

SESIÓN PLENARIA

4.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 142, relativa a creación de un Grupo o Mesa sobre la Red Ferroviaria, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos Cantabria. [9L/4300-0142]

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Y pasamos al punto cuarto del orden del día.

Sr. Secretario.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Debate y votación de la proposición no de ley N.º 142, relativa a la creación de un grupo o mesa sobre la red ferroviaria, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos Cantabria.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Secretario.

Turno de defensa del Grupo Parlamentario Podemos Cantabria, tiene la palabra José Ramón Blanco.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Gracias Sra. Presidenta. Señorías.

Llevamos muchos años ya escuchando a los diferentes gobiernos autonómicos la necesidad de tener una conexión de Alta Velocidad con Madrid, compartimos esa preocupación tal y como lo hemos puesto de manifiesto en su momento en este Parlamento.

Recientemente estuvo aquí, en Cantabria, anunciando el Ministro de Fomento que por fin íbamos a tener la conexión de Santander-Madrid del Tren de Altas Prestaciones. Sin embargo, viendo que el Ministro está haciendo el mismo anuncio en un sinfín de ciudades de este país, dudamos mucho que esto se vaya a realizar y que sea una nueva venta de humo.

Ya en la presentación, esta última que hizo en el Casyc, nos mostró fotos que eran sacadas de Google, con datos erróneos; tales datos eran erróneos que incluso había una foto que era de Tanos y decía que eran de Muriedas en la propia exposición. Así que imaginaros cómo está este proyecto. Por lo que entendemos que este anuncio no es más ni nada menos que parte de su campaña de autopromoción de cara a una quién sabe posible candidatura futura de autonómicas.

La histórica reclamación de la conexión ferroviaria ha nublado en los últimos años, quizás en las últimas dos décadas, otras muchas reivindicaciones que nos atrevemos a decir que eran incluso mucho más importantes para nuestra tierra.

Señorías, la realidad de Cantabria va más allá de la conexión de Alta Velocidad con Madrid. La realidad es que casi 5 millones de cántabros y cántabras se desplazan a lo largo del año a sus centros de trabajo, o a sus estudios u ocio, en la Red de trenes de cercanías. Nuestra red de cercanías es clave para el día a día de nuestra tierra y dista mucho de estar a la altura de otras redes de cercanías que tenemos en el resto del Estado; no es que diste, es que más bien diría que está a años luz en conectividad, en frecuencias, calidad de los servicios, accesibilidad, etc.

Y, Señorías, yo quisiera recordarles que en nuestra tierra, la red de cercanías y el eje Bilbao-Gijón son los auténticos vertebradores de nuestra Comunidad. Y lamentablemente gracias a la nula inversión en ambos estamos perdiendo los grandes elementos vertebradores de la comunicación de nuestra Comunidad Autónoma.

El hecho es que éstos ofrecen peores servicios que hace 25 años y dice mucho del interés que ha habido por esto de los sucesivos gobiernos, tanto autonómicos como estatales.

En Cantabria, gracias a la falta de reivindicación como estoy diciendo de los diferentes gobiernos autonómicos y gracias al absoluto olvido y abandono de los diferentes Gobiernos de España, tanto del Popular como de los Socialistas, tenemos el triste honor de tener la red de cercanías más precaria de todo el Estado español.

Nuestras infraestructuras están obsoletas; lo que hace que a diario haya retrasos en los tiempos de circulación. Señorías, hoy en el año 2017 se tarda diez minutos más entre Cabezón de la Sal y Santander que hace diez años, en tiempos globales. A lo que le tenemos que sumar los retrasos que hay en el día a día y sin que se den ningún tipo de explicaciones a los usuarios y que cada vez entra desgraciadamente dentro de la normalidad la cancelación de servicios, ésta es la realidad de nuestra red de cercanías.

Las causas de que tengamos este servicio tan caótico pueden ser muy variadas. Todas tienen que ver con unas infraestructuras obsoletas como estoy contando, o por la falta de personal en las estaciones o en los talleres. Lo cual



afecta directamente a los tiempos de reparación de las unidades averiadas o a la precarización en la atención a los ciudadanos.

Para nuestro Grupo Parlamentario, está claro que esto es una estrategia para desprestigiar totalmente la red de cercanías y así justificar la futura privatización. Ésa, la privatización de la ferroviaria que ha sido ya públicamente manifestada por el Partido Popular desde hace tiempo y que por diversas causas no ha acometido; probablemente, porque primero hay que amortizar la deuda, para poder dejar una empresa saneada para futuros accionistas -ya saben- estos grupos que pertenecen a lo que muchos denominamos como una trama mafiosa que gobierna y que se enriquece de todas y de todos.

Señorías, en diferentes reuniones que hemos mantenido con los dos comités de empresa, tanto como el de ADIF como con el de RENFE, nos han trasladado esta situación que les estamos contando y que compartimos.

Pero lo que más nos preocupa sin duda es que en Cantabria no existe una planificación de nuestros transportes públicos, con una visión de futuro de carácter estratégico sobre un escenario u objetivo a alcanzar y definiendo las medidas que se tienen que tomar.

Un plan general de transporte que aborde de manera global toda la conectividad de nuestra Comunidad y que defina como estoy diciendo sus objetivos y necesidades. Nada del otro mundo, Señorías.

Pero esto de planificar, de tener un proyecto para Cantabria, ya ni se lo vamos a demandar porque esta claro que ustedes no lo tienen, como estamos viendo en todos los aspectos.

Cantabria, funciona a golpe de improvisación; los diferentes agentes políticos, funcionan en clave electoralista o partidista, presentando escaparates sin genero, con promesas huecas vacías de contenido como desgraciadamente lo que os he contado, muchos de los aquí presentes vimos en el Teatro Casyc, y que lamentablemente todo esto estaba bajo la bendición de nuestro Presidente del Gobierno.

Desde nuestro Grupo Parlamentario, creemos que Cantabria no estaría en esta situación si existiera un consorcio de transporte como existe en otras Comunidades. Sin ir mas lejos, en Vizcaya desde el año 75; en Asturias, creo que desde finales de los 90 y en Guipúzcoa desde hace bien poco, hará creo que unos tres años.

Un consorcio que trabajara en desarrollar ese plan de transportes con una visión única del transporte publico.

Por todo esto, y por petición de los diferentes agentes sociales y económicos, creemos que tenemos que dar un primer paso en esta dirección. Y por ello, hoy instamos o queremos que se inste al Gobierno de Cantabria, a crear de inmediato un grupo de trabajo sobre la red del ferrocarril de Cantabria. Compuesta por el Gobierno de Cantabria, por el Gobierno de España; ya sea por mediación de la Delegación o del propio Ministerio de Fomento. Por los partidos políticos con representación en esta Cámara. La Universidad de Cantabria, a petición en la transaccional del Partido Popular, por la Autoridad Portuaria de Santander. Así como por otras organizaciones sociales y económicas que el Gobierno, o alguno de los miembros de este grupo de trabajo consideren que tienen que estar.

El objetivo de este grupo que surge a petición de la sociedad civil sería que por primera vez en la historia de Cantabria se definieran las medidas necesarias y reales que se tienen que tener en el ferrocarril. Y trabajar todos y todas juntos para empujar y lograr este objetivo común de tener una red ferroviaria vertebradora, útil y de calidad que diera servicio a nuestra ciudadanía.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Blanco.

Pasamos al turno de fijación de posiciones.

A esta proposición no de ley, se había presentado una enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Popular. Y posteriormente como acaba de citar el Sr. Blanco hay una transaccional firmada por ambos Grupos, por el Grupo Popular y por el Grupo Podemos.

Para la defensa de su enmienda y la fijación, en nombre del PP tiene la palabra D. Francisco Rodríguez.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias Sra. Presidenta. Señoras y señores Diputados. Muy breve.

Bueno, decir que hemos llegado a un acuerdo con una transaccional con el Grupo Podemos, que es el que ha presentado esta iniciativa, esta propuesta de resolución. Porque consideramos sin duda alguna, el Grupo Popular ya ha presentado alguna iniciativa aquí en el Parlamento sobre el tema sobre un estudio para la Red Ferroviaria Santander-

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 59

13 de marzo de 2017

Página 3217

Bilbao, que se aprobó. Y consideramos, yo creo que nadie duda y discute en estos momentos que el transporte ferroviario es el transporte de futuro, fundamentalmente hablando desde la sostenibilidad y desde..., así lo llamamos.

Y por lo tanto, es verdad y se ha dado un paso muy importante el que hemos conseguido unanimidad y yo creo que muy amplia del sector de Cantabria, o de los sectores de Cantabria: políticos, económicos y sociales, para hacer las inversiones necesarias para el tren de Santander-Madrid.

Pero sin embargo para nosotros es fundamental. Es fundamental una definición y una planificación de futuro, en cuanto al tren de cercanías, en cuanto al tren para las mercancías y también en cuanto al tema del transporte intermodal. No se nos puede olvidar que esto nos parece fundamental.

Por lo tanto, la iniciativa de crear un grupo de trabajo en el que estén representados el Gobierno de Cantabria, el Gobierno de España, los Partidos Políticos aquí representados, la Autoridad Portuaria, la Universidad de Cantabria y aquellas organizaciones económicas y sociales que ese grupo de trabajo así determinen, pues nos parece que es un avance muy importante.

Nos parece que es un avance muy importante, ahí lo único que nosotros queremos decir es que si todos aportamos nuestras pequeñas ideas y nuestros pequeños conocimientos, y algunos aportarán sin duda alguna sus muchas ideas y sus muchos conocimientos, pues de ese grupo de trabajo lo importante sería que sacásemos todos un acuerdo para que Cantabria junto con el Estado planificase sus inversiones fundamentalmente y su funcionamiento, tanto en mercancías como en transporte de cercanías. Y fundamentalmente en este caso yo creo que necesitamos avanzar considerablemente en la definición de lo que es el futuro de la red ferroviaria de ancho métrico; porque son los que más afectan a nuestra red de cercanías, sin duda alguna y también lo que más afecta y lo que afecta a ese tren de Santander-Bilbao que todos consideramos importante.

Ya en los años 74 había algún plan estratégico de FEVE, de la antigua FEVE, que hablaba de que se tenía que conseguir que el tren de ancho métrico alcanzase los 100 Km por hora. Hoy, no pasa de 50 en muchos de los aspectos y estamos en el año 2017.

Sin duda alguna, todos somos responsables de la situación en la que nos encontramos. Pero sin duda alguna también todos, si somos responsables tenemos que asumir nuestra responsabilidad de cara al futuro. Y de cara al futuro, nada mejor que el consenso, que el diálogo, que el trabajo y que el acuerdo.

Y si dentro de un año, este Grupo de Trabajo hemos llegado a un acuerdo fundamental de lo imprescindible para las mercancías, para las cercanías, para el transporte intermodal de nuestra Comunidad Autónoma que tan importante es y para el futuro de Santander-Bilbao; entre otras cosas, aparte de Santander-Oviedo y otras cosas que había que analizar sin duda alguna, o como son también los soterramientos, pero eso es otra cosa distinta que ya apela más al sentido urbano y a la solución urbana que al sentido del futuro del ferrocarril, sin duda alguna, y los servicios públicos, estaríamos dando un paso adelante y un paso importante.

Por lo tanto, nosotros apostamos por el acuerdo y por el consenso de las inversiones en el tren a Santander-Madrid y ahora entre todos tenemos sabiendo cuáles son esas inversiones si van a ser en los próximos años, saber, saber, planificar el resto de la red ferroviaria y del transporte ferroviario en nuestra Comunidad Autónoma entre todos profundamente.

Por lo tanto, no nos ha costado llegar a una transaccional, sin duda alguna, y lo que estoy convencido de que si somos responsables todos, tampoco nos va a costar llegar a unas propuestas de futuro para nuestra Comunidad Autónoma, en lo que la red ferroviaria se refiere.

Nada más y muchas gracias.

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO (en funciones de Presidenta): Muchas gracias Sr. Rodríguez.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto Ciudadanos. Su Portavoz D. Juan Ramón Carrancio.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Muchas gracias Sra. Presidenta.

Bueno, por lo que estoy viendo vamos a estar de acuerdo todos hoy aquí. El Sr. Blanco nos trae la necesidad, la conveniencia de crear una especie de Mesa Ferroviaria, bueno, para ello nos habla de infraestructuras obsoletas, de escasez de personal. Tiene usted razón en eso y más.

Vayamos por partes. Lo primero que vemos en la estructura de transporte en España es que el peso del transporte por carretera de pasajeros o de mercancías es inusualmente alto. Estamos hablando de casi un 90 por ciento en la mayoría de las regiones autónomas, cuando la media en Europa supera el 50 por ciento por poco. ¡Claro! luego hablamos



de competitividad y de estas cosas. Bueno, es que esto afecta por no hablar del medio ambiente; yo no sé si lo ha dicho el Sr. Rodríguez, o lo ha dicho usted, pero es así la cuestión.

Nos encontramos con que el principal transporte alternativo es el ferrocarril: ahorro de costes, menor impacto ambiental. Bueno, lo cierto es que se ha invertido mucho en las últimas décadas en el AVE, en las líneas de Alta Velocidad. Son trenes que dan muy bien en la foto, que queda muy bonito, muy espectacular con unos costes operativos tremendamente caros para transportar pasajeros, que no transportan mercancías. Y a la hora de la verdad, el transporte a larga distancia en realidad lo más utilizado creo que han hecho referencia a ello los dos Portavoces anteriores, son las cercanías. Y ahí el abandono es absoluto, completamente absoluto.

Lo siento, Sr. Rodríguez, no tenemos la culpa todos. Hay gobiernos de España que estén en la Cámara han sido solo del PSOE y del Partido Popular y ha sido el abandono absolutamente completo por parte de los dos durante décadas.

Las cercanías bien gestionadas pueden absorber una parte importantísima del tráfico. El ejemplo de Madrid creo que es paradigmático en ese sentido. Soporta millones de pasajeros continuamente.

Hablando de instalaciones obsoletas y que no tenemos más que planes, infografías, planes nunca cumplidos; la verdad es que es un poco deprimente el asunto. Lo cierto es que FEVE cuando se hizo con ello el Gobierno siguió haciendo a lo largo de años con diferentes empresas privadas; ahora que habla usted de volverlas a privatizar; que quebraban y el Estado se hacía cargo de ello. Unas empresas que ya una vez que quebraban, años antes no habían invertido nada. Luego nos encontramos con que el Estado en realidad tampoco ha invertido nada en las líneas de ancho métrico. Únicamente, Sr. Fernández, en la línea que va de Bilbao a León hubo una inversión un poco seria, acabó sobre el 2003 o así, quizá la que menos carga de tráfico tenga de todas. Es curioso.

Nos encontramos con que tampoco se han molestado en electrificar la red, el electrificado acaba en Orejo, por un lado, la línea hacia Bilbao y en Cabezón de la Sal, por otro, la línea hacia Oviedo.

Claro, cuando llega el momento de traer locomotoras tienen que ser de gasoil, si queremos llegar hasta Bilbao o hasta Oviedo. En tiempos de Zapatero hubo un proyecto para traer 12, por motivos nunca bien aclarados del todo solo llegaron ocho; no se sabe qué fueron de las otras cuatro. De esas ocho, cinco se han cedido a Bilbao y a Oviedo porque están que no tienen locomotoras; con lo cual, aquí hay tres. ¡Madre mía como pase algo! O sea, no hay nada mirar...

Las instalaciones. Bueno, cualquiera que conozca la estación de Astillero de cercanías sabrá lo que es una instalación en estado de ruina o casi ruina. Personal escaso; escaso y privatizado en la mayoría de los servicios adicionales.

La situación de las locomotoras de RENFE, no es mucho mejor. Hay una partida de ellas de los años 80. Es poco más que chatarra rodante. Hay otra partida de ellas que vinieron unos años después, que en realidad eran locomotoras que se retiraban de Madrid a las que se las remozó. Con lo cual, todo el parque de RENFE es de una antigüedad de cercanías preocupante. Salvo los Alvia, naturalmente.

En cuanto a las líneas eléctricas, se trajeron 18 cabezas tractoras. De las 18, como no hay repuestos, no hay nada, se han canibalizado dos; ya solo hay 16. Y luego hay que tener en cuenta que hay una de ellas que está constantemente en talleres por los asuntos de revisión periódicas normales. Pues estamos apañados también.

Total, que si hay alguna contingencia, alguna avería, algo; pues habrá que anular viajes, o en fin... Yo, de verdad que no envidio la papeleta que tienen hoy el Partido Popular, a pesar de que ha presentado una enmienda que nos parece muy bien, o el PSOE; porque de alguna manera... no ustedes pero sí sus respectivos gobiernos tienen la culpa de la situación en la que estamos hoy aquí.

En cuanto a la propuesta, pues Ciudadanos presentó una moción parecida hace un año en Santander. Con lo cual, evidentemente vamos a apoyar; nos daba igual la de Podemos sola, o con la transaccional. Lo vamos a apoyar.

Buenas tardes.

LA SRA. VALDÉS HUDOBRO (en funciones de Presidenta): Muchas gracias Sr. Carrancio.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista, Víctor Casal, su Portavoz.

EL SR. CASAL GUILLÉN: Muchas gracias Presidenta.

Es una evidencia que Cantabria tiene un serio problema de infraestructuras en lo que a transporte se refiere, no solo por tren que es el que va a centrar el debate de hoy sino también por carretera como apunta la PNL y con algunas otras carencias importantes en la aeroportuaria.

El aeropuerto de Parayas sigue sin contar con una conexión a un precio asequible con Madrid, he podido consultar hoy mismo lo que costaría hacer un viaje exprés cualquier día de esta semana de ida y vuelta en un mismo día, y ninguno bajaría de los 150 euros, lo que sigue siendo un freno importante a la hora de hacer negocios entre Santander o Cantabria y la capital de España.

En carreteras y autovías no estamos mucho mejor, recordemos que el punto de abandono ha llegado a ser tal que la Autovía con Asturias, aquí al lado, se terminó de construir a finales de 2014, hace poco más de dos años. Y que a Burgos si queremos ir por autovía, tenemos que dar un rodeo de más de 40 kilómetros por Osorno.

Pero centrémonos en el ferrocarril, que es el que copa el debate de hoy y al que normalmente podemos echarle la culpa de la orografía.

La cuestión del ferrocarril va mucho más allá y en parte viene dada por la inexistencia de inversión en mantenimiento de las infraestructuras. Es archiconocida la famosa catenaria de ADIF-RENFE en la zona de Campoo y los problemas que estuvo generando casi de continuo y que impedían a los viajeros mantener un viaje con cierta normalidad.

Si a esto le sumamos lo obsoleto de los propios trenes y que no pueden competir ni de lejos con los tiempos de viaje que ofrecen otros medios de transporte, como puede ser el coche fundamentalmente en los recorridos de cercanías, lo estamos condenando directamente a la desaparición.

No sé si alguno de ustedes, Señorías se ha atrevido a viajar hasta Oviedo o Bilbao en tren, yo he tenido que hacerlo en alguna ocasión y les puedo asegurar que se tarda entre tres y cuatro horas, tres o cuatro veces más que en coche, y entre dos y tres veces más que en autobús.

Con el Alvia a Madrid ocurre prácticamente lo mismo, y sí que aquí podemos echarle la culpa a la orografía pero seguro que no toda. En el Alvia se tarda menos en llegar de Valladolid a Madrid que de Santander a Aguilar de Campoo, es el doble de distancia.

Unos tiempos nada competitivos y que desde luego invitan a los viajeros a buscar cualquier alternativa como medio de transporte.

Pero hay más, hay dos cuestiones que suelen pasar más desapercibidas y que generan igualmente problemas, como pueden ser la conversión de las estaciones en simples apeaderos, dejándola sin plantilla y a los viajeros sin nadie a quién dirigirse.

Hace falta una profunda reflexión sobre la red ferroviaria y aunque éste sea un tema de competencia estrictamente del Gobierno de España, sí veríamos con buenos ojos la creación de este grupo de trabajo.

Si se consiguen acuerdos y conclusiones sobre qué es lo que funciona o qué es lo que no funciona que más o menos estaremos todos de acuerdo, qué carencias tiene la red ferroviaria, de qué forma se podrían solucionar y sobre todo qué necesidades ferroviarias tiene Cantabria, podremos tener un buen punto de partida a la hora de hablar con el Ministerio.

Si además en este grupo de trabajo están representados tanto el Gobierno de Cantabria como el de España, los partidos políticos con representación en este Parlamento, la Universidad, la Autoridad Portuaria y otra serie de organizaciones sociales y económicas, el punto de consenso y acuerdo tendrá un respaldo más que suficiente como para ser tenido en cuenta.

Por esta razón desde el Grupo Socialista votaremos a favor de la enmienda transaccional.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Casal.

Por el Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra D. Francisco Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias Sra. Presidenta. Muy buenas tardes Señorías.

Las infraestructuras ferroviarias de Cantabria, tanto de ancho ibérico convencional como métrico, son titularidad estatal a través de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, conocido como ADIF, dependiente del Ministerio de Fomento.

Es esta entidad quien se encarga de la administración de infraestructuras ferroviarias, vías, estaciones, terminales de mercancías y la que se encarga de la gestión de la circulación ferroviaria entre otras funciones.



Por su parte es RENFE operadora, también entidad pública empresarial adscrita también al Ministerio de Fomento, quien tiene la misión de prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías.

La línea ferroviaria Palencia-Santander es estratégica por su conexión con la Meseta, puerta de entrada y salida de un volumen importante de las mercancías que mueve el Puerto de Santander y del movimiento de pasajeros con Madrid.

El tren es el principal modo de transporte en las relaciones Cantabria-Madrid, como así se ha puesto de manifiesto durante 2016, con cerca de 330.000 viajeros, lo que supone un incremento del 4,6 por ciento respecto al año anterior.

Pero ello no nos hace olvidar la necesaria mejora de la red de ancho métrico, muy importante para la movilidad interior de las personas. Los servicios de RENFE de cercanías, antes FEVE, en Cantabria son utilizados diariamente por miles de personas siendo ésta esta Comunidad Autónoma el principal núcleo en número de pasajeros de estos servicios. Hasta aquí nada nuevo, entiendo que esto es del perfecto conocimiento de todas sus Señorías.

Por supuesto que los Regionalistas estamos de acuerdo con el diagnóstico que aquí se ha expresado, un estado calamitoso en el que se encuentran las infraestructuras ferroviarias y que consideramos que es urgente e imperioso acometer inversiones de obras y equipamientos, para impulsar el desarrollo y la modernización de la red ferroviaria.

De igual modo, saben de sobra sus Señorías, que el Gobierno de Cantabria no tiene competencias en materia de infraestructuras ferroviarias ni de transporte ferroviario en general. Las competencias en materia de infraestructuras ferroviarias y transporte ferroviario las tiene el Ministerio de Fomento, dirigido por un conocido de todos nosotros, el Sr. Iñigo de la Serna, exalcalde de Santander y exdiputado de este Parlamento.

Aprovechemos esta circunstancia para recordarle algo que sin duda él conoce perfectamente, cual es el estado de abandono en el que se encuentra nuestra red ferroviaria.

Hemos tenido recientemente la ocasión como aquí ya se ha expresado de escuchar atentamente al Sr. Ministro en una presentación que tuvo lugar en Santander hablando del corredor ferroviario, entre Palencia y Santander cargada de infografías, planos y explicaciones técnicas, pero poco más.

Mientras tanto los viajeros de los trenes de larga y media distancia, así como las cercanías se quedan tirados en las estaciones, o en mitad de la vía, ayer por culpa de un enganchón en la catenaria, hoy por una avería eléctrica, mañana por un problema en las obras de mejora y de vez en cuando hasta porque el maquinista abandona el tren una vez cumplida su jornada.

Tenemos que recordar esta tarde que es y será una demanda constante del Partido Regionalista la mejora global de las comunicaciones y en particular de las ferroviarias tanto para mercancías como para viajeros, compartimos con todos los cántabros la necesidad de mejorar las infraestructuras de transporte público.

Por otra parte, es público y notorio que tanto el Presidente del Gobierno de Cantabria como el Consejero de Innovación, Industria, Comercio y Turismo, se están ocupando de estos temas y han dado traslado al Gobierno de España y en concreto al actual Ministro de Fomento de las peticiones pertinentes en este sentido. Por esto, no entendemos bien, desde el Grupo Regionalista la validez y la utilidad de un grupo de trabajo sobre la red ferroviaria de Cantabria, nos preguntamos que es lo que pensará el Ministro de Fomento en estos momentos ante una posible intromisión de un grupo de trabajo en sus propias competencias.

El Sr. Rodríguez del Partido Popular ha venido a decir aquí que el plan que elaboraría este grupo de trabajo sería de utilidad dando por entendido que entonces el Ministro ni el Ministerio tienen ningún plan para la red ferroviaria de Cantabria o ¿es que el Ministerio no tienen ningún plan?, a tenor de todo lo que nos explicó en el CASYC el plan es amplio, detallado e incluso cuenta con partidas presupuestarias. Tenemos la necesidad de confiar en el Ministro, cosa que parece que desde la bancada popular no todos forman parte de esa idea.

Los señores de Podemos saben perfectamente y sospecho que tampoco confían mucho en la bondad de este grupo de trabajo y en su utilidad práctica, más allá de buscar unos titulares y de hacer frente común, eso sí con el Gobierno de Cantabria de unas reivindicaciones legítimas y necesarias frente al Gobierno de España, pero poco más.

Ahora bien, entendemos que el Partido Popular hace esta tarde un alarde de hipocresía mayúscula al presentar una enmienda de modificación en la que añaden la participación al grupo de trabajo de la Autoridad Portuaria de Santander, que a su vez depende también del Ministerio de Fomento, se cierra el círculo, entendemos que el Ministro debe tener algo que decir, parece ser que le quieren ustedes que le hagamos el trabajo desde aquí.

No sé que es lo que opinará el Sr. Iñigo de la Serna, nada más abandonar el Parlamento parece ser que aquí le quieren poner o se le quieren adelantar. Las competencias como bien saben ustedes son del Ministerio de Fomento,

DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 59

13 de marzo de 2017

Página 3221

dirijanse directamente al Sr. Iñigo de la Serna es quien más y mejor puede ayudar a solucionar de manera rápida y eficaz los problemas de la red ferroviaria de Cantabria.

Aún con todo, ya les adelantamos no seremos los Regionalistas quienes nos opongamos a la creación de este grupo de trabajo, es más, estaremos muy atentos a los posicionamientos y las propuestas de cada Grupo en el seno del grupo de trabajo para saber si finalmente serán concordantes con las votaciones de sus compañeros en el Congreso de los Diputados o en el propio Senado, en Madrid, bien es sabido que una cosa es lo que se dice en Cantabria y otra cosa es lo que se vota o se dice en Madrid y a lo mejor tenemos la tentativa de hacer un "Squetino" como ya tuvieron ocasión de hacer en el caso del fracking.

Yo creo que no nos gustaría ver a los Diputados y a los Senadores del Partido Popular hacer un nuevo abierto, porque este asunto es relevante y es verdad que estamos convencidos que la red ferroviaria en Santander...

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sr. Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: ...necesita de urgentes y perentorias inversiones, porque tal y como está no podemos ni debemos continuar.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Ortiz.

Tiene la palabra D. José Ramón Blanco, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos Cantabria para fijar definitivamente su posición.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Muchas gracias Sra. Presidenta.

Por partes. Al Partido Popular agradecer la enmienda y la voy a aceptar. O sea, la negociación que hemos tenido en la transaccional, eh, agradecer también que reconozca errores que se han cometido por diferente, por sus gobiernos.

Partido Mixto-Ciudadanos, que no le veo al Portavoz, Sr. Carrancio, agradecer la votación lógicamente.

Ehhhh, sobre las palabras que ha dicho lo suscribo totalmente, es más usted estaba conmigo sentado al lado en el..., cuando vimos el show del Ministro y los dos nos echábamos las manos a la cabeza.

Partido Socialista, pues lo mismo. Agradecer la intención, o sea el voto a favor de esta propuesta. Y al Partido Regionalista lo mismo, agradecer el voto.

Pero, ¡claro que es competencia nacional! Y os lo digo a los dos, que los dos el PSOE y el PRC lo habéis mencionado. ¡Lógicamente! que es competencia nacional. Y si usted no cree en esta mesa de trabajo yo sí, yo sí la creo es una mesa de trabajo que surge a petición de los Comités de Empresa de ADIF y de RENFE; surge a petición de las mesas de movilidad que existen en Cantabria; surge a petición de las plataformas y usuarios y afectados, de afectados de usuarios de la Red de Cercanías, claro, claro que creo, que creo en eso, ¡por supuesto que creo!, cuando la sociedad civil quiere organizarse. ¡Por supuesto que creo!, por encima..., a quien no creo es a los diferentes Grupos Parlamentarios, a la sociedad civil sí la creo. Sí la creo cuando decide que quiere organizarse y que quiere trabajar.

Y lo que quieren, que es lo que no se a atrevido, no ha debido entender de esta mesa y creo que lo he explicado, es que no se funcione a la improvisación como se ha estado funcionando hasta ahora, la ocurrencia del Gobierno de turno, del Partido de turno sobre lo que se considera o no se considera que debe estar bien, sino que surja todo desde un consenso. Desde un consenso de las fuerzas políticas, desde un consenso desde la sociedad civil. Y eso da una fuerza terrible a Cantabria, a Cantabria no al Presidente, que no está ahora aquí presente, pero da una fuerza terrible de cara a una negociación con el Ministro, que todas las fuerzas políticas estemos de acuerdo en un modelo, en un proyecto de Cantabria, en este caso de ferroviario. Eso, ¿cómo que no vale eso?, lo que no vale es muchas veces ser, pues como usted dice, lo que se vota aquí, que le achacaba al Partido Popular ahora, aquí se han votado muchas cosas que aquí no se cumplen.

O sea, es que lo que no vale son las palabrerías que se dicen aquí, pero cuando la sociedad civil se organiza y dice una propuesta eso sí vale, porque le da al Gobierno de turno una fuerza que no tiene solo con las palabras que se dicen desde esta Tribuna.

Muchas gracias a todos.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Blanco.



Parlamento de Cantabria

DIARIO DE SESIONES

Página 3222

13 de marzo de 2017

Serie A - Núm. 59

Señorías votamos la proposición no de ley N.º 142.

¿Votos a favor?, no hay votos en contra ni tampoco abstenciones.

Pues queda aprobada por unanimidad con treinta y cuatro votos a favor.