



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

2.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 362, relativa a establecimiento de un plan de transporte alternativo ante retrasos previstos de más de 30 minutos en el transporte ferroviario y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4300-0362]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 2.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 362, relativa a establecimiento de un plan de transporte alternativo ante retrasos previstos de más de 30 minutos en el transporte ferroviario y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para el turno de defensa, por el Grupo Mixto, tiene la palabra su portavoz, el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenos días señorías.

Yo se lo diría señoría, pero no puedo hablar durante la votación.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Una cosa es que me diga que está mal la votación y otra cosa es produzca, insulte a los parlamentarios.

EL SR. PALACIO RUIZ: Señoría, decir que es una actuación demagógica no es insultarlos, es describirlo.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): No me explique absolutamente nada, estamos comprobando la votación nada más.

Corregimos la votación, son treinta votos a favor.

EL SR. PALACIO RUIZ: Gracias, señor presidente.

Creo que coincidimos todos en la necesidad de un transporte público eficaz y que resuelva las necesidades de comunicación de los ciudadanos. Creo que coincidimos todos en entender que un transporte de cercanías eficaz es imprescindible para el funcionamiento de nuestra región, y que tenemos que facilitar que de forma masiva nuestros ciudadanos lleguen a los centros de trabajo y a los centros de estudio a través de transporte público, evitando la masificación del transporte en vehículo individual.

Si la teoría la tenemos todos clara, la pregunta es por qué llevamos 30 años con un problema grave de comunicación en las cercanías, si todos tenemos claro que el transporte de cercanías se basa esencialmente en la comunicación por tren a través de FEVE y con Reinosa a través de RENFE, lo que hay que plantearse es qué es lo que estamos haciendo para que sea justo lo contrario.

Cómo es posible que en 10 años hayamos pasado de más de cinco millones de usuarios del transporte de tren de cercanías a casi poco más de 3. Cómo es posible que cuando los partidos de izquierda se llenan la boca con ese globalismo que plantea la desaparición del vehículo del coche y que tiene que ser sustituido por el transporte público, esos mismos partidos cuando gobiernan lo que hacen es desincentivar el uso del transporte de cercanías por parte de los usuarios que ya lo eran. No captan más usuarios, es decir, no incentivan a la población a dejar su coche en casa, sino que, al revés, les obligan a cogerlo, porque eso es lo que está ocurriendo en Cantabria, como el transporte de cercanías.

No es la primera vez hay en esta en esta legislatura seis iniciativas llevadas a este Parlamento, la mayor parte por ciudadanos desde el año 19 y por el PP, que piden la mejora de la actual red de cercanías de forma inmediata y con propuestas absolutamente sensatas. También hay un par de ellas del Partido Regionalista que se mueve mucho mejor en el largo plazo y que y que hace encendidas defensas de lo que tenga que ocurrir dentro de 20 años, en las que por supuesto todos estamos de acuerdo y también las apoyamos.

Pero hay propuestas concretas para la mejora de los trenes de cercanías, para la necesidad que tenemos de la mejora de los propios de las propias vías y de las estaciones y, sobre todo, de la mejora de los vehículos.

Que una de las grandes noticias de nuestra, de nuestra red de infraestructuras de tren, sea que vamos a pasar la ancianidad de nuestros convoyes de 28 a 16 años, sería sonrojante si no fuera porque los vehículos o los convoyes del 2019 que estrenamos, los estrenamos bajamos la edad y cogen rumbo a Cataluña a toda velocidad. Supongo que para nada también rejuvenecer la flota catalana.



En la práctica, los usuarios de nuestros trenes de cercanías se enfrentan diariamente, diariamente quiere decir casi todos los días a dos problemas: o bien directamente la suspensión de los trenes previstos, o bien en la mayor parte de los casos el retraso no previsto, el retraso no anunciado en la circulación de los convoyes que sí están previstos. Y pensemos que si el usuario de esos trenes los necesita para llegar a su centro de trabajo o a su centro de estudio, el retraso implica el cumplimiento de sus obligaciones laborales o el cumplimiento de sus obligaciones estudiantiles y esos incumplimientos que no pueden ser achacados al trabajador o al estudiante, sin embargo, le van a perjudicar en su relación laboral y la responsabilidad es de esta Cámara y de los políticos que, desgraciadamente, rigen Cantabria que no ponen soluciones a estos, a estos problemas.

La iniciativa que traemos a la Cámara no intenta como ya se ha intentado en otras ocasiones y por eso no lo reproducimos, el incentivar o el pedir que se vuelvan a poner convoyes nuevos, que se rejuvenezca la línea, que se mejoren las infraestructuras; se ha pedido por activa y por pasiva y no se consigue.

Lo que intentamos hoy es dos iniciativas de pura gestión y de justicia para con nuestros usuarios. La primera es que se garantice a los usuarios que vengán en tren la existencia de un transporte alternativo en caso de retraso o de suspensión, que el trabajador o el estudiante que acuda a la estación de tren de Torrelavega, de Cabezón, de Puente San Miguel, de Barreda, de Mar, para coger un tren sepa que si ADIF no le puede dar o RENFE no le puede dar el tren que tiene previsto va a poner a su disposición un transporte alternativo, un autobús que le permita llegar a tiempo con un retraso mínimo a Santander. Que va a saber exactamente antes de salir de casa, que efectivamente existe ese retraso, pero que va a tener un transporte alternativo ¿Por qué? Porque necesitamos restablecer la confianza de los usuarios como el tren, necesitamos que no abandonen el modo de transporte público.

Si no hacemos esto, lo que está ocurriendo y de forma cada vez más masiva es que obligamos a los ciudadanos a abandonar el tren como medio de transporte. Podrá utilizarlo quien no tiene prisa, quien no tiene una necesidad de cumplir un horario, pero el que se ve necesitado de llegar a su empresa a tiempo y no pueda confiar en el tren, tendrá que buscar un transporte privado, y eso no es lo que queremos. Por tanto, transporte alternativo, garantizar al ciudadano la llegada a su destino en el tiempo previsto y o bien en el tren o bien en un transporte alternativo.

Y la segunda cuestión que planteamos es que si el retraso es superior a 15 minutos se le devuelva el importe del billete. Curiosamente, en la mesa del ferrocarril se planteó esta cuestión y ADIF rehusó asumirla, lo cual es demencial por lo que le voy a explicar ahora. Es demencial, porque ya se hace en Cataluña y en Valencia, y es demencial, porque es ilegal.

Cuando les decimos a nuestros ciudadanos que pueden utilizar el transporte público, estamos estableciendo con ellos un contrato de transporte evidentemente, el incumplimiento de ese contrato obliga al transportista a responder por el mismo y la obligación supone o compensar el transporte alternativo que hayan utilizado, y por eso proponemos como la medida más sencilla ese transporte alternativo o pagarle el taxi, que ese, que ese usuario tenga que contratar para transportarse a Santander. Y exactamente lo mismo ocurre con los retrasos. Si el retraso no es mínimo vamos a tener que pagar al ciudadano una compensación como mínimo equivalente, como mínimo, equivalente al coste del billete, siendo estas obligaciones ya sobradamente establecidas por la jurisprudencia es demencial forzar una situación en la que los abogados de Cantabria nos dediquemos a reclamar de forma sistemática a RENFE y a FEVE los incumplimientos de sus horarios.

Hasta ahora no se está haciendo porque la cuantía del billete es tan pequeña que no merece la pena efectuar esa reclamación y que las reclamaciones que se efectúan en ventanilla sufren el olvido de la propia empresa. Pero si el servicio sigue decayendo al ritmo que está decayendo, lo único que va a florecer es un negocio boyante de reclamación de indemnizaciones a la, a RENFE y a FEVE.

Si esto es legal, si nuestros ciudadanos tienen derecho, y si, además, y es sobre todo lo más importante, tenemos que conseguir que utilicen el transporte público, acepten las iniciativas que estamos planteando, acepten la necesidad de proponer un transporte alternativo y acepten la necesidad de compensar, pero que sea automático, que no tengan que asociarse los usuarios o apuntarse a una página web para reclamar de forma masiva.

Hagámoslo porque es bueno para Cantabria, porque incentiva el uso del transporte público y porque además nuestros usuarios se merecen poder utilizar con confianza los servicios públicos. De nada sirve apoyar -de boquilla- los servicios públicos y luego, en la práctica, dar tan mal servicio que espantemos a nuestros propios usuarios.

Entendemos que es una cuestión razonable. Entendemos que es una cuestión justa y que debe ser apoyada por todos los grupos parlamentarios. Vamos a aceptar la iniciativa de Ciudadanos. Nos parece que complementa la nuestra. No vamos a aceptar la iniciativa del PP porque algunos de los puntos ya están comprendidos en lo que estamos planteando con la iniciativa de Ciudadanos y porque entendemos que la primera de las propuestas, que es la que no estaría, no forma parte de esta iniciativa, sino de la que ya se presentó y a la que ya he hecho referencia hace aproximadamente un mes.

Muchas gracias, señorías.

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



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

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias, presidente. Señorías.

Llevamos años hablando del lamentable estado en el que se encuentra nuestra red de cercanías, de la necesidad de invertir de manera decidida en ella, y se han presentado, como ya decía antes el Sr. Palacio, infinidad de iniciativas, pero la realidad es que la situación no mejora y que cada vez son menos las personas que recurren al tren como medio de transporte para ir a trabajar, a estudiar, al médico o cuestiones similares. Y esto es así porque no es un servicio de garantías, las averías y los retrasos son frecuentes, prácticamente a diario, y esto es provocado principalmente por la dejadez de nuestros gobernantes, y aquí no vale con pasar la pelota de uno a otro porque hemos tenido Gobiernos de todos los colores, y la situación ha ido paulatinamente degenerando hasta encontrarnos con una red que no es funcional, que no es útil, que no es de garantías, y en la..., que solo sirve para que el Gobierno de turno anuncie planes plurianuales de miles y miles de millones de inversión, cuando, en realidad todo se traduce en cuatro parches y poco más.

Han sido muchísimas las promesas incumplidas en relación con la red de cercanías, los trenes siguen siendo viejos porque se siguen sin sustituir. Es más, se decía antes cuando se han sustituido es para cambiar de los dos trenes viejos que teníamos en Cantabria, por otros dos todavía más viejos que nos trajeron de Cataluña. Estamos hablando de que son trenes que se paran, con asientos deteriorados, con baños, que dejan mucho que desear; trenes que, por ejemplo, la calefacción en invierno no funciona; y en verano en pleno agosto se pone sola y esto no son quejas que nos inventemos; son quejas que reiteradamente han hecho los usuarios de la red de cercanías de Cantabria con escaso éxito.

Y ahora además es que el estado de la catenaria sigue empeorando, los trenes van cada vez más despacio, los retrasos son cada vez mayores y ahora introducimos el nuevo sistema ASFA 4.1, que es un sistema muy útil que es para mejorar la seguridad, pero que nuestra red de cercanías está tan absolutamente desfasada, tan poco actualizada, que no se puede implementar sin que genere muchos más problemas que soluciones.

En fin, todo esto y más es conocido por todos. No descubro nada nuevo y tampoco lo hago si hablamos de la importancia de tener una red de cercanías que de verdad sea útil, primero, porque es uno de los transportes más respetuosos con el medio ambiente. En segundo lugar, porque si contásemos con una red funcional, útil de garantías estaríamos avanzando en la intermodalidad, algo a lo que debemos aspirar más pronto que tarde, y, además, porque si este servicio fuese de calidad, descongestionar haríamos un tramo tan conflictivo en lo que al tráfico se refiere, como la A67 entre Santander y Torrelavega en días de labor, que el tráfico es muy denso y hay muchos accidentes.

Pero, claro, para que todo esto sea posible hay que abandonar la política de los grandes anuncios, que siempre se quedan en nada, y eso hace poco más de un año para las elecciones me parece complicado. Es más, el Sr. García-Oliva nos adelantaba ya, antes que próximamente, el Gobierno de España va a anunciar el plan 25, que ya hasta el nombre tiene guasa, porque ya vamos por el plan 25, vamos a ir avanzando cada vez más en planes, pero que no sirven para absolutamente nada. Decía él no es que desde 2020 hasta ahora se ha seguido haciendo ¿Qué se ha seguido haciendo? Porque si los retrasos siguen, las averías siguen qué es lo que han seguido haciendo ¿Qué es lo que nos va a anunciar nuevo? ¿Qué va a ser novedoso? ¿Más millones de euros que no se van a gastar más inversiones, que no se van a hacer, cuál va ser la novedad del plan 25? Pues en realidad, seguramente, cuatro parches y poco más. Las averías y los retrasos seguirán y en lo que se propone en esta iniciativa es absolutamente apropiado.

Además, coincide con las demandas tanto de la mesa de movilidad del Besaya, como de la mesa de la movilidad de la bahía de Santander.

Y como se ha dicho, hemos presentado una enmienda de adición que hace énfasis en dos cuestiones que entendemos que son importantes. Por un lado, que se mejore el sistema de comunicación y de información al usuario. Esta es otra demanda eterna que se sigue sin solucionar. Recuerdo que el anterior consejero de Transportes nos anunció en Comisión que se iba a implantar un sistema GPS de notificaciones que nos iba a permitir conocer en tiempo real las averías que se daban desde nuestro teléfono. Nada se ha hecho y nada se va a hacer, ni se ha vuelto a hablar de él, ni absolutamente nada. Lo que nos encontramos es con que los usuarios llegan al andén, se encuentran con que el tren no viene o están en mitad de la vía, el tren se para y nadie les explica absolutamente nada.

Y, por otro lado, lo que proponemos es que se paralice la implantación del nuevo sistema ASFA digital 4.1, insisto, no porque no sea importante, no porque no sea bueno, sino porque es tan novedoso, tan moderno, que no sirve para nuestra red, que está desfasada, sin actualizar y genera muchos más problemas que soluciones.

Nuestra enmienda creemos que ahonda más en lo que propone la iniciativa y, además, coincide plenamente con una moción municipal que ya se aprobó en el ayuntamiento de Santa Cruz de Bezana y se aprobó por el Partido Socialista, el Partido Regionalista, el Partido Popular, VOX y Ciudadanos, por lo que entendemos que hoy no habrá problema para que vuelva a ser aprobada.

Muchas gracias.



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

Por el Grupo Popular se ha presentado una enmienda de sustitución y para su defensa tiene la palabra el Sr. Media.

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

Volvemos a debatir una vez más en este Parlamento sobre qué medidas se deben adoptar para mejorar la situación caótica que sufren las cercanías ferroviarias de Cantabria. Y desde mi grupo creemos conveniente no desviar la atención sobre cuál es el principal problema que tiene ese servicio público que no hace más que generar problemas, un día sí y otro también. No hay más que recordar lo que ha pasado ayer mismo. No hay que irnos mucho más allá.

Es imprescindible que RENFE adopte medidas para compensar los perjuicios que causa su mala gestión de este servicio. Si un tren no llega o si llega tarde, si se para durante horas todo el tráfico ferroviario de cercanías como hace unas semanas, no es de recibo que la empresa pública no haga nada.

Nos estamos acostumbrando a que parezca normal lo que es absolutamente anormal. Los trenes tienen que llegar a su destino y deben llegar en hora. Parece una cosa que muy rara lo que estoy diciendo. Pues no, ahora mismo es absolutamente inverosímil que eso se produzca.

Los usuarios deben tener información de qué es lo que ocurre en todo momento y no verse abandonados en las estaciones de Cantabria y la verdad es que no hay que inventar nada nuevo, RENFE debe poner en funcionamiento en Cantabria, aquello que ya funciona en otras comunidades autónomas. Los cántabros debemos ser españoles de primera y debemos exigir aquello que ya tienen tanto catalanes, como los usuarios de la Comunidad Valenciana. Por ello pretendemos que nuestra enmienda, que RENFE implante de forma inmediata, un sistema de devoluciones y compensaciones económicas similar al que existe en Cataluña y en Valencia, denominado devolución exprés, con la, para la red de cercanías y de media distancia, que, ante retrasos injustificados, averías, cancelaciones... es decir. lo de todos los días, pueda minimizar en alguna medida los permitidos. los perjuicios que se le causa a los usuarios.

Esto no solucionará el problema. Pero es de justicia que, si la administración no cumple con la prestación de un servicio público de calidad, al menos no sea el ciudadano el único perjudicado.

Además, también proponemos que se asegure en todo momento la información actualizada para los viajeros tanto por vía web, como por los teleindicadores de los trenes y las estaciones. Ahora mismo, cuando hay retrasos o anulaciones, las estaciones se convierten en ratoneras sin información y los ciudadanos no saben si podrán llegar a trabajar, al médico o a estudiar. La información es esencial y RENFE tiene la obligación de facilitarla. Decía un portavoz de esos usuarios hace unas semanas que RENFE debe tratarnos como personas no como animales de transporte y no puedo estar más de acuerdo en estas palabras. Seguía diciendo ese portavoz, que “no hay semana en la que no se registre alguna jornada caótica”. Yo me atrevería a decir que no hay ningún solo día en Cantabria que no haya problemas. “Es lo que sufrimos en estos trenes viejos y con unas infraestructuras obsoletas. Estamos hartos y muy quemados por los retrasos, las cancelaciones, las averías, pedimos a RENFE que ponga a los viajeros en el centro de las decisiones, que nos trate como personas y no como animales de transporte”.

Esa es la realidad que sienten todos los usuarios del transporte ferroviario de Cantabria y con nuestra enmienda les pedimos que nos pongamos de parte de esos usuarios, porque es una triste realidad que cuando alguien tiene que ir a trabajar, a estudiar o al médico nunca puede fiarse del ferrocarril. Como ya les he dicho, no debemos desviar la atención del verdadero problema de fondo: la falta de inversiones y el abandono al que el Gobierno de España somete a Cantabria en materia de infraestructuras ferroviarias. Y lo triste es que todos conocemos lo que hay que hacer. Todos conocemos cuáles son las inversiones necesarias, que conseguirá que conseguirán mejorar un servicio que hoy no funciona adecuadamente. Es imprescindible ejecutar en su totalidad y de forma urgente el Plan de actuación de cercanías para núcleo de Cantabria, que diseñó el ministro Iñigo de la Serna en el Gobierno de Mariano Rajoy y que fue presentado en Santander el 4 de diciembre de 2017, ya llovido desde entonces. Con respecto a Cantabria, el plan incluía una inversión total de 529,6 millones de euros en el período 17-22. 370.000.000 a ejecutar por ADIF y 159 a ejecutar por RENFE.

Me he quedado pasmado cuando en la intervención anterior acabo de oír al Sr. García-Oliva decir que ya hay un 65 por ciento de ese plan ejecutado. Dígaselo usted, Sr. García-Oliva, a los usuarios del tren. Es absolutamente mentira. Ni un 65, ni un 30 ni un 10, no han hecho nada, nada. La duplicación de vía Santander-Torrelavega todavía está, los tramos principales, en veremos.

En ese plan está todo lo que hay que hacer. Solo falta la voluntad política de llevarlo a cabo. Este año debiera haber estado concluido y, por desgracia, está casi todo sin empezar. Pedimos también a esta cámara que exijamos que, de forma inmediata se reponga todo el material rodante de ancho métrico del núcleo de Cantabria, los trenes que hoy prestan servicio en Cantabria deben ser sustituidos ya.



Y, por último, queremos que RENFE cumpla con los acuerdos de este Parlamento y suspendida temporalmente la implantación que ya ejecutado del sistema ASFA 4.1 hasta que la infraestructura ferroviaria de Cantabria está adaptada al mismo evitando la gran cantidad de inconvenientes que por esa implantación sufren los usuarios, adoptando las modificaciones legales que fuesen por pertinentes si así se considerara.

En conclusión, esta enmienda pretende que los cántabros tengamos lo que Pedro Sánchez y los socialistas le dan a catalanes y valencianos, pero a nosotros nos niegan ¿por qué Cataluña, por qué en Cataluña sí es posible, y aquí en Cantabria no? Y además se pretende que las obras comprometidas por el Gobierno del PP se ejecuten y se ejecuten ya.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando ya.

EL SR. MEDIA SÁINZ: No, ya termino señor presidente. No podemos seguir así; no hay un día que nos surja un problema. Debemos poner soluciones encima de la mesa de una vez por todas, soluciones a unos problemas crónicos de nuestro transporte ferroviario.

Trabajemos por los ciudadanos de Cantabria y no nos olvidemos de ellos y, sobre todo, no nos riamos de ellos diciendo que el 65 por ciento de las inversiones de cercanías en Cantabria se están realizadas. Eso es mentira, usted lo sabe y los ciudadanos que nos están viendo mucho más que usted y yo.

Muchísimas gracias.

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

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

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

Pues efectivamente las situaciones que se producen en las líneas de cercanías de Cantabria están originadas por una falta de inversión durante las últimas décadas, una importante falta de inversión durante las últimas décadas.

Afortunadamente hay un Gobierno socialista en Madrid que ha hecho, ha hecho y va a hacer, pero ha hecho ya la mayor inversión en cercanías de la historia. La mayor inversión que se ha hecho en España en la red de cercanías de la historia de España la ha hecho ya el Gobierno socialista de España.

Y le voy a dar unos datos, realidad, no propaganda, realidad, no propaganda. Diciembre de 2020, se firma el contrato para la adquisición de 31 trenes de ancho métrico con la empresa TAP del País Vasco, por 258.000.000 de euros. De esos 31 trenes nuevos, 27 van a ser los que circulen por Cantabria, 27 de esos 31; 289.000.000 de euros pagados. Los están fabricando ya, eso es realidad, eso no es propaganda.

Marzo de 2021, se firma un contrato con la empresa Alstom de Cataluña para la construcción de 152 trenes de cercanías y media distancia, de ancho ibérico, 1.447 millones de euros. Eso es un dato, eso no es propaganda, eso es lo que ha hecho este Gobierno. Eso está ahí estará el Boletín Oficial del Estado. Eso no es una invención. Eso se puede comprobar.

Le voy a dar más datos al señor del portavoz del Partido Popular. Entre 2012 y 2018 no se licitó ni compró ni un solo tren en toda España; ni un solo tren en toda España, entre 2012 y 2018.

Le voy a dar más datos, ya que parece que intenta ir a una confrontación de a ver quién ha hecho más o a ver quién ha hecho menos.

Cercanías Cantabria, inversiones en cercanías Cantabria, entre 2011 y 2018 11,9 millones de euros, eso se puede comprobar, presupuestos Generales del Estado.

En 2019, 112 millones de euros, diez veces más.

Media distancia en Cantabria, periodo 2011-2018, 2,3 millones de euros. 2019, 3,4 millones de euros.

Y presupuestos generales del Estado 2022, Cantabria, 77,14 millones de euros.

Esos son datos, eso son realidades, lo demás es lo que usted dice sin ningún dato ni fundamento.

Con respecto a la PNL que presenta el Grupo Mixto. Mire, ustedes dicen establecer un plan de transporte alternativo de manera que, ante un retraso previsto, de más de 30 minutos, se facilite a los usuarios un transporte por carretera.



Ya existe, ya existe ese plan para facilitar el transporte por carretera en caso de que no se pueda continuar. Y no, no se puede plantear como usted lo plantea, porque no hay retrasos previstos, los retrasos son imprevistos. Y cuando hay un retraso imprevisto, pues hay todo reglamento de RENFE donde establece qué parte del dinero se devuelve, en función de los retrasos que hay.

Usted dice: bueno, es que en vez de que se devuelva el importe íntegro, cuando es más de 30 minutos, sea menos de 15. Bueno, bien, habrá que aprobarlo para toda España, porque cuando me hablan de la devolución exprés se refiere a Cataluña y se refiere a la Comunidad Valenciana, porque tienen transferidas las cercanías y han establecido ese reglamento. Si ustedes creen que se puede cambiar este reglamento, pues no habría ningún problema.

Pero me resulta chocante lo de la insistencia en pedir que se retire el sistema ASFA. Es comprensible y en las mesas del ferrocarril que alguien ha hecho mención a ello, los representantes de RENFE dijeron que estaba en un período y que, de implantación, de adaptación y que lógicamente, eso producía molestias y retrasos a los usuarios, que eso iba a mejorar. Y es comprensible el enfado de los usuarios cuando hay un retraso y dice: no, es que debido al sistema este.

Pero oiga, lo que no se puede plantear en este Parlamento es que se inste al Gobierno a no cumplir la ley. Es que hay una ley, un reglamento ferroviario que traspone una directiva europea, que dice que a partir del 1 de julio de 2022 ningún tren puede funcionar si no tiene el sistema ASFA. Por lo tanto, no insistamos en pedir que no se cumpla la ley, que el Gobierno se salte la ley, porque no puede ser, ¡porque no puede ser!

Vamos a intentar o vamos a instar a RENFE a que el período de adaptación sea el más rápido posible, pero no digamos que no se implante, porque es que no se puede instar a no cumplir la ley.

De todas maneras, señorías, con estas inversiones que ha hecho el Gobierno socialista, con estas inversiones que no se han hecho durante décadas, el panorama de aquí a dos años va a ser radicalmente distinto. Lamentablemente, no podemos ir a la ferretería de la esquina a comprar 31 trenes. No funcionan, así las cosas. Desde el momento que se encargan hasta el momento que se reciben, pasa un periodo de tiempo que a todos nos gustaría que fuera inferior, pero es el que es. Pero por primera vez se ha puesto...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, señor diputado.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: ...se ha puesto fin a esa falta de inversiones en la red de cercanías.

Gracias.

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

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

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenos días, señorías.

Seguimos hablando de trenes, antes de trenes de alta velocidad y altas prestaciones y ahora de cercanías, de lo que tenemos más cercano, de lo que venimos sufriendo y padeciendo, y lo que nos vienen contando los usuarios que se padece en el día a día.

Y yo he escuchado aquí muchas verdades, y yo creo que coincidimos todos en el diagnóstico, si es que ha habido tantas iniciativas ya, tantas iniciativas a lo largo de esta legislatura y de la pasada, y no sacamos nada en claro tirándonos los trastos unos a otros ¡eh!, yo creo que no.

Realmente la realidad es que ayer nuevamente también en las cercanías Santander-Liérganes hay problemas. Durante tres horas retrasos y varios trenes que sufren retrasos y usuarios, pues que bueno, era domingo, no sé qué repercusión habrá tenido el número de usuarios, pero día sí y día también los problemas se repiten.

Se ha hablado aquí de que este es un problema que consecuencia de una falta de inversiones tremenda en las últimas décadas, no años ¡eh!, décadas, décadas. Los trenes que están circulando ahora mismo en cercanías en Cantabria son del año 90 ¡eh!, cuando no por los episodios que vivíamos a principios del año 2019 donde por orden de RENFE, pues trasladó ciertas unidades de Cantabria y se las llevó a Cataluña, donde parece ser que era necesaria e imperiosa su presencia. Cuestión, cuestión que fue contestada desde este Parlamento, a iniciativa del Grupo Regionalista, que dijimos que estaba bien aportar solidaridad, cumplir con RENFE, pero siempre y cuando las necesidades en Cantabria estuvieran cubiertas, cosa que la realidad tristemente nos dice que no es así.

Se podría hablar mucho, hemos hablado mucho, pero voy a ir a los puntos que nos trae hoy aquí el Grupo Mixto, VOX, que la verdad es que son lógicos, son lógicos ¡eh!



Me gustaría alguna vez más, le digo aquí en nombre del Grupo Regionalista, no nos gustaría ver allí a los representantes de VOX en la Mesa ferroviaria para Cantabria, de verdad, ¡únanse! al debate, al foro a la participación van a ver que no, lo que dicen ustedes casa perfectamente con lo que dicen todos. Y aquí es que no da lugar a quejas, las quejas de los usuarios, pero de los parlamentarios, no, de los usuarios sí; de los empleados de RENFE, también. Todo eso se está escuchando allí en la mesa del ferrocarril. Lo que ustedes nos traen aquí en parte son propuestas que ya han sido debatidas y expuestas en la mesa y en otras ocasiones por iniciativas en estos grupos.

Pues miren el Plan alternativo al transporte, pues en principio parece lógico y razonable que la empresa que causa el problema a los usuarios les dote de un transporte alternativo para desplazarse allí donde tienen necesidad de desplazarse. Pero claro, igual en cercanías no va a ser fácilmente implementable en todos los casos, porque lo que no es lógico es coger a viajeros en mitad de la vía. Si es trasbordo desde una estación sí, transbordos desde mitad de la vía, pues no. La verdad es que casi todos los retrasos se producen con la gente en las estaciones y pocas veces una máquina se ha quedado parada. Si es verdad que también se ha producido y ha sido necesario remarcarla.

Pero bueno, en principio la idea parece lógica y razonable, pero solamente en algunos casos vemos que se pueda implementar.

Segundo, que en el caso de los retrasos por más de 15 minutos se reembolsa el importe del billete. Esto ha sido recogido también como una propuesta de la mesa ferroviaria de Cantabria y desde el Grupo Regionalista, además ahí expresamos que claramente, en el mismo sentido que viene aquí, la devolución exprés, si ha sido posible ponerla en marcha en Cataluña y en Valencia, que se ponga también en Cantabria. Estén o no estén transferidas las competencias, Sr. García-Oliva. RENFE, pues que lo haga también en Cantabria y que lo haga allá en cualquier otra provincia o región de España, donde esto sea necesario. No nos podemos amparar si las competencias están transferidas en Cataluña, en Valencia. Bueno, cuando no están transferidas, que nos dan el mismo trato a los usuarios. Estamos pidiendo un trato igualitario para todos los usuarios de cercanías hoy en Cantabria, y por extensión, en todo en toda. España. Esta medida yo creo que sí que se podría aplicar en Cantabria.

Y el tercer punto que nos trae el señor portavoz del Grupo VOX, pues es que a la mayor brevedad posible, se actualicen y modernicen las unidades ferroviarias que prestan servicio en Cantabria, esto ya está en marcha, esto ya está en marcha, no nos quite un tren, Sr. García-Oliva, ¿eh? Hasta donde yo sé son 28 los que vienen a Cantabria, no 27. No nos quite ni uno solo, que nos van a hacer falta todos. Si es verdad que desde marzo del 2021 pues ya parece ser que está en marcha la construcción de estas 31 unidades por un valor de doscientos y pico millones de euros. A Cantabria, 28 para renovar todo el parque de cercanías.

Nos alegramos de que el Grupo Mixto haya admitido la enmienda de Ciudadanos y, cómo no nos vamos a alegrar, realmente son 2 puntos calcados, calcados, de la PNL 328 que trajo el Grupo Regionalista el 14 de febrero. Luego entenderán que me he llevado una alegría cuando el señor de VOX ha dicho que admitía su enmienda.

Mejorar los sistemas de información. Esto es primordial y yo creo que es fácilmente implementado y además urgentemente hay que ponerlo en marcha. Esperemos que RENFE o ADIF nos hagan caso, y realmente la gente, los usuarios que están sufriendo los retrasos, la cancelación de frecuencias tengan conocimiento de este hecho en tiempo real, para tomar la alternativa de desplazarse, al hospital, o al centro de trabajo o al centro de estudios...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que finalizar Sr. Ortiz.

EL SR. ORTIZ URITARTE: Sin tener que estar esperando y desesperando en la estación.

Y lo debe paralizar la implantación del sistema ASFA 4.1, pues también era el punto quinto de nuestra PNL 328, que me parece ya... ojalá se hubiera hecho, pero no sé, nos han expresado en la mesa de ferrocarril que eso no iba a ser posible, y lo de ayer en Santander-Liérganes seguramente ha sido producto también de ese problema que está ocasionando el ASFA 4.1.

Muchas gracias.

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

Sr. Palacio su turno.

EL SR. PALACIO RUIZ: Gracias por el reconocimiento de la razonabilidad de nuestro planteamiento.

Queda, por tanto, hacer algunas precisiones que ayuden a mejorar el, a mejorar el debate. Transporte alternativo. Yo no sé si está previsto o está aprobado o no, la realidad es que no existe, la realidad es que los usuarios de los trenes tienen que buscarse taxis, tienen que buscarse autobuses con la dificultad de que si esto te ocurre cuando estás en Santander o



estás en Torrelavega no hay, es decir, la dificultad en encontrar un transporte alternativo más allá de su coste. Si te cogen Mar, si te coge en Puente San Miguel, o si te coge en Bezana probablemente sea bastante más complejo.

Si está aprobado. Fantástico. La pregunta es ¿por qué no se hace?

Respecto de la devolución del dinero por retraso. Hay retrasos que sí son previsibles. Si yo tengo el retraso previsto a las, si a las 6 de la mañana yo sé que tengo dificultades con los trenes; es muy fácil presumir el retraso. El retraso no es instantáneo, sino que es consecuencia de la acumulación de una serie de factores que impiden la llegada o el trabajo en hora.

Si es previsible y de hecho parte de las iniciativas que están planteando aquí en los últimos meses, van por la vía de la anticipación de la producción de los retrasos para anunciarlo y para que le llegue a los usuarios con antelación suficiente.

Respecto a la transferencia de competencias al a las comunidades valenciana y catalana, lo que se ha transferido son las infraestructuras. Los operadores, ya sean públicos o privados, ahora que están liberalizados, son de ámbito nacional. RENFE es un operador nacional, por tanto, opera en todo el territorio, y los descuentos los asume el operador. Con lo que sea de quien sea la competencia de la infraestructura, los descuentos los asume el mismo operador que tendría que asumir los aquí que en este caso es RENFE o FEVE. Por tanto, no me sirve de excusa, si acaso me sirve de agravio comparativo. Me sirve para decir que hay una España que devuelve los costes y otra España que los asume y Cantabria no puede ser de las comunidades que asuman costes que reciben la otra. No puede ser la comunidad que reciba trenes y que luego lo remita a esa Cataluña que luego devuelven los billetes.

Por cierto, fabricación de trenes. Es verdad que se ha hablado de 28, 26, concretamente anunciados por FEVE, no para Cantabria, para la totalidad de los servicios de FEVE, de los cuales al menos 10 se van a ir para Asturias, con lo que al resto de comunidades, a las comunidades de Cantabria, Galicia, Galicia, Cantabria, Castilla y León y Murcia les tocan 16, a razón, siendo optimistas de 4 por comunidad. Esa es la cuenta. Luego no llegan trenes y los que lleguen si se quedan, van a llegar dentro de tres años. Largo me lo fían.

El Plan de actuación de cercanías ¿ejecutado un 60 por ciento? Pues mire, el Plan de actuación de cercanías, que se aprueba en el 2017, tenía un presupuesto de 529.000.000 de euros. En el 2018 al año siguiente se reduce a 158.000.000, 158, es decir, se reduce a la cuarta parte, a la tercera parte de lo que estaba previsto en el 2017. Y de estos se ejecutan, no con gasto directo, sino compromiso, sino con compromiso de gasto para cuando se entreguen los convoyes, dentro de 3 años. ¿Dinero gastado a día de hoy? Tirando a nada, tendente a cero. Esa es la realidad. La otra realidad es el 5 de abril...

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

EL SR. PALACIO RUIZ: ...que a las cinco de la mañana, a las 5 45 de la mañana, RENFE, o FEVE tiene a bien comunicar, a través de sus redes sociales, porque se supone que todos los usuarios están conectados, que va a haber retrasos y la realidad es que hasta las 10 de la mañana todos los trenes de cercanías de Cantabria, un día de labor, todos, estuvieron parados. Y que los usuarios cántabros, nuestros ciudadanos, los que nos han votado, los que necesitan de nuestro trabajo para seguir, para seguir pudiendo vivir y para acudir a su centro de trabajo, se quedaron colgados. Todos ellos, colgados. Gracias a la responsabilidad o a la falta de la misma de nuestros políticos.

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

Una vez debatida la proposición no de ley número 362 sometemos la misma a votación, añadiendo la enmienda presentada por el Grupo de Ciudadanos y no la presentada por el Grupo Popular.

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

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Veinticuatro votos a favor, cero en contra y siete abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda aprobada por veinticuatro votos a favor y siete abstenciones.