



SESIÓN PLENARIA

(Comienza la sesión a las diecisiete horas y dos minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Señoras y señores Diputados, miembros del Gobierno, muy buenas tardes.

Se abre la sesión, empezamos con el Orden del Día. Primer punto del Orden del Día, Sra. Secretaria.

1.- Debate y votación de la moción N.º 5, subsiguiente a la interpelación N.º 6, relativa a criterios ante el maltrato y discriminación sufridos con la imposición del carril reversible en la autovía A-8 y la prohibición de circulación de camiones, y medidas a adoptar al respecto, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/4200-0005]

LA SRA. BEITIA VILA: Gracias, Sr. Presidente.

Debate y votación de la moción N.º 5, subsiguiente a la interpelación N.º 6 relativa a criterios ante el maltrato y discriminación sufridos con la imposición del carril reversible en la autovía A-8 y la prohibición de circulación de camiones y medidas adoptadas al respecto, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Debate del artículo 178 del Reglamento, en relación con lo dispuesto en el artículo 164 .5 del mismo.

Turno de defensa del Grupo Parlamentario Regionalista, por un tiempo de 10 minutos, tiene la palabra D.ª Alodia Blanco.

LA SRA. BLANCO SANTAMARÍA: Sí, muchas gracias, Sr. Presidente, Señorías.

Presentamos hoy una moción que tiene por objeto instar al Gobierno para que en primer lugar adopte las medidas necesarias, voy a esperar un segundito a que se sienten el resto de los parlamentarios, me parece un poco de mala educación por mi parte comenzar sin que la gente haya tomado asiento.

Bien como iba diciendo, presentamos hoy una moción que tiene por objeto instar al Gobierno por una parte a que adopte las medidas necesarias para la eliminación de los carriles reversibles en la autovía A-8 en su paso por Cantabria y por otra parte, para que utilice todos los instrumentos a su alcance, incluida las que el ordenamiento jurídico pone a su disposición, para abolir la prohibición de circulación de transporte pesado en la autovía A-8 a su paso por el área metropolitana de Bilbao.

Pues bien, el otro día cuando presentábamos la interpelación, había algo en lo que estábamos de acuerdo tanto el Consejero como el Grupo Regionalista y es en la existencia de unos hechos que son irrefutables, unos hechos que indican que en el año 2010, se trató de la posibilidad de implantar un carril reversible en la Autovía A-8. Un carril que en principio iba a discurrir en El Haya, que es la frontera con Vizcaya y el municipio de Castro Urdiales a la altura de Cerdigo.

Un carril que se iba a implantar de forma experimental en Semana Santa del año 2011, como así fue, pero con una pequeña sorpresa puesto que en lugar de tener salida en Cerdigo, localidad que pertenece a Castro Urdiales y que hubiera absorbido gran parte de todo el tráfico que se genera los fines de semana, por causas que no llegamos a entender, se decidió que se implantara con salida en Liendo, lo cual motiva que gran parte de los vehículos que transitan por ese carril, no obtengan mayor utilidad, puesto que unido la limitación de velocidad a 80 kilómetros por hora, se encuentra el hecho ineludible de que no puede salir precisamente en Castro Urdiales, que es la población, que como he dicho al principio absorbe la mayor parte del tráfico.

Este carril que, como digo, se implantó de forma experimental, estaba sujeto a una valoración posterior y así el día 1 de septiembre de este año 2011, Serafín Sánchez, Jefe de la DGT en Cantabria, hace unas declaraciones en la prensa diciendo que el experimento ha sido un fracaso, que no solamente no mejora la circulación, sino que además la empeora y que por lo tanto va a proponer al Gobierno Vasco su eliminación.

Esto ocurre el día 1 de septiembre. Sin embargo el día 7 de septiembre, se reúne con la Jefa de Tráfico de Vizcaya y en contra de lo manifestado anteriormente, deciden mantener el carril de entrada a Cantabria, de forma que de los dos carriles que hay en la Autovía, uno de ellos queda eliminado y en lugar de tener una autovía, tenemos algo que no llega a ser ni siquiera una carretera secundaria, puesto que en ninguna de los tramos de ese carril se puede adelantar.

A esta primera reunión que se produce el día 7 de septiembre, no es invitado el Gobierno de Cantabria, el día 13 de septiembre se produce una segunda reunión a la que tampoco es invitado el Consejero del Gobierno de Cantabria y en



esa reunión deciden sorpresivamente, no solo mantener el carril de entrada a Cantabria, sino también el carril reversible de salida hacia Vizcaya los domingos por la tarde. Como dije en mi anterior intervención, si no quieres taza, taza y media.

Todo esto motivado a nuestro juicio por la apertura de la Súpersur, una autopista de peaje, financiada por la Diputación Foral de Vizcaya, con un coste estimado de 900 millones de euros y ante el temor, más que probable, de que esa autovía o esa autopista deje de utilizarse como les ha ocurrido con los túneles de Archanda, que por cobrar un pequeño peaje, han tenido que recurrir a rescatar la concesión y a desembolsar 67 millones de euros para indemnizar a la concesionaria por falta de uso.

Creo que todos estaremos de acuerdo en que estos hechos constituyen un grave desprecio, menosprecio e insulto a nuestra Comunidad Autónoma, que no ha sido ni siquiera consultada para implantar una medida que claramente perjudica únicamente a los cántabros en beneficio exclusivo de los vecinos de la Comunidad Vasca.

Pedíamos la semana pasada soluciones al Consejero, soluciones que de haberlas ofrecido, hoy no hubiéramos tenido necesidad de interponer esta moción, pero no oímos ninguna solución. Se limitó a echar balones fuera, a hablar de algo que nos llamó poderosamente la atención, que es que decía que la solución para el tráfico en esta zona de Cantabria es la implantación del tercer carril en la autovía A-8.

Y yo me pregunto Sr. Consejero, si la solución es implantar un tercer carril, lógicamente dos carriles son insuficientes y lógicamente un carril se convierte ya en una soberana ridiculez.

Y además no ha tenido usted en cuenta los problemas para la seguridad vial que supone que en un tramo tan largo, no haya ni una sola oportunidad de adelantar a un camión, que ocurrirá en el caso de que haya un accidente. No sé si todos ustedes recuerdan que firmamos un convenio con el País Vasco, precisamente para que todos los accidentes que se produjeran en la A-8 a su paso por Castro Urdiales, pudieran ser atendidos desde el Hospital de Cruces porque queda más cercano.

Ese convenio no se va a poder cumplir por la sencilla razón de que si hay un accidente en la A-8 en este carril reversible, no hay ninguna forma de evacuar a los ciudadanos. Y por lo tanto es prioritario para Cantabria que se elimine definitivamente este carril.

¿Soluciones posibles? Hombre, en cuanto al carril reversible de la A-8 habrá que analizar en primer lugar la competencia, en este caso la competencia es doble: por una parte, tenemos la competencia de la Diputación Foral de Vizcaya, que tiene transferida el tráfico en su territorio y por otra parte, tenemos la competencia del Estado que tiene asumida la competencia de tráfico en la Comunidad Autónoma de Cantabria, porque lógicamente nosotros no hemos asumido la transferencia.

Por lo tanto, usted tendrá que hacer las gestiones oportunas ante el Delegado del Gobierno, que es quien ostenta en este caso la titularidad de esta competencia. Unas gestiones que no se pueden limitar únicamente a mantener una o dos reuniones, porque si no surgen ningún efecto avalado como tiene usted, el resultado nefasto de la implantación de este carril por estudios de la propia Universidad de Cantabria; tendrá usted que dirigirse directamente al Gobierno de la Nación.

Porque nosotros entendemos que en aquellas materias donde no se ha transferido todavía la competencia a la Comunidad, el Estado tiene un especial deber de tutela y de salvaguarda de los intereses de Cantabria y es su obligación ejercer y defender esos derechos y esos intereses, allí ante las instancias donde sea menester.

Paralelamente el mismo día 13 de septiembre, se implantó una prohibición de circular en la autovía A-8 en el tramo comprendido entre Bilbao y Baracaldo. Es decir, el área metropolitana del gran Bilbao. Una prohibición que teóricamente se ampara en la Ley de Tráfico Real Decreto Legislativo 339/1990, que atribuye a la autoridad de tráfico la facultad de adoptar medidas especiales de regulación de tráfico, cuando lo aconsejan razones de seguridad, fluidez o de circulación.

Y digo que pretendidamente está amparada en esta norma, porque en realidad lo único que se pretende es recaudar dinero en la famosa Súpersur, y me baso para ello en varios motivos. En primer lugar, me baso en la propia memoria que se acompañó al proyecto de construcción de la Súpersur, donde la propia Diputación Foral indica que del tráfico que pasa por la A-8, solamente el 6 por ciento es un tráfico de paso. Es decir, el resto el 94 por ciento restante, tanto del tráfico ligero como del tráfico pesado, son vehículos que se desplazan para acceder al área metropolitana del gran Bilbao.

Por lo tanto, esta prohibición no puede contribuir a la fluidez del tráfico, cuando solamente un 6 por ciento pasa de largo por el área metropolitana. Ésa es una justificación absurda.

Me baso para ello también en la necesidad de impugnar esa prohibición, una estrategia que ha venido llevando a cabo nuestra Comunidad, sostenida en el tiempo, con sentencias todas ellas favorables, tanto de los Tribunales



Contenciosos, como del Tribunal Constitucional, la última se la entregué a usted, Sr. Consejero, que es la sentencia de 18 de mayo del año 2011, donde analiza cuáles son las competencias que tiene la Diputación Foral y dónde están los límites de las prohibiciones de tráfico que pueden imponer.

Le enseñé un documento gráfico, que demuestra a todas luces que el corredor del Txorierri, por donde quieren desviar el tráfico no es una vía alternativa, puesto que implica dar un rodeo de más de 15 kilómetros para poder acceder a la autovía. Se lo enseñé el otro día, se lo vuelvo a enseñar hoy por si quedara alguna duda. Éste es el camino normal, ésta es la autovía A-8 y esto es lo que pretende la Diputación Foral que hagamos.

Evidentemente no es un corredor alternativo, si fuera únicamente mi opinión, podrían decirme ustedes que es una opinión tan fundada o infundada en derecho como cualquier otra, pero es que la propia Diputación Foral de Vizcaya ha dictado una resolución de 19 de septiembre del año 2011, justificando la prohibición de tráfico de mercancías peligrosas por la autovía A-8, y la justifica diciendo que la Súpersur ha sido construida como alternativa a la autopista A-8 a su paso por el área metropolitana de Bilbao. Y en consecuencia, va a conllevar una modificación sustancial de la funcionalidad de ésta, como vía urbana con prohibición de paso a los vehículos pesados de más de 3.500 kilogramos.

Y además nos dice, se eliminaría el paso de mercancías peligrosas por zonas densamente pobladas del Bilbao metropolitano y que en la actualidad circulan por la A-8, al no existir alternativa viaria, es decir, se fundamenta la prohibición del tráfico de mercancías peligrosas en que no existe alternativa viaria al paso por la A-8. Si no existe alternativa viaria, ellos mismos están reconociendo que el corredor del Txorierri, que es lo que ofrecen como alternativa, no es ninguna alternativa. Y por lo tanto...

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

LA SRA. BLANCO SANTAMARÍA: Termino ya en medio minuto.

Y por lo tanto, instamos ahora al Gobierno para que adopte las medidas necesarias para levantar también esta prohibición, que es injustificada, porque de ninguna de las maneras va a solucionar el tráfico del área metropolitana de la gran Bilbao, donde el 94 por ciento de los vehículos que circulan lo hacen para acceder precisamente a las ciudades y porque está más que justificado que el corredor del Txorierri, no es una vía alternativa al haberlo reconocido así el propio Gobierno vasco.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sra. Diputada.

Pasamos a la fijación de posiciones.

Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra Juan Guimerans, por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. GUIMERANS ALBO: Sr. Presidente.

Buenas tardes, Señorías. Me corresponde en nombre de mi Grupo, del Grupo Parlamentario Socialista, fijar la posición en relación con la interpelación presentada por el Grupo Regionalista.

Asistimos con toda la atención en el Pleno del pasado lunes, a la discusión que se mantuvo en esta sala, sobre el carácter reversible del carril de la autovía y también sobre la prohibición del tráfico en la A-8 hasta Baracaldo.

Desde nuestro punto de vista, la discusión derivó por unos cauces un tanto estériles, porque centraron la discusión en cuál era el nivel de protagonismo de las Administraciones a la hora de tomar una solución a un problema. E insisto, yo creo que aquí es donde está la clave, un problema.

Las retenciones de tráfico en determinadas fechas y horarios que se producen en el límite entre Cantabria y el País Vasco, son un problema e insisto que el problema existe, el problema no nos lo hemos inventado. Y el problema tiene su origen en un desarrollo económico que promueve la movilidad y que es difícil resolver en base a generación de infraestructuras, sobre todo viarias. Porque al mismo tiempo que se incrementa la capacidad de las mismas, se produce - efecto del desarrollo- un incremento sustancial del parque de vehículos y un movimiento acorde con su número. Que en determinadas fechas y horarios generan congestión.

No obstante, las soluciones que se barajaban, nos parecen en cierto modo discutibles.

La propuesta del Grupo Parlamentario Regionalista, se basa en la eliminación en una primera fase de la reversibilidad del carril. Bien, aceptando que producto del resultado de la decisión aceptada insatisfactoria, eso podría ser



entendido, el problema no se resuelve. Estaríamos en el mismo punto que al principio del problema. Tenemos un problema de congestión en la frontera entre nuestra Comunidad Autónoma y la Comunidad del País Vasco.

Por otra parte, el Sr. Consejero hizo una exposición en la cual nos relató un cúmulo de reuniones, en un ejercicio de casi, casi, si fuéramos exagerados podríamos calificar de stajanovista, muy de agradecer, por el interés que ponen en el problema. Y esas reuniones se produjeron con todo tipo de organizaciones, según él nos contó, y administraciones.

Y para resolver el problema se encargó un estudio a la UC. Como ustedes pueden comprender, por mi procedencia, lejos de mí la intención de poner en duda la oportunidad de un estudio de estas características a la Universidad de Cantabria.

¿Pero qué nos dijo el Sr. Consejero que concluía este estudio? Pues sinceramente nos dijo: “empeora el tráfico y es negativo para la seguridad vial -cito sus palabras- dificulta el paso de cualquier vehículo de emergencia. Y los niveles de servicio son malos. En conclusión, reduce las prestaciones y no resuelve el problema”.

Y hasta aquí es un diagnóstico. Un diagnóstico que hay que valorar. Pero lo que nos parece sorprendente es que en ningún caso, el Consejero, nos dijo cuál era la solución que aportaba el estudio de la Universidad. Y ante una no solución, si decidiéramos avalar esto que dice este estudio, estaríamos en la misma posición que la que estamos en relación con la propuesta del PRC; es decir, en el origen del problema. No habríamos avanzado absolutamente nada.

Desde nuestro punto de vista, los políticos estamos aquí con la obligación, cuando menos, de intentar resolver los problemas y aceptar que en algunas ocasiones, las decisiones que se toman no producen aquellos efectos que todos deseamos.

Pero hay que recordar que los carriles reversibles es una herramienta que utilizan diferentes Comunidades Autónomas, en situaciones similares a la que estamos describiendo aquí. Es una propuesta que tiene un soporte legal establecido; me refiero al artículo 41 del Real Decreto 14/28, del 2003, de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de Circulación y que regula lo referente a carriles de utilización en sentido contrario al habitual.

Sobre ese supuesto, eso fue lo que hicimos. Y lo hicimos como quedó claro, a modo de prueba y con carácter experimental. Y no solamente hicimos un intento y nos mantuvimos en ese intento, modificamos las condiciones de las pruebas.

Y hay que aceptar que el resultado no es concluyente, el resultado en cierta forma es insatisfactoria.

Y llegado a este punto, nosotros también creemos que no vale empecinarse en un error. Si eso se determina que es un error, habrá que abordar situaciones que resuelvan ese problema.

Y en ese sentido...

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

EL SR. GUIMERANS ALBO: Sí. Voy acabando.

En ese sentido, me va a permitir el Sr. Consejero que nos atengamos un poco a su doctrina. Podremos denominarla: doctrina Arasti. Y en ese sentido, estaríamos dispuestos a ser arastistas.

Y eso significa que lo sensato según sus palabras es hacer caso a los técnicos. Y si esa solución vale para Altamira, ¡cómo no va a valer para hoy! Y, por tanto, tomemos este período como un periodo de prueba y analicemos...

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

EL SR. GUIMERANS ALBO: ...lo que dicen los técnicos.

Y así, me permitirá también decirle, Sr. Consejero, que los Portavoces del Grupo Socialista no solamente le tienden trampas dialécticas, que le obligan a reprendernos, eso sí, con un talante tierno y cariñoso que le agradecemos, sino en algunos casos pues también tenemos en cuenta algunas de las soluciones que usted puede proponer y que someteríamos a una discusión sobre un soporte...

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

EL SR. GUIMERANS ALBO: ...técnico.

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



Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra Miguel Ángel Lavín, por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. LAVÍN RUIZ: Sr. Presidente, muchas gracias. Señoras y señores Diputados.

Vamos a fijar la postura de votación del Partido Popular, del Grupo Popular, referente a la moción presentada por el Grupo Regionalista, en base a dos puntos: uno es por un lado el carril reversible de la A-8 y por otro lado, el tema que afecta a la Súpersur o variante sur metropolitana de Bilbao y a su exclusividad de tráfico y a su cobro.

Vamos a ver, el carril reversible de la A-8, es implantado el día 8 de abril de 2011 entre Ugaldebieta, a la altura de Santurce, y Liendo.

Este dispositivo es impulsado por el Consejero de Interior del Gobierno Vasco, Rodolfo Ares, y por la Directora de Tráfico, Amparo López; con la colaboración del Gobierno Cántabro y la Dirección General de Tráfico, según se cita en prensa el día 7 de abril de 2011.

La previsión en esas fechas, ya en esas fechas, es de hacer también el carril reversible en dirección Bilbao desde Guriezo después del verano, cuando se inaugure la autopista Súpersur. Y, ¿qué ocurre cuando se pone en funcionamiento?, pues que en dirección a Cantabria se usa poco el carril adicional, porque genera una sensación de inseguridad en los conductores y porque obliga a ir a una velocidad de 80, con lo cual no soluciona ni agrava los problemas de la operación salida de Vizcaya, pero sí genera retenciones en sentido Vizcaya, al quedar un único carril.

Y lo que sí ocurre es que se producen colapsos en la circulación de vehículos, simplemente porque la autopista A-8 no es capaz de absorber el tráfico que soporta.

Al implantar el carril en sentido Bilbao es cuando sí se producen atascos considerables que colapsan incluso el tráfico en Castro Urdiales. Dos de esos atascos de 17 veces hubo dos y los dos los cogí yo. O sea que sé bien de que se habla en esos atascos.

El actual Gobierno de Cantabria, en el momento que observa el problema que está ocasionando el tráfico en la A-8 con dicho carril reversible, encarga a la Universidad de Cantabria un estudio sobre ese carril y se reúne con representantes del sector de transporte, con el Delegado del Gobierno y con el Jefe Provincial de Tráfico, a las que siguen reuniones de tipo más técnico.

Y, ¿qué es lo que dice el estudio de la Universidad de Cantabria?, lo que dice el estudio, con datos muy concretos y que están a disposición de todas las señoras y señores Diputados es que ese carril no soluciona el problema de tráfico en la A-8, genera problemas añadidos en la circulación en sentido contrario y lo que es más grave, produce un incremento notable en la inseguridad de los ciudadanos que circulan por dicha autovía.

En este caso felicitar desde el Grupo Popular al Sr. Consejero, Eduardo Arasti, así como al personal de su Consejería por el interés demostrado y por el trabajo realizado para tratar de solucionar este problema, dentro del marco de competencia posible.

Y sobre todo remarcar que el actual Gobierno de Cantabria ya tomó, está tomando y tomará las medidas necesarias contra una medida que desaconsejan los expertos de la Universidad de Cantabria, que califican como fracaso los reponsables de tráfico de Cantabria, que rechazan los profesionales del sector y que genera notables perjuicios a los vecinos de Cantabria, especialmente en mi ciudad, Castro Urdiales.

Pero sobre todo porque la seguridad, el primer valor a proteger, está comprometida con esta medida.

Por ello, consideramos absolutamente innecesaria esta moción que busca simplemente un efecto de confrontación con el Gobierno y que hace caso omiso de los ámbitos competenciales de cada administración.

La segunda cuestión, la de la Súpersur o variante sur metropolitana, es del mismo tipo, buscar la confrontación con el Gobierno, pero esta vez con un trasfondo mucho peor, porque se trata de generar una discusión de competencias con una Comunidad Autónoma vecina y generar más problemas que los que pretende solucionar.

Vayamos a analizar esta segunda cuestión. El día 14 de septiembre se inaugura de manera definitiva una autopista de peaje que circunvala Bilbao, se trata de un trazado alternativo a la A-8 a su paso por Bilbao y obligatorio para el tráfico de camiones y mercancías peligrosas.

La alternativa para los camiones para atravesar Bilbao sin tener que pasar por esta nueva autopista de peaje es el corredor del Txorierri, una autovía que circunvala Bilbao a través del Puente Rontegui y que lo circunvala por la margen derecha, que es el que están utilizando ahora mismo los camioneros vascos como medida de protesta.



El precio del peaje de la Súpersur para coches es de un euro con ocho céntimos entre semana y de 55 céntimos los fines de semana. Para camiones, el precio del trayecto completo es de 5,98 euros y si son camiones pesados 6,78 euros.

Sin embargo, el camión no está obligado a hacer el trayecto completo, pudiendo salir de la autovía si es en dirección hacia Cantabria en las curvas de Zorroza y también ahí puede entrar de en dirección Vizcaya también en las curvas de Zorroza, pagando entonces el precio de 2,49 euros para camiones pequeños y 2,81 euros para camiones pesados. Y esto es importante, porque estamos hablando de 2,41 euros el mínimo que tienen que pagar.

¿Y es discriminatorio para el resto de transportistas tanto cántabros como el resto de Comunidades Autónomas? Pues no, simplemente establecen un peaje que al sector del transporte no le sienta nada bien dada la situación difícil que arrastra el sector y los ajustados márgenes de ganancias en los que se mueven.

Los representantes del Partido Popular en la Diputación de Vizcaya, la Portavoz del Partido Popular, Esther Martínez, ya ha reclamado el día 14 de septiembre que se baje el peaje en un 60 por ciento.

Por otra parte, si leemos la Orden Foral que va a desarrollar el transporte en dicha carretera, lo que dice es, que ese tramo interurbano se va a transformar en una avenida interurbana y además la van a soterrar.

Bueno lo que se deduce, se deduce de todo esto es dos cosas: una que....

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

EL SR. LAVÍN RUIZ: Sí.

Dos cosas, una que realmente el problema que está habiendo ahí es un problema de que los camioneros quieren que se les baje el peaje no de que no quieran atravesar la autovía. El mínimo que pueden pagar en esa autovía son 2,49 y 2,54, tampoco son cantidades que vayan a tumbar la economía de ningún camionero. Y sobre todo afecta a los camioneros de Vizcaya que son los que más lo transitan, a veces hasta cinco viajes en el mismo día.

Pero lo que subyace en todo esto es una cosa, que estamos hablando de los problemas de la A-8 y los problemas de la A-8 son que durante ocho años ustedes, el Sr. Revilla y el Sr. Gobierno Central, no han hecho nada para aumentar la capacidad de esa autopista y ahora tenemos carriles reversibles, no reversibles y éste es el problema.

El problema es que nos hemos quedado en Castro con unas infraestructuras del tercer mundo y el problema también es que la única alternativa al transporte por Castro es el transporte por carretera.

Y el problema es de déficit de infraestructuras...

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

EL SR. LAVÍN RUIZ: y no de tener que hacer un carril.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra Alodia Blanco, por un tiempo de tres minutos.

LA SRA. BLANCO SANTAMARÍA: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Mire, la verdad es que uno tiene que oír muchas cosas en este Parlamento ¿verdad?, pero también tiene que recordar que hay un día, el primero, en el que todos formamos parte de este Parlamento donde al menos yo, por lo que a mí respecta y estoy segura de que todo mi Grupo también porque se lo oí pronunciar, juramos defender los intereses de Cantabria. Aquí no hemos jurado defender los intereses del País Vasco ni problemas competenciales.

A usted no le han votado los ciudadanos, Sr. Lavín para que defienda usted al vecino de Baracaldo o de Ugaldebieta ¡pero de qué está usted hablando! Porque a mí hay una cosa que me llama poderosamente la atención, todos, o sea los 39, estamos absolutamente de acuerdo en que hay problema ¿verdad? Hay un problema.

¿De quién es la culpa? Bueno ahí ya empieza a haber matices, la culpa es del Gobierno anterior, la culpa es del Sr. Aresti, la culpa es un poco de todo el mundo..., pero hombre, la solución nunca va a ser quitar de dos carriles uno, porque eso solamente puede empeorar la situación.



Por lo, tanto si atendemos al estudio de la Universidad de Cantabria, automáticamente hay que eliminar el carril reversible porque volveremos a una situación que no es idílica pero al menos es menos mala que la que tenemos ahora. Y eso yo creo que no haría falta que se lo dijera yo porque hay una cosa que se llama sentido común que se nace con él y por lo tanto es muy difícil aprender, pero que tiene que guiar nuestras acciones a lo largo de la vida y es evidente que, por un solo carril, no se puede transitar sin poner en peligro la seguridad vial.

Por lo tanto tengo que decir que me decepcionan ustedes en cuanto a la solución a adoptar respecto del primer carril porque al menos, no habremos ya de problemas competenciales, bien a partir de El Haya no podremos eliminar el carril, pero lo que es evidente es que de El Haya hasta Liendo lo podemos quitar, solamente hay que hablar con el Delegado del Gobierno y hacer valer nuestros derechos. Y a partir de El Haya si quieren el carril pues que se lo pongan para ellos, pero lo que no es lógico es que nos desplacen el problema del tráfico a nosotros y por lo tanto tienen ustedes una vía de actuación muy sencilla.

Por otra parte la prohibición de circular los camiones, ¡ay, que argumentaciones más conocidas! No nos vamos a enfrentar con nuestros vecinos los vascos, no vamos a generar un problema de competencias, ¿ya están negociando el Sr. Urkullu y el Sr. Rajoy, es eso lo que ocurre, es eso lo que ocurre? ¿no se quieren enfrentar a los vascos, no sea que les necesiten? Porque ese es el quid de la cuestión y eso en realidad de lo que estamos hablando, eso es de lo que estamos hablando que tenemos cinco Diputados y cinco Senadores mudos, permanentemente mudos en el Congreso, que presentan múltiples iniciativas pero sin ningún resultado, que llegan a presentar incluso una proposición para modificar la Ley de Costas pero se vienen a casa con las manos vacías, mientras, mientras se vienen a casa con las manos vacías, mientras que el Grupo Nacionalista Vasco, apoya la Ley de Economía Sostenible y se viene con una enmienda debajo del brazo que salva Petronor, Petronor una refinería construida encima de una marisma, que se salva gracias a las negociaciones del Grupo Nacionalista Vasco y una empresa de la que casualmente es Consejero Josu Imaz, me imagino que el nombre les suena.

Y mire yo me alegro, Sr. Presidente...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sra. Diputada, tiene que ir finalizando, porque ha superado el tiempo.

LA SRA. BLANCO SANTAMARÍA: Voy terminando pero es que no me dejan.

Yo me alegro muchísimo por todas las familias y todos los trabajadores de Petronor porque para empezar yo he nacido en Santurce y creo que soy una persona libre de cualquier sospecha de ser antivasca soy yo, pero una cosa es ser amigos de los vascos y otras cosas es que nos coman la tostada y por ahí no podemos pasar.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sra. Diputada.

Por favor, silencio, pasamos a la votación.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones? ¿Resultado, Sra. Secretaria?

LA SRA. BEITIA VILA: A favor doce; en contra veinte; abstenciones siete.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): En consecuencia queda rechazada la moción N.º 5.