



Del papeluco al papelón

FÉLIX DE LAS CUEVAS CORTÉS

Senador por Cantabria del Partido Popular

Cantabria hoy no tiene fechas ciertas ni de apertura total de la línea de alta velocidad Palencia-Reinosa, ni de conclusión de la de Aguilar-Burgos, ni de la puesta en servicio de un tercer carril en el tramo de la A-8 Laredo-Vizcaya

La confirmación de que Cantabria ha quedado fuera del eje ferroviario atlántico de la Unión Europea es también la confirmación de que la alianza del socialismo y el regionalismo en Cantabria y en España es absolutamente estéril para nuestra tierra. Si en tres años de gobierno desde la moción de censura nacional de 2018 y en casi cuatro legislaturas en nuestras instituciones autonómicas no se ha sabido dar solución al problema de Cantabria como espacio de periferia, entonces es que la fórmula solo puede valorarse como un fracaso. En primer lugar, de sus protagonistas, que pidieron los votos prometiendo soluciones que no han venido. En segundo lugar, fracaso colectivo, porque es el conjunto de la región quien experimenta el perjuicio de expectativas defraudadas y proyectos que no se acometen.

El ministro y secretario de Organización del PSOE, José Luis Abalos, firmó con el PRC en 2019 un documento, el famoso «papeluco», en el que se comprometía a una serie de actuaciones en materia de infraestructuras. En Cantabria, con orografía difícil y situación periférica respecto de los grandes centros económicos de España y de Europa occidental, las infraestructuras no son caprichos faraónicos, sino estrictas necesidades para que exista un futuro próspero en todos los sectores productivos, también los emergentes del área tecnológica y ecológica.

Estas necesidades de Cantabria fueron atendidas en una etapa inicial, aunque tardamente y solo por interés complementario vasco, por los últimos gobiernos de Felipe González y se materializaron en la autovía de Bilbao a Santander. Todas las demás conexiones con espacios exteriores a Cantabria se ejecutaron, sin embargo, por compromiso determinante de los Gobiernos del PP presididos por Aznar. Gracias a ese impulso se pudo terminar la Autovía del Cantábrico hasta Unquera y realizarse por completo la Autovía A-67 con Palencia. Además, aquellos gobiernos iniciaron los expedientes para un AVE con la Meseta y el proyecto de un AVE del Cantábrico entre País Vasco y Galicia. Asimismo, plantearon y comenzaron una obra crucial para Cantabria, la autovía A-73, entre Aguilar de Campoo y Burgos.

La inercia ministerial de estos proyectos ya lanzados perduró durante el primer mandato de Zapatero, pero cuando la alianza socialista y regionalista tuvo que tomar sus propias decisiones, fueron equivocadas. En vez de realizar por entero la A-73, se perdió un tiempo precioso con los trámites para una presunta Autopista Dos Mares, de Reinosa a Mi-



JOSÉ IBARROLA

randa de Ebro, que jamás superó los trámites ambientales (firmó su sentencia de muerte la actual vicepresidenta de Transición Ecológica del Gobierno Sánchez). Y la recesión en 2010 supuso paralizar todo, tanto en carreteras como en ferrocarriles, ya desde el último Gobierno de Zapatero. España entró en un periodo de ajuste presupuestario como el resto de la zona euro y solo después de unos años pudo ser posible, con la recuperación económica y por tanto de la recaudación fiscal, el retomar grandes proyectos de infraestructuras.

Y aquí de nuevo el regionalismo y socialismo han fallado. En vez de reclamar la reactivación de la alta velocidad ferroviaria con la Meseta y la A-73, asuntos que ya tenían antecedentes de expedientes y adjudicaciones, y el que el ministro cantábrico Íñigo de la Serna había vuelto a movilizar, se dedicaron a criticar su gestión por puro electoralismo, y a apostar por un futurible tan remoto e incierto con un supuesto tren de altas prestaciones con Bilbao, en el que por supuesto habría que empezar desde cero y cuyo horizonte podría no ser mejor que el de la Autopista Dos Mares. En todo caso, se desentendieron soluciones a la mano y se optó por la propaganda de futuros lejánicos y sin sólida garantía.

Como resultado, Cantabria hoy no tie-

ne fechas ciertas ni de apertura total de la línea de alta velocidad Palencia-Reinosa, ni de conclusión de Aguilar-Burgos, ni de puesta en servicio de un tercer carril de la A-8 Laredo-Vizcaya, por comentar solo aquellos ejes viarios o ferroviarios, dan solución a nuestro problema de espacio montañoso y periférico. El firmante del papeluco ha sido cesado fulminantemente como ministro y ya no es nadie en la jerarquía del PSOE. El balance del papeluco es un papelón. No hay fechas para nada, y las noticias sobre el tren a Bilbao son entelequias administrativas y abusar de la confianza de parte de la opinión pública.

No hay hoy en Cantabria más acciones significativas del Estado en materia de infraestructuras que los nudos de Torrelavega y Raos, que fueron promovidos por un ministro del PP antes de la moción de censura de Pedro Sánchez. Tres años después de aquel evento, Cantabria continúa sin certezas ni compromisos que aseguren su capacidad para superar sus problemas de conexión de alta capacidad con su entorno ibérico y europeo.

Todos entendemos que los proyectos de infraestructuras, por su complejidad, requieren cierto tiempo de estudio y tramitación. Pero cuando pasan las legislaturas y el futuro continúa tapado por una espesa niebla política, ya no se puede exigir a la gente más actos de fe. La alianza está fracasando en su tarea más importante: asegurar que Cantabria sea un espacio productivo accesible en términos

competitivos y comparativos. El ministro Abalos no firmó el papeluco por sí mismo, sino como delegado del PSOE al máximo nivel. ¿Dónde está ahora la retención a máximo nivel de dicho compromiso?

¿Dónde están los compromisos mismos, como programa de realizaciones? La respuesta es que en ninguna parte. No es Abalos quien ha hecho el papelón, son otros.

Ante semejante falta de resultados después de años y años, lo lógico sería abordar una rectificación y un nuevo planteamiento, más resolutivo. Que estemos excluidos de un importante corredor de la UE no es, por tanto, casualidad: es plenamente coherente con la falta de resultados de la alianza predominante en Cantabria en lo que llevamos de siglo.

Hoy no hay en Cantabria más acciones significativas del Estado en materia de infraestructuras que los nudos de Torrelavega y Raos, promovidos por el PP