

SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

9.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 242, relativa a mantenimiento, rehabilitación y planteamiento de usos para las edificaciones ubicadas en las estaciones ferroviarias de ADIF, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4300-0242]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 9.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 242, relativa al mantenimiento, rehabilitación y planteamiento de usos para las edificaciones ubicadas en las estaciones ferroviarias de ADIF, presentada por el grupo parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): En turno de defensa, por el grupo parlamentario Mixto, tiene la palabra el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenas tardes, señorías.

Yo agradezco mucho que sigan nuestras visitas por Cantabria y que vayan siguiendo los pueblos por los que vamos parando y lo que vamos viendo y los problemas que vamos viendo. Porque ese es el objeto.

El objeto de las visitas que hacemos a todos los pueblos, y esperamos que nos dé tiempo a visitar el resto de los que aún nos faltan, tiene como objeto traer a este Parlamento los problemas que los valles del interior de Cantabria están teniendo.

Nos hemos empeñado como uno de los objetivos de esta legislatura, eliminar la brecha entre el entorno urbano y el rural. Estas visitas y la visibilización de las visitas son parte de esa estrategia. Y yo le agradezco que reconozca el esfuerzo que venimos haciendo.

En estas últimas semanas hemos visitado el valle de Iruña. Es una pena que la consejera haya salido, porque es un valle precioso y que merece la pena visitar.

Y además de los problemas que tenemos con la asistencia sanitaria y con las urgencias, hemos visto el estado de abandono en el que se encuentran las estaciones del ferrocarril de cercanías, especialmente en las que unen Santander o Torrelavega con Reinosa. La mayor parte de las estaciones están abandonadas. La estación de Las Caldas es de difícil acceso, está parcialmente caído el tejado; la estación de Los Corrales está abandonada en un entorno postindustrial; la de Molledo está tapiada con parte del tejado caído.

La mayor parte de estas estaciones, no sirve el edificio que en su momento albergaba a la familia que gestionaba, o al señor que gestionaba la estación. Se han abandonado y no hay un servicio accesible para los usuarios. Es complejo acceder a la propia estación; el aparcamiento es simplemente una zona de tierra.

Solo hay una máquina para venta de los tickets, pero no hay nadie en ninguna de las estaciones que explique cualquier duda. No hay un sitio seguro en el que...; digo seguro incluso frente a las inclemencias climatológicas; en el que esperar la llegada del tren. Hemos creado una infraestructura enormemente incómoda para los usuarios.

La principal de las estaciones probablemente sea la de Torrelavega. Yo no sé si sus señorías saben que en Torrelavega no hay nadie atendiendo al público, nunca en ningún momento del día. Hay exclusivamente una máquina de vending y la antigua cafetería que allí había, y además se encargaba del mantenimiento de los aseos, está cerrada.

Un usuario que llega a la estación, efectivamente, se encuentra una estación abierta; se encuentra estación como una máquina de vending, y nada más. Si tienen la duda sobre cómo comprar el billete porque no se entiende con la máquina, porque es una persona de edad avanzada que utiliza el servicio público, pues tendrá que esperar a que venga otro viajero que le pueda echar una mano, porque no hay nadie del servicio de RENFE para para ayudarle.

Si necesita ir a los baños, no están en buenas condiciones, no están en buenas condiciones. Están abandonados, o parcialmente abandonados, en un estado de decadencia. Y, evidentemente, en función de la hora del día, no se pueden usar. No reúne las condiciones higiénicas.

No se trata solo de que esas cuestiones que les estoy contando nos hablen de un mal mantenimiento. Lo que les estoy contando es un mal servicio que damos a nuestros ciudadanos.



Cuando planteamos que hay que romper la brecha rural, cuando planteamos que tenemos que acercar el campo a la ciudad y que tenemos que facilitar el traslado de población y la fijación de población a las zonas urbanas, estamos hablando de que los servicios a los que se accede desde el ámbito rural sean equivalentes a los urbanos.

La comunicación del medio rural con el medio urbano es esencial. Y si no hacemos una comunicación cómoda y fácil, no vamos a conseguir que se utilice. Y si no se utiliza, este servicio decae.

La propuesta, la propuesta que les planteamos hoy, lo que pretende es la recuperación de estas estructuras. Lo que pretende esta propuesta que les traemos es que urjamos al titular de las mismas: a la adecuación de las instalaciones, a la reparación de los edificios. A darles un uso que impida su deterioro. Y a dotar a las instalaciones de los servicios mínimos necesarios; no solo una máquina para vender los tickets. Si es necesario tomarse un café, o beber agua, que haya una máquina de *vending*. Necesitamos poderle decir a los ciudadanos que lo necesiten que van a encontrarse con sus servicios.

Yo entiendo que pueda ser incluso antieconómico. Si se ha cerrado es porque no había demanda suficiente de estos servicios. Lo acepto. Pero hay servicios en los que, no siendo beneficiosos, no generando un beneficio tenemos que darlos a los ciudadanos. Y ese edificio público necesita ser y necesitamos poder ofrecerle esos aseos a los ciudadanos que vayan a usarlo. Y eso es lo que tenemos que plantear.

Llevamos más de 20 años contándole a nuestros ciudadanos la película del AVE. Llevamos, a nuestros ciudadanos, más de 20 años diciéndoles que el AVE primero iba a llegar a Santander, que el AVE luego iba a llegar a Cantabria, que iba a llegar a Reinosa, que va a llegar dentro de 6 años, o dentro de 10... Les hemos contado 1.000 películas. Con medio kilómetro de ese AVE que no termina de llegar; no les pido más, medio kilómetro de ese AVE, nos sobra presupuesto para poder arreglar todas estas instalaciones, ponerlas en condiciones de uso y realizar una oferta de servicio público que haga que nuestros ciudadanos, para bajar de Reinosa, utilicen el tren con frecuencia y con mucha comodidad. Que nuestros vecinos del valle de Igüña utilicen el tren para llegar a Santander. Eso es lo que les planteo.

Lo que les planteo es una apuesta por dar servicios al mundo rural, no les planteo que esos servicios generen beneficios, planteo que seamos capaces de darlos, que acerquemos, que acerquemos el mundo urbano al rural, y que facilitemos la fijación de población en el mundo rural. Si no hacemos apuestas sencillas por mejorar los servicios, difícilmente vamos a poder convencer a nuestros ciudadanos para que nos crean cuando hablamos de esa brecha y de los esfuerzos por crear un territorio rural inteligente, capaz, todas esas cosas con las que se nos llena la boca. Medio kilómetro de AVE, la recuperación de todas las estructuras.

Muchas gracias.

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

El Grupo de Ciudadanos ha presentado una enmienda de adición y para su defensa tiene la palabra Sr. Marañón.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Debatimos ahora una proposición no de ley sobre la falta de mantenimiento en las instalaciones de ADIF en Cantabria. Este es uno de esos temas de los que hablamos una y otra vez en esta cámara de diferentes maneras; cómo está la red de cercanías, trenes viejos, averías en la catenaria y todos estamos de acuerdo, pero son problemas eternos. Los partidos de Gobierno nunca lo solucionan. Eso sí, soluciones no, pero anuncios de grandes millonadas que van a llegar para solucionarlo no faltan.

Por ejemplo, diciembre de 2017. Los medios de comunicación titulaban "Fomento invertirá hasta 2022 casi 530 millones de euros en las cercanías de Cantabria", y seguía la noticia "de la Serna ensalza que se trata del plan más ambicioso, completo e importante de la historia de las cercanías de la comunidad" y redondeaba el tema diciendo que "se prevé renovar el parque de vehículos con la incorporación de 28 nuevos trenes, la mejora de las estaciones en cuanto a imagen, accesibilidad, señalética, mobiliario y sistema de información, venta y control". Que no falte de nada para que nos quede un titular bien redondito, no falte de nada. ¿Ustedes vieron esos 530 millones de inversión?, los usuarios de la red de cercanías tampoco.

Ahora bien, el PSOE también tiene lo suyo. En la última campaña de las generales el Sr. Casares no se cansó de repetir una y otra vez que la red de cercanías era una absoluta prioridad y que hacían falta mejoras importantes. Eso sí, cuando en el pasado mes de marzo se presentó una moción en el Ayuntamiento de Santander en el que se viene a hablar de la necesidad de invertir en cercanías, todos los partidos votan a favor, menos el PSOE que se abstiene. Eso sí, el argumento contundente, Pedro Sánchez, como si lo pusiese él de su bolsillo, va a invertir 600 millones en el Plan de cercanías en los próximos años, más de los 530 millones que invirtió el PP, ¿alguien da más? Parece una versión cutre del precio justo.

Sin embargo, pese a toda esa lluvia de millones que anuncian unos y otros, nuestras redes ferroviarias, sus instalaciones y el servicio en general cada vez es más deficitario. De hecho, la muestra es que cada vez son menos los

usuarios que recurren a este medio de transporte. Mientras Europa y los expertos en movilidad hablan de fomentar los medios de transporte sostenibles, aquí por la inacción del Gobierno de España y por la pasividad del Gobierno de Cantabria, tenemos una red de cercanías que cada vez es más deficiente.

Y es que lo que se dice en esta proposición no de ley es verdad, en Cantabria hay estaciones de tren que, en invierno a las siete de la tarde, cuando ya anochece parece más un escenario de una película de terror que una estación de tren. El mantenimiento en muchos de los casos está sin hacer, carecen de cualquier tipo de servicio, como seguridad, vigilancia, control, lo que se decía los servicios cerrados o muchos fuera de transporte durante años, ¿así incentivamos el uso de este medio de transporte? O es que lo dejamos como algo residual para aquellos usuarios que no tienen más remedio que recurrir a otra opción.

Señorías, llevamos años con la mayoría de los problemas identificados, pero, claro, si no se actúa se van sumando nuevos problemas porque se deja morir este servicio, las constantes averías que provocan los retrasos y hacen que no sea un servicio puntual, siguen sin solucionarse. Lo que se dicen en esta PNL, las deficiencias de estaciones; baños que dan vergüenza o que directamente no existen o que llevan fuera de servicio ni se sabe; problemas en el control de acceso; falta de medidas de seguridad; deficiencias en cuanto a la accesibilidad, se siguen sin solucionar o el acceso a algunas estaciones de tren, se hablaba ahora de la estación de Renfe de Torrelavega, aquí está el alcalde. Hay un problema claro para los peatones que acceden caminando a esa estación de tren, que tienen que cruzar por un acceso a la autovía, que no está bien iluminado y que genera muchísimos problemas, pues se sigue sin solucionar. Ahora que tanto se habla de la intermodalidad, seguimos teniendo casos de falta de coordinación con otros medios de transporte para que los pasajeros puedan coordinar bien sus viajes cuando tienen que recurrir a varios de estos medios de transporte, pues se sigue sin solucionar.

En fin, muchísimas cuestiones que son conocidas por todos en las que habitualmente estamos todos de acuerdo, las PNL salen aprobadas por unanimidad, pero que pasan los años y se siguen sin solucionar y, como les decía antes, muestra de ello es que cada vez son menos los usuarios que recurren a la red de cercanías de Cantabria.

Y en cuanto a la iniciativa, estando de acuerdo con todo lo que se propone en esta iniciativa sí que hay una cuestión que echábamos de menos y que ya hablamos de ello varias veces la legislatura pasada y que por eso hemos presentado una enmienda. En esta enmienda lo que hacemos referencia es a la necesidad de mejorar la accesibilidad en nuestra red ferroviaria, nos encontramos con estaciones de tren o apeaderos que todavía no son accesibles y es necesario solucionar esta cuestión cuanto antes. Para ello, habrá que llevar a cabo obras de reforma que sean pertinentes y dotar al servicio del personal necesario para solventar estas cuestiones. Pero más allá de esta cuestión puntual, como ya señalé anteriormente, estamos de acuerdo con lo que se propone y votaremos a favor de esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Los grupos Socialista y Regionalista han presentado una enmienda conjunta. Para su defensa, en primer lugar, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el Sr. García-Oliva.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Gracias, señor presidente. Señorías.

Es cierto que, en este Parlamento, al igual que en el Parlamento nacional y en otros parlamentos durante bastantes años, ha dominado en los debates sobre el ferrocarril la alta velocidad. La alta velocidad ha eclipsado otros debates y otras preocupaciones y ha tapado un poco lo que realmente era una necesidad, la red convencional y las cercanías, y lamentablemente también buena parte de los Presupuestos Generales del Estado, pues han ido durante muchos años a la red de alta velocidad, que es necesaria para articular el país, pero no es menos cierto que lo que articulan las regiones son la red convencional y la red de cercanías, ¿no? Por lo tanto, bienvenida sea una iniciativa que se ocupa de las cercanías o de prestar ese servicio, un servicio que, como digo, es fundamental, tanto para articular lo que es la región, las áreas menos pobladas o más interiores, y que además cada vez se está poniendo más de relieve que es un elemento fundamental de lo que va a ser la movilidad de los próximos años, la movilidad del futuro.

En la iniciativa que planteamos cuatro grupos de esta cámara se plantean fundamentalmente tres cosas. La primera, realizar las tareas de mantenimiento y rehabilitación y mejora de la accesibilidad en las estaciones ferroviarias; la segunda, plantear otros usos en los edificios anejos de las estaciones que está en desuso; y la tercera, garantizar la venta de billetes en estaciones, la existencia de unos servicios mínimos para los usuarios, etcétera.

La primera y la tercera son competencia del Gobierno central, de otra administración. Bien está por lo tanto, que insistamos en este Parlamento, en presionar al Gobierno central para que se invierta ahí, pero la segunda, plantear otros usos en los edificios anejos de las estaciones requiere de un acuerdo entre dos administraciones y también, bueno sería que el Gobierno de Cantabria tuviera previsto que hacer con esos edificios, porque algunas cosas que se han suscitado desde esta tribuna, por ejemplo, el que haya servicios en todas las estaciones o que haya máquinas de vending en las estaciones, pues claro, en estaciones que tienen poquísimos viajeros las máquinas de vending, por ejemplo, es una cosa



que no pone Renfe ni ADIF, lo pone una empresa privada que se dedica a eso, no la pone en estaciones que tienen tres pasajeros al día porque no le resulta rentable.

El tema de los servicios ocurre lo mismo, los servicios en estaciones, que no hay personal que no se cierran por la noche, son vandalizados en muy poco tiempo, y es un problema todo el tema del mantenimiento y evitar que se produzcan estos actos vandálicos. Eso se solventaría, efectivamente, si se le da un uso también a esos edificios, un uso alternativo que permite que allí haya una cierta actividad y que pueda haber esos servicios.

Señor portavoz de Ciudadanos, no es verdad que no se esté haciendo nada, que haya sido una tomadura de pelo por el Partido Socialista o el Partido Popular. Hay un plan de cercanías 2017-2021 que está dotado con 529 millones de euros, y sí se están gastando, es más, tiene un grado de ejecución muy alto. Se han comprado ya unas máquinas, unos vagones que van a estar en breve en funcionamiento, probablemente el año que viene estén ya circulando por aquí, sí, porque es que una locomotora no se compra ahí en la tienda de la esquina, hay que sacarlo, hay que hacerlo y, en fin, lleva, lleva tiempo, pero ya lo hemos discutido aquí en, ya lo hemos discutido aquí en esta tribuna.

El otro día precisamente Renfe va a cambiar los que faltaban, la mitad de los que faltaban por comprar, que eran de diésel se van a cambiar por trenes de hidrógeno, pero va, sigue el curso previsto. En cuanto al mantenimiento de las estaciones, ese plan está dotado con 7,15 millones de euros para Cantabria está prácticamente ejecutado y se están haciendo, hay una serie de actuaciones que ya han finalizado, hay otras que se están haciendo en estos momentos. Por ejemplo, se está desarrollando obras para mejorar la accesibilidad en Maliaño, Barreda, Hoz de Anero, El Barcenal, Pesués, Rioz, San Vicente de la Barquera, Solares, Treceño y Valle Real, de las cuales han finalizado ya las obras, están terminadas en El Barcenal, Pesués, Rioz, Treceño, Hoz de Anero y San Vicente de la Barquera, y el resto las otras van a finalizar antes del verano.

Por lo tanto, yo no digo ni que es mucho ni que es poco ni por supuesto que sea suficiente, pero no se puede decir que no se está haciendo nada. También en el apeadero de Valdecilla se han instalado unos ascensores que entrarán en funcionamiento en breve. Y próximamente, también en este año, porque está ya redactado los proyectos y va a salir a licitación en breve, pero en este año se va a hacer, se mejorará la accesibilidad de los Corrales de Buelna, Lombera y Bárcena de Pie de Concha, y también la rehabilitación de la cubierta de la estación de Las Caldas de Besaya y otras actuaciones menores en otras estaciones.

Por lo tanto, el Plan de infraestructuras ferroviarias de Cantabria se está ejecutando, bienvenida sea esta iniciativa, como digo, la parte en la que implica un acuerdo entre la administración.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que finalizar señor diputado.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Terminó, señor presidente.

Entre la administración de Cantabria y el Gobierno central requiere que el Gobierno de Cantabria tenga un plan para qué hacer con esos edificios, pero indudablemente puede ser una buena solución.

Gracias.

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

Por el Grupo regionalista defiende la enmienda el Sr. López Estrada.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Muchas gracias, señor presidente.

Nadie en este hemiciclo puede poner en duda el compromiso de los regionalistas con las redes ferroviarias. Primero, las exigencias de mejoras están recogidas en nuestro acuerdo con el Partido Socialista con el Gobierno de Cantabria. Segundo, la reivindicación es constante por parte de nuestros representantes públicos, el primero nuestro presidente, más de uno todavía se lo echa en cara. El segundo, nuestro diputado José María Mazón. El senador de esta cámara, representantes de todos nosotros, José Miguel Fernández Viadero. El consejero de Obras Públicas, José Luis Gochicoa o el consejero de Transportes, y, cómo no, los alcaldes regionalistas. Y tercero, día a día los votos de nuestro diputado en apoyo al Gobierno nacional también van vinculados al compromiso de diversas actuaciones en la red ferroviaria.

La mejora de la seguridad en la red, la reducción de los tiempos de servicio, la lucha por la accesibilidad universal y, cómo no, las condiciones laborales de los trabajadores, también eso son uno de nuestros objetivos prioritarios y todas estas reivindicaciones van dando sus frutos. La adjudicación de la segunda vía Muriedas-Santander o la fabricación de nuevos trenes para la línea Torrelavega-Santander.

También es innegable el esfuerzo regionalista para que la alta velocidad llegue a Cantabria. De esto poco se habla en estos momentos cuando se ha firmado ya el contrato del tramo Amusco-Osorno, la adjudicación por 80 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 65 (fascículo 2)

3 de mayo de 2021

Página 2989

Seguimos hablando de obras ferroviarias y de hitos alcanzados debido al empuje de los regionalistas, por ejemplo, la adjudicación definitiva del estudio informativo del nuevo tren Santander-Bilbao por 1.200.000 euros del que tampoco se habla mucho ahora en este hemiciclo.

Y más éxitos de esta reivindicación, el contrato para la adecuación de taludes y trincheras en el trayecto Reinosa - Santander esto ya no es AVE, con una inversión de 907.000 euros; la sustitución de los hilos de contacto entre Reinosa y Corrales de Buelna, que fue adjudicado por un importe de 702.000 euros, y una tercera actuación que fue adjudicada por un importe de 440.000 euros y que permitirá la eliminación del punto de limitación de velocidad existente en la estación de Montabliz.

Dado este compromiso demostrado en infinidad de ocasiones, los regionalistas, apoyamos y votamos sin recelos esta transaccional, uno, realizar las tareas de mantenimiento, rehabilitación y mejora de accesibilidad en las estaciones ferroviarias del Estado en Cantabria, con independencia de los convenios que pueda alcanzar el Gobierno de Cantabria y los ayuntamientos, correspondientes, para plantear otros usos en edificios anejos a las estaciones que estén en desuso. Y dos, seguir garantizando la venta de billetes en las estaciones a través de distintas opciones autoventa, venta online, y telefónica, y oficina de Correos, disponiendo de venta presencial en aquellas estaciones con mayor volumen de viajeros y dotándolas de servicios mínimos para los usuarios, aseos, expendedor de bebidas, etcétera.

El buen mantenimiento de las instalaciones, la mejora de la accesibilidad, la reducción de los tiempos de viaje, el incremento de las frecuencias, todas estas medidas han de seguir tomándose por un objetivo claro: fomentar el uso de la red de transporte ferroviaria, pues en estos momentos es el medio de transporte que más sostenibilidad arroja.

Y la transaccional también aborda un punto clave, la reivindicación de las instalaciones fuera de servicio para otros usos. Hago aquí un inciso y hago referencia a la Ley de Patrimonio, 11/1998 de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, que creó un antes y un después en la protección de nuestro patrimonio histórico- artístico y que permitió ser la protectora del mismo durante la época de mayor desarrollismo de nuestra economía y de nuestro urbanismo.

Ahora estamos inmersos en otro cambio de modelo que tendremos que afrontar con la defensa y protección también de nuestro patrimonio industrial, del cual son claros ejemplo edificios ferroviarios en desuso, la protección, pero también la generación de nuevos usos en una oportunidad para el desarrollo del territorio. Para muestra, la vía verde creada sobre el antiguo trazado ferrocarril Ontaneda- Astillero, en el cual también los regionalistas hemos puesto nuestra firma, hace apenas unos días se ha inaugurado un tramo tapón Sarón-Obregón.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el Sr. Media.

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

Debatimos hoy aquí una iniciativa del Grupo Mixto que pretende conseguir que aquello, que es una obligación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que dirige el ministro Ábalos, que es el mantenimiento y la adecuada explotación de todas las instalaciones de las distintas estaciones de ferrocarril que se ubican a lo largo de Cantabria sea una realidad. Y esa obligación, que es dotar de presupuesto suficiente las partidas que ADIF necesita para realizar inversiones, que mantengan unas instalaciones que los usuarios necesitan en su día a día y posteriormente ejecutarlas, desde que Pedro Sánchez llegó a la Moncloa todos hemos podido comprobar que nos ha llevado a cabo las razones, han sido muchas y variadas, y las excusas también.

Primero se nos decía que no podían aprobar los presupuestos y que por eso nos invertía. Luego llegó la pandemia del COVID, que todo lo justifica y se desecharon esas inversiones tan necesarias, se dejó de invertir en mantener lo que ya existían y, además, comenzaron algunos recortes en las frecuencias de los trenes, que también nos dijeron que eran temporales pero que después de más de un año en la mayor parte de los casos se han mantenido como definitivas.

¿Y cuál es el resultado de esta nefasta gestión? Les voy a facilitar un dato muy revelador, en Santander cada día unas 175.000 personas entran o salen de la ciudad en vehículo privado ¿saben ustedes cuántas se suben o bajan en una estación o andén de ferrocarril con ese mismo fin? No llega a 5.500. Es decir, en Santander, 175.000 van y vienen en sus vehículos privados frente a 5.500 que lo hacen en ferrocarril.

En los últimos 10 años las cercanías de Cantabria han perdido más de un millón de viajeros, pasando de 4,9 a los 3,8 millones de usuarios, siendo esta caída especialmente importante en los últimos años y teniendo un carácter exponencial en el último año, que aún sigue sin recuperarse.



Muchos ayuntamientos de Cantabria, de todo signo político han aprobado acuerdos para tratar de exigir al ministerio, a ADIF y a Renfe que hagan esfuerzos por revertir esta situación. Pero más allá de buenas declaraciones la realidad de la situación actual cada vez es más complicada, está bien como dicen en su PNL, que se mantenga las edificaciones que ADIF tiene en Cantabria, que se mejoren los aseos, se pongan expendedores de bebidas, que pongan personal de atención al cliente en las estaciones con mayor tráfico de viajeros, pero señorías, el problema es otro, o ejecutamos con urgencia la planificación que el Ministro de Fomento Íñigo de la Serna, puso en marcha con el Plan de cercanías para Cantabria a principios de 2018 con una inversión de 529,6 millones de euros, o la red ferroviaria de Cantabria le van a sobrar por desgracia, prácticamente todas las estaciones.

Y un apunte al Sr. Marañón, el Ministro De la Serna hizo la primera planificación de ese plan de cercanías y la aprobó el primer trimestre de 2018 y le echaron ya sabe usted cuando le echaron, quiero decir mucho tiempo no le dio a acabar.

Aquel plan debía estar concluido en 2022 y constaba de 370,2 millones de euros en mejora de infraestructuras, otros 7,2 millones de euros en mejora de instalaciones y 152,2 millones en mejora de la flota de los trenes con la compra de nueva maquinaria. Lo que no preveía ese plan era llevar los pocos trenes nuevos de los que disponía Cantabria a Cataluña, para traernos aquí los más viejos. Eso lo ha dispuesto en solitario el Gobierno de Sánchez, con el silencio de sus socios.

Miren, señorías, en el mes de junio del año pasado el ministro Ábalos dijo que Renfe iría aumentando la oferta con la que estrenó la nueva normalidad a un ritmo acomodado, a la demanda ¿saben que ha significado eso en la práctica? que seguimos igual que entonces. ¿Que demanda va a crecer en Cantabria si las frecuencias de las que se dispone son absolutamente insuficientes para que los usuarios puedan hacer uso del ferrocarril?

La situación de abandono de las distintas instalaciones es fruto directo de esa falta de uso, desde el Gobierno de España se le está dejando morir, se nos habla de luchar contra el despoblamiento, pero se restringe los servicios esenciales en las zonas donde más se necesitan; se nos pide que se utilicen los transportes públicos para luchar contra el cambio climático, pero se dejan morir esos servicios públicos.

No les voy a repetir las veces que el diputado socialista en Madrid nos ha prometido el maná de las inversiones ferroviarias en nuestras cercanías, que los trenes que se fueron a Cataluña serían inmediatamente sustituidos por otros muchos mejores, que las frecuencias perdidas por el comienzo de la pandemia se recuperarían de forma inmediata. Mentiras, mentiras y solo mentiras.

No me resisto tampoco a comentar una última cuestión. La enmienda que presentaron a esta PNL, Socialistas y Regionalistas antes de ese acuerdo al que han llegado posteriormente con ustedes era de aurora boreal, pedían entrecomillado "Continuar realizando las tareas de mantenimiento, rehabilitación y mejora de la accesibilidad a las estaciones ferroviarias del Estado en Cantabria" Pedían al ministerio que siguiera haciendo lo que se supone que, a día de hoy está realizando, poco se han paseado por las distintas estaciones de ferrocarril de Cantabria.

Supongo que ustedes, cuando hablaba de eso, que el Ministerio está haciendo, se refería a las actuaciones que dejó hechas el Gobierno de Rajoy, el Ministro De la Serna, por ejemplo, la mejora de las estaciones de Valdecilla, Bezana, El Astillero, Viérnoles, Zurita, Casar de Periedo, Beranga, Adarzo, Mar, Requejada, Hoz de Anero y Maliaño, entre otras. Esas todas son fruto del Gobierno del Partido Popular.

¿Qué han hecho ustedes desde la moción de censura? No lo hace falta que lo busque Sra. Cobo, nada de nada, ya se lo digo yo.

Vamos a apoyar su propuesta señores del Grupo Mixto, pero esperemos que esto no sirva para tapar una realidad francamente mala, el transporte por ferrocarril en Cantabria languidece y el Gobierno de España, con su posición de falta de apoyo, lo incentiva.

Muchísimas gracias.

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

Y para fijar definitivamente su posición las enmiendas presentadas hay una enmienda transaccional, por lo tanto, están admitidas todas ellas.

Tiene la palabra el Sr. Palacio por el Grupo Mixto.

EL SR. PALACIO RUIZ: Evidentemente, mantenemos la enmienda transaccional veo, veo que es una cuestión interesante que ha concitado el interés de la Cámara y que se ha vuelto mucho más ambiciosa de lo que era en un principio, porque ha devenido en un debate sobre la necesidad de la apuesta por el tren, que yo creo que todos compartimos por él, por la comunicación de cercanías y por la recuperación de las cercanías.

Evidentemente, yo ya hace 10 años pensaba que un tren de que en 10 minutos y a 1 euro comunique Torrelavega desde el centro con el centro de Santander es una gran idea, y lo sigue siendo ahora, que sigue sin existir.

Pero la pretensión de esta proposición no de ley era muchísimo más sencilla, era acercar al Parlamento, la España vaciada o la Cantabria abandonada y explicarles a ustedes que las estaciones del Valle de Iguña, del Valle de Buelna estaban abandonadas y estaban muy deterioradas, y que necesitamos recuperar todas ellas, y probablemente de ese problema surge una oportunidad. Probablemente estos edificios sean, una vez recuperado y una vez reparados de uso razonable para las entidades locales, o si no pueden ser desafectados y vendidos a particulares, como ocurre, por ejemplo, en Polanco.

Se trata de buscar solución a pequeños problemas en este caso, en esta proposición, y por eso les agradezco el acuerdo y la idea de que aparentemente va a salir adelante la propuesta y les invito a un debate mucho más profundo sobre las comunicaciones y sobre la necesidad de potenciar el sistema público de comunicaciones, porque efectivamente es la clave para poder acercar el campo a la ciudad y el resto de los países de Europa han hecho una apuesta decisiva por este tema y ha funcionado muy bien y, sin embargo en España yo no entiendo muy bien por qué potenciamos enormemente el uso del vehículo privado y abandonamos el uso de las comunicaciones públicas, cuando bien organizadas, bien hechas, bien desarrolladas, accesibles y cómodas probablemente sean mucho más fáciles y, evidentemente, mucho más baratas que el coche individual que si encima es de gasoil va a ser sometido en los próximos años a un suplicio insoportable.

Muchas gracias.

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

Concluidos los debates de todos los puntos, vamos a someter a votación telemática los 9 primeros puntos y posteriormente votaremos de forma presencial.

(Se suspende durante unos minutos la sesión)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Señorías, vamos a comenzar a la votación presencial, una vez que han votado telemáticamente.

Comenzamos, en primer lugar, como el debate y votación del dictamen de la Comisión del proyecto de ley de Cantabria de Regulación y coordinación de los servicios de prevención y extinción de incendios y salvamento de la comunidad autónoma.

En primer lugar, en primer lugar, comenzamos con la votación de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular.

En principio la votamos las enmiendas 27, 32, 33, 36, 43, 46, 49, 51 y 55.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

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

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por lo tanto, quedan rechazadas.

Enmiendas 35, 37, 39, 45, 48 y 50.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Once votos a favor, veinticuatro en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Quedan rechazadas.

Enmiendas 28, 31, 38, 42, 44, 52 y 58.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Once votos a favor, veintiuno en contra y tres abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Quedan también rechazadas.



Enmienda número 26.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Nueve votos a favor, veintiséis en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada la enmienda número 26.

Y enmiendas 29 y 41.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Nueve votos a favor, veintitrés en contra y tres abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada la enmienda, las enmiendas 29 y 41.

Pasamos a votar la votación del dictamen, artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 y 48; disposiciones adicionales primera, segunda, tercera, cuarta y cuarta bis; disposiciones transitoria primera y segunda, disposición derogatoria única; disposiciones finales primera y segunda; exposición de motivos que se incorpora como preámbulo; título de la ley.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad.

Se propone facultar a los servicios de la cámara, para efectuar las oportunas correcciones terminológicas y ordenar el texto.

Continuamos con la votación del punto número 2, la moción número 65.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treintas y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): ¿Votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco a favor.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad la moción número 65.

Punto número 3, moción número 66.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

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

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada la moción número 66.

Punto número 4, moción número 67.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

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

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada la moción. 67.

Punto número 5, proposición no de ley número 235.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad.

Punto número 6, proposición no de ley número 237.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad la 237.

Punto número 7, proposición no de ley número 240.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad la número 240.

Punto número 8, proposición no de ley número 241.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y tres.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): ¿En contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y tres votos a favor, cero en contra y dos abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por mayoría, la número 241.

Punto número 9, proposición no de ley número 242.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cinco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba por unanimidad la proposición no de ley número 242.