



SESIÓN PLENARIA

6.- Interpelación N.º 198, relativa a planes para mitigar los efectos adversos que la situación de estar fuera del eje Atlántico provocará en la competitividad y desarrollo de nuestra región, presentada por el Grupo Parlamentario Vox. [11L/4100-0198]

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Ruego al secretario segundo que dé lectura al punto sexto del orden del día.

EL SR. GÓMEZ GÓMEZ: Interpelación número 298, relativa a planes para mitigar los efectos adversos que la situación de estar fuera del eje Atlántico provocará en la competitividad y desarrollo de nuestra región, presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Para el turno de exposición, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la Sra. Díaz.

LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: Bueno, se (...) el mapa.

Gracias, presidenta.

Señorías, Permítanme empezar esta interpelación, escuchando a la que hoy es presidenta de Cantabria que cuando estaba en la oposición. Hace seis años dijo lo siguiente: “El trato que estamos recibiendo en materia ferroviaria no puede ser peor, porque lo mismo se llevan nuestros trenes de cercanías a Cataluña, que paralizan la llegada de la vía Reinos, que nos dejan fuera de todos los corredores ferroviarios, todo para ir para atrás.

Todo se ha detenido, no han tomado una sola decisión que nos permita avanzar. Toda Cantabria se está preguntando a estas alturas de qué ha servido, de qué ha servido a nuestra comunidad autónoma la coalición de Revilla con el presidente Sánchez.

Y la respuesta no puede ser más evidente, ha servido para perder todos los trenes, ha servido para aislarnos y para convertirnos en una isla alejada de todos los grandes ejes de transporte”.

Pues, efectivamente, el problema es que estamos en 2025 y lo que se dijo en 2019, pues sigue siendo igual.

Miren, hoy quiero pedirle al Gobierno una respuesta clara ante el aislamiento derivado de la exclusión del corredor Atlántico, que, como todos saben, compromete seriamente el desarrollo económico, logístico y estratégico de Cantabria.

Nuestra exclusión del corredor es una decisión que condena a nuestra región, al aislamiento, que perpetúa el abandono de nuestras infraestructuras y que revela, sin duda, el fracaso acumulado de la política de transportes e infraestructuras impulsada por los sucesivos gobiernos autonómicos y por un Gobierno central, que ignora sistemáticamente a Cantabria.

Quedar fuera del corredor Atlántico, señorías, no es una anécdota, no es un olvido, no es un olvido sin consecuencias, es una auténtica condena, como digo, a la irrelevancia logística, económica, estratégica.

Y lo más preocupante es que esta situación debe ser combatida con fuerza, con unidad y con firmeza, porque no es una cuestión técnica, ni menor, es un mazazo directo a nuestras posibilidades de crecimiento.

El corredor Atlántico es la gran apuesta europea para canalizar el transporte de mercancías a través de infraestructuras modernas, sostenibles y competitivas. En el mapa del futuro, mírenlo bien, Cantabria no existe, no existe, a mí me hace daño ver este mapa, y pregunto ¿quién asume esa responsabilidad? Porque la exclusión de Cantabria del corredor se debe a una combinación de decisiones políticas y estratégicas regionales adoptadas a lo largo de todos estos años.

Miren, 2017 las comunidades autónomas de Galicia, Castilla y León y Asturias se unen para solicitar al Gobierno de España su inclusión en el corredor Atlántico. Cantabria no participó en esta iniciativa conjunta, lo que resultó en una exclusión, en su exclusión acerca de la propuesta presentada a las autoridades europeas. En consecuencia, el trazado del corredor Atlántico fue diseñado para conectar estas otras regiones que sí acudieron con el centro del país y Europa, dejando a Cantabria al margen. Realidad indiscutible.



Posteriormente, el Gobierno de Cantabria, lo recuerdan, apostó por la conexión ferroviaria Santander-Bilbao. Decía Revilla no una, no una, vamos a tener dos, y no tres, pues porque no estaba en ese momento del todo animado. Era el principal proyecto estratégico.

Sin embargo, el proyecto no ha avanzado significativamente, ha enfrentado muchos obstáculos para su inclusión en la red transeuropea de transporte y la falta de avances en los estudios y la priorización de este enlace, pues han contribuido una vez más a que Cantabria no sea considerada en las principales rutas del corredor Atlántico.

Además, la falta de una postura unificada, de acciones coordinadas por parte de los diferentes Gobiernos, tanto regional, como nacional, ha debilitado la posición de Cantabria en las negociaciones para formar parte de este corredor. La ausencia de una estrategia, la falta de presión efectiva ante las, las, las instituciones europeas ha sido la que definitivamente nos ha dejado fuera.

En definitiva, esta combinación de decisiones políticas de ausencia de iniciativas conjuntas, de falta de avance de proyectos, pues deja este mapa.

Y hablemos ahora de la exclusión, no solo desde el año 2017 y de aquel célebre inicio de tantas cosas que se iban a hacer y que nunca llegaron, sino de la ampliación de 2024, que eso ya sí corresponde al actual Gobierno de Cantabria.

Durante el Gobierno del Partido Popular, del PP a nivel nacional, con Íñigo de la Serna como ministro de Fomento, Cantabria no fue incluida, he de decirles, no fue incluida en la propuesta original del corredor Atlántico presentada a la Unión Europea. Esta omisión inicial pues ha condicionado también las posibilidades de inclusión en las ampliaciones posteriores.

Después vino el ministro Ábalos, hoy más que caído en desgracia, ¿verdad? Hizo el postureo de intentar corregir esta situación, incluyendo el tramo Santander-Palencia como un tramo complementario del corredor Atlántico. Sin embargo, esas modificaciones no lograron tampoco una integración plena de Cantabria en el corredor principal.

La Comisión Europea había indicado que la inclusión de nuevas conexiones requería avances significativos en los estudios y proyectos correspondientes y una clara prioridad por parte del Gobierno central. Bueno, pues lo que ha sucedido es que la falta de progresos en el proyecto de conexión ferroviaria Santander-Bilbao -por un lado-, y la ausencia de una priorización evidente, han influido muy negativamente en la consideración de Cantabria para la ampliación de ese corredor, que sí han conseguido otros puntos estratégicos en España.

Así bien, hay responsabilidades compartidas y hay críticas cruzadas ¿Por qué? La presidenta María José Sáenz de Buruaga ha atribuido la exclusión lo ha dicho alto y claro, al fracaso reivindicativo del anterior Gobierno, es cierto, PRC PSOE y a la deslealtad -también es cierto- del Ejecutivo central. El presidente, el expresidente Revilla, pues siempre dice que, es que, es que nunca tiene responsabilidad sobre nada, porque, al final, cuando la competencia no es suya, pues dice que él no, no puede hacer nada, o no pudo hacer nada.

En resumen, la no inclusión de Cantabria en la ampliación de 2024, del corredor Atlántico. Esta es la segunda etapa, donde podíamos haber hecho esfuerzos, que, bueno, pues, o si se han hecho, han sido infructuosos o, desde luego, la evidencia es la que es, es el resultado de decisiones, por un lado, tomadas en años anteriores. Por otra parte, es el resultado de los avances en los proyectos estratégicos, pero, sobre todo, de una ausencia de estrategia coordinada y prioritaria por parte de todas las administraciones implicadas. Y les digo esto porque, para ser justos, hemos de decir que aquí nadie, absolutamente nadie, puede mirar para otro lado, porque ahora saldrá el consejero y dirá culpas es toda de los anteriores, y siempre en el rifirrafe, rifirrafe, por supuesto que mayoritariamente la culpa es de los anteriores, por supuesto que sí; pero es que ahora gobierna quién gobierna y, por lo tanto, este segundo empuje para intentar que se modifique ese corredor debiera ser una prioridad absoluta.

Los regionalistas, no movieron un dedo, ya se lo digo yo, no hace falta que usted me lo diga, no movieron un dedo en la última etapa de su Gobierno, más allá de aquellas fotos, titulares y promesas huecas que todos vimos. Ocuparon la Consejería de Obras Públicas prometieron una y otra vez la integración ferroviaria, el impulso de las altas prestaciones, la conexión con los corredores europeos, pero todo aquello se quedó como siempre en nada. Lo único tangible es que Cantabria está fuera, que no hicieron valer ni su influencia, ni su supuesto peso, como decía Revilla en Madrid, y por lo tanto con el PSOE no cambiaron las cosas, y lamentablemente ahora, en este momento, con el PP tampoco.

Y qué decir de los socialistas que gobernaron en España durante 5 años, mientras vendían humo aquí y engañaban allí. ¿Qué defendieron? ¿Dónde estaban nuestros diputados y senadores? ¿Dónde estaba el Sr. Zuloaga cuando se negociaban los mapas de los corredores europeos? Pues estaban callados, callados, cómodos, entregados a los intereses de su partido y no a los de Cantabria.

Hoy lo único que queda es, señorías, una bofetada de realidad. Cantabria no figura en las prioridades del Gobierno central y los socialistas cántabros, hay que decirlo, han sido cómplices de ese olvido.



El actual Gobierno del PP desgraciadamente -a nuestro juicio- tampoco está estando a la altura, porque han pasado más de 20 meses desde que tomaron posesión, y las gestiones para revertir esta exclusión han sido cuanto menos infructuosas. Han visitado Bruselas, ha habido comunicados, ha habido reuniones, pero la situación no ha cambiado, seguimos fuera, seguimos aislados, la indefinición y la falta de resultados está agravando el problema.

Por eso esta interpelación, por eso preguntamos al Gobierno qué actuaciones sigue emprendiendo de manera concreta ante Transportes, ante la Comisión Europea para exigir que este mapa cambie. Este mapa, que, de verdad, da vergüenza verlo, porque es que parecemos efectivamente, como decía en su día la hoy presidenta, pues una isla, así es. ¿Qué resultados han ofrecido las reuniones de Bruselas? ¿Qué compromisos ha arrancado, consejero? ¿Se va a liderar una ofensiva institucional con todos los sectores económicos, empresariales y sociales para reclamar esta infraestructura que es vital? ¿Qué inversiones tiene previsto el Gobierno de Cantabria para paliar, al menos temporalmente los efectos de este aislamiento? ¿Se ha considerado la posibilidad de impulsar alternativas logísticas propias, con financiación autonómica o mixta, para conectar nuestros puertos y los polígonos industriales con los grandes ejes de transporte? ¿Ha solicitado usted, consejero, al ministerio, una modificación del plan director del corredor Atlántico que permita subsanar esta situación?

Lo que no puede ser, lo que no puede seguir ocurriendo es que Cantabria sea invisible y en esta materia, mírenlo ustedes, Cantabria es invisible. No podemos permitir que los jóvenes se tengan que ir, que las empresas...

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Vaya terminando señora diputada.

LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: ... se marchen a otras comunidades con mejores conexiones. Termino, presidenta, o que nuestros puertos puedan resultar infrutilizados por esta situación.

Yo por eso creo que el tema lo merece. Creo que los datos son incontestables. La realidad es la que es y yo espero que el Gobierno cambie cosas.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señora diputada.

Contesta el consejero de Fomento y Transporte Sr. Media.

EL SR. CONSEJERO (Media Sainz): Muy buenas tardes, señorías, señora presidenta.

Señora portavoz, en primer lugar, quiero decir que la terminología con la que se plantea la interpelación no es la más adecuada a la realidad administrativa a la que se refiere. Cuando se habla del Eje Atlántico, entiendo que usted como diputada de VOX se está refiriendo en realidad al corredor Atlántico.

Y cómo es posible que no se conozca con esa actitud a lo que hace referencia a este corredor, voy a tratar de explicarlo para poner a todos en contexto.

El Corredor Atlántico es uno de los nueve corredores que componen la red transeuropea de transportes. Esa red está diseñada para conectar los 27 países de la Unión Europea, enlazando los principales nodos urbanos, puertos, aeropuertos y nodos intermodales. Y creando de esta forma una red única europea.

La red se divide en tres tipos según su grado de importancia, establecido por la Unión Europea. Por un lado, está la red básica, que es la que se ha establecido con mayor prioridad y cuyo horizonte temporal de financiación se encuentra en el año 2030.

Por otro lado, está la red básica ampliada con un horizonte temporal de finalización del año 2040.

Y finalmente, la red global, que estará finalizada en 2050. Si nos vamos a los antecedentes, la primera definición de puertos y ejes de la red transeuropea apareció en 2003, y ha ido evolucionando hasta ahora mediante diversas modificaciones de su alcance. Porque no es el Gobierno de Cantabria el que pide en un momento dado que se modifique. Es la Unión Europea la que tiene unos plazos establecidos, y es ahí cuando el Gobierno de Cantabria y el Gobierno nacional tendrían que haber estado despiertos.

Ahora les sigo contando cómo ha ido evolucionando la creación de esa red. Pero es importante decir aquí que como ha pasado demasiadas veces con el bipartito PRC-PSOE, en todos los asuntos estratégicos de región, no fueron capaces de hacer su trabajo y no solicitaron la incorporación de Cantabria a la red cuando llegó el momento.

Mientras otras comunidades autónomas sí fueron conscientes de la importancia de estar en esa red para estar conectados con los centros de trabajo más importantes del continente, e hicieron su labor; el Gobierno de Cantabria estaba a otras cosas y no a las importantes.



Durante esos años se tomaron decisiones claves y para nosotros el duro golpe de realidad llegó en el año 2019. Hasta esa fecha, la red y su corredor Atlántico incluían principalmente los trazados desde Portugal hasta Francia, pasando por el centro de España. Sin embargo, en ese momento se incluyeron, a propuesta del Gobierno de España, dentro de la red básica ampliada, los tramos de conexión con Galicia, Asturias, Navarra, Aragón y Andalucía. Quedando Cantabria fuera de la red básica y de la red básica ampliada.

Evidentemente, esto no pasó por casualidad. Mientras otras regiones limítrofes trabajaron con el Gobierno de España para poder estar en esa conexión estratégica, Cantabria y los vicepresidentes Socialistas de la época no lo hicieron. Y eso va a hacer que tengamos un retraso de décadas con respecto a nuestros vecinos.

Cantabria se quedó a la cola en relación a las comunidades de nuestro entorno dentro del ámbito ferroviario. Y eso hacía que solo estuviésemos en igualdad de condiciones con los demás cuando se terminase la red global en el año 2050. Y desgraciadamente no es la primera vez que llegamos tarde. Somos la única comunidad que no tiene un solo metro de AVE.

Nuestra conexión con Bilbao es lamentable. Y teníamos que esperar a la incorporación de la Red Europea global hasta el año 2050.

Eso, señoras y señores, es la herencia de 16 años del Gobierno de regionalistas y socialistas.

Afortunadamente, la última modificación aprobada mediante el Reglamento 2024/1.679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio del 24, vino a rectificar esa situación, incluyendo a Cantabria dentro de la red básica ampliada y adelantando nuestra llegada a esa conexión.

Dentro de esa nueva actualización tenemos algunas mejoras importantes. El puerto de Santander ha sido incluido dentro de la red básica 2030. La conexión ferroviaria para mercancías Palencia y Santander se ha incluido en la red básica ampliada en 2040, con un horizonte temporal de mejora de las infraestructuras que se adelanta 10 años a la situación anterior.

Sin embargo, la conexión para viajeros solo aparece en la red global de 2050. En cuanto a carreteras, la A 8 forma parte de esa red básica y la A 67 de la red global, en la que se incluye también la Aguilar-Burgos.

La conexión ferroviaria con Bilbao aparece únicamente como proyecto de nueva construcción dentro de la red global prevista para 2050.

Se ha incluido Santander como nodo urbano de la red transeuropea de transportes. Aparece la terminal ferroviaria de Torrelavega como terminal intermodal carretera ferrocarril, dentro de la red global. Se incluye el aeropuerto Seve Ballesteros, dentro de la red global.

En cuanto a lo que significa la inclusión, en el corredor Atlántico es importante destacar que permite a Cantabria aparecer en los mapas y encontrarse dentro de las principales rutas de movilidad europeas, tanto de personas como de mercancías.

En un mundo cada vez más globalizado es imprescindible no quedarse fuera de estas redes de comunicación y comercio por muchas razones.

Por un lado, es importantísimo para la actividad económica del puerto de Santander, estar incluido en la red básica y que la conexión con Palencia y por tanto con el resto de España se encuentren en la red básica ampliada supone una garantía de operatividad para los próximos años.

Sin embargo, se perdió la oportunidad de adelantar la ejecución de la conexión con Bilbao y, por tanto, la salida directa tanto a Europa como al Mediterráneo.

La red transeuropea también va a permitir una importante modernización de nuestras infraestructuras ferroviarias y el material rodante. Esta red obliga a que el ferrocarril esté electrificado; las redes adaptadas a trenes de 740 metros de largo y con unas vías capaces de soportar más de 22,5 toneladas de carga por eje.

Desde ADIF ya se están ejecutando obras para crear apartaderos de largo suficiente para que los trenes de mercancías de 740 metros puedan cruzarse con otros trenes en los trazados de vía única como los que se ejecutan en Cobejo, en el municipio de Molledo y en Los Corrales de Buelna. Además, este trazado tendrá que ir adaptándose progresivamente tanto al ancho de vía estándar en Europa como al sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario, al ser ambos los estándares establecidos por la Unión Europea para la operatividad de la red ferroviaria.



En definitiva, toca hacer los deberes y ponerse a trabajar para que Cantabria pueda seguir siendo competitiva y esté presente en todos los grandes centros de negocios de Europa.

Para nuestra comunidad es absolutamente estratégico potenciar y mejorar sus infraestructuras de transporte, para no quedarse rezagada con el resto de regiones del país. Necesitamos que el Ministerio de una vez por todas dé a conocer el contenido del estudio informativo del tren a Bilbao, tal y como fue su compromiso en el año 22.

Sánchez, no puede seguir ocultando a los cántabros el contenido de ese documento. Debe ser tramitado para que todos los cántabros podamos modificar una situación lamentable que dura ya demasiados años.

No puede ser que tardemos ahora en ir a Bilbao más tiempo que los años 50. Tenemos un tren del siglo XIX, existe un compromiso público para mejorar esa situación y el Gobierno de España no puede dejarnos atrás, una vez más.

Y esa obra no es la única que está pendiente. La autovía Burgos-Aguilar sigue en el olvido; el AVE entre Palencia y Reinosa llegará el último de todas las comunidades del norte de España. El tren a Bilbao duerme, como ya les he dicho, en un despacho del Ministerio. Y del tercer carril Laredo-Bilbao, nadie sabe nada.

Señoras y señores diputados, los cántabros somos españoles de primera y así queremos ser tratados. No nos podemos permitir seguir siendo una isla en el norte de España y que haya comunidades de primera y comunidades de segunda, en el ámbito de las comunicaciones, a pesar de que aquí no tengamos votos independentistas. Necesitamos que se nos den las mismas oportunidades de crecer que a los demás. Porque las infraestructuras mejoran la competitividad de nuestra región y nos permitirán crecer en igualdad de condiciones que el resto. Si trabajamos de forma conjunta, seremos más fuertes, y estoy seguro que el Gobierno de España no podrá desoír una vez más nuestras justas reivindicaciones.

Venimos de muchos años donde apenas ha habido inversiones y queremos romper con esa dinámica tan negativa para los cántabros. Y lo vuelvo a repetir, no podemos seguir más tiempo estando aislados; que nadie dude que este Gobierno, el Gobierno de la presidenta Buruaga, va a defender con uñas y dientes a todos los ciudadanos y no pararemos hasta que el Gobierno de España cumpla sus compromisos.

Pero una cosa sí le digo, Sra. Díaz. Usted ha dejado caer aquí como que si el Gobierno de Cantabria quisiera podríamos reabrir ese período de nuevo. Y por desgracia no. No es así, y usted lo sabe.

Por lo tanto, las culpas a quien las tiene que tener. Porque en el Parlamento Europeo, le recuerdo que ha habido una iniciativa que ha permitido que la Unión Europea haya podido adoptar el acuerdo de adelantar 10 años algunas de esas inversiones. Y esa iniciativa le recuerdo por parte de quien ha venido, del Grupo Popular Europeo. El grupo en el que se asientan los eurodiputados del Partido Popular.

Sra. Díaz, es justo y aquí tenemos que ser justos. Lo poco que se ha hecho en los últimos años no lo ha hecho ni el Gobierno de España ni el anterior Gobierno de Cantabria, junto con los empresarios lo estamos haciendo ahora. Y sin duda este Gobierno es el de la presidenta Sáenz de Buruaga.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor consejero.

Para el turno de réplica tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la Sra. Díaz.

LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: Gracias, presidenta, consejero.

Bien, repite usted lo mismo que yo he dicho en mi primer turno, pero omite responderme a algunas de las cuestiones que yo he planteado y, sobre todo, sobre todo sabemos que Bruselas aprobó una revisión de los corredores europeos y también sabemos que mientras Asturias, Castilla y León, Galicia y el País Vasco consolidan su presencia en el eje Atlántico, Cantabria queda fuera. Esto es así con esa rotundidad.

Y yo pregunto, he preguntado por esa ofensiva política institucional mediática para tratar de cambiar las cosas ¿Cuáles son las consecuencias económicas de esta exclusión? ¿Lo tiene estudiado el Gobierno? Porque no olviden una cosa, señorías, quedar fuera del eje Atlántico del corredor Atlántico supone perder el acceso a fondos europeos, perder la competitividad para nuestras empresas, aislar al puerto de Santander del tráfico ferroviario de mercancías de gran capacidad y, por lo tanto, hay que evaluar todo esto, hay que evaluar el impacto económico de esta exclusión.

Usted nos ha dicho que, bueno, pues casi todo queda para el 50 y que habrá algunas cosas que se puedan adelantar ¡ojalá! Pero hay que tener previsión, saber la pérdida de inversiones logísticas, industriales o portuarias cómo la vamos a compensar, hay que hablar con las empresas que dependen de estas conexiones para importar mercancías. Cantabria sigue, y usted lo ha dicho, como una red del siglo XIX y efectivamente es así ¿qué vamos a hacer para mitigar al menos



esos efectos? ¿piensa el Gobierno reactivar de alguna manera la presión política ante el ministerio? ¿Se va a plantear algún tipo de estrategia?

Usted ha dicho, estamos en contacto con empresarios. Yo creo que es que hay que estar haciendo un frente común porque hasta las comunidades limítrofes tienen que ver el escándalo de ese mapa que he mostrado.

¿Trabajamos en planes alternativos? No podemos seguir diciendo a reuniones, pero para que seamos tratados los cántabros como una nota a pie de página, porque los grandes proyectos de infraestructuras nacionales y europeos nos dejan fuera, nos dejan fuera, a pesar de que nuestro puerto es un puerto estratégico, el puerto de Santander. Tenemos un polo industrial, eólico, agroalimentario, farmacéutico y metalúrgico que requiere conectividad ¿cómo lo vamos a arreglar?

Somos la única comunidad y usted también lo ha dicho sin, de todo el norte, sin conexión directa de alta velocidad ferroviaria, ni una red moderna de mercancías ¿qué vamos a hacer? ¿Dejamos que esta situación se perpetúe hasta el 2050? ¿cómo vamos a implicar a la sociedad civil en esta reivindicación? ¿Va a haber una campaña institucional para movilizar a la ciudadanía? ¿Van a convocar a los agentes sociales, a los agentes económicos, a los agentes empresariales para defender esta reivindicación, como se ha hecho en otras regiones?

Yo me he estudiado lo que han hecho las regiones de nuestro entorno y han sido muy reivindicativos, han movilizado a todos los sectores. La unidad política e institucional en esta materia es imprescindible y para que exista tiene que haber un liderazgo, yo les pido que lideren ese ese movimiento.

Porque, miren la interpelación que yo hoy formulo le aseguro, consejero, que no es ninguna crítica vacía, es una llamada a la acción, lo que hago es una llamada a la acción, porque sin infraestructuras no hay industria, consejero, sin industria no hay empleo, sin empleo no tenemos futuro. Es ahora, cuando necesitamos un Gobierno que lidere, que sea valiente, que exija lo que es justo para Cantabria, lo justo es formar parte del corredor Atlántico, acceder a los fondos europeos y estar conectados con el futuro y no con el pasado.

Yo espero señor consejero señora presidenta, que no que no respondan simplemente pues sí diciendo de quién era la culpa, ya lo sabemos de quién era la culpa, pero ahora ustedes están en el Gobierno y, por lo tanto, es importante aplicar nuevos hechos, cambiar, tener una estrategia, buscar resultados y hacerlo de la mano de todo el mundo que no les tengan que hablar lo que decía Revilla vueltas con el AVE esto se decía en el 2021 y decían, tras 10 años de parrillas reivindicativas en Monzón de Campos y de reñir con Pepiño, esto ya han pasado 14 años. Yo les pido que no hagan parrillas reivindicativas, pero que hagan lo imposible, por unir a toda la sociedad civil a todos los agentes posibles, como digo, para reivindicar lo que es justo para Cantabria, tal y como usted ha dicho aquí consejero.

Por favor, nos va al futuro en ello, pongamos todo el interés y, sobre todo, hagamos un poco de justicia en la medida de las posibilidades que tiene este Gobierno.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señora diputada.

Para el turno de dúplica, tiene la palabra el Sr. Media.

EL SR. CONSEJERO (Media Sainz): Señora presidenta.

Sra. Díaz, yo creo que usted me ha entendido perfectamente en mi primera intervención, aunque luego se haya hecho un poco la loca. Es que me dice usted señor consejero, que le echa la culpa a los anteriores, pues se lo podría echar a mi madre, que es una señora de Llanos de Penagos que se dedica a sus labores y ya está jubilada; pues algo le tendré que decir a quien tenía la responsabilidad y no ha hecho nada, estos señores, estos señores, pues son los que podían haberlo hecho y no lo han hecho.

Y se abre cada equis años ese periodo y ahora no está abierto, y en el único momento que ha habido un hueco ahí no estaban los eurodiputados de VOX, estaban los del Partido Popular al frente.

Y me dice, no, es que el puerto de Santander..., el puerto de Santander ya ha sido incluido dentro de la red básica Sra. Díaz, y eso no ha sido ni por lo que hizo el presidente Revilla, ni lo por lo que hizo el vicepresidente Zuloaga, y eso es un hecho. Habrá que reivindicarlo y decirlo, las palabras que ha dicho la presidenta Buruaga y usted ha leído la suscribo al ciento por ciento, las dijo en su momento y son absolutamente vigentes hoy.

Cantabria ha estado olvidada y ese plano ha salido aquí en esta tribuna mil veces ya para estas alturas, pero bueno, cuando he dicho yo de ocuparse de lo importante y de otras cosas, pues esto es importante, pero de los que estaban en el Gobierno en estos años decidieron que no lo era. ¿Y qué ha cambiado en este tiempo? Pues mire, dice usted, es que tiene que ir de las manos de los empresarios, usted no me sigue mi agenda política yo creo para nada, no me las sigue en



absoluto, porque yo he estado el año pasado en La Rioja con todas las CEOE de todo el norte de España, reivindicando que lo que pedíamos entre todos, el corredor Santander-Mediterráneo. Llamamos a los representantes del ministerio y no fueron, pero no estuvieron que hoy y nos van a tener que seguir oyendo.

El mes pasado yo he estado en Vigo ¿con quién? Con todas las cámaras de comercio también la de Cantabria, la CEOE de Cantabria allí en La Rioja y aquí con las cámaras de comercio. ¿Y qué hemos estado diciendo? Pues estaba sentado al lado mío en una mesa redonda el comisionado para el corredor y empezó cuando habló a explicarme las bondades del AVE a Santander, y digo este hombre no sabe de qué está hablando y cuando tuve que tomar la palabra le expliqué Santander no tienen metro de AVE, no un kilómetro y Santander, por desgracia no le va a tener, pero por lo menos el de Reinosa así a Reinosa tiene que llegar y tiene que llegar en tiempo y plazo, y el tren, el tren a Bilbao tiene que salir y ustedes llevan metido en un cajón el estudio informativo desde hace años.

Aquí vino la ministra en el año 22 yo estaba en aquella charla que nos dio y nos dijo "Se van a cumplir los plazos estrictamente" Me consta que el estudio informativo está en los cajones del ministerio y no se le da salida, yo se lo he dicho al secretario de Estado, se lo he dicho al comisionado, debéis sacarlo, porque si no, os vamos a obligar a que lo saquéis, somos los representantes de todos los cántabros, y eso nos mueve para decírselos, trabajen y hagan su trabajo.

Porque otra cosa dijo la ministra y eso se lo ha olvidado a usted, el estar en la red europea, lo que da es más posibilidades de entrar a conseguir fondos europeos, pero aquí dijo la ministra y yo lo escuché perfectamente y supongo que el resto de diputados que allí estábamos lo oímos igual, el tren a Bilbao se va a hacer con fondos europeos o sin ellos, y lo decía un ministro o una ministra que es tal Sr. Hernando, que seguro que estaba conmigo lo va a hacer, se va a hacer con fondos europeos o sin ellos, y lo garantiza una ministra del Reino de España ¿pues hombre? ¿quién no cree en la palabra de un socialista? Yo en aquel momento ya a partir de ese momento esto está hecho ya.

Claro, han ido pasando los meses y los años y más los años y por más que se les dice. Pero ese compromiso está ahí y tienen que cumplirlo, y el tren a Bilbao se tiene que hacer con dinero de los fondos europeos o con dinero del ministerio en Madrid, y para eso sí que tenga claro que el Gobierno de España va a seguir muy reivindicativo, sea quien sea el Gobierno que esté en Madrid.

Porque, mire nosotros somos una isla y nos hemos quedado como una isla y no podemos permitirlo.

Nuestro puerto necesita de esas conexiones, nuestras autovías; la autovía que el señor, el Sr. Iñigo Fernández, reivindica muchísimas veces en Madrid, está igual que hace 20 años o 30 años, desde que la paró Pepiño, en el mismo punto, y es vergonzoso.

Por lo tanto, en este consejero no busquen... hablaba usted de las parrillas informativas; a mí no me van a ver en ninguna parrilla informativa. Yo la parrilla la haré con mis amigos o mis familiares. Pero eso sí, en las reivindicaciones, y los primeros pasos ya se han dado. Tenemos el puerto de Santander y todas esas conexiones que le he dicho, han adelantado 10 años, que no es donde queríamos estar, sin duda, pero que estamos mucho mejor desde que la presidenta Buruaga dirige la comunidad autónoma, no le quepa duda.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor consejero.