



Ocho años sin soluciones

FÉLIX DE LAS CUEVAS CORTÉS

Diputado nacional por Cantabria del Partido Popular

Los cántabros tenemos derecho a sentirnos descontentos del balance y a reclamar una nueva orientación del país

A punto de cumplirse ocho años de la llegada del socialista Pedro Sánchez a la Presidencia del Gobierno, todos los grandes asuntos de comunicaciones de Cantabria, viarias o ferroviarias, con su entorno ibérico y, por tanto, europeo, no podrían ofrecer un balance más decepcionante. Estamos viviendo una década prácticamente perdida, y un breve repaso nos ayudará a visualizar que así es.

La situación resulta más grave, si cabe, cuando consideramos que este periodo ha disfrutado de un enorme incremento de recursos para la inversión pública. Primero, porque la España que cogió Sánchez llevaba ya, gracias al PP, cuatro años de recuperación económica respecto de la anterior recesión, lo que implicaba más empleo, más negocios y por tanto más recaudación tributaria. Segundo, porque el covid-19 suprimió las reglas de déficit y deuda y permitió aumentar el gasto público. Y tercero, porque con ese mismo motivo de la pandemia se habilitaron fondos europeos extraordinarios, que proporcionaron mucha más capacidad inversora.

Pues bien, todos esos factores positivos para los recursos públicos durante ocho años no han servido para que Cantabria obtenga solución a uno de sus más serios problemas estructurales: la comunicación con la Meseta, con el Valle del Ebro y con el resto de la franja Cantábrica. Dejar de ser una 'isla relativa' por comunicaciones interregionales desfasadas.

El caso del ferrocarril es el más tremendo. No existe ninguna garantía ni compromiso para la llegada del AVE a Reinosa. Es decir, 16 años después de la paralización por un Gobierno del PSOE de la colocación en Monzón de Campos de la primera travesía de la línea de alta velocidad a Cantabria, la incertidumbre sobre la conclusión del conjunto de las obras es total. Unos 55 kilómetros de la línea, y además la renovación de la infraestructura entre Reinosa y Torrelavega, siguen en la niebla administrativa. Por otro lado, el proyecto de tren de altas prestaciones Santander-Bilbao, tan publicitado políticamente desde 2019, se encuentra siete años después en el punto de salida, tras anunciarse un nuevo estudio a la vista de la inmensa chapuza que fue la propuesta anterior: chapuza y demora de muchos años que demuestran una sola cosa, a saber, la nula voluntad política de construir esa línea ferroviaria. Ha sido

una monumental tomadura de pelo a todos los cántabros.

No será necesario agregar aquí el insoportable retraso del plan de trenes de cercanías, cuyas fechas anunciadas inicialmente han pasado a ser declaraciones de fantasía, que contrastan con realidades muy pobres. Cantabria va a tardar aún muchísimo en contar con una red que debería servir como una especie de 'metro' en las comarcas centrales de la comunidad.

En materia viaria, estos ocho años de Sánchez, aplaudidos por quienes desde Cantabria lo apoyaban, han sido también negativos en lo referente a nuestra conexión con el mundo ibérico. El tercer carril de la A-8 entre Laredo y Vizcaya no está ni en proyecto. Y, dado que los socialistas cogobiernan el País Vasco, es evidente que el abandono de esta necesidad por parte del Gobierno central refleja claramente que los socialistas no quieren hacerla, y que consideran que los atascos, las limitaciones de velocidad y la siniestralidad de este tramo son perfectamente asumibles. Por otro lado, las pocas actuaciones emprendidas han sido simplemente continuación de iniciativas ya impulsadas por el Gobierno de Mariano Rajoy, y así todo se han venido ejecutando con unos retrasos considerables, reflejo de la racanería presupuestaria a la hora de asegurar calendarios ágiles de realización.

Especialmente preocupante es el daño que se causa a la columna vertebral de Cantabria, desde la Bahía al

corredor del Besaya, por la virtual parálisis a que los socialistas han sometido a las obras de la autovía A-73, Aguilar-Burgos, a lo que quiero añadir la lentitud exasperante de los tramos de la A-12 que restan entre Burgos y Santo Domingo de la Calzada. Una región histórica de la España vaciada a la que pertenece el sur de Cantabria podría revivir si se mejorase la conexión viaria con el Gran Madrid y con el Valle del Ebro, por medio de la A-73 y del distribuidor que forman las rondas de la capital burgalesa. El día en que ese distribuidor esté a tres cuartos de hora de Reinosa, la historia económica de Campoo y de Cantabria cambiará, como también la del norte de las provincias de Palencia y Burgos.

En resumen, ocho años después no registramos soluciones ferroviarias ni con la Meseta ni con Bilbao ni internamente; y no tenemos soluciones viarias ni para la conexión con Madrid y Logroño vía Burgos, ni para desatascar la vital arteria entre Cantabria oriental y el Gran Bilbao. Tras tanto tiempo, y habiéndose contado con tantísimos fondos públicos en España, los cántabros tenemos derecho a sentirnos descontentos del balance y a reclamar una nueva orientación del país, en que se tome como prioridad conectar a Cantabria con los espacios económicos de los que depende no solo su prosperidad individual, sino también su función en beneficio del conjunto de nuestra nación.

RAMÓN

