

Infraestructuras de Cantabria para el Siglo XXI

Viaria Cantabria 2001-2010



De izquierda a derecha, D. Benigno Blanco, D. José J. Martínez Sieso, D. Francisco Álvarez Cascos y D. Miguel A. Revilla Roiz.

Acto de inauguración

En la inauguración de "Viaria Cantabria 2001-2010", que se celebró en Santander del 22 al 23 de mayo del presente año, el **Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos**, comenzó su intervención mencionando su satisfacción por la colaboración que existe entre su Ministerio y el Gobierno de Cantabria, cuyos resultados son ejemplo para el resto de España.

La estabilidad presupuestaria y la disponibilidad de fondos europeos permiten confiar en la viabilidad financiera del conjunto de actuaciones que suponen estas inversiones, sustentada en un marco económico estable, sin déficits presupuestarios y con previsiones de un alto ritmo de crecimiento económico.

El ministro fue desgranando las diferentes inversiones en

infraestructuras que se van a realizar en Cantabria, del orden de los 176 000 Mpta, preferentemente en carreteras y ferrocarriles. El Tren de Alta Velocidad, se prevé que esté listo antes del 2007, y permitirá realizar el viaje Santander-Madrid en tres horas. También están contemplados los 47 km de la autovía del Cantábrico entre Torrelavega y Asturias, los 66 km hacia la meseta, los 15,1 km de la ronda de la bahía de Santander, y los 14 km de Zurita-Parbayón.

El **Presidente de Cantabria, D. José J. Martínez Sieso**, por su parte, hizo especial énfasis en la colaboración y coordinación de las distintas instituciones, ya que desde una idea común de prioridades y de desarrollo se puede conseguir avances positivos, en una región que quiere afrontar el siglo XXI con las necesarias garantías para su definitiva integración interna y externa por medio de

unas infraestructuras modernas y adecuadas para su desarrollo económico y social.

Por su lado, **D. Gonzalo Piñeiro, Alcalde de Santander**, destacó, entre otras, las obras del Distribuidor de La Marga, que terminará con los problemas de tráfico en esa zona, y la autovía de Ronda Bahía, además de las actuaciones en el puerto y la recuperación del espacio ferroviario, que redundarán en un mejor servicio y calidad de vida para los ciudadanos de Santander, ya inmersos en el siglo XXI.

Marco financiero: Balance de las inversiones y planes de futuro

A continuación tomó la palabra **D. Benigno Blanco, Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fo-**

EL NOROESTE EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000-2007

	FF.CC.	Autovías Autopistas	Aeropuertos	Puertos	Total
España total	6 009 952	3 728 904	1 397 919	1 250 000	12 386 775
Noroeste					
Castilla y León	994 883	606 573	4 319	----	1 605 775
Galicia	522 630	214 500	29 934	130 541	897 605
Asturias	322 774	215 998	4 573	86 378	629 723
Cantabria	69 680	78 030	2 014	26 585	176 309
País Vasco	597 131	19 595	77 043		693 769
Total					
Noroeste	2 507 098	1 115 101	60 435	320 547	4 003 181 (+32,32%)

FF.CC. ALTA VELOCIDAD MAYO 2001**L.A.V. VALLADOLID-PALENCIA-SANTANDER**

Valladolid-Palencia/Burgos	En redacción del estudio informativo (plazo 15 meses desde 12/3/01)
Palencia-Alar del Rey	En redacción del estudio informativo. Información Pública 17/04/01
Alar del Rey-Santander	En redacción del estudio informativo (plazo 24 meses desde 31/10/00)

INTEGRACIÓN FF.CC. EN SANTANDER

Nueva red arterial ferrov.	En redacción del estudio informativo (plazo 18 meses desde 11/04/01)
----------------------------	--

mento, destacando sobre todo la preocupación de su Ministerio en la consecución de la mejor calidad de servicio en las carreteras, subrayando el interés de su Ministerio por aplicar toda la tecnología posible para dar un servicio de calidad, y subrayando que el Plan de Infraestructuras apuesta por integrar a Cantabria en las mismas condiciones que otras regiones europeas, en las grandes redes de comunicación necesarias para su desarrollo futuro.

Por su lado, **D. Federico Santamaría**, *Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Cantabria*, informó que se recurrirá al endeudamiento para financiar el plan de carreteras 2001-2008, que prevé una inversión de 66 386 Mpta en la red autonómica, aunque se empleará esa fórmula aplicando el principio de prudencia. El Consejero repa-

só las inversiones en materia de carreteras hechas por el Gobierno desde 1995, el sistema de financiación utilizado y cómo se desarrollará el plan de carreteras: primera fase, 2001-2004, con una inversión de 41 136 Mpta, y al que se incorporarán actuaciones incluidas en el primer plan y aún no ejecutadas; y una segunda, 2005-2008, con una inversión de 25 250 Mpta. Al hilo de lo expuesto, explicó que, desde 1995, el Gobierno cántabro ha puesto en marcha un ambicioso programa de inversiones a través del ahorro bruto conseguido hasta el 2000, que ha sido de unos 20 000 Mpta anuales; las transferencias de capital, con unos 10 000 Mpta al año, y el endeudamiento, que es un recurso que no ha sido excesivamente utilizado.

También expuso los cambios en el marco financiero futuro

debido a las competencias que recientemente ha asumido el Gobierno, y las que próximamente asumirá, como son las transferencias de sanidad, lo que estrechará el margen de maniobra presupuestario para la inversión en infraestructuras.

Infraestructuras aeroportuarias y portuarias

Inició la sesión la intervención de **D. Pedro Argüelles**, *Presidente de AENA*, quien, entre otras cosas, informó del crecimiento previsto (5%) del aeropuerto de Parayas, en el que AENA piensa invertir del orden de los 2 000 Mpta hasta el año 2007, fecha en que se alcanzarán los 370 000 pasajeros y el movimiento de 13 370 aeronaves. La inver-

sión se ha destinado a la remodelación del edificio terminal y a la central eléctrica, ampliación de aparcamientos y de la plataforma del área de movimientos. Igualmente, que el Plan Director de Parayas contempla una inversión de 2 400 Mpta, y se prevé la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo, un apartadero de espera en la cabecera 29 y dos edificios, uno para "handling" y otro para la aviación en general.

Así mismo descartó la instalación de pasarelas ("fingers") para acceder a los aviones, lo que significa que se buscarán otras alternativas. También afirmó que la puntualidad media en el aeropuerto es del 88% y operatividad del 99%.

D. José Llorca, *Presidente del Ente Público Puertos del Estado*, presentó una inversión de 26 500 Mpta en el puerto de Santander hasta el año 2007, el 2,2% del total previsto en el sistema portuario. El Sr. Llorca explicó que 17 000 Mpta los asumirá la Administración Pública (1 545 Mpta anuales, que implican un incremento del 8,6% con respecto al periodo 1996-2000). De todo ello, unos 10 000 Mpta se invertirán en esta legislatura e irán dirigidos al dragado testero este del espigón central, el muelle cinco, la nueva lonja, la dársena sur, los viales del espigón central y actividades logísticas. Para el Sr. Llorca hay que hacer crecer, modernizar y mejorar la accesibilidad terrestre del puerto de Santander e integrarlo en las redes nacionales e internacionales de tráfico.

Posteriormente, **D. Fernando García Pérez**, de la *Autoridad Portuaria del Puerto de Santander*, constató estas inversiones y la forma en que se llevarían a cabo, no sin antes subrayar que la actividad desarrollada por el puerto de Santander es hoy en día una va-

liosa fuente de riqueza y empleo para Cantabria, ya que contribuye con el 29,8% al VAB autonómico. El puerto soportará un tráfico portuario cercano a los 5 350 000 toneladas en el año 2000, lo que supone un incremento del 22% respecto al periodo 1990-94, y que se sustenta en un crecimiento sostenido y en la diversidad de tráfico. Para ello, facilitó cifras referentes a los tráfico de mercancías, que por tercer año consecutivo batió su propio record -1 240 000 toneladas- y de pasajeros, especialmente la línea de ferries con Plymouth, 140 000 pasajeros/año.

La relación de las principales obras realizadas en el puerto desde 1996, la explicación de los tipos de mercancías transportados, su participación en la creación de puertos secos como Azuqueca de Henares, la explicación de los proyectos más importantes por realizar en este puerto (dragado del espigón central, muelle de Raos 5, nueva lonja de pescados, nuevos muelles en la dársena sur de Raos, etc.), dieron una clara y optimista perspectiva sobre el futuro inmediato del puerto de Santander.

Infraestructuras ferroviarias e incidencia territorial

D. Manuel Niño, *Subdirector General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento*, precisó que se invertirán unos 800 000 Mpta en adquirir 282 unidades de alta velocidad (sin contar las 82 que ya han salido a concurso), 250 unidades de cercanías y otras 22 para otros servicios. Según afirmó, las inversiones en alta velocidad elevarán la cuota del ferrocarril en el transporte de larga distancia en un 30%, cambiando radicalmente los re-

sultados económicos (en 1988, las líneas de largo recorrido generaban un déficit de 13 200 Mpta, que aumentarían a 17 000 Mpta en el 2007, si no se aplicara el Plan) y generando unos beneficios de 22 000 Mpta, con los que se atenderá el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y se irá financiando —vía canon— el coste de su construcción.

D. Juan Carlos Barrón, *Presidente del Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)*, describió técnicamente los diferentes tramos del corredor Norte-Noroeste y aseguró que permitirá a Cantabria integrarse en la red de alta velocidad, tener servicios más frecuentes, de mayor velocidad, calidad y puntualidad, así como seguridad.

Así mismo fue explicando cómo cambiaría el mapa ferroviario de la alta velocidad en Cantabria y sus efectos socio-económicos en la zona.

D. José Luis Gil Díaz, *Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria*, presentó los efectos que las nuevas infraestructuras de transporte pueden tener en la ordenación del territorio y planteó al Ministerio de Fomento la oportunidad de revisar el trazado de FEVE a su paso por Torrelavega, para lograr una mayor integración urbana. En concreto, definió la línea de cercanías como un elemento fundamental para unificar de forma equilibrada los núcleos urbanos desarrollados entre la bahía de Santander y el Besaya, estructurando el crecimiento de Santander en torno a los ejes ferroviarios actuales y los beneficios de la Ronda de la Bahía, el intercambiador de La Marga o la autopista Zurita-Parbayón. Además, para fomentar el uso del ferrocarril, propuso, junto al proyecto ya en marcha de la unificación de

las estaciones de Santander, la recuperación de espacios ociosos en la estación de FEVE en Torrelavega, con una actuación urbanística que debiera implicar al Gobierno, la Autonomía y el Ayuntamiento para hacer una adecuada restauración ambiental, suprimir pasos a nivel y soterrar las vías. En Santander también propuso conectar de forma directa mediante transporte público la Vaguada de Los Llanos, con la zona de las estaciones, bien por ferrocarril o bien por tranvía.

Por su parte, y entre otras afirmaciones, el *Consejero de Industria, Turismo, Trabajo y Comunicaciones*, **D. José Ramón Álvarez Redondo**, opinó que las características del terreno en la zona —refiriéndose al tramo entre Alar del Rey y Palencia de la línea de alta velocidad ferroviaria— permite que el tren de alta velocidad alcance, al menos, los 300 km/h. Aunque el Gobierno regional se muestre satisfecho con el estudio informativo realizado, está estudiando con Fomento la posibilidad de incrementar la velocidad. Así mismo y respondiendo a una pregunta de los asistentes, desestimó la conexión de Cantabria con la alta velocidad ferroviaria a través de Bilbao, y no con Palencia, como así se ha proyectado.

Por su lado, **D. Miguel Corsini**, *Presidente de RENFE*, explicó, entre otras cosas, que RENFE ha invertido 2 200 Mpta en el mantenimiento y conservación de su infraestructura en Cantabria, en la línea Mataporquera-Santander, y tiene previsto gastar otros 2 100 Mpta en los mismos conceptos, cantidades que no incluyen las inversiones derivadas de la construcción de la línea de alta velocidad, cuya cuantía se desconoce y que depende, en gran medida, del estudio informativo del tramo Alar del Rey (Palencia) - Santander.

Igualmente, destacó la importancia de la construcción del túnel de Guadarrama y la mejora que se incorpora al resto de la línea, que recortará significativamente los tiempos de viaje y multiplicará por tres su actual cuota de mercado. Así mismo, destacó también el gasto que se destina a la renovación de la flota, la cual será una de las más modernas del mundo.

D. Eugenio Damboriena y Osa, *Presidente de FEVE*, informó, entre otras, que en el ferrocarril de vía estrecha se invertirán, en el periodo 2001-2010, un total de 23 180 Mpta (16 680 Mpta a cargo del Estado y 6 500 a cargo de FEVE), con el fin de incrementar su capacidad de transporte, limitada actualmente en muchos casos por la inexistencia de vía doble en algunos tramos. Entre las obras, destacó la duplicación de vías en los tramos Torrelavega - Puente San Miguel, Nueva - Montaña-Maliaño, Astillero - Orejo y Puente San Miguel - Orejón; así como los nuevos talleres generales de

mantenimiento de Santander, y la instalación de bloqueo automático en los tramos Cabezón - Unquera y Orejo - Carranza, y la reforma integral del parque material de viajeros.

Infraestructuras viarias

D. Miguel Ángel Revilla, *Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria*, anunció que en breve se presentaría al Parlamento el II Plan de Carreteras de Cantabria, que abarca del 2001 al 2008, con una inversión que ronda los 66 386 Mpta. Entre sus objetivos, destacó las actuaciones en puertos de montaña menores de conexión con la meseta, como Alisas, Palombera y La Braguía, que se adjudicarán en este mismo año, y los de Las Muñecas, La Sía, Lunada, Estacas de Trueba y la conexión entre Pozazal y Carrales. Así mismo, el Plan responderá a las necesidades de tráfico que ocasionará la finali-



El recorrido Madrid-Santander, en tres horas con trenes de Alta Velocidad y ancho europeo.

II PLAN DE CARRETERAS DE CANTABRIA. INVERSIÓN POR PROGRAMAS

	2001	2002	2003	2004	2001-2004
Nuevas carreteras		850	1 150	550	2 550
Acondic. y mejora trazado	3 434	1 839	1 205	400	6 878
Acondic. y mejora plataforma	1 128	3 385,8	2 488	1 000	8 002,5
Mejora plataforma red local	797,5	542,8	200	115	1 655,3
Refuerzo de firme	2 607	4 372,8	3 696,2	2 332	13 368
Otros programas					
Variante	131	50	300	467	948
Puente/pasarela	157	180	100		437
Intersecciones	70,6	25			95,6
Pasos a nivel	100	100	100	100	400
TOTAL INVERSIÓN	8 425,8	11 705,4	9 239,2	4 964	34 334,4
Conservación	684,4	911,2	726,5	292,5	2 614,6
Expropiaciones	502,1	643	534,3	251,7	1 931,1
Asistencias técnicas	145,5	174,3	138,6	65,8	524,2
TOTAL II PLAN (en Mpta)	9 757,8	13 433,9	10 638	5 574	39 404,2

zación de la autovía del Cantábrico o las que creará la autovía de la Meseta. Con este plan se habrá logrado —afirmó el Sr. Revilla— equilibrar la región territorialmente.

Entre otras obras contenidas en el II Plan de Carreteras, están en marcha la nueva carretera Hoznayo-Villaverde, la Variante de Comillas y la de Cabezón de la Sal, la reparación de los puentes de Barcenillas, Tezanos, Golbardo y Vioño, etc. También podemos destacar, entre las nuevas propuestas, la variante de Santillana del Mar y la conexión de Suanzes con Puente San Miguel por Vispieres, la mejora de la travesía de Astillero y Camargo, etc.

También se pueden mencionar la ampliación y mejora del firme de la CA-150, entre Gijón y La Matanza; en la CA-183, entre la Lomba y Alto Campoo; la CA-144, entre Boo de Guarnizo y Cianza y CA-131, entre la Ría de la Raba y Revilla. En cuanto a la red secundaria, se actuará, entre otros, en los tramos Ampuero-

Carasa, Solórzano y Bádames, Revilla y Puente Arce, Jesús del Monte-Hazas de Cesto, Selaya y Vega de Pas, Pozazal y Villanueva de la Nía, Ruerrero-Carrales, etc.

En cuanto a las inversiones del Estado en autovías y vías de alta capacidad, **D. Antonio Alonso**, *Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento*, explicó que la inversión prevista para Cantabria es

de 101 000 Mpta para las vías de alta capacidad (el 75% con inversión pública) entre las que se incluye también la autopista de peaje Parbayón-Zurita y los cinco tramos de la autovía de la Meseta, dos ya adjudicados y tres en fase de proyecto. Por lo que se refiere a la autovía del Cantábrico, el tramo Cabezón-Lamadrid concluirá el primer semestre del 2002 y el que une Lamadrid con Unquera, el últi-



En la foto, D. Miguel A. Revilla y D. Antonio Alonso.

mo cuatrimestre del año. También afirmó que, aunque la inversión del Plan de Infraestructuras en actuaciones en medio urbano no está aún territorializada, sí se incluye la Ronda de la Bahía, que supondrá una inversión de 18 737 Mpta, que, al ser financiada mediante la autopista de pago Parbayón-Zurita, cobrará un fuerte impulso. Así mismo, se incluye el intercambiador de La Marga, ya adjudicado por un importe de 2 634 Mpta. Igualmente y para conservación, se destinarán 5 000 Mpta en los próximos cuatro años, que reverterán en rehabilitación, mejoras, etc., y 850 Mpta para seguridad vial, que ya están en ejecución. Para finalizar, afirmó que no está prevista una gran actuación en la A-67, pero sí se acometerán actuaciones de mantenimiento y seguridad puntuales. Finalmente contestó a diversas intervenciones sobre el proyecto de mejora de la carretera 621 de Potes a León, y el proyecto para el Desfiladero de la Hermida, ambas pendientes de aprobación del impacto ambiental.

Sesión de clausura

La sesión comenzó con la exposición de las conclusiones que más adelante publicamos y que fueron rubricadas por el Ministro de Fomento y el Presidente de Cantabria.

Antes del acto protocolario, el **Ministro de Fomento** destacó que, cuando se haya terminado el Plan y puestas en servicio las infraestructuras, se habrá producido un aumento del número de infraestructuras en Cantabria, que redundará en una mayor capacidad de producción de la economía. Hay que recordar que las infraestructuras son una condición necesaria, pero no suficiente, para garantizar su

MAYO 2001 AUTOVÍAS	
AUTOVÍA DE LA MESETA	
Palencia-Aguilar de Campoo	Estudio Informativo pendiente día.
Aguilar de Campoo-Torrelavega	
Torrelavega-Los Corrales del Buelna	En ejecución.
Los Corrales del Buelna-Molledo	Proyecto redacción.
Molledo-Pesquera	Proyecto redacción.
Pesquera-Reinosa	Proyecto redacción.
Reinosa-Límite Prov. Palencia	En ejecución.
Burgos-Aguilar de Campoo	Estudio Informativo. autovía en redacción.
AUTOVÍA DEL CÁNTABRICO	
Sierrapando-Torres	En servicio.
Torrelavega-Cabezón de la Sal	En servicio.
Cabezón de la Sal-Lamadrid	En ejecución.
Lamadrid-Unquera	En ejecución.
RONDA DE LA BAHÍA DE SANTANDER	
Peñacastillo-Cacicedo	Proyecto aprobado.
Cacicedo-Parbayán	Proyecto en redacción.
Parbayón-San Salvador	Proyecto en redacción.
Autop. Zurita-Parbayón	Estudio en redacción.

pleno aprovechamiento y con él el crecimiento potencial de la renta y de la riqueza regional de Cantabria.

Sin endeudar a las generaciones futuras, y cancelando poco a poco la deuda de go-

biernos anteriores, el Plan de Infraestructuras 2000-2007 proporcionará a Cantabria, sin agravios interterritoriales, comunicaciones integrales, vertebración interna, conexión con el resto de España, opor-



El Ministro de Fomento en la sesión de clausura.

tunidades de crecimiento y contribución a la creación de empleo.

Por su lado, **D. Joaquín Martínez Sieso**, *Presidente de Cantabria*, también hizo hincapié en la colaboración y coordinación entre las instituciones. Recordó que, gracias a este plan, Cantabria estará articulada tanto a nivel de comunicaciones con España y con Europa, como con buenos accesos a la Cantabria rural y de montaña. Las conclusiones de *Viaria Cantabria 2001-2010* deberán mover al optimismo, tanto por la magnitud de los compromisos expresados por ambas administraciones, como por los calendarios que se plantean. El objetivo número uno debe ser la autovía de la Meseta, el tren de alta velocidad y las inversiones en Raos, pero esto tampoco significa que se olvide la actividad económica que generan los puertos, y las reformas a acometer en el aeropuerto de Parayas para que sea una instalación con mayor uso. En sus palabras, "es una ocasión para acercarnos a la Cantabria que siempre hemos querido, a la Cantabria que que soñamos: una región europea avanzada, abierta al mundo, socialmente justa y equilibrada, llena de actividad y de horizontes de vida, solidaria con el futuro de las demás comunidades".

CONCLUSIONES DEL SIMPOSIO

Infraestructuras viarias

OBJETIVOS:

Ministerio de Fomento:

- El Plan de Infraestructuras 2000-2007 (horizonte de ejecución 2010), en términos de Gran Capacidad interurbana, apuesta tanto por la vertebración inter-



El Sr. Martínez Sieso, Presidente de Cantabria, en un momento de su intervención.

- na de la Comunidad, como por la ruptura del aislamiento de Cantabria y la conclusión de los proyectos de inversión que están actualmente en ejecución, permitiendo así unas comunicaciones de altos estándares de calidad interiores y con el resto del país.
- Las actuaciones interurbanas más destacables son la autovía Cantabria – Meseta, que supondrá la construcción de 63,5 km de nuevo trazado mediante la inversión de 75 000 Mpta, y la autovía del Cantábrico, en avanzado estado de ejecución de sus dos últimos tramos en esta comunidad. Hay que mencionar en este apartado la futura ejecución de la autopista Parbayón-Zurita de 14 km, para lo que se invertirán aproximadamente 9 000 Mpta, y la gran importancia que supone para la mejora de los accesos a toda la zona de la Bahía de Santander, por cuanto con cargo a esta concesión se construirán los 15,1 km libres de peaje de la autovía Ronda de la Bahía.
- La inversión total en vías de alta capacidad interurbanas asciende a 101 170 Mpta, de origen pre-

supuestario y concesional.

- También son de destacar las actuaciones de vertebración urbana y periurbana, que articularán la red arterial de Santander, cuyo importe asciende a 21 371 Mpta, a través de la construcción del enlace de La Marga y la autovía Ronda de la Bahía.
- Se complementa lo anterior con actuaciones específicas de Seguridad Vial, que incidirán, junto con las anteriores actuaciones, en todos los tramos de concentración de accidentes de la Red de Carreteras del Estado en Cantabria y las actuaciones de Conservación de la Red Viaria, de cara a garantizar el mantenimiento en óptimas condiciones del importante patrimonio viario existente y que se va a incrementar considerablemente.

Comunidad Autónoma de Cantabria:

El Gobierno de Cantabria pondrá en práctica el Segundo Plan de Carreteras de Cantabria 2001-2008, al objeto de completar la modernización de la red viaria de la Comunidad.

La inversión prevista en todo el periodo es de 66 386 Mpta, de los cuales 56 311 se dedicarán a los programas:

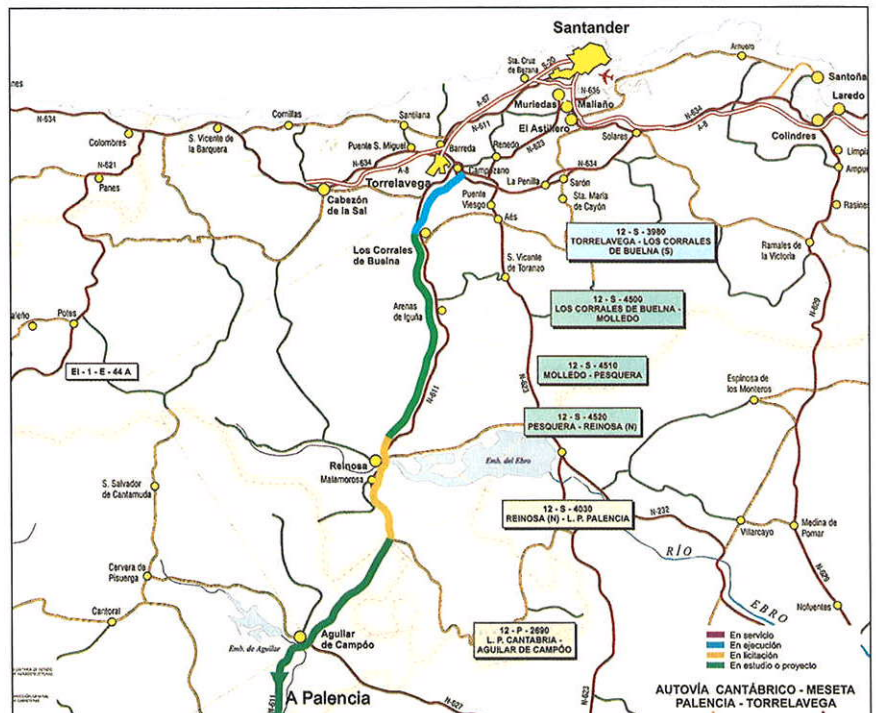
- Nuevas Carreteras.
- Acondicionamiento y Mejora de Trazado.
- Acondicionamiento y Mejora de Plataforma.
- Mejora de Plataforma en la Red Local.
- Refuerzo de Firme.
- Otros (variantes, puentes, intersecciones, pasos a nivel).
- El resto del Plan se destina a las obras de conservación, a expropiaciones y a asistencias técnicas.
- El Plan establecerá el adecuado acceso de todas las comarcas, tanto litorales como interiores, al eje formado por las autovías de la Meseta y del Cantábrico, así como la eliminación, a través de variantes, de "puntos negros" en poblaciones cercanas a nudos viarios de la red de alta capacidad. Del mismo modo, se completará la actuación para que la red local, sobre todo en zonas de montaña, procure tiempos correctos de acceso, y mecanismos de seguridad vial, en la conexión con las grandes vías. Por último, se tendrá en cuenta la importancia del medio natural y el paisaje de Cantabria, para una correcta integración ambiental de todas estas infraestructuras.

Infraestructuras ferroviarias

OBJETIVOS:

Ministerio de Fomento:

El Ministerio de Fomento asume como prioridad para los próximos años la transformación de la red ferroviaria que discurre por esta Comunidad, lo que conlleva la modernización de las infraestructuras ferroviarias, de forma tal que el ferrocarril desempeñe un papel eficaz como modo de transporte de viajeros y mercancías en las debidas condiciones de seguridad, tiempos de viaje, capacidad y confort, y constituya una alternativa competitiva frente a otros modos de transporte. Para ello, se va a inci-



La autovía de Cantabria a la Meseta.

dir en tres líneas de actuación fundamentales de forma paralela y complementaria:

- La conexión a través de la Línea de Alta Velocidad con el resto de la red Nacional y de las redes transeuropeas.
- Integración de la infraestructura ferroviaria al entorno urbano en la ciudad de Santander, teniendo en cuenta tanto los servicios en Alta Velocidad como los de cercanías, considerando el resto de medios de transporte urbanos.
- El desarrollo de la red convencional explotada por RENFE y FEVE para servicios de viajeros y para el transporte de mercancías, fomentando el transporte intermodal.
- Las estimaciones de inversión realizadas hasta la fecha en el marco del Plan de Infraestructuras 2000-2007, en el Programa Ferroviario, se sitúan en 69 680 Mpta.

1. Conexión de Cantabria con la Red de Alta Velocidad española y europea

La conexión se realiza dentro del Corredor ferroviario Norte-No-

roeste de Alta Velocidad donde se incluye la Línea de Alta Velocidad Madrid- Santander.

El itinerario dentro de Cantabria está incluido en el Estudio Informativo entre Alar del Rey y Santander. Las características de las opciones a estudiar deberán cumplir lo dispuesto en el R.D. 1121/2000 sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de Alta Velocidad.

En cuanto a los servicios ofertados a los usuarios, el objetivo de tiempo de viaje, en el itinerario Madrid-Santander será de 3 horas aproximadamente.

2. Red convencional

El Ministerio de Fomento y el Gobierno de Cantabria convienen en impulsar la supresión de pasos a nivel y la protección de aquellos que no se supriman, de acuerdo con lo manifestado por el Ministro de Fomento en su comparecencia de 17 de enero de 2001. Asimismo, se actuará en:

- La mejora de la seguridad y de la señalización.
- La integración de la infraestructura ferroviaria de la ciudad de Santander en el entorno urbano. El tratamiento incluirá tan-

to la red Convencional como la de Alta Velocidad.

- Las actuaciones de mejora en la red de FEVE, encaminadas fundamentalmente a mejorar la seguridad de la circulación y a la ayuda a la conducción.

3. Material móvil

El material móvil que se utilizará tanto en los corredores de Alta Velocidad como en la red convencional será de tecnología que desarrolle velocidades adecuadas a los tiempos-objetivo indicados, asegure aceleraciones y desaceleraciones rápidas y ofrezca un alto grado de calidad y confort.

4. Mercancías

En el tráfico de mercancías se reducirán los plazos y se mejorará la fiabilidad, gracias a las actuaciones en la infraestructura y la señalización de las líneas, y a su especialización.

Comunidad Autónoma de Cantabria

El Gobierno de Cantabria mantendrá sus actuales vías de colaboración con Renfe y FEVE para la mejora de los servicios de cercanías y la cobertura de zonas geográficas de la región de especial interés para la Comunidad Autónoma.

Asimismo, seguirá actuando para la supresión de pasos a nivel en la red viaria competencia de la Comunidad.

Infraestructuras portuarias

OBJETIVOS:

Ministerio de Fomento:

1. Los puertos de interés general, cuya titularidad corresponde al Estado, son elementos decisivos para la competitividad de la economía española en el escenario de la globalización, desempeñando un papel importante en las cadenas logísticas integrales, nacionales e internacionales, tanto como parte del transporte marítimo, como por ser nodos de transferencia modal y por su función de plataformas logísticas,

cas, con crecientes actividades de valor añadido que exceden las funciones tradicionales de carga, descarga y almacenamiento, convirtiéndose en motores de desarrollo, de gran impacto económico y social en su entorno territorial.

2. El Puerto de Santander, puerto de interés general del Estado, mueve un tráfico superior a los cinco millones de toneladas (el 1,6% del tráfico del Sistema Portuario Español), presentando una estructura de tráficos muy diversificada: el 70% son graneles sólidos, destacando el carbón, la chatarra y el mineral de hierro; un 23% es mercancía general, básicamente tráfico de papel y de automóviles. El 7% restante son graneles líquidos.

3. Las previsiones de crecimiento del tráfico de mercancías son positivas. Al finalizar esta legislatura, se espera superar los 5,5 millones de toneladas; y, terminadas las conexiones con la meseta, el volumen de los tráficos se situará en el orden de los 7,7 millones de toneladas.

Las mejoras en la accesibilidad terrestre, viaria y ferroviaria, integrarán al Puerto de Santander en las redes nacionales y transeuropeas de transporte, convirtiéndolo en un nodo logístico fundamental para Castilla y León.

4. Actividad profundamente enraizada y de gran interés para la ciudad, es la del tráfico de pasajeros, en el cual es fundamental la línea regular de *ferries* que desde hace más de 25 años une Santander con Plymouth. Esta línea mueve cada año en torno a 140 000 pasajeros.

5. El puerto de Santander ha sido y sigue siendo un factor esencial de la estructura económica de la Comunidad Autónoma y motor de su desarrollo. El impacto económico de la actividad industrial portuaria, tanto de la del propio puerto como de la industria dependiente del mismo, significa el 29,8% del VAB de Cantabria.

6. El Plan de Infraestructuras 2000-2007, considerando tanto la inversión pública como la privada, garantiza el crecimiento y la modernización del Puerto de Santan-

der. La inversión total (pública + privada) ascenderá a más de 26 500 Mpta, de los cuales 17 000 millones serán de inversión pública, lo que significa una media anual de más de 1 500 Mpta. Esta inversión se corresponde con el 2,2 % de la inversión total en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal, por encima de la cuota de participación del Puerto de Santander en el total de los tráficos, y significa un incremento medio previsto durante la realización del Plan de Infraestructuras del 8,6% respecto del periodo 1996 - 2000.

Durante la presente legislatura 2000-2004, la inversión pública en el Puerto de Santander ascenderá a 10 435 Mpta.

7. En función de las características y condicionantes físicos del Puerto, así como de la composición y crecimiento de los tráficos, los objetivos concretos que persigue el Plan de Infraestructuras son los siguientes:

- Desarrollo del Puerto en la zona Sur de Raos, con el fin de garantizar su capacidad a medio y largo plazo (Dársena Sur).
- Nuevos muelles en la zona Norte y Central de Raos para consolidar los tráficos actuales (graneles sólidos y automóviles) y atraer otros nuevos (contenedores).
- Desarrollo de una Zona de actividades logísticas para potenciar Santander como plataforma logística.

Para ello, los principales proyectos a desarrollar son: el dragado del Testero Este del Espigón Central, el muelle de Raos 5, la nueva lonja de pescado, el Extremo Este del muelle 8, los nuevos muelles en la Dársena Sur de Raos y los viales en el Espigón Central de Raos.

Comunidad Autónoma de Cantabria:

En los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma (Castro-Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera), el Gobierno de Cantabria seguirá desarrollando su programa de modernización de

instalaciones pesqueras y deportivas, así como de remodelación urbana de zonas portuarias, contando para algunos de los proyectos con la colaboración de la iniciativa privada.

Hasta el momento, el programa de modernización ha supuesto unas inversiones de 5 450 Mpta.

En el periodo 2001-2006, se destinarán 13 900 Mpta, de financiación mixta pública-privada, a:

- Completar el Plan Director del puerto de Santoña.
- Desarrollar el proyecto del Frente marítimo de Castro-Urdiales.
- Renovación del puerto de Laredo en sus usos pesqueros y recreativos.
- Desarrollar el potencial recreativo del puerto de Suances.

En lo que se refiere al puerto de Santander, el Gobierno de Cantabria velará para que su gestión sea la adecuada para la consolidación y crecimiento de los tráficos, y para una correcta vinculación con todas las zonas geográficas donde éstos se generan.

Infraestructuras aeroportuarias

OBJETIVOS:

Ministerio de Fomento:

El Ministerio de Fomento y Aena asumirán como objetivo para el aeropuerto de Santander que éste constituya un sistema perfectamente integrado con el resto de los modos de transporte presentes en la Comunidad de Cantabria, consolidándose como auténtica plataforma de enlace con el exterior, construyendo las infraestructuras que hagan posible atender el crecimiento del tráfico aéreo del aeropuerto, brindando espacios para áreas comerciales e industriales ajustadas a las necesidades de su entorno social y económico, y realizando todo lo anterior dentro del estricto cumplimiento de los requisitos de calidad medioambiental.

En el Plan Director del aeropuerto, de inminente aprobación, se contemplará la ordenación y desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias según las previsiones de



El Plan de Infraestructuras contempla un total de 26 500 Mpta para infraestructuras portuarias en Cantabria.

evolución de las demandas de tráfico aéreo. En función del cumplimiento efectivo de los tráficos estimados, con la antelación precisa para disponer de la capacidad requerida en cada momento, se irá acometiendo la construcción de las infraestructuras planificadas, hasta alcanzar la máxima expansión previsible de la zona de servicio aeroportuaria.

Las principales actuaciones que se van a realizar, según los contenidos del Plan de Infraestructuras 2000/2007 y del Plan Director del aeropuerto de Santander, cuyo horizonte temporal alcanza el 2015, con una estimación de inversión del orden de los 2 400 Mpta, serán las siguientes:

1. Dentro del área terminal

- Remodelación del edificio terminal y la central eléctrica, ambas ya concluidas
- Construcción de un hangar para la aviación general.
- Ampliación del aparcamiento público de coches.
- Construcción de un edificio para *handling*.
- Construcción de un edificio terminal destinado a la aviación general.

2. Dentro del área de movimientos

- Calle de rodaje paralela a la pista de vuelo con acceso a la cabecera 29.

- Calle de acceso entre la plataforma y la nueva calle de rodaje.
- Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Construcción de un apartadero de espera en la cabecera 29.

Con todo esto, el objetivo para el aeropuerto de Santander será conseguir unas instalaciones de edificios terminales capaces de atender en el futuro hasta 1 061 pasajeros a la hora, con un aparcamiento de coches que pueda dar servicio a 560 pasajeros a la hora, una plataforma de estacionamiento de aeronaves con capacidad para 11 aparatos, y un campo de vuelos que permita realizar 10 operaciones a la hora.

Comunidad Autónoma de Cantabria:

El Gobierno de Cantabria, dentro de sus competencias de fomento del transporte aéreo, mantendrá su estrategia de aumentar el grado de competencia interempresarial en el aeropuerto de Parayas, para que los viajeros potenciales se vean beneficiados en la evolución de las tarifas y la calidad del servicio.

Por lo antedicho, el Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Fomento, se comprometen a continuar trabajando en la consecución de los objetivos y en la ejecución de las actuaciones contenidas en las anteriores conclusiones en un clima de leal colaboración. ■