

4. PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN.

4.3. PROPOSICIONES NO DE LEY ANTE EL PLENO.

PROMOVER LA REPOSICIÓN DE TODO EL MATERIAL RODANTE DE ANCHO MÉTRICO, RENOVAR Y MODERNIZAR LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y OTROS EXTREMOS, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REGIONALISTA. [10L/4300-0328]

Escrito inicial.

PRESIDENCIA

La Mesa del Parlamento de Cantabria, en su sesión del día de hoy, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, ha acordado admitir a trámite ante el Pleno y publicar la proposición no de ley, N.º 10L/4300-0328, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista, relativa a promover la reposición de todo el material rodante de ancho métrico, renovar y modernizar las infraestructuras ferroviarias y otros extremos.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta las catorce horas del día anterior a la sesión en que haya de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación, de conformidad con el artículo 102.1 del Reglamento de la Cámara.

Santander, 24 de enero de 2022

EL PRESIDENTE DEL
PARLAMENTO DE CANTABRIA,

Fdo.: Joaquín Gómez Gómez.

[10L/4300-0328]

"A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA

El Grupo Parlamentario Regionalista, en virtud del presente escrito y al amparo de lo establecido en los artículos 176 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara formula la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en su caso en el Pleno,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Comunidad Autónoma de Cantabria se ha visto afectada históricamente por el incumplimiento de los sucesivos Gobiernos nacionales (de todos los signos políticos) en lo tocante a la red ferroviaria de cercanías y media distancia. En este sentido, los cántabros siempre hemos recibido grandes promesas y compromisos de planes de mejora e inversión que nunca han llegado a ponerse en marcha realmente de forma eficaz y efectiva.

La situación actual es ya insostenible. La falta de compromiso del Gobierno de la Nación con un medio de transporte tan útil y demandado por la ciudadanía cántabra ha acabado generando una panorámica desoladora, con una maquinaria envejecida y deteriorada, una red viaria en pésimo estado, una clara infradotación de personal, y un conjunto de estaciones cada día más desactualizada en lo que a accesibilidad de los viajeros y oferta de información práctica se refiere.

Siguiendo con lo anterior, vemos en el núcleo concreto de Cantabria que uno de los problemas más acuciantes es la presencia de material rodante insuficiente y desfasado. Ante esto se requieren dos actuaciones prioritarias: por un lado, la dotación de más máquinas, pues en la actualidad tan solo se dispone de 12 trenes para más de 200 circulaciones, y por otro una apuesta por la modernización.

Gran parte de los trenes actualmente en activo fueron puestos en servicio en las décadas de los 80 y 90 del siglo pasado, hace casi 40 años, con el gran desgaste que hasta ahora han sufrido y que empieza a notarse en el servicio diario, con desperfectos en los habitáculos como, por ejemplo, la aparición de goteras en los propios vagones.

A esto hemos de unir el estado de la conservación de las vías, sobre las cuales no se invierten los suficientes recursos en mantenimiento, con las repercusiones que esto tiene sobre el cumplimiento de los horarios previstos y la gran cantidad de accidentes que con mayor frecuencia se suceden. Así, frente a la inversión en acondicionamiento, limpieza o



consolidación de taludes, ADIF utiliza una técnica de parcheado que no va al fondo de la problemática, limitándose a solventar el problema e implantar zonas con precauciones provisionales que reducen la velocidad y que, en ocasiones, se han prolongado hasta 4 años en el tiempo.

Un claro ejemplo de la dejadez de ADIF y RENFE es la línea Santander-Bilbao de media distancia, trayecto cuya duración hoy es de algo más de tres horas cuando en el año 2002 era de dos horas y media. Es imprescindible apostar por modernizar su infraestructura, por ejemplo, electrificando el tramo Orejo-Carranza de forma que toda la línea estuviera electrificada. Con el estudio de impacto ambiental redactado desde el año 2009, ninguno de los titulares del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (anterior Ministerio de Fomento) se ha interesado realmente en plantear esta mejora que ahorraría costes y sería más respetuosa con el medio ambiente, en línea con los estándares de sostenibilidad que deben guiar todas las políticas públicas.

A lo anterior hemos de añadir los efectos de la reciente introducción del sistema de seguridad ASFA 4.1. en las líneas Cabezón de la Sal-Santander y Liérganes-Santander, y su próxima implantación en las líneas de media distancia con Euskadi y Asturias, cuya tecnología digital es incompatible con el carácter analógico de la actual infraestructura viaria. Este desfase entre las características del sistema de seguridad y las prestaciones de la vía han llevado, entre otras cosas, al aumento de los tiempos de los trayectos, a la aparición de frenazos bruscos e inesperados que ponen en peligro a los propios viajeros o al solapamiento en las vías de los trenes que realizan el mismo trayecto, con la reducción de frecuencias que todo esto lleva aparejado.

Cuestionada por el PRC en el Senado, la Ministra Raquel Sánchez reconoció esta problemática pero no aportó ninguna solución como reclaman los usuarios, limitándose a contestar vagamente que se estudiaría cómo minimizar el impacto del ASFA 4.1. y que esta sería una realidad con la que convivir de aquí en adelante.

No podemos olvidarnos tampoco de las reivindicaciones de los trabajadores de RENFE y ADIF, que acumulan una carga de trabajo importante debido a la infradotación de personal y que, en algunos casos, trabajan en condiciones precarias como han trasladado en varias ocasiones los mecánicos que trabajan en los talleres de reparación y mantenimiento.

En este orden de las cosas, el progresivo deterioro del servicio ha provocado la pérdida de confianza por parte de la ciudadanía, que hoy no ve en las cercanías y la media distancia un medio de transporte con garantías. No podemos obviar que este es un servicio atractivo y accesible para los trabajadores, los estudiantes, la gente que ha de desplazarse a hospitales, etc., y que actualmente está siendo el gran olvidado.

Tratando de hacer frente a esta situación, en 2017 el entonces ministro de Fomento Íñigo de la Serna presentó un ambicioso Plan de Cercanías 2017-2022 para el núcleo de Cantabria, anunciando inversiones plurianuales superiores a los 500 millones de euros. Se centraba este Plan sobre todo en la mejora de las vías y en la paulatina sustitución del material rodante a medio-largo plazo.

La realidad es que este anuncio sirvió solo para dar un titular a la prensa pues, más allá de un documento en el que se esbozaban las líneas maestras de actuación, no se han llevado a cabo la mayoría de las cuestiones entonces planteadas por aquel Ejecutivo ni tampoco por el actual que, si bien es cierto ha mostrado un compromiso expreso, no ha planteado proyectos que atajen el fondo de los problemas del ancho métrico en Cantabria.

En este momento, aprobada ya la Ley de cambio climático y transición energética que marca los objetivos a conseguir en materia medioambiental en el corto y el medio plazo, el impulso definitivo de un modelo de movilidad sostenible que satisfaga a toda la ciudadanía y contribuya a reducir las emisiones de gases contaminantes es una obligación impostergable.

Por lo expuesto, haciéndonos eco de las reivindicaciones de la ciudadanía de Cantabria, que demanda una red de cercanías y media distancia de la mayor calidad para poder moverse satisfactoriamente por nuestra región, y en consonancia con las numerosas iniciativas presentadas por el PRC tanto en las Cortes Generales como en los Ayuntamientos, el Grupo Parlamentario Regionalista presenta la siguiente propuesta de resolución:

El Parlamento de Cantabria insta al Gobierno de Cantabria a instar al Gobierno de la Nación a:

1. Promover de forma inmediata la reposición de todo el material rodante de ancho métrico en el núcleo de Cantabria.
2. Llevar a cabo las obras necesarias para renovar y modernizar las infraestructuras ferroviarias del núcleo de cercanías y media distancia de Cantabria, incluyendo en ellas la electrificación de los tramos no electrificados hasta ahora.
3. Garantizar el mantenimiento, como mínimo, de las frecuencias previas al estallido de la pandemia de COVID-19 en marzo del año 2020.



4. Frenar la implantación del sistema ASFA 4.1. hasta que la infraestructura esté adaptada al mismo o se desarrolle otro sistema de seguridad compatible con sus actuales características.

5. Mejorar la integración urbana y la seguridad de las infraestructuras ferroviarias en Cantabria, con especial atención a la supresión de los pasos a nivel.

6. Hacer un estudio sobre la accesibilidad de las estaciones de Cantabria, implantando cuantas mejoras fueran necesarias para garantizar las condiciones de accesibilidad a todos los usuarios y la supresión de las barreras arquitectónicas existentes.

7. Mejorar los sistemas de información a viajeros en las estaciones, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios con discapacidades de cualquier tipo.

8. Reformar los talleres de reparación de ferrocarril de Santander y dotarles de los medios técnicos y humanos necesarios para el correcto mantenimiento mecánico del material rodante.

En Santander, a 10 de enero de 2022

Fdo.: Pedro José Hernando García. Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista."