



SESIÓN PLENARIA

4.- Interpelación N.º 74, relativa a criterios ante las sentencias o informes que han paralizado la ejecución de diversas carreteras, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [8L/4100-0074]

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Pasamos al punto 4.º del Orden del Día.

LA SRA. BEITIA VILA: Interpelación N.º 74, relativa a criterios ante las sentencias e informes que han paralizado la ejecución de diferentes carreteras, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez) : Turno de exposición del Grupo Popular.

Tiene la palabra, D. Julio Cabrero, por un tiempo de 10 minutos.

EL SR. CABRERO CARRAL: Gracias Sr. Presidente. Muy buenas tardes, señoras y señores Diputados.

En los últimos años la Consejería de Obras Públicas, yo creo que fruto del desorden, de la desorganización, de la falta de relaciones e incluso del enfrentamiento entre las dos Consejerías, ha visto como proyectos de gran calado, proyectos importantes dentro de las infraestructuras viales de nuestra Comunidad Autónoma se habían paralizado bien por informes medioambientales, o bien por sentencias judiciales debido a esos informes medioambientales.

Por una parte debo decir que nos encontramos con obras que se veían claramente alargados en el tiempo como consecuencia de la falta de documentación medioambiental o por no haber realizado correctamente la tramitación medioambiental. Tal es el caso de Ojedo-Piedras Luengas, Puente Nansa- La Oquilla, Los Corrales-Puente Riesgo o Arredondo-La SIA.

Y luego tenemos un segundo grupo de obras cuya ejecución se ha visto interrumpida en el tiempo y que no han podido reiniciar, como es el caso de la variante este de Comillas, y que afecta, debo decir, al plan general de Comillas. O la mejora de la plataforma en el tramo de la playa de Fiambre-Puente La Maza, por verse afectadas por denuncias y posteriormente sentencias judiciales que han impedido continuar con los trabajos.

Por lo tanto, viendo esta almogama o este resumen de importante infraestructuras en las cuales tenemos que hablar de liquidaciones, de modificados, de aumentos de obra y de aumentos presupuestarios, no nos queda más remedio que interpelar al Gobierno a ver qué criterios va a utilizar debido a esta situación.

Pero ante sí me gustaría redactar o dar una pequeña radiografía de estas obras, para que todos conozcan cuál es la situación y voy a intentar ser lo más breve posible.

La situación de Ojedo-Piedras Luengas que es una obra en el cual todos los lebaniegos estaban contentos y ha sido calificada de muchas, de muy diferentes maneras, debo decir que el proyecto fue presentado el pasado 16 de marzo de 2006. Y en aquella ocasión el que fuera Consejero, el Sr. Mazón, afirmaba que la obra se ejecutará de forma respetuosa con el medio ambiente.

El Gobierno autorizó las obras en agosto de 2006 y la obra se adjudica el 21 de febrero de 2007, a la empresa SENOR con un importe total de 14.238.258 euros.

Dicha obra que debiera haberse finalizado el 10 de octubre del 2009, ya que el periodo de ejecución era de 30 meses, pero continua en la actualidad en ejecución. Es decir, está prevista que termine el próximo 19 de agosto de 2013.

Por lo tanto estamos hablando de 46 meses de retrasos si todo continua según lo previsto. Casi cuatro años después de la fecha de finalización inicial tiene previsto acabarse la citada obra.

Este proyecto he de decir que se ha visto paralizado por dos paralizaciones, una parcial con fecha 16 de abril de 2007 y otra paralización total en junio de 2008. Esta segunda paralización la realiza Medio Ambiente como consecuencia del modificado número uno de la citada obra.

Fue a finales del año 2009, trascurridos dos años cuando se vuelve a reanudar la obra de la carretera entre Piedras Luengas y Ojedo. Y debo decir que el precio de licitación de esa obra le tenía una zona de influencia de 23,7 Kms. solo se ha actuado en 12,5, ya que el resto del trazado ha servido para que se haya realizado una aglomerado de la plataforma existente. Por lo tanto el precio de licitación está modificado.



Puente Nansa-La Cohilla. En fecha 26 de diciembre de 2006 el Consejero de Obras Públicas y Vivienda adjudica el contrato de obra y con fecha 23 de enero de 2007 se firma el contrato de obra para la ejecución del proyecto, acondicionamiento de la plataforma de la carretera autonómica 281 de Puente Nansa-La Cohilla y la 860 acceso a San Sebastián de Garabandal.

La empresa adjudicataria fue ASCAN, por un importe de 11.000.815 y el plazo de ejecución de las obras era de 24 meses.

Pues bien, nada más finalizar la obra y el 2 de noviembre de 2008, la Dirección General de Medio Ambiente dictó resolución instando a la propia Consejería de Obras Públicas a suspender la ejecución de los trabajos correspondientes, en tanto no se produjese un control medioambiental, mediante el procedimiento de impacto ambiental.

Con fecha 5 de noviembre de 2008, el Consejero de Obras Públicas ordena la suspensión temporal total de las obras.

Las condiciones impuestas en la declaración de impacto ambiental del proyecto principal, formulada el 24 de julio de 2009 con carácter favorable, afectaba a efectos fundamentales de definición de la obra, como son la nueva definición de la planta y alzado de la carretera, en varios tramos de la misma y en su sección transversal.

Con fecha de 9 de noviembre de 2009 se vuelve a levantar la suspensión temporal de la obra.

En complemento del día exigió la redacción de un proyecto modificado, proyecto modificado M1 y un proyecto complementario, lo que supuso una modificación del presupuesto del proyecto, así como el plazo de finalización de la obra hasta el 30 de noviembre de 2012.

Posteriormente fue necesario un segundo modificado como consecuencia de las exigencias impuestas por la Confederación para poner un paso provisional sobre el río Nansa.

Puente Viesgo-Los Corrales, una las obras faraónicas o proyecto faraónico que se aprueba el 28 de diciembre de 2004, se adjudica a la empresa SENOR, el 9 de junio de 2005, por un importe de 20.994.448 euros.

Al igual que en los proyectos anteriores citados lleva asociado dos modificados. Un primer modificado que se aprueba el 3 de septiembre de 2007, y un segundo modificado que se aprueba el 13 de mayo de 2012.

En cuanto al plazo de ejecución debo de resaltar que era una obra que inicialmente tenía prevista su ejecución en 23 meses y finalmente han sido 80 meses. Es decir, lo que debería de haber finalizado el 5 de julio de 2007 concluyó finalmente el 7 de abril de 2012.

El 21 de septiembre se preguntó al anterior Consejero, al Sr. Mazón, por la paralización de la obra. De hecho fue el actual Consejero de Obras Públicas quien hizo esa pregunta al anterior Consejero. En esos momentos fue el Sr. Mazón que explicaba que el origen de la paralización de esa obra era un escrito de la Dirección General de Medio Ambiente en el que se instaba a la suspensión de la obra y a iniciar una nueva declaración de impacto ambiental del proyecto modificado.

En dicha ocasión también se le preguntó al anterior consejero sobre cuál era la previsión del coste final. Calculamos que el coste de las obras incluyendo la liquidación, el modificado y el complementario, ascenderá aproximadamente a 33 millones de euros, más la revisión de precios que actualmente es del orden de 2 millones.

Está claro que el anterior Consejero no conocía cómo se desarrollaba la obra ya que pasaron de 23 meses de ejecución a 80 meses.

Arredondo-La Sía, un proyecto sobre una actuación de 10,6 kilómetros, en el cual se resolvió el 19 de octubre de 2007 la adjudicación de la obra. Obra que fue adjudicada con un plazo de ejecución de 24 meses por un total de 5.214.492 euros y cuya fecha de finalización estaba prevista el 14 de noviembre de 2009. La fecha de terminación de la obra ha sido el 31 de mayo de 2012, es decir, 30 meses después.

Y por último debo decir las dos últimas obras que han sido objeto y pertenecen a esta segunda bolsa en cuanto afectadas por sentencias judiciales. Y son la variante este de Comillas, variante que se declaró de urgencia el expediente expropiatorio el pasado 24 de abril de 2008, que fue licitada el 8 de septiembre de 2008, que fue adjudicada en noviembre de 2008, por un total de 5.792.590,98.

Esa obra que tenía un plazo de ejecución de 18 meses. Con lo cual tenía previsto finalizar el 4 de agosto de 2010, se realizó durante su tramitación del expediente adopciones de medidas cautelares presentadas por un vecino de Comillas, informes de Confederación Hidrográfica, y la resolución fue notificada a cada uno de los recurrentes dentro del plazo de un mes establecido.



Se dio traslado al Consejo de Gobierno de Cantabria. Y finalmente el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, Sala de lo Contencioso, mediante el auto 428/2007, sentencia el 16 de marzo de 2010, que declara nulo el acuerdo del Consejo de Gobierno, acuerdo que fue adoptado y publicado el día 12 y 20 de marzo de 2007, relacionado con el acuerdo de aprobación del expediente de información pública y definitiva del proyecto.

Y por último, y la que ha tenido últimamente más presencia mediática es la obra de mejora de la plataforma conocida como playa de Oyambre-Puente de la Maza, carretera de la Ría de Capitán a San Vicente de la Barquera, que afecta a dos ayuntamientos como son San Vicente y Valdáliga. Y en el cual fue adjudicada el pasado 7 de abril de 2009, a la empresa ARRUTI, por 1.880.394.

Esta obra consistía en la mejora de la carretera que une la Ría de Capitán con el Puente de La Maza y la cual ya una vez iniciada se tuvo que realizar la correspondiente declaración de impacto ambiental y tuvo lugar un modificación de la citada obra, en el cual con un presupuesto de base de licitación inicial de 2.127.000 pasó a 3.496.000; es decir, un incremento de 1.230.000 euros.

Concluyo. En vistas a esta amalgama, a esta relación de infraestructuras importantes, a este conjunto de modificados, complementarios, aumentos de plazo de obra; en definitiva yo creo que al final es aumento de coste económico que supone a las arcas de un Gobierno Regional y en el cual el nuevo Gobierno se tiene ahora que enfrentar y de ahí que sea nuestra interpelación, cuáles son los criterios que va a adoptar el Gobierno en vista a la situación de todas estas carreteras.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Contestación del Gobierno. Tiene la palabra D. Francisco Rodríguez, Consejero de Obras Públicas y Vivienda, por un tiempo de diez minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Gracias, Sr. Presidente. Señoras y señores Diputados.

Me parecen muy bien algunas de las gracias que se hacen desde los escaños, pero los criterios de este Gobierno ante la actuación del Gobierno anterior, en lo que se refiere a la gestión de la construcción de carreteras y los informes de impacto ambiental es que nunca más en esta región. Nunca más se vuelva a gestionar el dinero público de la manera que se ha gestionado. Nunca más un Gobierno de una Comunidad Autónoma, en concreto la de Cantabria, aunque esté formado por dos Partidos Políticos distintos, puede actuar como dos gobiernos distintos, haciendo daño única y exclusivamente a los intereses de todos los ciudadanos de Cantabria.

Efectivamente, ha habido una sentencia reciente, que hay que rehabilitar la variante de Oyambre. Y en el cual hemos pedido aclaración, se ha pedido por los Servicios Jurídicos aclaración al Tribunal, puesto que parece que anula todo el proyecto y dice que hay que rehabilitar desde la rotonda a la variante. Después de la aclaración se analizará por los servicios jurídicos, como no es de otra manera, y se determinará si se presenta recurso de casación ante el Supremo.

Pero voy a dar unos datos por los cuales nunca más un Gobierno, y este por supuesto no lo va a hacer, se puede gestionar de esta manera. En el año 2006 -decía- se celebró en Cantabria el primer Congreso Medioambiental de Carreteras. En él estuvo presente el Sr. Revilla y el Sr. Mazón, así como entonces el Sr. Ortega, Consejero de Medio Ambiente.

El Sr. Mazón, decía que una Comunidad Autónoma en el que el esfuerzo por aunar desarrollo de infraestructuras y mejoras ambientales, ha sido muy importante. Mazón destacó la aprobación de las normas especiales para actuaciones en vías que atraviesan espacios naturales protegidos y la realización de carreteras ecológicas.

Además, el Consejero apuntó que los proyectos más importantes que próximamente se presentarán son las carreteras del embalse de la Cohilla, Ojedo-Piedrasluengas, también hablaba de Arredondo-La Sía, etc.

Voy a hablarles de lo que hizo el Gobierno anterior y lo que hicieron los dos Partidos distintos, la Consejería de Medio Ambiente y la Consejería de Obras Públicas.

La Consejería de Obras Públicas, adjudicó efectivamente de las carreteras más importantes que hay en Cantabria; es decir, Puente Viesgo-Los Corrales, Ojedo-Piedrasluengas, Puentenansa-La Cohilla y Arredondo-La Sía, las adjudicó, una, la de Puente Viesgo, en el 2005 y las otras tres, en el 2007, previamente a las elecciones autonómicas el 2007.

Les voy a analizar cuál es el coste para los ciudadanos de Cantabria de la gestión y la adjudicación de esas carreteras.



Empiezo por Ojedo-Piedrasluengas. Se adjudicó en el año 2007, febrero, junto antes de las elecciones que eran en mayo. Se tenía que finalizar en 30 meses y se ha tardado en finalizar... -no, todavía no se ha finalizado- se va a tardar en finalizar 76 meses. Es decir, cuatro años más que la adjudicación determinaba que se tenía que hacer.

Puentenansa-La Cohilla. Se adjudicó en diciembre de 2006, justo antes de las elecciones, se ha finalizado en agosto de 2012, se ha tardado tres años y medio más de lo que se tenía que tardar.

Arredondo-La Sía. Se adjudicó en 2007, se tenía que haber finalizado en dos años y se han tardado dos años y medio más de lo que se tenía que haber finalizado.

Puente Viesgo-Los Corrales, lo ha dicho el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, se adjudicó en el año 2005, se tenía que finalizar en 23 meses; es decir, en 2007 y se ha finalizado en el año 2012. Es decir, de 23 meses a 80 meses. Cuatro años y tres meses más de lo que decía la adjudicación.

¿Esto qué ha supuesto y por qué ha sido? Esto ha sido todo porque se adjudicaron dichas carreteras, por la Consejería de Obras Públicas esto ha sido todo porque se adjudicaron dichas carreteras, por la Consejería de Obras Públicas sin hacer informe de impacto ambiental.

Aquellos que decía que había que aunar infraestructuras y respeto al medio ambiente, se adjudicaron todas las obras sin informe de impacto ambiental, salvo la de Puente Viesgo-Corrales, que se modificó, se modificó el trazado, se habían hecho expropiaciones y no se hizo informe de impacto ambiental del modificado.

Consecuencia de la modificación de la Consejería de Obras Públicas del PRC, que la Consejería de Medio Ambiente del Partido Socialista les paralizó las cuatro obras, las cuatro obras se las paralizó, por no tener informe de impacto ambiental realizado.

¿Qué supuso la paralización de las obras? Pues que los retrasos hayan llevado de media más de cuatro años. Pero si los retrasos hubiesen sido más de cuatro años, bueno, pues las carreteras se pueden tardar algo más en hacer lo que es la adjudicación. Yo conozco muy pocas que se tarden cuatro años más que los de la adjudicación, pero estas cuatro.

¿Pero qué ha supuesto aparte del retraso y los inconvenientes a los ciudadanos? Pues miren, en revisión de precios, que de haberse llevado a cabo según la adjudicación realizada, no habría que haber pagado revisión de precios, porque la que más eran 23 meses y la revisión de precios empieza a contabilizar a partir de los 12 primeros meses y por lo tanto, no significaría prácticamente nada.

Ha significado de coste, 13.422.000. Es decir, que la Consejería de Obras Públicas del PRC, adjudicase unas obras sin informe de impacto ambiental, a los ciudadanos de Cantabria solo en revisión de precios les va a costar aproximadamente 13.422.000. Eso sí, de los 13 millones, solo habían pagado tres millones, lo demás, está sin pagar.

Pero vamos a ver, ¿pero solo le cuesta a los ciudadanos de Cantabria 13 millones más de los 1.000 millones de las antiguas pesetas más, por esa adjudicación sin informe de impacto ambiental? No. Porque los informes de impacto ambiental obligaron a hacer modificados en las carreteras y al obligar a hacer los modificados en las carreteras, ¿saben ustedes lo que van a costar más esas carreteras de lo que se adjudicaron? 40 millones de euros. Cuatro carreteras obligados por los modificados, que le exigió Medio Ambiente, han supuesto 40 millones de euros más que en lo que estaba adjudicado por Obras Públicas.

Es decir, más de 7.000 millones de pesetas por una disputa del Partido Regionalista y del Partido Socialista o más bien, o más bien yo diría ¿alguien con sentido común puede pensar que se puede adjudicar la reforma de una carretera de Ojedo a Piedras Luengas, si todos la conocemos Puente, Nansa-La Cohilla, Arredondo-La Sía, sin informe de impacto ambiental?

¿Alguien en su sano juicio puede entender que se puedan adjudicar esas carreteras o cambiar el modificado de Puente Viesgo-Los Corrales, que había que cambiar hasta el puente, sin hacer informe de impacto ambiental?

Bueno, pues señoras y señores Diputados, los mismos que hoy levantan la mano diciendo que tiene que haber más dinero al Fondo de Cooperación Municipal, los mismos que levantan la mano y chillan que tiene que haber más dinero para carreteras, los mismos que levantan la mano y dicen que hay que dedicar más al bienestar social, hace cuatro años, cuando gobernaban, adjudicaban unas obras por 48 millones y costaban 98 y costaban 98.

Es decir, es decir su irresponsabilidad en la gestión en obra pública solamente en cuatro carreteras suponen 40 millones de más a los ciudadanos de Cantabria.

Y luego hay otras dos carreteras que tienen sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, paralizando las obras.



¿Eso puede pasar?, puede pasar. ¿Eso es una cuestión errónea del Gobierno?, pues no ha sido muy acertada porque se la han paralizado, pero puede pasar, porque sí tenía informe de impacto ambiental aunque hubo que cambiarlas. Porque ¿alguien puede entender también que la de la carretera Oyambre, se hiciese un modificado que era el 50 por ciento superior al precio base de licitación?

Pues en estos momentos los ciudadanos de Cantabria tenemos que pagar 40 millones más de impuestos para pagar la nefasta gestión del Gobierno bipartito; no que vaya hombre no, ¿cómo que no vaya hombre no?, páguenlo ustedes, haberlo gestionado adecuadamente. ¿Cómo que no? Por eso no se pueden hacer carreteras hoy, por eso no se pueden hacer carreteras hoy..., sí, sí, sí por eso no se pueden hacer carreteras hoy, que eso ha pasado hace cuatro años.

(Murmullos)

Bueno, pero vamos a ver, vamos a ver...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Silencio, por favor. Silencio.

DESDE LOS ESCAÑOS: No podemos.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Silencio.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Claro.

O sea, hacer carreteras..., no se pongan nerviosos, no se pongan nerviosos, 40 millones más de euros por irresponsabilidad, dos carreteras con sentencia paralizadas, dos, lo de los derribos también el Presidente de la Comisión de Urbanismo era el Sr. Revilla, entonces ¿qué cuentan ustedes de los derribos?

(Murmullos)

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Porque cada palabra que dicen es que más culpa les echan a sus socios de Gobierno, esto es lo que paso con esto. Que ellos adjudicaban y ustedes se las paralizaban, y la paralización llevaba 40 millones más.

(Murmullos)

Por lo tanto... Sr. Presidente, si pudiese ser un momentín para terminar....

(Murmullos)

Yo es que veo aquí a alguna persona, no sé, parece, yo espero que solo lo tengan que pagar los ciudadanos y que nadie se lo haya llevado, porque veo a alguno muy nervioso. Si ha costado más de 40 millones, tranquilidad, que lo único que tendría que ser era pedir disculpas y pagarlo, por una falta de gestión.

Por lo tanto criterios de este Consejo de Gobierno, nunca más un Gobierno puede hacer lo que hizo, siempre...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Consejero...

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): ...que se haga una carretera y se haga un proyecto hay que tener informe de impacto ambiental, si es necesario y así es exigible por las normas que lo desarrolla.

Y por supuesto, y por supuesto no cargar contra los ciudadanos las disputas de dos Partidos en el mismo Gobierno porque un Gobierno de la Comunidad Autónoma debe ser único y mirar por los intereses generales de Cantabria.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sr. Consejero.