

# **INFRAESTRUCURAS PRODUCTIVAS Y DEL TRANSPORTE**

Paula Fernández Viaña  
Jose María Mazón Ramos  
Bernardo Colsa Lloreda



## **Introducción**

Los partidos políticos lo forman conjuntos de individuos que se unen para conseguir el gobierno de sus sociedades y establecer sus propuestas para la organización social.

La gran mayoría de ellos proclaman entre sus objetivos el conseguir un mayor bienestar social de todos los ciudadanos, y cada uno en su medida enarbola como bandera algún elemento que pretende que le distinga de sus competidores.

Dos son, a mi juicio, las **dos principales banderas que el Partido Regionalista de Cantabria ha exhibido desde su fundación: la defensa de los intereses de Cantabria y la exigencia de honradez a los cargos públicos.**

Las dos banderas, que son nuestra esencia y nuestra realidad y que encarna a la perfección nuestro líder Miguel A Revilla, son las que han hecho posible que hoy el PRC sea el segundo partido de Cantabria y sea valorado no sólo en nuestra región sino también en el resto de España.

En un momento determinado fuimos los verdaderos representantes del regeneracionismo político y los principales denunciadores de las prácticas corruptas que se estaban dando en nuestro territorio y hoy igualmente este partido asume como propio otra vez, la lucha contra esa lacra de la corrupción que se ha extendido en gran parte de nuestro país y en nuestra propia Comunidad.

Si embargo esta ponencia tiene más relación con el primero de los dos estandartes que citábamos al principio de la exposición: la defensa de los intereses de Cantabria.

En esta labor que para el PRC es prioritaria destaca sobremanera la creación de infraestructuras públicas que sirvan de soporte para el bienestar de todos los cántabros.

Y aunque el bienestar no sólo es el bienestar material medible con indicadores objetivos, pues existen otros factores como la justicia social, la paz social, la seguridad, la satisfacción con el modo de vida, las oportunidades de ocio, cultura, la solidaridad social y la distribución de la riqueza, entre otros, que no deben olvidarse, hoy en día, en plena crisis económica es prioritario centrarnos en resolver los grandes problemas económicos que amenazan con llevar al traste también las otras cuestiones enumeradas.

En ocasiones anteriores destacamos la importancia de infraestructuras públicas como las educativas, las sanitarias, las culturales y otras que podríamos clasificar como no estrictamente productivas, con el único ánimo de diferenciarlas de las directamente relacionadas con el sector secundario, como la industria y las infraestructuras del transporte.

Y es precisamente en éstas donde centraremos el contenido de nuestra ponencia.

### **Situación actual de crisis. Cuatro años sin avanzar**

Cantabria continúa en el contexto económico y social sobrevenido con la crisis que azota nuestro país desde 2008 y que llegó a nuestra Comunidad Autónoma algo más tarde.

En tiempos como los que nos tocan ahora, de escasez presupuestaria, el primer debate que tenemos que afrontar para el desarrollo de las infraestructuras está intrínsecamente unido a la inversión.

En este debate lo primero que queremos declarar es la necesidad de dedicar muchos mayores esfuerzos a la inversión. Y en segundo lugar posicionarnos sobre las inversiones que debemos **priorizar**, teniendo como guía los efectos económicos que redunden en beneficio de nuestro territorio por lo que la rentabilidad social y económica se debe convertir en la seña de identidad de todo proyecto.

En su momento la decisión que se tomó por los Gobiernos de la nación (tanto del PSOE como del PP) para atajar la crisis fue la paralización drástica e inmediata todas la inversiones en marcha, incluyendo las que estaban iniciadas.

**La solución de paralizar la inversión no fue ni es la correcta**, máxime cuando el mayor problema de España y Cantabria es el desempleo. Más bien es lo contrario, un **plan de choque de inversiones** nos ayudará sin duda a salir de la crisis, siempre y cuando se busque un equilibrio entre la búsqueda de los fondos necesarios para afrontar los compromisos lógicos y la no dilapidación de las arcas públicas en obras cuyo coste, como ha ocurrido y parece que va a seguir ocurriendo, sea desorbitado y cuyo uso y disfrute no esté claramente definido y al final resulte prácticamente nulo.

Existen voces que apuestan por eliminar las **inversiones en obra nueva y dedicarlas al mantenimiento de las infraestructuras** existentes. Desde el Partido Regionalista de Cantabria consideramos que esta única opción no apuntala nuestro crecimiento económico y no contribuye a la mejora del bienestar social de los ciudadanos que es nuestro objetivo prioritario. **Ambas políticas deben compatibilizarse** y lo que es más importante deben estar coordinadas para conseguir un equilibrio entre la creación de las obras nuevas que sean convenientes para el futuro, la sustitución de las infraestructuras obsoletas y la conservación de las existentes, como son la gran mayoría de ellas, que son útiles y lo seguirán siendo por mucho tiempo.

Para conseguir estas inversiones, además de una rigurosa distribución de los ingresos y gastos presupuestarios, no cabe duda de que es necesario buscar la colaboración público-privada mediante distintas figuras contractuales existentes que tiene como finalidad la estabilidad presupuestaria y que permiten acometer inversiones añadidas sin que tengan repercusión sobre el endeudamiento y el déficit público.

De lo todo lo expuesto y teniendo en cuenta el contexto económico y social que vive España y Cantabria se puede concluir que las **premisas** de las que parte esta ponencia son las siguientes:

1.- El Partido Regionalista de Cantabria mantiene la necesidad de inversión en infraestructuras productivas en nuestro territorio, especialmente las relacionadas con el transporte y la energía, todo ello priorizando las inversiones claramente justificadas por su rentabilidad económica y social.

2.- No debe descartarse la utilización de distintas figuras contractuales para poder afrontar los grandes proyectos inversores en términos de rentabilidad financiera para la Administración Pública todo ello sin que se produzca mermas en el sistema de bienestar y en los derechos de los ciudadanos, entre las que se encuentran las fórmulas de colaboración público privada.

3.- Debemos seguir manteniendo la inversión en infraestructuras como motor económico y factor de equilibrio y cohesión territorial de Cantabria, acercando los distintos territorios a parecidos niveles de desarrollo, respetando las distintas características de las diferentes zonas y la idiosincrasia de sus gentes y enclaves.

4.- La capacidad de un pueblo de poder competir con el resto y dotar a sus ciudadanos de una estabilidad laboral pasa por tener unas infraestructuras de primera línea, competitivas y de calidad.

Es importante recordar que en este contexto de crisis económica y social en que el Partido Popular gana las elecciones en Cantabria en 2011 por mayoría absoluta, se encuentran con una herencia en infraestructuras que en lo relativo a las inversiones de la Consejería de Obras Públicas, especialmente en carreteras, ofrece un bagaje económico del orden de 100 millones de euros de media en los años anteriores, manteniendo la capacidad de trabajo y empleo en las empresas constructoras de la región en niveles óptimos en comparación con el resto del Estado

español, además de ofrecer un alto nivel de mantenimiento y calidad ambiental en los 2.000 Km. de carreteras de titularidad autonómica así como en las vías municipales.

En el caso de las infraestructuras está claro en nuestra región que **la herencia recibida ha sido enormemente positiva** y la actuación de este gobierno a lo largo de estos cuatro años, sin ninguna obra nueva reseñable, ni por parte del Estado ni por parte del Gobierno regional ha sido absolutamente nefasta. Hemos asistido a la sequía de trabajo más larga de nuestra historia, máxime cuando la comparamos con las etapas en las que fue Consejero del ramo Miguel Ángel Revilla y se hizo un trabajo ímprobo en todas las vías de comunicación de nuestra región.

Algo parecido puede decirse de la actuación del anterior Gobierno con las infraestructuras productivas relacionadas con la Energía, sector por el que se había apostado como la base del desarrollo industrial de la región. No se puede olvidar que, al margen de polémicas concretas, ése era uno de los pilares elegidos para el desarrollo futuro, admitido incluso por los que se oponían por otro tipo de motivos. También aquí hemos asistido a la inamovilidad del nuevo Gobierno del PP que no ha sido capaz en los años que llevamos de legislatura de poner en marcha ningún proyecto a pesar de sus palabras de confirmación de la apuesta por este sector de la Energía.

Desde el Partido Regionalista de Cantabria seguimos apostando por este sector y dentro de él por las llamadas Energías Renovables. A continuación exponemos nuestra posición.

## Las Energías Renovables

Si algo tiene presente el Partido Regionalista de Cantabria en su ideario, desde el mismo momento de su fundación, es la apuesta decidida por situar la protección del medio ambiente en el eje central de su modelo de desarrollo y ligar cualquier política económica, infraestructural, industrial o energética que desarrollemos con los parámetros de defensa del medio físico, del entorno en el que vivimos. Nuestro compromiso con Cantabria, su naturaleza, su cultura, su identidad, nos obliga. Lo entendemos así porque para los regionalistas, Cantabria no es sólo el territorio en el que vivimos, sino el principal factor que ha impulsado una serie de elementos culturales, sociales y económicos que, con el transcurrir del tiempo ha diseñado buena parte de las señas de identidad de nuestro pueblo. Nuestro paisaje, nuestro medio físico, es uno de los elementos objetivos que configuran nuestra identidad y el compromiso por su salvaguarda forma parte de ese conjunto de elementos subjetivos que, junto con los anteriores, dan forma a nuestra personalidad diferenciada.

Es precisamente eso lo que nos diferencia del resto de fuerzas políticas; **el regionalismo cántabro no se entiende sin una defensa responsable del medio ambiente.** Y cuando decimos responsable, lo afirmamos siendo conscientes que debemos conjugar desarrollo con protección, lo que obliga, en algunas ocasiones, a abrir debates de amplio calado sobre la conjugación de ambos factores. Es evidente que uno de los objetivos del PRC es precisamente la persecución de un modelo de desarrollo que integre el crecimiento económico, el progreso social y la protección del medio ambiente. Entendemos que este

modelo no debe suponer un freno al crecimiento económico ni a la competitividad de nuestro sistema; más bien al contrario, la defensa de la economía productiva y de la mejora de la calidad de vida pasa por compatibilizar el desarrollo y el crecimiento con la preservación del medio ambiente.

Por eso, las políticas que se puedan llevar a la práctica se deben observar desde la globalidad, no pueden tomarse aisladas. La búsqueda del equilibrio entre la salvaguarda de los intereses medioambientales y los económicos nos incumbe a todos por igual, y ello trae consigo cambiar por completo la concepción que hasta ahora teníamos de las políticas sectoriales, entrando en juego el concepto de desarrollo sostenible global, esto es, que todas las actuaciones, en todos los ámbitos, se apliquen desde la aceptación de ese principio.

La definición comúnmente aceptada de desarrollo sostenible viene a definirle como la forma de progreso tal que abarque lo económico, lo tecnológico, lo social y lo cultural, para satisfacer todas las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras cubriendo sus necesidades, sin dañar el medio natural.

Bajo esta premisa, los sucesivos congresos han aprobado ponencias que abordaban el tema de la sostenibilidad, incidiendo en la necesidad de aplicar este concepto de manera general, lo que implicaba que ese principio se convertiría en la piedra angular que debiera regir toda acción de gobierno, proyectándose e integrándose transversalmente más allá de las medidas sectoriales y las políticas dirigidas a la protección del medio ambiente.

De esta manera, y concretando en el ámbito que nos ocupa, es evidente que la política energética, particularmente, está íntimamente ligada a efectos ambientales. Y así queremos que siga siendo sin perder el horizonte que realmente nos ocupa y nos preocupa, lograr las mayores cotas de bienestar para todos los

cántabros. Por eso, como partido con responsabilidad de Gobierno, en su momento propusimos a la sociedad cántabra un Plan Energético Regional de Cantabria (PLENERCAN). En él asumíamos la existencia de nuestra problemática energética y su superación partiendo de la necesidad de establecer un marco energético de calidad y estable para ofrecer condiciones de competitividad, estableciendo unos objetivos de ahorro y eficiencia energéticos incorporando energías renovables. La crisis económica y el posterior cambio de Gobierno, trajeron consigo un cambio en la política energética.

Pero superado ese escenario, es necesario reabrir un nuevo debate para diseñar, sobre las bases del mismo, un nuevo proyecto que siga siendo el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras energéticas y de fomento de las energías renovables, así como de las actuaciones de ahorro, eficiencia y diversificación que se desarrollen en Cantabria. Llegará el momento, tras la coyuntura en la que estamos inmersos, de analizar los logros alcanzados, los frustrados y de asumir los cambios precisos para redefinir, si es necesario, los objetivos generales a perseguir y su justificación en virtud de nuestros planteamientos y nuestra idea de modelo territorial, planificación económica y política medioambiental. Sin duda, los avances técnicos, las demandas ciudadanas, la investigación y la propia situación económica mundial obligan a ampliar horizontes, a redefinir estrategias. El inmovilismo nos condena, por lo que el PRC plantea aplicar las dosis de dinamismo necesarias y, por supuesto, responsables, para adaptarse a nuevos escenarios que, sin embargo, siguen manteniendo los objetivos comunitarios para generar cada vez mayor porcentaje de nuestra energía por fuentes renovables.

Pero esa es una política a largo plazo. Para actuar de forma inmediata el PRC sigue creyendo necesario la incorporación de la “pequeña” energía renovable en el acontecer diario que debe unirse a las conocidas como “smart grids” o red eléctrica inteligente, que actúa en microespacios para realizar un uso eficiente y racional de la energía.

**Nuestra política energética se basa en los siguientes pilares**, que ya incorporamos en su momento al PLENERCAN que desarrollamos estando en tareas de Gobierno:

1-Mantener unas garantías de suministro energético que faciliten el desarrollo económico de Cantabria y la calidad de vida de sus ciudadanos reduciendo los riesgos económicos y sociales asociados a un escenario inestable en el abastecimiento energético exterior.

2-Promocionar el uso de las energías renovables y maximizar las sinergias positivas que derivan de su aprovechamiento con el objetivo de alcanzar un modelo de desarrollo sostenible para Cantabria.

3-Gestionar correctamente la energía reduciendo el consumo por la aplicación de criterios de eficacia y eficiencia.

4-Contener el aumento de emisiones de gases causantes del efecto invernadero sin comprometer el desarrollo y competitividad de la economía cántabra.

5-Protección del patrimonio natural y cultural de Cantabria, siendo una máxima prioridad en las políticas globales y sectoriales.

6-Promoción de la energía alternativa en edificios y empresas y desarrollo de las Smart Grid.

Y todo ello desde la imprescindible participación social y desde el compromiso firme por apostar en I+D+i aprovechando las potencialidades de Cantabria en determinados ámbitos y en función también de su propia realidad territorial y de la carga energética que podamos asumir según los Planes de Fomento de Energías Alternativas.

### A. Energías Alternativas

Según la UE, las energías renovables -energía eólica, solar (térmica y fotovoltaica), hidráulica, mareomotriz, geotérmica y de la biomasa- constituyen una alternativa esencial a los combustibles fósiles. Su uso permite no sólo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la producción y del consumo de energía, sino también reducir la dependencia de la Unión Europea (UE) frente a las importaciones de combustibles fósiles (fundamentalmente gas y petróleo). La UE persigue un objetivo ambicioso: lograr que un 20 % de su combinación energética global provenga de fuentes renovables.

Para lograr ese objetivo desarrolló la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, que modificó a su vez las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE. En ella se estableció que cada Estado miembro elaboraría un Plan de Acción Nacional en materia de Energías Renovables (PANER) para conseguir los objetivos estatales fijados en la propia Directiva. Para España, estos objetivos se concretan en que las energías renovables representen un 20% del consumo final bruto de energía, con un porcentaje en el transporte del 10%, en el año 2020.

Estos objetivos se han conseguido en algunos casos y en otros, aunque se han sentado las bases para su cumplimiento. Sin embargo, ante el escenario que plantean los objetivos comunitarios y estatales en el horizonte 2020, la nueva redacción del PLENERCAN y los nuevos escenarios tecnológicos, Cantabria está en condiciones de plantearse un nuevo escenario energético que supere determinadas problemáticas y centre los esfuerzos inversores de I+D+i. De esta manera, ponemos sobre la mesa un somero replanteamiento, en líneas generales, del futuro de las energías alternativas en nuestra Comunidad.

Antes decir que el nuevo PLENERCAN se ha aprobado recientemente para el periodo 2014-2020, una vez que la comisión bilateral entre el Estado y la comunidad autónoma han llegado a un acuerdo para adaptar los aspectos fundamentales de la ley eólica regional discrepantes con la normativa básica estatal. En este sentido, parece que no se avanzado mucho en términos de sostenibilidad, toda vez que se cierne una especial incidencia en la biodiversidad, el paisaje y el patrimonio cultural del Cantabria.

### 1. Energía Eólica

El desarrollo de la estrategia eólica en Cantabria no ha estado exento de polémica generándose, incluso en nuestras bases, cierto debate que se centra no en la necesidad de introducir esta tecnología, sino más bien en la afectación que sobre el territorio tiene la implantación de aerogeneradores y, en algunos casos, en la carga que puede asumir nuestro territorio. El nuevo PLENERCAN no soluciona el problema, más bien al contrario; si anteriormente había un límite de 1.500 Mw, ahora los cacareados 700 que anunció el PP no aparecen por ningún lado, no figura ningún límite, e incluso hay en tramitación actualmente cerca de 2.000. Además, no existen zonas de exclusión basadas en

criterios ambientales, paisajísticos y culturales, y no hay una solución o visión global al establecer la evaluación ambiental “parque a parque”.

Los regionalistas entendemos que la carga territorial de este tipo de energía que puede asumir Cantabria debe ser decidida en función de las características territoriales sin olvidar que los desarrollos tecnológicos y la progresiva implantación de nuevos métodos de consecución de energía, en especial los procedentes del mar, cambian toda perspectiva. La consecución de ciertos objetivos de producción mediante esta energía puede ser, en consecuencia, revisados.

Las nuevas investigaciones ponen de manifiesto dos potencialidades que pueden ser aprovechadas:

#### 1.1 La energía eólica marina

El desarrollo de la energía eólica marina requiere un esfuerzo inversor en I+D+i que en Cantabria tiene su concreción en la investigación y el desarrollo de parques eólicos conformados por aerogeneradores marinos flotantes para profundidades de más de cien metros.

Hasta hace bien poco España había desechado este tipo de alternativa por la plataforma continental; sin embargo Cantabria sí había apostado por este tipo de energía, aunque el nuevo Gobierno no ha querido saber nada. Las ventajas principales que tiene es el menor impacto visual, el potencial eólico en sí mismo y la posibilidad de seguir creciendo en I+D+i frente a un modelo agotado como es la energía eólica terrestre

## 1.2 La energía minieólica

Este tipo de energía se basa en aerogeneradores con potencia menor a los 100 Kw que vierten su electricidad a la red de baja tensión. Por lo general se utilizan para electrificar entornos aislados, pues no están conectadas a la red pero, con una correcta regulación que vincule la producción al consumo, se puede promover la conexión a red, realizando una microgeneración distribuida, con los ahorros que esto supone en transporte y distribución.

La clave de este tipo de energía se centra en acercar la producción al consumo. Sus aplicaciones son limitadas, como su impacto, pero pueden desarrollarse en alumbrado, electricidad en general, bombeo de agua, carga de baterías.... La ventaja más importante es que se evitan pérdidas en el tendido pues, al generarse en el mismo lugar que se produce la demanda, todo se abarata.

## 2. Solar

Aunque ha habido algún impulso gubernamental, es cierto que son escasas aún las instalaciones de energía solar instaladas en Cantabria. Es cierto que las peculiares características climatológicas de Cantabria no permiten que nos equiparemos a otras comunidades en cuanto a producción energética, pero sí es cierto que la radiación solar en Cantabria es superior a Alemania y Austria, por ejemplo y resulta suficiente para que las tecnologías térmica y fotovoltaica puedan desarrollarse. Así, Austria es el país con más kilovatios solares térmicos por habitante de Europa, con una capacidad total de 273 Kwt por cada mil habitantes.

La captación energética por estos procedimientos permite atender aplicaciones de todo tipo. Por ejemplo, las aplicaciones térmicas quedan restringidas casi por completo a la obtención de agua caliente para usos sanitarios y en piscinas. Por su parte, las instalaciones solares fotovoltaicas son interesantes en aplicaciones domésticas, agrícolas o en infraestructuras aisladas de la red eléctrica; las conectadas a red, por su parte, resultan rentables al haberse aumentado, tanto su retribución como el límite de potencia pico de la instalación.

En un principio este tipo de energía se orientaba hacia las viviendas particulares, más tras la entrada en vigor, en 2006, del Código Técnico de la Edificación que obliga a la instalación de energía solar térmica en los nuevos edificios y en los rehabilitados. La crisis económica supuso un frenazo respecto a las previsiones iniciales, aunque la creciente demanda anuncia que el sector será bastante competitivo en los próximos años. Es necesario, en consecuencia, que se amplíen las ayudas desde la administración autonómica y la local para que la tecnología de un salto tanto cualitativo como cuantitativo.

### 3. Biomasa

La Biomasa es una de las energías renovables más versátiles. Consiste en obtener energía de los subproductos que no tienen valor para la cadena nutritiva o no sirven para la fabricación de productos de mercado durante el proceso de transformación de la materia orgánica –animal o vegetal–, subproductos que pueden utilizarse, sin embargo, como combustibles en diferentes aprovechamientos energéticos. La biomasa puede sustituir a combustibles fósiles sólidos, líquidos o gaseosos, presentándose como una opción moderna para abastecer los consumos

energéticos de nuestras casas, trabajos, industrias e incluso para la producción de energía eléctrica. Actualmente su contribución al balance energético en España es la más importante entre todas las renovables, y está íntimamente ligada con otra serie de políticas, como la búsqueda de alternativas a oficios tradicionales en las zonas rurales, lo que sirve, a su vez, para evitar la despoblación en esos entornos. De hecho, la inactividad económica de estas zonas lo propicia, aunque en comunidades como la nuestra, se ha conseguido detener esa sangría por, entre otras cosas, una cuidada política en infraestructuras que ha permitido que las comunicaciones y dotaciones sean más que aceptables.

La importancia de este tipo de energía la encontramos en estudios de la propia UE que cifran en 900.000 puestos de trabajo en el horizonte 2020 que se crearían en actividades relacionadas con las energías renovables, de las que el 93% se correspondería con actuaciones sobre la biomasa. Siguiendo el estudio, a España le podrían corresponder cerca de 100.000 empleos directos y extrapolándolo a Cantabria más de un millar, de los que el 90% estarían relacionados con el aprovechamiento energético de la biomasa y los biocombustibles.

Es por tanto un sector de importancia creciente y diríamos estratégico para la propia configuración de un modelo sostenible para Cantabria, sobre todo porque fija la población de los entornos rurales al crear nuevas industrias y nuevas expectativas. Por ello creemos que, entre otras medidas sería muy interesante potenciar la política agroforestal, incrementando la superficie forestal arbolada, materia prima fundamental en este tipo de energía.

En Cantabria hay un gran potencial precisamente por nuestras grandes opciones para hacer cultivos y aprovechar los residuos y por nuestra riqueza natural. Es, como decimos, un sector

estratégico en el que conviene hacer especial hincapié. La generación de este tipo de energía en nuestra comunidad se puede centrar en varios aspectos: aparte de lo que se pueda generar desde el tratamiento de los residuos sólidos urbanos, tienen especial potencial los residuos industriales –sobre todo los derivados de la manufactura de la madera, esto es, la industria papelera y del mueble, y los lodos de depuradoras-, los cultivos energéticos y los residuos forestales, en especial los tratamientos selvícolas y las cortas de pies maderables.

Además, hay que mirar el desarrollo de los biocarburantes, ámbito en el que Cantabria aún no ha desarrollado todavía su potencial. El uso de esta materia va a permitir que la energía para el transporte, lejos de depender del petróleo prácticamente en su totalidad, pueda ser producida por cada país, asegurándose el suministro de carburantes. Como en el caso de la biomasa, esta proyección favorecerá el desarrollo rural.

Los grandes retos que ofrece este sector guardan relación con el uso eficiente del suelo, pues en algunos lugares ha habido deforestación, pero sobre todo debemos estar vigilantes con los dos mercados que coinciden, el de la producción de biocarburantes y el del consumo; el sistema agrícola no puede soportar, en estos momentos, ambos mercados y ello encarece el precio de los productos.

#### 4. Energía Marina

En los últimos años este tipo de energía ha experimentado un desarrollo notable al que no es ajena Cantabria pero que, sin embargo, parece que los proyectos están estancados.

En la actualidad el aprovechamiento de las energías marinas es mínimo, con una potencia instalada reducida a varias plantas piloto situadas en unos pocos países. Se puede decir que las energías marinas se encuentran en un momento de divergencia tecnológica, en el que existen muchas ideas en desarrollo pero ninguna ha demostrado un liderazgo tecnológico.

La energía del mar se manifiesta de diferentes maneras:

**Oleaje:** Las olas son producidas por la acción del viento sobre la superficie del mar. Posteriormente éstas se trasladan recorriendo centenares de kilómetros

**Mareas y corrientes marinas:** El desplazamiento de grandes masas de agua producido por las acciones gravitatorias del sol y la luna provoca localmente variaciones periódicas del nivel del mar y corrientes susceptibles de ser aprovechadas energéticamente. También provocan corrientes marinas fenómenos como la diferencia de densidad y contenido de sal del agua, diferencias de temperatura, evaporación y rotación de la Tierra.

**Gradiente térmico:** La radiación solar sobre el mar produce diferencias de temperatura entre las aguas superficiales y las del fondo que pueden superar los 20°C.

**Gradiente salino:** En las desembocaduras de los ríos se producen fuertes diferencias de concentración salina entre el agua de los océanos y el agua de los ríos.

En Cantabria, solamente el recurso del oleaje es susceptible de ser aprovechado. El resto de fenómenos no se producen con la suficiente intensidad que se requiere para los conocimientos actuales. De hecho, la cornisa cantábrica es una de las de mayor energía potencial del oleaje según el Atlas Europeo de la Energía del Oleaje; su energía potencial varía desde un mínimo de 33

kW/m de frente de ola en el golfo de Vizcaya, a 55 kW/m al norte de la costa de la muerte; al litoral de Cantabria se le asigna una potencia promedio anual de 40 kW/m, lo que corresponde a una energía potencial anual de 350 MWh/m

En el Cantábrico se está desarrollando otros proyectos, algunos de ellos especialmente importantes. Ello supone que debemos incentivar la investigación en esta materia porque, en torno a ella, y en el momento de desarrollo en el que nos encontramos, se generan innumerables patentes de aprovechamiento de la energía del oleaje, que son otra manera de generar riqueza alrededor de las energías alternativas. Quizás más que otras, las inversiones en I+D+i en esta materia están más que justificadas.

## 5. Otras

Existen otras energías alternativas que, en mayor o menor medida tienen su desarrollo en nuestra comunidad. Así nos encontramos con la energía procedente del agua dulce, el hidrógeno y las pilas de combustible, la geotérmica... De todas ellas, la que mayor incidencia tiene en nuestra comunidad es la minihidráulica, que ha tenido su importancia en el pasado para electrificar numerosas zonas de Cantabria aunque cayera en desuso, por cuestiones económicas, en el último cuarto de siglo.

Cantabria en una de las comunidades con precipitaciones medias anuales más elevadas –del orden de 1.200 mm–, lo que constituye una característica favorable para que sus recursos hidráulicos puedan ser utilizados energéticamente. Según la UC se estima que la capacidad potencial para el aprovechamiento energético mediante minicentrales hidroeléctricas es de unos 130 MW, que correspondería a una producción anual estimada de 455

GWh, aunque habría problemas medioambientales para su desarrollo.

En la actualidad hay dieciocho centrales minihidráulicas de potencia inferior a 10 MW que totalizan una potencia instalada de 30,1 MW. El problema que se suscita con esta energía es, como anticipábamos, el impacto ambiental que se pudiera generar y la sobrexplotación. Desde esta perspectiva, se pueden plantear actuaciones de mejoras técnicas para producir mayor energía

### B. Otras Energías

Los acuerdos del Consejo de Europa en 2007 también reconocieron el papel de la energía nuclear para la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero. En cualquier caso, correspondería a cada Estado miembro decidir si recurriría o no esa tecnología.

El papel que esta energía debe ocupar en un futuro es un debate de plena actualidad que incluso ocupa su papel en el Congreso a través de una subcomisión que analiza la estrategia energética de España. Así, se plantea el debate en términos tecnológicos, económicos y de seguridad, en el horizonte del 2035, como una opción válida para el suministro energético. En los informes que han trascendido, se afirma que la energía nuclear es una cuestión compleja y con una gran sensibilidad social que debe abordarse desde planteamientos técnicos, en los tiempos y plazos que correspondan y con los elementos de juicio suficientes.

La Subcomisión entiende que durante la próxima década habrá que adoptar las medidas oportunas para definir el horizonte para las centrales nucleares, así como de una política nuclear a largo plazo. Y dado que ninguna de las centrales actualmente en operación superará su vida de diseño durante la próxima década,

la energía nuclear debe pesar en el mix energético -conjunto de tecnologías utilizadas para generar energía-

Según la Subcomisión parlamentaria, prescindir de la energía nuclear a 2035 supondría un encarecimiento de la electricidad producida en régimen ordinario, incrementándose el coste entre 15 y 20 euros por megavatio hora.

En consecuencia, se abre un debate en el que los cántabros deberemos aportar nuestras inquietudes desde una perspectiva integradora y de visión de conjunto que supere ciertos clichés pero que, a la vez, sea responsable con la situación medioambiental mundial. Las mejoras técnicas experimentadas en los últimos años han hecho más seguras las centrales de energía nuclear, posibilitando que se abra un debate que hasta hace bien poco era impensable. Los próximos años y, dependiendo de los avances que obtengamos en las energías renovables y la disminución de los gases de efecto invernadero, serán decisivos a la hora de afrontar el asunto con más datos. En cualquier caso, no podemos permitirnos rehuir el debate cuando precisamente en nuestro entorno se desarrolla este tipo de energía.

Otra posibilidad que se puede contemplar son las centrales térmicas y de ciclo combinado que, de momento, en nuestra Comunidad, han sido fuertemente contestados. Los intentos habidos para instalar este tipo de centrales no han superado los requerimientos ambientales y se han desechado. La contaminación que generan y la propia presión orográfica y geográfica que tenemos en Cantabria impiden, hoy por hoy, su desarrollo, aunque tampoco se puede desdeñar la instalación futura a cambio de compensaciones pendientes de clasificar. Si la implantación de una central de este tipo supone que la empresa invierta una cantidad importante de dinero en los municipios circundantes, quizás haya que contraponer los pros y los contras.

## **Las Infraestructuras del Transporte**

Hemos establecido previamente como una de nuestra premisas la necesidad de invertir en INFRAESTRUCTURAS y dentro de éstas, en las más directamente relacionadas con actividades productivas. Las infraestructuras del transporte (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuerto) y las propias de producción y transporte de energía son clave para el futuro de nuestra región. En este sentido el PRC considera imprescindibles estas inversiones porque:

- Son imprescindibles para el desarrollo socioeconómico de la Comunidad Autónoma. Históricamente hemos sufrido en Cantabria un déficit de infraestructuras que ha perjudicado nuestra convergencia con España y con Europa y por ello siempre hemos considerado que unas buenas comunicaciones son fundamentales para mejorar nuestra competitividad.
- Favorecen el equilibrio y la cohesión territoriales, facilitando la redistribución de la riqueza y los procesos de desarrollo de las zonas más desfavorecidas, coadyuvando a la consecución de la plena igualdad entre todos los ciudadanos.
- Son un elemento determinante en la creación de empleo. La construcción de obras públicas ha supuesto un Cantabria una parte importante del empleo, tanto directa como indirectamente y su contribución a la riqueza regional ha sido decisiva, dinamizando el mercado laboral.
- Sirven para el crecimiento económico de muchos sectores de la comunidad al acercar no sólo los

distintos territorios sino Cantabria a Europa y a otras comunidades españolas.

La consideración de las infraestructuras del transporte como eje de vertebración del modelo económico debe afianzarse a través de una serie de planes estratégicos sectoriales que se encuentran establecidos en nuestro ordenamiento jurídico para abordar las necesidades futuras de Cantabria en el próximo horizonte.

#### A. LOS PLANES DE COMPETENCIA AUTONÓMICA

Entre estos planes citados se encuentran el Plan de Carreteras de Cantabria y el Plan de Puertos de Cantabria., ambos de alcance y competencia autonómica.

Respecto al primero, debe decirse que existe en vigor el Plan recientemente aprobado recientemente dentro del denominado pomposa e inadecuadamente Plan de Gestión Integral de Infraestructuras de Cantabria con un horizonte de 8 años y con unas inversiones enormemente escasas para los primeros años. El PRC en el caso de tener responsabilidades en esta materia adelantará todas aquellas actuaciones con proyectos disponibles y acelerará la redacción de los pendientes con arreglo a los criterios expuestos en la primera parte de esta ponencia. De la misma manera procederá a la revisión de la programación y los proyectos incluidos en el Plan.

Respecto al Plan de Puertos e Infraestructuras portuarias de Cantabria, el Gobierno actual ha incumplido ampliamente los plazos establecidos para su revisión con lo que en la actualidad debe seguir rigiéndose por un Plan que ha estado inactivo en sus

principales actuaciones durante esta legislatura. Afortunadamente con la potenciación económica de los puertos de Santoña, Colindres, Laredo y Comillas, ya operativos en toda su potencialidad pesquera y deportiva tras las inversiones de los últimos 10 años, solo queda desarrollar los proyectos de mejora y adecuación de los puertos de Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, Suances y Pedreña-Somo para conseguir una red integral de instalaciones vinculadas a los proyectos económicos de la navegación deportiva, que nos sitúen a la cabeza del Norte de España.

Otro de los ámbitos en los que la creación de infraestructuras ha estado abandonada en esta legislatura es el municipal. En el PRC entendemos que la creación de servicios directamente para los ciudadanos en su espacio más cercano reporta numerosas ventajas tanto económicas como sociales, facilitando el asentamiento de la población en las zonas más desfavorecidas, lo que unido a la mejora en las vías de comunicación, supone un salto cualitativo en las condiciones de vida, generando un valor económico de gran importancia.

En este sentido nuestro compromiso es llevar a cabo un plan integral de infraestructuras municipales que abarque la mejora de los servicios básicos (canalizaciones, saneamientos, alumbrados, electrificación, etc.) así como el conjunto de Dotaciones y Equipamientos, entre ellos los culturales, sanitarios, sociales o deportivos y con un especial hincapié en las carreteras y caminos municipales.

Como se ha visto claramente en los años gobernados por el PRC pocas cosas agradecen más los ciudadanos que unas buenas carreteras y pocas se lamentan tanto como lo opuesto. Y esto es

lógico, pues si hay algo esencialmente público, de todos, y que sea tan permanentemente usado por todos, son las carreteras.

De otro lado el Gobierno de Cantabria no puede permanecer impasible ante la disminución de recursos que están dejando a las administraciones del mundo rural sin fondos para la prestación de los servicios más elementales para los ciudadanos. Desde el Partido Regionalista hemos defendido siempre que la prestación de servicios de manera directa y cercana por parte de los consistorios reporta mayores beneficios y ventajas para los ciudadanos mejorando considerablemente su calidad de vida. Siempre hemos apostado por el mundo rural, por el asentamiento de población en las zonas mas desfavorecidas y de peor accesibilidad geográfica y por ello lo incluimos siempre en nuestros programas y en nuestras prioridades.

## B. LAS CARRETERAS DEL ESTADO

La inauguración del ultimo tramo de Autovía entre Molledo y Pesquera en enero de 2008 además de culminar la conexión por carretera de Cantabria con la Meseta, supuso hacer realidad una reivindicación histórica de la Comunidad que tal y como se ha puesto de manifiesto en estos años se ha traducido en una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y en importantes beneficios económicos para nuestra tierra.

Esa larga reivindicación encabezada por el Partido Regionalista de Cantabria se ha trasladado ahora a la apuesta por la construcción de diferentes vías de comunicación terrestre que completarán sin duda la conexión y vertebración social y territorial de Cantabria con España y que son compromisos con nuestra tierra de los diferentes gobiernos de Madrid confirmados a lo largo de estos últimos años; por ello el Ministerio de Fomento debe hacer realidad las siguientes actuaciones en nuestra Comunidad:

- La terminación sin el mínimo retraso sobre los plazos previstos de la Autovía A-8 entre Solares y Torrelavega.
- La implantación del tercer carril en la Autovía A-67 en los tramos Torrelavega-Santander-Bilbao con la finalidad de mejorar la seguridad vial y descongestionar el denso tráfico que soporta esta vía.
- Actuaciones en la Comarca de Liébana: Desfiladero La Hermida, Variante de Potes, Potes-San Glorio.
- Actuaciones en la N-629: Variante de Ramales de la Victoria, Variante de Lanestosa.
- Actuaciones en la N-623: Variante de Alceda-Ontaneda, Variante Puente Viesgo.

Todas estas obras han sido comprometidas con Cantabria por los distintos Gobierno de España con independencia de su color político y por ello debemos seguir reclamándolas y apostando por ellas dado que son motor de creación de empleo y dinamización económica para nuestra región.

### C. EL AEROPUERTO DE SEVE BALLESTEROS PARAYAS

A lo largo de estos últimos cuatro años de gobierno del partido popular, los cantabros hemos asistido incrédulos y atónitos al declive del aeropuerto de Parayas.

En los años de Gobierno de los regionalistas se consiguió un hito que parecía imposible se consiguió pasar la cifra de 1.000.000 de viajeros al año. En estos momentos se han perdido 300.000 pasajeros, se han perdido frecuencias y las nuevas compañías que están operando lo hacen a efectos de recuperar rutas perdidas no de ampliar las existentes.

Se ha perdido el convenio con la compañía Air Nostrum lo que implica que dicha aerolínea establece los horarios y los precios de manera unilateral resultando unas condiciones leoninas que repercuten de manera muy negativa en los viajeros.

Esta situación a la que este gobierno ha llevado al aeropuerto de Santander se debe a una política de promoción y comercialización nula.

Por ello desde el Partido Regionalista de Cantabria consideramos que se debe luchar por implicar a las compañías aéreas en la promoción de rutas y el Gobierno como sujeto activo, implicarse en la firma de acuerdos dirigidos a que operen nuevas compañías que repercuta de manera directa en el turismo en nuestra región y que posibilite la recuperación del aeropuerto Seve Ballesteros Parayas.

## D. LOS FERROCARRILES Y EL AVE

La inversión en infraestructuras en Cantabria ha sido y hoy sigue siendo en una parte una de las la asignaturas pendientes de todos los Gobiernos centrales con nuestra tierra. Y esto ha ocurrido tanto en carreteras como en ferrocarriles. Por ello, el Partido Regionalista de Cantabria, ha sido, es y será firme, beligerante, combativo y siempre reivindicativo con la construcción de unas infraestructuras adecuadas y competitivas para nuestra región.

Los regionalistas no estamos dispuestos a permitir comunidades autónomas de primera y de segunda clase, ciudadanos en primera y ciudadanos en segunda división gobierne quien gobierne en Madrid. Y esta es nuestra ventaja, nosotros no nos debemos nada a nadie en Madrid, no tenemos ninguna centralita que nos de instrucciones o nos obligue a pronunciarnos en uno u otro sentido.

En estos momentos de crisis consideramos que es necesario priorizar las inversiones más rentables para Cantabria y para toda España y de acuerdo con este criterio y en coherencia con las políticas reivindicativas de nuestro partido situamos la posición del PRC en cuanto a las inversiones ferroviarias del Estado.

Si observamos el mapa que ADIF exhibe, y que mostramos a continuación, donde se reflejan las líneas de alta velocidad en el territorio español, no podemos menos que sentir una gran decepción seguida de una enorme indignación.

Aquí se muestra con toda crudeza lo que es un agravio comparativo de Cantabria respecto al resto de las regiones españolas. Somos la única Comunidad autónoma ausente en los itinerarios en servicio o en fase de ejecución. Y solamente otras cinco provincias (Lugo, Teruel, Salamanca, Ávila y Jaén) no tienen nada previsto según esta publicación.

Aunque en el resto de España la crisis ha frenado el ritmo anterior no se ha dejado de avanzar en algún sentido para otras Comunidades Autónomas. En Cantabria, hoy con el Partido

popular gobernando aquí y en Madrid, podríamos repetir la misma queja amplificadas que ya emitimos en mayo de 2010 contra el ministro José Blanco y que hoy dada su vigencia quiero plasmar en esta ponencia.

### “ EL TREN DEL FUTURO

*Mientras esperamos que pasen unas décadas para ver ese futuro de trenes que describe Gutiérrez Aragón en su novela La vida antes de marzo, trenes veloces que no paran nunca, donde los viajeros se incorporan al convoy mediante unidades que se adosan y separan al pasar por las estaciones, estamos todos aquí en Cantabria enzarzados en la discusión de qué hacer ahora con los trenes.*

*La cuestión está muy debatida pero lo importante ahora es la decisión sobre el AVE que se va a tomar en Madrid en los próximos días y de la que dependerá ese futuro de trenes y muchas cosas más.*

*Últimamente se han oído voces diciendo que podemos vivir sin AVE ó que, si vamos a tener uno para ir a Madrid, mejor ir por Bilbao y de paso matamos dos pájaros de un tiro pues así ya tenemos hecho parte del camino al Ebro y a Europa. Son voces que salen a arropar al ministro Blanco en esa decisión que nos ha sumido a los cántabros en el desconsuelo, de suspender las obras ya adjudicadas del AVE entre Palencia y Villaprovedo, el AVE a Cantabria.*

*Pero no sólo nos ha llenado de desconsuelo sino también de indignación. Y esto es porque los cántabros miramos al futuro pero también miramos alrededor. Y mirando alrededor vemos que Asturias, nuestra vecina del Oeste, tiene 1.084.000 habitantes y tiene un AVE en construcción donde sólo en la variante de Pajares se llevan gastados 2.500 millones de euros, que Galicia con 2.800.000 habitantes tiene en ejecución un eje interior Coruña-Vigo y la conexión con el centro de España por Orense-Zamora donde se llevan invertidos más de 7.500 millones de euros y todo el conjunto terminará en 15.000.*

*Es buen momento para recordar a nuestro ministro que en Cantabria no somos tan pocos, 591.866 habitantes, no 500.000, y*

*lleva invertidos en obras del AVE tantas veces prometido cero euros. Pero es mal momento para hacer cálculos comparativos. Tampoco está mal contar a los lectores que en Navarra, comunidad con 636.000 habitantes, hay previstos dos AVES: Uno a Madrid y al Ebro, por Castejón-Zaragoza, con convenio firmado y una inversión prevista de 900 millones de euros y otro a la Y griega vasca y a Europa. Por cierto la Y griega vasca tiene la mayoría de los tramos en ejecución y costará más de 5.000 millones de euros. ¿Costará a quién?*

*Pues a todos los españoles, cántabros incluidos. Por eso sorprende que todas esas voces que apelan al difícil momento de nuestra economía y que comprenden que hay que paralizar las inversiones grandiosas en estos momentos no exijan con contundencia que se paren también las obras de los demás. Si hay crisis, hay crisis para todos, pero más para los que hasta ahora en esto la han sentido menos.*

*En una cosa sí estamos de acuerdo con el Ministro Blanco, hay que buscar las inversiones más eficientes y evitar las obras costosísimas, cuya rentabilidad social y económica es dudosa, especialmente en estos tiempos donde hay que reducir gastos.*

*Por eso, y sin entrar en profundidades técnicas, que podemos dejar para otro lugar, voy a decir lo que pienso para Cantabria: Queremos ir en tren a Madrid directamente por Palencia pero no pedimos grandes inversiones para el tramo Reinosa-Los Corrales-Santander, de momento una modernización, nuestros “túneles de Pajares” pueden esperar. Pero exigimos que comiencen ya las obras del tramo Palencia-Reinosa, donde las inversiones son mucho menores, más rentables y donde ganaremos casi una hora de tiempo en el trayecto Madrid-Santander. Estos criterios debería aplicarlos para toda España por justicia, solidaridad y eficiencia económica, y no sacrificar a Cantabria.*

*Por cierto ¿sabe el sr. Ministro que Santander y Torrelavega tienen tantos pasajeros a Madrid como Oviedo, Gijón y Avilés juntos ó como Bilbao, Vitoria y San Sebastián a la vez?*

*Nosotros aspiramos a un tren que haga el trayecto Santander-Madrid en un tiempo aproximado de 3 horas para*

*viajeros, competitivo con el coche y el avión, y esto es fácilmente alcanzable. Tardaremos menos de una hora entre Reinosa y Santander pero con paradas en Reinosa, Los Corrales, Torrelavega y Santander.*

*Queremos una línea que permita el tráfico mixto de viajeros y mercancías, porque lo consideramos fundamental para el desarrollo económico de Cantabria y por la propia rentabilidad de las inversiones.*

*No consideramos bajo ningún concepto que nuestra conexión con la Meseta sea por Bilbao: Esa es la conexión con el País Vasco, con el Valle del Ebro, Cataluña y Europa. Y que no nos engañen, todavía no hay Estudio Informativo, ni Declaración de Impacto Ambiental, ni proyectos etc.. y ya sabemos lo que tardan estas cosas. No quiere decir que renunciemos pero el Ave Santander-Bilbao puede esperar a que vengan tiempos mejores. Las obras podrán tardar 5 ó 10 años, pero el papeleo debe seguir adelante. Es importante definir un itinerario futuro para proteger el terreno de la invasión urbanística y poder acometer la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras cuando la Economía lo permita.*

*Pero volviendo al presente, Sr. Blanco, Sr. Zapatero, lo que hoy sentimos la mayoría, lo que siente el primero de los cántabros, nuestro presidente Revilla es un sentimiento de humillación viendo cómo una región y un Gobierno leal y solidario con lo que ustedes representan es ninguneado por no se sabe qué. Nos recuerda al viejo ferrocarril Santander-Mediterráneo, a otros tiempos...*

*No queremos seguir pagando los AVES de los demás como ocurrió con las autovías, viendo como nos quitan la pequeña miseria de 160 millones de euros que se había conseguido ver de verdad después de contar a los cántabros año tras año que ya era una realidad.*

*El futuro depende de muchos factores, podemos vivir sin AVE, como sin otras muchas cosas más, pero nuestro futuro será peor sin él y para los cántabros de las próximas generaciones las oportunidades que perderemos a manos de nuestros vecinos serán otra frustración histórica, por lo que no podemos permitir que se pierda este tren.”*

Nuestra filosofía sigue siendo la misma, pero hoy en día sabemos que se ha avanzado algo en cuanto a posibles reducciones de costes gracias a los estudios dirigidos por el catedrático Enrique Castillo de la Universidad de Cantabria y dos colaboradores más de la Universidad de Castilla-La Mancha, sobre la vía alternada doble-simple.

Este estudio realizado el pasado año por estos investigadores propone una metodología para racionalizar las inversiones de la Alta velocidad en España, mediante la vía alternada doble-simple en los tramos periféricos de la red de AVE que proporcionará una reducción en los costes de construcción de hasta un 40%. En general se utilizaría vía simple en los tramos caros (túneles y viaductos) y vía doble en los baratos (zonas a cielo abierto) y exclusivamente allí donde haga falta.

Precisamente para la aplicación de la metodología y estudio de alternativas han escogido el tramo Palencia-Santander. En este caso práctico se pueden ver con claridad la diferencia de costes no sólo que producen la alternancia de la vía doble y simple en determinados tramos parciales (algo equivalente a los cantones) si no también la diferencia existente entre la zonas llanas del trayecto y las que atraviesan la cordillera y salvan el desnivel existente entre nuestro Campoo y la zona costera.

La primera conclusión es obvia. Los primeros 75 Km. a partir de Palencia son más económicos que cualquier tramo actualmente en ejecución en todo el territorio peninsular y todo el trayecto hasta Reinosa oscilaría entre unos 600 y 900 millones de euros dependiendo de la combinación vía simple-vía doble, por lo que con cualquier relación de eficiencia que se escoja sale bien parado en comparación lo que se está construyendo en otras Comunidades Autónomas. Y esto es lo que reivindicamos actualmente.

Es completamente falso lo que repiten constantemente los voceros del Gobierno de Cantabria y de su Presidente Ignacio

Diego: Que con la puesta en servicio del tramo Valladolid-Palencia y los arreglos que se están haciendo en las vías y en la catenaria entre Palencia y Santander el tiempo de viaje se reducirá en una hora. Falso e Imposible.

Aunque el tiempo siempre se puede reducir algo con una mejor gestión de vía, el único verdadero ahorro y no muy grande, por cierto, se deberá al nuevo tramo de Valladolid-Palencia y el resto no se acercará ni de lejos a lo pregonado por el resto de actuaciones. Actuaciones que por otra parte, aunque no vienen mal para evitar los problemas actuales, son muy poca cosa desde el punto de vista económico respecto a nuestras Comunidades Autónomas vecinas.

No queremos dejar de citar, ya que aparece en las previsiones del Gobierno Central en la Red Transeuropea de Transportes, nuestra exigencia de redacción del proyecto de la línea del Corredor Cantabria-Mediterráneo que unirá Torrelavega y Santander con Valencia a través de Bilbao y que figura en concreto en el Corredor Cantábrico.

Estas dos líneas servirán de impulso de manera definitiva el puerto de Santander y el aeropuerto Seve Ballesteros Parayas. Los cantabros verán hechas realidad las reivindicaciones históricas de nuestra tierra en igualdad de condiciones que comunidades autónomas homologas, mejorará de manera considerable el transporte de pasajeros y mercancías con Madrid y el mediterráneo. En definitiva, Cantabria será mas competitiva en España y en el extranjero.

Además de lo anterior, debemos seguir mejorando e invirtiendo en la red de cercanías de RENFE que en Cantabria opera con las líneas de la antigua FEVE, red ferroviaria de vía estrecha, en los trayectos de Bilbao/Santander/Torrelavega/Cabezón de la Sal, líneas de muy buena acogida en los trayectos del área metropolitana de Santander, de Santander a Reinosa y en los ramales a La Cavada y Liérganes. En esta línea de trabajo apostamos por realizar un estudio serio y definitivo para los enlaces con Laredo y Castro Urdiales.

## **Conclusiones**

El Partido Regionalista de Cantabria reclama que ha llegado la hora de la Inversión.

El Partido Regionalista de Cantabria apuesta por la Industria y dentro de ésta por las Energías Renovables.

El Partido Regionalista de Cantabria apuesta por la reactivación de la Obra Pública y en concreto por las obras relacionadas con los medios de transporte y con la cohesión territorial.

El Partido Regionalista de Cantabria exige el máximo rigor en las inversiones del Estado en materia de Ferrocarriles y el mismo tratamiento para todas las Comunidades Autónomas.

El Partido Regionalista de Cantabria exige que Cantabria no quede descolgada de ninguno de los corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transportes.

El Partido Regionalista exigirá al Gobierno de España, sea cual sea su color político, la inversión necesaria para que las líneas de alta velocidad lleguen al territorio de Cantabria con el objetivo de conseguir unos tiempos de trayecto para viajeros entre Madrid y Santander del orden de tres horas, duración que se considera adecuada para que el ferrocarril sea verdaderamente competitivo con otros medios de transporte como la carretera y el avión.

Paula Fernández Viaña  
Bernardo Colsa LLoreda  
José María Mazón Ramos