



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

2.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 367, relativa a considerar una prioridad nacional la construcción de la conexión Santander-Bilbao logrando que Cantabria se incorpore de manera efectiva al Arco de Transporte Ferroviario del Atlántico y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [10L/4300-0367]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 2.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 367, relativa a considerar una prioridad nacional la construcción de la conexión Santander-Bilbao, logrando que Cantabria se incorpore de manera efectiva al arco de transporte ferroviario del atlántico y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista,

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Realiza el turno de defensa por el Grupo Regionalista su portavoz, el Sr. Hernando.

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

El tema del tren a Bilbao es recurrente en esta Cámara y es una apuesta clara del Partido Regionalista, como lo fue en su día la autovía Bilbao y después la autovía de la Meseta sin peajes, por mucho que algunos pusieran todas las trabas políticas posibles a esa realidad.

Hoy vamos a hablar no solo en esta iniciativa, sino también en la siguiente de esa realidad de la infraestructura ferroviaria, fundamental en el futuro, no solo de Cantabria, sino también en el futuro de Europa.

Y miren hoy lo que traemos a este hemicycle es algo muy fácil. La comisaria europea de Transportes remitió el pasado 21 de marzo una carta en la que ante la reiterada petición del Gobierno de nuestra comunidad autónoma para incorporar Cantabria a la conexión ferroviaria de la red básica, y dadas las dificultades de asumir esa petición de manera inmediata, se planteó la posibilidad de aprovechar el momento de la cofinanciación de la red global dentro del mecanismo Conectar Europa.

En este sentido, la propuesta adoptada por la Comisión a finales del año 2021 para (...) los enlaces que faltan y modernizar toda la red introdujo un nuevo plazo intermedio: el año 2040, que adelanta 10 años la finalización de los proyectos en aquellas partes que se consideran básicas y fundamentales. Este plazo de 2040 de extraordinario interés para la conexión ferroviaria de Cantabria con Bilbao ha sido adoptado, entre otras cuestiones para favorecer los objetivos climáticos establecidos para el 2050, asumiendo que el tren es uno de los elementos fundamentales para conseguir esta mejora en los objetivos climáticos, esta mejora en los planteamientos necesarios de la interconexión y de la conectividad de los ciudadanos a nivel europeo. Estamos hablando por tanto de un plazo realista para finalizar las obras, que responden básicamente al Pacto Verde Europeo.

El mecanismo Conectar Europa cuenta con una dotación financiera de más de 25.000 millones de euros para el sector del transporte, y el 60 por ciento de esa dotación irá destinada a objetivos, entre los cuales podría incluirse la conexión ferroviaria con Bilbao.

Se pueden hacer conseguir hasta el 60 por ciento de los gastos en todos los estudios y trabajos previos y hasta el 30 por ciento de las obras que pueden llegar en situaciones excepcionales hasta el 50.

El gobierno de Cantabria ha valorado muy positivamente que la propuesta de la Comisión recoja esta accesibilidad territorial como objetivo del programa y también muy positivamente que se prevean partidas específicas para el proyecto global con el fin de limitar el desfase existente en la red básica. En este sentido Cantabria tiene como objetivo acudir a todas las convocatorias del Conecta Europa en los próximos años y optar a esa financiación reservada.

Sin embargo, las propuestas que se presenten por una autoridad regional solo son elegibles si cuentan con el acuerdo del Estado, si cuentan con el acuerdo del Gobierno de España, y para esto hay unas fechas claves y de ahí el porqué de presentar en estos momentos esta iniciativa.

En la última semana de agosto se debatirá el borrador del dictamen de la Comisión en la Comisión de Transportes. En la primera quincena de septiembre se podrán presentar enmiendas a ese dictamen, enmiendas que se debatirán antes de finalizar noviembre del año 2022, con el fin de adoptar el dictamen en la Comisión en enero del 23 y en el Pleno del Parlamento Europeo en febrero del año 2023. Es decir, estamos a tiempo de plantear nuestras exigencias, estamos a tiempo de que este proyecto fundamental para el futuro de Cantabria entre en la red básica ampliada, estamos a tiempo de obtener financiación y obtener compromisos de ejecución antes del año 2040, de una infraestructura básica y fundamental para el futuro de Cantabria.



Puede parecer que las fechas de las que hablamos son fechas lejanas, no lo son tanto, aquellos que circulan hoy por la autovía de la Meseta tienen que saber que tarde se tardaron más de 25 años en construir esa obra. Si no se hubieran iniciado los procesos, si no se hubieran llevado a cabo los acuerdos para la financiación de toda esa obra no estaríamos ahora circulando con la Meseta. Porque hay un tema que también es fundamental y que es un poco el segundo de los objetivos de esta iniciativa, el primero de los objetivos es conseguir, como dice su punto 1, que el Gobierno de la nación considere prioridad nacional la conexión Santander-Bilbao, logrando que Cantabria se incorpore de manera efectiva al arco de transporte ferroviario Atlántico y presentando y apoyando todos los proyectos al mecanismo Conecta Europa para lograr que esta infraestructura esté construida dentro de ese plazo.

Ese es el primero de los objetivos y para eso se lo solicitamos al Gobierno de la nación para que apueste decididamente por él, pero hay una cosa que es clara, hay que ir más allá por eso también les pedimos a todos los grupos parlamentarios del Congreso y del Senado que apoye en las Cortes Generales esta iniciativa, que exijan al Gobierno, también desde las Cortes Generales, que considere este proyecto como prioritario para España, porque es prioritario para Cantabria y es prioritario para todo el norte de España.

Y también, cómo no, instamos a los parlamen..., a los grupos parlamentarios del Parlamento Europeo. A aquel dónde se van a llevar a cabo las enmiendas, aquel donde se van a llevar a cabo las negociaciones, allí donde el impulso del Gobierno de la nación, donde el impulso de las Cortes Generales va a verse plasmada en la negociación concreta. Y ahí buscamos que todos aquellos que tengan representación en el Parlamento Europeo apoyen los cambios que propongan que Cantabria no quede relegada del mapa de infraestructuras de transporte europeo y que la conexión Santander-Bilbao, conexión fundamental para el futuro de esta comunidad autónoma, conexión fundamental para el futuro del puerto de Santander, conexión fundamental para el Centro Logístico de La Pasiéga, se convierta en el eje fundamental del transporte hacia Europa; puesto que el eje fundamental del transporte hacia la meseta ya lo tendremos cerrado con la conexión a través de Reinosa con Valladolid y Madrid.

Quiero decir que hemos presentado una iniciativa sin un componente ideológico y solo con un compromiso con Cantabria, como lo es mi discurso. No quiero entrar en polémicas, no quiero entrar en quién hizo, quién no hizo, quién presentó, cuándo se presentó; lo que creo es que los ciudadanos lo que necesitan es que miremos hacia adelante, que apoyemos todos una iniciativa que va a devenir fundamental para Cantabria en el futuro, y para eso es para lo que les reclamo su apoyo a la iniciativa.

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

En turno de fijación de posiciones de los grupos parlamentarios, en primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra su portavoz, el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Señorías, hace 72 años, exactamente 72 años, Robert Shuman, pronuncia un discurso, que ahora reconocemos como histórico, en el que establece que la colaboración entre los distintos países europeos facilitará la paz -y estamos en la post guerra que va a tener la Segunda Guerra Mundial- y favorecerá la prosperidad de todos los pueblos europeos.

Ese discurso y la labor que luego realiza Jean Monnet es el que da origen a la CECA, la Confederación Española Europea del Carbón y del Acero, y ese es el origen, tras sucesivas transformaciones, de lo que ahora es la Unión Europea. Una Unión Europea que está también en un momento crítico, después de los discursos que ha realizado Draghi y previsible que pronunciará Macron, en el que se plantea la encrucijada europea en las distintas líneas de solución.

Si hay algo común en toda la historia de la construcción europea, es la idea de colaboración entre las distintas naciones y de que esa colaboración es competitiva. Es decir, que Europa debe progresar en prosperidad y en paz y armonía entre los distintos países, y ese progreso se hace a través del trabajo de cada uno de los países que lo forman, en defensa de los intereses europeos, defendiendo los intereses particulares de cada país.

Ese deber de cada país es el mismo que nosotros asumimos respecto de los intereses regionales. Es a través de la defensa de los intereses regionales en Europa, como fomentamos Europa.

Hay dos formas de celebrar el Día de Europa. Una, soltar globos, pronunciar discursos; otra, trabajar cada vez que surge un recurso europeo para que nuestra región se beneficie de ese recurso y obteniendo o dando utilidad a la construcción europea, construir Europa. Es ese escenario en el que tenemos que encuadrar la petición de ayuda que ahora realiza el Partido Regionalista al resto de los grupos de esta Cámara.

Y en ese contexto tenemos que entender que esa petición de ayuda deriva de dos cuestiones esenciales. Por un lado, la irrelevancia del Partido Regionalista fuera de Cantabria. Es irrelevante en el Parlamento nacional, en el que solo tiene un diputado, que además está sometido a las necesidades del Partido Socialista o a las necesidades de Sánchez y que, por tanto, carece de capacidad de influir en el Gobierno de la nación. Y directamente no existe en el Parlamento Europeo, en el que el resto de los partidos de esta Cámara sí tenemos representación.



A esa solicitud de ayuda, evidentemente VOX y estoy seguro que el resto de los partidos van a responder con lo que es razonable contestar, que es que nos prima en nosotros el interés nacional, la construcción de Cantabria, la construcción de España, la construcción de Europa y que por eso cualquier actuación que mejore Cantabria la vamos a apoyar y apoyaremos cualquier propuesta.

La otra razón por la que el Partido Regionalista nos pide ayuda, es porque fruto de su negligencia, de su incapacidad para construir Europa estamos en la situación en la que estamos.

Respecto de la primera cuestión por nosotros. Que no quede cualquier proyecto que teóricamente pueda beneficiar a Cantabria lo vamos a apoyar. Si ustedes nos vienen y nos pidiesen que reformásemos la Ley de Minas para favorecer o la Ley del Suelo para favorecer una mina en Reocín, lo apoyaríamos.

Si nos pidiesen la creación de un PSIR para construir la sociedad, la ciudad del cine en Cuchía, lo apoyaríamos. Si nos pidiesen cualquiera de las humaredas que han montado durante los últimos años, pero que tengan la más mínima probabilidad de mejorar Cantabria, lo apoyaremos; incluso conscientes de que el problema no es si lo apoyamos o no, que, por supuesto que lo vamos a apoyar, sino la incapacidad del Partido Regionalista de hacer política y de desarrollar proyectos. Porque ese es el principal problema que hoy nos trae aquí.

Nos encontramos fuera del corredor europeo y fuera de todas las infraestructuras esenciales ferroviarias europeas, por la dejadez y la incapacidad de un Partido Regionalista que estaba mucho más pendiente de sus chiringuitos y de colocar a sus amiguetes que de trabajar por Cantabria.

Estamos hoy aquí porque durante el 2018, durante el 2019, a las reuniones, y ya lo hemos contado más veces, a las que acudían los decanos de los colegios profesionales de Cantabria, el Gobierno no acudía. Pero no solo no acudía, sino que cuando esos mismos decanos de la escuela o del Colegio de Caminos le preguntaban al Gobierno quién era el interlocutor del Gobierno para saber por qué no había ido, la respuesta del Gobierno es que no había interlocutor, que nadie sabía ni siquiera que tenían que estar.

Es esa incapacidad bochornosa del Partido Regionalista que estaba en el Gobierno la que nos ha traído, donde estamos, en una posición en la que ya en la que ya la financiación completa de las infraestructuras no se va a hacer y mucho, y mucho menos en los plazos en los que se van a beneficiar el resto de las comunidades autónomas del norte de España.

Tenemos que pensar que la primera propuesta del corredor del atlántico no incluía a ninguna de las comunidades autónomas cántabras, a ninguna. Y que después de la actuación del resto de las comunidades autónomas las incluye a todas, menos a Cantabria, porque todas se preocuparon y el presidente de la CEOE en aquel momento, que ahora nos acompaña en el Parlamento participó en esos debates, participaron en reuniones en Madrid, y en reuniones en Asturias, el Gobierno de Cantabria no existía. El Gobierno de Cantabria no se preocupaba por algo que ahora desde esta tribuna manifiesta, que es esencial no solo para Cantabria sino para toda España.

Acabamos de oír, como la conexión de Cantabria con Europa, construir Europa desde Cantabria es esencial para los cántabros, pero también es esencial para España. Y ¿el partido regionalista no estaba?, ¿no estábamos en disposición de trabajar? Ese es el principal problema.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, señor diputado.

EL SR. PALACIO RUIZ: hemos preguntado al gobierno de Cantabria qué documentación tenían de este tema. No nos han contestado. A través de la Mesa les hemos exigido que nos entreguen la documentación y al final hemos recibido cuatro cartas que dicen exactamente lo mismo: "no tenemos ninguna documentación relativa a la participación de Cantabria en el corredor del atlántico". Ni un solo documento de trabajo.

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

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

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: Gracias, señor presidente.

¿Qué pasa, señorías, cuando un Gobierno no tiene nada que ofrecer?, cuando su gestión ha sido un fracaso y estamos en infraestructuras ferroviarias más o menos como estábamos hace tres años o siete o incluso yo diría que 15.

¿Qué pasa cuando Pedro Sánchez, como dijo el propio Sr. Revilla- no peleó nuestros proyectos estrella en Europa para conseguir esa financiación de los fondos Next Generation?

¿Qué pasa cuando es el propio Pedro Sánchez, socio del Sr. Revilla, que nos deja a los cántabros con dos palmos de narices en la el vagón de cola del futuro?



¿Qué pasa cuando el tiempo, ese juez insobornable que quita y da razones -que diría el mítico José María García-deja en evidencia a este Gobierno del Sr. Revilla y Sr. Zuloaga?

Pues que hay que levantar una cortina de humo, hay que desviar la atención de la cantidad de fracasos que hemos ido acumulando o que han ido acumulando los Gobiernos del PRC y del PSOE durante todos estos años y hay que hablar del futuro. Y hay que hablar del futuro, de lo que va a pasar dentro de 20 o de 30 años, porque el presente es un auténtico drama para Cantabria.

Y esta es la proposición no de ley que hoy nos trae aquí el Partido Regionalista de Cantabria, una cortina de humo. Hablemos y conjurémonos para que dentro de 20 años podamos tener el tren Santander-Bilbao, porque, insisto, hablar del presente les da vergüenza.

No engañe más a los cántabros y digámosle la verdad.

Miren, no veremos este tren en funcionamiento, si lo vemos, antes de 30 años. Y más vale que consigamos fondos europeos, porque no soy capaz de visualizar que ningún Gobierno de España, del signo que sea, pueda financiar 90 kilómetros de tren, con un coste de más de 2000 millones de euros. Esta es la realidad, que se difuminará en el tiempo, y que quedará arrasada por el paso de los años, pero esta será la realidad.

Y hay que tratar a los ciudadanos como personas adultas, y decirles la verdad. Y podemos hablar de la experiencia que tenemos en Cantabria con las infraestructuras.

Miren, en el año 2009, Sr. Revilla dijo que el AVE llegaría a reinosa en 2015. Pero es que un año después, en 2010, el Sr. Revilla dijo no, ya que en 2015 llegaría al AVE a Reinosa, sino que llegaría a Santander, a la capital.

Y a Santander, evidentemente, ya no la vamos a ver, nos conformaremos con un tren de altas prestaciones, mientras el resto de las ciudades, de las capitales de provincia del norte de España, todas tendrán AVE, menos. Santander, nos quedaremos en Reinosa.

Quince años después de lo que usted ha anunciado, calculamos que por 2030 llegará el AVE a Reinosa. Y encima, cuando eso ocurra, 15 años después de que habían prometido que iba a llegar, les tendremos que aplaudir.

Y me dirán ustedes que si Pepe Blanco, que si Ana Pastor, que si Iñigo de la Serna, que si Ábalos, lo que ustedes quieran, pero, señores del Partido Regionalista de Cantabria, llevan ustedes gobernando 23 de los últimos 27 años. Esa es la realidad. Alguna responsabilidad habrá de ustedes en todos estos fracasos en torno a los fondos europeos y el habernos quedado fuera del corredor del atlántico.

Es fascinante que ustedes no tengan nada que ver con su propia gestión, absolutamente fascinante.

Mire, otro día, al hilo de esto, se han manifestado los profesionales del hospital de Laredo, y ahí estaba la señora portavoz del Partido Socialista, Noelia Cobo, ahí estaba. Y hoy el consejero de Sanidad ha ido apoyar a los sanitarios, a los centros de salud, porque están hartos de las agresiones que están recibiendo últimamente.

Señores del PSOE, que llevan ustedes gestionando la sanidad de Cantabria 15 de los últimos 19 años, que se manifiestan ustedes en contra de su propia gestión, que nosotros hemos traído a este Parlamento hace un año una proposición no de ley para intentar atajar esas agresiones a los sanitarios, y votaron ustedes que no, que lo hemos traído hace unas semanas y han votado ustedes que no. Esa es la realidad.

Son muchos los cántabros que están hartos de palabrería, de promesas incumplidas, incluso también de buenas intenciones también. Todos los ciudadanos quieren resultados, quieren que se solucionen sus problemas y que se les trate con la misma vara de medir que se utiliza para llevar infraestructuras a otras comunidades autónomas.

Con esta proposición no de ley ustedes, señores del PRC, piden unidad de acción para que Cantabria reciba fondos del mecanismo Conecta Europa para poder construir el tren Santander-Bilbao. Piden esa unidad aquí en Cantabria, en el Congreso de los Diputados y en el Parlamento Europeo. Pues miren, tendrán, como no puede ser de otra manera, el apoyo de los liberales, tendrán el voto a favor de mi grupo parlamentario a esta proposición no de ley, pero al mismo tiempo me veo en la obligación de contarles a los ciudadanos la verdad.

Y la verdad es que este tren no lo vamos a ver si lo vemos antes de 2050 se pongan ustedes como se pongan, bofetada tras bofetada el Gobierno de España y fracaso tras fracaso del Gobierno del Sr. Revilla y del Sr. Zuloaga. Ahora van ustedes a la Sexta Noche y lo cascan.

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



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

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

Vaya por delante el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista a esta iniciativa, una propuesta que nos parece oportuna y sensata a la hora de priorizar la construcción de la conexión ferroviaria Santander-Bilbao, para que Cantabria se incorpore de manera efectiva al arco de transporte ferroviario del Atlántico, y sea incluida en la regla básica ampliada europea y opte a dicha financiación del mecanismo Conectar Europa.

Pero dicho esto, tenemos claro también que este Gobierno de España, presidido por Pedro Sánchez, está comprometido con el proyecto. Fíjese que, si es así que ya se han presentado las 6 alternativas al estudio, lo que supone una inversión entre los 2.500 los 3.100 millones de euros de inversión para un trazado muy complejo, caracterizado por la necesidad de construir túneles y viaductos en dos terceras partes del mismo.

Señorías, hablamos de un proyecto basado en una alta demanda de pasajeros y también es de mercancías, una intensa conexión socioeconómica entre el País Vasco y Cantabria, y un compromiso con la reducción de emisiones y el trasvase modal, para lograr un ferrocarril más atractivo a conformar una alternativa competitiva con la autovía A-8.

Es una realidad, señorías, que el Gobierno de España ha cumplido con el compromiso con el gobierno de Cantabria de realizar un estudio informativo del tren y ese compromiso existe y tiene una inversión ya de 1,2 millones de euros, un compromiso reflejado en los Presupuestos Generales del Estado. Pero también asimismo se ha intentado y se intenta buscar un acuerdo político institucional para dar una base sólida que impulse dicha obra.

Un compromiso, como dice la propuesta, de los diputados por Cantabria en el Congreso de los Diputados, para que sus grupos respalden en el Congreso dicha propuesta y también a nuestros representantes en el Parlamento Europeo apoyen esta reivindicación de Cantabria para que durante la fase de negociación en las instituciones europeas apoyen los cambios y se propongan para que Cantabria no queda relegada de nuevo en el mapa de infraestructuras. Y también responde a unas exigencias que, como marca la Unión Europea en materia climáticas contenidas en el Pacto Verde.

Pero bien señorías estamos como bien he dicho ante una obra compleja que habrá que solventar diferentes cuestiones y tener en cuenta además la inversión que se requiere. La propia ministra de Transportes la Sra. Sánchez, decía pocas fechas aquí mismo en Santander que los próximos pasos a seguir van a ser la redacción de ese estudio informativo, que va a profundizar en las alternativas más viables para someterlas a información pública y posterior evaluación ambiental.

Por lo tanto, el Gobierno de España ha trasladado al de Cantabria los compromisos del ministerio con la región y ha informado de los avances de la alta velocidad a Cantabria, inversiones y proyectos que van siendo plasmados en el papel de los boletines oficiales, y eso es innegable que son avances, señorías, porque ya en 2008, como bien hemos dicho diferentes portavoces, ya se presentó esta idea del proyecto de conectar Cantabria con Bilbao y la verdad es que en ese momento el Partido Popular obtuvo, luego el Gobierno, entre el año 2011 2018 sabemos que ese proyecto no se movió mucho, por no decir nada en todo ese tiempo.

Y habla también en la propuesta de hoy de las redes transeuropeas de transporte y de nuevo si echamos la vista atrás, señorías, sabemos que en relación al corredor atlántico que cierto ministro cántabro sí que atendió a los ciudadanos de Castilla León, por ejemplo, cuando corrigió el planteamiento inicial para extender el corredor atlántico a territorios que como Cantabria no estaban inicialmente previstos. Hubo quien aprovechó la negociación del marco financiero plurianual 2021-2027, que revisa el reglamento que distribuye los fondos para costear las redes transeuropeas de transportes, con la definición también de los itinerarios de los corredores para plantear una ampliación al eje atlántico y no incluir a Cantabria en el mismo, ni una sola mención a Cantabria.

Les doy una pista, señorías, era un ministro de Cantabria, el mismo que en el año 2017, ese ministro establecía sus prioridades de infraestructuras ferroviarias con Europa, asegurando que hoy el corredor ferroviario Atlántico -Mediterráneo era una prioridad social, política y económica para el Gobierno de España.

Pero miren, otras comunidades como Galicia. Asturias y Castilla y León vieron cómo su postura sí era respaldada por el Partido Popular en el Gobierno, que llevó 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.

Pero miren, señorías, nosotros lo tenemos claro y hemos dejado claro nuestra postura a adherir yéndonos a la declaración de la mesa del ferrocarril para apoyar la mejora de las comunicaciones ferroviarias de Cantabria en la red básica de la red transeuropea del transporte a través del corredor atlántico, incluyendo el tramo ferroviario y garantizando también el tramo Palencia -Reinosa.



Y antes de hoy, en este mismo parlamento cuando hemos tenido la oportunidad de debatir sobre este asunto y hoy volvemos a ratificar nuestro compromiso con la política...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que finalizar señora diputada.

LA SRA. COBO PÉREZ: Sí, presidente.

Con la política de infraestructuras ferroviarias para Cantabria, pero reconociendo que este Gobierno de España sí está haciendo los deberes.

Y acabo recordando, señorías, que por muy lejos que parezca el horizonte, todos los caminos empiezan por un primer paso.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sra. Cobo

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

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Presidente, me sorprende cómo la señora portavoz del Partido Socialista puede expulsar por esa boca esa traca de mentiras sin sonrojarse ¿no le da vergüenza? si es que no ha dicho una verdad, Sra. Cobo.

Usted o miente a discreción, o no se entera de nada, o quién le hace a usted los discursos que lee. ¿Pero cómo puede leer eso que ha leído aquí que no ha dicho una verdad en todo lo que ha hablado? ¿Pero cómo puede subir alguien a la tribuna a decir esa traca de mentiras, y se queda tan fresca? O sea, miente y se queda tan fresca.

Vamos saber y voy al tema enseguida, que es lo que me preocupa. ¿Cómo puede decir que ya se hizo un estudio informativo de un tren a Bilbao, pero luego el Gobierno del Partido Popular lo paró? El estudio informativo del tren a Bilbao, promovió el ministro de Fomento de entonces, José Blanco en el año 2008 y en 2010 cuando Zapatero puso en marcha todos aquellos recortes para evitar la quiebra técnica de España, recortes que incluyeron, por cierto, la congelación de las pensiones y el recorte del salario a los funcionarios; en 2010 Blanco lo paró. ¿Cómo puede usted decir eso aquí? ¿pero usted dónde vivía en 2010? ¿Dónde vivía, en Nueva Zelanda? ¿Dónde estaba usted?

¿Pero cómo se puede leer eso que ha leído aquí? ¿quién le ha escrito esto Sra. Cobo? No haga el ridículo, dígame a quien ha escrito el discurso no me hagas más veces pasar por estos ridículos, porque todo lo que más escrito en el papel que he leído –le dice- es mentira.

¡Qué poca vergüenza! lo del estudio informativo de 2010 lo paró Blanco, como para la autovía Solares- Torrelavega, la paró y la ronda de la bahía que luego tuvo que acabarse en la etapa de Ana Pastor, ¿dónde vivía usted en esos años Sra. Cobo? ¿Dónde vivía el que le ha hecho el discurso que ha leído? Dígame que no le dejen en ridículo de esa manera otra vez, porque no es que diga algunas mentirijillas, es que no ha dicho una verdad.

Es que ha sido una cosa espeluznante, o sea, mentía usted como una metralleta, de cada 2 palabras que decía 3 eran mentira, oiga un poco de...; y luego dice lo del corredor Atlántico, que eso sí tiene un poco más que ver con este tema. La posibilidad de incluir a Cantabria en el corredor ferroviario Atlántico o leído de otra manera, la exclusión de Cantabria del corredor ferroviario Atlántico, tuvo lugar durante las negociaciones del Gobierno de España presidido por el infame Zapatero entre los años 2009 y 2010. No se ha enterado usted, apúntelo para decirle al que la ha escrito eso.

Entre 2009 y 2010 Zapatero no pidió la inclusión de Cantabria en el mapa de la red básica ferroviaria y en el corredor Atlántico y ese documento, esa inclusión que tenía que haberse negociado en 2009 o 2010 –apúntelo para enterarse de algo- ese documento lo aprobó la Comisión Europea en 2011 ¿Dónde estaba Rajoy que no había llegado a gobernar todavía? 2009-2010 Zapatero se negó a incluir Cantabria en el mapa, 2011 la Comisión Europea lo aprobó, Rajoy entró a gobernar el 20 de diciembre de 2011, 20 de diciembre.

Entérese de algo por favor y no mienta de esa manera. Y la renovación tres cuartos de lo mismo, si se ha producido la renovación a revisión del mapa en 2021, con las modificaciones que se han negociado entre los años 2018 a 2020, eso ha dado lugar a la inclusión del eje Orense -Vigo -Coruña y el eje Gijón -León ¿dónde estaba usted? con alguna pancarta por ahí estaría.

Bien, es espeluznante que un parlamentario y un representante público pueda subir aquí a mentir de esta manera, sin ningún pudor, sin ninguna vergüenza y con todo el desparpajo del mundo a no decir verdad. La propuesta suena bien y la vamos a apoyar, la vamos a apoyar porque hemos aprobado todas las resoluciones parlamentarias que han tenido por objeto mejorar la situación de la red ferroviaria en Cantabria. De hecho, una iniciativa un poco en esta línea trajo el Partido



Popular al Pleno el 29 de noviembre de 2021 y la aprobamos todos y esta va a contar con nuestro apoyo y todo aquello que signifique solicitar dinero europeo nacional para la mejora de la red ferroviaria en Cantabria va a contar con nuestro apoyo, luego vamos a votar a favor de esto.

Hay algunas bueno, algunas preguntas que nos hacemos, evidentemente en el periodo de programación 2021 a 2027 no va a poder incluirse financiación para la obra porque la obra no va a estar en condiciones de hacerse, pero entiendo que, si tramitamos a tiempo esta solicitud pues a lo mejor no en el periodo de tramitación de programación 2021 a 2027, pero sí en el 28- 35. Entonces a favor.

Pero por concluir, Sr. Hernando, lo más importante, para su iniciativa de pedir dinero a Europa cuenta con el apoyo del Partido Popular. Para su iniciativa de solicitar dinero a Europa para la mejora de la red ferroviaria va a contar con el apoyo a la Cámara, estoy seguro hoy y siempre que lo pida, pero la clave no es ésta, la clave no es lo que acordamos aquí, usted lo sabe. La clave es que los gobiernos socialistas de España, esos a los que defiende la Sra. Cobo con mentiras no vuelvan otra vez a dejarnos en la cuneta en el andén una vez más, como hizo Zapatero en 2008, 2009, 2010, cuando no negoció la entrada de Cantabria en el mapa básico europeo de la red ferroviaria.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Como ha hecho Sánchez ahora no peleando la inclusión de Cantabria en la red.

Esta es la cuestión, esta es la cuestión. Tiene nuestro apoyo, pero esto no lo resuelve, lo resuelve la capacidad que tenga El Gobierno de Cantabria de negociar acuerdos y compromisos con el Gobierno de España, pero acuerdos de verdad, acuerdos de verdad, con documentos y para cumplirse.

Dicho esto, tendrá el voto favorable del Partido Popular a su iniciativa.

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

Sr. Hernando, su turno para fijar su posición definitiva.

EL SR. HERNANDO GARCÍA. Bueno, pues, en primer lugar, agradecer a todos los grupos que vayan a apoyar esta iniciativa y de ahí el tono inicial de la misma, que voy a intentar mantener en este en esta segunda intervención.

Agradecer en primer lugar, a aquellos que ni creen en Cantabria ni creen en Europa, que vayan a apoyar la iniciativa. Me parece, me parece bien. Creo que eso sí que es demagogia, pero todo lo que sea apoyo es razonable.

Señores de Ciudadanos, yo no sé si el tren de altas prestaciones llegará a Cantabria en 10 años, en 7 años, en 5 años. Lo que tengo claro es que mientras ustedes sigan gobernando en la ciudad de Santander, donde no llegará es a la estación de tren de la ciudad y bueno, la única tranquilidad que tengo es que me parece que eso lo podemos solucionar a partir de mayo del 2023.

Sobre el hecho de cuál es la situación real del arco atlántico, tienen ustedes que tener en cuenta que cuando se negocia esta cuestión yo creo que la portavoz del PSOE lo que ha dicho claramente es que hay un Gobierno que es el Gobierno del PSOE en Madrid que blanco para ese proyecto, pero ustedes del 2011 al 2018 no lo retoman, eso es lo que yo he querido entender y eso es lo que creo que ha ocurrido. Eso es lo que creo que ha ocurrido, porque si hay una cosa que es clara es que el proyecto de Santander-Bilbao no era el proyecto del corredor atlántico que planteaban ni Castilla-León, ni Asturias, ni Galicia, no, no, ellos planteaban el proyecto del corredor atlántico lejos el atlántico. Ellos plantean el proyecto del corredor atlántico a través del túnel de Pajares, para llegar a Venta de Baños y a través de Orense para ir por abajo, no por arriba, que es el proyecto que nosotros presentamos, y el proyecto que nosotros creemos que es fundamental para nuestro puerto, para La Pasiega, para la interconexión de Laredo, para la interconexión de Castro, para la interconexión de Santander con el hinterland de Bilbao.

En todo caso sí que cojo su sí que cojo su guante y creo que verdaderamente ahí está el quid de la cuestión, es decir, por qué lo hemos traído ahora y por qué agradezco el apoyo de todos, porque ahora sí que tenemos unos plazos reales en los que podemos entrar, es evidente, no hay que engañar a nadie, no vamos a poder estar en las obras en el primer bloque, pero sí en la financiación de los estudios y proyectos que se financian con un 60 por ciento, ¿pero eso va a poder ser en cualquiera de las circunstancias?, no, tenemos unos plazos perentorios, está el 22 de agosto para el debate del dictamen y está septiembre para la presentación de enmiendas al borrador. Si somos capaces de llegar ahí, si el Gobierno de España, sin duda, si el Gobierno de España consigue introducir esas modificaciones, al igual que lo están haciendo otros países como Francia, con algunos otros de sus proyectos, que también avanzan hacia esa misma fecha, hacia ese mismo borrador en el Parlamento Europeo, seremos capaces de poner en marcha la financiación y del 2027 al 2040 podemos ver las obras en su trabajo.



Y es verdad, lo que decida este Parlamento o lo que decida el Congreso de los Diputados o el Senado va a tener poca influencia decisiva, porque son los gobiernos los que transmiten las modificaciones y los cambios que luego tiene que aprobar el Parlamento Europeo. Pero creo que es muy importante la imagen de unidad, la imagen de cohesión y la imagen que tanto de este Parlamento como si conseguimos transmitirla desde las Cortes Generales, se dé de que Cantabria considera que su conexión es una prioridad nacional, es una prioridad fundamental, tiene que venir financiada con fondos europeos y queremos que sea una realidad ese corredor, esa conexión con el arco atlántico, esa conexión con Europa y esa conexión con Cataluña, el Ebro, etcétera, etcétera, que nos va a dar la conexión con Bilbao.

Por lo tanto, muchas gracias señorías.

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

Una vez debatida la proposición no de ley número 367, sometemos la misma a votación.

¿Votos a favor?

Se aprueba la misma por unanimidad.