



SESIÓN PLENARIA

**6. Interpelación N.º 42, relativa a criterios para suprimir en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma la partida prevista para el desarrollo del proyecto de soterramiento de la vía férrea a su paso por Torrelavega, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [10L/4100-0042]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Continuamos con el orden del día, con el punto número 6.

Secretaría primera, la interpelación número 42.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: interpelación número 42. Interpelación número 42, relativa a criterios para suprimir en los presupuestos generales de la comunidad autónoma la partida prevista para el desarrollo del proyecto de soterramiento de la vía férrea a su paso por Torrelavega, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Realice la exposición por el Grupo Popular, el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias señor presidente.

El 27 de abril de 2018, algo más de dos años, se firmó el convenio entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Torrelavega, para desarrollar la integración ferroviaria en la ciudad, en Torrelavega. Fue, digo, 27 de abril de 2018 y no había llegado Pedro Sánchez a La Moncloa.

Ese convenio contemplaba el soterramiento de las vías de FEVE a su paso por la ciudad. Contemplaba una inversión de 79 millones de euros, aproximadamente, de los cuales el Ministerio de Fomento se comprometía a aportar 40; el Gobierno de Cantabria, 23 el Ayuntamiento de Torrelavega 16. Y contemplaba la ejecución de la obra en el período 2019-2022 de acuerdo con un cronograma. No lo ven ustedes, pero es este. Cronograma de inversiones escalonadas en cuatro ejercicios.

Ejecución entre 2019 y 2022, eso era lo que contemplaba el convenio.

Digo que el 27 de abril de 2018 no había llegado Sánchez a La Moncloa, todavía, pero llegó. Obtuvo el apoyo de Podemos, de Esquerra Republicana, de Catalunya, Bildu, PNV y Compromís todos ellos, y por fin llevaba a La Moncloa un mes después.

Y claro, las consecuencias son que no tenemos nada, no tenemos nada del convenio para la ejecución del soterramiento de las vías en Torrelavega, pues no se ha hecho nada, no se ha hecho nada en estos dos años ni en eso ni en nada. Porque si hubiera que definir el paso de Sánchez por la Moncloa, en relación con las obras, las inversiones, las infraestructuras y los compromisos del Gobierno de España con Cantabria tendríamos que calificarlo como el bienio negro.

Fíjense, las dos únicas obras del Ministerio de Fomento que se desarrollan en Cantabria, son las dos obras que ya estaban adjudicadas antes de que llegara Sánchez: la obra del nudo de autovías de Torrelavega o el ramal de continuidad Sierra Pando-Barreda, y la obra de los accesos al puerto de Raos. Pero ¡joj! a qué ritmo se van haciendo esas obras, a cámara lenta. Llevan dos años adjudicadas y cualquiera diría que han empezado a trabajar ayer.

Obras que tenían que haber empezado a ejecutarse en Cantabria y no han empezado, en Cantabria o en relación con Cantabria, no han empezado a hacerse, por ejemplo, estaba en ejecución el día 1 de junio de 2018, cuando Sánchez llegó a La Moncloa, estaba en ejecución la primera fase del desfiladero de La Hermida y ahí se quedó. La segunda fase nunca se hizo. Había en ejecución un tramo, uno de los cinco tramos de la autovía entre Burgos y Aguilar de Campoo, que no es propiamente territorio de Cantabria, pero verdaderamente es una infraestructura que viene a dar servicio a Cantabria, porque comunica a nuestra región o habrá de comunicar algún día nuestra región, mejor no solo con Burgos, sino con toda la meseta y con Madrid.

Bueno, había en ejecución un solo tramo, sigue en ejecución un solo tramo, ninguno de los otros se ha adjudicado ni se ha licitado; incluso este Parlamento pidió encarecidamente que se activara en particular el tramo entre Aguilar de Campoo y Bascones de Valdivia y no, no hemos sabido nada.

En cuanto a la conexión de Cantabria a la red nacional de alta velocidad ferroviaria, lo que se ha hecho es lo que estaba contratado por el Gobierno anterior: la redacción de los proyectos técnicos de ejecución, de los tramos comprendidos entre Palencia Alar del Rey porque ya estaban parques. Lo único que se ha hecho es aquello que se contrató terminarlo y entregar los documentos, pero no hemos vuelto a saber más. No se ha vuelto a avanzar nada, ni siquiera en la conclusión del estudio hidrogeológico del tramo entre Alar del Rey y Aguilar de Campoo, ni siquiera el estudio de alternativas a escala 1:5.000 del tramo entre Aguilar de Campoo y Reinosa.



El estudio de alternativas a escala 1:5.000, se presentó el 5 de mayo de 2018 en Reinosa, y se anunció para septiembre el estudio a escala 1:5.000, para poder proceder a la información pública. Pues dos años y hasta hoy.

La duplicación de vía Santander-Torrelavega, que aparte de ese proyecto de mejora de las conexiones ferroviarias entre Santander y, y la red nacional de alta velocidad, pues estaba previsto licitarlo todo en julio del 18. Lo único que ha hecho el Gobierno de Sánchez es fragmentar la obra en tres y anunciar la inminente ejecución del tramo, del mini tramo - diría yo- Santander-Muriedas.

El estudio de alternativas para una nueva conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao, seguimos esperando. El estudio de alternativas para la ampliación de la A-8 a un tercer carril hasta el tramo de provincia, hasta el límite de provincia con Vizcaya, y rectificación de trazado, seguimos sin saber nada. El tercer carril entre Polanco y Bezana, seguimos sin saber nada. Y el soterramiento de las vías de Torrelavega, paralizarlo; la obra que debió haber empezado en 2019 no empezó en 2019, no empezó en 2020 ni va a empezar en 2020 y había, habría que preguntarse si va a empezar algún día.

El convenio que se firmó el 27 de abril de 2018 contemplaba, que en 2019 tendrían que haber se gastado ya 12,5 millones de euros; de esos 79 que comprendía la obra en su conjunto se preveía para 2019, 12,5 millones; para 2020, 24,5. No se ha hecho nada.

Es curioso porque el Sr. Ábalos es un hombre de palabra, yo lo comprobé cuando las reuniones famosas en el aeropuerto de Barajas, como cada media hora decía una cosa distinta, el Sr. Ábalos se presentó un buen día en Cantabria, en Torrelavega, creo que fue el martes 2 de octubre de 2018, para decir que asumía todos los compromisos del Ministerio de Fomento anterior. Es decir, el 2 de octubre de 2018 dijo que él asumía todos los compromisos del Ministerio de Fomento anterior. Garantizó, -según leo en el periódico- la ejecución del soterramiento en Torrelavega, el tercer carril de la autovía 67 Polanco-Bezana, el enlace Barreda-Sierrapando. Se comprometió a todo.

Esta es buena es muy buena, decía el que era alcalde de Torrelavega, no usted, el anterior, Cruz Viadero, su socio, "El compromiso del ministro supone una garantía total". Decía él. "Una garantía total ha venido Ábalos y ha dicho que lo va a hacer. Una garantía total", con poco nos conformamos.

En el año 2019 tenía que haber empezado esta obra. Hubo elecciones en abril, hubo elecciones en mayo y en junio nos enteramos que las partidas que habían de soportar el inicio de la obra en 2019 habían sido suprimidas del presupuesto y desviadas a otras finalidades. Bueno, pues no empezaba la obra en 2019, empezaría en 2020; tampoco en 2020 la obra tampoco empieza, porque también han sido retiradas las partidas del presupuesto de Cantabria para 2019, según anunció el vicepresidente y portavoz del Gobierno, en una rueda de prensa el 24 de abril de este mismo año 2020, donde dice que se aplaza la obra, se aplazan diversas obras, entre ellas, se suprime del presupuesto de Cantabria para 2020, 4,5 millones de euros, que corresponden al aplazamiento del inicio del soterramiento de las vías de Torrelavega. Bien.

Dos años con este tema aparcado, un compromiso del Ministerio de Fomento que no se cumple, un convenio firmado el 27 de abril de 2018, que debe estar durmiendo el sueño de los justos en algún cajón y, y queremos saber qué está pasando. No sé qué miembro del Gobierno va a salir a contestar, pero sea quien sea espero que lo haga con claridad.

¿Por qué se aplazó la obra en 2019 cuando el convenio estaba firmado en abril del 18 y contemplaba el inicio de los trabajos en 2019?, ¿por qué se aplazó en 2019?, ¿por qué no se gastó ninguno de esos 4,5 millones de euros que estaba previsto destinar a la ejecución de esta actuación en el año 2019? ¿Por qué no habiéndose hecho nada en 2019 tampoco se ha hecho nada en 2020? ¿Qué está pasando con esta obra? ¿Por qué el Gobierno de Cantabria ha tomado la decisión de retirar 4,5 millones de euros que tenía consignados en el presupuesto de Cantabria para este año 2020?, ¿por qué ha retirado esa cantidad, que es lo mismo que asumir que en 2020 no empezará la obra? ¿Qué va a pasar con este proyecto? ¿Van a seguir engañando a los vecinos de Torrelavega un día sí y otro también, un año sí y otro también?, ¿va a retomarse esta actuación algún día?

¿Tan difícil de entender es que, en este momento tan crítico, en el que estamos, con una situación económica tan delicada, con una necesidad tan imperiosa de poner en marcha proyectos que generen empleo, que generen actividad económica y que además que provoquen la regeneración urbana de toda esa área de la ciudad, tan difícil es entender que no era el momento más adecuado para prescindir de este proyecto?

¿Tan difícil de entender es que Torrelavega y la comarca del Besaya es una zona de la región que necesita un cuidado especial, una atención especial y un cariño especial, porque es una comarca que viene sufriendo una situación de empleo o de paro más dura que el resto de la región desde hace numerosos años?

Queremos que el Gobierno sea claro y preciso. Y sobre todo que tenemos que el Gobierno cumpla lo que anuncian. Ya sé que la parte principal del incumplimiento procede de la parálisis a la que el Gobierno de España ha sometido todas las actuaciones que tenía comprometidas con esta región, ¡todas!, aunque tenga el desparpajo el Sr. Ábalos de venir a Cantabria a decir que asume todos los compromisos que existían, para luego no cumplir ninguno.



Este proyecto hace más falta que nunca porque Torrelavega necesita proyectos, la comarca del Besaya necesita proyectos, lo que sea bueno para Torrelavega es bueno para toda Cantabria, lo que dinamice la actividad económica en Torrelavega dinamizará la actividad económica en toda Cantabria.

La obra pública en este caso es trabajo, es empleo, es actividad; pero la obra pública también abre una perspectiva de regeneración de un espacio urbano en la capital del Besaya, del que necesita en una ciudad y en una comarca que tanto lo necesita.

No entendemos cómo es posible que el Gobierno de Cantabria vuelva a dar la espalda a Torrelavega una vez más, y por eso pedimos estas explicaciones y pedimos al Gobierno que sea transparente, claro, preciso, concreto y cumplidor, por una vez cumplidor en relación con esta actuación.

Muchas gracias.

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

Por parte del Gobierno contesta el consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sr. Gochicoa.

Gracias, José Luis.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Muchas gracias presidente, señorías, buenas tardes a todos.

Bueno en primer lugar, aclarar que centraré mi intervención en lo que era el objeto de la interpelación, que es el tema del soterramiento de Torrelavega. Evidentemente no tengo ningún tipo de problema en acudir, por cualquier otro tipo de motivo, bien sean carreteras, etc., en cualquier tipo de circunstancia; pero bueno, como dato que la interpelación en concreto venía referida al soterramiento, la intervención evidentemente será contestada en ese sentido.

Bueno, pues efectivamente a fecha de 27 de abril de 2018 se firma el convenio entre el Ministerio de Fomento, la sociedad estatal pública ADIF es un ente, que es la que está financiando ¿no? las infraestructuras en materia ferroviaria en España, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Torrelavega para la integración del ferrocarril en este municipio.

La finalidad del convenio, pues era precisamente esa, era desarrollar un proyecto integrador en el cual se soterraba el ferrocarril de la línea estrecha, el de FEVE, el de toda la vida, el que pasa por el centro de la ciudad y lo que se generaba, además, una transformación urbanística muy importante en todo lo que era su entorno.

En estos momentos Torrelavega está separada en dos por ese ferrocarril, con dos pasos a nivel. El primero de ellos en el Paseo del Niño y el segundo en la calle, Pablo Garnica, que me atrevería a decir que son de los de mayor momento de circulación de toda España.

El momento de circulación es algo muy simple, es producto del número de trenes por el número de vehículos que atraviesan un determinado paso a nivel. En función de ello, se categorizan los diferentes pasos a nivel. En España hay un acuerdo que uno de ellos en concreto, yo creo que estaba en el ranking, como el número uno, número dos de España en cuanto a momento de circulación ya hace años. Dado que todavía seguimos con esa situación supongo que estará probablemente en una circunstancia muy parecida.

Evidentemente, ¿esto qué significa? Significa que las interrupciones a ambos lados del ferrocarril pues son continuas para la ciudad de Torrelavega, dado que nos encontramos ante una Torrelavega que está dividida en dos por una línea férrea.

La actuación que está incluida en ese convenio precisamente da una solución, a mi modo de entender, pues muy acertada a este problema, soterrando el trazado ferroviario entre ambas viales, entre ambas calles y, además de solventar ¿no? el problema de esos pasos a nivel, pues se integra urbanísticamente lo que es el ferrocarril en la ciudad y permite una conexión entre ambas zonas de la ciudad que, de alguna forma, pues dejaría de ser una zona dividida ¿no? y dejar dos Torrelavegas, una a cada lado del ferrocarril.

La longitud de la intervención son aproximadamente 1.800 metros, incluyendo las rampas ¿no? de acceso, dado que, evidentemente, pues hay que bajar a lo que sería la zona de soterramiento.

Además, se prevé una nueva estación ferroviaria, dado que los andenes, pues tienen que estar también soterrados. Y también se contempla, pues el acondicionamiento de los futuros talleres en otra ubicación. Es decir, se demuelen los existentes y se plantea su reconstrucción en unos terrenos de ADIF que están fuera del ámbito sujeto al soterramiento.

Por último, se urbaniza todo el entorno, se crea una plaza pública y se liberan un montón de espacios para uso y disfrute de todos los ciudadanos de Torrelavega.



El coste, como bien ha señalado en su intervención, se estimó en más de 79 millones de euros y eso sí el Ministerio de Fomento en su momento exigió que hubiera una cofinanciación de estas actuaciones, cofinanciación que se estableció con un 50 por ciento el propio Ministerio, un 30 por ciento el Gobierno de Cantabria y un 20 por ciento el Ayuntamiento de Torrelavega.

El Gobierno de Cantabria no podía dejar de pasar esta oportunidad y en su momento José María Mazón al frente como consejero, pues se comprometió mediante el convenio a contribuir con un 30 por ciento del importe estimado en aproximadamente veintitrés, veinticuatro millones de euros.

El compromiso, además, no era solamente un compromiso político, no solamente fue firmar un convenio, ese convenio venía, como no podía ser de otra forma, acompañado de la financiación necesaria; venía de los documentos contables, de los documentos presupuestarios que, de alguna forma, obligaban a las diferentes partes en la firma del convenio. Pero dicho esto, la envergadura de actuación es tal que el proyecto requería un trámite previo necesario, como es la evaluación ambiental, con estudios de alternativas y con las medidas correctoras correspondientes. Hay que tener presente, además, que, durante la ejecución de las obras, pues no solamente soterrar, sino que además hay que prever de alguna forma una variante ferroviaria para poder efectuar las obras de soterramiento y no interrumpir, como no puede ser de otra forma, el ferrocarril mientras dure la ejecución de las obras.

Bien, esto nos da un poco idea de la complejidad del proyecto, ¿no? algo que se firmó en abril de 2018 que, bueno, pues un año aproximadamente después algo más de un año después, el 3 de octubre de 2019 es cuando ya ese estudio informativo, una vez redactado, sale a exposición pública tanto a los efectos administrativos del proyecto como a los efectos meramente ambientales.

El Ministerio de Transportes, me consta que ha recibido numerosas alegaciones, numerosos informes sectoriales, que se han estado analizando por los técnicos correspondientes para remitir el documento de propuesta definitivo, con contestación de las alegaciones al Ministerio de Medio Ambiente. A partir de aquí necesitamos que el órgano ambiental, que el Ministerio de Medio Ambiente sea el que resuelva de forma favorable. Todos estamos confiados en que sí dado que además yo creo que es un proyecto que tiene un amplio consenso social como para que con las condiciones que se establezcan en esta declaración de impacto ambiental esta se resuelva por el ministerio de forma favorable.

Una vez se produzca esa vía en la que se produzca esa declaración de impacto ambiental favorable, se aprobará definitivamente el estudio informativo y a continuación, aunque ya se está redactando el proyecto constructivo y he de decir que está muy avanzado, habrá que finalizar el proyecto constructivo, porque hasta que no se disponga de la evaluación de impacto ambiental no se puede saber a los condicionantes ambientales y, por lo tanto, no se puede definir en sus últimos términos ese proyecto y una vez se apruebe definitivamente el proyecto es cuando se puede licitar adjudicar las obras, y a partir de ahí proceder este con su construcción.

Comprenderá usted -no hace falta ser ningún experto, ¿no? - para saber que todos estos trámites que todavía faltan evidentemente tardaban, ¿no? más de los seis meses, ocho meses, no que podían llegar en febrero del año pasado y que las obras, desde luego, era absolutamente imposible que comenzaran en el plazo, quizás algo ilusorio, que venía en el citado convenio.

Todo ello se pone de manifiesto en una comisión de seguimiento que se efectúa el 13 de febrero de este año y en la que está como no puede ser de otra forma. La Subdirección General de Ferrocarriles, en el que está ADIF, en la que está el Ayuntamiento de Torrelavega y en la que está esta Administración, esta Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria y en el que el representante, los diferentes representantes del Estado, pues nos informan con detalle sobre los trámites en los que se encuentra el estudio informativo y sobre lo que todavía apuntan que puede faltar para poder ser una realidad.

En base a ello, pues la citada comisión de seguimiento, como no puede ser de otra forma, lo que efectúa es una propuesta de reprogramación económica para que posteriormente cada uno de los órganos de cada una de las administraciones lo lleven a esos órganos de gobierno y se apruebe por los mismos. Y esta reprogramación, pues al final, liberaba los 4.500.000 de euros que manifiesta en su interpelación, dado que no hay posibilidad real de ejecutar las obras, algunas, en este año 2020. Porque si en febrero de 2020 ya estaba la situación como estaba, pues imaginense cómo puede ser posible que las obras pudieran comenzar. Todo esto, y he de decir un mes antes, siquiera de que el estado de alarma fuera declarado, es decir, no hablamos ni siquiera contando con el estado de alarma ¿no? Bien. Por lo tanto, lo que no hace el Gobierno de Cantabria es paralizar, ¿no? como manifestaba en su interpelación, ningún tipo de obra por falta de presupuesto, no es que hayamos querido llevar el dinero a esta partida, no es que hayamos tenido que realizar un reajuste. Nada de eso. Lo que no tiene sentido es tener dinero retenido presupuestariamente si no hay posibilidad alguna de que este dinero pueda ser gastado en la finalidad en la que se encuentren. Al revés, lo que ha habido que hacer es una modificación del plurianual. Si queremos que esas obras en el futuro puedan ser desarrolladas, tendrán que tener la financiación correspondiente en el momento en que sea necesario. Para eso el dinero de este año hay que moverlo a años posteriores para que esa actuación pueda seguir siendo una realidad. Es decir, lo que hace el Gobierno de Cantabria en un ejercicio de



responsabilidad, es trasladar ese dinero, es modificar el plurianual como se denomina, para que de alguna forma eso sea posible y en su momento nosotros podamos tener los fondos suficientes para ejecutar estas obras.

La cantidad liberada pues surgió el decreto de estado de alarma surgió la situación de pandemia y todos entendimos que, el final, bueno, una de las finalidades más importantes era tener fondos la Consejería de Sanidad, para poder efectuar, para que los sanitarios pudieran tener medios y para que la sanidad pública pues pudiera estar en perfectas condiciones para atender a todos los ciudadanos. Evidentemente, entendimos rápidamente que hubo una buena finalidad de ese dinero, que no se podía gastar en esta finalidad, podía ser precisamente, la de atender la pandemia sanitaria.

Bien, pero todo esto es porque no era materialmente posible que ni el ministerio ha iniciado las obras. Es decir, que, además, además de todo esto, imaginemos con la situación actual, ¿no? con tres meses en los que ha habido un decreto de estado de alarma prácticamente y en los que el, todos los plazos administrativos han estado suspendidos, incluidos los plazos correspondientes a cualquier declaración de impacto ambiental, ¿no? lo cual suma un retraso añadido, ¿no? en todo este tipo de actuaciones. Si ya era imposible en febrero de 2020, imagínese ahora después del decreto de estado de alarma.

Pero, desde luego, lo que no es verdad es que haya habido ningún tipo de recorte alguno por parte nuestra por parte de esta consejería, y desde luego tampoco ha venido a este recorte, para empezar porque no ha existido, no, pero además tampoco ha podido provenir del Coronavirus, porque encima todo esto estamos hablando de un mes antes siquiera de que el decreto de estado de alarma por el coronavirus fuera manifiesto.

Y lo que sí hay, pues es un estudio informativo cuyos trámites, efectivamente, pues sean administrativos y ambientales todavía no han finalizado y cuyas obras no han podido comenzar, por lo tanto, este año y en base a ello se refiere a reprogramar económicamente, porque esto es muy sencillo. Mientras no haya obra no hay gasto. Mientras no comienzan las obras, nosotros no podemos efectuar el pago correspondiente al Ministerio de Fomento.

Aquí sí quiero decir que ya la semana pasada el senador autonómico que tenemos además aquí presente, de José Miguel, ya hizo una interpelación, vamos ya hizo una proposición en el Senado, en la Comisión correspondiente al Ministerio de Transportes precisamente para que todos esos plazos administrativos que se vieron suspendidos y que han supuesto un cierto retraso en muchas actuaciones importantes para Cantabria, entre las cuales se encontraba efectivamente también el soterramiento de las vías del ferrocarril en Torrelavega para que se agilizaran al máximo y que para que, por lo tanto, no tuviera ningún tipo de demora añadida. Agradecer en ese sentido pues al senador que de alguna forma apoye no desde una Cámara más propia del ministerio o más propia Administración General del Estado este tipo de iniciativas porque al final vienen bien para Cantabria. Y yo creo que todos tenemos que remar en la misma en la misma dirección.

Pero desde luego, por nuestra parte ni se está suprimiendo, ni se está retrasando ningún proyecto, que he de decir que consideramos trascendental para Torrelavega y para la comarca del Besaya. Más bien al contrario, porque gracias a esa modificación del plurianual podrá haber dinero, pretendido y comprometido para cuando comienzan las obras para una actuación que consideramos fundamental para transformar y modernizar la ciudad de Torrelavega.

Esperemos que la información sirva a sus señorías para aclarar la incorrección del mensaje que de alguna forma se quería transmitir, ¿no? con yo creo que, con esta, con esta, pues con esta interpelación, al menos con su tenor literal y bueno, muchísimas gracias a ustedes y desde luego estoy a su disposición para cualquier aclaración.

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

Tiene la palabra el Sr. Fernández, por el Grupo Popular.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: La interpelación dice criterios del Gobierno de Cantabria para suprimir la partida prevista en los presupuestos de Cantabria para el desarrollo del proyecto de soterramiento. ¿Dónde está la incorrección? ¿Dónde está la incorrección? ¿Usted sabe leer? Sabrá leer. ¿Dónde está la incorrección? Criterios del Gobierno de Cantabria para suprimir la partida ¿Dónde está la incorrección?

La interpelación está perfectamente planteada. Lo que no está perfectamente planteada es la obra. Eso es lo que no está perfectamente planteado la obra y la actuación.

Mire, Sr. Gochicoa incorrección la suya. La suya, la suya, que es dejar morirse los proyectos. Con esa indolencia. Incorrección suya.

El 12 de febrero nos dice, el 12 de febrero de 2020 ya se comprobó que era materialmente imposible hacer la obra. Quedaban 11 meses por delante para ejecutar la parte prevista en el presupuesto de 2020. Quedaban 11 meses por delante. Era materialmente imposible ejecutar la obra ¿Por qué lo metió usted en el presupuesto? El presupuesto se había aprobado un mes antes y quedaban 11 por delante. 11. Era materialmente imposible ejecutar la obra. El 12 de febrero de 2020. Y había que hacer una reprogramación económica porque era materialmente imposible ejecutar la obra. Es increíble. En 11 meses ¿no se puede resolver un trámite en esos 11 meses?



Claro, es que, si ese trámite no se resuelve nunca, nunca estaremos en condiciones de empezar la obra es como La Pasiega de mi amigo Martín, siempre quedan 18 meses. Yo todas las veces que he preguntado siempre, dentro de 18 meses, pero nunca empezamos, nunca empieza la carrera para agotar esos 18 meses. Pues esto es lo mismo. Si nunca se resuelve esta evaluación ambiental y la información pública correspondiente nunca podremos empezar. Que es lo que pasa con todas las obras de Ábalos, con todas las obras de Ábalos pasa, eso si él viene a Cantabria y dice que se compromete a todo, a todas las obras, todas las va a hacer todas. Octubre de 2018, recién nombrado ministro, ministro, no ha hecho nada, no ha hecho nada.

Pero usted, como el Sr. Viadero, que decía que, como decía, el compromiso del ministro supone una garantía total, total. Usted se queda tan tranquilo también con la respuesta que le han dado al senador Viadero. Yo tengo aquí la respuesta que le han dado al Senador Viadero: Ábalos, el 3de junio, Ábalos, ha ratificado todos los compromisos del Estado. Todos, lo ha ratificado todo. ¿Qué diferencia hay entre esta y esta? ¿Qué diferencia hay? Ábalos ha ratificado todo. Ábalos firma la muerte de Manolete si se le pone afirmar, pero luego no hace nada, dos años perdidos para Cantabria ¿y viene usted aquí a justificar Ábalos? Lo que no tiene una explicación, y, además, que lo único que usted sepa decirme de su actuación aquí es lo que ha hecho el Sr. Viadero, yo lo que haga el Sr. Viadero ya le pregunto yo a él, que le pregunto y me lo contesta. No necesito preguntarle a usted para que usted me diga lo que ha hecho el Sr. Viadero.

El Sr. Viadero, habrá cumplido con su obligación, como los demás también hemos cumplido, los senadores del Partido Popular preguntando por este tema ya hace meses en las Cortes y cada uno cumple con su obligación. Los que no han cumplido con su obligación son Ábalos, y usted, que son los que tienen firmado un convenio desde el 27 de abril de 2018, convenio que implica la inversión de 79.000.000 de euros, convenio que tenía que haber se empezado a ejecutar en 2019 se nos ha pasado el 19 sin haber empezado. Se nos pasa el 20 sin haber empezado, y como nunca se resuelven los trámites pues a lo mejor no empezamos nunca, porque a mí me parece espeluznante que venga a decirnos que en la comisión de seguimiento del 12 de febrero de 2020 ya se les dijo que el año 2020 no iba a ser suficientemente largo para resolver la evaluación ambiental.

Es que Ábalos y usted necesitarían años de 30 meses para poder hacer las cosas, pero los años no tienen 30 meses, tienen 12, lo que demuestra que había un engaño, por su parte, cuando se introdujeron una partida de 4,5 millones de euros en el presupuesto de Cantabria para no ejecutarlo. 11 meses usted renuncia, el día que empieza, que entra en vigor el presupuesto que empieza el año, el año presupuestario, usted renuncia a ejecutar la obra. Yo creo que eso no es manera de defender las cosas.

Me gustaría que más que decirme las cosas que hace en Madrid, senador, Viadero, que ya sé yo que está muy ocupado y que trabaja, como otros senadores, también, más que decirme lo que hace el Sr. Viadero en Madrid, me gustaría que me dijera usted, usted a qué se compromete usted, a qué se compromete usted. La obra que tenía que haber empezado en 2019 no ha empezado ni en el 19 ni en el 20. ¿Cuándo va a empezar? Díganos ¿cuándo va a empezar?, ¿a qué se compromete usted? o ¿a qué se compromete a defender usted? ya sé que no depende propiamente de usted, pero ¿qué va a defender usted? ¿Qué va a defender usted? Porque las obras de Ábalos ya vemos lo que significan, nunca se pueden adjudicar porque están pendientes de un trámite, pero ese trámite nunca se resuelve de tal manera que nunca se puede adjudicar. Así podríamos estar nos hasta el infinito.

Por favor, Sr. Gochicoa, díganos no lo que hace Viadero en el Senado, díganos lo que va a hacer usted por esta obra, por Torrelavega y por Cantabria, si la va a dejar morir como tantas otras cosas o si se va a poner a funcionar y hacer algo y a exigirle al Gobierno de España que este convenio se cumpla, aunque sea con dos años de retraso.

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

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Muchas gracias

Bueno, en primer lugar, simplemente sobre los comentarios sobre la interpelación y la posible incorrección. Evidentemente, no me refería al texto de la misma, me refería a la exposición de motivos. El Gobierno de Cantabria ha decidido arrinconar con la justificación de la crisis del coronavirus, que justificación coronavirus, si esto fue antes, se justifica en la necesidad de destinar los recursos económicos en la lucha contra la pandemia, ya le he explicado de forma yo creo que bastante profusa que, evidentemente, no tiene nada que ver con la pandemia, el hecho de que estas obras no se puedan ejecutar este años, o que confirma el definitivo abandono del mismo por parte del Gobierno de Cantabria. Bueno, pues evidentemente son estas las incorrecciones a las que yo me estaba refiriendo y que desde luego sí que creo que se están produciendo y que yo creo que ahora después de la exposición, ha quedado claro que no es así.

Pero, bueno, si hablamos de plazos, desde luego no creo que sea el Partido Popular el que más indicado sea para hablar de plazos y menos en este caso concreto.

Bien, los datos que estamos manejando, evidentemente, son los que se vienen observando en cualquier tipo de procedimiento administrativo, de los que se están ahora mismo tramitando. Son expedientes administrativos aquellos que tienen, bueno efectos ambientales, que hay conllevan una evaluación de impacto ambiental y que conllevan una serie de



informaciones públicas, de informaciones oficiales, de contestación de alegaciones que son insoslayables y que desde luego, sí que determinan que los plazos en este tipo de proyectos, y ya no solamente en los del Estado, también los de la comunidad autónoma, evidentemente, pues se vamos, se dilatan bastante del tiempo cuando ese tipo de procedimientos necesitan o requieren evaluaciones de impacto ambiental. Esa es la legislación, es la directiva europea. En Europa siempre se ha hablado de los 10, 5, 1, es decir, un año para ejecutar, 5, para proyectar y 10 años para planificar y de alguna forma pues es cierto que la tendencia administrativa va en base a cada vez plazos más largos en lo que serían los estudios informativos sobre todo y esos trámites ambientales y menores, luego posteriormente en la ejecución de los proyectos.

En todo caso, aquí lo que sí quería recalcar es que, efectivamente, Iñigo de la Serna, pues en abril de 2008, del 2008, firmó ese convenio no firmó ese convenio. Pero, bueno, igual que hablaba de infografías, de plazos imposibles de compromisos, no solamente en Cantabria, sino en toda España, con cantidad de actuaciones absolutamente millonarias, en las que, además, no había absolutamente nada hecho. Claro, así anunciaba en este mismo acto de firma, en abril de 2018, que ese mismo verano, tendríamos el estudio informativo a información pública, cuando no se había hecho absolutamente nada, todavía. Abril de 2018. Nosotros, el ministro, lo dijo el ministro. Nosotros, evidentemente, encantados de que lo diga y encantados de que lo cumpla, ya sabíamos, ya sabíamos que era imposible que lo cumpliera. Ya sabíamos que era imposible que lo cumpliera. Él fue el que tal. Bueno, en fin, evidentemente no fue hasta un año después, hasta octubre de 2019, cuando el citado estudio informativo, salió a información pública, pero salió; es decir, no se ha paralizado ningún trámite, salió a información pública, esa información pública se ha producido, se han tramitado todos los informes y ahora mismo la pelota estará en el Ministerio de Medio Ambiente, ni siquiera en el de Fomento o de Transportes, para que efectúen la evaluación ambiental correspondiente.

Los plazos marcados son de seis meses aproximadamente desde que se remite hasta que le da Ministerio de Medio Ambiente hace su declaración de impacto ambiental. Esos son los plazos habituales en muchas ocasiones suele ser incluso un poco más.

A partir de ahí tendremos que dejar un mes, mes y medio para una aprobación del estudio informativo, otro mes y medio más probablemente para la aprobación del proyecto, licitación de las obras, es decir, un plazo realista posible, y es en el que estaremos vigilando, y además me la ha hecho esa pregunta de forma expresa. Es que para finales del próximo año puedan estar en ejecución las obras de soterramiento de Torrelavega. Eso sería un éxito cuando en abril del 2018 no había absolutamente nada hecho más allá aquí un convenio.

Pero además yo creo que ustedes confunden en donde se han ido los plazos, porque aquí hablamos de que si puede ser un año más, un año menos de que si los plazos pueden endeudar más o menos en aproximadamente un año, pero lo que no cuentan son los siete años, siete años que se tardó desde que en el año 2011 hubo ya un proyecto básico de soterramiento en Torrelavega plausible, que fue además básicamente el que se ha utilizado como referencia para este convenio siete años, desde que había un proyecto básico hasta que se firmó el convenio. Siete años en los que además no hace falta recordarles que está el periodo 2011-2015 con el Partido Popular, tanto en la comunidad autónoma como en el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, hablamos de siete años en los que lo único que se requería, porque además aquí no hablamos de informaciones públicas, de trámites ambientales, nada por el estilo, era solo voluntad política, voluntad política y financiación. Nada más. Esas dos cuestiones, y no fue, no fue hasta que Mazón, efectivamente, estuvo como consejero hasta que fue posible que el Gobierno de Cantabria se comprometiera con este proyecto y aportara a la cantidad correspondiente para que el proyecto de Torrelavega pudiera ser un éxito.

Por lo tanto, yo, ¿partido es el que no ha creído que de alguna forma ha dejado no vendido a Torrelavega?, desde luego, no creo que haya sido de Partido Regionalista, ni muchísimo menos, no, y eso hablamos de eso, de aprobar un convenio que no requería más caso, más que un acuerdo político, exclusivamente.

Y muy agradecido de que se firmara ese convenio y totalmente de acuerdo en que era lo posible y lo plausible, pero que se esperaran siete años para firmar un convenio, cuando ya había un proyecto básico desde 2011 eso es lo que no ha habido tan lógico ni tan entendible.

Muchas gracias.

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