



**SESIÓN PLENARIA**

(Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y cuatro minutos)

**9.- Interpelación N.º 114, relativa a términos en los que se va a modificar el proyecto de la estación intermodal de La Pasiega, su fases, fechas y asunción de costes, presentada por el Grupo Parlamentario Vox. [11L/4100-0114]**

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Buenas tardes, reanudamos la sesión.

Antes de continuar con el orden del día, informo a la cámara que la interpelación número 115, correspondiente al décimo punto del orden del día, se debatirá a continuación del punto número 12.

Ruego al secretario primero que dé lectura del punto noveno del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Interpelación número 114, relativa a términos en los que se va a modificar el proyecto de la estación intermodal de la Pasiega sus fases, fechas y asunción de costes, 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: Gracias presidenta, buenas tardes señorías.

Bueno lo que pedimos en esta interpelación, señor consejero, es que nos detalle si puede cómo se va a modificar el proyecto de la estación intermodal en cuanto a fases, fechas y asunción de costes, después de las últimas informaciones que hemos debatido, largamente en la cámara y en relación con las cuales yo también le quiero plantear algunas cuestiones.

Mire, usted hizo referencia en su última intervención a este estudio, a esta nota técnica que llaman ustedes de la terminal intermodal en el PSIR de la Pasiega.

En esta nota ustedes abordan varios conceptos que se habían puesto en entredicho en el informe de ADIF, concretamente van a hablar ustedes en este informe de la demanda, de la viabilidad técnica, de la implantación y de la evaluación económico-financiera.

Un punto y aparte merece lo que parece que ya todos los grupos van configurando, como el eje central de La Pasiega, que sería algo así como ser el puerto seco del puerto de Santander.

Bien, mire, yo me he leído con atención la nota técnica y también he consultado a técnicos en la materia para que yo pudiera hoy plantearle algunas cuestiones.

La principal crítica que todos me hacen es que en este informe lo que se plantea es una ampliación de la estación de Muriedas, pero se obvia a su juicio, a juicio de todas las personas con las que he consultado, que, como digo, son expertas en la materia dicen que uno de los grandes errores políticos de este proyecto que han cometido los gestores es defenderlo precisamente como ampliación de la estación de Muriedas, y no defenderlo desde el punto de vista de la conexión con el corredor atlántico, conocido como el corredor 7, de la red transeuropea de transporte TEN-T.

Respecto de la demanda que ustedes hacen aquí varias sugerencias. Se planea una demanda que las personas que entienden de esto me dicen que tienen un exceso de optimismo muy llamativo por parte del Gobierno regional, que no está avalado con la situación económica real de Cantabria y especialmente cuando se depende de proyectos industriales que aún ni siquiera están plenamente desarrollados o cuya viabilidad todavía está por confirmarse, y por desgracia Cantabria de la mano de los regionalistas y los socialistas, pues ya tuvo bastantes *bluf*, o no sé cómo llamarlos con este tipo de anuncios, que luego se quedan en nada, yo recuerdo a todos que en periodo electoral teníamos una larga lista de anuncios de grandes proyectos, que ni se ni está ni se les espera.

Las proyecciones están infladas, consejero, las proyecciones están infladas, apostar por una demanda, por una demanda que está basada en las expectativas futuras es sumamente arriesgado, sumamente arriesgado, especialmente cuando el contexto, tanto el industrial como el logístico, pues están sujetos, como todo el mundo sabe, a variaciones económicas globales, lamentablemente, la fluctuación del comercio internacional, las crisis industriales y, por lo tanto, se asume un riesgo muy importante por su parte y por parte del Gobierno.

La infraestructura puede acabar yo lo he dicho aquí, por eso les he pedido un estudio más serio, puede acabar subutilizada y, por lo tanto, pueden desperdiciarse recursos públicos muy importantes que va a comprometer este proyecto.



Desde el punto de vista financiero, en este tipo de proyectos la rentabilidad tiene que ser un elemento central, no puede ser fácilmente minimizada como, como se hace en el escrito.

Fíjese, es curioso, una de las de las cosas que me han llamado la atención, cómo cuando se habla de viabilidad financiera es que usted, bueno, quien haya hecho el informe viene a decir, bueno, que la financiación, la rentabilidad financiera es simplemente, dice el informe, una cuestión que determina, en su caso la necesidad de fuentes de apoyo en la financiación. Es decir, bueno, si no salen los números, pues que nos los cubran. Bueno, hombre, esto parece muy poco serio.

Y entonces ¿qué hacen ustedes? probablemente sea ingenioso, pero me llama mucho la atención, porque lo que hacen es irse a la filosofía estatal de la que ustedes hablan para abonarse, a lo que esta mañana criticábamos la movilidad sostenible y entonces ustedes van a la sostenibilidad y empiezan a hacer ahí cábalas con los beneficios sociales y ambientales, y dicen, bueno, a ver si esto económicamente no es rentable, pues vámonos a algo que le gusta mucho al socialismo, que es hablar de esos beneficios sociales y ambientales para, de alguna manera cubrir el expediente, porque no les salen las cuentas consejero, no les salen.

Miren ustedes, caen en la contradicción del lenguaje wot, caen ahí la rentabilidad financiera es clave, dicen ustedes, para la sostenibilidad, pero si no la hay, pues como no podemos hablar de sostenibilidad, entonces hacemos depender el éxito del proyecto, de la capacidad para generar esos ingresos, pero como no se tienen, pues entonces ustedes van a este concepto social y ambiental.

Miren, ignorar la rentabilidad financiera va a llevar a déficits operativos en las arcas públicas. Sin una rentabilidad clara la terminal va a enfrentar problemas de inversores privados, inversores o socios privados a medio y largo plazo.

Si la terminal no logra generar un flujo suficiente de tráfico ferroviario, es muy poco probable consejero, que los beneficios sociales y ambientales se materialicen en la escala prevista, es decir, usted utiliza algo que sabe que le va a gustar al Gobierno, pero, claro, si no garantiza previamente el uso, es que esos beneficios no se van a producir, por mucho que usted los ponga en el papel si el papel yo ya sé que lo aguanta todo, el discurso también lo aguanta todo, pero, hombre, había que dar alguna información un poco más certera.

El proyecto les he dicho esta mañana y se lo reitero está en entredicho, sobre todo por la casi exclusiva dependencia de subvenciones y fondos públicos nacionales, y tal vez ustedes plantean aquí la posibilidad de captar fondos europeos, pero sin una estructura financiera creíble detrás, pues el proyecto se convierte en algo sumamente vulnerable consejero.

He estado mirando otros proyectos de intermodales que ya se están poniendo en marcha y precisamente si en algo fundamentan su éxito es en la garantía de esa inversión y de esa colaboración público-privada que aquí en modo alguno aparece garantizada.

Entonces, ante posibles cambios de prioridades de la Unión Europea o del propio Gobierno de España, la realidad es que el proyecto, tal y como está diseñado, es sumamente vulnerable.

Yo por eso le preguntaba hoy le pregunto hoy qué cambios se van a introducir para poder hacer menos vulnerables lo que en este momento es el proyecto de La Pasiega.

Mire, en relación con los fondos europeos, ustedes en este informe no detallan las estrategias concretas para la obtención de los mismos destinados a proyectos de infraestructuras ferroviarias, porque es que el proyecto en este momento esto sí lo sabe usted no encaja en el mecanismo de recuperación y resiliencia. Eso es claro. Entonces, como no encaja, ustedes tienen que ver dónde encuadrarlo y no y no lo han encontrado.

Las principales rutas de transporte multimodal en Europa como es la Red transeuropea del transporte. En este momento no se nombran aquí, es decir, falta una referencia clara en este momento no se nombran aquí, es decir, falta una referencia clara del proyecto de la pasiega al corredor siete en este documento, y ello para mí para los expertos que he consultado esta es la crítica fundamental.

No se puede vislumbrar la Pasiega tal y como se ha definido hasta la fecha sin incluirla en ese en ese corredor, falta la conexión con una infraestructura estratégica europea que es determinante.

El documento no discute explícitamente la integración de la terminal intermodal, con el corredor, que es fundamental, precisamente ¿para qué? para optimizar la conectividad entre los puertos del norte de España y del resto de Europa, y esto es, como le digo, la misión más importante, porque hoy por hoy el corredor atlántico es un eje clave para el transporte ferroviario y marítimo de la región.

Solo hay que ir a bueno a lo que son la generalidad de todo lo que se publica cada vez que alguna comunidad tiene, que, bueno, tiene que dar cuenta de cómo van las inversiones, ¿verdad?



Fíjense, aquí tenemos el así será la ampliación o sea, cuando se ha planteado la ampliación, bueno, pues nosotros ni estamos viendo en las esperas, y en este otro caso donde va conexión a conexión provincia a provincia, pues la conexión denominada Asturias-Cantabria solamente va el acceso por la meseta a Asturias con un aumento de carga de capacidad en la parte asturiana a través de León y, por lo tanto, pues las cosas no van por buen camino, porque hoy por hoy estamos absolutamente fuera de juego.

La Unión Europea promueve la integración de infraestructuras locales con redes europeas, como la del corredor atlántico y al no vincularse la Pasiega con esta red pues es que el proyecto va a carecer de una visión más amplia de Internet, conectividad a nivel europeo ello implica limitar la relevancia en ese contexto global, supone también dificultar enormemente consejero la competitividad frente a otros proyectos logísticos que sí están alineados con esas redes europeas, y, sinceramente, creo que con esto se pierde el tren.

Esta mañana se estaban hablando aquí de 200 hectáreas, pero es que, claro, pero es que solamente tienen que ver, de verdad que no estoy hablando de noticias, es que estoy hablando de noticias que hablan de las mil hectáreas de Extremadura o como le digo, no nudo logístico de Zaragoza, el de Valladolid.

Realmente hay muchos datos que vienen a corroborar, pues lo que parece que está diciendo el ministerio, que este proyecto no lo encaja en un proyecto de interés nacional y eso es un gran problema para el mismo.

Por eso le pido que nos diga cómo lo vamos a redefinir.

Muchas gracias.

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

Contesta del Gobierno el consejero de Industria Sr. Arasti.

EL SR. CONSEJERO (Arasti Barca): Muchas gracias, presidenta.

Bueno, veo que se centra en la intermodal, no en el polígono de La Pasiega concretamente.

Primera cuestión en cuanto al proyecto, bueno, no hay proyecto, no hay proyecto porque quién lo iba a hacer, que era el Gobierno de España, y concretamente ADIF, no lo ha hecho, por tanto, usted me pregunta por el proyecto de la intermodal no lo hay porque no se ha hecho.

Y digo ADIF porque durante todos estos años siempre se dijo que ADIF construiría la intermodal y además tenía todo el sentido, porque ADIF es el administrador de infraestructuras ferroviarias de España se encarga de la construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias en España.

Por lo tanto, parece que encaja pedirle a ADIF, que haga ese proyecto.

Aunque la intermodal había recibido el apoyo total del Gobierno de España en pleno desde el presidente, pasando por las vicepresidentas y los ministros de Transporte, lo cierto es que el proyecto técnico nunca se licitó.

El único documento que ha hecho público a ADIF así ha sido un estudio en agosto del año pasado, cuyas conclusiones serán demoledoras, la intermodal no tenía demanda, no era rentable, y no era técnicamente viable al quedar encajonada entre taludes de nueve metros.

Conclusiones que eran sorprendentes, porque el anterior Gobierno había anunciado públicamente que empresas de la importancia de Amazon, Nissan o Seat estaban interesadas, parece que ADIF, no dio por cierta esa demanda.

A partir de ahí las declaraciones del ministro Puente en Santander el 18 de marzo pasado que decía si hay demanda, si hay un gestor, el Gobierno de España va a estar y será cuestión de que encontremos la fórmula, explícitamente, se imponía a Cantabria una condición nunca antes planteada, demostrar que existía demanda, y lo hemos hecho en una nota técnica que por fin se ha leído, que entregamos a los representantes del Ministerio de Transportes en la reunión del pasado 30 de mayo, mediante la cual refutamos completamente el estudio de ADIF, que era el objetivo.

Lo que usted, Sra. Díaz, nos pedía la semana pasada, ya lo habíamos hecho con mucha antelación en esa nota técnica, demostramos con hechos que donde no había demanda, ahora la hay. Donde no había rentabilidad, ahora la hay y donde no había habido viabilidad técnica ahora la hay, y además cuantificada, es decir, en números.

En la siguiente reunión, técnica de 17 de septiembre pasado todos y cada uno de los datos fueron dados por correctos, por ADIF y fueron considerados, además ADIF públicamente dijo que le parecía los datos de la demanda un gran avance para promover la estación intermodal.



Por lo tanto, Sra. Díaz, no vaya a ser usted más papista que el Papa y le dije el otro día que no hiciera usted el papel de fiscal que está volviendo a representar hoy. Si ADIF ha dado por bueno todos y cada uno de los datos, ¿por qué usted no lo da por bueno?

Mire, yo, como sabe usted, que le estimo, le aconsejo que no se meta en el charco, que está a punto de meterse, porque esa esa nota técnica está muy, muy pero que muy bien hecha, y si usted ha consultado a expertos, le digo yo que está hecha por expertos de primerísimo nivel.

Si ADIF se hubiese podido refutar algo de ese estudio, lo hubiese hecho. Lo hubiese hecho porque refuta todos y cada uno de los datos de ADIF, que es el máximo experto en esta materia.

Habla usted de demanda excesivo optimismo, oiga, usted, que está cuantificada, habla usted de rentabilidad financiera, que está cuantificada, que no son, que está cuantificada en millones.

Habla usted de claro como no encaje en la rentabilidad financiera, la rentabilidad económica y social. Pero si es que la rentabilidad económica y social siempre se calcula. Lo que ha llamado la atención del estudio de ADIF es que no la no la hubiese calculado, y nosotros, en ese, en esa nota técnica, la hemos cuantificado en millones también. Por lo tanto, Sra. Díaz, hágame caso y no se meta en ese charco.

También es cierto que simultáneamente, a decirnos que efectivamente esa demanda era correcta y todos los demás datos, también es verdad que simultáneamente dijeron que la intermodal es un proyecto de interés autonómico, no de interés general del Estado y, por tanto, no recibiría financiación pública del Gobierno de España, lo cual no tiene ningún sentido, ya que el máximo beneficiado de la intermodal no es el polígono de la Pasiega, que se va a llenar, entre otras cosas porque no hay suelo industrial.

Lo que yo no entiendo es qué es lo que usted quiere, vamos a ver ¿qué paremos? no teniendo suelo industrial, ¿que no lo desarrollemos?, y entonces ¿dónde se van a ir las empresas? A Villadangos a León ¿cómo están haciendo actualmente?, pues hombre, no sé cuál es su planteamiento que paremos, que sigamos, que no reivindicemos al Estado lo que ha prometido durante años, que lo pague Cantabria ¿que plantea usted?, dígallo.

Bien como decía antes, el máximo interesado en la intermodal es Puertos del Estado, ya que el puerto de Santander no puede aumentar su extensión y además la terminal de Muriedas tampoco, y además está tensionada en la actualidad.

Por cierto, que el estudio no se mete con la, con la intermodal de Muriedas, lo único que dice son dos cosas que está tensionada, porque se ha constatado así por Puertos del Estado y, segundo, que no es ampliable si todo el mundo lo sabe, no hace falta que lo diga el estudio.

Por si esto fuera poco, la terminal de Torrelavega se saturará en 2030. No lo dice nuestra nota técnica, lo dice el propio estudio de ADIF y precisamente todas esas circunstancias convierten a la intermodal en una necesidad y una oportunidad para el puerto de Santander, es decir, para Puertos del Estado, es decir, para el Estado, el Gobierno de España.

Y llegados a este punto, una vez que el Gobierno de Cantabria ha despejado cualquier atisbo de duda relativa a la viabilidad técnica de la intermodal, por lo tanto, usted no escenifique ninguna duda que no necesitamos eso de usted. Si lo que necesitamos es que apoye las reivindicaciones de Cantabria, si nadie ha puesto en entredicho lo que pone nuestra nota técnica, nadie, no lo haga usted, por favor.

Y una vez concitado el apoyo de todo el parlamento de Cantabria y de los agentes económicos y sociales en el marco del diálogo social, vamos a exigir en la próxima reunión con el ministerio dos cosas.

Primero, que el Gobierno de España cumpla el compromiso adquirido sobre la intermodal del Llano de la Pasiega, tal y como se ha manifestado durante todos estos años y dos, que el ministro puente cumpla con su palabra dada en Santander, una vez que el Gobierno de Cantabria ha demostrado que la intermodal tiene demanda, es rentable y es viable.

Por lo tanto, por favor, señora diputada, por Cantabria no diga usted lo contrario, y, sobre todo, después del compromiso que ha adquirido el propio presidente del Gobierno Pedro Sánchez, de ocupar se personalmente de la estación intermodal de la Pasiega, pero si tiene alguna sugerencia alguna idea, que paremos, que no paremos, que lo paguemos, que no nos paguemos, lo que se le ocurra, dígallo. Ahora tiene ocasión de decirlo.

Muchas gracias.

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

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



LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: Gracias, como agradezco su generosidad de que me deje usted decir lo que voy a decir a continuación.

Mire no manipule mis palabras de la semana pasada, ni de esta, cuando usted el otro día dijo que habían hecho una nota y que habían convencido al ministerio yo le pedí que, por lo tanto, hubiera un informe favorable de ADIF, porque ahora mismo lo que tenemos es un informe desfavorable, y usted, cuando habla con esa rotundidad, de que les ha convencido, fíjese, viabilidad técnica de la implantación, esto es lo que hemos contestado en Cantabria, viabilidad técnica se refería a esos dos taludes de nueve metros, que decía ADIF, que hacían inviable el proyecto, y todo eso.

Bien, pues ustedes a eso han contestado, al respecto, cabe decir que existen soluciones primero habla del encajonamiento y dice bueno, existen soluciones y posibilidades técnicas para considerar un diseño y configuración que sí se adapte a la orografía del terreno y a la rasante, tanto del viario del Llano como del RFIG.

Bien, hombre, no me diga que eso, que esa frasecita que ustedes ponen aquí en cuatro líneas es hacer, vamos un absoluto, una absoluta contradicción y que les ha convencido completamente consejero, un poco de seriedad. Yo le he dicho perfecto, ha convencido usted a la otra parte, fenomenal, pues el informe negativo de la otra parte transfórmelo en un informe positivo.

Yo se lo digo para que ustedes tengan algo que agarrarse, porque lo único que me han hecho es el informe positivo consiste fíjese usted en lo que ha dicho, que consiste en que tenemos el interés del presidente del Gobierno, que va a mirar un poco cómo está el asunto. ¿Pero sabe lo que sucede? que cuando hay interés verdadero, pues los anuncios son de otro tipo.

Fíjese. Extremadura inaugura el mayor suelo industrial disponible con tres terminales ferroviarias, Extremadura el miércoles, esto son noticias de ahora inaugura la plataforma logística instalada en el parque empresarial de Badajoz, conocida por eso yo lo decía, lo importante que usted no me lo ha vuelto a decir claro, del corredor atlántico, plataforma logística del suroeste europeo, una conexión intermodal con llegada in situ de red ferroviaria, que distribuirá mercancías conectando Lisboa-Sines y Badajoz, entre otros puntos de interconexión.

Eso es lo que yo le estoy preguntando ahora, y eso no es criticar un proyecto o querer poner ningún palo en la rueda, eso es querer, que lo haga usted bien, que este Gobierno lo haga, esté bien que lo haga bien para que sirva para algo, porque usted dice, bueno cómo se va a llenar el polígono, porque vamos a trasladar todo lo que hay en Raos y además se nos acaba la de Muriedas y además, si es que usted me está dando la razón en las críticas que yo estoy haciendo entonces ustedes al final, ¿qué queremos? ¿un polígono industrial más? porque es que no tenemos el suelo y ya está un polígono, pero la conectividad nos da igual.

Bueno, pues vamos a tener mucha menos demanda de la que usted prevé, porque sin conectividad se va a caer la demanda ¿por qué se cae la demanda? pues mire, porque ya se está cayendo.

De hecho, fíjese Meta confirma su apuesta por Zaragoza, por Zaragoza y reserva 20 hectáreas para su centro de datos.

Pero esto son ya realidades tangibles. Lo que yo le leo aquí son realidades tangibles, Valladolid se sube al tren de alta velocidad para mercancías. El complejo ferroviario del páramo de San Isidro es el terreno más grande de Europa, está plenamente operativo ni el primer semestre de 2026, e incorporará la provincia a las nuevas autovías ferroviarias que centralizaran el transporte.

Todo esto que yo le estoy leyendo en unos casos ya está inaugurado y en otros casos tienen un proyecto inaugurar, pero lo que usted está diciéndome y esta nota técnica a la que se agarra es, sinceramente se lo digo, y lo han hecho unos primerísimo, bueno, pues le voy a decir una cosa de gestión pública los primerísimo parece que no, que no tienen todos los datos porque, insisto, no valen las buenas palabras, díganles a esos primeros espadas que se lo han hecho, que necesitan un informe favorable de ADIF, sin informe favorable no hay ninguna posibilidad de que usted consiga de que usted consiga la financiación de la intermodal.

Y me dice ahí es que se centra usted en la intermodal, pero es que en la intermodal se ha centrado la presidenta desde, desde el inicio de su legislatura, diciéndonos esto no se puede quedar en un mero polígono industrial, esto tiene que ser algo más, tiene que haber conectividad, para la conectividad es imprescindible. Decía la presidenta. Espero que ustedes se las palabras de la presidenta, que tengamos intermodal.

Hombre, me sale aquí a repetir lo mismo que me dijo la semana pasada, que no cambia nada y nos dice pues que, en fin, que el interés autonómico no lo entiende.



Pues yo se lo digo como no, mire, el interés autonómico, con las dos primeras fotos que le he enseñado, de que estamos fuera de todo eje y del corredor atlántico, y que estamos fuera de las previsiones, usted lo tiene que entender a la primera.

Por lo tanto, sinceramente, ni manipule lo que yo estoy diciendo, porque quiero ayudar a su Gobierno a que esto no sea otro gran proyecto, que se quede en un mero polígono industrial, ni por favor, sea usted un poco serio y ya que les ha convencido pídales un informe favorable.

Yo soy la primera que cuando usted me traiga aquí el informe favorable que permita la financiación se lo voy a aplaudir no lo dude la primera.

Gracias.

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

Para el turno de dúplica tiene la palabra el consejero de Industria, Sr. Arasti.

EL SR. CONSEJERO (Arasti Barca): Por si estaba complicado, parió la abuela.

O sea, si estaba complicado el asunto. Usted ya quiere que pidamos un informe ADIF, favorable a ADIF, pero, pero ¿cómo se puede complicar esto de esta manera? oiga, que ADIF ha dado por bueno todos y cada uno de los datos.

Es más, públicamente en una nota ha dicho que es un avance importante para que se pueda llevar a cabo la intermodal. Entonces, que quiere ¿pero qué informe me pide usted? si es que esto es algo novedoso. Sinceramente voy a empezar a pensar que usted no es partidaria de la intermodal, yo voy a pensar eso.

Mire, piense usted, señora diputada, qué hubiera pasado si el Gobierno de Cantabria no hubiera podido demostrar como así ha sido, que la intermodal tiene demanda y rentables ¿se imagina si esa demanda que usted dice que era meliflua no lo hubiésemos podido cuantificar cómo lo hemos hecho? ¿qué hubiese pasado? Pues evidentemente, que ahora no se estaríamos discutiendo nada de nada de la intermodal, porque hubiese quedado establecido pues que era inviable desde todos los puntos de vista, pero no ha sido así.

Por lo tanto, yo creo que tiene bastante mérito lo que se ha logrado y si se ha logrado es porque hemos tirado de verdaderos especialistas en la materia. Ya le diré yo a algún nombre, ya le diré algo nombre para que no vuelva a intervenir de la manera que lo ha hecho.

Y es que, claro, me extraña su posición y me extrañó negativamente la pasada semana, exigiendo un documento que sigue usted exigiendo documentos que desmintiera en el estudio de ADIF, es el que ha leído usted aquí y me extraña también porque la posición es idéntica a la del Partido Socialista.

Demuestre usted que hay demanda, demuestren ustedes oiga, si nunca se había pedido a un Gobierno de Cantabria que demostrase que había demanda, que nunca es algo novedoso, es la primera vez. Por eso me extraña que usted se suba a ese carro de pedir al Gobierno de Cantabria que demuestre lo que nunca se pidió al anterior Gobierno.

Tampoco entiendo que usted hable de asunción de costes por parte del Gobierno de Cantabria. ¿Acaso VOX quiere que el Gobierno de Cantabria asuma el coste de la intermodal? porque usted habla y esta mañana también ha dicho, no les van a pagar la intermodal ¿cuál es su solución? ¿cuál es su solución? ¿que la page de Cantabria? ¿que lo para que lo paralicemos todo y que las empresas como le he dicho antes, se siguen yendo a león a Villadangos?

Yo creo que esta mañana ha mostrado ustedes su apoyo a las justas reivindicaciones de Cantabria votando a favor de nuestra PNL y mire una cosa es que crea que la intermodal se va a hacer, que sí que lo creo, y otra muy distinta es que Cantabria suma algo que no le corresponde.

Creo que se va a hacer, no porque es un compromiso adquirido con Cantabria, que también, sino porque es una inversión imprescindible para nuestro puerto y porque el más interesado es Puertos del Estado, que es el Gobierno de España, y no creo que sea tan estúpido como para pegarse un tiro en el pie.

Solo faltaría, señora diputada, que Cantabria que es un sándwich entre dos infraestructuras ferroviarias, la variante de Pajares de 4.000 millones y la y griega vasca de 6.000 estamos ahí entre esas dos infraestructuras mil millonarias que no han pagado ni asturianos, ni vascos, lo han pagado todos los españoles, tuviera que costear esos 35.000.000 de euros.

Y por eso, una vez que el Gobierno de Cantabria ha despejado cualquier atisbo de duda, y esto, aunque a usted no se la dé tiene muchísima importancia, relativa a la viabilidad técnica de la intermodal, tendrá luego una, tendrá lugar una reunión ya política entre los dos Gobiernos para acordar los términos concretos, para llevar a cabo la intermodal, en el centro





logístico Llano de La Pasiega. Es decir, para llevar a cabo la redacción del proyecto de ejecución, que no se ha hecho, la licitación y la adjudicación de las obras. Porque nadie emprende algo sin tener asegurada su financiación y una vez hecho esto, el proyecto tendrá el grado de madurez suficiente para poder optar a ayudas europeas, que si no se han obtenido no es porque no encajen, sino porque no existe proyecto que presentar a dichas ayudas.

Y en cuanto a eso que me ha comentado, en el estudio técnico sobre ADIF. Mire, nos hemos reunido los técnicos de SICAN con los ingenieros de ADIF y han llegado a la conclusión de que, efectivamente es viable, lo que había Era un error de cota, tan sencillo como eso y que se ha solucionado simplemente hablando.

Muchas gracias.

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