



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

3.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 433, relativa a exigencia de responsabilidades técnicas, empresariales y políticas por las actuaciones que han tenido como consecuencia el incumplimiento de los plazos de diseño, construcción y entrega de los nuevos trenes de cercanías y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [10L/4300-0433]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 3.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 433, relativa a exigencia de responsabilidades técnicas, empresariales y políticas por las actuaciones que han tenido como consecuencia el incumplimiento de los plazos de diseño, construcción y entrega de los nuevos trenes de cercanías, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista.

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

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Buenos días, señor presidente. Señorías.

Me parece que el tema que traemos hoy aquí va a tener bastante recorrido tanto en la sesión de hoy como en sesiones posteriores, y vamos a escuchar mucha demagogia, mucho mucha instrumentalización electoral entonces yo creo que nada mejor que empezar por una realidad constatando lo que conocemos a día de hoy, y la realidad es que las cercanías de Cantabria han estado y están falta de inversiones por todos los gobiernos de la nación en las últimas décadas por el Gobierno del Partido Popular, por los Gobiernos del Partido Socialista, excepto pequeñas inversiones en electrificación y en algunas estaciones. Ni Rajoy, ni Álvarez, ni de la Serna, ni Zapatero, ni Blanco, ni Ábalos hicieron una inversión real en las cercanías de Cantabria.

Y esto hay que recordarlo porque las cercanías son competencia exclusiva del Estado, es decir, esto es muy importante que quede claro, Cantabria no puede invertir ni realizar ningún tipo de actuación en medios, en estaciones, en servicios, en personal, porque es el Gobierno de la nación quien tiene la competencia.

Solo podemos pedir, solicitar, tener un servicio digno y adecuado y no lo hemos conseguido. Hemos hecho demanda de inversiones al Gobierno central de manera paralela a las inversiones en alta velocidad, y hemos confiado siempre en que los Gobiernos centrales iban a cumplir con su palabra. El último episodio de decepción es el de la construcción de las 21 unidades de tren para Cantabria que a día de hoy no se han empezado a construir.

Esto es lo verdaderamente grave del problema, más allá del chascarrillo, más allá del meme, más allá de la anécdota, de si son grandes o de si son pequeños; el problema es que no se han empezado a construir, y el problema es que el 11 de febrero de 2019 se licitó la construcción de los 31 trenes de ancho métrico. El 30 de junio de 2020 se adjudicó a CAF el diseño y construcción y mantenimiento por más de 196 millones. El 29 de diciembre de 2020 se firmó ese contrato con un plazo de 40 meses y luego 15 años de mantenimiento, y ahí se para la información pública que tenemos sobre esta cuestión.

Porque luego ha sido en febrero del 2023 cuando nos hemos enterado y luego explicaré que no será porque no hayamos preguntado por ello, que en marzo de 2021 CAF envía a Renfe una carta en la que le dicen que los gálbos no se corresponden con las medidas de seguridad necesarias en los trenes. Y en septiembre del año 21 hay una reunión conjunta de ADIF, RENFE, CAF y la Agencia de Seguridad Ferroviaria en la que deciden aplicar el método comparativo, que es copiar los trenes de la serie 3.600 de RENFE para hacer los modelos.

A partir de ahí 16 meses de inacción, 16 meses en los que RENFE como responsable del servicio y contratante, no informa de que hay problemas con esos trenes y aquí es muy claro quién es la perjudicada o quiénes son los perjudicados: los cántabros y las cántabras, los usuarios de las cercanías, tanto en Cantabria como en Asturias.

¿Porque cuál es la realidad? La realidad es que ADIF en su declaración de red del año 18 y 19, que es la que sirve de base para el contrato, no aporta las mediciones reales y claro, ustedes pueden hacer el chascarrillo que quieran sobre quién mide, pero mire ¿sabe quién medía? Al que lo encargó el ministerio en aquel momento ¿saben quién estaba en el ministerio en aquel momento? El Sr. De la Serna. ¿Yo culpo al Sr. De la Serna de las mediciones? No, hay una empresa, hay una empresa que se ocupa de esas mediciones ni más, ni menos.

Después, RENFE licita, adjudica y formaliza conforme a esos informes. Pero mire, lo de ADIF puede ser preocupante, pero lo verdaderamente grave es lo de RENFE. Desde marzo del 21 a febrero del 23 no se hace nada conociendo el problema, se nos niega la información, se engaña a los cántabros, al gobierno de Cantabria, al gobierno de Asturias y a los ciudadanos.



El problema no es el gálibo de los túneles ni si los túneles entran, son grandes o son pequeños. El problema es que no hay trenes, nada, ni grandes ni pequeños, eso es el verdadero problema y esa es la cuestión, que espero que se analice en la reunión de hoy por la tarde entre la máxima responsable del Gobierno de España y los máximos responsables de Cantabria y Asturias.

Pero, miren, señorías, ha habido esta semana una reunión bastante llamativa y clarificadora que ha sido la reunión del grupo de trabajo de la red ferroviaria en Cantabria. Miren, en esa reunión los usuarios, el comité de empresa, los sindicatos no se preocuparon ni hicieron intervenciones sobre la anchura de los túneles ni sobre el retraso en la fabricación, ni se sorprendieron por el tema de las exigencias de responsabilidad. Lo que ellos querían, lo que ellos pidieron en aquella mesa era que mejorásemos lo cotidiano, que se hiciera un esfuerzo en mejorar hasta que se produjese el cambio de los materiales, de todas aquellas cuestiones que venían fallando en la red.

Y eso fue un tema determinante y eso es lo que hoy se va a reivindicar en Madrid, porque sabemos que se ha producido un perjuicio y vamos a exigir la responsabilidad política al más alto nivel de los responsables que se determinen, entendemos que, sobre todo de la RENFE, puesto que son los promotores del contrato.

Pero sobre todo queremos que se nos proporcionen plazos realistas, tiempos que sean una realidad y se puedan controlar. Queremos que sin ser nuestra competencia se nos dé información directamente ante la falta de confianza que se nos ha planteado por parte del ministerio. No se puede seguir engañando, como ha hecho RENFE, como ha hecho el ministerio en esta materia.

Nosotros hemos llevado esta cuestión al Senado este año, en febrero y en marzo del año 22, hemos preguntado al ministerio cómo estaba el contrato, no nos han respondido. Nos han dicho que el contrato seguía avanzando conforme a los criterios de contratación. Eso está ahí está registrado.

Claro ¿qué es lo que pretendemos evitar? Pretendemos poner, pretendemos poner la responsabilidad en aquellos que verdaderamente la tiene ¿por qué? Pues porque al final esta es una cuestión que lo que perjudica fundamentalmente es al usuario de las cercanías, y me hace mucha gracia ver cómo algunos partidos se dan golpes en el pecho con las cercanías cuando se han olvidado de ellas de manera histórica, y me hace mucha gracia ver cómo algunos partidos hablan del seguimiento y de las responsabilidades cuando no han presentado ninguna iniciativa en la materia hasta que el Partido Regionalista no ha salido en Congreso y Senado a presentar sus iniciativas. Y me hace mucha gracia ver algunos partidos reclamando infraestructuras ferroviarias cuando existe una mesa del ferrocarril a la que no han asistido y de la que no forman parte, y me hace mucha gracia, me hace mucha gracia que se siga con ese ejercicio de hipocresía cuando realmente aquí lo que hace falta, y es lo que nosotros pretendemos con esta moción que evidentemente por una cuestión temporal, por la cuestión temporal en el momento en que se presentó podía haber sido más ambiciosa, sin duda, pero

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Termino ya, señor presidente.

Pero creemos que es un buen instrumento para que el presidente de Cantabria, hoy a las cuatro de la tarde, le lleve a la ministra y le diga cuál es la posición de este Parlamento. Por eso espero el voto de todas sus señorías.

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

En el turno de fijación de posiciones el Grupo Mixto VOX ha presentado una enmienda de modificación y para su defensa tiene la palabra el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenos días, señorías.

Nos ha hecho mucha gracia esta proposición no de ley, mucha ilusión, porque habría la posibilidad de que aprobáramos y ayudásemos a una propuesta presentada por el Partido Regionalista y en aras a mejorarla, dijimos, bueno, si el objeto de la proposición es la exigencia de responsabilidades al más alto nivel y de responsabilidades políticas, vamos a entender qué es lo que está pasando, pidamos la comparecencia, pidamos que el pleno apruebe que venga nuestra dirección general de comunicaciones para que nos explique qué es lo que está pasando y nos hacía mucha ilusión porque queríamos aprobar la proposición. Me temo que no ha dicho nada, pero que no se va a aceptar nuestra enmienda.

Entonces, vamos a intentar averiguar qué pasa con estas responsabilidades y vamos a contextualizarlo, permítanme leerles, permítanme leerles un pequeño extracto de una carta al presidente del Gobierno, querido presidente queremos el inicio del tren de altas prestaciones, puesto que ya no te pedimos ni el AVE, esperando vernos pronto recibe un fuerte abrazo. Es una carta emocionante, que además tiene una posdata, por cierto, si las cosas van mal en diciembre, te agradeceríamos que dejase esta carta encima de la mesa de tu despacho, para que si en el hipotético caso de que no fueras presidente del Gobierno el que te sustituya sepa que tiene que cumplir con el compromiso de mejorar las comunicaciones ferroviarias. Tenemos conocimiento de esta carta porque siendo una carta remitida por el actual presidente



del Gobierno, fue hecha pública por el actual portavoz del PRC en el año 2015. Lo cuento para contextualizar cuáles son las responsabilidades.

En el 2015 el actual presidente del Gobierno de Cantabria arroja sobre sí la necesidad de defender, como no podía ser de otra forma, los intereses ferroviarios de Cantabria, hasta el punto de que lo incluye luego, 4 años después, cuando ya las relaciones con Rajoy no eran las de un fuerte abrazo querido amigo, en las nuevas exigencias al Gobierno. ¿Ha fallado el Gobierno de España?, claro que sí, ¿ha fallado el Gobierno de Cantabria?, clamorosamente, porque asumiendo como uno de sus objetivos principales de campaña la obtención de unas redes ferroviarias que merezcan la pena para Cantabria se han olvidado de reclamarlas, no solo de salir en el periódico diciendo yo quiero un AVE para Cantabria, ya no te pido un AVE, un tren de alta velocidad, no, cuando en política nos responsabilizamos de hechos, la responsabilidad consiste en que además de salir en el periódico tengo que realizar un seguimiento pormenorizado, tengo que decirle a mi director general de Comunicaciones, a través de esa comisión, que es mixta entre el Gobierno de España y el Gobierno de Cantabria que exija no solo una pregunta, oye, qué tal va, va bien, sí pues venga hasta el año que viene, no, si soy el responsable de ese área y soy el responsable del seguimiento de las obras, no me vale que me digan el tema va bien,

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

EL SR. PALACIO RUIZ: me tiene que decir en qué estado está, cómo se encuentra, se han ejecutado ya, no se ha ejecutado y si no me lo dicen, tengo que pedir más, porque si no me lo dan no estoy cumpliendo con mi obligación y, si no estoy cumpliendo con mi obligación y he asumido la responsabilidad soy políticamente responsable, y si llega el PRC y dice los políticamente responsables a la calle, ceses en el PRC y en el Gobierno de España, por supuesto.

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

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de modificación y para su defensa, tiene la palabra el Sr. García-Oliva.

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

Bien, como se ha puesto de manifiesto, en junio de 2020 se adjudica a la empresa CAF la construcción de 31 trenes de ancho métrico por valor de 273,8 millones euros, y hemos conocido hace relativamente pocas semanas, pues que, en vez de cumplirse el plazo de 2023, como estaba previsto en un inicio pues la entrega de los trenes se va a retrasar pues probablemente hasta 2026.

Por lo tanto, ante esta situación, ante estos hechos solo caben dos cosas. En primer lugar, reconocer que se ha producido un retraso; en segundo lugar, pedir disculpas a los ciudadanos por ello, pedir también disculpas, como puso de manifiesto la ministra por no haber informado, por no haber hecho público desde el ministerio o desde la instancia correspondiente que se iba a producir este retraso en los plazos previstos; y dar orden de elaborar una auditoría, que es la que nos pondrá de manifiesto qué es lo que ha pasado y las responsabilidades que hay ahí.

Culpables y si no hubiera culpables y si no hubiera culpables en esto, porque, señoría, a los pocos meses de que se firmara ese contrato, la empresa CAF, una empresa solvente y con experiencia, pues efectivamente detecta que construyendo trenes con las características que especifica el concurso y adaptándose a la normativa de gálibos y otras, pues va a ser imposible construir esos trenes, y eso pone en conocimiento tanto de RENFE como de ADIF, y se reúnen inmediatamente para ver qué solución se puede hacer allí, por qué RENFE ponía en el contrato que adaptándose a la normativa de gálibos y tal, pues porque es la que era y porque sería ilegal poner que no se tenga en cuenta esas normativas. Entonces, inmediatamente, pues se ponen en marcha o se pone de manifiesto las soluciones que puede haber ante esta situación.

La primera es modificar los túneles y algunos trazados de las vías que se descarta rápidamente, pues por el coste y los plazos que habría de actuar sobre estas infraestructuras y otra opción, que es la que finalmente se elige, la del método comparativo, un método que está contemplado en la normativa europea de ferrocarriles, pero que no estaba contemplado en la normativa española de ferrocarriles. Por qué como se ha puesto aquí de manifiesto, se tardan 16 meses desde que se toma esa decisión al poco tiempo de detectarse el problema, de aprobar ese método y ponerse a trabajar en ese método, señorías, porque hay una cuestión que no he visto yo que se haya puesto de manifiesto ni aquí ni en los ríos de tinta que han surgido con respecto a este tema, y es la seguridad, la seguridad.

En España tenemos a raíz del accidente de Santiago que se cumplen 10 años ahora y que murieron 80 personas por desgracia, se creó la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que es la encargada de homologar y es la encargada de certificar que cualquier material rodante, cualquier modificación, tanto en vías como en trenes, cumple la normativa y es segura y por lo tanto el método comparativo tiene que ser homologado, tiene que tener el visto bueno de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria y ha tardado 16 meses en hacerlo, en dar el OK, el sábado el sábado este último se aprobó en el Boletín Oficial del Estado la modificación de la normativa de gálibos, trescientas treinta y tantas páginas.



Bien, en definitiva, el método comparativo qué es o qué es lo que se va a hacer, coger una carcasa de un tren de 1980, meterle los motores, prestaciones, equipamientos de un tren del siglo XXI, ponerlo a rodar por una infraestructura viaria y de túneles del siglo XIX, y garantizar que se cumple la normativa de seguridad del siglo XXI, eso es lo que tiene que certificar la agencia estatal, que es seguro y darle lo que ellos, y por eso se han tardado 16 meses, ¿que se podían haber tardado 3 meses? Pues a lo mejor o si no tuviéramos la agencia igual en 2 meses ya empezaba la fabricación de los trenes. Pero esta es la realidad.

Por lo tanto, lo de los culpables, bueno, pues si los hay

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

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Voy terminando,

Si los hay, pues efectivamente que se adopten las responsabilidades necesarias, pero ojito, ojito, con esto.

¿Es importante los plazos? Claro que es importante, cuanto antes mejor. Pero también seguridad; que el gálbo no es si caben o no caben por los túneles, el gálbo también es que si un tren se para dentro de un túnel haya vía de escape para los pasajeros. Eso también hay que tenerlo en cuenta. Y es lo que tiene que certificar esta agencia...

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

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: -Termino- Y es por eso que ha habido esos retrasos.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. García-Oliva.

Por el grupo Popular tiene la palabra el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Sr. García-Oliva. Culpables, no sé si hay; porque culpable tiene una connotación penal. Lo que sí sé que hay responsables. Y los responsables son el Gobierno de España y el Gobierno de Cantabria.

Esto ha sido una enorme chapuza. Esto ha sido un gran ridículo. Esto ha sido una tomadura de pelo, la gestión de este encargo. Pero es que además de eso ha sido un engaño a la gente. Es que han mentido ustedes a la sociedad de Cantabria durante 3 años.

Ustedes eran los autores de la mentira y ustedes, señores Regionalistas, los autores del silencio. Porque durante todo este tiempo han compartido responsabilidad en este proceso debido a su silencio.

Esto empieza hace bastante tiempo. Cuando el gobierno de Sánchez recién tomaba posesión decide llevarse los trenes nuevos de Cantabria a Barcelona y manda aquí los viejos viejos; año 19. Enero del 19. Gobierno Socialista en España; Gobierno de PSOE y PRC en Cantabria. Y se cambian los trenes nuevos de Cantabria para llevarlos a Barcelona y se traen los viejos. Ahí empieza la claudicación. Ahí empieza su complicidad en todo esto.

En febrero del 19 se produce la licitación. Vamos a ver qué plazos. En febrero del 19 se produce la licitación; no se hace la propuesta de adjudicación hasta junio del 20, año y medio en resolver una licitación. Y el contrato se firma en febrero del 20; dos años para resolver una licitación.

¿Dónde ha estado el Partido Regionalista, el gobierno de Cantabria durante esos dos años? ¿Cómo se puede consentir que en esos dos años se demore toda la resolución de este contrato?

Febrero del 21, o marzo del 21. La empresa adjudicataria advierte de que el contrato, la definición del objeto, está mal hecha. Y durante dos años enteros nos lo han ocultado aquí a nosotros. No nos lo han ocultado, han ocurrido cosas como que el portavoz del Partido Socialista quien hoy también ha tomado la palabra interviniera por ejemplo en abril del 22 en el Parlamento, para decir: Y les voy a dar unos datos -estoy hablando del Diario de Sesiones y de su intervención, Sr. García-Oliva, y de su intervención- Les voy a dar unos datos; realidad, no propaganda; realidad no propaganda -repite- de esos 31 trenes nuevos, 27 van a ser los que circulen por Cantabria. Los están fabricando ya. -Eso lo ha dicho usted aquí en abril- Los están fabricando ya.

Probablemente a usted le engañaron también. No le creo capaz de subir a decir esas cosas aquí sabiendo que era mentira. Probablemente, a usted le engañaron también.



Pero el engaño hacia toda la sociedad de Cantabria es monumental. Y le han hecho ustedes, señores del Partido Socialista. La mala gestión del contrato, el retraso, la chapuza y el engaño. Y el engaño.

Esto es lo que tenemos aquí. Nos han mentido durante tres años. Y ahora sabemos que todo fue un cuento.

Y nosotros creemos que, en ese cuento, en esa mentira protagonizada por el Partido Socialista, mucha responsabilidad recae en quien desde el gobierno de Cantabria tenía que haber hecho seguimiento de este contrato. No sé quién de ustedes. A lo mejor consejero, a lo mejor el director de Transportes.

¿Cuándo se ha enterado el Gobierno de Cantabria, cuándo se ha enterado la dirección de Transportes de este engaño? ¿Es que jamás nadie llamó a Madrid, cuatro años después? Han pasado cuatro años. Durante cuatro años se nos ha dicho una mentira: que se estaba fabricando los trenes. ¿Y durante cuatro años nadie del Gobierno de Cantabria ha llamado a Madrid, a ver qué pasaba con ese contrato, a ver qué se estaba fabricando, a ver cuándo venían los trenes, a ver cómo iba la cosa?

Y vienen ahora a decir que es que también Íñigo de la Serna... Sí, y la culpa la tiene Alfonso XIII, que era el rey cuando se hicieron los túneles... ¡Hombre, por favor!... ¡Hombre, por favor!

Ustedes han sido protagonistas de un enorme engaño, de un enorme fraude y a Cantabria. Ustedes, los Socialistas, lo han hecho y los Regionalistas, no se han enterado...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Debe ir finalizando, Sr. Fernández...

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: ... O se han callado como ellos.

Su iniciativa, señores del PRC, es un nuevo engaño. No se pueden fabricar esos trenes a esa velocidad que ustedes piden, no se puede. Y sobre todo no se puede recibir una afrenta de este tipo y todavía reñir a la ministra con la boca pequeña y poco menos que pidiéndole disculpas, que es lo que hacen con su iniciativa y lo que va a hacer a la par del presidente del Gobierno.

Gracias.

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

Por el Grupo Mixto Ciudadanos. Y le pido disculpas, que tenía que haber intervenido anteriormente. Tiene la palabra el Sr. Álvarez...

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: No pasa nada...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Sra. Urrutia, yo cuando me equivoco pido disculpas.

EL SR. ÁLVAREZ PALLERO: Gracias señor presidente. No pasa nada. Seguimos hacia adelante.

Miren, me parece muy bien lo de la comparativa, lo de la modificación reglamentaria. Todo maravilloso. Intenten justificarlo como lo intenten justificar, la chapuza es histórica. A la que hay que sumar la carencia histórica y la deuda histórica que tiene el Gobierno de España con Cantabria en cuestiones de infraestructura.

Y yo, y cualquier persona con sentido común, la pregunta que se hace es: ¿Por qué se oculta dos años algo que se iba a saber? Esa es la pregunta.

Porque, hombre, si lo que hacen es cambiar los asientos: que van a ser de terciopelo por asientos de escay; pues hombre, a lo mejor cuela. Pero que RENFE, en marzo de 2020 sepa -porque así lo dice CAF- que los trenes no se van a poder fabricar con esas dimensiones, porque hay un error en las medidas. No se le ocurre ni al que asó la manteca. No lo entiendo. Es indignante.

¿Y luego qué seguimiento ha hecho el gobierno de Cantabria? El gobierno de Cantabria, que tanto presume de estar día a día encima de lo que ocurre con el desarrollo del AVE, de esto se olvidó. De esto se olvidó.

Y a usted le hace gracia que ahora partidos políticos salgan a decir... ¿A mí sabe lo que me hace gracia? Que cuando se producen todo este tipo de informaciones y de acuerdos, nos vayamos corriendo a asar un buey a Monzón de Campos.

Y cuando las cosas no se cumplen, como siempre, pues es responsable: Madrid. Es decir, nosotros vendemos los acuerdos y cuando no se cumplen, Madrid.



Lo que yo no soy capaz de entender es cómo el gobierno de Cantabria no está encima de una promesa del Gobierno de España. Pero ¡joj! que no lo digo yo, que lo dice el Sr. Revilla. El Sr. Revilla le ha dicho que han engañado a todo Dios... A todo Dios. Oiga, estese al loro. Si es recurrente que a usted le engañen, esté al tanto del desarrollo de la construcción de esos trenes que se comprometieron hacer sus socios de Gobierno, que fueron los que se llevaron los trenes modernos que teníamos a Cataluña para contentar al Sr. Rufián. Eso es lo que la gente no acaba de entender. Ya está. El resto, excusas y explicaciones que uno intenta dar, el Gobierno de España.

Porque yo creo que no estaba ni en disposición ni tenía ganas de cumplir con ese compromiso. Luego tendremos más tiempo y lo podré desarrollar. No tenía ganas de hacerlo, no lo iba a hacer. Y como no lo iba a hacer, pues dice: tu aguanta ya... Cuando salga... da igual, se montará un pequeño jaleo y luego vendrá a los dos días otro jaleo que tapaná esto. Y no pasa absolutamente nada.

Y lo que está ocurriendo en Madrid, pues es una escenita de esas de "Escenas de matrimonio".

El Sr. Revilla no va allí a plantearse y decir "basta, se acabó". No. Va allí con el Sr. Barbón a ver cómo entre los tres, el Sr. Barbón, el Sr. Revilla y la Sra. Raquel Sánchez solucionan este tema para que sufran lo menos posible las consecuencias el Sr. Revilla, el Partido Regionalista de Cantabria...

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

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: ...Asturias, y sobre todo sus socios, el Partido Socialista Obrero Español y el Gobierno de Pedro Sánchez, que por enésima vez nos ha vuelto a engañar al Sr. Revilla y por extensión, a todos. nosotros

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

Sr. Hernando, tiene la palabra para fijar su posición definitiva y manifestarse sobre las enmiendas presentadas.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Bueno, vamos a ver, ¿ustedes tienen en cuenta que en España hay una Constitución, que tiene un artículo, el 149.1.21, que habla de quién tiene la competencia en materia de transporte ferroviario, que va por más de una comunidad autónoma?, ¿lo saben?, ¿lo saben?

¿Ustedes saben que existe una cosa que se llama Estatuto de Autonomía, que en el artículo 24.6 dice que la competencia de Cantabria, en materia ferroviaria, solo se circunscribe a aquellos trenes que circulan íntegramente el recorrido por su comunidad autónoma? Es decir, ninguno de estos casos. Es decir, eso es lo que eso es lo que ustedes tendrían que saber y no saben. Eso es lo que ustedes tendrían que saber y no saben. Porque es que eso es tanto como decir que el Gobierno de Cantabria tiene que vigilar los contratos de los aeropuertos o la ejecución del estado de los contratos de puertos, que no son competencia de Cantabria.

¡Pero bueno!, ¡pero bueno!, ¿qué pretenden ustedes? ¡Pues claro que el Gobierno de Cantabria está detrás de todos los contratos ferroviarios!, claro, hasta que se produce su adjudicación, hasta que se produce su licitación, hasta que se produce esa adjudicación. ¡Claro que nos preocupamos de los contratos del AVE! y de que se pongan y de que se avance en la tramitación y de que se llegue a su adjudicación. Pero después, ¿cómo va el Gobierno de Cantabria, que no tiene competencia en la materia, a plantearse en la fábrica de CAF de Euskadi, a ver si están funcionando? O ¿qué pasa?, que ustedes lo (...) o ¿qué pasa?, que ustedes tienen la caradura de venir aquí y lo hacían? ¿Quieren que les saque los contratos y el tiempo que se tarda en firmar los contratos después de la ejecución por parte del Partido Popular en el Gobierno?, ¿quieren? Pues lo voy a hacer en la siguiente intervención. Claro, claro.

Hay una cosa, hay una cosa que es muy clara ¿saben, saben ustedes, saben ustedes (murmillos) ...señor presidente, yo respeto los tiempos, pero...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por favor, por favor.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: ...pero el gallinero, Yo entiendo que estén preocupados ¡eh!, entiendo que estén preocupados y que sí...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por favor, silencio.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: ...y que, si no fuera el director general de Transportes quien es y no estuvieran preocupados, pues igual no salía el tema aquí.

Pero, mire, hay una cosa, hay una cosa que es muy clara, ustedes no se han preocupado de las cercanías ni de este contrato nunca, ni aquí ni en el Congreso de los Diputados, ni en el Senado.



Sus diputados fantasmas, ¡eh!, sus diputados fantasmas, esos que nunca preguntan por Cantabria y sus senadores fantasmas han llegado a renunciar a una enmienda del Partido Regionalista, a una iniciativa sobre cercanías que ustedes plantearon en el Senado para Galicia, porque Galicia sí les preocupa, ¡eh!, el senador autonómico, planteó una enmienda a esa moción ya en el año 2020, ya en el año 2020. Y ¿qué hizo el Partido Popular?

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Votar no.

En relación con las enmiendas, por una cuestión de tiempos reales, que explicaré en la siguiente intervención, vamos a aceptar la enmienda del Partido Socialista y la enmienda de VOX ni la valoramos.

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

Por favor.

Una vez debatida la proposición no de ley número 433, sometemos la misma a votación.

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

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Dieciocho votos a favor; tres en contra y once abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por lo tanto, queda aprobada por dieciocho votos a favor, tres en contra y once abstenciones.

Suspendemos el pleno hasta las cuatro de la tarde.

(Se suspende la sesión a las trece horas y cincuenta y un minutos)