



## SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

### **6.- Interpelación N.º 206, relativa a criterios del Gobierno en relación con el compromiso adquirido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la puesta en servicio de un tren rápido entre Santander y Bilbao, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [10L/4100-0206]**

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

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Interpelación número 206, relativa a criterios del Gobierno en relación con el compromiso adquirido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la puesta en servicio de un tren rápido entre Santander y Bilbao, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Hace unos minutos cuando debatíamos la moción relativa a la paralización de los tramos pendientes de la autovía entre Burgos y Aguilar de Campoo, el empeño del Grupo Regionalista era que esta reivindicación nos lo tenía que solucionar la Junta de Castilla y León, aunque esa autovía no es tanto para el uso y el desarrollo de las provincias de Burgos y Palencia como para Cantabria.

Pero bueno, el mensaje era, el mensaje era que lo haga Mañueco que Revilla no está para eso, a pesar de la importancia que tiene para Cantabria, no, no era problema para Revilla.

Con el tren a Bilbao a lo mejor se nos va a decir lo mismo que lo pida Urkullu, que lo pida el Gobierno vasco, que lo pida Urkullu porque, claro, no vamos a pedirle a Revilla que defienda Cantabria y reivindique inversiones en Cantabria.

Claro, pero cuando pretendemos que las castañas nos las saquen del fuego los demás, pues a veces pasa lo que pasa que ellos miran por lo suyo, el problema es que nadie mira por lo nuestro, porque al frente de la nave de las reivindicaciones de Cantabria no hay nadie nunca. A lo mejor los vascos, el Gobierno vasco, que puede decir está bien para ellos un tren Santander-Bilbao, pero su verdadera pelea es la Y vasca. Luego somos nosotros, nosotros, quienes tenemos que dar valor a eso, defenderlo, pelearlo y luchar por ello.

Hace unos días 10 estuvo aquí la ministra de Transportes creo que se llama Transportes Movilidad y Agenda Urbana o Movilidad Sostenible y Agenda Urbana. Bien, trajo, no trajo un documento técnico que permita poner en marcha una tramitación administrativa, trajo un dibujo, un dibujo como resultado de dos años de trabajo tras el encargo por parte del Gobierno de España de un estudio de viabilidad. Hace dos años el Gobierno de España encargó un estudio de viabilidad acerca de una conexión ferroviaria nueva más rápida con Bilbao, y el resultado después de dos años es un dibujo, un dibujo muy básico, por cierto.

Con ese documento no se puede iniciar ninguna tramitación administrativa. Pero lo más sorprendente a nuestro juicio, no es que después de dos años nos traigan un dibujo que podía servir un poco, pues para lo que era el objetivo del acto, un acto de propaganda electoral bueno, bien, se han sacado fotos allí y estupendo, fotos, propaganda, tal. Lo más sorprendente es que si el Gobierno de España, a petición de Cantabria, encarga un estudio de viabilidad, se da un plazo de dos años para el estudio de viabilidad, como resultado de ese trabajo de dos años, muestran un dibujo en un acto de propaganda electoral, claro lo más sorprendente es que allí nadie preguntara por los plazos, que era la auténtica pregunta que se hace todo el mundo de Cantabria y esto qué y esto cómo y esto cuándo.

¿Cuándo va a comenzar la tramitación de este proyecto? ¿Cuándo van a empezar las obras? ¿Cuándo van a terminar las obras? Estas son las preguntas que se hace la sociedad de Cantabria, quienes tienen un poco de buena voluntad, la inmensa mayoría de la gente directamente cree que todo es un cuento, pero quienes tienen o tenemos un poco de buena voluntad estas son las preguntas que nos hacemos.

Y estas son las preguntas que le hacemos al Gobierno, esto es lo que, mediante esta interpelación, que por cierto se registró antes de la visita misma de la ministra, queremos que nos conteste. Es decir, está muy bien presentar un dibujo con seis posibles trazados de un tren a Bilbao, está muy bien presentar que según esos trazados se puede parar solo en Castro Urdiales, o a lo mejor parar en la zona de Colindres Laredo y también en Castro Urdiales, nadie dice cómo se va a resolver esa decisión, pero lo principal es los plazos, los plazos, porque en relación a los trenes la sociedad de Cantabria está muy harta de cuentos, muy harta y yo creo que el nivel de aceptación de bromas sobre los trenes ya se ha superado con creces. Es decir, la prueba de carga del tema de los trenes ya ha superado con creces.



Queremos que nos diga qué compromisos tiene el Gobierno de Cantabria con el Gobierno de España para la tramitación de esta obra. Eso que han mostrado como un dibujo sin más, pero hace dos jueves, hace 10 días, en realidad, cuándo se pone en marcha la tramitación, cuándo empiezan las obras y cuándo terminan las sombras.

Qué compromiso tiene el Gobierno de Cantabria, en relación a ese tren, porque las promesas de Revilla y las promesas de la ministra no creo que les sirvan de mucho a la sociedad de Cantabria. La gente quiere concreciones.

Mire, la conexión de Cantabria con la red nacional de alta velocidad ferroviaria, a través de Palencia tenía que haber, esas obras tenían que haber empezado en 2019 porque en 2018 se contrataron, se contrató la redacción de los proyectos en marzo de 2018, 2019 tenían que haber empezado las obras, y lo que tenemos es, entre Alar del Rey Aguilar de Campoo y Reinosa toda aquella tramitación administrativa que ya estaba lanzada no hemos vuelto a saber nada en 4 años entre Osorno y Alar no sabemos cuándo se van a producir las licitaciones y lo que hay en obras entre Palencia y Osorno, que han empezado recientemente con 4 años de retraso, pues ha empezado esa obra, pero con unas cantidades asignadas en los presupuestos tan ridículas que, a ese ritmo, la obra terminaría en el año 2042, agárrense 2042, es decir, si el presupuesto del Estado consigna 80 millones de euros para una obra que valen 1.600 millones de euros, la cuenta es muy sencilla 20 años, estamos en el ..., sí, sí, si la cuenta es bien sencilla 20 años, 2042.

Es decir, se hicieron más rápida, se construyeron más rápida, más rápidas las pirámides, pirámides las hicieron en menos tiempo, las pirámides de Egipto, la de Keops veintitantos años tardaron en hacerla, menos que el AVE éste. Esto es lo que hay.

Entonces, lo que quiero decir, bueno, no es este tema del que hablamos en relación al tren de Bilbao. Oye, si poco a poco se van poniendo cada año se ponen 2 o 3 traviesas, pues bueno, eso se va avanzando; pero lo que queremos decir es que la sociedad de Cantabria exige algún tipo de compromiso, algún tipo de calendario, porque con esta disposición ni las obras de la alta velocidad a Palencia van a acabar nunca, ni las obras de la alta velocidad a Bilbao van a empezar nunca, que es lo que se teme la mayoría de la gente en Cantabria, que no empiecen nunca, que lo que han hecho el otro día Revilla y la ministra ha sido pues una pantomima, porque allí no se ha mostrado más que un dibujo, porque allí no se ha presentado ningún documento técnico, porque con lo que se ha presentado allí no se puede iniciar ninguna tramitación administrativa, porque ni siquiera nadie ha hablado de tramitación administrativa.

Han hablado de que ahora se abre un debate, pues estamos como para debates, para retrasar otros 3 años el inicio de las obras, de la tramitación administrativa, que alguien nos diga cuándo va a empezar la tramitación, que alguien nos diga, no mañana no, nunca, Revilla con usted nunca empieza nada, dice mañana y se lo toma a broma, se lo toma a broma, es decir, pero usted cree que alguien le cree a usted cuando dice sí, los que se han quedado el otro día tres horas tirados en los andenes de las cercanías de Cantabria, no se hablaba más que de usted en los andenes, no se hablaba más que de usted, es decir, es que encima se lo toma a broma, es que encima se ríe de la gente.

Es que esto es lo terrible, es que se ríe de la gente. Esto es lo que le sucede, Sr. Revilla, de verdad, que el endiosamiento en política es muy malo, Sr. Revilla, que es muy malo el endiosamiento, que usted ha perdido el contacto con la realidad absolutamente, que no se ría de la gente, de verdad, con el tema de los trenes, Sr. Revilla, que el otro día, usted con la ministra, ha hecho una pantomima, enseña un dibujo y ni siquiera ha tenido la decencia usted de preguntarle allí la ministra, vale señora ministra, ha traído un dibujo, y esto cuándo lo empezamos, no se lo ha preguntado porque probablemente le da igual. El problema es que ni usted se lo pregunta ni ella lo dice y nadie en Cantabria se cree este cuento. Por eso es muy importante que el señor consejero, que entiendo que va a salir a la tribuna a continuación, nos hable de qué compromisos existen, más allá de su foto con su ministra, con ese dibujo que unos y otros han presentado a la sociedad de Cantabria.

Gracias.

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

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

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Presidente, señorías, buenas tardes.

Bueno, efectivamente como además ya dije en el Parlamento, pues uno de los temas que tratamos en la reunión con el secretario general de infraestructuras del 23 de febrero, fue como no podía ser de otra forma, el estudio informativo de Santander-Bilbao que formaba parte del corredor Santander, del corredor cantábrico mediterráneo. No fue la única reunión en la que se habló de ese tema, habíamos tenido reuniones técnicas en las que venimos mucho tiempo trabajando, porque usted no sé si trabajara o efectivamente hará o no con los de Castilla y León lo que quiera, desde luego, nosotros trabajamos intensamente con el ministerio, con reuniones constantes para intentar diferenciar lo que es propaganda de lo que es, evidentemente, trabajo serio y riguroso, que es lo que hacemos desde este Gobierno de Cantabria.



Y desde luego, bueno, pues ahí ya teníamos, ya conocíamos que para esa reunión probablemente podía estar casi terminado la primera fase de ese estudio informativo, y así fue, así fue y efectivamente bueno pues conseguimos el acuerdo de que el día 30, el 30 del mes, del mes de marzo, como además así fue, pues se pudiera realizar una exposición a los ciudadanos, más que a los ciudadanos a la sociedad de Cantabria, porque es un proyecto en donde el mayor peligro reside en nosotros mismos, no tanto en el ministerio, que yo creo que en estos momentos está bastante a favor del mismo, como en nosotros mismos, de que efectivamente lo podamos hacer viable en unos años.

Y desde luego no es esos trabajos que se presentaron no es un dibujo, no son dos planos, no es lo que usted ha comentado, es mucho más. Para empezar, es un trabajo serio y riguroso que viene de un contrato, un contrato, es decir, cuando comenzó, cuándo comenzará a tramitarse la iniciativa, no oiga mire usted, cuando comenzó la tramitación administrativa, pues comenzó efectivamente en el momento en que se licitaron los trabajos correspondientes a la redacción del estudio informativo entre Santander y Bilbao, porque sin eso no se puede hacer nada más, y luego expondré el por qué.

Por lo tanto, no es que cuándo vaya a comenzar, es cuándo ha comenzado, y desde luego es una primera fase, es cierto, de un estudio de un estudio que tiene un presupuesto de un 1.200.000 euros, es decir, un presupuesto pues importante para el estudio informativo, como lo requiere un trayecto, hablamos de casi 100 kilómetros, de 80 kilómetros aproximadamente, porque conecta con un trazado ya existente y donde de alguna forma, pues es fundamental el tener todo tipo de información para poder abordarlo. Yo creo que usted conoce los trámites legales, Sr. Fernández, porque lleva muchos años en política, pero por si acaso se les voy a recordar.

En primer lugar, está la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que establece en su artículo 15, perdón, en su artículo 5, donde se regula que precisamente no se puede realizar ningún proyecto en España, ninguna ejecución de ninguna obra ferroviaria en España, sin que previamente tenga aprobado por el Ministerio de Transportes, anterior Ministerio de Fomento, un estudio informativo, perfecto. Por lo tanto, eso es lo que conlleva. Nos define además qué tiene que tener ese estudio informativo, pues un análisis y definición de los aspectos geográficos, funcionales, de explotación, de las opciones de una actuación determinada, por supuesto, incluyendo el estudio de impacto ambiental, porque ese estudio informativo tiene que estar sujeto a la evaluación ambiental correspondiente, y esos documentos son básicos dentro de ese procedimiento.

Por lo tanto, es un paso fundamental, fundamental, no se puede, no podemos hablar ni de obras, ni de proyectos siquiera, si no hablamos de cuándo podemos tener el estudio informativo terminado y finalizado. Esto es lo importante. Este es el primer trámite, trámite que ya se ha dado y en el cual hemos presentado una primera fase. Bien, adjudicaciones, el estudio informativo se adjudicó además en 2 empresas, que además yo di la enhorabuena al ministerio, porque fue una empresa cántabra como es APIA XXI y una empresa del País Vasco, como es el caso de SENER, concedoras además del territorio y yo creo que están haciendo un trabajo francamente bueno para poder determinar los resultados de ese estudio.

Y la primera de las fases es lo que se ha presentado, es cierto que el estudio informativo todavía no está completo, porque luego voy a exponer qué pasos lleva ese estudio informativo legalmente además, no porque sea algo o ninguna ocurrencia de nadie, y la primera fase es lo que se ha presentado, que es el estudio de alternativas y de viabilidad, vale, qué se hace en esta primera fase, se plantean diferentes alternativas con estudios técnicos, con estudios ambientales que existen, que están, que están en un documento de acuerdo, habituales, con corredores posibles, es cierto que se hacía una escala 1,25 mil, no podemos ir al detalle todavía del plano o del proyecto para ejecutar una obra, se habla escala 1, 25 mil y se establecen una serie de corredores, en este caso concreto se establecieron 6 corredores, algunos con parada en Castro Urdiales y Laredo, otros con paradas solamente en Castro Urdiales, todos tenían parada en Castro porque se ha visto que es la opción más lógica.

A partir de ahí pues se hace también un análisis no solamente sobre los corredores, sino que además se analiza el tema de los tráfico correspondientes, vale. Se hace también un análisis de las vías, de qué anchura tienen que tener esas vías, de qué tipo de tráfico va a tener, si va a ser mercancías, si va a ser viajeros y si va a ser mixto, si tiene que haber cambiadores de vía, porque todos conocemos la problemática que existen en España entre los diferentes tipos de vía o no, y donde instalarlos, bueno, pues un montón de cosas y entre las más importantes, el estudio de demanda y, sobre todo a lo que se termina, que es el estudio de viabilidad socioeconómica, estudio que seguramente que se hizo también cuando en el año 2008 se planteó otro estudio informativo, pero que ni siquiera llegó a sacarse a información pública ni a presentarse, porque evidentemente, pues no tenía las condiciones necesarias para ello, era algo que probablemente era inviable desde el punto de vista económico o socioeconómico, no económico, porque económico ya sabe usted que sería imposible, ningún ferrocarril tiene un análisis económico que lo permita, pero el socioeconómico es importante que efectivamente sea positivo, y en este caso concreto le voy a decir que sí ha sido.

Y esto consiste la fase recién finalizada, y como resultado de ella hay dos alternativas, la A1 y la C1 de las seis, que efectivamente van a tener un completo desarrollo en una segunda fase, segunda fase que acaba de comenzar, que justo con el propio acto de presentación a la sociedad de Cantabria y con la respuesta en principio favorable, que al menos desde el Gobierno se está prestando a la misma, ya han tomado la decisión y porque además han visto que efectivamente es algo que tienen una viabilidad económica, pues evidentemente han dado paso a la segunda fase en donde se pasa de 25.000 a 5.000, se hace un análisis exhaustivo, técnico, ya una escala de mayor detalle en la cual se desarrolla cuáles son esos corredores, esos dos corredores con un mayor detalle, se analizan además ambientalmente ya con mayor precisión, ha



habido un análisis también previo ambiental previo de las 6, no de estos 2, de los 6, pero evidentemente ahora les hacía una cartografía con más detalle y con mucha más precisión, y con eso y con eso se aprueba provisionalmente, que es el final de la segunda fase y el comienzo de la tercera, y se deriva a lo que sería la aprobación provisional, audiencia a instituciones e información pública correspondiente.

Desde luego, sin hacer todo esto es imposible, es imposible seguir adelante. Por lo tanto, no tiene sentido hablar de otros plazos. No obstante, le puedo decir, creemos y estamos intentando por todos los mecanismos y es nuestra demanda y nuestro objetivo frente al Gobierno de España, que en un plazo aproximado de 3 años puedan estar todos los trabajos, incluida la declaración de impacto ambiental, que hace otro ministerio e incluida la posterior aprobación definitiva del estudio de impacto, perdón del estudio informativo, en un plazo aproximado de 3 años. Esto sería realmente un éxito si lo conseguimos y va a depender sobre todo muchos de nosotros y de que la sociedad cántabra crea en este proyecto y no haya múltiples plataformas que de alguna forma enturbien, de alguna forma y empiecen a pedir estudios, análisis, etcétera, que en muchas ocasiones pueden tener sentido y pueden tener razón, y que, por supuesto se harán, y en otros a lo mejor no son tan necesarios y que, evidentemente, pues darán lugar a unos plazos determinados.

Bien, me ha preguntado la interpelación también, aquí no lo he oído, sobre los criterios técnicos. Son muchos y muy importantes, además. Primero, tráfico mixto. Creemos firmemente que tiene que ser un ferrocarril de mercancías y de viajeros. Segundo, que efectivamente tenga parada en Castro Urdiales, seguro, y si es posible también en Laredo, y digo si es posible porque condicionantes ambientales que podrían ser importantes en este caso concreto y por supuesto se tienen que realizar ambas alternativas, que son los que finalmente se han seleccionado para que fruto de la declaración de impacto ambiental se seleccione la óptima.

Nosotros personalmente y así lo insistimos, creemos que tienen que tener parada en las zonas de Colindres, Laredo, siempre y cuando a la hora de dibujar el gráfico haya una alternativa que sea compatible con el tema ambiental, dado que se pasa por las marismas de Santoña y Joyel.

Además, además de todo esto, que sea competitivo con la carretera, no podemos saber que tarde 2 horas o 3 horas, como tarda ahora mismo tiene que ser en el entorno de los 50 minutos a una hora, que son las alternativas que se han analizado correspondientes a ello. Y creemos que tiene que ser de mercancías, porque es fundamental para el puerto, fundamental para la industria de Cantabria, y creemos que tiene que ser o que tener paradas, porque la parte oriental de Cantabria que tienen una demanda mayor y un tráfico mayor con lo que sería la parte de Bilbao y la parte del País Vasco, y nos hace falta incluso como cercanías, de Castro Urdiales ¿no? Ahí veo al Sr. Aguirre, pues muy importante para Castro Urdiales, sin duda alguna.

Otro criterio fundamental que se ha seguido. Por supuesto, el tema ambiental. No puede ser que esto, como todo esto de informativo, tiene que tener un estudio de impacto ambiental, y eso nos deriva que desde el inicio ya se tienen que contemplar las alternativas en función de los criterios ambientales, donde es fundamental el paso por otros parques naturales, tanto el paso de Peña Cabarga, como el paso correspondiente a las marismas de Santoña, Victoria y Joyel.

Y además las conexiones con la red ferroviaria del entorno, no es que queremos llegar seguramente a Bilbao. Queremos mucho más. Queremos comunicarnos con Europa, queremos comunicarnos con el Mediterráneo. Esto es un poco el objetivo de este estudio informativo. Por ese motivo nosotros creemos fundamental el establecer esas conexiones, tanto en viajeros como en mercancías, en viajeros será con la y griega vasca, que, como saben, tampoco va a ser al final un tren de alta velocidad, realmente, va a llegar a velocidades próximas a 220 kilómetros por hora. No sé si les 250 como mucho, pero que sí es cierto que no va a tener mercancías porque eso reduciría probablemente sus velocidades. Se ha tomado esa decisión y en estos momentos al estar en ancho internacional pues va a ser una, un tema exclusivamente de viajeros.

Pero necesitamos también conectar con las mercancías, por eso tan importante la conexión a través de ¿qué? a través de la variante sur ferroviaria de mercancías, que ya está establecida.

Pero ya hemos conseguido algo con este estudio informativo ya hemos conseguido que esa variante sur ferroviaria, que iba a ser solo para el tráfico de mercancías ya la contemplan, con un tercer carril, con un tercer hilo para posibilitar que además de mercancías puedan tener viajeros y podamos conectar los viajeros con la y griega vasca y las mercancías con eso, a través de esta variante, con el resto de la red convencional y poder ser competitivos tanto en Europa como en, como en tal.

Como usted dirá, como usted verá, se ha trabajado mucho, muchísimo en este ámbito, y estamos trabajando para ello. Además, tiene conexión también con las líneas Renfe, que va de Santander hacia Madrid. Además, tiene conexión con La Pasiega, tiene conexión... bueno, en fin.

Los tiempos de viaje estamos, yo creo que son razonables 50 minutos, una hora, es cierto que si no tuviéramos mercancías y si no parara en Castro y en Laredo...



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

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): ... podría ser inferiores, pero también es cierto que la rentabilidad económica o socioeconómica depende fundamentalmente de ello.

Estamos hablando de 2.000 millones de inversiones, pero se va a ver muy beneficiado, 2.500.000 de viajeros que se van a incorporar por primera vez al tráfico entre Santander y Bilbao por ferrocarril, y, además un importante volumen de millones de toneladas de mercancías que pueden o que pueden servir como una solución definitiva para lo que sería el puerto de Santander y las industrias de Cantabria.

Por ese motivo creemos que es fundamental. Pero no es tanto lo más importante solo eso, sino que además creemos que es importante seguir con las obras en el tramo de Santander-Palencia, y ahí nos estamos dando la prioridad en cuanto a ejecución de obras, porque las otras, como vemos hasta dentro de los escaños, no se va a poder disponer ni siquiera del estudio informativo. Vamos a seguir con las obras, estamos también con lo que estaba en marcha para poder llegar a Madrid en menos de tres horas.

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

Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Sr. Gochicoa, todo esto último que ha contado nos parece muy bien y tiene nuestro apoyo. Es decir, para, para desarrollar esa, es decir, en las características de la infraestructura, la conexión con Bilbao, por supuesto que la conexión con el Ebro y con Europa, la conexión con la misma y griega vasca, por supuesto con el valle del Ebro, con Europa. Bueno, es correcto. La, el carácter mixto de la infraestructura que permita el tráfico de pasajeros y el tráfico de mercancías, eso dará vida a nuestro puerto, a nuestra industria también, el tema de las paradas en Castro Urdiales y en Laredo, evidentemente, son dos ámbitos de población muy, muy importantes que debieran poder acceder a esta, a este servicio.

Todo esto está bien. El problema es que usted pasa muy rápido por la auténtica pregunta que se hacen los ciudadanos que es los plazos de la tramitación. Lo último que nos acaba de decir, esperemos en dos años contar con el estudio informativo. Antes de 2 años no podemos contar con el estudio informativo, esperemos en tres años tener, ... Pero es que esperemos no es una respuesta en boca de un responsable de una administración, no lo es, y mucho menos cuando llevamos años y años y años oyendo cuentos acerca de los trenes. Porque esperemos, esperemos, esperemos si un estudio como el que han presentado ustedes hace 10 días ya se hizo en 2008, cuando era ministro José Blanco, ya se hizo hace 14 años. Ya sabemos que no se puede hacer nada sin un estudio previo como este, de alternativas y de viabilidad.

Lo que queremos saber es qué compromiso hay y el compromiso se alcanza mediante la firma de un documento, y el compromiso se hace visible mediante la fijación de unos plazos, y es en este punto en el que siempre el Gobierno habla con la boca pequeña, es decir, esperemos que igual en tres años hemos tramitado... No, no, no, de verdad, todo lo demás que me ha contado me parece estupendo.

Quisiera que me dijera el calendario, un cronograma de la tramitación administrativa previa al inicio de las de las obras que tienen ustedes pactado con el ministerio. Eso es lo que quiero que me diga, qué ha pactado usted con el ministerio. ¿Cuál es el cronograma para el desarrollo de esto?

Porque esto no ha hecho, esto no ha empezado todavía. Usted mismo lo ha dicho un documento a escala 1/25.000 no permite iniciar la información pública.

Es decir, ¿díganos que ha pactado con el ministerio? ¿Díganos cuál es el cronograma? Díganoslo, porque la sociedad de Cantabria tiene necesidad de ver realidades, no, que le cuenten cuentos. Porque este mismo cuento ya se le contaron en 2008. Y porque usted entenderá que con el historial que arrastran la sociedad de Cantabria no se da por satisfecha con una simple promesa de Revilla y la ministra. No. La gente quiere realidades y quiere compromisos más claros, porque la palabra de la ministra y la palabra de Revilla se la puede llevar el viento, que, por cierto, no es la primera vez que pasa, que la palabra de Revilla se la lleva el viento. Porque si no, bueno, ahí tenemos la mina de zinc de Torrelavega; sí, claro es que claro es que estar un año, estar un año y medio diciendo que si iban a crear 2.500 empleos y cinco años después, no hay nada bueno, la mina de zinc o el Dubái de la energía eólica o, o, o los miles de chinos estudiando en Comillas. Claro, es que la gente tiene derecho a dudar de la palabra de quien le ha engañado 20 veces, como ha hecho Revilla.

¿Cómo no va a dudar de la palabra de que él ha ganado 20 veces? Lo sorprendente sería que creyeran en él, pero no se puede creer en quien ha contado tantos cuentos.

Por eso, como esto son a cuento, como esto suena a cuento, es muy importante que nos digan qué hay de realidad en todo esto, ¿qué compromiso hay con el ministerio? y cuál es el cronograma de actuación que tiene pactado con el



ministerio. y si eso es razonable, y si eso es real, y si eso no es una milonga y es real, y se pone en marcha, por supuesto que tienen el apoyo del Partido Popular para la puesta en marcha de este proyecto.

Pero de verdad, Sr. Gochicoa, Sr. Revilla, dennos algún motivo para poder creer en ustedes en este tema, porque hasta ahora solo nos han dado motivos a nosotros y a la sociedad de Cantabria para no creer en nada de lo que nos dicen, dennos algún motivo para creer ustedes en este tema, y no le quepa duda que si nos dan motivos, si esto es algo más que humo, por supuesto que podrán contar con el apoyo del grupo principal de la oposición, del Partido Popular.

Gracias.

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

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): si muy bien, presidente de nuevo, muchas gracias.

Pues efectivamente, en el año 2008 se inició, es cierto que se inició un estudio informativo que no ha llegado más que al trámite inicial de consultas previas ambientales, que éste ya la tuvo ya anteriormente y que en mi opinión pues le reconozco a ello creo que estaba mal enfocado, yo este estudio informativo de 2008 yo creo que estaba mal enfocado, y de hecho, pues no llegó a aprobarse provisionalmente, ni llegó a salir a información pública, ni llegó a haber un documento como tal, cosa que no va a pasar aquí.

Hablamos, sí que conocemos que hubo el documento se llegó a elaborar con un coste de unos 2.400 millones de euros, sin paradas intermedias, sin tráfico de mercancías, la viabilidad incluso socioeconómica de ese tipo de trazados, pues, como se puede usted imaginar, era imposible. Es decir, es algo que no era viable y donde de alguna forma no pasaría ningún filtro no ya de España si ni siquiera de Europa.

Sin embargo, en este tema concreto y esa parte ya está además hecha, pues se ha llegado a algo que es por lo que se ha presentado, porque la ministra además ha venido aquí a tal, no ha venido para hacerse una foto, ha venido por también demostrar, entiendo lo que sería el compromiso que tienen sentido políticamente porque se ha visto y al principio estaban muy, bastante cerrados he de decir, porque claro, cuando vienen de un estudio informativo ya realizado en el año 2008 que tiene unos resultados tan pobres, pues en cuanto a la demanda de viajeros, en cuanto a lo que de verdad podía ser rentabilidad socioeconómica tanto porque no tenía mercancías, con lo cual no había ni siquiera un tipo de demanda en ese sentido, pues claro, es difícil, es difícil poder ahora el convencerles. Pero se les ha convencido y sobre todo han ido viendo cómo se iban desarrollando ese estudio se lo han ido creyendo cada vez más y eso es lo que me gusta, ya no solamente a nivel de ministro, sino a nivel de los que (...) constantemente, a nivel de director general, subdirector técnico, ingenieros que de alguna forma están con el proyecto y que son al final la parte más importante de todo esto.

Y yo creo que está bien enfocado, yo que está bien enfocado ahora, se ha visto unas soluciones que son razonables, que son positivas y en los plazos vamos a ver, desde luego, por parte del ministerio, el presupuesto, el contrato está realizado, el contrato tiene esas tres fases y, por lo tanto, el estudio informativo se va a sacar a información pública, se tardará, me da igual que se tarden nueve meses que un año me da igual, si hablamos de 3 meses más o menos en algo que llevamos tantos años esperando, dos o tres meses me da lo mismo, eso no me preocupa. Lo que sí me preocupa es lo que pasa a continuación, lo que sí me preocupa es la respuesta que vemos en la sociedad de Cantabria ante eso, porque eso puede ser lo que facilite que efectivamente se desarrolle y vaya bien en algún año más o algún año menos, a que no se desarrolle nunca, como nos ha pasado con algún proyecto por desgracia, en esta comunidad autónoma.

Y eso es lo fundamental y por eso es importante el apoyo de todo el mundo y a toda la Cámara si de verdad creemos que son soluciones razonables y que eso opciones positivas para el futuro Cantabria, desde luego el PRC lo tiene clarísimo y esta consejería o este Gobierno lo tiene clarísimo, que por supuesto que lo es. Y además el propio ministerio ya lo tiene porque sea obtenido la rentabilidad, la viabilidad y es que ha dado positivo dado que incluso sin contar con mercancías ya era de 1,8 contando con mercancías no tenía muy claro las cifras, pero podía rondar casi el tres por ciento de tics de tasa interna de retorno, que es lo que de alguna forma al final Europa está teniendo un poco como criterio para fomentar que los fondos puedan ir hacia un determinado nivel de inversiones.

Y esto es lo fundamental y aquí es donde estamos y aquí lo que tenemos que seguir y a partir de ahora tenemos que hacer es asegurarnos que efectivamente no menos de un año, si puedes posible, tengamos ya un documento que pueda salir a información pública, que se elevan a información pública y que posteriormente los trámites ambientales, pues no haya nada raro que haga que se paralice todo este procedimiento para que en dos años, dos años y medio como mucho tres, pudiera estar el estudio informativo terminado y aprobado con su declaración de impacto ambiental correspondiente. Solo así llegaríamos a éxito.

Pero además tampoco necesitamos correr mucho más, tenga en cuenta una cosa que es que la Y vasca todavía está puesto a ejecutar y con algunos trámites todavía en veremos, antes de finales de 2026, siendo optimistas difícil que se



termine y que nosotros tampoco conectar con una infraestructura que engancha con la Y vasca y que es la conexión ferroviaria, la variante sur ferroviaria, que esa todavía no tiene ni siquiera estudio informativo totalmente aprobado, con lo cual ya está ya pasado más trámites, lleva más años en mi intervención y, por lo tanto, estamos más cercanos a poder ser así.

Pero todo esto son evidentemente situaciones que están ahí y nosotros somos conscientes de que tienen que ser así por eso no es tan importante, un mes arriba, abajo, lo importante realmente es que se haga, que se haga bien, que se tenga en consideración y que esto llegue a ser una obra fundamental para Cantabria y mientras tanto daremos además la guerra para intentar que de alguna forma las obras de Alar del Rey hacia Palencia se vayan ejecutando y que posteriormente lleguen a Reinosa en el plazo más breve posible. Esos son nuestros objetivos, tenemos que luchar en ambas vías. No es una sustitución, el Santander-Bilbao a lo otro, no puede ser lo porque los plazos, la situación administrativa no es la misma, pero tenemos que luchar en ambos frentes, y ahí estamos trabajando, no como otros.

Muchas gracias.

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