

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA

El Grupo Parlamentario Popular, por medio del presente escrito y de conformidad con lo establecido en el artículo 176 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, formula la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y, en su caso, aprobación, por parte del Pleno del Parlamento de Cantabria

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El retraso en la ejecución de las inversiones del Estado en materia ferroviaria y el anuncio reciente de nuevas actuaciones, sin que se hayan impulsado verdaderamente las ya comprometidas con anterioridad, han provocado en los últimos tiempos un amplio debate público, con su correspondiente repercusión en las sesiones del Parlamento de Cantabria. El desencanto por el incumplimiento de los compromisos del Gobierno de España es general y ello ha dado lugar a la adopción de diversos acuerdos parlamentarios para reivindicar el cumplimiento de los mismos.

Por un lado, la región sigue fuera de la red básica europea en materia ferroviaria, es decir, sin acceso al corredor al Corredor Ferroviario Atlántico. En 2010, el ejecutivo central presidido por José Luis Rodríguez Zapatero no propuso la inclusión de Cantabria en dicho mapa y, desde entonces, todos los esfuerzos por reconducir aquella situación han sido baldíos.

Las actuaciones previstas para la conexión con la red nacional de alta velocidad ferroviaria a través de Reinosa, Alar del Rey y Palencia se desarrollan muy tímidamente. La tramitación administrativa entre Palencia y Alar del Rey concluyó en 2018 y ese mismo año, en marzo, se contrató la redacción de los proyectos técnicos, con una inversión de 9,5 millones de euros. En dos de esos tramos (Palencia-Amusco y Amusco-Osorno) los trabajos de ejecución se han iniciado hace seis meses, pero la licitación de los otros dos restantes sigue pendiente de tramitarse por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En cuanto a los tramos comprendidos entre Alar del Rey, Aguilar de Campoo y Reinosa, las últimas novedades se produjeron en abril y mayo de 2018. El 10 de abril de 2018, el Ministerio de Fomento contrató un estudio hidrogeológico para el tramo Alar del Rey-Aguilar de Campoo, ante las especiales dificultades del terreno. Cuatro años después no se han producido avances. Respecto al trazado entre Aguilar de Campoo y Reinosa, el 5 de mayo de 2018 se presentó en la capital campurriana un estudio de alternativas a escala 1-25.000, con distintas opciones de trazado. El compromiso del Ministerio fue presentar ese mismo estudio en septiembre a escala 1-5.000 y proceder a la información pública. Cuatro años después, Cantabria sigue esperando.

También la duplicación de la vía convencional entre Santander y Torrelavega ha sufrido cuatro años de retraso. Su licitación completa estaba anunciada para julio de 2018. Después se acordaron sucesivos fraccionamientos de la obra que, a día de hoy, sigue sin completarse.

No obstante, la conexión de Cantabria a la red nacional de alta velocidad ferroviaria a través de Reinosa, Alar del Rey y Palencia, en la que se incluyen todos estos trámites, es el proyecto que se encuentra en una fase más avanzada. Sin embargo, no parece que el ritmo sea demasiado decidido. En este año 2022 está previsto ejecutar obra por importe de 80 millones de euros, cuando el proyecto alcanza una cifra total de 1.600 millones. A este ritmo de ejecución, la conexión de Cantabria con la red nacional estará concluida en el año 2042.

Infinitamente más retrasado está el proyecto de construcción de una nueva línea férrea entre Santander y Bilbao, del que sólo existe un primer esbozo de posibles trazados, sin plazos ni compromisos concretos para su tramitación. Recientemente, el Parlamento de Cantabria adoptó un acuerdo para exigir a los gobiernos de Cantabria y España la firma de un protocolo de actuación que incluya un calendario, con el compromiso de someter el proyecto a información pública en la actual legislatura (2019-2023) y proceder a la declaración de impacto ambiental en la próxima (2023-2027).

Los proyectos de integración ferroviaria de Santander, Torrelavega y Camargo duermen el sueño de los justos. En Torrelavega, de hecho, el protocolo suscrito en abril de 2018 entre el Ayuntamiento, el Gobierno de Cantabria y el Gobierno de España se encuentra completamente atascado, pese a los plazos previstos. En Santander y Camargo, el acuerdo con los ayuntamientos respecto al formato y calendario de ejecución de los trabajos no presenta nuevos avances desde hace años. En Camargo, ni siquiera se ha firmado un convenio con el Ayuntamiento.

Por último, en materia de cercanías, los usuarios sufren de continuo los retrasos y suspensiones en el servicio, sin que se vislumbre una solución. Del ambicioso Plan de Cercanías presentado por el Gobierno de España el 4 de diciembre de 2017, apenas se ejecutaron algunas actuaciones inmediatamente después de la aprobación del mismo: supresión de paso a nivel en Alfoz de Lloredo por importe de un millón de euros, renovación de la vía entre Orejo y Liérganes por importe de 7,7 millones de euros, mejora de la estación de Bezana... La retirada de los modernos trenes en enero de 2019 para llevarlos a Cataluña, y la sustitución de los coches por otros mucho más antiguos, fue quizá uno de los momentos de máxima indignación por parte de los usuarios.

Asimismo, la conexión ferroviaria con Bilbao a través del valle del Asón, que da servicio a poblaciones de Cantabria como Ampuero, Udalla, Rasines, Gibaja y Ramales de la Victoria, presenta un notable estado de abandono por parte de las autoridades ferroviarias. Tres horas de trayecto entre Santander y Bilbao, y un único servicio diario, que impide el desplazamiento de ida y vuelta a Bilbao en el mismo día, hacen prácticamente imposible la utilización de esta opción.

En esta situación, no es extraño que en la sociedad de Cantabria se haya generalizado una cierta sensación de abandono en materia ferroviaria, especialmente durante el mandato de José Luis Ábalos, cuando todas las tramitaciones se paralizaron. Asimismo, el anuncio de viejas y nuevas actuaciones, sin que estas vayan acompañadas de compromisos presupuestarios y plazos de ejecución concretos, ha extendido particularmente la sensación de desconfianza entre los ciudadanos de Cantabria, que ya parecen no creer en nada.

Sensible a esta realidad, y consciente de que queda un último año para la conclusión de la actual legislatura (2019-2023), el Parlamento de Cantabria se ve ante la obligación de proponer un gran acuerdo institucional, político y social para el desarrollo futuro de las infraestructuras ferroviarias que Cantabria necesita y demanda, de acuerdo con los términos que se exponen a continuación.

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El Parlamento Cantabria insta al Gobierno de Cantabria a suscribir con el Gobierno de España un gran acuerdo político en materia de infraestructuras ferroviarias que quede recogido en un convenio institucional e incluya:

- a) La inclusión de Cantabria en la red básica europea a través del llamado Corredor Ferroviario Atlántico, tan pronto como se actualice dicho mapa por parte de las autoridades de la Unión Europea.
- b) La tramitación de las solicitudes correspondientes que permitan el acceso a los fondos europeos con el fin de financiar en parte estas actuaciones y agilizar la ejecución de las mismas
- c) En relación a la conexión de Cantabria con la red nacional de alta velocidad ferroviaria:
 - Licitación inmediata de los tramos Osorno-Calahorra de Boedo y Calahorra de Boedo-Alar del Rey
 - Resolución inmediata de los estudios hidrogeológicos entre Alar del Rey, Aguilar de Campoo y Reinosa
 - Presentación inmediata del estudio de alternativas del tramo Aguilar de Campoo-Reinosa a escala 1-5.000, de tal manera que en el transcurso del año 2022 el mismo pueda someterse al trámite de información pública

- Inicio en esta legislatura (2019-2023) de las obras de ejecución del proyecto de duplicación de vía entre Santander y Torrelavega en todos sus tramos: Santander-Muriedas, Muriedas-Guarnizo, Guarnizo-Renedo de Piélagos, Renedo de Piélagos-Torrelavega
- d) En relación a la nueva línea ferroviaria entre Santander y Bilbao, incorporar el acuerdo del Parlamento de Cantabria adoptado el 25 de abril de 2022 y, en concreto, las disposiciones relativas a:
- Inicio del trámite de información pública en la actual legislatura (2019-2023)
 - Tramitación de la declaración de impacto ambiental en la próxima legislatura (2023-2027)
- e) En relación a los proyectos de integración ferroviaria en Santander, Torrelavega y Camargo, reactivar dichas actuaciones, paralizadas desde 2018, en el transcurso de la actual legislatura (2019-2023)
- f) En relación al Plan de Cercanías de Cantabria, acelerar la ejecución de lo previsto en el documento presentado en Santander el 4 de diciembre de 2017 y hacerlo en el plazo previsto de cuatro años, si no a contar desde 2018 por imposible, sí, al menos, desde el año 2022.

26 de abril de 2022

Grupo Parlamentario Popular