



ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

BOLETÍN OFICIAL

Año XVI

- IV LEGISLATURA -

11 de julio de 1997

- Número 182

Página 1145

3. OTROS TEXTOS NORMATIVOS.

TERMINACIÓN OBRAS FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO. (Nº 1).

[33U00]

Dictamen de la Comisión.

PRESIDENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 93.1 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el "Boletín Oficial de la Asamblea Regional de Cantabria" del dictamen emitido por la Comisión de Industria, Ordenación del Territorio, Obras Públicas y Servicios a la proposición de ley de terminación obras Ferrocarril Santander-Mediterráneo.

Sede de la Asamblea, Santander, 10 de julio de 1997.

El Presidente de la Asamblea Regional de Cantabria,

Fdo.: Adolfo Pajares Compostizo

[33U00]

"AL EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

La Comisión de Industria, Ordenación del Territorio, Obras Públicas y Servicios de la Asamblea Regional de Cantabria, se ha reunido el día 1 de julio de 1997 para proceder al estudio, debate y votación del informe emitido por la Ponencia, designada en su día en el

seno de dicha Comisión, referido a la Proposición de Ley de terminación obras Ferrocarril Santander-Mediterráneo; así como el estudio, debate y votación de la enmienda presentada a dicha Proposición. Y emite el preceptivo Dictamen al que se refieren los artículos 110 y 111 del Reglamento de la Asamblea Regional.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 112 del citado Reglamento, se remite a V.E. a los efectos de la tramitación procedente, el citado

DICTAMEN

"TERMINACIÓN OBRAS FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 30 de septiembre de 1984, el Consejo de Ministros suspendió el servicio ferroviario del único tramo abierto del servicio Burgos-Calatayud (251 kilómetros). Esta decisión se llevó a cabo el 1 de enero de 1985, culminando los cierres parciales anteriores Ciudad Dosante-Burgos y Calatayud-Camino Real.

Este cierre decidido por las autoridades competentes del Gobierno de la Nación proporcionó al pueblo de Cantabria un profundo revés a las aspiraciones de la Comunidad Autónoma de Cantabria de finalizar el histórico proyecto de comunicaciones desde Santander a Burgos y Valencia, denominado Santander-Mediterráneo; un proyecto que conserva una vital importancia no solo para Cantabria, sino también para el resto de las seis provincias por las que atraviesa el trazado férreo: Burgos, Soria, Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia. La puesta en marcha de los tramos cerrados

y la finalización de este proyecto supondría reactivar las comunicaciones de dos zonas diferenciadas industrial, agrícola y económicamente, potenciando zonas deprimidas y afectadas por la crisis que exigen una actuación constante y decidida para su desarrollo y relanzamiento económico.

Muchas han sido las vicisitudes que ha sufrido este proyecto desde que fuera declarado de utilidad pública por una Ley aprobada por las Cortes hace ya un siglo, concretamente en 1894, y muchos han sido los proyectos realizados, entre los que se encuentra el de utilizar como tramo de cabecera el ferrocarril del Norte a la altura de Renedo; proyectos todos ellos que fueron modificados por nuevos proyectos o cayendo en el olvido, con lo cual ha ido transcurriendo el tiempo entre esperanzas y desilusiones que continuamente se han ido sucediendo, con independencia de los regímenes políticos que en cada momento y circunstancias ha tenido España.

En la historia del Santander-Mediterráneo hay que destacar igualmente que en 1905 las Cortes Españolas incluyeron este enlace ferroviario en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios, dándose nuevo impulso al entonces naciente ferrocarril, el cual cuando se proclamó la República contaba ya con 367 kilómetros en explotación correspondientes a los tramos comprendidos entre Calatayud y Ciudad. En el año 1934, la Comisión Técnica designada por el Gobierno realizó un nuevo estudio sobre el tema, el cual sometió al Ministerio de Obras Públicas y éste resolvió en noviembre de 1935 la realización del Túnel de la Engaña, proyecto éste que no se pudo realizar como consecuencia de la Guerra Civil, produciéndose un nuevo parón en la ejecución de las obras, las cuales son reanudadas por decisión del Ministerio de Obras Públicas y que continuaron hasta mayo de 1959, año en que se terminó de perforar el citado túnel. Por tanto, puede afirmarse que este ferrocarril desde Valencia a Santander llegó a tener una explotación a lo largo de 671 kilómetros y que solamente quedaron 42 kilómetros sin acabar para su puesta en funcionamiento.

Pero más recientemente, el 24 de septiembre de 1980, y con motivo de una sesión informativa sobre el Plan General de Ferrocarriles, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones defendió como importante la comunicación del Cantábrico, a través de Santander, con el Mediterráneo, indicando que "no sólo porque da satisfacción y legítima respuesta a una demanda de mucho tiempo, sino porque une dos zonas del territorio español fundamentales", estimándose entonces una inversión de 10.000 millones de pesetas para la terminación de este ferrocarril.

La decisiva importancia de la apertura de este ferrocarril para Cantabria se inscribe en la notoria falta de infraestructuras en las comunicaciones que secularmente ha sufrido esta región. Si bien es cierto que en los últimos años los esfuerzos de las Administraciones

han logrado mejorar los enlaces con la Meseta y con el País Vasco, también se hace necesario articular un equilibrio con las vías férreas que en los últimos años no solo han venido soportando una dejadez lamentable, sino incluso un proceso de recesión con la amenaza de eliminación de diversos tramos simplemente por razones de ahorro, cuando el ferrocarril en España, es, como se sabe, un servicio público de interés general cuyo sostenimiento corresponde al Estado.

El Ministerio de Transportes ha recibido peticiones de iniciar negociaciones para la reapertura al tráfico y la explotación de líneas actualmente cerradas y sin orden de desmantelamiento, concretamente de las relativas entre Burgos y Ciudad Dosante y Villacaryo-Oña. Estas iniciativas demuestran la rentabilidad económica de algunos tramos abandonados cuya puesta en funcionamiento renovarían el tejido ferroviario, añadiendo un estímulo para la recuperación de este proyecto, además de constituir un elemento de referencia para continuar planteando esta reivindicación.

Las comunicaciones con el Valle del Ebro y en especial entre Santander y Valencia, continúan siendo una petición que aunque centenaria está vigente en 1996. En estos momentos, el Gobierno de la Diputación General de Aragón ha solicitado del MOPTMA que se paralice el desmantelamiento de la línea férrea a su paso por la Comunidad Autónoma de Aragón. Sin embargo, a pesar de todos los progresos logrados en las comunicaciones y los grandes presupuestos destinados a este fin, sigue sin existir una vía alternativa de unión entre la Comunidad Valenciana y el Cantábrico de forma directa y regular.

El ferrocarril es un medio para alcanzar el desarrollo, no un fin en sí mismo. Los estudios que señalan su escasa rentabilidad no han tenido en cuenta el carácter impulsor de las economías regionales ni el carácter social que poseen las comunicaciones como columna vertebral del progreso.

Consideramos que las necesidades de Cantabria después de las mejoras parciales de sus comunicaciones interregionales requieren una potenciación de su salida al Mediterráneo que hacen la rentabilidad social actualizada del proyecto de este ferrocarril, una justificada inversión que el Gobierno de la Nación tendría que considerar.

Por ello se presenta esta proposición de ley para que, si fuera aprobada, se trámite conforme a lo previsto en el artículo 87.2 de la Constitución Española, elevándose a las Cortes Generales.

Artículo 1.

Que por el Gobierno de la Nación se suspendan todas las actuaciones tendentes al desmantelamiento de los tramos realizados del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

Artículo 2.

El interés general de la conexión Cantabria-Mediterráneo determina que el Gobierno de la Nación realice los estudios técnicos y socioeconómicos pertinentes, así como la habilitación de los fondos presupuestarios necesarios para la realización de las obras de dicha conexión ferroviaria mediante la solución que técnica

y socioeconómicamente sea más oportuna.

Santander, 9 de julio de 1997

El Presidente de la Comisión.- Fdo.: Manuel Blanco Díaz. El Secretario de la Comisión.- Fdo.: Gerardo Bazo Echevarria.





BOLETIN OFICIAL DE LA ASAMBLEA REGIONAL DE CANTABRIA

Edición y suscripciones: Servicio de Publicaciones. Asamblea Regional de Cantabria. C/ Alta, 31-33
39008 - SANTANDER. Suscripción anual: 5.500 ptas. (I.V.A. incluido). Depósito Legal: SA-7-1983

Dirección en Internet: [HTTP://WWW.ASAMBLEA-CANTABRIA.ES](http://www.asamblea-cantabria.es)