



## COMISIÓN DE INDUSTRIA, TURISMO, INNOVACIÓN, TRANSPORTE Y COMERCIO

(Comienza la sesión a las diecisiete horas y un minuto)

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Buenas tardes señorías.

Damos comienzo a la Comisión de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio.

Señor secretario.

**1.- Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la Comisión correspondiente, a fin de informar sobre sus actuaciones como miembro de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y las Comunidades Autónomas y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto-Vox. [10L/7810-0085]**

**2.- Comparecencia del director general de Transportes, ante la Comisión correspondiente, a fin de informar sobre el seguimiento ejercido desde la Dirección General de Transporte del cumplimiento del contrato adjudicado en junio de 2020 para la construcción de 31 trenes con destino a Cantabria y Asturias, presentada por tres Diputados del Grupo Parlamentario Popular. [10L/7810-0086]**

EL SR. GÓMEZ GÓMEZ P.: Buenas tardes

Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la comisión correspondiente a fin de informar sobre sus actuaciones como miembro de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y las comunidades autónomas y otros extremos, presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto VOX.

Dos. Comparecencia del director general de Transportes en la comisión correspondiente, a fin de informar sobre el seguimiento del ejercicio desde la Dirección General de Transportes del cumplimiento del contrato-adjudicado en junio del 2020, para la construcción de 31 trenes con destinos a Cantabria y Asturias, presentado por tres diputados del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Después de la reunión celebrada por la Mesa de esta de esta Comisión, y de manera unánime, se decidió agrupar ambas comparecencias, que llevarán el procedimiento previsto en el artículo 186 del reglamento. Es decir, el director general intervendrá por un tiempo máximo de 30 minutos; a continuación, los grupos tendrán una intervención, si ninguno solicita la paralización de la sesión, tendrá una intervención de 10 minutos y finalmente, volverá a cerrar el señor director general durante un tiempo máximo de 30 minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Aunque lo hemos hablado fuera, hacer una un comentario en relación con el procedimiento; después hay unas preguntas.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Sí, de momento hemos hablado solo de los puntos 1 y 2 del orden del día.

Si a sus señorías les parece que, de acuerdo con conversaciones que hemos mantenido, finalizado ese estos dos puntos del orden del día, haríamos una pequeña suspensión, si hiciera falta de un minuto jeh!....

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Un minuto.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): ...y procederíamos a estudiar si proceden mantener todas las preguntas o la agrupación, que haríamos las mismas.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Eso es, eso es lo que quería decir, que, como los fondos se trata de lo mismo, aquellas preguntas que consideremos que se han contestado en el transcurso de la competencia, de la comparecencia, la retiraríamos.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Eso, si les parece bien, hacemos la de los puntos 1 y 2 del orden del día, que es lo que ha leído el secretario y luego en un pequeño receso de un par de minutos podemos organizar el debate del punto 3, que son las preguntas que quedarían pendientes.

Si están todos de acuerdo, pues vamos a dar comienzo a esta comparecencia por parte..., con la exposición de D. Felipe Piña García, director general de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria, al que recuerdo debe informar del contenido de las dos peticiones de comparecencias, tanto de la del grupo VOX, sobre actuaciones de la



Comisión de Directores Generales, como de la del Grupo Popular, sobre temas relacionados con el cumplimiento del contrato de construcción de 31 trenes.

Cuando usted quiera.

EL SR. PIÑA GARCÍA: Muchísimas gracias presidente, señorías, buenas tardes.

Me gustaría empezar manifestando mi deseo de que en esta comparecencia ante ustedes y a estas alturas de la legislatura, en el Parlamento de Cantabria hubiera podido hablar del control de cómo el Gobierno de Cantabria aborda el transporte público en el ámbito de sus competencias, que sería lo propio y lo que en verdad al Gobierno de Cantabria correspondería.

Pero, evidentemente, al hilo de la noticia tan difícil de digerir y fácil de ridiculizar, de los trenes de RENFE que no se adaptan a los túneles, que hemos vivido recientemente. He de venir aquí a hablar de algo que no entra dentro de nuestro ámbito de gestión ni tampoco en nuestra competencia.

El mismo es un asunto que se nos ha ocultado y del que tuvimos conocimiento a raíz de su publicación en los diversos medios de comunicación, sobre el que no tenemos competencia alguna y en el que no participábamos hasta ahora, en la toma de decisiones concretas.

Y digo hasta ahora porque confiamos y esperamos en que esto cambie con la nueva creación del nuevo comisionado y las reuniones de seguimiento del contrato de los trenes a las que a como se ha comprometido. La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez y el secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores.

Una comisión que se constituyó como ustedes saben el día 8 de febrero agrupando al Estado, al Principado de Asturias y como no puede ser de otra manera, al Gobierno de Cantabria.

Les voy a ser muy claro hoy, igual que lo han sido a lo largo de estas semanas el presidente del Gobierno, Miguel Ángel Revilla y también los consejeros de Industria y de Obras Públicas, respectivamente, y por ello quiero comenzar a responder las preguntas que ha formulado el Partido Popular.

En primer lugar, les he de reiterar que en este Gobierno no conocíamos la situación de incumplimiento de la misma, como ya les he dicho, y no tuvimos conocimiento de esa situación hasta que se hizo pública la propia noticia por los medios de comunicación. No teníamos, insisto, absolutamente nada de conocimiento de ningún tipo de lo que ha ocurrido.

De dicha situación no hemos tenido explicaciones concretas ni oficiales hasta el día 8 de febrero, que se constituyó la comisión por parte del secretario de Infraestructuras, y consideramos que la misma es una situación muy grave.

Es cierto que el secretario general en esa constitución de la de la comisión de seguimiento explicó claramente matices técnicos que tenían que ver con la divulgación en medios de comunicación, de cuestiones que no habían ocurrido ni tenían nada que ver con la realidad.

En todas las conversaciones que todos los miembros del Gobierno hemos tenido distintos niveles con los representantes, tanto de RENFE como ADIF, nunca se nos dio traslado o se puso de manifiesto el problema y tampoco me consta que a los diputados nacionales ni a nuestro senador ni a nadie.

De lo que siempre se nos informó del hecho de que estaba en contratación desde finales del 2020 la adjudicación del mismo y que la misma era una inversión importantísima para Cantabria y que previsiblemente llegaría plazo; es decir, que en ese contrato estaba aparentemente todo listo para que siguiese su camino, algo que después se ha demostrado que era rotundamente falso y, por lo cual se tuvieron que asumir responsabilidades políticas en los órganos competentes en la materia ferroviaria.

Digo esto porque lo mismo resulta vital para entender el papel que ha tenido la dirección general de Transportes y Comunicaciones en todo el proceso, en donde ese papel ha sido ninguno, no tenía por qué ser lo más allá de recibir buenas palabras de los organismos competentes.

Son competencias, las competencias en materia de ferrocarril, como ustedes bien saben, son exclusivamente del Gobierno de España, tanto la planificación estratégica de las de los distintos corredores, como su construcción a través de los operadores ADIF y RENFE, en este caso.

Hay, repito, no tenemos ni voz ni voto ni podemos opinar sobre Correos sobre las correspondientes licitaciones, ni hacer seguimientos en las relaciones de los pliegos, ni seguimiento, por supuesto, de los contratos.



Solamente lo que sí nos queda es reivindicar, como lo hemos hecho siempre, a todos los niveles y reclamar inversiones. Siempre hemos hecho esto en todos los foros, algo que no hay que obviar, es decir, que la situación de nuestras cercanías está asumida en un deterioro brutal desde las últimas décadas.

Por tanto y respondiendo directamente a las preguntas del Partido Popular, no hemos participado en el proceso de licitación, porque no tenemos ninguna competencia. No hemos participado en la adjudicación, porque tampoco tenemos ninguna competencia.

Y en referencia a la pregunta sobre cuántas veces nos hemos interesado por el estado de tramitación de un contrato tan indispensable para el Estado ferroviario, hemos de contestar lo siguiente: en todas y cada una de las ocasiones en las que algún representante o miembro de este Gobierno y con responsabilidad en el partido regionalista, tanto nuestro diputado como nuestro senador, ha estado siempre reunido con los operadores, se ha estado en contacto con los altos cargos competentes. No se ha recibido, insisto, información sobre el descalabro o los retrasos en este contrato.

Siempre hemos recibido la misma respuesta, que todo estaba en orden.

Ustedes mismos lo han podido comprobar a otro nivel en la Mesa del Ferrocarril de la que todos forman parte, igual que en la última reunión celebrada, hicieron referencia a los miembros del Comité de empresa, a los que se les informó de que el contrato estaba en plazo y ejecutándose.

La misma era una cuestión más que se pregunta hoy se planteó en dichas mesas al estar expresamente presentes, iba a decir siempre, al principio ya sabíamos todos que no acudían a las mesas, pero sí de un tiempo a esta parte presentes los representantes tanto de ADIF como de RENFE.

Desde mi toma de posesión como director general de Transportes y Comunicaciones, se han celebrado 18 reuniones en el ministerio y que han sido las siguientes: 27 de junio de 2017, 29 de noviembre de 2017, de 22 de marzo de 2018, 25 de junio de 2018, 3 de octubre de 2018, 4 de diciembre de 2018, 10 de octubre de 2019, 10 de diciembre de 2019, 16 de enero de 2020, 30 de abril de 2020, 10 de diciembre de 2020, 14 de abril de 2021, 27 de diciembre de 2021, 13 de diciembre de 2021, 29 de octubre de 2021, 4 de abril de 2022, 1 de julio de 2022 y 30 de noviembre de 2022.

A todas las reuniones se he asistido en representación del Gobierno de Cantabria, salvo dos de ellas, en las que, por circunstancias sobrevenidas, no fue posible mi asistencia, asistiendo en mi lugar a un representante de la Dirección General, a defender, como siempre, los intereses de la comunidad autónoma de Cantabria y en ninguna de ellas se ha tratado de asuntos que tuvieran que ver con materias de tipo ferroviario; lo cual eso quedaba ya constatado en los propios órdenes del día, en ninguno de ellos, de las convocatorias estaban tales materias.

Además de las anteriores, se ha acudido a conferencias sectoriales y nacionales del transporte celebradas el 1 de agosto de 2018, 24 de marzo de 2020, 10 de septiembre de 2020, 16 de diciembre de 2020, 14 de mayo de 2021, 20 de octubre de 2021, 5 de noviembre de 2021 y 6 de julio de 2022; no habiéndose tratado ninguna de ellas, tampoco asuntos relacionados con la materia ferroviaria.

Con independencia de lo anteriormente expresado y en ejecución del mandato efectuado por el Parlamento de Cantabria en la sesión aprobada por el mismo en fecha 13 de marzo de 2017, se creó por el Gobierno de Cantabria un grupo de trabajo sobre la red ferroviaria de Cantabria, cuya reunión constitutiva tuvo lugar el día 8 de agosto del 2017; siendo la misma uno de los primeros compromisos que asumí tras mi nombramiento unos días antes como director general de Transportes y Comunicaciones, estando la misma formada por el Gobierno de Cantabria, los partidos políticos con representación parlamentaria, la Universidad de Cantabria, la autoridad portuaria de Santander; las mesas de movilidad en el arco de la bahía y del Besaya todos los organismos sociales y económicos, CEOE-Cepyme, sindicatos, asociaciones de usuarios, etcétera.

Tras esa reunión constitutiva se han celebrado nueve reuniones de dicho grupo de trabajo en las que se ha tratado la materia ferroviaria en Cantabria, en todos sus ámbitos: viajeros y mercancías, asuntos que tenían que ver con la ejecución en diversos tramos del corredor Palencia-Alar del Rey, accesibilidad y usuarios, ejecución de apartaderos y muchas otras cuestiones que no voy a concretar por falta de tiempo.

Esas reuniones tuvieron lugar el 21 de noviembre del 17, de 22 de agosto del 18, reunión y constitución de los grupos de trabajo los días 25 26 de septiembre de 2018; reunión el 18 de octubre de 2018, en las que se elabora el documento definitivo, resultado de un acuerdo entre todos, entre toda la Mesa, por unanimidad, que se remitió vía Secretaría General a la Consejería de Presidencia y también a esta Cámara.

Reunión del 15 de diciembre de 2021, de análisis de la situación actual; infraestructuras ferroviarias en Cantabria. Reunión del 1 de marzo de 2022, de análisis de la situación actual de la red de cercanías en Cantabria. Y lectura de la resolución aprobada en sesión del Parlamento de Cantabria, el día 14 de febrero de 2022, relativa a diversos extremos en el ámbito ferroviario. Reunión del 13 de julio de 2022, de análisis de la situación actual de infraestructuras ferroviarias en



Cantabria. Y reunión del 15 de febrero de 2023, de análisis y situación actual de los servicios e infraestructuras ferroviarias que afectan a Cantabria. Esa reunión tuvo mucho que ver con la situación de los contratos.

Se ha de destacar que en la reunión celebrada el 18 de octubre de 2018 se elaboró un documento definitivo, resultado de los grupos de trabajo, que se remitió como decía anteriormente al Parlamento, denominado: Propuestas en relación a la creación de un plan integral de infraestructuras ferroviarias. Y en dicho documento se denunciaba la situación existente en las infraestructuras ferroviarias en Cantabria. Especificando las deficiencias y actuaciones que se deberían acometer para prestar un adecuado servicio a los ciudadanos en la red de ancho ibérico como en la de ancho métrico. Y en dicho documento, producto del consenso de los grupos de trabajo que a los efectos de elaboración del mismo se realizaron. No se hablaba aún en ningún caso de los contratos de los trenes.

En estas reuniones, el representante de RENFE, en la reunión celebrada el 15 de enero de 2020, así manifestó lo siguiente de manera literal: "En cuanto al plazo de entrega de los nuevos trenes se espera poder adjudicar el contrato en abril de este año y que entre en servicio entre unos 24 y 36 meses después". Afirma que el parque móvil de ancho métrico se va a renovar totalmente, poniéndose en servicio 22 trenes de cercanías y media distancia.

Asimismo, en la reunión celebrada el 13 de julio 2022, el representante de RENFE manifestó que en cuanto a la cuestión sobre el número de trenes que iban a llegar a Cantabria, que los mismos se licitaron en septiembre del año 2020, diciendo que la inversión era pública y notoria: 3.500 millones de euros invertidos en trenes de cercanías para todo el Estado.

Afirmó asimismo que no podía hablar de números ni fechas exactas, habiendo afectado la pandemia a todos los procesos de producción. Por lo que únicamente aseguro que los trenes irían llegando en cuanto se homologasen y se produjese a su distribución.

A este respecto siempre nos han dicho que los trenes iban a llegar. Pero el problema ya no es que fuera un retraso como tal; que podría suponerse por el aumento de los costes, las crisis de suministros, las consecuencias del precio de la energía, o la propia guerra de Ucrania. Todo el mundo, incluso todos ustedes saben perfectamente cuál es la situación del tejido empresarial para conseguir productos. Si lo hubiesen explicado, si lo hubiesen defendido, se podría haber gestionado de manera mucho más adecuada esta crisis. Pero no lo hicieron.

El problema es que no hablamos de un retraso en un contrato que estuviese ejecutándose. Lo que hemos descubierto después es que ni siquiera se había planteado la solución para iniciar el diseño. Y que hasta finales de ese año o principios del que viene no se va a poder empezar la ejecución de los convoyes de los trenes. Hay una responsabilidad muy grave que afortunadamente ya se ha depurado.

Nosotros, como creo ya le he dejado claro, nos enteramos igual que todos los demás. Si la ministra ni siquiera lo sabía, difícilmente lo íbamos a saber los miembros, particularmente yo como director general de Transportes, al no tener ninguna competencia en dicha materia.

Nuestra posición ha sido clara desde ese mismo día y la misma se ha oído en toda España a través de nuestro enérgico presidente, Miguel Angel Revilla, que ha logrado junto a su homólogo asturiano la firma de un importantísimo protocolo de actuaciones. Y lo que es de gran importancia, la creación de un órgano de control de ese contrato de los trenes de cercanías y del resto de acuerdos firmados que hasta ahora no existían. Eso va a ser vital para poder hacer un seguimiento exhaustivo y pormenorizado.

Estamos a la espera de que el Gobierno de España nos anuncie quién va a ser el comisionado. Y a partir de ahí, que se nos convoque a las próximas reuniones para informarnos.

Hay que tener en cuenta que en las primeras mesas del ferrocarril no existía ningún representante, ni de ADIF ni de RENFE jamás. A partir de ahí, la intención de gobierno de Cantabria es informar de cada reunión en la mesa del ferrocarril; un órgano creado por mandato del Parlamento de Cantabria, donde todos ustedes están representados, así como los sindicatos y usuarios, con la máxima transparencia y diligencia. Un órgano en el que también estarán los responsables de RENFE y ADIF; las dos empresas responsables.

Esto va a ser un hecho diferenciador, porque hasta ahora nosotros tampoco disponíamos de una información directa ni pormenorizada y no podíamos compartirla en ningún caso con ustedes.

Entiendo que haya dudas y suspicacias, pero ahora entiendo también que debemos fiarnos de ellos. Pero la relación -insisto- a mi juicio, ha dado un paso de gigante con este acuerdo, este protocolo.

Ahora hemos cambiado a los interlocutores que nos ocultaron la información, que no actuaron con responsabilidad. Y ahora vamos a tener una relación diferente, de tú a tú, con los nuevos interlocutores.



Pero no es nuestra intención suavizar para nada la magnitud del impacto que tiene el retraso. La situación precaria de los trenes ya tenía un gran retraso, y así lo veníamos alertando de la mano de los usuarios. Eso está ahí, no lo vamos a resolver de manera inmediata.

No es que haya que fiarse de las palabras, sino que hay asuntos rubricados en el protocolo, como por ejemplo los 5 millones anuales que van a garantizar la gratuidad de los billetes de pasajeros como mínimo hasta 2026. O lo que es lo mismo, hasta que se entregue el último tren en los ámbitos territoriales.

Nuestra preocupación es mejorar los servicios y mejorar la atención a los usuarios. Y que este problema se solucione lo antes posible.

En primer lugar, tener un seguimiento real y concreto de todos los plazos que se den a partir de ahora para que no vuelva a pasar algo semejante, con hitos para la entrega de los primeros trenes, con un calendario que se vaya cumpliendo. Y que de forma prudencial se vayan haciendo las entregas de aquellos trenes que estén ejecutados y entregados al órgano competente.

Y no nos quedamos ahí. Nos quedamos en lo que todos sabemos, que todo esto surge de una ausencia de inversiones en infraestructuras y en transporte en los últimos 40 años. Y en los que han estado diferentes Gobiernos en Madrid, pero donde FEVE ha sido un poco el patito feo de las inversiones. Y donde además motivado por esta integración de FEVE, dentro de RENFE, con la que se generó una situación en la que prácticamente el ancho ibérico desapareció de todas las inquietudes, incluso parece ser que dejó de existir desde Madrid.

Por este motivo, lo que queremos son inversiones, lo que queremos es que se comprometan a ejecutar un plan de inversiones. Y a este respecto ahora mismo tenemos comprometidos 1.128 millones de euros, en materia infraestructura ferroviaria para cercanías. Es una cantidad entiendo que sustancial.

Lo que hace falta es que nos concreten, que nos den plazos. Ya hay una parte importante. Es cierto que hay 300 millones que ya están licitados, y en algunos de ellos además en ejecución. Ya se habla de duplicaciones de vía y en Torrelavega. Se habla ya del tramo licitado entre Orejo y Astillero. Pero además necesitamos de alguna manera un compromiso, una concreción de todo aquello que se esté dando en un plan que sea concreto, que tenga plazos y que de alguna manera no se vaya además ni se extienda más allá si es posible de 2026.

Los pasos van por buen camino. Desde las reclamaciones, el MITMA se ha comprometido a aportar en la mayor brevedad posible un completo cronograma. Y un programa de todas las actuaciones recogidas en los planes de cercanías, que concrete y calendarice para los próximos años. Y que no quede todo en un bonito y simple PowerPoint, en el que no se hable de plazos y de presupuesto.

Respecto al contrato para la construcción de 31 nuevas unidades de trenes de ancho métrico que RENFE tiene firmado con la empresa CAF, se reconoce que no se ha construido ni proyectado ningún tren, así como que no se ha incurrido en un gasto público en relación con él. Pero dado el tan importante retraso acumulado, se considera necesario elaborar junto a la empresa fabricante un calendario detallado de los trabajos a realizar y las entregas de trenes.

Entregas que serán escalonadas, como decía anteriormente, a medida de cómo los mismos vayan finalizándose en las fábricas.

Se acuerda aplicar la cláusula contractualmente prevista para ampliar el número de trenes en siete unidades más. De manera que el total de unidades fabricadas pase a ser de 38, sin que ello signifique una modificación sustancial del contrato.

Asimismo, se articularán nuevos contratos complementarios que garanticen la renovación total de la flota de trenes que prestan su servicio en la red de ancho métrico de ambas comunidades autónomas, con unidades que respondan a las máximas prestaciones de confort y sostenibilidad que el mercado ofrece.

El Estado compartirá con ambas comunidades autónomas el resultado de la auditoría que el ministerio ha iniciado recientemente para asegurar esa depuración de responsabilidades, así como la aplicación de las correspondientes propuestas de mejoras en la organización.

Hemos conseguido también, además implantar, implementar un plan de mejoras de los servicios que permitan optimizar frecuencias, horarios, acciones de reordenación de los tiempos de viaje y que se tengan en cuenta las obras y actuaciones en curso para no entorpecer esos servicios. El material disponible hoy día y en el futuro en esas modificaciones, así como cualquier otra medida que pudiera repercutir en la mejora del servicio prestado.





Por tanto, este plan reorganizar toda la malla horaria para mejorar las conexiones en esos municipios tan importantes en ese nodo central de la comunidad autónoma principalmente Astillero, Camargo, Solares, Cabezón, Torrelavega, Polanco con Santander ¿de acuerdo? tanto en el ámbito de cercanías en ancho ibérico como en ancho métrico.

Se materializará la integración tarifaria de los núcleos, Asturias y Cantabria en las zonas de deslinde, para que esos usuarios permitan trasbordar en dichas zonas con una, insisto, integración tarifaria proporcionando una oferta integrada de transporte, de manera que los viajeros puedan utilizar el mismo título de transporte para viajar indistintamente en las líneas de ancho convencional y ancho métrico.

Y, por último, lo más importante para los usuarios, extender la aportación económica actual de la gratuidad más allá del presente año hasta como decía anteriormente, el 2026, siempre que todas insisto las unidades estén entregadas. Para ello el ministerio, habilitar a través de los Presupuestos Generales del Estado sendas partidas económicas de aportación a la financiación del sistema de transporte público en Asturias y de Cantabria, para aplicar las correspondientes bonificaciones y mejoras de la prestación del servicio.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muy bien muchas gracias Sr. Piña.

Si ninguno de los grupos solicitaba un receso, pasamos a las intervenciones de los distintos portavoces parlamentarios.

En primer lugar, intervendrá el Sr. Blanco, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, VOX, por un tiempo máximo de cinco minutos.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, quería dar las gracias a Felipe Piña por acompañar nos en esta Comisión.

Bien en el famoso acuerdo de legislatura con el Partido Socialista incluían en el tema ferroviario varios puntos, entre otras cuestiones prometían priorizar la inversión de la reparación, mejora y modernización de la red de cercanías en las cantidades comprometidas en el Plan de cercanías para Cantabria del Ministerio de Fomento, compromiso que consistía entre otras cuestiones en desarrollar las actuaciones recogidas en el Plan de cercanías del núcleo de Cantabria, conforme al cronograma previsto que se extendía hasta 2022. La terminación de las obras de la duplicación de la vía. Santander - Torrelavega, o la inclusión de la conexión Bilbao-Santander en el corredor atlántico ferroviario.

Posteriormente, tras el sainete de abandono del Partido Socialista del gobierno de Cantabria se firmó un segundo acuerdo, en cuyo apartado quinto se recogía lo siguiente: mantener el máximo nivel de colaboración institucional y establecer la periodicidad trimestral de la reunión de comisión de seguimiento prevista en el punto cuarto del pacto de legislatura 2019-2023; acuerdo que supongo se habrá mantenido.

Por tanto, si se supone que desde 2019 se están reuniendo al máximo nivel institucional para realizar el seguimiento, entre otros, del acuerdo para la modernización de la red de cercanías ¿Qué ha pasado, Sr. Piña? ¿Se han estado realizando estas reuniones trimestrales de seguimiento? ¿Formaba usted parte de esa comisión de seguimiento? Si usted no formaba parte de esa comisión de seguimiento, ¿quién era el máximo responsable en cuestión ferroviaria en esa Comisión? ¿Era el consejero de industria, era directamente el Sr. Revilla? ¿quién era el responsable de su área?

Por otro lado, Sr. Piña, como director general de Transportes, usted formaba parte de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y las comunidades autónomas, cuya función esencial es, y cito literalmente: "Controlar el gasto de ejecución de las obras y comunicaciones de Cantabria" ¿Qué seguimiento ha realizado dentro de la Comisión de directores generales sobre el proyecto de los trenes de cercanías, que ha terminado en un escándalo? No le estoy preguntando qué seguimiento ha realizado la Comisión, qué seguimiento ha realizado usted. ¿Cuántas veces usted ha solicitado tratar esta cuestión en la Comisión de directores? Ya nos ha dicho que nos ha tratado, pero cuántas veces usted lo ha solicitado.

¿Ha preguntado en dicha Comisión sobre el progreso de la inversión de los trenes de cercanías a fin de conocer avances, fechas o la problemática encontrada? Porque parece ser que esta problemática ya se conocía desde enero de 2021.

Se lo pregunto, Sr. Piña porque hace unas semanas en la Mesa ferroviaria usted aseguró que no recordaba haber tratado la cuestión de los que ha terminado en escándalo en la Comisión de directores y que lo comprobaría en las diferentes actas. Hoy usted nos ha asegurado que no se trató esta cuestión, pero también nos ha dicho que no hay que fiarse de las palabras.



El Grupo Parlamentario VOX le ha solicitado las actas de las comisiones ¿por qué no nos las ha entregado si reconoció que disponía de ellas? No lo entendemos ¿qué esconden? Ya sabe lo que dice el dicho español “Quien algo oculta algo esconde” ¿Tal vez que no se hizo el seguimiento que se tenía que haber hecho y, por tanto, que usted es parcialmente responsable del escándalo de los trenes de cercanías por inacción? Usted no era el responsable y está encubriendo a alguien ¿a quién, al consejero? ¿quién era responsable de forma directa o de forma indirecta?

¿Quién tenía que haber preguntado por esta cuestión del gobierno de Cantabria, que no pregunto?

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Tiene ahora la palabra, por un tiempo máximo de 5 minutos, altavoz del Grupo Parlamentario Mixto Ciudadanos Sr. Álvarez.

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: Gracias señor presidente.

Gracias Sr. Piña por venir a esta comparecencia, por acudir a este Parlamento.

Los trenes que no cabían por los túneles. La verdad es que por los túneles de Cantabria ya no cabe nada, no caben ni los trenes ni la incompetencia de este gobierno, ni su dejadez para ir controlando la ejecución de este compromiso. Por no haber no cabe ni el tufo a corrupción que impregna toda esta comunidad autónoma.

Había una canción de Luis Eduardo Aute, de principios de los años 80, que se titulaba “Pasaba por aquí” y que seguía diciendo “ningún teléfono cerca y no lo puede resistir” Y ustedes son precisamente el Gobierno de pasaba por aquí, como de casualidad, sin prestarle atención a las cosas, como si no fuera con ustedes la responsabilidad de atender, de vigilar, de controlar que los acuerdos que firma el Sr. Revilla, con el Gobierno de España que según él mismo le ha engañado desde el principio de los tiempos con este asunto de los trenes, se cumplen.

Y no lo digo ya, es el propio Sr. Revilla el que dice que con esto de los trenes le han engañado todos desde el principio de la democracia, el Sr. Aznar y Álvarez Cascos le engañaron, el Sr. Zapatero que llevó a España a la ruina y a quien el Sr. Revilla dijo públicamente que iba a votar para presidente del Gobierno de España y su ministro de Fomento, el Sr. Pepe Blanco le engañaron; el Sr. Rajoy y su ministra Ana Pastor, y luego Íñigo De la Serna, le engañaron. Y ahora que el Sr. Sánchez y su ministra Raquel Sánchez se lo han vuelto a liar, seguimos donde estábamos.

Con estos antecedentes comprenda usted que yo no me explique, no me explique cómo el Gobierno del Sr. Revilla del cual usted es director general de transporte, cómo el propio Miguel Ángel Revilla, que con estos antecedentes como le digo, tendría que estar más mosqueado que Don Quijote en un parque eólico, no esté encima y controlando que el Gobierno de España no se la vuelva a liar.

Que fíjese usted, que a mí que al Sr. Revilla se la metan doblada me importa un comino, pero el problema es que los que realmente sufren todas estas mentiras, todos estos incumplimientos son los ciudadanos de Cantabria, gente normal, trabajadores que utilizan las cercanías para su día a día, personas que se acercan a Santander desde diferentes pueblos de Cantabria, al Hospital Valdecilla a que les ve al especialista o hacerse una prueba diagnóstico, o a una operación, eso sí después de soportar las listas de espera más largas de España gracias también al Gobierno del Sr. Revilla; gente joven que estudia en Santander en la universidad.

Todos estos son los que sufren y los que van a seguir sufriendo al menos dos años y medio, tres años más, unos, unos trenes de cercanías dignos del siglo XIX: averías, retrasos, frecuencias incompletas, incomodidades.

Mire llegados a este punto a mí ya no me importa si el culpable es usted, el consejero, Revilla o el Dalai Lama, lo único que me importa son todos aquellos cántabros que se van a ver afectados por esta chapuza de la que aquí en Cantabria, como mínimo por dejadez, nadie ha asumido la responsabilidad. ¿Y sabe lo que es lo que más me indigna? Es que dicen ustedes que no tienen competencia en cuestiones ferroviarias, y es cierto, pero sabiendo que no son competentes en el desarrollo y, por tanto, en la finalización de estas estructuras ferroviarias, hablo de cercanías, también hablo por ejemplo del AVE, si se consideran competentes para vender a bombo y platillo, y voy, asado mediante, en Monzón de Campos, todos estos compromisos que históricamente nunca se cumplen, como si fueran un éxito del PRC.

Es decir, ustedes venden estos compromisos como el éxito de Revilla y siempre de manera sistemática esquivan el fracaso de estos proyectos, como los malos entrenadores. Cuando ganan hablan ustedes cuando pierden, pierde la plantilla.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.



Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista durante un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Gracias, señor presidente. Gracias, señor director general de Transportes por su comparecencia y sus explicaciones.

Vamos a ver, aquí nadie ha engañado a nadie, aquí nadie ha engañado a nadie. Aquí se ha producido un problema grave que ha afectado, desgraciadamente, especialmente a los ciudadanos de Cantabria, un problema y una situación que implica que la renovación de toda la flota de ancho métrico que estaba previsto que se produjera en 2023 se va a retrasar hasta 2026. Un problema que se ha asumido un problema por el que se han pedido disculpas a los ciudadanos desde las más altas instancias, desde la ministra hasta los representantes de RENFE en Cantabria, hasta en este Parlamento, se ha pedido disculpas a los ciudadanos, porque es cierto hay que pedir disculpas, no es aceptable que ocurra lo que ha ocurrido.

Y lo que ha ocurrido, y lo que ha ocurrido es lo que hemos discutido ya en alguna ocasión en este Parlamento no se tuvo en cuenta que había una instrucción obligatoria de gálibos que había que cumplirla, pero como no se había hecho ningún tren desde 2015, pues en el momento que se encargan nuevos trenes, pues se percibe el problema.

Y el error, el error está en quien decidió no informar, de que existía este problema. Porque es cierto, yo personalmente sí me he preocupado por preguntar dónde tenía que preguntar, cómo iba esto de los trenes, porque no es una inversión baladí, no es una inversión que se haga todos los días, ni que tuviéramos noticia que se había hecho en Cantabria. Y a mí la respuesta que se me ha dado siempre es que estaban encargados y se estaba fabricando. Y me consta que esa misma información es la que tenía desde la secretaria de Estado y la ministra. Tenían exactamente la misma información.

Como eso no era cierto, porque sí es cierto que estaban encargados, pero no es cierto que se estaba fabricando, por lo menos con los ritmos que estaba previsto. Por esto se han asumido responsabilidades cesando al más alto nivel quién sí debía haber informado al Gobierno de Cantabria, a los ciudadanos y a todos aquellos que se interesaron por cómo estaba la situación.

Esto no se produjo, y por eso ha habido esos ceses. Pero aquí nadie engañó a nadie. Este Gobierno, el Gobierno de España ha hecho la mayor inversión en ferrocarriles de vía estrecha y de ancho ibérico de la historia. Eso es así; las cercanías, el transporte ferroviario, la comunicación ferroviaria ha sido una prioridad desde el minuto uno. Y esto se demuestra por las inversiones que hay, o sea, no estamos hablando de planes que se van a invertir o se van a dejar de invertir.

Algunos datos ha dado ya el director general, pero es que ahora mismo, y otro día hacerlo se lo recordaba yo, en el Plan de actuaciones, en cercanías en Cantabria, tanto de ancho métrico, como de ancho ibérico, en obras que se están ejecutando o que están licitadas, no que estén previstas, no, ejecutándose o licitadas tenemos 316.000.000 de euros en ancho métrico, 122 en ancho ibérico y otros 126.000.000 de euros en otras actuaciones de duplicación de vía, de mejoras de vía, etcétera, etcétera. Eso es lo que está ahora mismo o licitado o ejecutándose de un total, que alguna referencia ha hecho el director general, de algo más de 1.000 millones de euros para Cantabria. Eso es actualmente, eso es una inversión importantísima, es una inversión que no conocíamos desde hace muchas décadas en Cantabria, y eso es una realidad, no es una promesa que se esté lanzando al aire, no es una cosa que figura en un papel y no tenga virtualidad ninguna. Es una cuestión real, es una cuestión que se está haciendo.

Por lo tanto, la mejora de las comunicaciones de cercanías, tanto de ancho métrico como de ancho ibérico, es una prioridad del Gobierno y es una prioridad también del gobierno regional, aunque no esté entre sus competencias, porque las cercanías es un elemento fundamental en la movilidad.

Por lo tanto, aunque sean competencias del Estado, del Gobierno central, tienen que contemplarse, tienen que tenerse en cuenta también en cualquier región, aunque no sean competencias regionales.

Dicho esto, yo quiero mirar al futuro. Quiero mirar al futuro porque me parece que se abre una oportunidad importante para Cantabria. Ha dicho el director general que se dan unas circunstancias ahora de comunicación, de integración entre las distintas administraciones que van a hacer, han a permitir un seguimiento de todas estas importantísimas inversiones que se están haciendo desde el Gobierno central y también de las actuaciones que desde el Gobierno de Cantabria, en el ámbito de sus competencias, y con otras me, meto, medios de transporte, bien por carretera, etcétera, puedan integrarse y puedan proyectarse hacia el futuro.

La movilidad sostenible en el futuro pasa por la integración de todos los medios de transporte. La coordinación iría, diría casi que más allá de al de nivel regional, sino coordinándose con otras autonomías, pero integrando y planificando todos esos medios de transporte en lo que sea el plan de transporte sostenible que tiene que tener esta región en lo que está trabajando el gobierno regional.





Yo creo que ahí es donde debemos aplicarnos. Yo creo, es una oportunidad. Por desgracia ha ocurrido esto, pero ha servido también de acicate para poner en primer plano la importancia del transporte de cercanías, la situación en la que estaba la red de ancho métrico y para coordinar las distintas administraciones, y para generar órganos de coordinación y seguimiento. Me parece que eso es lo más importante.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, Sr. García-Oliva.

Tiene ahora la palabra, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Sr. Fernández, por un tiempo máximo de diez minutos

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

En febrero de 2019 el Gobierno de España anuncia la licitación pública, con la licitación de un contrato para la fabricación de nuevos trenes Para las cercanías de Cantabria.

Hasta junio de 2020, no se produce la propuesta de adjudicación, es decir, año y medio. Es cierto que hubo una pandemia, pero la hubo de marzo a junio, luego casi un año y medio antes y sin pandemia, se licita y no se adjudica, y nadie se toma la molestia de llamar para acelerar ese procedimiento administrativo y poner en marcha adjudicación.

Se licita en febrero del 19, se produce la propuesta de adjudicación en junio del 20, se firma el contrato en diciembre del 20, seis meses después, es decir, ya tenemos 2 años en el papeleo inicial, se han pasado dos años y nadie, Sr. Piña, en su consejería se interesó, insto, pidió que se acelerara todo esto, nadie se molestó en nada.

En diciembre del 20, se firma finalmente el contrato con la empresa adjudicataria CAF de Beasain, en enero del 21, los técnicos del CAF de Beasain que fabrican trenes para todo el mundo, empresa puntera de España, que fabrica trenes para todo el mundo, el AVE por ejemplo, a la Meca, la Meca Medina en Arabia Saudí otros trenes de esa importancia, es decir, esta gente que detecta el problema, lo que no ha detectado nadie de ustedes, lo detectan los operarios de Beasain y comunican que los trenes no se pueden empezar a fabricar porque a lo mejor no valen y durante otros dos años nadie sabe nada, nadie pregunta, nadie se entera, nadie se molesta, es la palabra Sr. Piña, nadie se molesta en hacer nada por acelerar la fabricación de los trenes de cercanías para Cantabria, nadie se molesta y cuando digo nadie permítame que le diga usted tampoco, usted tampoco asúmalo, no hizo su trabajo, no atendió sus obligaciones, no hablo de las competencias que tiene formalmente asignadas, hablo de la responsabilidad personal que uno asume cuando acepta un nombramiento, y reconózcame que usted no ha estado a la altura en este tema, no digo en otros, ahí no le juzgo, pero en este tema no ha estado a la altura, tendrá que reconocerlo.

Y ahora viene y nos dice, nos ha prometido la ministra algunas notas que he tomado de su intervención, el ministerio se ha comprometido en enviar un cronograma, se habla de adjudicar, debemos fiarnos de ellos.

Eso es lo que usted ha venido a decirnos hoy, ese es el titular de su primera intervención, debemos fiarnos de ellos, nos han engañado durante 4 años, en Cantabria a, nadie se ha molestado en pedir que se acelerara todo el procedimiento con el fin de tener los trenes a que cuanto antes, pero debemos fiarnos de ellos, eso es lo que usted ha venido a decirnos, es decir, pase lo que pase, debemos fiarnos de los Sánchez, de Raquel Sánchez y de Pedro Sánchez, estamos en manos de los Sánchez y debemos fiarnos de ellos.

Este es espíritu de ese presidente enérgico que dice usted que tenemos, no sé en qué ámbito, no en el de la defensa de las cercanías de Cantabria, no en el de la lucha contra la corrupción, no, no nos cuenten películas.

Dice el portavoz socialista que claro, que el problema que nadie supo nada ni la ministra ni nada yo creo que es bueno, tiene una situación que yo le he reprochado aun a sabiendas de que no es culpa suya, que es que insistió en el Parlamento de Cantabria en que los trenes se estaba fabricando, o sea que no es culpa suya porque sé que es lo que le dijeron y él lo creyó pero claro, digamos que se trata de disculpar ahora un poco todo y viene a decir que bueno, que el problema era la normativa de los gálibos, que es que los gálibos, mire los gálibos el Gobierno de España en la etapa en que fue ministro Íñigo de la Serna, se redactó un pliego, para, se titula Análisis de gálibos en la red de ancho métrico, el pliego es de marzo del 17.

Este trabajo, es decir, analizar los gálibos de los túneles por los que habían de pasar esos trenes, este trabajo, sin entrar en detalles el objeto del contrato análisis de los gálibos afecta a Coruña, Lugo, Asturias, Cantabria, Vizcaya, Burgos, Palencia, León y Murcia, itinerario completo, un contrato por importe de 332.000 euros, 332.000 euros, que debía entregarse al Gobierno de España en agosto del 19, es decir, este contrato lo adjudica Íñigo de la Serna y la empresa debía entregarlo en agosto, del 19 ¿qué ha pasado con este estudio? ¿se acabó o no se acabó? ¿lo ha leído alguien? ¿no lo ha leído nadie?, luego aquí alguno todavía echado la culpa mirando para atrás, pues no. miren, el pliego y del contrato, 332.000 euros, fecha de entrega, agosto del 19.



Bueno, también podríamos hablar de la situación de las cercanías, dónde el Sr. García Oliva ve inversiones de miles de millones de euros que nadie más vemos, yo sí le puedo decir en el año y medio en que fue ministro Íñigo, de la Serna obra refuerzo estructural del túnel Ambrosero-Beranga, coste 3,3 millones euros inicio de la obra marzo del 17.

Renovación integral de la vía Orejo-Liérganes, coste 7,7 millones de euros ejecución, inició año 2018.

Estabilización taludes Udalla-Gibaja coste 1,3 millones, inicio de la obra, 2018.

Estación de Bezana, coste 3,2 millones, inicio de la obra 7 de mayo del 18, esto sí se hizo, bastante más que a sus trenes, bastante más que sus trenes, que todavía no han empezado a fabricarse porque nadie fue capaz de leer el estudio que encargó el anterior ministro para que midieran el tamaño de los túneles y su repercusión en la construcción de nuevos trenes, bastante más que sus trenes, que no caben por los túneles porque nadie se molestó en leer el resultado de un contrato que adjudicó el ministro anterior.

Luego, volviendo un poco a la comparecencia, yo le reprocho a usted, Sr. Piña, que no se ha tomado la molestia de hacer un seguimiento mínimo de este asunto, que era tan importante, no se han tomado esa molestia o no le ha dado el valor que tenía.

Y claro, dice, es que no es mi competencia, no es mi competencia, tantas cosas no son sus competencias y usted luego participa, es su competencia, la línea marítima del Ferry, pero ahí si está en las fotos, claro, y también lo han invitado a 18 reuniones en el ministerio no se ha molestado en preguntar en preguntar qué pasa con las cercanías de Cantabria no es normal, yo no digo que no le no, no, no dudo cuando usted nos comenta que cuando asista a esas 18 reuniones y a otras ocho sectoriales no figura en el orden del día el seguimiento de este asunto, pero antes de esas reuniones y después normalmente la gente se toma un café y pregunta las cosas.

Usted tendrá alcaldes que vendrán a verle y le preguntarán por cosas que les afectan a sus pueblos, serán alcaldes que miran por sus vecinos.

Yo aquí veo pues que no se ha tomado ningún interés en este asunto, ni usted ni el presidente del Gobierno, Sr. Revilla; ningún interés en este asunto, no se han molestado, y las consecuencias las pagamos todos los cántabros.

Eso sí; responsabilidades ningunas, en RENFE ha habido dimisiones en la Secretaría de Estado de Infraestructuras Ferroviarias; ha habido dimisiones aquí, nadie, aquí nadie.

Sr. Piña por terminar muy brevemente, espero que como concejal en la oposición en el ayuntamiento de Santander se tome un poco más de interés por los temas en el futuro próximo y creo que eso le va a evitar a usted tragos como el de hoy, porque a nadie le gusta venir a dar cuenta de un fracaso en la gestión del trabajo de uno a nadie le gusta.

Y me quedo con una última cosa que ha dicho qué tenemos que mirar al futuro, yo creo que lo han dicho usted, lo ha dicho también el diputado del Partido Socialista y ver lo en términos de oportunidades.

Sí, yo creo que tenemos que mirar al futuro y considerar que Cantabria tiene una oportunidad importante, que se abre una oportunidad importante para Cantabria. Podemos mirar al futuro y pensar que esa oportunidad pasa por el cambio de gobierno en Cantabria y en España.

Efectivamente, miremos al futuro y veamos, valoremos que a Cantabria se le abren oportunidades.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Futuro. El futuro inmediato es la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista por un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias, presidente.

Bienvenido a esta Comisión, Sr. Piña, director general de Transportes, Felipe, una vez más, un placer escucharle aquí en todas las explicaciones que nos traes, sea cual sea el tema por el que se te cite en esta Comisión, en este Parlamento.

La verdad es que hay cosas que por más que se repitan, no se acaban de asumir y hay que repetir otra vez más, aunque sea lo más evidente y lo más obvio: el gobierno de Cantabria no tiene competencias en materia ferroviaria. Esto yo creo que tiene que quedar claro desde el primer momento, así como que tiene que quedar muy claro yo creo que a estas alturas nadie lo duda, que la situación que atraviesa, que atravesaba el contrato de estos trenes para Cantabria y para Asturias era desconocida por el gobierno de Cantabria.



Y ustedes aquí se atreven a pedirle al señor director de Transportes del gobierno de Cantabria que sepa más que la propia ministra de transportes del gobierno de España, no es pedirle peras al olmo, es pedir cosas que no pueden ser y lo que no puede ser, pues no puede ser. Ustedes le quieren atribuir al Sr. Piña pues potestades, funciones, competencias de un ministro de España, pero no de cualquier ministro del ministro de Transportes o a lo mejor del presidente de RENFE o a lo mejor del presidente de ADIF; ni una cosa ni otra. Este señor es el director de transportes del gobierno de Cantabria y por más que se empeñe también el señor portavoz del Partido Popular, que parece ser que deja deslizar algunos de los problemas que realmente parece que a usted le preocupan ahora, que si el Sr. Piña va a ser concejal o no va a ser concejal, mire por dónde que a lo mejor va a ser alcalde y a usted eso le preocupa. ¿Y con quién se hace una foto el Sr. Piña? También le preocupa.

Si hemos venido a hablar de trenes, hablemos de trenes, pero ustedes siempre derivan, por no decir a la intervención del Sr. Álvarez también, que la intervención suya hoy, pues puede valer para trenes, para barcos, para aviones, para carreteras, para ríos, la verdad que sí, usted se ha traído aquí un comodín, el comodín y venga a lo largo por ahí de esta manera.

Bueno, pues realmente yo creo que ha sido explicado perfectamente, cosa que yo creo que no nos ha trasladado ninguna novedad que no se no supiésemos ya por los medios de comunicación, luego esto es así ¿o no es así?

Vale. Es que dicen que el Sr. Piña no ha preguntado por el asunto de los trenes, mire, el Sr. Piña ha preguntado, el senador también ha preguntado, el diputado Mazón también ha preguntado, es que hemos preguntado hasta nosotros, los grupos parlamentarios en la Mesa del ferrocarril y se nos ha trasladado lo que se nos ha trasladado. Si, evidentemente alguno frunce un poco los ojos porque no ha estado allí, pero yo puedo hablar en primera persona de esto, porque he estado en todas y cada una de las sesiones de la Mesa del ferrocarril que se vienen desarrollando desde el año 2017-2018, todas y cada una. No pueden decir eso los representantes de todos los grupos políticos que están sentados hoy aquí.

Y es verdad que tampoco en todas las ocasiones han estado presentes, representantes de ADIF ni RENFE, pero allí cuando han estado lógicamente se les ha preguntado por lo que nos preocupa y por lo que sabemos que son competencias de RENFE. Si RENFE ha encargado los trenes, se le pregunta al responsable de RENFE ¿y qué nos decían allí? Todo va bien. No es que no se nos haya ocultado información, es que se nos dice que todo va bien, luego si el que ha encargado los trenes te dice que todo va bien y te lo dice en una Mesa del ferrocarril de Cantabria que estamos representados todos los grupos políticos, los sindicatos, el comité de empresa de RENFE, que es que al propio comité de empresa de RENFE se le dice eso y asienten, porque consideramos que es un foro oficial donde hay que trasladar información de manera fehaciente. ¿Cómo no te lo vas a creer! ¿Por qué no te lo vas a creer?

Bueno, luego se ha demostrado que ha sido una chapuza y yo realmente si quisiéramos bajar al nivel más bajo e irnos ya a discutir temas técnicos, puestos a discutir temas técnicos respecto al análisis de los gálivos, usted señor portavoz del Partido Popular, tendrá que entender que un señor director general de Transportes no va a bajar a ese nivel, ni tan siquiera la ministra, ni el presidente Revilla; el análisis de gálivo lo tiene que tener presente los técnicos que redactan los pliegos de contratación de la construcción de los trenes, sí o sí. Luego cada uno lo suyo que es que uno no es Dios va a estar en todo, a cada uno lo suyo.

Y a este señor, al Sr. Piña que el director general de Transportes habrá que pedirle lo que haya que pedirle, que ha estado presente en 18 reuniones, se lo ha dicho por activa y por pasiva, que ninguno de los puntos del orden del día estaba el tema ferroviario, porque no son las competencias del gobierno de Cantabria, se han tratado otros temas, se lo ha dicho, si no le quieren escuchar si aun escuchando no le quieren entender, lo asumo, lo asumo. Pero hombre si lo ha dicho clarito a qué iba a esas reuniones.

Le piden incluso y aquí lo han dicho aquí varios portavoces, que no se asumen responsabilidades desde el gobierno de Cantabria, entiendo vamos a ver, cada uno asume responsabilidades en el ámbito de sus competencias. Pero vamos a ver ustedes ¿qué quieren? ¿que dimita Sánchez, que dimita Revilla? Ya lo sé, pero es que lo tienen que argumentar, lo tienen que motivar, lo tienen que motivar, que no le toca ahora a usted por favor, no mezcle más, no meta más en la batidora, como les gusta a ustedes..., que venimos a hablar de trenes, tráiganos otro tema y hablamos de otro tema. Si estamos encantados de hablar de todos y cada uno de los temas, pero dedicándole a cada tema su espacio y su momento.

¿Ha habido dimisiones? Sí, hombre sí. Y ¿quién las pidió?, pues ese que dice el Sr. Álvarez que le importa un comino que se la metan doblada. Mal vamos mal. Si al representante de todos los cántabros, que es el presidente de todos los cántabros, le guste usted o no le guste, alguien le engaña, y eso supone un perjuicio para los cántabros, es un problema para Cantabria. No es un tema personal, no, es un tema que sea al Gobierno de Cantabria, de alguna manera le han engañado, le han tenido desinformado, eso al final repercute en todos los cántabros. Ese es el problema de verdad.

Y sí, claro que se han depurado responsabilidades, toda una secretaria de Estado, pero ustedes..., toda una secretaria de Estado, todo, el presidente de RENFE, pero, ¡hombre!, que vengan pidiendo dimisiones, que últimamente les encanta, pero bueno, yo entiendo que es el momento de pedir dimisiones a cascoporro, ¡eh!



Pero que pidan dimisiones los señores del Partido Popular, con lo que a ustedes les cuesta ¡eh!, aceptar dimisiones; pedir dimisiones, sí siempre que se en otro partido, pero mirarse para casar, no, eso no les gusta.

Y vuelvo a insistir en el nuevo escenario. Vamos a mirar un poco hacia adelante, si es verdad, esto es una chapuza. ¿Cómo se ha afrontado el problema una vez conocido?, ahí es donde tenemos también que pensar si las cosas se están haciendo bien, si vamos por la dirección correcta en cuanto al tratamiento.

Ya sabemos cuál será la enfermedad, sabemos el diagnóstico, se han depurado responsabilidades, ¿qué vamos a hacer a partir de ahora?, pues mire, cada uno en el ámbito de sus responsabilidades.

Desde luego, todos los que tenemos la oportunidad, el orgullo y el honor de estar en la Mesa de Ferrocarril, a partir de ahora creo que vamos a poder gozar de una información contrastada que hasta este momento, de la cual hasta este momento no se disponía, que es que vamos a tener allí a un director de Transportes, sea el que sea, sea el que sea, a lo mejor el Sr. Piña está ocupando otros puestos, ¿vale?, sea el que sea, tendremos un director general de Transportes que está dentro de esa Comisión de seguimiento del desarrollo de los encargos de los trenes, de desarrollo de las infraestructuras, es decir, que está hablando de tú a tú con el ministerio, quien realmente tiene las competencias, con ADIF y con RENFE.

Luego allí una vez más, tendrán, tendremos la oportunidad los grupos políticos, los grupos parlamentarios de interesarnos por este tema, como nos hemos interesado en otras ocasiones y se nos ha dicho, pues lo que se nos ha dicho. Ya consta en las actas.

Hombre, uno puede preguntar, pero ya sí ponerse en duda lo que te traslada, el que está enfrente con unas responsabilidades.

Bueno, pues eso, además de haber conseguido lo que ha sido una petición de los usuarios, y se sabe que esa petición se hizo en la Mesa del Ferrocarril, que mientras esto de los trenes no se solucione, mientras los trenes nuevos no llegan a Cantabria, mientras sigamos teniendo retrasos, cancelación de servicios, falta de frecuencias y no lleguen los trenes nuevos; mientras el servicio ferroviario en Cantabria siga siendo el que tenemos, gratuidad en los desplazamientos. Y para ello, el Gobierno de España nos informa de que ha habilitado 5.000.000 de euros para atender esa petición en Cantabria y en Asturias. Bienvenido sea.

Pasos también en favor de la integración tarifaria, muy importante también facilitar el servicio, si es que lo que queremos, lo que hay que pedir hoy aquí, en la medida de nuestras posibilidades y hasta dónde a cada uno nos corresponda, es pedir perdón a los usuarios de los trenes en Cantabria, que esos sí son los verdaderos sufridores, los que utilizan el tren en sus desplazamientos a trabajar, o a estudiar, o al médico, o a sus labores administrativas todos y cada uno los días. Esos son realmente, son los sufridores.

Y ha pasado lo que ha pasado, ¿a partir de aquí vamos a dar un paso en positivo? Esperemos que sí; confiemos, que sí. Y esos acuerdos quedarán ratificados y quedarán por escrito y los tendrá que asumir el Gobierno de Cantabria, este y el que venga, que dicho sea de paso esperamos que sea del mismo color. Este Gobierno de España y el que venga, que a lo mejor nos conviene que siga siendo del mismo color, y se lo digo a los señores del Partido Popular. Sí hombre, sí; ya que estamos hablando ya de, por elevación.

Entonces vamos a pensar qué es lo que ha pasado, a analizar realmente quienes han sido los culpables, que se han depurado responsabilidades y si la situación hoy empieza a ser un poco mejor que ayer en atención a los compromisos firmados entre el Gobierno de Cantabria y el Gobierno de España.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Terminado el turno de intervenciones, concluye el debate con la intervención de don Felipe Piña, director general de Transportes y Comunicaciones, por un tiempo máximo de 30 minutos.

EL SR. PIÑA GARCÍA: Muchas gracias de nuevo, presidente.

Voy a seguir, si les parece, el orden de las intervenciones.

Artículo 149 de la Constitución española, representante de su señoría, de VOX deja claro cuál es la competencia en materia ferroviaria y de quién es. Por supuesto, el Estatuto de Autonomía de Cantabria, etcétera, etcétera. Pero supongo que a usted le interesa la Constitución española.



Evidentemente, hay una comisión de seguimiento, que es un pacto entre los partidos, un acuerdo, pero yo vengo aquí como representante del Gobierno de Cantabria no como un miembro de un partido, pues esos acuerdos yo no sé hasta qué extremo se han seguido o no, porque insisto, que no pertenezco a esos acuerdos, sino mi calidad aquí hoy es como representante del Gobierno.

Fíjese si yo no sabía, o desconocía los retrasos, el fiasco, la chapuza llamémosle como sea, de este asunto, que tampoco lo conocía la ministra. Lo ha declarado ella misma. ¿Cómo vamos nosotros a conocer un asunto, a fiscalizar un contrato? No tenemos capacidad ni interlocución. La única interlocución es por dos caminos. Sus señorías en el Congreso, en el Senado, han preguntado y se les ha respondido que todo iba en marcha. La mesa del ferrocarril, un órgano que se constituyó, que se ha ido celebrando con el beneplácito de todas las partes integrantes del mismo, y que se nos ha dicho que todo iba bien.

Decía usted que yo formo parte, que formaba parte de la Comisión de directores, sí, y formó, formaba y formó. He asistido a todas las reuniones, salvo dos. He mantenido esa constancia, esa dedicación, por defender los intereses de Cantabria, en todas las reuniones.

He mantenido, creo que soy el único que queda desde que empecé como director en esa mesa.

La excepcionalidad de que esa mesa se celebrará en Santander fue impulso a nuestra consejería por primera vez desde hacía muchísimos años en el ministerio, con fecha 25 de junio de 2018, cosa que no se ha vuelto a repetir en ninguna otra capital de provincia, ni comunidad autónoma. Creo que algo habrá tenido que ver nuestras buenas relaciones, siempre el ministerio con un color y con el otro en esas cuestiones.

Por supuesto que hemos tratado muchísimos temas, muchísimos temas en esas reuniones, horas y horas de dedicación, de preparación, de análisis. Hoy he firmado las actas que va a recibir y lo va a poder observar. Creo que el plazo vencía mañana -si no me han engañado-.

Reuniones importantísimas que tenían que ver con el arrendamiento de vehículos con conductor, del taxi. Hemos salido incluso del ministerio escoltados de alguna reunión, por huelgas.

No le digo nada de los fondos MRR en las horas que hemos dedicado a esas reuniones. Por tanto, lo que sí tengo claro es que en ningún orden del día se trataba la materia ferroviaria, jamás, pero es que he estado mirando el histórico observando el histórico de reuniones anteriores, donde nunca se ha tratado los temas ferroviarios, en las comisiones de directores generales, ni en las sectoriales, a que también he asistido en representación de mis consejeros en algunas ocasiones y de manera telemática en todas.

Le agradezco su interés y estoy a su disposición de consultar, incluso, esas actas y de analizarlas las veces que haga falta.

Decía el representante de Ciudadanos, señoría. Bueno, usted ha empezado a hablar de cosas del pasado en una batidora como decía el representante del grupo regionalista. No han engañado a Revilla, Sr. Sala, Sr. Álvarez, han engañado los cántabros, a todos los cántabros.

Hemos venido a hablar de este tema, de los contratos, de los trenes, de mi falta de actividad, en todos sitios, y de estas cuestiones no me quiero extender, pero, sí que ha dicho, Monzón de Campos Pues, claro, que fue un día alegre, desde luego, que fue un día alegre. Es curioso cómo en media distancia se licitan y se adjudican todos los tramos de la plataforma entre Palencia, Palencia-Norte, Amusco, Osorno hasta Alar e incluso se aprueba el estudio informativo, impacto ambiental entre Alar del Rey y Reinosa. Eso es histórico. Cómo no vamos a estar felices.

¿Pues cuántos años llevamos sin ninguna buena noticia? Muchísimos, tocaba claro que tocaba, tocaba ya ha tocado.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Señor director, señores diputados, esto no es una conversación ¿eh? Cada uno tiene su tiempo y bueno no conversen

EL SR. PIÑA GARCÍA: Perdone señor presidente, pero...

Sr. Álvarez, hay que ser positivos, claro que sí y hay que fiarse; yo me fío de las personas; lo de piensa mal y acertarás no va conmigo, yo pienso en positivo y, si se ha creado un comisionado, se ha firmado que se va a dar la gratuidad a los viajeros de cercanías, que han sido los más golpeados, como usted bien decía, pero es que el engaño ha sido a todos. Vamos a confiar en que se esa comisión de seguimiento nos reporte, como decía el Sr. Ortiz, y podamos ir a las mesas del ferrocarril, a explicar a todo el mundo, especialmente a los usuarios, los avances, como se han venido haciendo.

No sé si ha tenido que ver algo o no la mesa del ferrocarril, pero me da la sensación de que sí, en el empuje y en la presión al ministerio.





Muchas gracias.

Señor representante del Partido Socialista, un miembro de la mesa, muchas gracias por las palabras, porque usted sabe que, en todas esas diez reuniones, algunas en tono, pues bastante subidas de tono, otras con menos. Hemos constatado las necesidades, las carencias, las incidencias, los retrasos, y hemos firmado en el 2018 ese gran acuerdo, firmado por todas las partes y por todos los representantes de todos los partidos. Eso se elevó al ministerio y se elevó a esta casa, al Parlamento, para hablar tanto de mercancías como de viajeros, y me da la sensación de que ha funcionado. Por eso también le tengo que agradecer a esta cámara el espíritu en cuanto a esa instancia hacia el Gobierno de Cantabria para constituir esa mesa, que ha dado, creo que sus frutos, en cuanto a licitaciones y adjudicaciones de máquinas, tanto en cercanías como en media y larga distancia.

Más de 1.000 millones de euros. Lo hemos dicho. Si no hay que ser positivos...

Decía el representante del Partido Popular bastantes cuestiones. Sí, hay unas lagunas que se nos escapan en cuanto a la licitación, no tengo por aquí el anuncio de licitación, cosas que nos han sorprendido. Evidentemente.

Fíjese un dato importante, Sr. Fernández. En la mesa del 8 de agosto de 2017, qué curioso, acude un representante de ADIF y un representante de RENFE a la mesa. Parece ser que alguien les riñe, según me dice a mí uno de ellos por teléfono: Es que me han reñido por asistir.

Conclusión. El 21 de noviembre del 2017, cero representantes de ADIF y cero representantes de RENFE. Ese fue el fruto de la bronca.

A partir de ahí, tanto mi consejero como yo hemos estado detrás de ADIF. He llamado personalmente al Sr. Fidel... -no recuerdo el apellido- jefe de gabinete de la presidenta de ADIF. Hemos insistido hasta la saciedad en que la asistencia de esos dos representantes no es que fuera interesante, es que era fundamental. Incluso la propia mesa, poco sentido tenía si no asistían los competentes en ello, Sr. Fernández.

Como carga en las 16 preguntas -lo digo de manera cariñosa- contra mí y contra mi dirección general, pues tengo aquí todas las actas de las reuniones que he asistido en Madrid, en las que he intervenido, las intervenciones, las convocatorias. Se lo puedo hacer llegar y comentar las veces que usted quiera analizar conmigo, punto por punto.

En esos cafés, nunca se habló de tren. Claro que había un café a media mañana. Nadie ha hablado de trenes.

¿Cómo voy a fiscalizar yo un contrato? Yo tenía el vehículo, que era la mesa del ferrocarril, con un representante sentado enfrente cuando ya venían y se les preguntaba, entre otras muchísimas cuestiones. Porque lo que hacíamos en esa mesa es dar voz a todas las asociaciones, a todos los sindicatos. Eran reuniones que duraban algunas más de 3 horas. Y se nos ha dicho que el contrato iba hacia adelante. Pero es que había otras muchísimas cuestiones que tratar: desde la accesibilidad con personas de movilidad reducida, temas de apartaderos, temas de duplicación de vía, los avances en inversiones que había en cada tramo de la red de cercanías -insisto- en ancho ibérico hasta Reinosa y en ancho métrico. Integración ferroviaria. Se ha hablado de multitud de cuestiones.

Decía el Sr. Aguirre por ahí que le he escuchado: que yo no hacía nada en las comisiones de directores. Insisto que le invito a ver las actas. Lo que sí hemos hecho en Castro Urdiales es implantar un servicio exprés de autobús directo a primera hora y a última hora entre Castro y Santander... (murmullos) ... Hay que ser positivos, van llegando. Vamos a ver los viajeros que van en ese autobús. También le pasaré el ticketing.

Siempre se ha preguntado, Sr. Fernández, a todos los niveles; -insisto- en lo que a mí me toca y lo que puedo hablar por mí es al representante de RENFE y de ADIF, en las mesas del ferrocarril. Le he sacado las actas; he literalmente leído lo que hemos recogido en las mismas.

Ha sido una chapuza. Tiene usted toda la razón. Lo hemos visto todos. Se ha magnificado como todo, porque todo es tan mediático y todo es tan escalofriante que parecía que habían construido los trenes; que no cabían por los túneles. Pero qué falacia. Había un problema de gálibos. Una normativa en el 2015, que vino precedida de un gran accidente todos recordamos y que la empresa cuando va a coger el pliego y a diseñar los convoyes, pues el método comparativo no le vale porque no cumple esa normativa. Y se planteaba que los trenes debían ser para cumplir la normativa más pequeños, en anchura. No es que fueran más grandes que el túnel, es que eran más pequeños. Y eso desde el punto de vista de la explotación, no fue asumido lógicamente.

Vamos a llevar un control exhaustivo, a raíz de esa comisión de seguimiento. Y podremos decíles cara a cara a todos los miembros de la mesa del ferrocarril con ellos presentes, lo que desde esa Comisión que seguro más allá del propio encuentro físico cuando nos convoquen las reuniones, habrá interlocución directa, habrá un teléfono; no teníamos un teléfono a quien llamar, y usted lo sabe.



Que han reñido a la gente por venir a la mesa del ferrocarril; que me lo han dicho a mí: qué bronca me ha caído.

Ese plan que presentó el exministro, yo tuve la oportunidad de verlo en el Palacio de La Magdalena, creo recordar. Un power point. ¿Dónde estaba la financiación de ese plan? Pues en ningún sitio. ¿Había proyectos redactados?

Vamos a pensar en positivo, Sr. Fernández. Yo no sé si voy a ser concejal en la oposición, concejal en el Gobierno, alcalde de Santander, o director general de Transportes; lo cual sería un lujo para mí también. Es decir, no estoy pensando en el futuro como veo que usted me hace y probable tenga bastante que ver con que yo venga a hablar aquí de algo que no tengo ninguna competencia ni responsabilidad.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, Sr. Piña por su comparecencia.