



SESIÓN PLENARIA

5.- Interpelación N.º 108, relativa a criterios del Gobierno ante el compromiso del Ministerio de Fomento en relación con las inversiones previstas en la línea ferroviaria Palencia-Santander para la reducción de una hora en el tiempo del trayecto entre Santander y Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [8L/4100-0108]

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Pasamos al punto quinto del Orden del Día, Sra. Secretaria.

LA SRA. BEITIA VILA: Interpelación N.º 108, relativa a criterios del Gobierno ante el compromiso del Ministerio de Fomento, en relación con las inversiones previstas en la línea ferroviaria Palencia-Santander para la reducción de una hora en el tiempo del trayecto entre Santander y Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Turno de exposición de la interpelación.

Tiene la palabra, D. Iñigo Fernández, por un tiempo de diez minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Sr. Presidente.

Tenía previsto subir a esta tribuna para hablar de ferrocarriles, pero no sé si mi colega el Sr. Pérez Tezanos, me lo va a permitir, porque me dice que solo puedo hablar de pesca y poco y entonces, claro, ya no sé si marchar para casa a ver si veo algún barco que venga con bocarte, alguno, igual. O no sé si hablar algo, porque claro, uno sube aquí y habla de lo que no sabe y en fin. Claro, también últimamente ha hablado, sí voy con ello, también últimamente ha hablado algunos días del Racing, y fíjese por donde al final acabamos sabiendo todos los cántabros que si el Racing está como está es porque hace unos años hubo un Presidente del Gobierno que se llamaba Revilla, el que ahora abandona la sala, y porque el Sr. Revilla y sus Consejeros crearon las condiciones para que un estafador consumara la estafa que consumó. O sea que fíjese, si hablando de una cosa y de otra se pueden llegar a conclusiones, a ver si se pueden llegar a conclusiones. Entonces, dando por hecho que cuento con la autorización del Sr. Pérez Tezanos, para hablar de ferrocarriles, voy con ello.

En realidad no soy yo el que tiene que hablar mucho, quien tiene que hablar más es el Gobierno, es el Gobierno, ¿por qué?, porque hace una semana se anunció un acuerdo, sí, mejor...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Les ruego silencio por favor.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Hace unas semanas se anunció un acuerdo entre el Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Fomento, según el cual ambas instituciones suscribían un compromiso con un doble fin. Por una parte poner en marcha una inversión millonaria con el fin de mejorar la red ferroviaria entre Santander y Palencia y acortar la duración del trayecto en ferrocarril entre Santander y Madrid, y por otra poner en marcha los estudios precisos para conocer cual es la mejor opción para conectar Cantabria con la alta velocidad española, con la red española de alta velocidad. De esos acuerdos, de ese compromiso, que presentaron en Santander el Presidente del Gobierno de Cantabria Ignacio Diego y la Ministra de Fomento Ana Pastor, sabemos algunas cosas, sabemos que el Ministerio tiene previsto invertir 95 millones de euros en la mejora de la red ferroviaria; sabemos que el trayecto entre Santander y Madrid se va a cortar en una hora de duración y sabemos que esa novedad estará en funcionamiento en el año 2015.

Pero creemos que el tema tiene suficiente entidad como para que el Gobierno nos cuente más detalles aquí, esta tarde en este Parlamento. Por ejemplo, cuándo tiene previsto el gobierno de la nación iniciar los trabajos, en qué van a consistir, esos plazos, si se van a cortar esos plazos, sí, también si va a afectar a la catenaria, esa catenaria que en la época de Rodríguez Zapatero hacía que una día sí y otro también los usuarios de RENFE tuvieran que bajar a Santander en tren, era cuando gobernaban ustedes, sí, cuando gobernaban los Socialistas.

Y cómo afecta a la red española, a la conexión de Cantabria con la red española de alta velocidad. De todo eso queremos que nos informe el Gobierno, la oposición no ha mostrado ningún interés porque el Gobierno dé cuentas de este compromiso y de qué efectos tiene para Cantabria a nosotros nos parece que es un tema verdaderamente importante. Nos lo parece y desde luego si hemos podido dedicar buena tarde de nuestro tiempo hoy a hablar de la ley del aborto, creo que con mucho más motivo podemos dedicarlo a hablar de una medida que el Gobierno de... no, quiero decir que es una medida que el Gobierno de Cantabria negocia directamente con el Gobierno de la nación.

Luego queremos que el Gobierno de Cantabria nos dé estas explicaciones y creemos que es necesario que es preciso, que es de interés para la sociedad de Cantabria.



Fijense, los últimos ocho años en que gobernaron Socialistas y Regionalistas en esta región se habló muchísimo de trenes, muchísimo, corrieron ríos de tinta cuando se hablaba de trenes, realidades ninguna, ninguna, porque la realidad es que todo fue un engaño, todo fue una mentira, y todo fue una farsa.

Cada vez que el Sr. Revilla hablaba del AVE a Santander, era un engaño, era una mentira, y era una farsa, cada vez que el Sr. Revilla se daba abrazos y besos con el entonces Ministro José Blanco, representaban un engaño, una mentira y una farsa.

Ahora frente a un engaño, una mentira y una farsa que es lo que protagonizó Revilla durante ocho años en esta región, nos encontramos ante un compromiso serio, nos encontramos ante una realidad y creemos que es conveniente, preciso y de interés que el Gobierno lo explique.

Fijense, antes, Revilla hablaba permanentemente del AVE. Durante ocho años estuvo hablando del AVE, no hizo más que hablar del AVE, porque no hizo nada más por el AVE. Ni un papel, ni un proyecto; bueno, el papeluco, lo único el papeluco, estará orgulloso usted del papeluco, que es lo único que hizo. Estará orgulloso. No había proyectos, ni expropiaciones, ni ocupación de terrenos, ni financiación, no había absolutamente nada. Ocho años estuvo usted de Consejero de Obras Públicas, Sr. Mazón. ¿Qué trae entre las manos? No trajo absolutamente nada. El AVE, su AVE; el AVE de usted, Sr. Mazón; el AVE del Sr. Revilla fue un engaño, una mentira y una farsa para esta región. Y ahora tenemos una realidad.

No creo que sea de ese asunto del que usted pueda estar más orgulloso como consecuencia del paso por el Gobierno. De otros a lo mejor sí; de ese no, Sr. Mazón, no creo que pueda estar usted especialmente orgulloso de ese asunto.

Bueno, pues de eso queremos que se hable esta tarde, de ese asunto, del AVE, de lo que implica para Cantabria la conexión futura con la red española de alta velocidad y la mejora, la reducción en una hora del trayecto con Madrid.

Yo quiero pedir al Consejero... (murmullos) –Sí, pedir al Consejero que explique estos aspectos, que explique en qué consiste la inversión, en qué consiste el compromiso y que explique cuál es la diferencia entre esto y lo de ustedes, que fue venir con las manos vacías, que fue engañar a los cántabros, que fue representar una farsa y una mentira durante ocho años.

Otro día a lo mejor les pido que vuelvan, unos y otros, a Monzón de Campos, y maten otro buey; cuando empiecen las obras. A lo mejor ese día pueden acercarse a Monzón de Campos y matar otro buey.

Hoy, lo que pedimos es información de este acuerdo, de este compromiso, que yo creo que deja claramente en evidencia cuál fue el resultado del paso de Socialistas y Regionalistas por el Gobierno de Cantabria, en relación con el ferrocarril y con el futuro del ferrocarril en esta tierra.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Contestación del Gobierno, tiene la palabra el Consejero de Innovación, Industria, Turismo y Comercio. D. Eduardo Arasti, por un tiempo de diez minutos.

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

Yo creo que antes de entrar en materia convendría recordar algunos hitos del pasado para valorar en su justa medida lo conseguido en menos de dos años de Legislatura, en materia de transporte ferroviario.

El 6 de marzo de 2004, se publicaba en el BOE una licitación muy importante para Cantabria. Se trataba de la licitación para la redacción del proyecto de la línea de Alta Velocidad Palencia-Santander, en el tramo: Reinosa-Los Corrales de Buelna. Gobernaba entonces en España un Gobierno del Partido Popular.

El 8 de octubre de 2004, se publicaba en el BOE una resolución que ha tenido desgraciadamente una gran trascendencia para Cantabria. Se trataba de la anulación que dejaba sin efecto la licitación llevada a cabo siete meses antes por el Partido Popular. Gobernaba en ese momento en España un Gobierno del Partido Socialista y en Cantabria, un Gobierno bipartido, presidido por Miguel Ángel Revilla, casualmente, el candidato menos votado en las elecciones de mayo de 2003, de los tres partidos con representación.

Yo creo que no necesita mucha explicación, porque es más que evidente, la relación de causalidad entre estos hechos, la Presidencia del Sr. Revilla, la del Sr. Zapatero y la anulación de una licitación de gran trascendencia para la Alta Velocidad en Cantabria.



Ocho de octubre de 2004. Esa fecha ha condicionado todo lo acontecido en Cantabria, en materia de transporte por ferrocarril, en los últimos años. Hemos asistido a la mayor burla, al mayor engaño colectivo de los vecinos de esta Comunidad Autónoma. "No te voy a dar un AVE, Miguel Ángel, tu tranquilo, te voy a dar dos". Hemos oído aquí no hace mucho. Probablemente llegue antes el AVE a Santander que al resto de Comunidades, decía en este Parlamento el Sr. Revilla, el 14 de agosto de 2010, no hace ni tres años. Unas palabras que califican por sí solas y desde luego al autor de las mismas.

Y mientras aquí solo se hablaba y hablaba, probablemente para ocultar el sometimiento al Gobierno de Madrid, en otros sitios se trabajaba. En aquellos años en que había recursos se pusieron en marcha todas las obras de alta velocidad en el Norte de España, salvo aquí en Cantabria. En Galicia por ejemplo, la inversión total del AVE supera ya los 17.000 millones, según datos del Ministerio de Fomento. El tramo de alta velocidad Orense-Santiago-La Coruña está ya en servicio, ha costado 3.300 millones.

La línea de alta velocidad que unirá Coruña y Vigo en menos de una hora, será una realidad a finales de este año. Y lo mismo en otras Comunidades Autónomas donde las obras se encuentran muy avanzadas, en Castilla y León, en Asturias donde por ejemplo en la variante de Pajares se han invertido ya más de 3.000 millones de euros, y no le digo nada del País Vasco. Estamos rodeados de obras de alta velocidad por todos los sitios que además se han ejecutado con nuestros impuestos.

Pero mire usted, como una imagen vale más que mil palabras, les voy a poner alguna imagen. Este es el Viaducto de Luya en Galicia que ya está en servicio; ésta es la imagen de su fracaso, ésta es la imagen de lo que podía haber sucedido en Cantabria y no sucedió, esto es lo que hicieron otros Presidentes de Gobierno de otras Comunidades mientras el Presidente de Gobierno de aquí iba de plató en plató.

¿Cuál fue el resultado de su Gobierno? Nos dejaron un trayecto Madrid-Santander lo más parecido a un viaje a ninguna parte. Lo primero que hizo este Gobierno es enviarle a la Ministra una relación no exhaustiva, por supuesto, de noticias de esta Comunidad con la interminable sucesión de incidentes y viajes frustrados.

Esto es lo que nos dejaron ustedes, éste es el resultado de su gestión, cántabros y los que nos visitaban con las maletucas por la vía del tren. Éste es el resultado de ocho años de gestión, esta porque es una foto en color, si fuese en blanco y negro parecía un fotograma de una de esas películas de Vittorio De Sica que tanta tristeza nos producen al verlas.

Y frente a eso en menos de dos años y fruto de la colaboración entre dos Gobiernos, el de España y el de Cantabria, se ha diseñado un plan de actuación que supone una inversión total de 95 millones de euros, con el que se llevará a cabo una mejora generalizada en la línea convencional entre Palencia y Santander.

Este Plan va a permitir la reducción en casi una hora de los tiempos de viaje entre Madrid y Santander en el horizonte de 2015, pasando de una duración de cuatro horas y veinticinco minutos a tres horas y media, casi una hora menos. Y lo que es muy importante, asegurando la fiabilidad del servicio para que nunca más pase lo que ha pasado hasta ahora.

Las actuaciones que contempla el plan, como expuso la Ministra en su presentación el pasado 3 de mayo, se refieren a la infraestructura vía electrificación e instalaciones de seguridad. En el ámbito de la infraestructura se realizará un tratamiento de los túneles, puentes y trincheras a lo largo de todo el trayecto para mejorar su estado y explotación.

Por lo que respecta a la vía se procederá a la renovación de carril, traviesas y aparatos de vía; en el apartado de electrificación se va a instalar una nueva catenaria compensada en los trayectos Palencia-Mataporquera y Bárcena de Pie de Concha-Torrelavega. Asimismo se llevará a cabo la optimización del sistema de señalización y su coordinación con los equipos embarcados en los trenes.

Esta modernización se suma a los avances realizados durante el año 2012. Ya se han finalizado las obras de renovación de la catenaria entre Torrelavega y Santander, que han supuesto una inversión de 7,4 millones de euros y se están terminando las obras también de renovación de la catenaria del tramo Reinosa-Bárcena de Pie de Concha, que han supuesto una inversión de nueve millones y medio.

En los últimos meses se han realizado los primeros avances en los trabajos incluidos en el plan. En marzo se adjudicaban las obras de la renovación de la catenaria entre Bárcena de Pie de Concha y Torrelavega, con una inversión de 4,9 millones de euros, y el pasado 6 de mayo se publicaba la licitación de las obras de renovación de vía entre Torrelavega y Santander, con una inversión de 39,9 millones de euros; una de las obras más importantes incluidas en el plan.



En definitiva, el plan de mejora supondrá hacer una vía prácticamente nueva que permitirá aumentar la velocidad de los trenes y sobre todo, mejorar la fiabilidad del servicio, hasta la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Palencia Santander, recogida en el plan de infraestructuras, transporte y vivienda del Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, se trata de la mejor noticia en materia de transporte ferroviario que se ha producido en Cantabria desde aquel lejano 6 de marzo del año 2004, en que se publicaba en el BOE, una muy importante licitación, relativa a la alta velocidad y que siete meses después, desgraciadamente, era anulada con la complicidad de su Gobierno. Por medio, dos legislaturas para olvidar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Réplica del Sr. Diputado.

Renuncia.