



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

(Comienza la sesión a las nueve horas y treinta y seis minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Buenos días, señorías, miembros del Gobierno, damos comienzo a la sesión plenaria del 22 de noviembre de 2021

Se abre la sesión.

Antes de pasar a tratar los asuntos incluidos en el orden del día, informar a la cámara del aplazamiento de la interpelación número 161, correspondiente al punto número 7.

Y antes de comenzar con el orden del día, personalmente quiero trasladar a sus señorías mis disculpas por el tono del pasado lunes. Y recordar, al mismo tiempo que según el Reglamento de la Cámara, no pueden ser interrumpidas las intervenciones de quienes estén en el uso de la palabra. Muchas gracias.

Damos comienzo al orden del día con el punto número 1.

Secretaria primera.

1.- Comparecencia N.º 20, del presidente del Gobierno, a fin de informar sobre su viaje a Bruselas y el resultado de las conversaciones para incluir a Cantabria en el corredor del Atlántico, a solicitud del Grupo Parlamentario Ciudadanos. [10L/7800-0020]

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Comparecencia número 20 del presidente del Gobierno, a fin de informar sobre su viaje a Bruselas y el resultado de las conversaciones para incluir a Cantabria en el corredor del Atlántico, a solicitud del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene el turno de exposición del presidente del Gobierno por un tiempo máximo de 30 minutos, Sr. Revilla.

EL SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Revilla Roiz): Buenos días.

Comparezco encantado a petición de Grupo de Ciudadanos, para dar cuenta de la situación en la que se encuentra la posible inclusión de Cantabria en la red ferroviaria del Arco Atlántico.

Vamos a hacer un poco de recordatorio de esta historia que, como ven, nos dejó fuera de ese corredor, caso único en España.

Todo empezó en el año 2013 con la publicación de un reglamento de la Unión Europea, donde se planteaba a los estados miembros la propuesta de un corredor ferroviario del Arco Atlántico, que iba a tener una vigencia desde el año 14 hasta el año 30, teniendo la consideración de red básica. Hay una red global que va hasta el 50 y una red básica que va en el horizonte y su ejecución hasta el año 30; con ayudas de la Unión Europea, que no están perfectamente definidas pero que, según pude obtener de boca de comisarios de la Unión Europea, puede rondar una ayuda del 30 por ciento en el coste de las obras.

No es el momento de, y así me lo planteaban también los eurodiputados a los que tuve que ver, a los que vi esas reuniones que tuve durante dos días, de echar reproches, pero la realidad es que en el año 2014 España presentó este mapa donde no se incluía a Cantabria, no estaba Cantabria.

Se planteaba también en ese reglamento que, en el año 21, finales del 21, diciembre de 21 y comienzos del 22 cabía la posibilidad de enmendar por parte de los estados miembros, la propuesta definitiva que se había aprobado en el 14.

Pues bien, ante esa coyuntura de posible revisión, de posible no, de segura revisión que se va a plantear a este mapa, el Gobierno de Cantabria tomó el acuerdo de iniciar una operación en una doble vía: primero visitar al Gobierno de España en la persona de la ministra de Fomento para conocer qué planteamientos iba a hacer España ante la Unión Europea en el mes de diciembre, porque, como todas sus señorías conocen, las relaciones con la Unión Europea son de Estado a Unión Europea, las comunidades autónomas no tienen capacidad de propuesta legal. Son los Gobiernos los que plantean la posible revisión, en este caso de este documento aprobado.

Conscientes de ello ya digo, planteamos una reunión en Madrid donde la ministra de Fomento nos aseguró y así lo ha hecho públicamente el compromiso del Gobierno de España de hacer un planteamiento de revisión de este documento



en dos líneas. Una, pedir la financiación con cargo a la red básica del tramo de Alar a Reinosa, puesto que los otros tramos van por la vía de los fondos europeos y de incluir el ramal de un ferrocarril, no de AVE, pero sí de cierta velocidad con Bilbao. Ese compromiso ya digo, fue ratificado por el Gobierno de España al Gobierno de Cantabria y nos aseguran que ese planteamiento está ya en manos de la Comisión Europea.

Se tenía que dar, por lo tanto, este paso para el segundo paso que el Gobierno de Cantabria ha llevado a cabo, y es una visita a Bruselas a visitar a los grupos parlamentarios del Parlamento, a los principales grupos, no a todos y a los comisarios que tienen una un papel importante en la toma de decisión que se haga en su momento.

Lo primero que hicimos fue reunirnos con el embajador de España ante la Unión Europea. Como saben, en Bruselas España tiene dos embajadores de España ante Bélgica y el de España ante la Unión Europea, que es el embajador que ha de canalizar, en nombre del Gobierno de España las peticiones en esta materia.

Nos reunimos, por tanto, en primera instancia, con el embajador permanente ante la Unión Europea, que nos confirmó que ya tenía instrucciones del Gobierno de España de hacer este planteamiento de manera oficial. También nos reunimos, pero ya con menos peso específico en esta materia, con el embajador, en este caso es embajadora de España en Bruselas y a continuación hicimos unas visitas que estaban perfectamente tasadas en tiempo y en día con los siguientes portavoces de los grupos parlamentarios en el Parlamento.

Nos reunimos, en primer lugar, con el responsable en materia de infraestructuras del Partido Popular, Pablo Arias tuvimos reunidos más de una hora. Nos recibió muy bien, he de decir que nos trasladó que ya desde Cantabria el Partido Popular le había dirigido la petición de que apoyasen las peticiones que iba a hacer el Gobierno de España. Que la novedad de la inclusión del tramo de Bilbao era para ellos una nueva noticia, que siempre habían pensado que la conexión era Santander-Palencia, le hicimos ver que esa conexión está ya más o menos garantizada, luego explicaremos en qué fases está este recorrido y que no era nuevo el planteamiento de Bilbao, puesto que ya en el año 2019, en la Comisión en la que Cantabria está del Arco Atlántico, habíamos planteado -y así consta allí- la petición de esa conexión con Bilbao.

Ya digo que el recibimiento fue bueno y la actitud hacia este planteamiento también en principio positiva, y hemos tenido conocimiento que ha hecho ya el Grupo Popular una petición en el parra... a la Comisión sobre esta materia para que sean informados de en qué vías está esta petición de la nueva conexión de Santander con Bilbao.

También hicimos ver a los grupos parlamentarios europeos que no solamente era nueva la petición, que ya está planteada desde el 19, sino que el Gobierno de España había introducido en los presupuestos del año anterior una partida para un estudio informativo del tren de Santander a Bilbao, cuyo estudio informativo está en fase final de redacción y que en los próximos meses someterá el equipo redactor a consultas, dentro de las posibles variantes que plantea esta obra. Por lo tanto, lo de Bilbao no es un invento nuevo, sino que vienen coleando desde hace tiempo, en la idea de tener dos conexiones; una la que va a tener Galicia, y va a tener Asturias que bajan a Palencia; y otra que parece muy lógica para dirigir los tráfico de Cantabria hacia Europa y el valle del Ebro en un ferrocarril de 90 kilómetros.

Estamos en un momento muy propicio para que esto pueda ser una realidad, habida cuenta que Europa ya de manera definitiva si me lo trasladaron todos, apuesta por el ferrocarril. Este es el año y los próximos años serán los años del ferrocarril. Algunos de los comisarios me trasladaron que Europa no quiero volver a hablar de autovías, ni de autopistas, ni de carreteras, que quieren trenes para aliviar el tráfico por carretera y consecuentemente, con la política verde de la Unión Europea, disminuir las emisiones de CO2.

Después de ser atendido por el portavoz del Grupo Popular, nos reunimos con los representantes, la portavoz del Partido Nacionalista Vasco, que mostró sumo interés en apoyar esta iniciativa, que tampoco es nueva, porque ya hace tiempo también que yo personalmente tuve conversaciones con el Partido Nacionalista Vasco para saber qué pensaban de este posible ferrocarril y que es ahora para ellos una prioridad, cosa que no era en años anteriores, o sea el Partido Nacionalista Vasco sí apoya este planteamiento.

Después tuve una larga entrevista, también de más de una hora, Luis Garicano, de Ciudadanos, que también se mostró muy receptivo y considerado como muy lógica, esta propuesta de aliviar tráfico de carretera con un ferrocarril entre Santander y Bilbao.

También fui recibido de manera extraordinaria y a continuación cerramos las reuniones con el grupo Socialista, que obviamente, pues apoya el planteamiento que va a hacer el Gobierno de España o que ha hecho ya el Gobierno de España y con una, un dato bastante positivo en cuanto a que parece ser que está garantizado que la portavoz de ese conglomerado donde está el PSOE de la enmienda que se va a presentar en el Parlamento Europeo para la inclusión de Cantabria en base a ella.

O sea, que esto es lo que yo obtuve de los grupos parlamentarios, no pedí reuniones con otros grupos por razones obvias, y vienen muy contento del recibimiento que me dieron y, sobre todo de la actitud y la comprensión que mostraron a este nuevo planteamiento.



Después, al día siguiente, las reuniones eran con la Comisión. La Comisión es naturalmente, la que va a hacer el planteamiento del nuevo mapa y dentro de la Comisión y de los comisarios, que son 17. Quien hace la propuesta es la Comisión de Transportes. La representante o la comisaria había tenido el fallecimiento de un familiar, creo que su padre o su madre, con lo cual nos recibió el representante en infraestructuras de esa Comisión, que es un español que se llama Pablo Fábregas. He de decir que aquí sí que la actitud fue bastante contundente por su parte con una advertencia previa de que la Comisión no quiere cambiar nada de lo que hay en estos momentos planteado, habida cuenta de que, desde que se publicó esto son miles las peticiones de los Estados miembros y otros organismos que piden modificaciones y que consideran muy difícil que se pueda introducir alguna, puesto que las necesidades o los planteamientos son infinitos y la capacidad financiera que tiene la Unión Europea no llega para atender ni al 20 por ciento de las peticiones que se han hecho. Que de todas formas lo iban a estudiar.

Yo le hice una explicación que fue común para todos en la siguiente línea. Si ahora mismo lo que preocupa a la Unión Europea es el tráfico por carretera llevábamos datos de que una de las vías de comunicación más saturadas de España es la ruta de Santander a Bilbao y muy concretamente Bilbao-Castro- Laredo, etcétera, dónde los fines de semana es habitual tener tráfico de 200.000 coches, con lo que eso supone de demora en los viajeros por coche, y sobre todo, un enorme aumento constante de la contaminación que esos vehículos originan, que incluso está contemplado por el Gobierno de España una duplicación de esa autovía, para no hacer más tortuosa la ruta entre Bilbao y Santander.

Yo le explicaba que un ferrocarril, que no sabemos cuándo el estudio informativo nos llegue a los grupos parlamentarios y nos digan qué opciones han contemplado, en principio siempre hemos expresado a los redactores, queremos un ferrocarril de entre 45-50 minutos y que queremos que tenga naturalmente parada en Castro y el Laredo, eso aliviaría notablemente el tráfico por carretera y en vez de duplicar carreteras, pues hacer un ferrocarril. Esto yo creo que cayó muy bien entre la mayoría de los comisarios que escucharon este planteamiento.

Lo consideraron muy lógico. Claro, me encontré con el jarro de agua fría de una contestación que fue la siguiente, dice, bueno, si ustedes quieren aliviar el tráfico con Euskadi, pongan peajes. Claro, la contestación mía fue, no, no queremos aliviar el tráfico, queremos que haya mucho más tráfico, queremos mucha más gente, pero no por carretera, por ferrocarril, y desde luego no queremos peajes disuasorios. Queremos que venga gente, pero que vengan utilizando el ferrocarril.

He de decir que la Comisión hace una propuesta, pero que no es definitiva, y es por lo que estuvimos con los grupos parlamentarios. La Comisión puede ser perfectamente y de hecho es muy habitualmente enmendada en el Parlamento por los grupos parlamentarios.

Eso ocurre también en un presupuesto con las modificaciones que se introducen vía enmienda por parte de los grupos. Quien va a aprobar definitivamente la inclusión, o no, de este corredor es el Parlamento Europeo. De ahí el interés que mostramos tanto la consejera de Presidencia que me acompañaron por ser miembro permanente del Arco Atlántico, y yo la insistencia en hacerles ver la voluntad de este proyecto para obtener su apoyo.

Siguiendo con los eurodiputados, con los comisarios, tuvimos una reunión con el vicepresidente, comisario también, aunque no de esta materia específicamente, pero con voto y además con la categoría de vicepresidente, que hay dos. Josep Borrell, se mostró totalmente partidario de este planteamiento, porque es pura lógica.

Es más, él dijo que iba a intentar al resto de comisarios pues hacer una especie de lobby de una gestión encaminada a que entiendan que esto que plantea Cantabria es de una lógica aplastante.

Nada más ver este mapa, pues sabemos que la conexión de Cantabria con Euskadi, que puede ser el inicio de un futuro Corredor del Cantábrico, que ahora es inviable porque no hay encaje geográfico posible en Asturias y con dificultades en Galicia, pero el camino a Europa estaría marcado con la llegada a Cantabria del ferrocarril. Es una conexión que nos pone en Barcelona, que nos ponen Zaragoza, que nos pone en Europa, nos pone en San Sebastián y en Bilbao. Naturalmente, Josep Borrell totalmente partidario.

Y donde nos encontramos al más partidario de todos, que lo entendió perfectamente y que ya conocía algo del tema es el comisario griego, que es a su vez vicepresidenta de la comisión, Margaritis Schinás, que creo que así se dice el apellido. Este hombre habla perfectamente español, está casado con una asturiana. Viene frecuentemente a España. Y mantuvo un tono absolutamente positivo y receptivo a la propuesta que le hicimos. Y a mí, me consta que desde ese día ya ha iniciado gestiones en la comisión, pues para intentar convencer al resto de que esta es una propuesta defendible.

A continuación, estuvimos con la comisaria de Fondos Europeos, con la Sra. Ferreira, en la misma línea que el griego de apoyar este planteamiento.

Bien. Tengo que decir que no soy optimista de que la comisión pueda hacer el planteamiento. Todos me dijeron una cosa, que la fuerza del Gobierno de España es fundamental.



Es más, me llegaron a plantear que sí va a haber una modificación en este planteamiento que hay del 14. Y es el puerto de Brest. Es un puerto que se va a incluir en la financiación esta estratégica del horizonte del 30, y que ha sido el presidente Macron personalmente el que ha hecho una fuerza enorme.

Por eso, yo también he mandado una carta al presidente del Gobierno de España hace días para pedirle que él, personalmente, más allá de la petición formal que se habrá hecho, que él personalmente considere que esto es fundamental, para la articulación de España. Y en la línea absoluta de lo que preconiza Europa. Es que Europa está ahora en este camino, no hay otro: ferrocarril, ferrocarril, ferrocarril. Entonces ahora yo creo que tenemos una coyuntura muy favorable para que se incluya este ramal.

¿Cómo están ahora las cosas en el otro ferrocarril? que al final que nadie dude de que se va a hacer y que vamos a tener la misma conexión que tienen los asturianos y los gallegos. Vamos a llegar al mismo punto; solo que ellos, en teoría, van a ir por la fórmula de la financiación del 30 por ciento de la Unión Europea, y nosotros vamos a llevar a cabo la obra con la financiación de estos nuevos fondos que tienen garantizados hasta el 26, y que son los fondos de resiliencia de la Unión Europea, que es donde van a encajar todos los proyectos hasta Alar del Rey y la duplicidad de la línea de Guarnizo a Renedo.

¿En qué horizonte podemos estar moviéndonos? Puesto que yo espero que ya nadie dude, ahora sí, de que va a haber tren con Palencia: Santander-Palencia. No Alar del Rey, ¡eh!; Santander-Palencia.

Pues vamos a ver cómo están las cosas. Palencia-Amusco está en obra. Y Amusco-Osorno está en obra. En el mes de marzo, existe el compromiso de licitar Osorno-Calahorra. Y en el mes de mayo, Calahorra-Alar. Es decir, hasta Alar del Rey, el año que viene, a finales del año que viene por estas fechas estará en obra: Palencia-Alar del Rey. Ya sé que enseguida van a surgir las voces. Y de Alar a Reinosa.

Bueno, pues Alar a Reinosa también se va a hacer la obra ¡Cómo no! ¿Alguien piensa que un tren de Santander a Madrid va a quedar en Alar? De ninguna manera. Yo os explicaré cómo están ahora las cosas. Pero llegará a hablar en el horizonte, puesto que las obras adjudicadas tienen un plazo de terminación en el 24, y las dos que se van a licitar el año que viene hay que ponerles un año más, en el 25, el tren llegará a Alar del Rey. Acabado.

Es un paso; claro que es un paso, porque el cálculo que el Ministerio hace es que entonces Santander-Madrid se va a hacer en tres horas y quince, que ya lo ponen competitivo con el coche. Pero que nadie piense que no se está continuando el resto de la obra. Y ahí es donde todavía la financiación no está garantizada por la vía de los fondos europeos. Porque igual pudiéramos estar fuera del plazo del 26, y sería interesante meterlo en el plan este del 30 ¿no? Y están así: Alar del Rey-Reinosa, está en este momento el estudio informativo en el Ministerio, a expensas de dos cuestiones que se pidieron; una ya contestaba, que son dos estudios hidrológicos, que afectan: uno, al tramo de Aguilar-Burgos y otro, al de Aguilar-Alar. Uno ya está acabado y el otro esperan que llegue próximamente. Con lo cual, el año que viene... mitad del año que viene -me dicen- puede estar aprobado el estudio informativo con el informe de impacto ambiental del Ministerio. Y por lo tanto pasar inmediatamente a la redacción del proyecto.

O sea, los pasos que se están dando son complicados, pero son los que hay que hacer. Poner en marcha una obra, imaginarnos para llegar a la situación de que el otro día hayan empezado a trabajar las palas, lo que nos ha llevado. Pero las cosas importantes tardan.

Por ello, yo creo que estamos ahora en un momento en el cual vamos a tener la conexión a Palencia, fijo. Y estamos luchando por tener la conexión de Bilbao. Y aquí no tengo ninguna duda, ¡eh!, no la tengo de que vamos a tener el apoyo de todos.

Me imagino que esta petición de comparecencia mía que hace Ciudadanos tendrá por parte de alguien, por parte de alguien o de todos, una proposición no de ley en este Parlamento, para que quede constancia de que todos los grupos del Parlamento de Cantabria estamos involucrados en esta extraordinaria aventura. Que yo recuerdo cuando hablábamos de la autovía a Bilbao; un sueño, pero está hecha. Hablábamos de la autovía a la meseta, ¡Dios mío, qué problemas! Denuncias, grupos ecologistas; está hecha.

Es decir, estas son nuevas que transforman un territorio y estamos dando los pasos necesarios. En el momento oportuno es cuando se abre la posibilidad de cambiar el criterio del Gobierno de España, que ya lo ha cambiado, y de cambiar el criterio de la comisión en los próximos meses.

Y si esa vía no sale, la presión que podemos hacer; no el PRC, pero si los demás partidos; en el arco europeo.

Ya sabemos que ver a los parlamentarios españoles no garantiza que, teniendo el apoyo de esos grupos, sus hermanos ideológicos vayan a hacer lo mismo, si son austriacos, italianos, franceses, etcétera. Pero sí hay posibilidades de convencimiento a esos grupos de que apoyen esta enmienda. Esto así contado tal como ha ocurrido, el viaje que hemos hecho la consejera de Presidencia y yo a Bruselas, donde no había vuelto es del año 85 y donde hay que ir. Donde hay que



ir porque allí se deciden todas las cosas; allí hay una extraordinaria burocracia que hay que conocer. Y donde están los lugares de presión; que están, por un lado, la comisión y por otro, en el Parlamento a través de los grupos. Esto es lo que hemos hecho en Bruselas.

Y ahora, pues espero sus planteamientos.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, señor presidente.

Pasamos al turno de fijación de posiciones. Comenzamos por el Grupo Mixto.

Tiene la palabra su portavoz, el Sr. Blanco. Por un tiempo máximo de quince minutos.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias presidente.

Señor presidente, en sesión de 4 de octubre de 2021, se le preguntó: si consideraba que había mentado a los cántabros, al afirmar la inclusión en una estructura ferroviaria que no se iba a empezar a negociar hasta 2027. Afirmábamos que Cantabria estaba fuera de la red básica de tren europeo y que éramos la única comunidad del norte de España que quedaría fuera; que no iba a haber financiación europea para el proyecto del AVE a Madrid, a través de Palencia, ni ese tren a Bilbao. Porque ninguno de estos proyectos estaba incluido.

Sin embargo, usted afirmó que nos iban a incluir en el Corredor del Atlántico. E insistió en que esa Red Transeuropea de transporte se rige por un reglamento que va de 2013 a 2023, y que está actualmente en periodo de negociación. Negociación de la que se remitirá la propuesta al Parlamento Europeo, a finales de 2021. Es decir, en el margen de un mes para su aprobación y entrada en vigor en 2023.

Usted afirmó que se iba a proponer desde el Gobierno de España, además del de Cantabria, la modificación para que Cantabria estuviera incluida en el proyecto de 2023. Y que esto iba a ocurrir con toda seguridad. Presumió de ello.

Presumió de tener el tema como usted dijo: súper trillado. Y de que la situación se iba a aclarar con su visita a Bruselas que acaba de realizar.

Pues bien, a pesar de las buenas palabras de Josep Borrell, que prometió hacer presión por la causa cántabra, a fin de su inclusión en el mapa que da acceso a las partidas europeas y que supone una garantía para que los proyectos lleguen a buen puerto, parece ser que la Comisión Europea no piensa cambiar ni un ápice los plazos, los planos actuales, porque los recursos son escasos y las peticiones de los territorios de todo el continente son múltiples, según sus propias palabras.

Así que, aunque a día de hoy no figuremos en el plan oficial, en el mapa oficial del corredor y usted dijera que estaríamos integrado por la vía de los hechos, la realidad es que ha salido de su reunión absolutamente sin nada. Se presenta a este Parlamento sin absolutamente nada.

Nos dice que ahora el Gobierno de España va a hacer esta solicitud oficial a escasos días de que acabe el plazo, después de 10 años, de más de 10 años de tramitación.

Dice que ha tenido una reunión agradable, lo cual nos congratula y que tiene buenas vibraciones. Que está convencido de que Cantabria tal vez va a estar incluida en el corredor atlántico, si otros grupos no lo impiden. El problema es que cuando usted afirma que está convencido de algo, nunca sucede. Y no lo digo yo, sino que lo dice la realidad estadística de sus promesas. Nada de nada, Sr. Revilla.

Pero es que usted ha reconocido que desde la propia Comisión Europea le han dicho que no van a cambiar nada.

Lo que es curioso en su intervención es que no haya dedicado ni un solo minuto en explicar a los cántabros por qué hemos llegado a esta situación. Por qué Cantabria es la única comunidad que se queda fuera de la Red Transeuropea de Transporte. Y nos quedamos fuera porque su Gobierno adormecido no fue a las reuniones a las que fueron otras comunidades como Galicia, Asturias y Castilla y León, las cuales fueron incorporadas a esta conexión ferroviaria, necesaria y fundamental para el futuro desarrollo económico de Cantabria.

Y mientras tanto, ¿usted qué hacía? ¿Por qué no acudieron a las reuniones de Madrid donde se negoció este tema? Pues probablemente se estaría fumando un puro, que es lo que habitualmente hace cuando los cántabros tienen un problema.

Y esa torpeza de su gestión, que nos trae 10 años más tarde, dejará a Cantabria sin un futuro claro, dejándonos como una comunidad de segunda o de tercera, porque, ¿qué empresa importante, Sr. Revilla, que necesite una red de transportes ferroviarios, va a venir a Cantabria si sabe que no van a llegar estas instalaciones?



Es una lástima, Sr. Revilla, de verdad se lo digo, es una lástima y es trágico para el futuro de Cantabria, que cada vez tenemos más claro que está sin usted.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Blanco.

Por el Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, el Sr. Álvarez.

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: Gracias, señor presidente; buenos días, señorías.

Miren, en política si uno no quiere perder la perspectiva de lo que ha ocurrido, es imprescindible contar de manera cronológica los hechos. Porque si empezamos a contar la historia por el final, si no contamos las acciones o las decisiones que se tomaron o que no se tomaron para llegar a un final concreto, estaremos falseando la realidad y estaremos engañando a los cántabros.

Y usted, Sr. Revilla ustedes, señores del Gobierno y señores del Partido Regionalista y del Partido Socialista, quieren que solo hablemos del final, de lo que ha ocurrido solo últimamente

Quieren que hablemos, y vamos a hablar, de este reivindicativo viaje del presidente a Bruselas, pero inútil, para intentar darle la vuelta a la tortilla y aparecer ante la opinión pública como el salvador de la patria, cuando realmente es usted responsable de que Cantabria sea la única comunidad del norte de España que está excluida del programa Conecta Europa, es decir, del corredor del Atlántico.

Quieren que olvidemos todas las chapuzas que ustedes mismos han cometido y que nos han dejado en la delicadísima situación en la que se encuentra nuestra región, excluida a fecha de hoy de ese corredor, frente al resto de las comunidades autónomas de nuestro entorno, que sí van a atender esa fundamental financiación europea, para desarrollar sus conexiones ferroviarias, tanto para el transporte de pasajeros como para mercancías y unirlas así al resto de Europa.

Si yo les comprar la moto que me quieren vender, si yo empezara por el final, si yo dijera que el presidente de Cantabria ha ido hace un par de semanas a Bruselas a reclamar que se incluyera nuestra región en el corredor del Atlántico, si yo dijera que el presidente de Cantabria ha ido hace un par de semanas a Bruselas a explicar a los responsables europeos, la injusticia que supone que Cantabria sea la única comunidad del norte y noroeste de España que quede fuera del programa ferroviario de Red Transeuropea; si yo dijera que el presidente de Cantabria hizo, ha ido hace un par de semanas a Bruselas a reivindicar la inclusión de nuestra región en esta conexión fundamental con Europa; pero si yo no dijera, pero si yo no contara cuáles han sido los despropósitos acumulados desde el año 2011 por los diferentes Gobiernos que usted ha presidido, estaría faltando a mi deber de contar la verdad a los cántabros.

De hecho, Sr. Revilla, usted y sus Gobiernos, con la ayuda inestimable del Partido Popular, si hubieran hecho su trabajo, como hicieron en su momento Castilla y León, Asturias y Galicia, no tendría que haber ido usted a Bruselas a mendigar que nos incluyan en el corredor del Atlántico, antes de la nueva revisión de 2023, cosa que, lamentablemente temo ojalá me equivoque, no va a ocurrir.

No tendría que haber ido usted a Bruselas, Sr. Revilla, a resolver el terrible problema que ustedes generaron aquí en Cantabria. Así que voy a hacer un repaso cronológico a esta lamentable historia de Cantabria y el corredor del Atlántico, que va a dejar en evidencia la enorme irresponsabilidad y negligencia que ustedes, el Sr. Mazón, el consejero de Obras Públicas por aquel entonces y sus diferentes Gobiernos, insisto con la inestimable ayuda del Partido Popular, durante cuatro años de mayoría absoluta, cometieron en este asunto y que vamos a pagar, como siempre, todos los cántabros.

Los hechos relatados de forma cronológica, para que todos sepan lo que pasó son los siguientes. Ha empezado usted en 2013, no, año 2011, el Gobierno de José Luis Zapatero, con José Bono, como ministro de Fomento, envía la propuesta del Gobierno de España para las Red Transeuropea a Europa, propuesta que deja fuera a Cantabria y que también deja fuera a Asturias, a Galicia y a Castilla y León. ¿Quién gobernada entonces, durante esos años previos a 2011, en los que se diseñó ese primer proyecto? Usted, Sr. Revilla.

Cuando llegó Ignacio Diego a la presidencia de Cantabria, fue en mayo de 2011, y ese proyecto ya estaba realizado.

Año 2012. El entonces presidente de Cantabria, Ignacio Diego, envía una carta a la ministra de Fomento, la Sra. Ana Pastor, para pedir le el apoyo del Gobierno de España para incluir a Cantabria en las Red Transeuropea, concretamente el tramo del tramo Santander Palencia, del tramo Santander-Bilbao no se dice absolutamente nada.

Una carta que envió entonces el presidente Nacho Diego del Partido Popular, que tampoco es que fuese un sobreesfuerzo humano del que debiéramos sentirnos todos orgullosos.



Año 2017, mes de octubre, la consejera de Infraestructuras y Vivienda del Xunta, Ethel Vázquez; el consejero de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, Juan Carlos Suárez Quiñones y el concejal de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias, el Sr. Fernando Lastra, firman una declaración institucional en Santiago de Compostela, en la que demanda la integración del noroeste de España en el corredor del Atlántico, de transporte de mercancías para incrementar su competitividad y capacidad logística; es decir, se crea la que ya se conoce como ese frente común de Galicia, Asturias y Castilla y León para reclamar la conexión ferroviaria del noroeste de España con el corredor del Atlántico; frente común de Asturias, de Galicia, y de Castilla y León. Aquí le tiene.

Propuesta común que se ha remitido al Ministerio de Fomento y la Unión Europea, frente común de Galicia, Asturias y Castilla y León, 9 de octubre del año 2017

¿Dónde estaba Cantabria, Sr. Revilla? En el año 2017 gobernaba usted. ¿Dónde estaba el Sr. Mazón, Sr. Revilla, entonces consejero de Obras Públicas? ¿Me va a decir usted, como ya me dijo desde esta tribuna, que es que no invitaron a Cantabria, que no le llamaron, y usted consintió ese olvido o ese horror de estas comunidades autónomas al no incluirnos en ese frente? ¿Dónde estaba el combativo y reivindicativo, Sr. Revilla, que aparecen los medios de comunicación? ¿Cree usted que el viaje que ha hecho a Bruselas va a tapar la tremenda irresponsabilidad y el terrible perjuicio que usted y su Gobierno cometieron en un asunto tan vital para Cantabria como la inclusión de nuestra tierra en las conexiones europeas de la Red Transeuropeas de transporte?

Seguimos, seguimos. Año 2018, el frente común de Asturias, Galicia y Castilla y León consigue su objetivo y el Ministerio de Fomento, siendo ministro entonces Íñigo de la Serna, modifica el proyecto. Se incluye la ruta La Coruña- Vigo-Orense-León y Gijón, León-Venta de Baños, más las de Vigo con Leixões, Portugal, incorporándose a la corrección la conexión ferroviaria con los puertos marítimos de Vigo, La Coruña, Gijón y Avilés, a través de León y Venta de Baños.

Por cierto, señores del Partido Popular, hasta junio de 2018, con mayoría absoluta, ustedes gobernaron España con el presidente Mariano Rajoy y tampoco incluyeron a Cantabria en esta modificación. Y me dirán ustedes que la culpa del PRC y del PSOE, porque no le pidieron al Gobierno de España que incluyese a Cantabria en esa modificación. Y el PRC y el PSOE me dirán que la culpa del Partido Popular, porque no era necesario, que Cantabria pidiese que se incluyese, en esa modificación, y entre los unos y los otros, la casa sin barrer. Y los paganos, los que al final tengamos somos todos los ciudadanos de Cantabria que vemos cómo nuestras posibilidades de prosperar serán menores que las de las comunidades autónomas vecinas, que vemos cómo los gobiernos de Asturias, de Galicia y de Castilla y León se preocuparon por el futuro de su tierra y de sus gentes y el nuestro no.

Seguimos, año 2019. Esta fecha es crucial, concretamente, el 20 de febrero del año 2019. Hay una reunión del ministro de Fomento, ya recordado Sr. Ábalos, en el hotel Palace de Madrid, con ese frente común organizado por Asturias, Galicia y Castilla y León, al que se sumaron además asociaciones y organizaciones de la sociedad civil en la que se acabó de diseñar el proyecto definitivo, que luego se aprobaría, a Europa.

Febrero de 2019, hotel Palace, el Sr. Ábalos, en esta reunión con este frente común, donde, como les digo, se consigue modificar al final el proyecto que se envía a Bruselas. Aquí lo ven ustedes, pone (...), está un poco borroso, 20 de febrero de 2019.

¿Dónde estaba Cantabria, Sr. Revilla? ¿Dónde estaba en 2019 que gobernaba usted? ¿Dónde estaba el Sr. Mazón, consejero de Obras Públicas de su Gobierno? Se lo digo yo, 20 de febrero de 2019, el mismo día que se jugaba el futuro de Cantabria en un hotel de Madrid, el Sr. Mazón, consejero de Obras Públicas de su Gobierno, según la propia agenda del Partido Regionalista de Cantabria, estaba inaugurando la rehabilitación de la Cuadra del Toro en Espinama.

Agenda del Partido Regionalista de Cantabria, 20 de febrero: inauguración, rehabilitación Cuadra del Toro y antigua casa consistorial de Cosgaya. El consejero de Obras Públicas, Vivienda José María Mazón, inaugura las obras el mismo día que se jugaba el futuro de Cantabria de la conexión con Europa, se estaba inaugurando la Cuadra del Toro.

Parece que no era lo suficientemente importante, ¿verdad?, estar Cantabria en esa reunión, era más importante estar en Espinama, en Espinama, porque tres meses después eran las elecciones autonómicas y municipales y era preferible acudir a ese acto a ganar votos que a defender a Cantabria en ese hotel de Madrid.

Y esto no es nuevo, porque esto ya lo denunciábamos desde Ciudadanos. Yo, personalmente, días antes de esa reunión trascendental en el hotel Palace de Madrid y de que el Sr. Mazón se fue a inaugurar la Cuadra del Toro de Espinama, en rueda de prensa aquí en este Parlamento avisaba de que la inacción del Partido Popular, del Partido Regionalista y del Partido Socialista iban a dejar aislada a Cantabria del corredor del Atlántico: 8 de febrero de 2019, Ciudadanos quiere que la inacción de PP, PSOE y PRC se han dejado Cantabria, aislada del corredor del Atlántico. Insisto, días antes de esa crucial reunión en el hotel Palace.



Y voy a insistir, no me diga usted como ya me dijo el otro día, que es que no le habían invitado. Es que usted no me puede decir eso, porque usted siempre ha presumido de que estaría allí donde fuese necesario para defender los intereses de Cantabria, con invitación o sin ella, con el permiso de otros Gobiernos o sin ese permiso, por lo civil o por lo militar, y esto son hechos probados y consumados.

Y después de esta irresponsabilidad, de esta negligencia que tendría que haber costado el puesto a más de uno en cualquier sistema democrático que se precie como tal, se van ustedes a Bruselas a intentar arreglar allí el disparate que cometieron aquí.

El pasado mes de julio la Eurocámara aprobó el programa de actualizado del mecanismo Conectar Europa y desbloqueó nuevos fondos para estos proyectos, para el periodo 2021-2027. Es decir, Castilla y León, Asturias y Galicia van a recibir fondos europeos para avanzar en la construcción de sus infraestructuras dentro del corredor del Atlántico y Cantabria no. Cantabria no está en ese programa. Y no se haga usted trampas al solitario, Sr. Revilla, ni nos engañe al resto, porque la conexión de Cantabria, de Cantabria, que no de Santander, porque siempre se nos vendió la conexión con Santander, porque es que el AVE va a llegar a La Coruña, es que el AVE va a llegar a Vigo o va a llegar, a llegar a Gijón, va a llegar a Bilbao, va a llegar a San Sebastián y aquí nos vamos a tener que al final conformar con Reinosa. No nos haga trampas, porque ese proyecto es un proyecto muy anterior que nunca ha formado parte del corredor del Atlántico.

Que ustedes hoy han dejado fuera a Cantabria de este corredor, tanto de la línea de Cantabria con la meseta, como la de Santander-Bilbao, tiene dos consecuencias muy graves. La primera, que, a diferencia de Asturias, Galicia y Castilla y León para sus infraestructuras, Cantabria no va a recibir dinero europeo para este proyecto a la meseta, cómo sí lo van a recibir las otras comunidades autónomas. Y, segunda consecuencia es que el tren de Santander a Bilbao será imposible de ejecutar hasta que no haya financiación europea ¿O alguien se cree que el Gobierno de España va a poner encima de la mesa 1.000, 1.200 o 1.500 millones que vale el tren Santander-Bilbao sin que haya financiación europea por delante? No se lo cree nadie. Así que para ver ese Santander-Bilbao, compárense el sillón más cómodo que tengan, y siéntense a descansar, con mucha comodidad, porque serán años y años los que van a pasar antes de que lo veamos.

En definitiva, nos hemos quedado fuera de este corredor Atlántico y de los programas de financiación del período 21-27, y la única responsabilidad es de su Gobierno, es de usted y de todos los que gobernaron en esta época, desde 2011 hasta ahora.

Ahora tendremos que pelear para que nos incluyan en los nuevos proyectos y trazados del programa Conectar Europa, que tiene que definirse para 2023 que empezarán a tener financiación, como poco, dentro de siete años, en 2028. Y digo como poco porque estos plazos en la Unión Europea es costumbre que se dilaten y en esa, en esa reivindicación, evidentemente, siempre va a contar con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Aquí en España y en Europa.

Gracias a la irresponsabilidad y a la negligencia de su Gobierno, Sr. Revilla que nos dejaron fuera del actual periodo para incluir nuevas rutas en el corredor del Atlántico y no tener ahora financiación europea para invertir, tanto el tren de la meseta como el tren a Bilbao, tendrán un retraso con respecto al resto de comunidades autónomas que, como le he dicho antes, pagaremos como siempre los mismos de siempre, el decidido ciudadanos de Cantabria.

Termino, señor presidente, como empecé, en política y también en casi todas las facetas de la vida, el orden cronológico de los hechos es imprescindible para entender las consecuencias últimas derivadas de nuestros actos. Y sus actos les delatan, Sr. Revilla 10 años de retraso por su incompetencia y su responsabilidad.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Álvarez.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la Sra. Cobo.

LA SRA. COBO PÉREZ: Gracias, señor presidente. Señorías, buenos días.

El objeto de la comparecencia del señor presidente del Gobierno de Cantabria hoy aquí en este Parlamento, no es otro que el de informar sobre su viaje a Bruselas y el resultado de las conversaciones para incluir a Cantabria en el corredor del Atlántico.

Y eso es lo que ha hecho, lo, lo que ha hecho, y por parte de nuestro grupo, nuestro Grupo Socialista, vamos a hacer algunas consideraciones sobre este viaje del presidente del Gobierno de Cantabria.

En primer lugar, consideramos que el presidente ha hecho lo que tenía que hacer, que es cumplir una agenda europea. Es un enunciado sencillo, pero algunos grupos políticos presentes en esta Cámara nada más les desarma más que la sensibilidad que emana del sentido común.



Una cuestión de la que algunos adolecen, por cierto, porque es de sentido común, señorías, que el representante del Gobierno de Cantabria se desplace a Bruselas para interesarse, intentar influir en la inclusión de Cantabria en el llamado corredor Atlántico.

Y habrá hecho lo que ha podido hacer en este viaje, en el que ha contado con el apoyo expreso de mi partido, a través del vicepresidente del Gobierno regional y secretario general del Partido Socialista de Cantabria, Pablo Zuloaga. Y, por cierto, y tal y como se ha dicho en esta Cámara, cuenta con el apoyo in situ del socialista Josep Borrell, alto representante de la Unión Europea y vicepresidente de la Comisión Europea, un socialista que conoce y siente a Cantabria y que ha mostrado su postura favorable a una pretensión que yo creo que compartimos todos los grupos en esta Cámara, postura que ha llevado a Europa, el presidente del Gobierno de Cantabria, como tiene que ser.

Porque, miren, buscando informes sobre este asunto he dado con una declaración y aquí la tengo, desde entonces, consejero de Industria, el Sr. Francisco Martín, que decía en un periódico el 25 de febrero de 2019 les leo textualmente: "que Cantabria no había sabido alzar la voz", decía en este tema. Pues bien, para eso ha ido precisamente a Bruselas el presidente del Gobierno de Cantabria, para poner en voz a esta cuestión donde toca resolverla. Porque, como se ha dicho varias veces en esta cámara, hoy y en anteriores ocasiones, este tema viene de atrás. Si hacemos un poco de historia comprobamos cómo, efectivamente, en la génesis de este tema nos encontramos con que el reglamento europeo data del año 2013, no sé si es necesario recordar quién gobernaba España y Cantabria, en esas fechas y, desde luego con holgadas mayorías, además.

Pues si fue el Partido Popular, Sr. Aguirre, sí, y también fue el presidente Ignacio Diego, quien consciente del problema, se descolgó en 2012, con la petición de incluir a Cantabria en el corredor, una petición ante la cual la Sra. Ana Pastor, ministra de Fomento, en ese momento puso una gran sonrisa, pero ninguna intención de resolverlo.

Es una obviedad, pero conviene decirlo, que el Partido Popular ha regido los destinos de las infraestructuras españolas hasta mitad de 2018, por si a alguien le interesa ir sumando responsabilidades, pero como al presidente Ignacio Diego, no le hacían, desde luego, mucho caso, a la vista está, las esperanzas se multiplicarían para algunos, digo yo, con el nombramiento del cántabro más experto en infografías de la historia, el Sr. Íñigo de la Serna, pero se ve que entre infografía e infografía no sacó el señor ministro un rato para acordarse de los conciudadanos y conciudadanas en esta materia. Bueno, se olvidó de esto y de otras muchas cosas más, pero hoy nos vamos a centrar en el corredor del Atlántico.

Saber que existía el corredor, sí que lo sabía, desde luego, de hecho, tengo aquí también unas noticias de esos momentos. No hay que ser un lince, basta con escribir en un buscador De la Serna y corredor del Atlántico. Como en el BOE ejecutaba poco el señor ministro de Fomento, hay que recurrir al Google para ver si uno encuentra por lo menos lo que decía, y si, desde luego, sí que aparecen cosas Sí. Miren, sale una noticia muy curiosa, pero, desde luego, no los medios de comunicación cántabros, en los medios de comunicación leoneses. De la Serna incluye por primera vez a León en el futuro corredor Atlántico –leemos- ya nos hubiera gustado que el titular incluyera el nombre de nuestra tierra, pero no, no lo consideró el señor ministro de Fomento.

Nos dice la hemeroteca también lo siguiente. El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, acaba de definir la propuesta española para extender el corredor atlántico, fue en la cita con la comisaria europea de transportes de Eslovenia, allí con presencia también de sus homólogos portugués y francés, y los coordinadores europeos de los corredores Atlántico y Mediterráneo, De la Serna planteó la ampliación del eje, que incluirá León como una pieza integradora y esencial en el impulso que pretende dar el transporte de mercancías por tren en toda la cornisa cantábrica. Aprovechó la negociación del marco financiero plurianual 2021-2026, 2027, que revisa el reglamento, que distribuye los fondos para costear las redes transeuropeas de transporte, con la definición también de los itinerarios de los corredores, para plantear la ampliación al eje Atlántico. Quiere incluir también las líneas de mercancías que conectan con Gijón y con Coruña y Vigo en Venta de Baños, a través de Ponferrada, León y Palencia, y también las líneas de alta velocidad Olmedo-Zamora, Orense-Santiago y la autovía del Cantábrico. Ni una palabra de Cantabria, señorías, ni una palabra.

Eso era en 2018, porque en 2017 el Sr. De la Serna establecía sus prioridades en infraestructuras ferroviarias con Europa. Concretamente, el 5 de octubre de 2017 leíamos en los medios lo siguiente: el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha asegurado hoy que el corredor ferroviario Atlántico-Mediterráneo es una prioridad social, política y económica para el Gobierno de España ya ha destacado la buena noticia, que supone tener ya 15 frecuencias programadas, así lo ha asegurado a los medios de comunicación en Zaragoza antes de participar en una jornada para presentar fechas y proyectos de este corredor, junto al presidente de Aragón, Javier Lambán.

Nos quedamos fuera de las prioridades de aquel ministro. ¡Qué le vamos a hacer! Desde luego, no quiso ser profeta en su tierra. Galicia, Asturias y Castilla y León vieron como sí su postura era respaldada por el Sr. De la Serna, que llevó a la propuesta a la Unión Europea, propuesta que finalmente aprobó el Parlamento Europeo en mayo y en diciembre de 2018. Todo el norte incluido, menos Cantabria, con el Partido Popular en el Gobierno de España.



Yo, desde luego, no quiero pensar mal y creer lo que dicen algunos que el Sr. De la Serna no barría para casa por cuestiones electorales. No soy tan mal pensada, pero el caso es que hemos llegado a este punto y toca explicar dónde se está y lo que pretende cada uno.

Nosotros lo veníamos dejando claro hace años, a modo de ejemplo, en una nota de prensa del año 2018 anunciábamos que el Partido Socialista se adhería a la declaración de la mesa del ferrocarril para apoyar la mejora de las comunicaciones ferroviarias de Cantabria en la red básica de la, de la red transeuropea de transporte a través del corredor Atlántico, incluyendo el tramo ferroviario Santander-Bilbao y garantizando el tramo Palencia –Reinosa. Cuestiones estas dos en las que innegablemente hemos avanzado en estos años, por cierto, una propuesta que era compartida con el Gobierno y con los agentes sociales para mejorar y ampliar las comunicaciones ferroviarias de Cantabria, tanto las ya planificadas en este momento como cualquier otra propuesta realista que nos permitiera seguir creciendo y mejorando la vida de la gente. De hecho, en el documento sobre el corredor Atlántico, lo tengo aquí, publicado por el Gobierno de España el 20 de febrero de 2019, página 21, la conexión con Cantabria venía incluido en las prioridades 2019-2025 mediante la conexión Palencia-Santander como tramo complementario. Ello contemplaba una adecuación de estructuras en la que ya hemos ido avanzando, como les decía antes, ahí están los tramos de los que hemos hablado repetidamente, y las diversas actuaciones en materia ferroviaria contempladas en los presupuestos.

A ello se suman, por cierto, enmiendas presentadas por el Partido Socialista y sus socios de Gobierno, enmiendas que esperamos lleguen a buen puerto. Pero es que además nuestra actual aspiración viene sustentada por el interés que demostró la propia ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Raquel Sánchez, en su visita a la comunidad, en la que aseguró que el ministerio también pediría a la Unión Europea la inclusión de Cantabria en esta red, de manera que como ven el Partido Socialista de Cantabria, el Gobierno de Cantabria y el propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana están trabajando de manera proactiva en este empeño.

Por lo tanto, la voluntad política se está traduciendo en hechos tangibles, y en este marco se encuadra el viaje, el viaje del presidente del Gobierno de Cantabria, que motiva hoy esta comparecencia. Sr. Revilla le han acusado desde la oposición en esta Cámara y a los medios de comunicación de publicitarse, de no traer resultados, de regresar de Bruselas con las manos vacías; han hablado de negligencia, de lavado de imagen y de fracaso, amparado sobre todo en lo que entre 2009 y 2011 se negociaron los trazados. Puede ser cierto, como también lo es el hecho de que otras regiones fueran atendidas en las posteriores modificaciones, y lo fueron además por un ministro de Fomento que supongo que se considerara cántabro ante su actuación desde luego, en este asunto del corredor del Atlántico, lo ponga en entredicho. Lo que tuvo, desde luego para otros no lo tuvo para nuestra tierra, para Cantabria, esa es la realidad, señorías.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sra. Cobo.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Decía en su intervención el presidente del Gobierno, el Sr. Revilla, empezaba su intervención diciendo: “Todo empezó en 2013” primera mentira Sr. Revilla, primera mentira, mentira y gorda; todo no empezó en 2013 todo acabó en 2013, porque la negociación de los trazados de la Red Europea transeuropea ferroviaria se desarrolló entre los años 2009, 2010 y 2011, cuando usted era presidente del Gobierno y Zapatero era presidente del Gobierno de España. Fíjese, ya se lo ha dicho algún portavoz, el documento que aprueba España lo aprueba el presidente Rodríguez Zapatero cuando usted era presidente de Cantabria.

El primer borrador que presenta la Comisión Europea lo presentan en 2011, en 2011, antes de la llegada de Rajoy al Gobierno de España y de la llegada del PP al Gobierno de Cantabria, ¿dónde estaba usted, Sr. Revilla, en 2009, en 2010 y en 2011 cuando le comieron la tostada Sr. Revilla? ¿Dónde estaba usted? No diga todo empezó en 2013, en 2013 se aprobó de manera definitiva pero la negociación se hizo en el 9, en el 10 y en el 11 y usted no estaba, su Gobierno no estaba, los demás sí estaban y ustedes no.

En 2009, 2010 2011 se hizo la negociación. En 2011 Zapatero envió el documento con las peticiones de España a Bruselas; en 2011 la Comisión presentó el primer borrador de la Red Transeuropea de Transporte y es en 2013 cuando se aprueba definitivamente. Sucedió exactamente igual que está sucediendo ahora, que estamos en 2021 estamos hablando del documento que se aprobará en 2023 y usted no estaba Sr. Revilla, usted no estaba.

Insisto, la negociación, el diseño en España, el diseño que los Estados miembros se envían a Bruselas, se gestiona en los años 2009, 2010 y 2011. En el año 11 Zapatero envía las peticiones de España, usted no dijo ni mu, usted no estuvo en ninguna negociación, ni se molestó ni le preocupó nada, Sr. Revilla; Zapatero en 2011, envía el documento que envía el Reino de España a Bruselas, en 2011 la Comisión presenta el borrador.



Entretanto, entre 2011 y 2013 sí se intentó modificar eso, yo tengo aquí una copia de una enmienda que el Grupo Parlamentario Popular del Parlamento Europeo presentó en octubre de 2012 tratando de incluir a Cantabria, lo que usted lo hizo como presidente del Gobierno, que fue defender a esta región, Sr. Revilla, lo que usted no hizo cuando Zapatero envió el documento a Europa excluyendo a Cantabria, se intentó corregir en octubre de 2012 gracias al Gobierno del PP y a los diputados del Partido Popular Europeo, que, por cierto, también es una enmienda que firmaron los diputados del Partido Socialista en el Parlamento Europeo. Pero ya íbamos tarde, Sr. Revilla ya íbamos tarde, ya no había manera de enmendar lo que usted no había hecho.

Hubo otro momento posterior en que pudo haberse enmendado: 2018, cuando Galicia, Asturias y Castilla y León trazan un frente común para reivindicar una modificación del mapa y usted tampoco estuvo, Sr. Revilla. Usted tampoco estuvo en 2018.

Y si el Gobierno de España plantea ante la Comisión Europea esa modificación de ese documento, esa ampliación del mapa es porque lo solicitan los Gobiernos de Galicia, Asturias y Castilla y León, y usted no estuvo y no se podía hacer otra cosa desde el Gobierno de España que apoyar la modificación que proponían Galicia, Asturias y Castilla y León, y en la que Cantabria no quiso estar y no se puede culpar a los demás de que Revilla no estuviera en las reuniones en las que se pedía la modificación de ese plan, es como si yo le culpara a usted Sr. Álvarez, de que habiendo sido usted diputado en el Congreso, tampoco hizo nada, a usted no le correspondía, no obstante, tampoco hizo nada.

Veamos la esencia de las cosas ¿cuál es la esencia de las cosas? Que cuando se negocia en 2009 y en 2010 Revilla no está, no se molesta, no le preocupa cuando Zapatero envía el documento a Bruselas Revilla no está, no se preocupa no protesta; cuando se aprueba Revilla no está y cuando se modifican 2018 Revilla no está. Revilla llega 10 años tarde porque va a Bruselas ahora, 10 años tarde, este es el gran problema que arrastra Cantabria.

Vamos 10 años tarde, como siempre, Sr. Revilla, llega usted 10 años tarde, el problema no es que llegue usted 10 años tarde, es que Cantabria llega a 10 años tarde debido a que usted llega a 10 años tarde. Ese es el problema que tenemos y, además de ir 10 años tarde, ahora cambiamos la petición porque lo que podía haber sido una reivindicación sólida, que era la conexión con el corredor atlántico a través de Palencia, León -Oviedo, León-Ourense-Vigo-Coruña, ahora llegamos a Bruselas y lo pedimos por Bilbao.

Yo creo que tan razonable es una petición como la otra lo que pasa es que las cosas hay que trabajarlas no improvisarlas, no llegar 10 años tarde, Revilla, que a usted le comieron la merienda en 2009 y 2010, que no se molestó en defender que Cantabria fuera incluido en el mapa y ahora va a 10 años tarde, y va cambiando las peticiones sobre la marcha.

Miren, hay financiación Europea para el corredor mediterráneo, hace unos días han presentado el compromiso de extender la alta velocidad Barcelona, Tarragona Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería para 2026; hay financiación europea para el corredor atlántico Y griega vasca, Burgos, Palencia, León, Oviedo, Gijón, Orense, Vigo, Coruña. Si Cantabria no está Sr. Revilla es porque usted no trabajó a tiempo porque usted no estuvo tiempo. Entonces nos diga todo empezó en 2013, tenga un poco de honestidad, tenga un poco de honestidad, Sr. Revilla, por una vez esto no empezó en 2013, usted empezó en 2009 y 2010 usted no estuvo, ni se molestó, ni se preocupó, ni llamó a nadie. Esto lo aprobó Zapatero, su socio, y usted no se molestó y esto se revisó en 2018 por iniciativa de los Gobiernos de Galicia, Asturias y Castilla y León, y usted no se molestó Sr. Revilla que ni fue la reunión ni hizo ninguna gestión.

Ahora va a Bruselas 10 años tarde y pretende que de aquí a dentro de un mes, porque el nuevo mapa se va a aprobar provisionalmente antes de que acabe 2021, pretende que de aquí a dentro de un mes se cambien las cosas. Decía la Sra. Cobo que es lógico y es de sentido común que el presidente del Gobierno vaya a Bruselas ¡claro que sí! Lo que no es de sentido común es que vaya a 10 años tarde, y lo que no es de sentido común es que durante 36 años hayamos tenido en Cantabria un presidente que jamás fue a Bruselas a interesarse por nada relativo a Cantabria, jamás fue a Bruselas a defender nada relacionado con Cantabria. Este es el problema.

La situación ¿cuál es? La situación es que la Unión Europea, a día de hoy no está en condiciones de financiar ninguna obra ferroviaria en Cantabria, porque Cantabria no está incluida en la Red Transeuropea de Transportes Ferroviarios, porque cuando se negoció aquel documento en los años 2009, 2010 cuando se envió la propuesta de España en 2011 con Zapatero, como presidente del Gobierno de España, Cantabria ni se molestó y Revilla ni se molestó.

¿Y ahora qué tenemos? Ahora que tenemos dos tramos de la conexión de la alta velocidad con Palencia, cuyas obras acaban de comenzar, pero ojo para el año 2022 un presupuesto de 80 millones de euros. La obra cuesta 1.600 millones de euros, para 2022, 80 millones de euros; a ese ritmo 20 años tardará en ejecutarse esa obra.

El tramo Alar del Rey-Reinosa está pendiente de un estudio hidrogeológico, ese estudio lo encargó el anterior ministro Íñigo De la Serna el 10 de abril de 2018, firmó el contrato por el cual se encargaba ese estudio el 10 de abril de 2018; han pasado 3 años y medio y no se ha vuelto a avanzar ni un centímetro en la tramitación de esa obra desde el 10 de abril de 2018. ¿Cómo no va a haber dudas razonables en cuanto a la ejecución de esa obra de conexión de Cantabria con la red



ferroviaria de alta velocidad a través de Palencia, si lo que se ejecuta no contiene consignación presupuestaria y lo que falta por tramitarse lleva tres años y medio paralizado? Vamos a ver qué es lo que pasa, pero las dudas son muy razonables.

En cuanto a la conexión con Bilbao, en 2009 el ministro José Blanco, ya tramitó un estudio de alternativas como el que se está trabajando ahora con él, el mismo y el presidente del Gobierno dijo que no; es decir, en 2009 y 2010, cuando se diseñaba el mapa europeo de redes transeuropeas de transporte ferroviario, cuando se diseñaba aquello que pedimos ahora 10 años tarde, en 2010 el Sr. Revilla dijo que no quería la conexión con Bilbao. Ahora es prioritaria.

Dudas, en cuanto a los plazos de ejecución del ferrocarril con Palencia muy serias dudas en cuanto a la extensión de ese ferrocarril con Palencia que no sabemos si va a llegar a Cantabria porque de Alar del Rey para acá no se ha tramitado nada en 3 años y medio. Dudas en relación con el ferrocarril con Bilbao y el resto de las infraestructuras igual, la autovía Burgos-Aguilar de Campoo paralizada, la autovía el tercer carril de Polanco a Bezana paralizado, el tercer carril con Bilbao paralizado.

Fíjese dice Revilla ahora: "No tiene sentido hacer más carriles a Bilbao es mejor apostar por la conexión ferroviaria" ¿que está diciendo a la gente que va a trabajar todos los días a Bilbao desde Castro Urdiales, desde Laredo, desde Colindres le está diciendo usted que no se haga el tercer carril a Bilbao que mejor la conexión ferroviaria? ¿No será mejor decirles como han hecho los vascos entre Bilbao y San Sebastián donde había 2 carriles han hecho 3 y además el tren? Eso es lo que usted tendría que defender que se haga el tren y el tercer carril y el tercer carril y usted aquí renuncia al tercer carril.

Y lo único que les preocupa y es un poco lo que va a dedicar muy probablemente su última intervención es a buscar culpables. No busque culpables, Sr. Revilla, no tiene que ir muy lejos, el gran responsable de esta exclusión de Cantabria de la Red Transeuropea Ferroviaria es usted Sr. Revilla, porque cuando se diseñaron los planes usted no se movió, ni se molestó, ni se interesó en lo más mínimo. Cuando Zapatero envió el documento a Bruselas usted ni se molestó, cuando Zapatero envió el documento a Bruselas, usted ni se molestó. Cuando Zapatero envió el documento a Bruselas en 2011, documento que luego se aprobó en 2013. No cuente milongas, no cuente cuentos, que yo creo que la inmensa mayoría de los ciudadanos de esta región ya le han tomado la matrícula en relación con este tema, le han tomado la matrícula.

Subirá ahora y hará lo de siempre: que es que la oposición criticamos porque llegan las elecciones, es lo que dirá. Como si no fuera responsabilidad de la oposición reprocharle al presidente del Gobierno que venga con las manos vacías de esta negociación y que llegue diez años tarde. Dirá que la oposición habla porque tiene que hablar, dirá que a él le votan más que a los demás.

Bien, eso no le da derecho a no hacer nada. Porque como usted dice bien, a veces le votan y otras veces igual ya no le votan. A usted le han votado en el año 2019, pero el camino que lleva... Claro, a usted también le han votado muchos hosteleros en el año 2019, que la próxima vez no le van a votar debido a cómo les ha apuñalado usted durante la pandemia. Entonces, no, no, no... No se infle tanto, no se infle tanto, y sobre todo no se endiose tanto.

Tiene usted aquí... tiene usted aquí una papeleta. Y lo más importante, Sr. Revilla, lo ha dicho en la primera intervención y espero que las cosas vayan por ahí, lo más importante es que recabe usted el apoyo unánime de esta Cámara para ir a solucionar aquello que usted no hizo cuando le tocaba.

Vamos a intentar solucionarlo entre todos; lo que usted hizo mal, lo que usted dejó que se perdiera, cuando a usted le robaron la merienda vamos a intentar ahora solucionarlo entre todos. Y para eso, el Partido Popular ya ha presentado una proposición no de ley, que se debatirá el próximo lunes, donde vamos a pedir el apoyo unánime de la Cámara.

¿Para qué? Para que Cantabria, que fue excluida del mapa europeo de transportes ferroviarios, porque usted no hizo su trabajo, en el año 2009, 2010 y 2011; porque usted no se molestó y no se enteró. Para que Cantabria sea incluida, aunque sea 10 años tarde, Sr. Revilla. Eso es lo que vamos a proponer a la Cámara, una solución.

Pero desde luego si usted se dedica a hablar de quiénes son los culpables, no vaya muy lejos; el principal culpable de que Cantabria no esté en ese mapa, el principal culpable es usted, sin ninguna duda. Usted, que era el presidente del Gobierno cuando se diseñaron esos mapas. Y usted no dijo ni palabra y permitió que le comieran la tostada, Sr. Revilla.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Fernández.

Por el grupo Regionalista tiene la palabra el Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Buenos días, presidente. Señorías.

Miren, yo pensaba hacer una intervención hoy corta, simple. Porque además después de que el presidente del Gobierno... yo no sé dónde han estado algunos diputados, haya hecho una intervención de 30 minutos sin meterse con



nadie, contando punto a punto lo que ha hecho en Bruselas, que era para lo que se ha solicitado su comparecencia. Me he quedado bastante sorprendido del tono de las intervenciones de los distintos portavoces en la materia.

Porque es que, hasta este último momento del portavoz del Partido Popular, no hemos oído una preocupación común, real, para impulsar y mirar al futuro de Cantabria en relación con el tren.

Es verdad que, si miramos al pasado, de ninguno de ustedes he podido encontrar una apuesta clara por el corredor Santander-Bilbao. Eso es así.

Evidentemente, nada de VOX; pero bueno, es normal. Hoy son la mitad, otros días ni siquiera asisten a las comisiones. Para ustedes, esto del Parlamento de Cantabria es algo que... que no tiene demasiada importancia y, por lo tanto, tampoco creo yo que su apoyo, al que espero y confío que se tenga en el futuro, sea fundamental.

Hombre, lo de Ciudadanos ya me llamó más la atención. Porque, claro, no sé si han entendido que quienes diseñan el plan no son los Gobiernos autonómicos, es el Gobierno de la nación. Y, claro, es que usted ha hecho un cálculo de tiempos que me ha llamado también la atención; salta del 2012 al 2017. Lo que hay por medio no pasa nada.

Mire, usted no ha dicho nada del tren a Bilbao. Pero es que no lo ha dicho aquí y siendo diputado entre 2016 2019, no lo dijo en Madrid, no dijo nada. Bueno sí, habló una vez del AVE. Una pregunta parlamentaria en la que dijo, en la preguntaba: cuándo tenía previsto el Gobierno de España que el Alta Velocidad llegara a Burgos. De Cantabria, como lo de la senadora de la pesca del Mediterráneo, nada.

Claro, venir aquí y empezar a desbarrar, olvidándose de que hemos tenido responsabilidades y que también hemos podido hacer; pues me parece lo más... lo más razonable.

Miren, hay un tema fundamental y algunas fechas clave. Ustedes lo han dicho, yo no quería entrar en el mundo de las fechas. Pero, claro, es que en un proceso que viene marcado por los distintos gobiernos nacionales, desde Zapatero hasta la actualidad, los señores del Partido Popular parece que de su etapa de Gobierno se han olvidado.

Parece que el culpable es el diseño inicial del Plan en el 2011 y que después no ha pasado nada. En abril de 2013, Cantabria quedó fuera del Fondo Plurianual de la Red de Transportes con su Gobierno y Sieso era presidente de la Autoridad Portuaria, dijo: que aquello no importaba para el puerto de Santander; dijo: que aquello no era importante

¿Sabe por qué dijo que no era importante, sabe por qué estamos viendo todos, todas estas situaciones? Porque el Partido Popular apostó de manera decidida por un puerto. Por un puerto concreto. ¿Sabe cuál fue? El de Vigo.

Y ahora Pastor apostó de manera decidida por un puerto ¿Sabe cuál fue? El de Vigo. E Iñigo de la Serna, apostó decididamente por un puerto y sus conexiones. Y usted ha venido aquí y nos lo ha contado: Cómo se conectaba con Portugal, cómo se conecta con Europa un puerto. El de Santander no, el de Vigo.

Esas son las cuestiones fundamentales de las que aquí yo pensé hoy no iba a tener que hablar. Pero me temo que tengo que seguir avanzando en esa línea.

Miren, señorías, ocurre lo mismo en el año 2017. En el 2017, la Unión Europea solicita a los países miembros que antes del cierre se envíen las propuestas de financiación. Y de la Serna, dice: que el ferrocarril Palencia-Santander, al no estar en el eje, el Gobierno de la nación no va a incluirla dentro del programa de financiación.

Y emite una nota, emite una nota que es muy clarificadora sobre los plazos de los que estamos hablando, que dice: Fomento recuerda que Europa fijó la fecha de 2023 para iniciar los trabajos de inclusión de nuevos tramos en la red básica. Dice: en estos momentos, Europa -2017- está sentando las bases del reglamento del que se espera un borrador en 2018 y su aprobación definitiva para finales del 21.

Es decir, la realidad es que ustedes estuvieron ahí. Tuvieron las competencias, tuvieron la capacidad de tomar la decisión y no la tomaron.

Claro, oírle nuevamente -y esta vez sí se lo voy a matizar, porque otra vez no he tenido oportunidad- oírle nuevamente hablar de la consignación presupuestaria de los tramos del AVE, de Palencia-Alar, y decir que 80 millones es poco para la primera anualidad es no tener ni la más mínima idea de cómo funciona la Administración y los procesos de adjudicación.

Sería una irresponsabilidad poner 300 millones el primer año, porque no se gastan. Pero es que pregúnteselo a cualquiera, pregúnteselo a cualquiera. Pregúntese, pregúntese -y usted mismo nos lo ha reconocido aquí- cómo las anualidades finales de cualquier obra son las anualidades más importantes, cómo aparecen las cantidades presupuestarias más elevadas al final de los procesos, pero no al principio. Porque al principio son movimientos de tierra, son cuestiones que tienen que ver y que vienen también marcadas por los procesos de expropiación, etcétera, etcétera.



No vuelva aquí a contarnos que 80 millones es poco. Es mucho, pero hay que hacer bien las cosas, y eso es lo que ahora mismo se está haciendo.

Y me llama muchísimo la atención que ahora estemos empezando a llegar a este hem ciclo; ahora que ya está el tren a Palencia en marcha, a decir: que es que no va a llegar a Cantabria.

Antes, no iba a haber tren. Ahora que ya hay tren y todo el mundo sabe que ese tren está en marcha, y gracias a quien está en marcha, resulta que no va a llegar. Resulta que no tiene financiación.

Pero ¡ojigan!, ¡ojigan! Vamos a ver Ustedes -y me remito al expresidente Díaz de Entresotos, no querían la autovía Bilbao. Ahí la tienen.

Ustedes pusieron todas las trabas posibles, incluso peajes, la autovía de la meseta. Ahí la tienen.

Ustedes han puesto todas las trabas posibles al tren a Palencia. Y luego a Madrid. Ahí lo tienen.

Y ustedes se han olvidado de manera reiterada, porque nunca lo han querido, del tren a Bilbao. Este año, tal como hemos aprobado la semana pasada, Sr. Fernández, van a tener ustedes el estudio de alternativas. Y a partir de ahí se va a seguir el proceso.

Y lo que yo espero es que todos ustedes piensen en el futuro de nuestra tierra, en el futuro de sus ciudadanos. Y apoyen en Madrid, en Europa y aquí, la postura del Gobierno de Cantabria.

Porque miren, hay un elemento fundamental, que es el papel del Gobierno de la nación, en el diseño de esas cuestiones.

Zapatero, no apoyó lo suficiente. Rajoy, no apoyó lo suficiente. Y yo espero que Sánchez lo haga. Y espero que da igual que otros países consiguen esos objetivos, España también lo consiga.

Porque miren ¿Cantabria va a estar conectada ese corredor? Sí, por la conexión s través de Palencia. ¿Va a tener financiación europea? Sí, a través de los fondos de resiliencia. ¿Pero Cantabria necesita la conexión Santander-Bilbao? Sí. Y esa es la conexión que nosotros queremos.

Pero recuerde una cosa. No es la conexión que quiere Galicia, no es la conexión que quiere Asturias, no es la conexión que quiere Castilla y León. Le estoy dando ya unas pistas por qué no está esa conexión en el plan que mandó el gobierno de Rajoy, en las modificaciones. Le estoy dando una reflexión por qué no. Porque no les interesaba los sitios donde ellos tenían intereses. Porque lo importante era la conexión por Palencia, y Cantabria quería la conexión por Bilbao; porque la conexión por Palencia ya sabíamos que luchando la ley la vamos a conseguir, y nos faltaba luchar para conseguir la otra.

Y en esa lucha, en ese apoyo, es en lo que yo creía -y espero que si no es esta semana sea la que viene- que nos íbamos a encontrar todos, en apoyar lo que ha hecho el presidente yendo a Bruselas, en apoyar la presión que habrá que ejercer sobre Pedro Sánchez y sobre la ministra de Fomento para que lo hagan. Y en la presión que habrá que hacer, si no modifica la comisión en el Parlamento Europeo. Y ahí nos van a tener apoyándoles; porque, desgraciadamente, ahí el Partido Regionalista no tiene voto. Pero todos ustedes sí. Todos ustedes sí. Y ahí es donde hay que poner los votos encima de la mesa.

Y mire, voy a terminar en positivo, sé que esto va a ocurrir, sé que ustedes van a apoyarlo y sé que lo van a hacer porque el futuro de Cantabria, igual que depende de la financiación, depende de las conexiones, conseguimos la autovía a Bilbao, conseguimos la autovía de la meseta, conseguimos el AVE a Palencia y conseguiremos si todos ustedes lo apoyan, la conexión Santander-Bilbao, que nos contestara con el Ebro, con Cataluña, con Europa.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Hernando.

Tiene la palabra el presidente del Gobierno, Sr. Revilla.

EL SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Revilla Roiz): Es imposible, con el Partido Popular es imposible, a mí me resulta imposible históricamente ya entrar en un debate racional.

Mire, yo he empezado hoy en la intervención de lo más moderado pensando, además, que es el momento en el que tenemos que unir fuerzas y no echando la culpa a nadie, he dicho esas primeras palabras.



Primera cuestión, que quede clara. Los gobiernos autonómicos no pintan en Bruselas nada, salvo que vaya todo canalizado a través de los gobiernos de cada Estado. Punto. Cualquier gobierno puede plantear cualquier cosa, cualquier autonomía se lo puede decir al Gobierno de España, pero si el Gobierno de España no lo hace, allí puedes ir a lo que te dé la gana, pero en eso lo tendría que tener claro todo el mundo.

La realidad es que cuando había que presentar el documento era el 14. Yo en el 14, desde luego no estaba gobernando, yo soy tan culpable como lo es el Sr. Iñigo Fernández, que es el máximo culpable, ¿sabéis por qué? Porque era miembro del Partido Popular que estando en Madrid no lo exigió, o sea, por lo tanto, usted todavía tiene más culpa, porque yo, bueno, con Zapatero, pues tenía relaciones, pero no era del mismo partido. Usted si es del Partido Popular, y puesto que en el que 14 gobernaba el Partido Popular, usted es el culpable máximo de que no estemos incluidos.

Ahora, ya se ha descubierto un nuevo culpable, que es usted.

(Murmullos desde los escaños)

Claro, la deducción que usted hace conmigo, vamos ver hombre. Estamos yendo hacia el futuro, yo creo que todavía no lo han captado estos señores del PP, el Partido Regionalista y el PSOE estamos en una visión a medio y largo plazo de una Cantabria conectada como ninguna. Ahora dicen que lo de Bilbao, lo de Bilbao no es nuevo, pero no hemos hecho hincapié nunca de manera prioritaria por una razón, porque teníamos miedo que se pudiera frustrar la conexión con Madrid.

No hay nadie, nadie en esta cámara, ni fuera de esta cámara, que haya luchado más por esa conexión con Madrid que Miguel Angel Revilla, nadie, porque vamos, he visto a todos los presidentes, me lo han prometido todos, me lo han incumplido todos, menos el de ahora, menos el de ahora, vamos yo llevo una batalla que son las batallas de mi vida, autovía de Bilbao, una batalla de décadas, incluso con el paso de la carretera por Astillero, no digamos nada de la autovía de La Meseta, que tuvimos a mi querido amigo José Joaquín Martínez Sieso 15 días en vilo para ser presidente, porque si yo no traía el papel firmado y en ese papel además iba Castilla, que costó llevarles allí un montón, no hay Autovía de la Meseta, porque en la propuesta del parlamentario de aquel momento del PP era al año no sé qué y de peaje, está en los papeles.

Vamos a la primera cuestión que tiene que conocer Cantabria. Voy a abstraerme de ya de los diputados que no lo van a entender. Tenemos la misma garantía de conexión con el Arco Atlántico que todos e incluso antes, antes, no van a llegar antes esos trenes a Vigo ni van a llegar a Gijón, ni va a llegar a Bilbao antes que nosotros llegemos a Santander. Es decir, tenemos garantizada la conexión con el Arco Atlántico totalmente y financiados porque Cantabria no va a poner un euro, ¿cómo?, pues con los fondos de resiliencia que ADIF ya ha canalizado todo lo que está adjudicado para que se pague en los plazos razonables, totalmente de acuerdo, decir que es 80 millones poco para el primer tramo, pero vamos a ver, esa obra se acaba el 24 que es el último pago y en el último está lo gordo, como siempre, cuando hay que pagar la factura. Las facturas se pagan al final de una comida, vas pidiendo platos, normalmente son más caros los últimos, unas rabas y acabas con el solomillo. 80 millones para ese tramo más que suficiente, porque en lo último van 200 o 100 o lo que sea toda la obra en el 24, ¿qué pasa? Que cuando pones mucha cantidad, pues corremos el riesgo de perderla, porque no se ejecuta. Es una cantidad muy razonable, muy bien hecha en 4 años, y además teniendo el dinero europeo, porque hasta el 26 todo eso se va a cargar a los fondos de resiliencia.

Y que no ha llega a Santander el AVE, pero sí está adjudicada la obra, sí, está licitado el tramo de Renedo, mire, le voy a decir cómo está el tema: Santander-Muriedas en obra; Renedo-Guarnizo, que es la obra gorda, licitada. Y ya está porque de allí a Torrelavega prácticamente no hay mucha cosa que hacer, y pone Santander de Torrelavega según el estudio que acabamos de recibir en 11 minutos, y cabe suponer, hombre ya un ahorro de Santander a Torrelavega que ahora son 21 o 22, pero es que es una descongestión brutal a las cercanías, son una obra fundamental, cómo que no llega a Santander, y entonces la obra que se está haciendo de aquí a Torrelavega no es a Santander. Vamos, es un obrón, bueno va a cambiar la vida de todas las cercanías, de la proximidad y va a cambiar la conexión de los que quieren venir de Santander a Torrelavega, que 11 minutos, pues oye es del Sardinero a Cuatro Caminos en un autobús, o sea, ponemos a Torrelavega en Santander, y a Santander en Torrelavega, y dice que no llega el AVE a Santander.

Bueno, usted lo va a ir viendo, lo que pasa que tienen un disgusto que se les nota, tienen un disgusto porque van sabiendo las cosas y se disgustan porque las cosas vayan bien, a mí no me ha ocurrido nunca eso, de verdad, pero hay gente aquí que se disgusta cuando ve una buena noticia. Tienen un cabreo... Estamos apostando por un futuro que yo a lo mejor no voy a ver, seguro, dice que ni usted, yo no sé cómo estará de salud, pero yo creo que sí, yo creo que sí, por la edad que tiene, le veo tranquilamente.

Pero va a haber un día una conexión Santander-Bilbao, primero porque lo pide también Euskadi que está muy saturada, porque la Unión Europea lo ha entendido y puesto que ya tenemos lo que tienen los demás, lo mismo, mirad, incluso nosotros, con los asturianos, vamos más próximos hacia Europa, pero claro, cualquiera que vea este mapa dirá, pero, hombre, qué fácil lo tienen estos con 90 kilómetros, y entonces sí que somos imbatibles, somos imbatibles con esa conexión. Claro, por qué no incluyen el corredor del Cantábrico, pues hombre, yo soy muy amigo del asturiano y del gallego, aprovecho para decir que hoy me han invitado y ahí estoy claro a una reunión para defender un planteamiento de ocho autonomías en defensa de que se financie en función del coste de los servicios y otras cosas, y para allá voy.



Entonces, por qué, porque hay un problema de encaje ferroviario, cuánto tardó el tramo de autovía entre San Vicente de la Barquera y Llanes, doce años, que no cabe, que es que cuando uno llega a Euskadi, de Euskadi a San Sebastián qué costó hacer la autovía de Behobia, túneles, túneles, pero cuando se viene para acá Cantabria tiene desde el mar hasta dónde están las montañas 30 kilómetros, y en Asturias el Cuera está encima del mar y en Galicia, y eso es un destrozo inasumible porque tiene costes medioambientales enormes y dicen vamos por aquí, pero algún día igual se plantea el corredor del Cantábrico cuando llegue a Santander.

Cuando llegue a Santander esta región se convierte en una región absolutamente comunicada y así estamos trabajando nosotros con una visión de futuro, no chascarrillos de venir aquí a decir que si la cuadra, que si Mazón, como si en una conferencia que da el Sr. Ábalos el que estuviera Mazón allí de oyente va a cambiar algo, pero vamos hombre, ni, aunque esté yo. Son los gobiernos los que plantean en Bruselas y no lo hicieron, pero vamos a ver, se olvidan de los 4 años de mayoría absoluta que pudieron poner en marcha un trámite si hubieran querido la conexión con Palencia, 4 años que hemos tenido que ir allí ahora a rescatar esto, vamos, en plan ya de exigencia máxima, esto no hay quien lo pare, el AVE llega a Santander, punto.

Y estamos viendo más allá porque siempre hemos mirado más allá, el futuro y el futuro lo ve cualquiera, lo ve la Escuela de Caminos, lo ven los catedráticos de transportes, dicen una vez que tenéis garantizada la conexión con Palencia, que es la conexión con el arco atlántico de gallegos, asturianos y cántabros, vamos a esto, alguno todavía no lo ve, ¿qué va a costar?, muchísimo, pero si no se empieza, si no se empieza a hablar de esto, y cuidado que hemos empezado, que tenemos un estudio informativo que nos llegará en meses, eso es un paso y ese estudio informativo que va a ser polémico en Cantabria, porque habrá quien diga no que sea de 30 minutos, que tenga 3 paradas, que tenga 4, que no pase por tal sitio, todo eso va a ser un debate con coste político, pero que hay que asumir porque tenemos que ir a Europa, al Valle del Ebro, porque Cantabria, cuando esto esté así desdibujado y con la conexión que está en obras, es imparable. Para eso trabajamos los regionalistas y nuestros socios. Para un futuro que ustedes no ven, y ahora lo único pues a decir chascarrillos, demagogia, que, si instalan una cuadra, instalan lo otro, ni Mazón ni yo ni usted pintamos nada en esto, es el Gobierno de España quien tiene que sacarlo, los demás pedirlo.

Espero que en el próximo pleno todos votemos aquí pedirlo, espero que así sea, pero el planteamiento de este Gobierno y de este presidente va mucho más allá de lo que ustedes han planteado aquí que ya digo, repito, la conexión la tenemos garantizada, Cantabria no se queda fuera del arco, no, es más, vamos a tener la conexión antes y pagada entera con los fondos europeos, enterita.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Revilla.

Damos por concluido el punto número 1, de comparecencia del presidente del Gobierno.