



‘COHESIÓN SOCIAL E INFRAESTRUCTURAS’

D. José María Mazón Ramos

D. José Luis Gochicoa González

D. Francisco Bernardo Colsa Lloreda

D. Francisco Javier Ontañón Gómez

Dña. Ana Obregón Abascal

‘COHESIÓN SOCIAL E INFRAESTRUCTURAS’

Hoy en día es innegable el incremento que ha venido sufriendo el proceso de urbanización y crecimiento de los pueblos y ciudades, lo que a su vez ha generado algunos desequilibrios y desigualdades territoriales por causa de la crisis, el cambio climático y la llegada de las nuevas tecnologías, entre otros.

Por ello, la planificación resulta más necesaria que nunca para lograr la cohesión territorial, que en muchos lugares no es aún patente, ya no sólo me refiero a Europa y a nuestro país, España, sino a los pueblos y municipios que integran nuestra Comunidad Autónoma. En muchas ocasiones, esa falta de planeamiento estratégico ha dado lugar a una falta de cohesión, necesaria para progresar y avanzar juntos en una misma dirección.

La cohesión social debe ser un objetivo de cualquiera de los que hoy nos encontramos en esta sala, incorporando ese término en todos los proyectos que planteamos y por los que trabajamos cada día.

Vivimos en un entorno permanentemente cambiante, que exige alta dosis de trabajo, esfuerzo y dedicación para lograr la cohesión social y cuyos actores protagonistas sean todos y cada uno de los pueblos que conforman esta maravillosa tierra, y todos y cada uno de los vecinos que desean esa unión con sus iguales.

Que las diferencias en un futuro no sean tales, pasa por contar con unas infraestructuras adecuadas que favorezcan esa unión en el territorio.

Las actuaciones públicas, por tanto, deben ir encaminadas a conducir estos cambios para crear lazos entre los miembros de la comunidad, favoreciendo las relaciones sociales y los accesos a los servicios públicos. Solo así se logrará la cohesión social.

Creemos, sinceramente, que si hay una formación que trabaja incesantemente por este objetivo, mejorando las infraestructuras de su tierra como elemento integrador de los pueblos y favorecer la cohesión entre los núcleos es el Partido Regionalista.

Con mejorar y potenciar las infraestructuras me refiero a las comunicaciones en sí, ya sea entre los 102 Ayuntamientos de Cantabria, a través del cuidado de la red de carreteras del Estado, de las autonómicas y de las municipales; las comunicaciones con el interior y con el exterior, a través de una red ferroviaria fuerte, de calidad y que permita acortar los tiempos de desplazamientos; actuaciones municipales de distinto tipo que ayudan a mejorar la calidad de vida de los vecinos como la construcción de infraestructuras para dotaciones públicas, parques, áreas de recreo, edificios de uso social, etc., o a través de obras en los Puertos de Cantabria, tanto pesqueros como deportivos, que potencian la economía regional. A todo ello me referiré a lo largo de esta ponencia.

Nos gustaría trasladar que, si la inversión estatal en comunicaciones siempre ha sido tardía en Cantabria respecto a otras comunidades, el Ferrocarril ha sido el máximo exponente de ese retraso.

Mientras se debatía en torno a las características del futuro ferrocarril, la infraestructura ferroviaria, carente de inversiones relevantes en las últimas décadas, se mostraba inoperativo, con vías en las que descarrilaban trenes, catenarias que se rompían, trenes parados en mitad de la línea, ...

La suspensión del 15 de mayo de 2010 del acto de colocación de la primera piedra del AVE a Cantabria en Monzón de Campos fue la “puntilla” a las esperanzas de Cantabria de poder recuperar tiempo perdido.

Desde entonces, el “QUEREMOS TREN” se ha convertido en uno de los mensajes más repetidos por el regionalismo Cántabro.

A día de hoy se ha presentado una programación que, de aquí a 2024, consta de los siguientes pasos:

- Duplicación de vía en el tramo Santander – Torrelavega, dividida en 5 proyectos, de los que ya hay alguno en ejecución y otros con licitaciones de obras ya realizadas.
- Mejoras en el tramo Torrelavega – Reinosa.
- AVE desde Reinosa hasta Palencia. Los cuatro tramos entre Palencia y Alar del Rey estarán redactados en 2019 y seguramente adjudicados y el resto todos en marcha, en distintas fases del proceso.

Con esta programación, resulta factible que el tren finalmente llegue a Cantabria en el año 2024, con un tiempo de viaje Santander – Madrid de alrededor de 3h 15 min. Nuestro cometido debe ser asegurarnos de que así sea, con un seguimiento constante de los plazos marcados para cada fase y sin temor a elevar la voz, ante cualquier retraso que se pudiera originar.

Y paralelamente, no podemos dejar de lado otra gran obra para culminar la integración de Cantabria en las redes nacionales y transnacionales de transporte, el diseño de la línea férrea a Bilbao. Para ello reivindicamos la redacción de su estudio informativo, como primer paso para unir por ferrocarril Santander con la capital vizcaína pues además de integrar por ferrocarril los núcleos orientales, nos abre un eje comunicacional imprescindible: Euskadi, Europa, el Eje del Ebro y el Mediterráneo. Hablamos de unir Santander con Bilbao en el entorno de los 40 minutos según los primeros estudios, con Zaragoza en dos horas y media, de llegar a Barcelona en cuatro horas, de conectar el Cantábrico con el Mediterráneo para mercancías y personas. Hablamos, en definitiva, de integrar Cantabria en una región estratégica de la que, a su vez, será puerta de entrada y salida de personas y mercancías; y hablamos también, por último, de integrar y cohesionar el Estado.

Si las conexiones con el exterior son demandadas por todos, más importante aún sería poder contar con una red ferroviaria en el interior de Cantabria que cumpliera las premisas de todos los que estamos hoy aquí.

El sistema de cercanías de nuestra región conformado por RENFE y FEVE acumuló en el año 2017, 635.000 y 2,5 millones, respectivamente, frente a los 640.000 y 2,9 millones de pasajeros en 2016. Este descenso que se observa no es puntual, es la tendencia que se viene arrastrando, desde hace ya varios años, en el transporte de cercanías.

A este descenso se suman varios factores como el deterioro de la competitividad, una infraestructura obsoleta o la amortización de los puestos de trabajo que afectan al normal funcionamiento del servicio.

Este hecho ha condicionado el incremento en el número de vehículos, por lo que el flujo de transporte se ha trasladado al vehículo privado.

Estos incrementos se traducen, no sólo en daño ambiental, sino también en una saturación de nuestras carreteras. Solo debemos fijarnos en la Autovía de Torrelavega, entre las 8 y las 10 de la mañana o entre las 5 y las 9 de la noche para darnos cuenta del problema de congestión del tráfico que tenemos en Cantabria. Los datos oficiales del propio Ministerio lo constatan.

Ante esta evidencia debemos actuar con el objetivo de definir una estrategia que favorezca la movilidad, fije la población en los núcleos periurbanos, genere espacios de desarrollo más saludables y, al mismo tiempo, busque la intermodalidad entre los distintos sistemas de transporte, tratando de reducir el uso del vehículo privado, potenciando el transporte público de viajeros y proyectándolo a otras localidades. Y, necesariamente, esta estrategia pasa por una apuesta decidida en las cercanías ferroviarias. Las Cercanías son el motor de las áreas metropolitanas y la garantía de estabilidad poblacional en las cabeceras comarcales, así como en el ámbito rural, además de ser el futuro sostenible del transporte: el ferrocarril es el medio que menos gases emite a la atmósfera, menos ruido produce, menos espacio consume, menos accidentalidad presenta y más fiabilidad de puntualidad tiene. Y, además, en nuestro proyecto político tiene una especial importancia en el desarrollo del corredor Bahía- Besaya.

Consideramos prioritario concretar el Plan de Cercanías presentado por Fomento, consensuando con la Comunidad Autónoma las actuaciones y la planificación, para lo que exigiremos la creación de una comisión con el Gobierno del Estado, como ya está haciendo otras Comunidades Autónomas. No buscamos otra cosa que ratificar la propuesta de resolución de la Asamblea de Dirigentes del Partido celebrada en Puente Viesgo en 2017 y que se concretó en la defensa de un modelo de cercanías ferroviarias rentable y sostenible con objeto de definir el eje Santander-Torrelavega y sus áreas de influencia como una gran área metropolitana integrada en sus objetivos de desarrollo socioeconómico y territorial.

En esa planificación es donde se deben concretar objetivos partiendo de trabajos ya realizados, pero nunca concretados, como el proyecto “Metrotrén Cantabria”, de 2003, que se definía como “concepto unitario y global de las infraestructuras ferroviarias para unificar el sistema de cercanías de RENFE y FEVE considerando a Cantabria como una gran área metropolitana”. Se pretendía dar un servicio competitivo en tiempo y frecuencia para que los usuarios optasen por este medio de transporte.

Con independencia de tomar a este proyecto con cierta distancia, si es cierto que al menos presentaba cifras inversoras y objetivos de tiempos y frecuencias, algo que no tenemos siquiera definido en los compromisos de Fomento, más allá de la promesa de inversión de 600 millones en los próximos cuatro años. Así, en 2003 se hablaba de aumentar frecuencias y reducir el trayecto a 20 minutos, 10, 20, 12, 30 y 27 las conexiones con Torrelavega, Astillero, Solares, Renedo, Puente San Miguel y Los Corrales. De reducir en quince minutos Liérganes y Cabezón con Santander.

Para definir esos objetivos de tiempo y frecuencias es para lo que necesitamos concretar las actuaciones y la planificación, como bien ya dijimos al principio de esta ponencia.

Además de esto, la duplicación de la vía entre Santander y Torrelavega tiene que servir para la actuación en el Llano de la Pasiiega, que desarrollarán en otra ponencia compañeros del partido.

Y planteamos como objetivo de futuro la construcción de la línea del tren tram Astillero-Sarón para incorporarla a la red de cercanías. Se trataría de recuperar este proyecto y completar las actuaciones de la antigua RENFE.

Pero, además de apostar firmemente por mejorar las conexiones por ferrocarril con el exterior y el interior, pues todo forma parte del proceso integrador entre las ciudades vecinas y las que están más alejadas, las carreteras siguen siendo hoy una prioridad como elemento de cohesión. Trabajar desde las bases es la clave para que nuestras infraestructuras sigan cumpliendo las expectativas y sean garantía de calidad.

En cuanto a las carreteras DEL ESTADO

Desde la llegada del PRC a la Consejería de Obras Públicas y su lucha encarnizada con la red de Autovías, el Estado había venido manteniendo un esfuerzo inversor importante en la Red de Carreteras del Estado, que dieron lugar a completar la T, formada por la Autovía de la Meseta y la Autovía del Cantábrico, y la construcción de la Ronda Bahía.

Sin embargo, en el año 2010, se produjo un frenazo en seco de la inversión estatal, paralizando incluso obras en marcha, como las correspondientes al Puerto de Los Tornos, o al Puerto de San Glorio. Desde ese año, la inversión ha venido siendo prácticamente testimonial.

En estos momentos, algunos de los compromisos pendientes más significativos del Estado en Cantabria son:

- El enlace Sierrapando – Barreda, adjudicado, pero a falta de que comiencen realmente las obras, al no haberse realizado por el Ministro anterior la necesaria declaración de urgencia a efectos expropiatorios, por lo que no se dispone aún de los terrenos necesarios.

- La implantación, donde no existe, de un tercer carril entre Santander y Torrelavega y entre Solares y Bilbao, obras imprescindibles, ya a día de hoy. Cualquiera que vaya por alguna de estas carreteras a las 8 de la mañana o a media tarde, sabe perfectamente de qué estamos hablando.
- No debemos olvidar, por su importancia para asegurar la cohesión territorial y la conexión con las provincias limítrofes en comarcas como Liébana y el Valle del Asón, las obras de mejora del Desfiladero de la Hermida y de finalización del Puerto de San Glorio, en la N-621, y el Puerto de Los Tornos y las variantes de Ramales de la Victoria y Lanestosa, en la N-629.

Desde el Partido Regionalista debemos estar vigilantes para que esos compromisos se cumplan sin demoras y se establezca una inversión continuada en Cantabria en los próximos años, que permita mejorar la cohesión territorial y al mismo tiempo mejorar la actividad económica y el empleo.

Pero si hay algo que nos preocupa seriamente y en lo que ponemos el foco con especial cuidado es en la conservación de nuestras carreteras autonómicas porque son fundamentales en nuestro día a día.

CARRETERAS AUTONÓMICAS. PLAN DE CARRETERAS

La principal herramienta de la que dispone el Gobierno de Cantabria para mejorar la cohesión interterritorial de las ciudades y pueblos de Cantabria es su Plan de Carreteras. Con los sucesivos planes redactados y ejecutados durante las legislaturas que discurrieron en el intervalo de 1995 a 2011, se construyó gran parte de la red autonómica actual que permitió la modernización de nuestra red viaria y poder contar con una de las mejoras redes de carreteras de España.

En la legislatura de Gobierno autonómico del Partido Popular, no sólo se suspendieron obras, incluso licitadas, del mencionado Plan de Carreteras, sino que se tardó en exceso en elaborar un nuevo Plan, denominado rimbombantemente Plan de Gestión Integral de Infraestructuras, pero que en la práctica poco más aportaba y que llegó con importantes retrasos en su ejecución, desde su propio inicio.

En esa tesitura, con los medios presupuestarios disponibles, se ha realizado un importante esfuerzo para ir ejecutando el citado Plan, de tal forma que, en estos momentos:

- Se han finalizado 39 obras del Plan de Carreteras, la casi totalidad en esta legislatura.
- Otras 25 obras se encuentran en ejecución o próximas a adjudicar.
- Y otras 16 obras disponen de proyectos o se encuentran en fase avanzada de redacción.

El planteamiento del PRC en esta materia, debe ser el de impulso decidido de este Plan, priorizando además de la propia programación económica del mismo, los siguientes aspectos:

- Aquellas actuaciones, que, como los accesos a los polígonos industriales, generen valor en la economía de Cantabria.
- Un adecuado reparto territorial, que tenga en cuenta las necesidades y recursos con el objetivo de asegurar un acceso adecuado hasta el último pueblo de Cantabria.

- Dentro del Programa de Seguridad Vial del Plan no sólo las medidas dirigidas a los vehículos, sino también a los peatones y ciclistas. En ese sentido se apoya la política adoptada por el Gobierno actual de:

- a) adopción de medidas estudiadas “ad hoc” para mejorar la seguridad vial en las travesías urbanas, como construcción de aceras, alumbrados y pasos de peatones, semáforos, etc.
- b) la construcción de paseos peatonales colindantes con las carreteras, que permiten que la gente pueda pasear por entornos seguros, además de favorecer la movilidad de los peatones en sus desplazamientos ordinarios a los núcleos próximos, al consultorio, al ayuntamiento, a la playa, etc.

En conclusión, las carreteras siguen siendo un elemento fundamental en la política de cohesión territorial del Partido Regionalista de Cantabria.

INFRAESTRUCTURAS MUNICIPALES

Uno de los elementos que más incide en la cohesión del territorio y en fijar la población en el ámbito rural es la creación de infraestructuras municipales, que permitan:

- En primer lugar, como ya hemos avanzado, que sus vecinos puedan acceder a su núcleo de población mediante una carretera digna, bien conservada y segura. Hay que tener presente el elevado número de núcleos de población a los que se accede desde carreteras de titularidad municipal, en ayuntamientos que no siempre disponen de los medios técnicos y económicos para su adecuado mantenimiento.
- Y, en segundo lugar, fomentar la convivencia y la cohesión social como disfrutar del parque, reunirse en un centro cívico, llevar sus hijos a los columpios, sentirse seguros con una adecuada iluminación, disponer de paseos para poder ir andando al comercio, a su ayuntamiento o a su centro de salud. Todo ello, resulta fundamental para evitar la despoblación del ámbito rural y fomentar que las parejas jóvenes se mantengan en ese medio.

En ámbitos más urbanos y en los grandes de núcleos de población caben destacar las próximas actuaciones de soterramientos o cubrimientos de vías de ferrocarriles, cuyos convenios, después de muchos años de espera, se acaban de firmar, como en Santander o Torrelavega, o se encuentran próximos a ser firmados, como el de Maliaño en Camargo. Sin la aportación económica del presupuesto regional, el Gobierno de España no las acometería nunca.

En base a las consideraciones anteriores, entendemos que en relación a las infraestructuras municipales se debe:

- Potenciar la inversión en infraestructuras municipales, dando prioridad a los pequeños ayuntamientos, de escasos recursos.
- Implantar un Plan específico del Gobierno de Cantabria de conservación y mejora de las carreteras municipales de acceso a núcleos de población.
- Y vigilar el cumplimiento de los acuerdos citados con el Estado en el ferrocarril en Santander, Torrelavega y Camargo.

PUERTOS

Es obligado recordar que para el P.R.C., el Puerto de Santander es, sin duda, uno de los motores históricos de la economía cántabra, fundamental en el comercio exterior, en la actividad logística y de transporte desarrollada en Cantabria, así como en la implantación de nuevas actividades industriales, en un mundo cada vez más global y en la que el comercio exterior adquiere una importancia fundamental, por lo que es necesario, al menos, citarlo, aunque sea objeto de desarrollo en otra ponencia.

El Puerto cuenta con un hándicap importante, su falta de superficie para crecer. Por este motivo, la búsqueda de un emplazamiento a corta distancia, convenientemente conectado tanto por carretera como por ferrocarril y con superficie suficiente para el futuro, es decir, el Polígono de la Pasiega, para su futuro.

En relación al ámbito de los Puertos Autonómicos, hay que tener presente la fuerte implicación que los mismos tienen en la historia y en la esencia propia de las villas en las que se sitúan, así como en el sentimiento y arraigo de sus ciudadanos. Se configuran como elementos vertebradores en el territorio, generadores de polos de atracción diversos al de las grandes ciudades, por lo que se configuran como elementos importantes para la cohesión territorial. Sirven, además, como elementos fuertemente generadores de actividad económica y empleo.

Por todo ello, entendemos imprescindible impulsar el recientemente aprobado Plan de Puertos, para mejorar la seguridad y operatividad de nuestros puertos pesqueros y mejorar e incrementar la capacidad operativa de nuestros puertos deportivos. Así impulsaremos:

- En Castro Urdiales, el refuerzo del dique norte.
- En Laredo la potenciación del Puerto deportivo y el análisis del posible crecimiento del puerto pesquero.
- En Santoña, la instalación de un nuevo pantalán para pesqueros y el mantenimiento del dragado y del balizamiento de la canal de acceso.
- En Colinques, las nuevas bodegas y el dragado de la dársena.
- En Suances, la solución de los problemas de navegación en la barra y el futuro nuevo puerto deportivo.
- En Comillas, el dragado de la dársena y su refuerzo estructural.
- En San Vicente de la Barquera la finalización del dragado en roca y la ampliación del puerto deportivo.

IDEAS FUERZA

- AVE. Implantación del AVE hasta Reinosa, con tiempo de viaje Santander – Madrid de alrededor de 3horas. Comienzo de los trámites para la conexión ferroviaria con Euskadi, Europa, Valle del Ebro y Mediterráneo.
- Creación de una comisión con el Gobierno para concretar el Plan de Cercanías, consensuando las actuaciones y la planificación del mismo.
- Carreteras estatales: Seguiremos siendo reivindicativos en el cumplimiento de las inversiones estatales. Resulta imprescindible mantener un ritmo continuado de inversión estatal, como elemento generador de empleo y restaurador del déficit de infraestructuras de Cantabria.
- Carreteras autonómicas: Impulsar y acelerar el Plan de Carreteras, con especial hincapié en la conservación y la seguridad vial.
- Implantar un Plan específico del Gobierno de Cantabria de conservación y mejora de las carreteras municipales de acceso a núcleos de población, en los pequeños municipios.
- Mantener las inversiones en obras municipales, en municipios pequeños, de escasos recursos.
- Potenciar las infraestructuras portuarias, mejorando las dotaciones pesqueras y aumentando la oferta de atraques en los puertos deportivos.