado final, en su desembocadura.

Impacto negativo irreversible sobre la vegetación de ribera, calificada como hábitat a prolongar por la Directiva Hábitat y a así expuesto en la legislación española.

La pérdida de la funcionalidad biológica del arroyo Gandaria y su bosque de ribera como corredor biológico y de conexión entre diferentes hábitat.

La impermeabilidad y pérdida de la conectividad territorial en el cauce del río, del arroyo Gandaria y el resto de su ladera este.

Un efecto paisajístico muy negativo sobre la garganta del arroyo de Gandaria que perdería su aspecto de área natural.

Un efecto paisajístico muy negativo sobre la fachada litoral que se vería afectada por la realización de la glorieta de la conexión de la variante este y la carretera C-636, ahora CA-131, que iría ubicada parcialmente sobre el suelo no urbanizable de protección paisajística.

Todas estas consideraciones hicieron que en el año 2000 se considerase que el elevado coste ambiental que supondría la ejecución de la variante este Comillas no justificaba su construcción.

Ustedes -y luego hablaré porque no me va a dar tiempo, sobre las distintas alternativas y por qué eligieron ésta-, pero dice en los fundamentos de derecho más adelante la sentencia: "podemos adelantar que las repercusiones medio ambientales que causa el actual proyecto de variante son similares a las que aconsejaron la declaración de impacto ambiental derogatoria del año 2000, incluso mayores, pues entonces la declaración de impacto ambiental no calibró ni llegó a abordar el efecto devastador sobre las cuevas de Portillo, que la obra de la variante provoca, como posteriormente se expondrá."

Es decir, dice la sentencia que los efectos negativos de la variante que usted quería construir son mucho peores que aquél informe de impacto ambiental negativo, que en el año 2000 se hizo sobre aquella variante que se quería hacer entonces.

Es decir, ustedes en el año 2010 tienen una variante de Comillas paralizada. Ustedes dicen que es la obra más necesaria y ustedes ha dicho el Presidente del Gobierno y usted, o usted, que van a recurrir.



Lo que está claro es que es enormemente necesario, enormemente necesario que se solucione el problema del tráfico en Comillas, en el centro de Comillas, es enormemente necesario. Lo que está claro es que ustedes han sido incapaces de solucionarlo en 13 años y lo que está claro es que lo tienen que solucionar a la mayor urgencia posible.

¿Nos puede decir cuáles son los criterios del Gobierno ante esta magna chapuza que han hecho con Comillas?, ¿cuál es la solución inmediata que se merecen los comillanos y todo Cantabria para solucionar el problema del tráfico de Comillas?

¿Nos lo puede explicar en esta Tribuna? Porque realmente, y luego veremos porqué se eligieron unas y porqué se eligieron otras, realmente lo del tema de la carretera de Comillas, de la variante de Comillas es de juzgado de guardia.

El POL, el Plan de Carreteras decía que en el 2007 tenía que estar terminada. El Presidente del Gobierno decía que en el año 2004 se empezaba; en el año 2008 sale a subasta, se empieza en el año 2009.

Usted tendrá que explicar y muy alto y rotundo por qué la Dirección General de Ordenación del Territorio no contesta cuando se solicita informe sobre el proyecto de esta variante. Tendrá que explicar el Gobierno por qué la Dirección General de la Naturaleza y de Montes no contesta cuando se presenta el estudio del proyecto de la variante..., sí, sí, no contestaron y no contestó tampoco la Dirección General de Obras Hidráulicas, esa al fin y al cabo tendría bastante menos que decir.

Pero ni la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, ni la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza, contestaron cuando se les pasa el proyecto de esta variante para dar la solución de Comillas.

Y luego hablaremos de las valoraciones de las distintas variantes presentadas.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Gobierno, tiene la palabra D. José María Mazón, Consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenas tardes. Muchas gracias, Sr. Presidente.

Bien, Señorías, este es un tema lógicamente que a nosotros no nos agrada nada. Pero bien aunque el Presidente haya dicho que es la obra más necesaria de Cantabria, por lo menos me alegro de que ustedes se hayan unido a compartir la necesidad de esta variante, porque en algunas ocasiones no lo hemos oído.

Para nosotros resulta muy doloroso el que se nos cuestione la necesidad de esta obra, esta obra que está incluida en el Plan de Carreteras, está incluida en el Plan General, estuvo incluida en el estudio informativo del año 98 y lógicamente su necesidad es fundamental.

No para mí, lógicamente, yo no la necesito la variante de Comillas pero probablemente la Alcaldesa que está aquí y los comillanos este fin de semana la cola llegaba desde el cruce del bar Filipinas hasta el comienzo precisamente de la variante, a los terrenos de la familia del recurrente precisamente.

Bien, pues lógicamente creo que todos deberíamos tener una idea, una idea por lo menos somera, en dos minutos, de la historia, de la historia. Usted la ha desarrollado de una manera que quizá no sea la más completa, yo tampoco la voy a decir pero sí brevemente para información de todos les voy a decir cuatro datos.

Efectivamente, en el año 2000 el estudio informativo tuvo una declaración de impacto ambiental desfavorable, por tres motivos fundamentalmente: uno era por la afección a la vegetación de ribera, del arroyo Gandaria; el segundo motivo era porque afectaba a las vaguadas laterales, que vienen desde la zona de Ruiloba. Y el tercer motivo era porque la glorieta final era una glorieta que el agua pasaba por un marco, es decir, se entubaba.

Después de esta declaración desfavorable, se inició en el año 2002, o en el año 2001 se empezó a trabajar lógicamente para una nueva solución, y esta solución fundamentalmente era una solución diferente, en nuestra opinión, muy diferente de la que se rechazó.

En primer lugar, porque ya no afectaba a la vegetación de ribera, porque elevaba considerablemente la cota por la que iba la variante.

En segundo lugar porque se construían dos puentes para salvar las vaguadas y no afectar precisamente a los bosquecillos forestales.



Y en tercer lugar porque la glorieta final en vez de ser una glorieta al uso, se hacía una glorieta aprovechando el puente del Portillo, otro puente y una especie de glorieta elevada, elipsoide, para despejar con un puente paralelo lo que es el cauce del río.

Nosotros con toda la buena voluntad del mundo, pues lo planteamos y no solo lo planteamos sino que esto fue analizado, fue consensuado todas las medidas correctoras con los órganos competentes y por lo tanto siguió todo el proceso, tiene todos los informes favorables, todos los informes favorables y terminó con una declaración de impacto ambiental favorable, favorable y que fue precisamente por ir corrigiendo y evitando todas las afecciones que había que hacer.

Este es el resumen, mire, nosotros llevamos dicho que discrepamos con la sentencia, yo ya lo he dicho públicamente y no lo voy a repetir pero tampoco me voy a poner a rebatirle a usted argumento por argumento, porque para eso el Gobierno de Cantabria ha presentado ya en el día de ayer el recurso de preparación, el escrito de preparación del recurso de casación, esto está presentado ayer y nosotros en este primer escrito hemos avanzado sobre las líneas en las que creemos que la sentencia es desacertada, es errónea y que el Tribunal Supremo, pues decidirá.

Por lo tanto, pues yo creo que no es el momento en empezar a rebatir los términos de la sentencia que como comprenderá me la conozco muy bien. Hemos estado todos estos días estudiándola muy a fondo y mantenemos y mantenemos la opinión que hemos expresado al principio.

Por lo tanto esperamos en este sentido pues que el Tribunal Supremo que para eso está, porque la última palabra en ocasiones no la dice el que juzga en primera instancia, por suerte, pues esperamos que nos dé la razón.

Pero usted me pregunta que qué soluciones y qué criterios tenemos que tener y que quiere una solución inmediata. Pues yo siento mucho decir que no tenemos una solución inmediata. Y siento mucho decir también que es muy difícil la solución, es muy difícil porque no sé si usted conoce, probablemente los detalles de la variante, pero, perdón, los detalles en algunos casos de la sentencia, si realmente ese arroyo Gandaria que no es LIC ni lo ha sido nunca tuviera que ser un espacio natural protegido, tendría que protegerse tanto la margen derecha como la margen izquierda, si se contemplara una alternativa cero que es pasar por una carretera existente por la zona del núcleo y salir, no es una variante ni soluciona el problema ni siquiera pasa el tráfico pesado y en tercer lugar, nosotros ya en su momento, en el estudio informativo, se desecharon por inviables la variante del oeste porque llegaba a la zona de Oyambre, la variante centro, que iba a dar precisamente a la zona de la glorieta del Palacio de Sobrellano y la zona más conflictiva desde el punto de vista histórico de la Universidad Pontificia y que además no solucionaba el problema de volver a meter el tráfico por el oeste. Supongo que todos más o menos estamos situados.

Por lo tanto, únicamente quedaba disponible y viable el corredor este, por eso, se estudiaron todos los corredores y entre las dos alternativas el conjunto de soluciones que se plantearon y valorando y sopesando todos los pros y contras que es lo que hacemos siempre no solamente por criterios medio ambientales porque hay que valorar los criterios económicos, hay que tener en cuenta que los criterios, primero urbanísticos, económicos, geotécnicos, de tráfico, de seguridad vial, la variante que va por la margen izquierda afecta a un terreno urbano, donde hay viviendas, donde hay un hotel y donde hay un campo de golf, que además es una zona verde obligada por el Plan, como sistema de este terreno que es urbano.

Es así hasta donde llega geotécnicamente mucho más complicado porque es unos terrenos removidos precisamente.

Desde el punto de vista del tráfico también funciona peor porque acerca el tráfico al propio núcleo de Comillas y desde el punto de vista económico solamente el coste de pasar por terrenos urbanos, en el caso de que eso fuera una variante pues resultaría que haría prácticamente el conjunto muy diferente.

Mire, nosotros creo que lo que hemos hecho es escoger la mejor solución, lógicamente creemos que es la mejor solución y además, también le quiero decir una cosa, las obras cuando están en ejecución o cuando las ves antes de hacerse, no parecen igual que cuando se terminan y cuando se integran. Pero en mi opinión, la solución que escogimos en estos momentos, es, pensamos, que es la mejor y por eso vamos a recurrir.

Ahora bien, no obstante todo lo anterior, también le puedo decir que estamos otra vez trabajando en la Consejería para buscar desde el punto de vista técnico, a ver si podemos hacer algo que no puede ser inmediato, porque estas cosas no son inmediatas, por desgracia fue un proyecto que tuvo esta declaración negativa y todo esto pues ha hecho que hubiera tanto retraso.

Pero mire, le puedo decir que estamos estudiando alguna solución técnica. Creemos que no va a poder solucionarse en principio todo lo que podría ser afectado si la sentencia fuera confirmada en todos sus términos. Pero sí que estamos trabajando. Es un tema que no es fácil. No se hace en dos días. Nosotros sabemos que en Comillas hace mucha falta esta variante, no solamente ahora, sino también para el futuro, porque otra de las cosas que hay que tener en cuenta,



probablemente alguien vaya a Comillas y pues entra en el cruce, no encuentra tráfico y dice "bueno pues esta variante no es necesaria" o un veraneante estaba allí esperando cinco minutos y tampoco le parezca necesario.

Y a lo mejor hoy en día pues es muy necesaria, pero imagínese dentro de cinco años, será mucho más necesaria todavía, por eso se planifica, que no nos pase como en Cataluña que en Barcelona luego se quejaban de que no estuvieran las cosas hechas.

Nosotros estamos trabajando desde hace tiempo y aquí pues la verdad es que hemos tenido un gran percance, un gran contratiempo y desde luego creo que nosotros estamos afectados, pero supongo que ustedes también estarán bastante entristecidos con esta sentencia, a no ser que ustedes antes hubieran dicho en algún momento que aquello era una barbaridad y que no había que hacerla por ahí.

Pero usted sabe ese refrán que dice: "Después de ver lo que hay, pues es muy fácil opinar".

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Tiene un turno de réplica el Sr. Diputado, tiene la palabra D. Francisco Javier Rodríguez Argüeso.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Vamos a ver, me extraña que usted diga que nosotros compartimos la necesidad de la variante de Comillas ¿Cuándo se encarga el estudio informativo? En el año 97 ¿no? ¿Cuándo se hace? ¿Quién es el Presidente del Gobierno en Cantabria cuando se hace? O sea, ¿cómo no lo vamos a compartir si nuestro Presidente es el que da la orden al Sr. Vicepresidente de que haga el estudio informativo?

Pero claro, es la Consejería de Obras Públicas la que hace un estudio informativo primero, que tiene informe impacto ambiental totalmente negativo, totalmente negativo. Y ante la obra más necesaria que tiene hoy de toda Cantabria, este Gobierno no tiene solución, nada más que recurrir al Supremo. Es decir, una obra que tu lees la sentencia y es, obviamente, nosotros no podemos hablar de los informes. Nosotros respetamos tanto los informes medio ambientales que pueden hacer desde el Gobierno de Cantabria, como los informes medio ambientales que haga cualquier técnico encargado por la Justicia.

Es decir, los técnicos son técnicos, unos son... Sí, sí, no diga usted que no, porque a ustedes cuando encargan técnicos exteriores, son muy buenos cuando les dan la razón. Al Plan Eólico han encargado el informe a una empresa de Madrid y ahora dice usted, que por cierto, usted puede criticar la sentencia, usted es muy libre de criticarla, pero le aconsejo que respete a los profesionales.

Sí, porque con desprecio dijo que el perito es el que había hecho el informe; sí que se había hecho el informe y que en base a eso se había echado abajo.

Pues son informes y tanto el ingeniero de caminos, pues le pone bueno al ingeniero de caminos que hace el informe que encarga el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria. Les pone buenos.

Claro, claro, si dice que hasta que no es necesario.

Ahora dice usted, ¿cómo dice usted que por la parte izquierda del arroyo es mucho más cara? ¿Cómo dice que es mucho más cara? ¿Cómo dice usted que en la parte izquierda hay zona verde? La parte derecha ¿no es zona verde? ¿El monte Ribera no es zona verde y la parte izquierda sí es zona verde? Pues estamos buenos si la parte derecha no es zona verde.

Pero le voy a decir una cosa, usted conoce que aprobó el Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Comillas, que se aprobó en el 2008 ¿verdad?, analiza las variantes el propio plan ¿no? Y cuando analiza la variante que fue aprobada en longitud y coste sobre cinco puntos ¿cuánto le da?: Cuatro. Longitud y costes sobre cinco puntos la de parte izquierda ¿cuánto le da?, cinco. Es decir, es más barato y tiene menos lógico, todo lo contrario de lo que usted está diciendo aquí.

Funcionalidad, cinco puntos, para la que ustedes deciden cinco puntos para dentro. Impacto ambiental: cuatro puntos, le dan cuatro sobre cinco, el máximo, le dan cuatro ustedes a la que han elegido, que le pone bueno el Tribunal Superior de Justicia, le dieron bien los puntos, le dieron cuatro y se la han paralizado por eso. ¿Sabe cuántos puntos le dan ustedes a la de la izquierda? Cinco, un punto más.

Pero ahora viene el desarrollo urbanístico, ¿sabe cuántos puntos le da usted, ustedes, en el Plan General lo que viene, a la que han hecho y se han paralizado? Cinco puntos, el máximo, es decir, que permite desarrollo urbanístico ¿sabe cuánto le daban a la otra, a la de la izquierda? Dos, es decir que no permitía desarrollo urbanístico.



¿Sabe por cuántos puntos gana la alternativa que ustedes aprueban de hacer del Plan General, que en el 2008 ya había salido a subasta, pero viene el Plan General, ¿sabe por cuántos puntos gana la alternativa que ustedes deciden sobre la otra? Por uno, 18-17 ¿Y sabe por qué ganan? Porque le dan tres puntos más en desarrollo urbanístico que a la de la izquierda.

Eso está en el Plan General de Comillas, no me lo invento yo. Y usted viene aquí a decir que era más cara la de la izquierda porque era suelo urbano, si ustedes han analizado aquí y aquí lo pone: "la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria, en concreto la Dirección General de Carreteras, han optado como alternativa seleccionar y desarrollo a nivel del proyecto, una versión mejorada -escuche- de la alternativa este que a su vez era la alternativa del estudio informativo de 1999".

Es decir, la que tenía el informe de impacto ambiental negativo ¿es así o no? Eso es lo que pone aquí, yo no me lo invento.

Usted dice que tenía todos los permisos para iniciar esa carretera ¿usted sabe cuándo se inicia esa carretera? Más o menos en marzo de 2009, ¿no? Por ahí. Se adjudica, no sé qué día se adjudica porque no tengo el dato, pero se subasta en julio de 2008.

¿Sabe usted cuándo se publica la autorización de la Confederación Hidrográfica en el Boletín Oficial de Cantabria? El 29 de mayo de 2009, ya se había empezado la carretera.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diputado, se ha agotado el tiempo.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Perdón.

Es decir la autorización de la Confederación se la dan a ustedes después de haber empezado las obras, y usted dice que había todas las autorizaciones para iniciar la carretera.

Ustedes son unos irresponsables, hombre, nosotros no vamos a decir que la variante era muy mala, qué sabíamos nosotros de todas estas irregularidades que han cometido ustedes en la tramitación.

Su tramitación ha sido vergonzosa y no eche la culpa ahora a la sentencia, usted tiene que asumir, usted o alguno de su Consejería tendrá que asumir responsabilidades políticas.

Ante la obra más necesaria de Cantabria, según el Presidente del Gobierno, y esta chapuza que ustedes dicen que en este momento no tienen ninguna alternativa...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diputado, debe finalizar.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¿Aquí nadie va a asumir responsabilidades políticas? Igual las tiene que asumir la oposición por traer esta interpelación, Sr. Consejero.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Gobierno, tiene la palabra D. José María Mazón, Consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bien, muchas gracias.

Bien, vamos a ver, yo creo que no se trata aquí de discutir paso por paso todo el expediente, los costes, pero sí le puedo decir una cosa, solamente el coste de las expropiaciones de ir por la margen izquierda, probablemente costara tanto como la variante, probablemente, solo el coste ese que no está incluido.

Y la Confederación, una cosa son las autorizaciones de la obra que pedimos cuando ya está para realizar el puente correspondiente y otra cosa son los informes previos que normalmente tenemos siempre cuando se aprueban los proyectos, nos los informan favorablemente. Pero luego cuando se empieza a ejecutar la obra siempre tardan en dar la autorización pero en cualquier caso estábamos en plazo, teníamos el informe previo y ésta era ya la autorización definitiva para empezar a hacer la obra físicamente.

Ésa es la diferencia. Pero yo es que mire, de verdad, yo no quiero entrar aquí en polémica con usted de esta carretera y de todo el expediente; nosotros ahora la polémica la tenemos en el recurso, todos los argumentos que tenemos a favor de nuestra solución los vamos a plasmar, no se trata de debatirlo con usted, creo que ahora mismo lo importante es debatirlo ante la Sala que la ha anulado.



Pero claro yo lo que no puedo admitir es que usted nos diga que somos unos chapuceros y que además no tenemos pues interés ni ninguna dedicación al medio ambiente, porque yo creo que no sé hoy en Cantabria no hace falta repasar la historia, pero ustedes mismos si traen algún pariente, a algún amigo y le llevan a Campoo o le llevan a los Valles o le llevan a Liébana o le llevan a la zona de Soba pues yo creo que podrán presumir de carreteras y además es de todos no solamente es la Consejería de Obras Públicas, y yo creo que ustedes pueden sentirse orgullosos de las carreteras de cómo han quedado.

Si no están contentos, me lo cuentan un día y lo podemos repasar porque no quiero repasar toda la zona. Pero mire solo muy brevemente solo por hablar del entorno de Comillas solamente en eso, si empieza usted desde la obra de Comillas a la ría de La Rabia con el paseo y el carril bici que hemos hecho, los puentes de La Rabia al (...) o La Rabia a la Revilla o la carretera de La Charola al Tejo que a lo mejor no la conocen pero que es una maravilla de carretera, sí. O por ejemplo la de la Gerra que estamos haciendo y esperemos no tener más problemas, solamente con eso.

O cuando usted va por Cabezón a Comillas o la de Liandres a Peñacastillo o Ruiloba, el acceso a Ruiseñada, o todo el entorno de carreteras que tenemos en la zona de Udías, sin ir más lejos la de Ruilobuca- Casasola, el tramo de Cóbreces, solamente en ese de ahí, verá usted cómo tenemos unas carreteras que es muy difícil de criticar, muy difícil de criticar. Por lo tanto no generalice porque yo ahora mismo le pongo cualquier zona de Cantabria, le saco la lupa y probablemente usted no nos encuentre una de cada diez que puede tener un problema.

Naturalmente ya sabemos que tenemos problemas en estas cuatro carreteras que ha citado, quizá los tiempos no son, han cambiado pero hay que tener un poco de perspectiva, mire la verdad es que llevamos 15 años haciendo carreteras y el resultado se ve a la vista, el resultado de cómo han quedado las carreteras es un recorrido y ya no le hablo de los temas dedicados al medio ambiente como el tema de los árboles, el tema de las glorietas, el tema de los paseos peatonales, los carriles bici, etcétera porque yo creo que eso, no sé a mí no me gusta presumir pero a veces conviene ver las cosas con perspectiva y además no es presumir yo, porque yo creo que todos estamos orgullosos de las carreteras que tenemos en Cantabria y aquí yo le he dicho antes, yo reconozco que no le puedo decir que esto se va a solucionar inmediatamente ni que tengo la solución, porque si llevamos tanto tiempo trabajando en esto no seríamos no sé, sería algo muy extraño que pudiéramos venir aquí en diez días y decir no se preocupe que tenemos una solución mejor y que se va a solucionar.

Lo único que le puedo decir es que estamos trabajando con ello, que seguimos trabajando en las carreteras de Cantabria y que aunque tengamos problemas en algunos casos el conjunto no nos hace perder ni al ánimo para seguir adelante ni la perspectiva de lo que se ha hecho.

Por lo tanto, yo espero que podamos tener un debate en este Parlamento, en esta misma línea dentro de un tiempo, que no sé cuanto puede ser pero con alguna solución que a lo mejor incluso puede ser la misma que la que tenemos actualmente suspendida.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Bien, finalizado el debate de los puntos del Orden del Día, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las diecinueve horas y cuarenta y cinco minutos)
