

# **PONENCIA RESOLUCIÓN CONEXIÓN FERROVIARIA SANTANDER-BILBAO**

## **Exposición de motivos.**

**Los Comités Locales de Laredo y Castro Urdiales** presentamos, al máximo órgano del Partido Regionalista de Cantabria, el Congreso Regional. Esta propuesta de resolución que viene derivada de un estudio inicial ya presentado por el PRC abordando la **necesaria apuesta y modernización de la conexión ferroviaria para pasajeros y mercancías entre Santander y Bilbao.**

En un momento en el que se están materializando los ejes de transporte del futuro, aquellos que definirán las relaciones socio-económicas y poblacionales de las próximas décadas, el PRC, fiel a su motivo fundacional de defensor de los intereses de Cantabria, debe ser parte actora. Debemos proponer soluciones en algo que consideramos de máxima importancia, clave para nuestro futuro, como es la conexión ferroviaria con Bilbao y de paso, con el valle del Ebro, el Mediterráneo y sobre todo con Europa, sin olvidarnos de nuestra conexión con Madrid por la que tanto hemos luchado. Entendemos que dicha conexión está comprometida, pero el proceso está siendo lento, inseguro y lleno de vaivenes. Los regionalistas trabajaremos de manera incansable para que los plazos, las conexiones, los compromisos técnicos y económicos se cumplan. Ahora, debemos pensar más allá.

## **Descripción de la solución presentada.**

Presentamos un trazado para el ferrocarril Santander-Bilbao que debe ser de ancho europeo y con pendientes que permitan su uso tanto para tráfico de personas como de mercancías.

Una gran parte del trazado discurre de forma subterránea. Tiene un mayor coste económico pero, como efecto contrario, presenta un menor impacto ambiental que no hace sino proteger el atractivo de una tierra como la nuestra con enormes recursos paisajísticos y un potente sector turístico. Hemos de recordar que el sector turístico del año pasado supero el 12 % del PIB de nuestra región. Esta conexión ferroviaria implicaría un desarrollo sostenible, tanto en el ámbito de su construcción, respetuosa medioambientalmente, como fomentando una alternativa al uso del combustible que, además, tanto se está encareciendo últimamente.

Podemos dividir el trazado en **tres Tramos:**

- **El tramo entre Santander y Treto:**

Entendemos que deberá sufrir un acondicionamiento de trazado para adecuarle al ancho europeo y a los parámetros de la nueva velocidad de diseño, pero entendemos, que la franja por la que discurre el actual, es la correcta.

- **El tramo Treto-Límite Cantabria,Vizcaya:**

La población de Cantabria se encuentra ubicada básicamente, bien en la conurbación Santander-Torrelavega que incluye el Área metropolitana de Santander y la Comarca del Besaya; bien en la zona Oriental con los núcleos de Castro-Urdiales y el Área Laredo-Colindres. Esta zona Oriental se encuentra muy próxima al “Gran Bilbao” o Área metropolitana que es hoy en día el gran centro urbano y económico del Norte de España. Tal es así que en un radio de 50 Km, desde Laredo, viven aproximadamente 1,5 millones de personas, una cantidad muy superior a la que obtendríamos haciendo la comparación fijando el centro en Santander.

Por otro lado, la integración funcional, residencial y laboral de esta zona, y de manera especialmente destacada de Castro Urdiales y Laredo con Bilbao, está generando graves problemas de conectividad entre ellas, cuya proximidad permite que un importante número de residentes se traslade diariamente al Bizkaia por motivos laborales, estudios, servicios, compras, ocio, etc...

Tal y como indica un estudio de la Universidad de Cantabria publicado el pasado mes de Septiembre, se calcula entre 45.000 vehículos se desplazan cada día entre ambas provincias, un aforo que se duplica los fines de semana, puentes, e inicio y final de los periodos vacacionales.

Este hecho, se manifiesta también en el notable incremento reciente del parque castreño de vehículos; los turismos censados en el municipio castreño han pasado de 8.791 en 2003 a 14.188 en 2016 ( 61, 4 % mas ) ( ICANE).

Al gran volumen de desplazamientos intrametropolitanos hay que sumar también los realizados a través de los autobuses de línea que, con una elevada frecuencia (cada media hora), realizan 28 viajes y transportan unas 2000 personas al día.

Por lo tanto, parece lógico que una inversión en un elemento tan articulador de los espacios urbanos como es el ferrocarril, debería hacerse teniendo en cuenta las necesidades actuales y futuras, además de facilitar los movimientos poblacionales de estas áreas.

Es indudable que no ha sido una tarea sencilla, pues la zona Oriental no tiene rasa costera, a excepción del valle de Liendo, y el trazado ferroviario actual. Además, atendiendo a los parámetros de trazado, radios de curvatura y pendientes, es mucho más rígido que el equivalente de una autovía.

Para tomar la decisión planteada se ha tenido un especial cuidado en diseñar una solución que fuese lo menos agresiva posible desde el punto de vista medioambiental. Ello nos ha llevado a descartar las soluciones que discurrían junto a la costa en superficie, y, como consecuencia, a centrarnos en las alternativas que discurren por la zona montañosa, es decir, una solución con una parte muy importante del trazado discurriendo en túnel.

Las longitudes en túnel son importantes pero las encontramos razonables dentro de una actuación de la importancia de la que nos ocupa. Se han diseñado con pendientes que permitirán la circulación tanto de pasajeros como de mercancías, ya que el Puerto de Santander es, evidentemente, otro de los actores implicados en esta conexión.

- **El tramo límite Cantabria, Vizcaya- Puerto de Bilbao:**

El punto de destino de este trazado es la conexión con la “Y vasca”. El trazado que discurre por Vizcaya deberá ser definido, como es lógico, por los responsables del Gobierno Vasco.

La Solución presentada tiene una estimación de presupuesto total de **1200 M€**.

“Un disparate“ decía en la prensa el exministro (por suerte) De la Serna; ocultándonos los ingentes costes de los tramos en el corredor Mediterráneo , corredor que ningún caso sustituye la conexión de esas ciudades con Madrid.

¿Es que los cántabros no merecemos lo mismo que los andaluces, los murcianos, los valencianos o los catalanes?

Cantabria no puede quedar otra vez descolgada del progreso por caprichos políticos, ya que, mirando a nuestro alrededor, entendemos que no son criterios económicos los que empujan a no realizar dichas inversiones, ni tan siquiera criterios poblacionales.

Es necesario asumir el **enlace** del Puerto de Santander y el conjunto de Cantabria, no solo con Madrid, sino con el Mediterráneo, el eje del Ebro y **Europa**, además de conectarnos a un entorno económico determinante para el desarrollo de nuestra comunidad, se estaría saldando una gran deuda histórica. No se consiguió finalizar, a falta de 50 kilómetros para su conclusión y tras 19 años de trabajos, el tristemente célebre ferrocarril Santander-Mediterráneo. Tampoco se avanzó en el desarrollo de otro gran proyecto como era la Autoría Tres Mares. Hoy, en pleno siglo XXI, seguimos sin una conexión de calidad, sin un eje de transporte competitivo con Europa y el Mediterráneo. Es un agravio, una deuda histórica que, ahora, **la conexión ferroviaria para viajeros y mercancías a Bilbao** puede paliar; aunque tarde, al menos en parte.

Además, esta conexión es esencial para uno de los motores de la economía cántabra del siglo XXI, es absolutamente estratégica para el Puerto de Santander. Estamos ante tiempos de cooperación, de interoperabilidad, de interconexión, de flexibilidad y nada nos impide pensar en un gran puerto comercial en el Norte de España con dos terminales Bilbao y Santander, cada uno con sus especialidades y plenamente interconectadas.

Los Comités Locales del Partido Regionalista de Cantabria de Laredo y Castro Urdiales presentan al Congreso Regional, la siguiente **Propuesta de Resolución:**

El Partido Regionalista de Cantabria , desde todos los ámbitos de actuación política, promoverá la construcción **de la conexión ferroviaria para pasajeros y mercancías entre Santander y Bilbao**; infraestructura básica para el futuro desarrollo de Cantabria, para su economía, para su desarrollo territorial, social y poblacional, pero más allá de esto, para la definición de un modelo de interconexión con Europa, Euskadi, el Mediterráneo y el eje del Ebro, con el claro objetivo de acercar todos esos lugares a nuestra tierra, a nuestros productos, a nuestras industrias y a nuestra gente. Es un proyecto global no sólo para llevar, sino también y sobre todo, para traer.