SESIÓN PLENARIA

4.- Interpelación N.º 5, relativa a medidas adoptadas para exigir al Ministerio de Fomento que se agilicen las obras de infraestructuras destinadas a mejorar las comunicaciones de la región y su red viaria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [10L/4100-0005]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Secretaria primera, ruego dé lectura al punto número 4 del orden del día.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Interpelación número 5, relativa a medidas adoptadas para exigir al Ministerio de Fomento que se agilicen las obras de infraestructuras destinadas a mejorar las comunicaciones de la región y su red viaria, presentada por el grupo parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Durante el turno de exposición tiene la palabra D. Iñigo Fernández, diputado del grupo parlamentario Popular.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias señor presidente.

En el anterior debate cuando hablábamos de la situación de los trámites administrativos, del tramo de alta velocidad ferroviaria entre Aguilar de Campoo y Reinosa, dejaba dicho una gran verdad, señora portavoz del Partido Socialista, que es que todo lo que se ha hecho, se hizo antes de Sánchez; todo lo que se ha hecho en materia ferroviaria se hizo antes de Sánchez. Efectivamente.

Palencia-Alar del Rey, está redactándose los proyectos, porque se dejó contratado antes de Sánchez. Alar del Rey-Aguilar de Campoo, se redacta el estudio hidrogeológico de detalle, porque se dejó contratado y ya trabajando en ello antes de Sánchez. Y el estudio de alternativa a esa escala 1:25.000 se dejó hecho antes de Sánchez y luego llegó Sánchez y ya no se supo nada más.

Pues bien, esta situación es la que retrata el tema ferroviario, es idéntica en el ámbito de las autovías. Es decir, la autovía Burgos-Aguilar, en la que se trabaja en un único tramo, entre las localidades de Bascones de Valdivia y Pedrosa de Valdelucio se hizo antes de Sánchez. Es decir, eso ya estaba en obras antes de Sánchez.

Ramal de continuidad Sierra Pando-Barreda, nudo de autovías de Torrelavega, eso se dejó adjudicado antes de Sánchez. Antes de Sánchez. Sí, sí, se dejó adjudicado antes de Sánchez. Sí, sí, sí.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por favor. Por favor, señores diputados…

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Menos mal que se dejó adjudicado antes de Sánchez, porque si no estaría durmiendo el sueño de los justos como todo lo demás.

Autovía de accesos al puerto de Raos, se dejó adjudicado antes de Sánchez.

Es decir, las tres únicas obras de infraestructuras viarias del Ministerio de Fomento en Cantabria, o en relación con Cantabria, las tres, antes de la llegada de Pedro Sánchez.

Después de la llegada de Pedro Sánchez, ese último año y medio de agujeros negros en el espacio, en el que no se ha incorporado ni una sola actuación ni se ha empezado nada nuevo que no estuviera ya en obras o adjudicado, pues lo único que tenemos es lo que estaba en obras antes de Sánchez, pero es que además se ejecuta a cámara lenta. Se ejecuta a cámara lenta.

No sé si el diputado Diestro me permitirá hacer uso de los recortes del periódico… ¿Sí?, ¿sí? Correcto, con su autorización voy a hacerlo… (Murmullos) Sí.

Tramo, obra de nudo de Torrelavega, la obra de autoridad del nudo de Torrelavega que dejó adjudicado el Gobierno del PP, antes de Sánchez; año y medio después se ha ejecutado en un cinco por ciento. Un cinco por ciento. No sé si a este ritmo lo tendremos terminado, Sr. Zuloaga, para el 2040; cinco por ciento, para el 2040 igual está terminada. Cinco por ciento. Adjudicado por parte del Gobierno del PP y año y medio después, cinco por ciento ejecutado.

Obra de accesos a Raos. Adjudicado por el Gobierno del PP; año y medio después se ha ejecutado el 11 por ciento. Ésta va más rápida, ésta no está para el 2040, ésta igual está para el 2030. Ésta va más rápida.

Tramo de autovía Bascones de Valdivia-Pedrosa de Valdelucio; que dejó en obras el Gobierno del PP, con las palas moviendo allí la tierra y tal, 39 por ciento construido cuando ha cumplido el plazo de ejecución.

Es decir, la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno de España ha supuesto la paralización de toda la tramitación administrativa del tramo ferroviario Aguilar-Reinosa. Ha supuesto que la segunda fase de las obras de mejora del desfiladero de La Hermida haya quedado metida en un cajón. Ha supuesto que la tramitación de la ampliación de la A8 a un tercer carril y mejor rectificación de trazada hasta el límite de provincia con Vizcaya, esa tramitación también ha quedado metida en un cajón.

No se ha producido una sola adjudicación de una sola obra en año y medio. Y además las tres que ya estaban se ejecutan a cámara lenta. A razón, una de un cinco por ciento en año y medio; a razón, la otra de un 11 por ciento en año y medio. Y la otra, la de Bascones de Valdivia-Pedrosa de Valdelucio, concluido el plazo de ejecución está a un 39 por ciento.

Yo creo que no es para sentirse orgullosos, señores del Partido Socialista. No es para sentirse orgulloso. Es más bien para decir, vamos a ver si entre todos arreglamos esto, porque no es para sentirse orgulloso llegar al gobierno para paralizarlo todo como ha hecho el Partido Socialista por medio de Pedro Sánchez.

Entonces, ¿Qué facultades tenemos los grupos, qué posibilidades, qué herramientas tenemos en esta cámara para instar al gobierno de Sánchez a que levante el pie del freno u aquellas obras que se ejecutan a cámara lenta se activen y aquellos trámites administrativos que se han paralizado se activen también? Pues la de instar al gobierno de Cantabria a que se implique en la reclamación de la activación de estas obras y la activación de estos trámites.

Por eso, hemos registrado esta interpelación en la que le pedimos al gobierno que nos informe de qué gestiones ha hecho para evitar que esto que está pasando siga ocurriendo en el futuro. Qué se ha hecho desde el gobierno de Cantabria, que es a quienes nos corresponde a nosotros controlar, qué se ha hecho para evitar que año y medio después de su adjudicación por parte del anterior gobierno: la autovía Barreda-Sierrapando esté ejecutada tan solo al 5 por ciento; es decir, prácticamente lo único que han hecho es pintar la raya amarilla aquella. Porque poco más se ha visto. Cinco por ciento.

¿Qué se ha hecho para evitar que la autovía de acceso al puerto de Santander, al puerto de Raos, año y medio después de su adjudicación por el gobierno del PP solo se haya ejecutado en un 11 por ciento?

¿Y qué se está haciendo, qué se ha hecho o qué se está haciendo para evitar que esa otra obra, un tramo de cinco, de la autovía Burgos-Aguilar de Campoo, el que estaba en obras, que está ejecutado solo a un 39 por ciento, qué se está haciendo para evitar que eso también duerma el sueño de los justos?

Gracias. Gracias señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor diputado.

Por el Gobierno, tiene la palabra el consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sr. Gochicoa.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Gracias señor presidente. Buenas tardes a todos, señorías.

Bueno, ante esta visión, a mí modo de entender, tan distorsionada que nos ha propuesto el diputado del Partido Popular, entiendo que procede informarles sobre la situación actual de los proyectos señalados, que yo creo que ponen de manifiesto un escenario sensiblemente diferente al apuntado por su señoría.

Comenzaremos por las obras correspondientes al nuevo ramal: Sierrapando-Barreda y a la mejora de los enlaces de Sierrapando, Barreda y Torrelavega. Son las obras, que es cierto, fueron licitadas en octubre de 2017, por un importe aproximado de 165 millones de euros. Y fueron adjudicados, por un importe de 109 millones de euros, en mayo de 2018, a una UTE formada por Vías y Construcciones y por SIEC.

El acta de replanteo de las mismas fue el 27 de julio de 2018; lo cual quiere decir que al día siguiente se produjo su efectiva iniciación de las obras. El plazo de ejecución, que eso no lo ha mencionado, son 40 meses.

El objeto de esta actuación es mejorar lo que serían las condiciones tanto de seguridad vial como de capacidad y eliminar sobre todo las frecuentes retenciones que se producen en ese citado cruce de dos autovías como es la A67: la autovía de la meseta con la autovía del Cantábrico: A8. Y que por lo tanto entendemos que es una obra totalmente necesaria y por supuesto que apoyamos de forma incondicional.

Pero también hay que decir que a pesar de que esas obras se iniciaron en teoría en julio de 2018, realmente solo se disponía de los terrenos para poder actuar en el enlace de Torrelavega; prácticamente una ínfima parte de lo que sería la actuación a desarrollar.

Y esto es debido porque curiosamente el ministro de fomento anterior, D. Iñigo de la Serna además siendo de aquí de Cantabria, pues olvidó un trámite tan necesario, tan imprescindible para cualquier tipo de obras como es iniciar la expropiación mediante la declaración de urgente expropiación de las carreteras.

Esto es clave, esto es importantísimo y esto ha dado lugar a que, a partir de esa fecha, a partir de julio, se tuviera que iniciar un nuevo procedimiento que dio lugar en diciembre de 2018 a que, por parte del consejo de ministros que es el órgano competente, se declarara la urgente expropiación de los terrenos. Sin esa declaración del consejo de ministros era imposible comenzar la expropiación de las obras por motivos de urgencia, si alguien no lo conoce existe la posibilidad por motivos ordinarios suele durar entre 4 y 5 años la tramitación correspondiente, por eso todas las obras de infraestructura siempre son por motivos de urgencia.

Bien, esto habría llevado a que a partir de diciembre se comenzó el acta previa a licitaciones, fecha de enero, es decir un mes después; que posteriormente se hicieron el depósito previo de las cantidades consignadas y en junio de este año ha sido cuando ha sido posible levantar las actas de ocupación correspondiente a las fincas afectadas.

Eso para los terrenos. En el caso de las viviendas en estos momentos se está produciendo el desalojo de las mismas por lo cual todavía a día de hoy ni siquiera el cien por cien está totalmente conseguido. No obstante, ya sí se ha podido comenzar desde junio con las obras en un estado bastante avanzado.

Por lo tanto, vemos cómo en prácticamente un año, desde el 27 de julio hasta el 20 de junio, ha sido prácticamente inviable proceder a realizar la construcción de las obras salvo en un único punto que era el enlace de Torrelavega.

Bueno, pues a pesar de todo ello, a pesar de este poco tiempo transcurrido desde junio, se ha podido hacer la totalidad prácticamente del desbroce con aproximadamente 370.000 metros cuadrados desbrozados y con una retirada del entorno de 13.000 árboles, se ha procedido a retirar la tierra vegetal, aproximadamente unos 145.000 metros cúbicos que serán utilizados posteriormente en la revegetación de todo el ámbito.

Se ha comenzado el saneo de los materiales y se ha producido también el relleno con piedra, con (…) así como movimientos de tierras en varias zonas. El enlace de Sierrapando donde hay una serie de suelos blandos, ha sido necesario realizar una mejora del terreno con columnas de draga y con zanjas drenantes.

Hay que decir que llevamos ya 16.000 metros de zanjas drenantes y 65.000 metros de columnas de lava, es decir, que estamos hablando de cantidades ya bastante apreciables.

Y en enlace de Torrelavega que era donde efectivamente se había podido actuar desde el inicio, ahí es donde se ejecutó un muro de hormigón de 165 metros de longitud y ocho metros de altura, así como muro escollera de 45 metros de longitud.

Eso más cimentaciones en los diferentes pilotes, desestructuras y en general en el conjunto de servicios afectados correspondiente a Viesgo, ADIF, Torrelavega, etc.

Es decir, cuando las obras ha sido posible realizarlas, estas obras han recobrado la normalidad que nunca debió de haber dejado de existir y todo ello motivado ante un anterior ministro olvidó, no sé muy por qué, tener en cuenta que para hacer una obra hace falta las expropiaciones.

Bien, si nos metemos ahora con la obra siguiente de acceso al Puerto de Santander la situación es muy parecida. En noviembre de 2017 se licitan las obras, en julio de 2018 son adjudicadas a Dragados con ASCAN y GEOCISA. La verdad es que es un tramo también bastante complicado y un tramo en el que además interviene también el cruce de dos infraestructuras y donde además hay una serie de elementos con una gran demanda de tráfico, como es el puerto, el aeropuerto, como es también la ciudad del transporte, los centros comerciales.

Y quiero hacer incidencia sobre todo en la ciudad del transporte porque también es otro tema que también nos ha afectado o ha afectado de forma muy notable al ministerio a la hora de efectuar estas obras.

Y es que claro, buena parte de la infraestructura se localiza sobre terrenos del Puerto de Santander y en una parte también bastante considerable hace falta la ocupación temporal de terrenos que tiene concesionados el gobierno de Cantabria y que a su vez el gobierno de Cantabria los concesionó a CITRASA, es decir, la ciudad del transporte.

Todo eso yo creo que podremos compartir el hecho de que, aunque la obra sea imprescindible había que dar una solución a todos los vehículos industriales que en estos momentos están en CITRASA y que no podía ser que comenzáramos la obra sin dar una solución a una localización alternativa para todos esos vehículos. Algo por lo que también el proyecto anterior, quizás igualmente realizado con excesiva urgencia, con excesivas prisas por el gobierno anterior, pues no presto determinada atención.

Eso ha conllevado que ha tenido que abordarse un convenio entre la autoridad portuaria y el ministerio de fomento, la dirección general de carreteras, mediante el cual se ha habilitado una parcela en la cual se habilitará un aparcamiento provisional para aparcamiento de camiones y que dará respuesta a todos aquellos camiones que en estos momentos tengan que salir de CITRASA.

Mientras esto no ha sido posible evidentemente las obras no han podido ser desarrolladas en prácticamente nada más que unos ramales que existen hacia el este de la actuación y que son los que han dado lugar al porcentaje de ejecución de obra que usted ha manifestado.

He de decirle que ya ese convenio está firmado, que ya el modificado de la obra correspondiente a ese convenio para poder ejecutar el aparcamiento provisional ya está prácticamente también finalizado y que, en breves fechas, se procederá a la habilitación de ese aparcamiento que dará lugar a que se puedan comenzar las obras en la mayor parte del trazado de este enlace.

Hasta entonces, pues se ha trabajado intensamente con la autoridad portuaria. Y el gobierno de Cantabria, en vez de entorpecer las actuaciones, lo que siempre hace es intentar buscar soluciones, agilizar al máximo posible los trámites y mantener una buena sintonía tanto con el ministerio como con la autoridad portuaria, que entendemos que al final es lo que corresponde hacer en este tipo de circunstancias.

Y finalmente hablaremos de otra obra, esta sí que es cierto que bastante diferente a las dos anteriores, que es la que, en Castilla y León, en otra comunidad autónoma está desarrollando el ministerio de Fomento. Somos participes también de que es una obra que, aunque esté en otra comunidad autónoma es esencial para Cantabria, dado que permite una comunicación mucho más ágil con la meseta a través de Burgos. Es una obra que se dividió en su día en seis tramos, uno de los cuales: Burgos hasta Quintanaortuño ya está finalizado. Y dos de los cuales también fueron adjudicados en su día, en el 2009 -eso se le ha olvidado también decirlo- uno de ellos es el que comenta en la propia moción, o en la propia interpelación Pedrosa de Valdelucio-Bascones de Valdivia. Pero el otro es Bascones de Valdivia-Aguilar de Campoo. A mi juicio incluso más importante que el anterior, porque es el que enlaza directamente con Aguilar de Campoo, el que enlaza con la autovía A-67. Y, por tanto, el que daría continuidad a que la gente pudiera coger la autovía con mayor facilidad.

Estas obras fueron adjudicadas en el año 2009. Es decir, no es que hayan sido antes de ayer, no es que fuera Iñigo de la Serna. Pero sí que es cierto que fueron en su día suspendidas, la crisis; posteriormente, concurso de acreedores. Son obras que han tenido todo tipo de vicisitudes.

Es cierto que eso sí que, en 2017, uno de los tramos fue efectivamente reactivado bajo el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna. Sin embargo, el otro, el de Bascones de Valdivia-Aguilar de Campoo, desconozco el motivo por el cual, las obras fueron resueltas, fueron rescindidas; llámenlo como quieran.

En estas obras que, efectivamente, se pusieron en marcha en mayo de 2017, inmediatamente a renglón seguido fue necesario hacer un modificado, por motivos obvios. Habían pasado 9 años desde que fueron adjudicados, por las circunstancias legales, materiales, etc. habían cambiado. Y, por lo tanto, fue preciso realizar un modificado.

En esa labor se ha estado trabajando en estos momentos. Y en estos momentos, sí que nos comentan que hay un fuerte impulso de las obras; que es perfectamente visible, la gente que pasa por allí lo percibe y lo ve. Los movimientos de tierra se han activado, el modificado se ha aprobado. Se van a poner en servicio dos variantes de trazado. Y, por lo tanto, son obras -que eso también es cierto- no han concluido; es decir, las obras, su fecha de finalización actual es septiembre de 2021, no es que estemos incumpliendo plazos. Es que derivado del modificado anterior, las obras fueron pospuestas hasta septiembre de 2021. Y en ese momento nos encontramos.

Son obras que están desarrollando con bastante agilidad, por lo que me comentan en estos momentos. Y que en todo caso tienen unas fechas de finalización bastante cercana.

En todo caso, nosotros, desde el gobierno de Cantabria, lejos de mirar hacia otro lado siempre hemos instado tanto el anterior ministro como el actual en funciones, José Luis Ábalos, agilizar trámites, agilizar plazos, y a que cada una de estas obras pueda ser una realidad en el menor tiempo posible.

Y desde esta Consejería de Obras Públicas, siempre se ha llevado una reivindicación permanente. Y el gobierno Regional también ha mediado en todo aquello en lo que podía colaborar para agilizar aquellas incidencias que hayan ido surgiendo, como hemos podido comprobar. Y que desde luego son totalmente ajenas a esta administración pública.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor consejero.

Señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Sí. Gracias, señor presidente.

Señor consejero. Yo no sé si yo tengo una visión distorsionada. A lo mejor también la tiene el periódico… No, no, a lo mejor también la tiene el periódico. Tres informaciones distintas, en tres días distintos, denunciando el retraso; por no

hablar de la práctica paralización de las obras. A lo mejor tiene la visión distorsionada todo el que pasa por la zona de Barreda con el coche y ve que allí, en año y medio, prácticamente no se ha hecho nada. Usted va a menudo ¿no?

Es decir, si allí no se hace nada; si allí está aquello prácticamente paralizado. A ver si es verdad que ahora se retoman los trabajos de verdad, en condiciones.

Pero vamos a ver, ¿me he inventado yo que el periódico ha puesto, ha publicado un día la obra del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda, ¿esté ejecutado solo a un cinco por ciento, año y medio después de haber sido adjudicado? ¿Me lo he inventado yo? ¿Es una visión distorsionada? ¿Lo he soñado yo, o dónde he visto yo esto? ¡Amigo, en el periódico! En el periódico he visto también que los accesos al puerto de Ra…, claro, a este ritmo, cinco por ciento en año y medio, 2040.

Accesos al puerto de Raos, 11 por ciento en año y medio, pues 2030. Y la de Burgos-Aguilar, y la de Burgos-Aguilar, ¡ah!, no, esta no, esta la dejó adjudicada en 2009 José Blanco, ¡claro!, como la Solares-Torrelavega y la Ronda de la Bahía, la adjudicó en el 2009 y en el 2010 hubo que parar todo, lo paró todo. Lo paró absolutamente todo y tuvieron que venir otros a terminar lo que había empezado y no se había avanzado.

Es decir, o sea, ¿ahora el mérito es de José Blanco? ¡Es increíble!, el que adjudicó la Solares-Torrelavega y al mes de empezar las obras, que habían movido allí dos calderos de tierra, se paró aquello y tuvieron que venir otros a terminar la obra.

Y el que adjudicó la Ronda de la Bahía de Santander, ¿quién acabó la obra de la Ronda de la Bahía de Santander?, ¿quién reactivó una obra paralizada y terminó la obra de la Ronda de la Bahía de Santander?, Ana Pastor.

¿Quién acabó la obra de la Solares-Torrelavega?, Ana Pastor. Y ¿quién retomó los trabajos en el tramo Bascones de Valdivia- Pedrosa Valdelucio?, Iñigo de la Serna en mayo de 2017.

Luego yo no creo que estemos antes una visión distorsionada. No creo que ni yo ni el grupo Popular ni los periódicos ni la mayoría de los usuarios que circulan por esas carreteras tengan una visión distorsionada.

Las obras, las tres únicas grandes obras de infraestructuras que ejecuta el Ministerio de Fomento en Cantabria o que afectan a Cantabria, las tres estaban en obras o adjudicadas cuando el 1 de junio de 2018 el PP dejó el Gobierno de España.

Y después de eso no ha habido nada más. Y lo que estaba en obras o adjudicado el 1 de junio de 2018, se ejecuta, como pidiendo perdón, porque es que las obras no avanzan y año y medio después no se ve avanzar nada por ningún sitio.

Y lo más triste es que, al consejero, no sé si a todo el Gobierno, al consejero se le ve enormemente satisfecho. Es decir, se ejecuta un cinco por ciento una obra ya adjudicada hace año y medio, avanza solo un cinco por ciento, el consejero está encantado de la vida.

La otra obra, el once por ciento en año y medio y está, bueno, exultante, está encantado de la vida.

¿Pero qué listón reivindicativo es el de este Gobierno?, ¿qué listón?, ¿dónde está el listón de las reivindicaciones?, a la altura del tobillo han puesto ustedes el listón de las reivindicaciones. ¡Cómo se nota que gobierna su socio, Pedro Sánchez!

¡Ay los gritos y los berridos que había que escuchar si esto no hubiera sido cosa de otro Gobierno! “Me meto en el pantano” (risas), “denme todo el…, nos roban el agua, me meto en el pantano”. Esos eran otros, como es Pedro Sánchez su socio vale todo, vale todo absolutamente.

Esta es la escena, que el partido Regionalista cuando gobierna su socio Pedro Sánchez, su social el partido Socialista, su carácter reivindicativo se pierde, se diluye, se apaga, desaparece.

Esta es la escena, que el auténtico acuerdo, la esencia del acuerdo entre el partido Socialista y el partido Regionalista no es la ejecución de las infraestructuras ni de las obras, no, es: “yo te voto a ti en Madrid y tú me votas a mí en Cantabria”. Es la única esencia del acuerdo.

Los votos, el voto de Mazón…

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Debe ir terminando, señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Termino ya, señor presidente. El voto de Mazón es el voto 124 del partido Socialista. El diputado 124 del partido Socialista es Mazón y aquí los socialistas tienen que apoyar al Gobierno de Miguel Ángel Revilla. Esa es la esencia del acuerdo, a eso se reduce, eso es todo el acuerdo. Ni reivindicaciones ni infraestructuras ni nada.

El Partido Regionalista de Cantabria es la marca blanca del PSOE en Cantabria. Entonces, hay que tragar con todo. Hay que tragar con todo y claro sube aquí el consejero y dice que está encantado de la vida con que todo esto se ejecute a cámara lenta.

Señor presidente, termino ya. Al cinco por ciento una obra, al once por ciento otra obra año y medio después, el desfiladero de la Hermida lo han dejado a prado. Burgos-Aguilar no se acaba nunca. Los cuatro temas que faltan pendientes no se acaban nunca, pero el consejero en nombre del Gobierno está satisfecho, encantado de la vida, exultante, no se puede pedir mayor grado de satisfacción.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor diputado.

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Bueno. Vamos a ver, en primer lugar, desde luego no sé dónde ha oído usted que yo estoy encantado de la vida, exultante ante estas manifestaciones, lo cierto es que me he limitado a reproducir la situación de los hechos y como han ido las circunstancias.

En todo caso, después de las aclaraciones que les hemos ofrecido, yo creo que sorprende un poco su insistencia. ¿sabe usted cual era la anualidad correspondiente a la obra de Sierrapando-Barreda para 2008, una obra presupuestada en licitación en 165 millones de euros? Bueno, pues era de un millón de euros. Un millón de euros para el primer año. Ese era el presupuesto que tenía esa obra.

Y, sin embargo, mire usted, yo sinceramente tampoco me parece mal, es decir, que se licite, aunque sea con un millón de euros, lo importante a veces también es cierto, que es meter ahí la obra en el sistema.

Pero bueno, me parece todavía peor, el hecho de que aun así, no se hubiera ningún tipo de expropiaciones, cuando además ahí es cierto, en un caso, en el que hay viviendas afectadas, en el que hay personas que están viviendo, como están viendo que las palas están al lado de su casa y que sin embargo no saben ni cuándo se les va a expropiar, ni cuando se les va a pagar, ni de qué forma, o cuándo van a tener que marcharse de sus casas.

Eso es lo que me ha parecido peor en este procedimiento expropiatorio y por eso he hecho mayor incidencia de ello en esta primera parte de la legislatura, de la lectura.

Por otra parte, yo creo que al a ver, al a ver visto las dos circunstancias, tanto el tema de expropiaciones como el tema de la ciudad del transporte, yo creo que uno apunta hacia una cierta improvisación, quizá fruto de alguna forma de una premura, quizás excesiva por intentar sacar las cosas como sea y de la forma que sea ¿no?, que han podido quizás pues al final dañar, un poco ¿no?, la imagen ¿no?, del Ministerio de Fomento en este caso concreto.

En ese sentido, por supuesto que no estoy satisfecho, pero ¿hacia quién debo decir que no estoy satisfecho? ¿hacia el que está intentando resolver los problemas, hacia el que está intentando con sus trámites poner las vías para poder que estas obras se ejecuten en el menor tiempo posible? ¿o hacia el que, de alguna forma, de una forma un poco chapucera, no, pues intentando con una improvisación desmedida al final dejó las cosas como las dejó?

Bueno, pues yo creo que en ese sentido hay que intentar apoyar y colaborar con los que están intentando resolver los problemas y en ese sentido pues estará siempre la consejería.

No obstante tenga también claro que esta consejería, por supuesto, que ha tenido contactos múltiples con el Ministerio de Fomento, mi antecesor José María Mazón estuvo con el ministro, estuve yo presente, estuvo también con el secretario de Estado de infraestructuras, estuvo también con el director general de Carreteras y que de alguna forma estamos presionando, no solamente por estas obras que nos está comentando sino por todas aquellas obras fundamentales para Cantabria y que en estos momentos están muchas de ellas todavía pendiente de licitación.

Y ahí estaremos y desde luego tenga claro que esta consejería seguirá vigilante en la marcha de los trabajos y que exigiremos ante el ministerio el cumplimiento de los plazos vigentes. En todas las obras mencionadas. Para ello, además, tenemos la gran suerte de esta área regionalista de contar con un diputado como José María Mazón en el Parlamento de Cantabria que defenderá sin ningún género de duda los intereses de Cantabria en materia de infraestructuras y que además es un gran conocedor de la materia, dado que fue mi antecesor como consejero de Obras Públicas.

Sin más son las obras que se están ejecutando bajo la supervisión además de una profesionalidad de unos técnicos de la demarcación de carreteras a los que tengo el placer de conocer y que me consta que está fuera de toda duda y que estoy convencido de que además se llevarán a buen término los plazos señalados que apuntan hacia el 2021 en el peor de los casos.

Muchas gracias a todos.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gomez J.): Gracias señor consejero.