



## SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

- 26.- Pregunta N.º 1336, relativa a posibilidades de incluir a Cantabria en el futuro Corredor Atlántico Ferroviario tras la negativa a formar un frente común junto a otras comunidades autónomas, presentada por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/5100-1336]**
- 27.- Pregunta N.º 1337, relativa a gestiones realizadas para formar parte del futuro Corredor Atlántico Ferroviario, presentada por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/5100-1337]**
- 28.- Pregunta N.º 1338, relativa a efectos en el tejido industrial y en el futuro económico de la región de no formar parte de los corredores prioritarios para la implantación de autopistas ferroviarias, presentada por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/5100-1338]**
- 29.- Pregunta N.º 1339, relativa a iniciativas o gestiones previstas para que la comunidad sea incluida en los corredores prioritarios para la implantación de autopistas ferroviarias, presentada por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/5100-1339]**
- 30.- Pregunta N.º 1340, relativa a efectos en los enclaves estratégicos como es el Puerto de Santander, del aislamiento de los proyectos ferroviarios a nivel nacional y europeo, presentada por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/5100-1340]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos a los puntos 26 a 30, que se agrupan a efectos de debate.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Pregunta número 1006, relativa a posibilidades de incluir a Cantabria en el futuro corredor del atlántico ferroviario, tras la negativa a formar un frente común junto a otras comunidades autónomas.

Pregunta número 1337, relativa a gestiones realizadas para formar parte del futuro corredor atlántico ferroviario.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Un momento, por favor.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Pregunta número 1338, relativa a efectos en el tejido industrial y en el futuro económico de la región de no formar parte de los corredores prioritarios para la implantación de autopistas ferroviarias.

Pregunta número 1339, relativa a iniciativas o gestiones previstas para que la comunidad autónoma sea incluida en los corredores prioritarios para la implantación de autopistas ferroviarias.

Y pregunta número 1340 relativa a efectos de los enclaves estratégicos, como es el Puerto de Santander, del aislamiento de los proyectos ferroviarios a nivel nacional y europeo presentadas por D. Cristóbal Palacio Ruiz, del Grupo Parlamentario Mixto VOX.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Formula las preguntas el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Gracias, señor presidente.

Son dos los planes principales que afectan a Cantabria: el corredor del atlántico ferroviario y el plan mercancías 30 y las preguntas van en dirección a qué se está haciendo para la inclusión de Cantabria en estos planes, qué se ha hecho y qué se va a hacer, cuáles son las perspectivas de inclusión en estos planes y cómo va a afectar esas buenas perspectivas o malas que usted tiene en el tejido industrial de Cantabria y específicamente en el Puerto de Santander.

Conocemos las labores diplomáticas realizadas en Bruselas. Nos gustaría que nos explicase si han obtenido algún fruto, si esperan algo o si directamente han abandonado toda esperanza.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Contesta por parte del gobierno el consejero de obras públicas, ordenación del territorio y urbanismo, el Sr. Gochicoa.

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

Bueno pues antes que nada permítanme que les explique un poco lo que supone, lo que supondría para Cantabria el corredor atlántico ferroviario, no vaya a ser que tanto se habla de él y además voy a ir diferenciando viajeros y mercancías.



En viajeros, en viajeros, lo que supone ese corredor, pues es llegar hasta Valladolid, llegar a Valladolid, donde conectaríamos por una parte con León occidental, desde la cual se puede llegar a Galicia y por la parte del Este hacia Burgos, Valladolid, Burgos, ya está el tramo AVE ya está finalizado, y desde ahí Burgos -Vitoria, que ese sí que está todavía en fase de proyectos donde se estaría también con la Y griega vasca, que también estaba, pues en fase de a veces en obras, en otros estamos en proyectos.

Si hablamos de mercancías, pues el llegar conectados con ese corredor, ese corredor lo que nos conlleva es también lo mismo, ir hacia el occidente como he comentado antes, a través de León por otro tipo de vía, y por el tramo oriental, pues habría que ir más que Valladolid y Venta de Baños, donde hay Venta de Baños pues coger la red tradicional, la red que basta Irún y que es la que, bueno, por la que funciona. Eso sería lo que tendríamos, tanto en un caso como en otro si nos conectamos y luchamos por incorporarnos en ese corredor.

Claro, realmente que (...) lo estamos porque si hablamos de temas de viajeros y tal y como hemos comentado anteriormente la interpelación sobre los trenes, pues resulta que es que ya tenemos ejecutado hasta Palencia de Valladolid -Palencia de Palencia a Alar del Rey con todos los tramos o en obras o licitados y adjudicados pues es que realmente no sé qué vamos a pedir en el tema de viajeros, si ya tenemos hasta Alar del Rey y hasta Reinosa, pues tenemos ya el estudio informativo, pues prácticamente a punto de aprobar con la declaración de impacto ambiental ya también desfavorable, pues realmente no es que haya mucho más que pedir.

Y en el tema de mercancías, pues tres cuartos de lo mismo porque realmente sería ir por la misma línea. Ahí lo que se hace cuando te conectas a este tipo de corredores es que los corredores para poder conectarte lo que tienen que tener es por una parte, están electrificados, es que nuestra línea ya está electrificada; por otra parte, se renueva la vía, es que no se había renovado recientemente, algún tema de comunicaciones, y, sobre todo, tema de apartaderos ampliar los apartaderos para poder permitir que los trenes de mercancías pues puedan ir no hasta 500 metros, no a 500 metros de longitud, sino hay hasta 750 metros de longitud.

Es un poco lo que se exige. Pero es que ya se hizo en el año 2014 un plan para apartar de los ferroviarios, y, de hecho, pues ahí se contemplaron, pues uno en Monzón de Campos que ya está terminado, otro en Osorno, que además no se hizo de 750 metros, se hizo de 1.300 metros, porque era importante para Cantabria se puso más metros, y que yo creo que está en casa de adjudicación el año pasado, con lo cual lo está en obras o estaba adjudicado. Otro en Muriedas que se está realizando por parte del puerto, con fondos del puerto del puerto y ferrocarriles.

Es decir, que realmente puede ser que haga falta uno más, en aquel estudio del 2015, quizás estaba incompleto, yo creo que haría falta quizás uno más, pero en todo caso, pues sería incorporarlo, ya nos ha dicho, además el ministerio, que, si se justifica, se podría perfectamente hacer.

Pero lo que sí es importante en esta cuestión es ver un poco el que supone realmente o si eso es lo que tenemos que luchar por ello, ¿no?, Cantabria vamos a ver un poco las distancias, bueno, pues es que para llegar hacia el este, hacia lo que sería donde está ahora mismo más lo está nuestro integrando, que sería el País Vasco y Francia, e incluso el Mediterráneo, pues queremos que tenemos que sumar distancias de Santander, en un caso a Valladolid en otro caso a Venta de Baños tampoco hay mucha diferencia que pueda estar a lugar a que luego de ahí a Burgos, de Burgos -Vitoria, más la "Y" vasca, pues es que nos planteamos en que a Bilbao 490 kilómetros, ¿vale?

Yo, ¿cree realmente que alguien de mercancías va a coger el camión y cargar en Bilbao ir 490 kilómetros para poder cargar o para poder llegar hasta Europa o hasta el Mediterráneo? pues no parece que sea lo más razonable y lo más lógico, y en viajeros, pues por supuesto que tampoco cualquiera coger el coche y se suben en el tren a Bilbao ¿no?

No obstante, está bien, está bien que nosotros nos parece bien que se apoye por parte de las demás comunidades autónomas, claro a un asturiano, evidentemente, si puede que le merezca la pena ir hasta Valladolid y luego hacer ese recorrido, alguien de Galicia seguro que también, pero probablemente alguien de Santander. pues no, creo, no.

No obstante, nosotros lo apoyamos creemos que está bien, desde luego, nos parece correcto, pero sabemos que, evidentemente no es por lo que nosotros vamos a luchar y por ese motivo no estamos o no estamos en ese frente de lucha, sino que nuestro frente de lucha va dirigido más hacia lo que de verdad nos merece la pena que Santander-Bilbao, porque no es lo mismo recorrer 490 kilómetros para ir a Bilbao, que recorrer cien y usted comprenderá que ahí sí que existe una competitividad y ahí mejoraríamos muchísimo la competitividad.

Entonces, nuestro tejido industrial, nuestro puerto, nuestra actividad económica, de quien realmente dependería lo que realmente sería beneficioso para todos ellos es construir Santander-Bilbao, y en eso es en lo que estamos luchando.

Gracias.

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



Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Me quedo muchísimo más tranquilo.

Estaba ya preocupado, está ya preocupado, digo no estamos en el corredor del atlántico porque no nos enteramos, pero no es eso.

Yo estaba preocupado y no estábamos en el corredor atlántico porque no fuimos a ninguna reunión, no, no, es eso, es que no nos gustó, no nos gustó porque el gobierno de Cantabria sabe que la línea de tren se acaba en el Pirineo, el único objeto de conectarnos al corredor del atlántico es llegar a Irún.

Claro, para llegar a Irún no merece la pena bajar hasta Valladolid, claro, otra cosa es que, más allá de Irún hubiera territorio.

Otra cosa es que el comercio europeo viniese más allá de Irún, eso sería otra historia, en ese caso sí nos interesaría el corredor del atlántico los 11.700 millones del corredor del atlántico serían maravillosos si más allá de Irún o de los Pirineos hubiese Europa, pero no existe Europa, vivimos de espaldas a Europa, tenemos un Gobierno que sabe que Europa no existe y por tanto la conexión con Europa es irrelevante, es irrelevante.

Y además tenemos la suerte de tener una línea impecable, recién renovada nueva, nueva, por eso los 8.000 millones del plan de mercancías-30 no nos hacen falta, porque acabamos de arreglar la línea es que la catenaria que nos une con reinosa es nueva, es que el doble de la doble vía a reinosa es nuevo y como es nueva y nos gusta tanto porque nunca se avería el tren subiendo ni siquiera en la época electoral del PRC no hace falta arreglarla.

Es más, es tan buena que ni siquiera necesitamos estos 8.000 millones para ampliar los gálibos de los túneles y que pueda ir un transporte intermodal, que podamos subir los tráileres al tren y podamos hacer transporte intermodal, ¿para qué? ¿para qué? si como máximo, querríamos llegar a Bilbao y para ir a Bilbao, pues todo mundo sabe que quieren coche, porque hasta el 2.060 no va a haber ni proyecto de tren a Bilbao.

Pero claro, es para Bilbao, que es lo único que nos interesa. La conexión con Europa para nada la conexión con el resto de España; para nada, la mejora de los de las vías, de los gálibos, de los apartaderos, para nada un tren entre 500 y 750 es que es irrelevante, qué más da que venga el tren que tren y medio, es absurdo, otra cosa sería que para hacer transporte de roro, necesitásemos que pudiéramos utilizar los trenes del mismo largo que circulan por la meseta, hombre, entonces sí, pero aquí tenemos los de 500, que son los que nos gustan, que por la meseta circulan 740 ¡cachis en la mar! mala suerte, mala suerte tenemos, tenemos mala suerte.

Pero lo fundamental no es fruto de la inutilidad, de la incapacidad, de la dejadez, de la omisión, de su obligación del partido Regionalista en ningún caso no fueron a ninguna reunión, nunca, no fue solo el Sr. Vidal de la Peña le preguntaron por su presidente y dijo no tengo ni idea, y cuando vino aquí pregunto quién es el encargado, dijeron no sabemos, pero no porque realmente no supieran, no porque realmente no era simplemente, porque ahora, cinco años después han descubierto que no era necesario, como los trenes que hemos perdido para la FEVE y ahora hemos descubierto que es mucho mejor, porque tenemos una infraestructura tan mala, de tan mala calidad, que a partir de ahora nos va a dar vergüenza cobrar a los usuarios y van a ir gratis, van a ir gratis hasta que cambiemos la infraestructura.

Y no se preocupe, que ustedes, que como estamos en época electoral, lo vamos a cambiar todo para el 27, esa es la realidad de nuestra, de nuestra situación ferroviaria y lo grave de esto es que si sirviera para un chascarrillo del Parlamento y para reírnos un rato, bueno, pues sería hasta divertido, lo grave de esto es que nuestras empresas necesitan comunicación con Europa y lo grave de esto es que las empresas que soñamos, que se instalen en Cantabria necesitan saber que pueden conectarse con Europa y que entre elegir cualquiera de las provincias del norte de España, que sí van a estar conectadas, como el corredor ferroviario y van a tener la adaptación de mercancías-30 nosotros, se van a instalar en Asturias, o en el País Vasco.

Resulta gracioso que ahora se menosprecie la "Y" griega vasca cuando la única conexión del PRC con Europa es una eurodiputada del PNV que su única obsesión y lo vimos cuando visitamos Bruselas, su única obsesión es la "Y" griega vasca, el único contacto del PRC, es el PNV y la única obsesión del PNV, como es evidente, son sus líneas, que no sé para qué las quieren, porque ya llegan a Irún y tampoco hay mucha vida más allá y mientras tanto nuestras futuras empresas no vienen y las que tenemos, agonizan, y nuestro puerto se conforma con ser un puerto de cuarta categoría, porque no tiene capacidad para competir con el resto de los puertos del norte de España.

Pero no pasa nada, porque eso es justo lo que queríamos no queremos ser una región competitiva, queremos ser lo que somos, el furgón de cola de un tren que no llega.

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



Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Bueno, yo no sé si es que no me ha escuchado, es que lo entiende eso ya, no.

El tema está muy claro ¿por dónde se va Europa? yendo de Santander hacia dónde vamos a Europa, pasa por Bilbao para Europa, se va a Valladolid y de ahí pretende marcharse hacia Europa volviendo otra vez el País Vasco, porque no nos olvidemos que en Venta de baños, de Venta de baños pasaría lo que sería Burgos, de Burgos, hacia Vitoria, de Vitoria quizás no llegue hasta Bilbao, llega hasta el núcleo de Bergara y de ahí se va hacia lo que sería Irún, ¿vale?, pero vamos 15 a 20 kilómetros más o menos puede ser la diferencia de los 490 que he dicho antes, si lo coges desde Bilbao la cogestión de Vergara, pero por ahí anda, ¿vale? Es decir que no hay mucha diferencia en ese sentido.

En viajeros, en cambio, sí en viajeros a los que he dicho realmente, porque ahí sí que hay que irse hasta Valladolid, porque el AVE va desde Valladolid hasta Burgos no hay ningún tipo de atajos no para en Venta de Baños y, además, pues al final acaba llegando también a Vergara y demás.

Pero claro, es que para ir a Europa tengo que pasar por el País Vasco, es que lo que no voy a hacer es irme a Huesca para ir hacia Europa.

Por lo tanto, por ese motivo he dicho las distancias y los recorridos en función de lo que nos interesa y he asemejado recorridos que son para ir al mismo lugar, me da igual que se llame País Vasco, que se llame Europa, son unos ahorros, en el entorno de 300 muchos kilómetros de coger la vía directa a tener que bajar hasta la meseta, para recorrer la meseta.

A los asturianos y a los leoneses, pues evidentemente no es así; a ellos sí que les puede interesar ir por esa vía, pero a los cántabros, evidentemente, no es lo que nos interesa.

Si hablamos de mercancías, que sí que es cierto que hay, bueno, pues no me explayaré ahora, había poco tiempo con el tema de las mercancías-30. Sí que quiero decirle también dos cosas. Cuando se habla de autopistas ferroviarias o de mercancías, 30, la gente tampoco. La gente piensa que es un sitio por el que hay muchos carriles y se va muy rápido, ¿vale?

Ahora mismo en España solamente hay una línea que esté adaptada a ello, que la línea que va desde Algeciras hasta Francia. En esa línea, igual que las que pasa en Europa, con Europa sí que hay bastantes que están adaptadas a ello y de Alemania la velocidad media de los convoyes está entre 30, 40 kilómetros hora, entre 30 y 50, como mucho la media más o menos está en 40 kilómetros hora. Es decir, se llaman autopistas, pero no porque vayan más rápido, porque evidentemente son de mercancías, al revés, incluso va hasta un poco más lento, ¿por qué?, porque son trenes que van muy cargados, son sedes de mercancías pesadas y donde lo que sí es cierto es que los remolques, los camiones van con su remolque encima del tren.

Hay dos posibilidades para ello. Una, que los propios trenes, que los propios vagones tengan, los hay desde ruedas pequeñas hasta vagones con caja más inferior para intentar poder ser capaz de poder discurrir por los túneles ferroviarios normales y tener que modificarlos y la otra, pues que efectivamente que es modificar también los túneles.

Pero incluso modificando los túneles hace falta que haya un operador ferroviario que sea capaz de que en sus vagones pueda entrar directamente el tren y eso en los casos de RENFE no lo hay, tienen que ser operadores especiales de mercancías que operen en Cantabria y que lo quieran.

Ahora mismo no existe ningún operador de mercancías que esté dispuesto a afrontar, porque evidentemente son inversiones mayores, el tener trenes para poder operar, y con esas condiciones y en ese sentido pues no tenemos esa necesidad.

Sí, sí que nos había comentado el Ministerio de Transportes, que en el momento en que tuviéramos un operador, que claro que pusiera el material rodante para poder llevar esos remolques, porque RENFE en ese tipo de trabajos no los hace, si lo hubiera, pues que ellos no habría ningún tipo de problema en plantear inversiones en los túneles ferroviarios para poder llegar a esa línea.

Pero bueno, yo creo que dicho esto, ya digo, en todo caso, tampoco, ni modifica lo que sería los kilómetros ni modifica la velocidad, simplemente que modifica, pues el hecho de tener otro tipo de vehículos adaptados para poder ir sobre los trenes.

Como no hay operadores en Cantabria, en principio, que sepamos, y que se hayan comentado nada respecto a este tema, pues no hemos planteado todavía, pero en el caso que fuera necesario así lo haríamos.



Y lo que me han hecho las mercancías, pues es que los 750 metros creo que lo he explicado correctamente, es que incluso uno de los apartaderos es de 1.200 metros, el que se está construyendo ahora mismo en Osorno, y el otro es de 750 metros y el de Cantabria de Muriedas, pues también son 750 metros, incluso La Mojada algo más, es posible.

Es decir, que por supuesto que estamos en esa línea y esa línea se está ejecutando.

Pero es que no nos hace falta incorporados, ya estamos incorporados, y otra cosa es que además con fondos incluso el del mecanismo Conecta Europa, fíjese, que alguna de las actuaciones se está pagando con los mecanismos que existen para el corredor ferroviario del Atlántico, otros mecanismos Next Generation, pero a mí me da igual, sea uno, sea otro, sea algún otro con fondos estatales lo importante es que se realicen y que se ejecuten.

Gracias.

(Finaliza la sesión a las diecinueve horas y cincuenta y tres minutos)