

SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

4.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 339, relativa a ejecución del Plan de Actuación de Cercanías para el núcleo de Cantabria que diseñó el Ministerio de Fomento y fue presentado en Santander el 04.12.2017, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [10L/4300-0339]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número cuatro.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 339, relativa a ejecución del plan de actuación de cercanías para el núcleo de Cantabria, que diseñó el Ministerio de Fomento y fue presentado en Santander el 4 de diciembre de 2017, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Del Grupo Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Defiende la proposición no de ley el Grupo Popular.

EL SR. MEDIA SÁINZ: Señor presidente, señoras y señores diputados,

Vamos a debatir ahora una segunda PNL que trata de poner fin de una vez por todas a los problemas que se generan prácticamente un día sí y otro también en la red ferroviaria de cercanías y medio recorrido de Cantabria.

No hace falta que les enumere las muchísimas paradas, retrasos y averías que se producen en nuestra red ferroviaria, a lo largo y ancho de nuestra geografía. Porque ustedes son muy conscientes de ello.

Señorías, los ciudadanos de Cantabria necesitan un sistema ferroviario de cercanías moderno, seguro y de calidad. Aquellos que utilizan el ferrocarril para sus desplazamientos cotidianos: ir al trabajo, ir al médico, ir a estudiar, sufren todos los días la pésima situación de un servicio público que debiera ser modélico.

En Cantabria, el ferrocarril no es una alternativa frente al coche o el autobús, no está adaptado para las personas de movilidad reducida y no cubre, en definitiva, sus necesidades diarias.

En las últimas legislaturas, los esfuerzos de los distintos gobiernos de España se han centrado en generar una red... una malla de alta velocidad que ha hecho de nuestro país en su conjunto, el que dispone de la red ferroviaria de alta velocidad más extensa de Europa y la segunda en todo el mundo, solo por detrás de China. Por cierto, alta velocidad que tampoco disfruta Cantabria.

Después de haber priorizado las inversiones en alta velocidad, nos encontramos con redes de cercanías y de medio recorrido que no han recibido las inversiones necesarias para su correcta actualización y mejora, para poder prestar un servicio óptimo a los ciudadanos.

Con la intención de dar un vuelco a esta situación que lastraba de forma importante el mantenimiento y explotación de la red de cercanías de Cantabria, el ministro Iñigo de la Serna, meses antes de la moción de censura que llevó a La Moncloa Pedro Sánchez, diseñó y puso en marcha un ambicioso Plan Integral de Cercanías que abarcaba, además de a Cantabria, a otras cuatro Comunidades autónomas: Comunidad Valenciana, Principado de Asturias, Cataluña y Madrid.

Es decir, en el año y medio que estuvo en el cargo de ministro de Fomento, en el Gobierno Popular de Mariano Rajoy, diseñó y puso en marcha un Plan Integral de Cercanías para Cantabria y para otras cuatro Comunidades Autónomas.

Señorías, es un hecho que el ministro De la Serna, por primera vez en mucho tiempo trabajó para que las cercanías de Cantabria dejaran atrás los problemas de abandono que de forma sistemática se estaban padeciendo.

Con respecto a Cantabria, el Plan incluía una inversión total de 529,6 millones de euros, en el período 2017-2022; 370 millones de euros a ejecutar por ADIF y 159,4 millones de euros por Renfe.

Señorías, la planificación prevista indica que este año 2022 ya tendrían que estar finalizadas todas las inversiones previstas por el Gobierno del Partido Popular.

Si eso se hubiera ejecutado tal y como estaba previsto, hoy tendríamos una red nueva con todo el material rodante nuevo, adaptada a las necesidades de seguridad y accesibilidad propias de un transporte de nuestro siglo, con un mayor número de frecuencias.

En definitiva, tendríamos una Red Ferroviaria de Cercanías digna, de la cual hoy carecemos.



De forma más detallada, el plan preveía para la red de ancho ibérico: 128,65 millones de euros, para renovar y modernizar la infraestructura existente: actuaciones en infraestructuras, en la vía, en electrificación, en materia de seguridad y telecomunicaciones, en estaciones y en mejoras medioambientales.

Otros 113,10 millones de euros, para duplicar la vía Torrelavega-Santander. Y 5,75 millones de euros para mejoras complementarias en esa misma línea, con el fin de aumentar la seguridad y su integración urbana.

En cuanto a la red de ancho métrico, para solucionar el gran problema de la obsolescencia de la infraestructura existente, se preveían 66,48 de euros para su renovación y modernización; 44,3 millones para duplicar varios tramos, ampliando por tanto su capacidad Torrelavega-Puente San Miguel Nueva Montaña-Valle Real y Astillero-Orejo. Otros 3,7 millones de euros para la ejecución del bypass de mercancías en Santander. Y 8,17 millones de euros para aumentar la seguridad y la integración urbana de esas infraestructuras.

En cuanto a las inversiones en mejora de los propios trenes existentes y adquisición de nuevos vehículos, el plan tenía previsto una inversión inmediata para mejoras, solo para Cantabria, de 19,2 millones de euros, que a lo largo del período del desarrollo del mismo; es decir, hasta este año en el que estamos; se completaría con la incorporación a nuestra comunidad autónoma de 28 nuevos trenes, que supondría la modernización total de la flota, con una inversión de otros 133 millones de euros.

También estaba previsto invertir otros 7,15 millones de euros en mejorar la accesibilidad a las estaciones, renovar la imagen externa, la señalética, el mobiliario, los sistemas de información y los controles de accesos y los sistemas de ventas.

Señorías, aquí no hay nada que inventar, las necesidades estaban y están claras. Todo este ambicioso Plan ya estaba implementándose y sufrió un impresentable frenazo cuando Pedro Sánchez llegó a La Moncloa, e Íñigo de la Serna abandonó el Ministerio de Fomento, siendo sustituido por el ministro Ábalos.

A pesar de las reiteradas promesas de hacer suyo el contenido del mismo, la realidad ha demostrado que las inversiones en nuestra tierra no se producen tal y como estaban previstas. Y el resultado es lo que un día sí y otro también muestran los medios de comunicación. Y lo que es peor, sufren todos los usuarios.

Cuando se firmó el acuerdo del PRC con el PSOE, las mejoras previstas para las cercanías, como les he dicho en mi intervención anterior, quedaban reducidas a un párrafo: Se priorizará la inversión para la reparación, mejora y modernización de la red de cercanías en las cantidades comprometidas en el Plan de cercanías para Cantabria, dependiente del Ministerio de Fomento. Es decir, iban a ejecutar en los plazos previstos lo que había diseñado el ministro, Íñigo de la Serna.

¿Dónde están los 530 millones que tenían que estar ejecutados ya a lo largo de estos 4 años? Es decir, el plan del PP tan denostado por Socialistas y Regionalistas iba a ser el eje de las políticas en la red de cercanías del gobierno de Sánchez y su socio Revilla. Pero eso sí, como hacen ambos partidos, pues de esa promesa pasaron a otras promesas que tampoco cumplieron.

Señorías, la red ferroviaria de cercanías y media distancia de Cantabria son un desastre. Y el Gobierno de España, a pesar de contar con un detallado plan de inversiones elaborado por el Gobierno de Mariano Rajoy, no las lleva a cabo. Se paran los trenes como bien les he dicho, las averías y los cortes en los distintos trayectos son constantes. Y el Gobierno de España parece que no se da por enterado.

Los trenes más modernos son llevados a otros destinos, mientras aquí seguimos disponiendo de los más antiguos. Es importante resaltar que el ministro, Íñigo de la Serna, estuvo solo año y medio en el cargo. Mientras que los ministros Socialistas llevan ya casi cuatro años al frente del Ministerio. En ese corto año y medio, se trabajó mucho por la mejora de la red de cercanías en Cantabria. Se concluyeron las mejoras de las estaciones de Valdecilla, Viérnoles y Zurita.

El 17 de noviembre de 2017 se adjudicó la redacción de los proyectos de supresión de varios pasos a nivel en algunos municipios de Cantabria: Reinosa, Cabezón de la Sal, Miengo, Piélagos, Bezana, Riotuerto y otros.

El 12 de marzo del 18, se adjudicó en casi medio millón de euros: la supresión de un paso a nivel en Alfoz de Lloredo.

El 20 de abril del 18, el ministro de Hacienda autorizó la contratación del estudio informativo del baypass de mercancías entre las líneas de ancho métrico: Santander-Oviedo y Santander-Bilbao, en el ámbito de la Estación de Santander. Que debía tenerse aprobado para licitar el proyecto de construcción a lo largo del 19. Y por desgracia todavía lo estamos esperando.

El refuerzo estructural integral del túnel de Ambrosero-Beranga, con una inversión de 3,28 millones de euros, se inició las obras en marzo del 17. Se invirtieron asimismo 7,74 millones de euros, en la renovación integral de la vía de en el tramo:

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 91 (fascículo 1)

14 de febrero de 2022

Página 5235

Orejo-Liérganes. Esa inversión supone un antes y un después en ese tramo de la línea: Santander-Liérganes; una línea que ya tuvo en 2016, más de 1.400.000 viajeros.

El 14 de febrero del 18, se adjudicó la obra para la estabilización de los taludes entre Udalla y Gibaja, con una inversión de 1.365.000 euros.

El 4 de mayo del 2018 se firmó el acta de replanteo de las obras de mejora de la accesibilidad de la estación de Bezana, con una inversión de 3.280.000 euros.

Los presupuestos generales del 2018, que dejó aprobados el Gobierno de Mariano Rajoy, días antes de la moción de censura, incluían partidas de 68,7 millones de euros para aquel año 2018, para inversión en la red convencional de Cantabria.

Se actuó en la estación de Sierrapando y se licitó la obra para la mejora de la accesibilidad para la estación de Valdecilla, por 1.200.000 euros.

Se finalizó la remodelación de la estación de Astillero y se mejoró la seguridad en otras 14 estaciones. Sea recrecieron los andenes de las estaciones de Casar de Periedo, Beranga, Adarzo, Mar, Requejada, Hoz de Anero y Maliaño. Y así podría seguir durante mucho tiempo. Porque, señorías, esto son realidades y lo demás humo y cuento.

Pero todo se paró el día de la moción de censura. Había que haber invertido ya esos 530 millones de euros y el Gobierno de Pedro Sánchez lo único que ha hecho es ralentizar y paralizar la mayor parte de esas inversiones.

Hoy les pedimos su voto para que lo que no se ha hecho y era absolutamente necesario en la red ferroviaria de cercanías y medio recorrido en Cantabria se haga. No queremos que se apruebe una iniciativa que no se aclara y no ponga plazos y objetivos.

El PSOE ha dejado a Cantabria aislada del resto de España; porque es la única Comunidad del norte sin AVE y con unas conexiones tercermundistas. Aislada de Europa, porque está excluida del corredor atlántico. Y aislada dentro de la propia Comunidad, puesto que ni siquiera está asegurado que los cántabros puedan ir a trabajar, a estudiar, al médico, o a las cosas cotidianas en tren.

El PSOE y Pedro Sánchez no pueden seguir dando largas y los Regionalistas disculpando ese abandono. Porque la situación es insostenible para cientos de cántabros que no tienen otros medios para desplazarse que no sea el tren.

Los cántabros están hartos y nosotros también. Demandamos soluciones reales, necesitamos hechos y no más papel mojado ni anuncios que no se cumplen nunca.

Señorías, no es admisible -y se lo vuelvo a decir- que el Partido Regionalista vote unos Presupuestos Generales del Estado que no recogen las inversiones en materia ferroviaria que Cantabria necesita; que incluyeron en su papeluco, para luego echarse las manos a la cabeza.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Media.

En turno de fijación de posiciones, en primer lugar, por el Grupo Mixto tiene la palabra su portavoz, el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias presidente. Señorías.

Señores Populares. Si hay algo evidente en Cantabria es que históricamente las infraestructuras han mejorado con los gobiernos de centro derecha y se han paralizado o se han congelado con los gobiernos de la izquierda.

Hace unas pocas semanas hemos asistido en este Parlamento a la vergonzosa firma, en el Libro de Honor de esta Cámara, del embajador de la narco dictaduras, D. José Luis Rodríguez Zapatero, cuyo máximo ejemplo de actuación fue paralizar todas las obras de infraestructura pública que tenía Cantabria adjudicadas. Entre ellas, paralizó los tramos de ferrocarril de Cantabria, anuló el proyecto de ferrocarril con Bilbao, paralizó en plenas obras la autovía Solares-Torrelavega, e incluso paralizó la obra del hospital universitario Marqués de Valdecilla. Estos son parte de los logros que la izquierda ha realizado en las infraestructuras de Cantabria. Por tanto, hay que recordar que son los gobiernos de centro derecha los que impulsan las infraestructuras.

Actualmente, la realidad en Cantabria es que la falta de puntualidad del sistema ferroviario ocasionado por la absoluta dejadez del gobierno Regionalista y Socialista ha llevado a que los usuarios de cercanías se cuestionen si es mejor ir en autobús o en coche. A lo que hay que sumar la deficiente situación de las estaciones y que la propia configuración del



servicio no ayuda a que los ciudadanos de las zonas rurales de Cantabria utilicen dichas infraestructuras. Por no hablar de las averías o de la falta de agilidad del tiempo en los trayectos.

El plan que elaboró Iñigo de la Serna en la última etapa del Partido Popular expresa cuáles son las necesidades que presenta Cantabria, en materia de infraestructura ferroviaria. El problema es que estas necesidades se han agravado por la dejadez del Socialismo; el sistema ASFA ha generado innumerables quejas y la falta de sustitución de las máquinas deja averías diarias que perjudican a los usuarios.

Hay que recordar cómo el Partido Socialista se llevó los pocos trenes nuevos y decentes que había en Cantabria a Cataluña como regalo o pago a sus socios independentistas.

Por tanto, miremos al futuro. Si existe un Plan, recuperemos. Y si tienen algunas carencias, o hay que incorporar algunas mejoras, incluyámoslas.

Lo que no podemos permitir es que este problema se convierta en un tema recurrente de debate. Y que mientras tanto el Gobierno siga sin traer soluciones. Porque los cántabros son los que sufren las cancelaciones, las averías, los retrasos y las incidencias que se producen en las estaciones de Cantabria, a diario.

Por tanto, señores Populares, evidentemente votaremos a favor de su iniciativa.

Aunque desde VOX entendemos que hay otras prioridades en infraestructuras ferroviarias, que les traemos a debate las próximas semanas. Y que permitirá a Cantabria tener un futuro industrial que actualmente peligró.

Muchas Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Blanco.

Por el grupo de Ciudadanos tiene la palabra la Sra. García.

LA SRA. GARCÍA MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

Pues aquí estamos otra vez. Segunda proposición no de ley, en el día de hoy para hablar de las cercanías ferroviarias de Cantabria. Claramente parte de mi anterior intervención, destinada a contar cuál es la realidad en la que se encuentran la red de cercanías coincide con lo que podría exponer en esta. Pero después de una hora de debate no ha cambiado prácticamente, absolutamente nada, más bien lo voy a resumir por no repetirme.

Y lo vamos a resumir de la siguiente manera: es tal la dejadez durante años, por parte de las administraciones regionales y nacionales, en relación a las infraestructuras de nuestra red de cercanías, que, tristemente el medio de transporte más sostenible y vertebrador de nuestra comunidad autónoma está obsoleto y en puertas de llegar a ser residual, si no se ponen los recursos económicos y humanos necesarios para mejorar el servicio, y así poder evitarlo.

Dicho esto, sí que voy a hacer referencia a que la exposición de motivos de esta proposición no de ley, presentada hoy por el Partido Popular, más bien parece que su finalidad es recordar, contar y sacar de los cajones, me imagino que, del ministro, si es que no ha pasado ya por el destructor de papel, las virtudes del Plan Integral de cercanías, del Sr. Iñigo De la Serna.

Hay que reconocer que en su día las visitas del entonces ministro de Fomento a Cantabria a poner en escena infografía sobre infraestructuras de todo tipo y el Plan Integral de Cercanías, en particular, fueron numerosas, consiguiendo lo que previsiblemente se pretendía, que era obtener portadas o espacio en los medios de comunicación de esta región.

Hasta aquí, señorías, el objetivo conseguido.

La segunda parte de llevar a cabo los proyectos ya fue otra cosa. Y no seré yo quien diga culpa o no del Sr. Iñigo de la Serna, ya que pudo ser por falta de tiempo, por falta de tiempo al tener que dejar el ministerio. O no o no. Siempre nos quedará la duda, siempre nos quedará la duda.

Lo que sí es cierto es que cuando llegó el Sr. Álabo, el Sr. Ábalos, del Partido Socialista, debió, como dije antes, meterlo en el fondo del, de un cajón o pasarlo por la trituradora, porque nunca más se supo De las cercanías de Cantabria, entre otras cosas.

Puede ser que no le gustará este plan, puede ser, pero vamos, que podía haber elaborado otro y empezar a actuar, pero nada de nada. O no nos gusta trabajar poco o nada nos importa Cantabria, esa es la realidad del Partido Socialista con esta tierra.

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 91 (fascículo 1)

14 de febrero de 2022

Página 5237

Pero miren, nosotros no estamos aquí en una sesión plenaria más, para ver el “y tú más”, el “y tú más”. Nosotros exponemos situaciones de hechos reales y contar y contrastables, que ponen de manifiesto que la situación de la red de cercanías de Cantabria al Gobierno de España les completamente indiferente. Y para ejemplo la reunión del pasado 15 de diciembre, Sr. Ortiz, la llamada Mesa del Ferrocarril, creada en 2017 por mandato de este Parlamento, a la que no acudió ningún representante de ADIF y tampoco de Renfe, Sr. Ortiz, y tampoco de Renfe.

Desde la Mesa insisten en que es esencial, que acudan a las convocatorias para que se pueda avanzar en resolver los problemas existentes, que cada vez son más y se agravan más.

Uno de los últimos problemas a añadir, es la implantación del sistema digital, anuncio de señales y frenado automático, que ralentiza la velocidad de los trenes y hace que aumente la duración de los trayectos.

Ustedes, del Grupo Popular, en su propuesta de resolución han reproducido las actuaciones recogidas en su Plan, en su Plan Integral de Cercanías. Evidentemente, todo lo que sea mejorar y realizar actuaciones en este sentido por supuesto, señorías, lo vamos a apoyar; pero creemos que la función de la Mesa del ferrocarril en este ámbito es esencial y que sus acuerdos son los que deben enmarcar la agenda de las actuaciones al Gobierno, para efectuarlas en el menor tiempo posible.

Dicho esto, Sr. Media, votaremos a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias y buenos días.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sra. García.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el Sr. García-Oliva.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Gracias, presidente. Señoras y señores diputados.

Señor portavoz del Partido Popular, yo no sé si, si usted tiene una visión de la realidad distorsionada o alucinada, pero lo que no tengo duda es que es demagógica y que da igual que aquí se den cifras, que se pongan datos contrastables sobre la mesa, que ya viene con un discurso y ya está.

De VOX ni hablo, porque, porque es imposible.

Mire, Iñigo de la Serna, Iñigo de la Serna, efectivamente en 2017, que se fue en 2019, presentó un Plan de Cercanías, un Plan de Cercanías, -bueno del 18, bien, no discuto con usted-, un Plan de cercanías que a mí me parece que está estaba bastante bien planteado, bastante bien planteado; pero lo que no me puede decir es que diseñó y puso en marcha ese Plan de Cercanías porque no es cierto. Lo diseñó, pero no lo puso en marcha.

Le doy unos datos, entre en cercanías, en Cantabria, entre 2011 y 2018, 2011-2018, la inversión en cercanías fue de 11,9 millones de euros. Cuando llega Pedro Sánchez en 2019 solo de esos 11,9 millones en Cantabria pasamos a 119,9 millones de euros. Eso es comprobable, esos son datos que están ahí.

En media distancia en Cantabria en el período de 2019, 2011-2018, perdón, periodo del Partido Popular, se invirtieron en la media distancia en Cantabria 2,3 millones de euros; en 2019, a partir de que está Pedro Sánchez se invirtieron 31,4 millones de euros. Son datos contrastables.

En 2022, en el año en el que estamos actualmente, lo que viene en el presupuesto a los Presupuestos Generales del Estado en Cantabria, en cercanías y media distancia, son 77,14 millones de euros. Son datos reales. Son datos que se pueden leer, son datos que están ahí.

Por lo tanto, no sé cuando dice no la falta de compromiso del Gobierno de Pedro Sánchez, estos datos que les he dado yo no se olviden de los que les he dado antes, 258 millones de euros para renovar todas las máquinas y todos los vagones de cercanías de Cantabria, 258 millones de euros, que ya están que se están fabricando los trenes. Y la renovación de los trenes de media distancia, 1.447 millones de euros que se están fabricando ya en Barcelona, que se ha pagado ese dinero que se está haciendo.

¿Cómo se puede decir que el Gobierno de la nación no tiene un compromiso con las cercanías, que no tiene un compromiso con Cantabria cuando ha hecho la mayor inversión de la historia de España en cercanías y en media distancia? La mayor inversión de la historia de España y dicen ustedes es que no hay compromiso del Gobierno, pero ¿cómo que no hay compromiso? Pero si esto es comprobable en el Boletín Oficial del Estado, si esto lo pueden ustedes comprobar, es cuestión de sumar.



Pero, mire, con quien niega la realidad es muy difícil discutir. Podemos discutir de que hay que acelerar las obras, podemos discutir de que había que haber hecho la licitación de esta manera; todo eso lo podemos discutir, pero no me nieguen ustedes la realidad, no me lo nieguen porque es que así estamos haciendo discursos que no llevan a ninguna parte. Yo creo que todos queremos avanzar, pues, por favor, tengamos un poco de rigor.

Mire, el plan que diseñó Íñigo de la Serna se está cumpliendo y se ha cumplido más del 60 por ciento. No tengo el dato concreto, pero todas las actuaciones que estaban ahí planteadas se están cumpliendo una tras otra en su mayor parte están ejecutadas o en vía de ejecución. No me da tiempo de desglosarlas, pero las tengo aquí todas detalladas.

Pero mire, vamos a ir, este Gobierno va a ir más allá; el Gobierno de Pedro Sánchez va a ir más allá porque en abril, en abril de este año, presentará la ministra el Plan de Cercanías 25, que va a incluir todo lo que falta por hacer de lo que planteó Íñigo de la Serna más la actualización de ese plan, que ya había la puesta al día de ese plan y la ampliación de ese plan, porque queremos ser más ambiciosos.

El Gobierno está intentando destinar el 10 por ciento de los fondos de recuperación europeos, que van a llegar el 10 por ciento y nos vamos a más de 5.700 millones de euros para mejorar la media distancia y las cercanías antes de 2023.

Termino simplemente con una referencia al sistema ASFA, que efectivamente, está causando molestias, y algunos retrasos. Se está implementando actualmente el sistema éste lo que busca es la seguridad de los servicios y la seguridad de los pasajeros, que debe ser una cuestión prioritaria la seguridad, pero además ocurre una cosa, el reglamento de circulación ferroviaria obliga a que los trenes dispongan de ese sistema antes del 1 de julio de 2022, si antes de julio de 2022 no está implantado, esos trenes no van a poder circular. Otra cosa es que intentemos que esa implantación cause las menores molestias, pero que hay que implantarlo es un hecho incuestionable.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, señor diputado.

Por el Grupo Regionalista tiene la palabra el Sr. Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Gracias, señor presidente.

Sr. Media, señores del Partido Popular, que nosotros no denostamos ningún plan, absolutamente ningún plan, nos gustan todos los planes y, como dicen, nos gustan que los planes se cumplan. O sea, nos gusta el señor..., perdón, el plan del Sr. Íñigo de la Serna, si no es cuestión de cientos de millones, es cuestión de que se cumplan. Nos gusta el plan del Sr. Ábalos, nos gusta el actual plan de la Sra. Raquel Sánchez, nos gusta todos los planes, pero que se cumplan. Eso es lo que pedimos, que se cumplan, que no haya retrasos, los retrasos ya son históricos y de la falta de inversiones, evidentemente, la consecuencia es lo que tenemos hoy en día. Eso es innegable, eso es innegable. Necesitamos que se cumplan estos compromisos.

Dijo antes que nuestra PNL era una declaración de intenciones ideal. Hombre, una declaración de intenciones, sí, que ha sido apoyada y lo agradecemos de forma unánime por este Parlamento. Pero, claro, es que el plan, el plan, la concreción del plan la tiene que hacer el ministerio en cuanto a las actuaciones y en cuanto a los recursos económicos que se destinan y un cronograma, y eso es a lo que tenemos que hacer seguimiento, hacer seguimiento el Gobierno de Cantabria y el Parlamento de Cantabria y la mesa del ferrocarril de Cantabria, que estaremos encantados, y vuelvo a aprovechar otra vez esta tribuna para reclamar la presencia de Renfe y de ADIF. Por cierto, Renfe si vino en diciembre, vinieron dos representantes de Renfe. Hombre, si no es representante de Renfe el gerente del servicio público para Asturias y Cantabria, que vino acompañado de otro alto cargo. Pero bueno, hay que estar un poquito más atento allí donde estemos, porque a veces se nos van las cosas.

Nos gustan los planes, no nos gustan los planes y tenemos que reconocer, como dice el Sr. Media, que hoy por hoy claro, quién está gobernando, el Sr. Sánchez, y se están dando pasos, y hay compromisos, avanzan las licitaciones. Lo que tenemos que hacer, Sr. García-Oliva, estará de acuerdo conmigo, hacer seguimiento, y tenemos que estar atentos, porque a veces las tramitaciones administrativas se dilatan por el motivo que sea, y si hay que establecer prioridades los de Cantabria los primeros, los primeros, porque evidentemente los recursos son limitados y claro, hay que ponerse a la cola, pues nosotros ya nos hemos puesto a la cola mucho tiempo, ahora tenemos que estar a ver si nos ponen ya en cabeza, en cabeza del tren.

Entonces, si estamos de acuerdo, si sabemos todos lo que tenemos entre manos, y la responsabilidad es del Gobierno. Por cierto, a los señores del Partido Popular, no se piensen ustedes que cuando ustedes estaban, vamos, las cercanías volaban, periódico, 2019, qué dicen los representantes sindicales, los representantes de los trabajadores dicen datos, las cifras son incontestables. Las cercanías de Cantabria han perdido en la última decena en la última década, 1,2 millones de viajeros.

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 91 (fascículo 1)

14 de febrero de 2022

Página 5239

Eran ustedes, estaban ustedes, es que pintar números los pinta cualquiera, hacer infografías, dibujar planes podemos tener todos que quieran y más, compromisos, presupuesto, presupuestos del Estado, inversiones reales, seguimiento eso es lo que pedimos los regionalistas y con todo respeto, eh, estén los populares, estén los socialistas, porque ya les he dicho, que no queremos hacer de esta lucha una lucha partidista, y ustedes su propuesta tiene un tinte partidista que vamos, no es su propuesta, no es la propuesta de Iñigo de la Serna la que está ahora encima de la mesa del ferrocarril de Cantabria, estamos hablando de que hay falta de información, de que hay problemas con la accesibilidad, del problema del ASFA 4.1, hombre, que nos han escogido de conejillo de indias también es verdad eh, que por qué dato, ¡jo! yo no sé si es Euskotren ahí en el País Vasco ahora han puesto el ASFA 4.1 o alguno de estos, yo creo que no, me parece que no, nos han escogido a nosotros, tenemos una red de cercanías que mueve mucha gente, una red que es vital para el movimiento de toda la ciudadanía de Cantabria para asistir a diario a muchísimos compromisos, pero nos ha tocado esta china y, hombre, vamos a decir que, a lo mejor un poquito más de coordinación entre Renfe y ADIF podría haber existido para no causar estos problemas a los a los ciudadanos, que hay que frenarlo, que hay que paralizarlo, que hay que adaptarlo, que algo hay que hacer, porque, claro, si todos nos lo fían también de aquí a dos o tres años vendrán las máquinas nuevas, que según ustedes ya estaban empaquetadas y viniendo para acá, los señores del Partido Popular.

Que no, hombre, que no, que dibujar es una cosa y después gobernar y aprobar presupuestos es otra.

Bueno, pues ahí es donde nos tenemos que mover yo creo, en el acuerdo. Nosotros, desde luego, nos quedamos con nuestra propuesta, la anterior, que recoge de forma actualizada las reivindicaciones de los usuarios y de los trabajadores de ADIF y de Renfe.

Esto tiene un tinte ya de cadena un poco de forma extemporánea ¡eh! Los papeles de 2017, hay que actualizarlos, ya no está Iñigo de la Serna. Le echaron, no estaba, ¿qué pasó?

Bueno y su plan, fíjese que hasta el Sr. García-Oliva le iba diciendo no, el 60 por ciento está cumplido, se ha seguido guion. ¡Hombre! es que también contamos que el Gobierno de España cuando cambia el Gobierno tampoco tiene los papeles a la basura. Se hay puesto en marcha determinados planes.

Mire, con mucha expectación vamos a esperar que nos presente el Gobierno socialista en abril, según nos ha explicado el señor portavoz García-Oliva el Plan de inversiones en cercanías por los próximos años. ¡Jo!, le aplaudimos, le aplaudimos, vamos a ver. Y después hay que hacer el seguimiento, ¡eh! y hay que exigirle y para eso estamos los regionalistas.

Porque claro, dicen, no ustedes tienen pocos representantes en Madrid, a ver si tenemos más para la siguiente legislatura, porque desde luego el rendimiento que nos da un senador y un diputado es extraordinario.

Ustedes, llamen a los suyos. ¿Qué pasa con esas enmiendas cuando el PRC traslada al Senado, en la última parte de negociación del presupuesto para este año?, electrificación, ¿Orejo? No está Orejo ¿no? Carranza, pumba, nos lo han tumbado ¿no? Y ¿por qué?, si es bueno para Cantabria. Si aquí vienen a decir una cosa y en Madrid nos tiran para abajo las enmiendas. Tampoco será eso.

¿No tenemos, no tenemos ya necesidad, y por justicia de tener un tren eléctrico, fíjese, un tren eléctrico -parece que estamos haciendo la carta a los Reyes Magos- entre Santander y Bilbao? Pues hombre, yo creo que sí, que yo he hecho ese viaje un par de veces, y ya les digo, como atracción turística, sí, pero hay que ponerlo ya en el siglo XXI.

Y esto es bueno para toda la ciudadanía de Cantabria, que es la que nos lo está demandando.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Finalice, señor diputado.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Pero me quedo con la propuesta del PRC.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Una vez debatida la proposición no de ley, sometemos la misma a votación.

¿Votos a favor?

(Murmullos)

Perdón, señor diputado, para fijar su posición definitiva, tiene la palabra el Sr. Media.

EL SR. MEDIA SÁINZ: Gracias, señor presidente.



Sr. Ortiz, igual el que no habla mucho con su diputado y su senador en Madrid, es usted, porque, claro, ¿quién ha aprobado el presupuesto general del Estado, el que no lleva a la electrificación de Orejo a Carranza? ¿Lo ha aprobado el Sr. Mazón y el diputado que hoy nos acompaña? o ¿no lo ha aprobado con su voto Sr. Ortiz? Lecciones las justas, porque ustedes predicán, pero dan muy poco trigo, poco o nada.

Sr. García-Oliva, que ¿ustedes han pagado facturas en estos cuatro años? Pues claro que han pagado facturas, todas las que dejó adjudicadas y en marcha Íñigo de la Serna, ¡hasta ahí podíamos llegar!, pues las podían haber dejado sin pagar, Sr. García-Oliva, porque lo que es nuevo, máquinas y los constructores de Cantabria tuvieran que vivir de las obras que licita el Partido Socialista, cerraban todas las constructoras de Cantabria. Ni una, ni una nueva desde que ustedes llegaron al Gobierno. Ya llevan cuatro años.

Y dice: Es que... -lo ha dicho la señora, la señora de Ciudadanos_, es que el Sr. De la Serna traía infografías. No, no, el Sr. De la Serna traía acuerdos de BOE, publicados en el BOE y resoluciones de altos cargos que ponían en marcha y acelerarán los procesos administrativos, y las obras de las que hoy disponemos, gracias a Dios y están en marcha; porque les recuerdo a modo de ejemplo, en cercanías había un solo tramo para adjudicar Santander- Torrelavega, tuvieron la habilidad de dividirla en cuatro y todavía estamos esperando. El primero está en obras, el segundo no ha empezado y los otros dos ni se han licitado. Eso es lo que ustedes hacen con las cercanías.

Y eso sí cada vez que llegue a un alto cargo del Ministerio de transportes a Cantabria hay que echarse a temblar, porque viene o con una paralización o con un alargamiento de dos o tres años en los plazos de ejecución de esa obra. Que sí señor alcalde de Torrelavega, el señor diputado, a que es así. Cada vez que llega a un alto cargo a los ayuntamientos es para tocar las narices a los vecinos de Torrelavega y de su comarca.

Mire, señores, si de los presupuestos que ustedes han aprobado se hubieran ejecutado las partidas que ustedes han metido y que saben que son mentira, todas, año tras año, el soterramiento de Torrelavega y de Camargo, por poner un ejemplo, estaría acabado hace muchísimo tiempo.

Todo lo que meten en los presupuestos a sabiendas es mentira, porque saben que no se va a ejecutar.

Yo pensé que el Plan de Cercanías les iba a gustar, porque digo, claro si nada más para firmar el pacto de Gobierno, firman que van a llevar a cabo con las mismas partidas y los mismos plazos el Plan del Partido Popular, digo yo será porque les gusta, porque si no hubieran firmado otro.

Porque dice el Sr. Ortiz: Bueno, el Plan del Sr. Ábalos también me gusta. ¿Alguien conoce el plan del Sr. Ábalos, señores diputados? ¿Alguien ha visto un Plan de cercanías presentado con todos los detalles del de Íñigo de la Serna, del Sr. Ábalos? Pues yo no, igual ustedes sí que son más hábiles que yo, pero ya les digo yo que no. No le hay, Sr. Ortiz, no sé dónde le habrá visto usted, porque la realidad es que no existe.

Y una última cuestión, señor presidente, voy terminando. Espero que cuando lleguen los trenes que han comprado, esos trenes que estaban previstos en el Plan de Íñigo de la Serna hace cuatro años y ya tenían que estar llegando a los, al territorio de Cantabria, a Esquerra Republicana de Catalunya, no le falte algún voto para aprobar los presupuestos, porque en ese caso es muy fácil que los trenes nuevos para las cercanías españolas, acaben en otros territorios allende de nuestras fronteras y los trenes de aquí tengamos que recuperar, no sé si el Sr. Hernando conoce ese tren que está parado y retirado de carbón en Puente Viesgo, en las vías de Puente Viesgo, pues espero que no tengamos que recuperarlo y poner a un maquinista a echar paladas de carbón allí, porque eso es con lo que no se espera si seguimos en manos de señores como los socialistas...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Finalice, señor diputado.

EL SR. MEDIA SÁINZ: ...con el apoyo suyo.

Termino, señor presidente. Y ustedes, señores regionalistas, hay una cosa que ha quedado hoy clara, lo que no les interesa es apretar a su socio. Hay que parecer que hacen algo y dejar al Sr. Sánchez que siga en su sitio sin hacer ni una sola inversión en nuestra tierra, ¡ni una!, ni un Plan, ni una inversión.

Esperemos que no haya que recuperar la locomotora perdida en Puente Viesgo.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias.

(Desconexión de micrófonos) ¿Votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Catorce votos a favor, veintiuno en contra.



DIARIO DE SESIONES

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada por catorce votos a favor, veintiún votos en contra.

Suspendemos el pleno y lo reanudamos a las cuatro de la tarde.

(Se suspende la sesión a las trece horas y cuarenta y ocho minutos)