



**SESIÓN PLENARIA ORDINARIA**

- 19.- Pregunta N.º 1067, relativa a valoración acerca de que de las inversiones previstas para el año pasado en los Presupuestos Generales del Estado sólo se hayan ejecutado por parte de ADIF el 26% y por parte de RENFE el 35%, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1067]**
- 20.- Pregunta N.º 1068, relativa a valoración sobre la implantación por RENFE del sistema ASFA 4.1. sin que la infraestructura ferroviaria estuviera adaptada al mismo, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1068]**
- 21.- Pregunta N.º 1069, relativa a valoración acerca del incumplimiento por parte de ADIF y RENFE del compromiso adoptado en la última reunión de la Mesa del Ferrocarril de reducción del tiempo de los viajes, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1069]**
- 22.- Pregunta N.º 1070, relativa a valoración acerca de la implantación de los servicios de atención remota en estaciones (ARES) en varias estaciones ferroviarias, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1070]**
- 23.- Pregunta N.º 1071, relativa a consideración acerca de que la implantación de los servicios de atención remota en estaciones (ARES) en varias estaciones ferroviarias favorezca la utilización del ferrocarril como medio de transporte alternativo y ayude a luchar contra el despoblamiento, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1071]**
- 24.- Pregunta N.º 1072, relativa a si se considera imprescindible la realización de transbordos con motivo de la ejecución de las obras de duplicación de vías del tramo Muriedas-Santander, presentada por D. Roberto Media Sainz, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-1072]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos a los puntos 19 a 24, que se agrupan a efectos de debate.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Pregunta número 1067, relativa a valoración acerca de que las de, que las inversiones previstas para el año pasado en los Presupuestos Generales del Estado solo se hayan ejecutado por parte de ADIF el 26 por 100; por parte de Renfe, el 35 por 100.

Preguntas Números 1068, relativa a valoración sobre la implantación por Renfe del sistema ASFA 4.1, sin que la infraestructura ferroviaria estuviera adaptada al mismo.

Preguntas número 1069, relativa a valoración acerca del incumplimiento por parte de ADIF y Renfe del compromiso adoptado las últimas, en la última reunión de la mesa del ferrocarril de reducción del tiempo de los viajes.

Pregunta número 1070, relativa a valoración acerca de la implantación de los servicios de atención remota en estaciones, en varias estaciones ferroviarias.

Pregunta número 1071, relativa a consideración acerca de que la implantación de los servicios de atención remota en estaciones, en varias estaciones, en varias estaciones ferroviarias, favorezca la utilización del ferrocarril como medio de transporte alternativo y ayude a luchar contra el despoblamiento.

Y pregunta número 1072, relativa a si se considera imprescindible la realización de transbordos con motivo de la ejecución de las obras de duplicación de vías del tramo Muriedas-Santander, todas ellas presentadas por D. Roberto Media Sáez, del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Formulo las preguntas el señor Media, del Grupo Popular.

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

Señor consejero, volvemos a debatir una vez más en este Parlamento sobre la caótica situación que sufren las infraestructuras ferroviarias de Cantabria. El Parlamento de Cantabria ya se ha pronunciado muchas veces a lo largo de esta legislatura, para que el Gobierno de España, ADIF y Renfe tomen medidas para evitar que la lamentable situación actual de la red ferroviaria de nuestra comunidad autónoma siga deteriorándose.

A pesar de ello, la Administración General del Estado y sus empresas públicas han ido haciendo oídos sordos a todas estas reivindicaciones.



En los últimos días hemos ido conociendo noticias en los medios de comunicación, que significan un agravamiento más en esa situación de deterioro, que cada vez es más ajus..., es más acusada.

En el informe distribución territorial de la inversión del sector público estatal de 2021, redactado por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, se observa que, de las inversiones previstas para el año pasado en los Presupuestos Generales del Estado solo se ha ejecutado por parte de ADIF el 26 por 100 y por parte de Renfe, el 35 por 100; cuando esas inversiones eran esenciales, para conseguir que ese servicio público mejorase, ya que las quejas por paradas averías, retrasos, desinformación, y otras muchas circunstancias son constantes y prácticamente diarias.

¿Cómo valora el Gobierno de Cantabria que las inversiones previstas para el año pasado en los Presupuestos Generales del Estado solo se hayan ejecutado por parte del ADIF ese 26 por 100, por parte de Renfe, el 35 por 100?

A pesar de que el Parlamento de Cantabria adoptó un acuerdo para que Renfe no implantara al sistema ASFA 4.1, hasta que la infraestructura estuviera adaptada al mismo o se desarrollara otro sistema de seguridad compatible con sus actuales características, al día siguiente de esa aprobación en este Parlamento la sociedad pública impuso unilateralmente esa implantación, generando retrasos, suspensión de frecuencias, aumentos de tiempos de viaje; en definitiva, nuevos perjuicios a unos usuarios, acostumbrados a estar castigados por unas administraciones que no les defienden y que hacen que sea prácticamente imposible, que el tren sea un medio de transporte útil, fiable y competitivo.

¿Cómo valora el Gobierno de Cantabria que Renfe implantara, en contra de los acuerdos de este Parlamento, el sistema ASFA 4.1 sin que la infraestructura ferroviaria estuviera adaptada al mismo?

En la última reunión de la mesa del ferrocarril y ante las críticas generalizadas de usuarios, trabajadores, partidos políticos y el propio Gobierno de Cantabria, ADIF y Renfe, se comprometieron a reducir el tiempo de los viajes que había aumentado con la implantación de ese sistema digital para el que no está preparada la infraestructura ferroviaria de Cantabria.

Pero la realidad es que van pasando los meses y ni ADIF ni Renfe mueve ficha y los perjudicados, una vez más, son los usuarios. ¿Cómo valora el Gobierno de Cantabria esta situación?

El pasado 31 de marzo de mayo, Renfe anunciaba a bombo y platillo que iba a invertir más de 13.000.000 de euros en la contratación de servicios de atención remota en estaciones, más concretamente en Cantabria se verían previsiblemente afectadas las estaciones de Mataporquera, reinosa, Maliaño-La Vidriera, Cabezón de la Sal, Unquera y Barreda.

Este modelo integral de servicio inteligente, según Renfe, ofrecerá una atención presencial a distancia, ya que los agentes ARES, como ellos los denominan, aparecerán en las pantallas de los terminales e interactúan con los usuarios atendiendo sus necesidades de información, atención y compra de billetes.

¿Cómo valora el Gobierno de Cantabria la implantación de los servicios de atención remota en estaciones ARES, en varias estaciones ferroviarias de Cantabria?

Este nuevo sistema, que debiera ser complementario con la atención personal durante bastante tiempo, hasta que la totalidad de los usuarios fuesen capaces de adaptarse a su uso, va a ser un nuevo problema para usuarios mayores y para muchos que no tienen competencias y conocimientos digitales para utilizarlos.

La atención presencial a distancia, utilizando los ya tan extendidos *call center*, supone la sustitución de personas por pantallas, y si ya había un déficit de información al usuario, parece más que probable que la situación no mejorará con una atención que deja de ser presencial para convertirse en telemática.

¿Considera el Gobierno de Cantabria que la implantación de los servicios de atención remota en estaciones, en varias estaciones ferroviarias de Cantabria favorecerá la utilización del ferrocarril como medio alternativo al transporte en vehículo privado y ayudará a luchar contra el despoblamiento en nuestras zonas rurales, que se ven afectadas por esta decisión? o ¿será más bien todo lo contrario?

Renfe y ADIF han anunciado además que, desde el 20 de junio durante seis meses, será necesario realizar trasbordos con motivos de la ejecución de las obras de duplicación de vías del tramo Muriedas-Santander.

Renfe ha establecido un plan de transporte alternativo por carretera para minimizar los perjuicios de los viajeros afectados en el trayecto Boo de Guarnizo-Santander.

Por todo ello, queremos conocer si considera el Gobierno de Cantabria imprescindible la realización de esos trasbordos durante ese tiempo o, por el contrario, entiende que con otra planificación se pudieran haber evitado.



Estoy muy atento sus explicaciones.

Muchas gracias.

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

Contesta el consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo, señor Gochicoa.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Vale, bueno, pues, en primer lugar, respecto a, evidentemente unos porcentajes tan bajos de inversión como es el 26 y el 25 por 100, la valoración solo puede ser negativa, o sea, ahí no tengo que darle la razón, evidentemente, unos porcentajes tan bajos de inversión, aunque sean inversiones que no son fáciles. Y aunque es cierto que también que ha habido muchos motivos que han podido contribuir a estos datos tan bajos que luego expondré quizás no, en todo caso, aun así, fíjese que la inversión en Renfe en el periodo 2019-2021 ha sido de más de 23.000.000 de euros frente a los 11 del periodo 2016-2018; es decir, prácticamente el doble, aun con esos porcentajes tan bajos.

Y que se han metido en el caso de Renfe, pues mejoras importantes en megafonía, accesibilidad, la última los ascensores de Valdecilla, que están francamente bien, las tarjetas sin contacto, etcétera.

Pero aquí lo fundamental, sin duda alguna para que esto funcione mejor es la es la inversión en material móvil, en la inversión, bueno, son los 31 vehículos, los 31 trenes destinados a la vía de ancho métrico en el norte España, que afectan no solamente a Cantabria; también País Vasco, Asturias, norte de Castilla y León, Galicia, con una inversión de 250.000.000 de euros y de las cuales una parte importante, pues vendrá como es lógico lo que sería la estación, lo que sería las líneas de la antigua FEVE, ¿no? de cercanías de Cantabria, , que es la inversión más importante y yo creo que además la más necesaria ¿no? Todos sabemos, los retrasos que ha habido, los problemas, las averías con el material móvil existente en estos momentos y es una obra fundamental.

Ahí pues bueno, pues efectivamente los retrasos por el COVID y luego por la guerra de Ucrania, pues ha afectado tanto a las obras públicas como en lo que sería la compraventa, no solamente de trenes, también, de vehículos privados, también de barcos también de... cantidad, ¿no? De equipamiento, en donde los retrasos pues han sido bastante constantes, ¿no?

Pero aquí lo que sí quiero decir también es que, mire usted, por lo menos este contrato se adjudicó ya a finales de 2020 y está en ejecución, podrá tardar un poco más o podrá tardar un poco menos. Pero es que en el periodo 2012, 2018 no se licitó ni se adquirió ni un solo tren nuevo para los servicios públicos, ni uno, absolutamente ni uno. Aquí 31 vehículos llegarán unos meses más tarde, pues es posible, pero 31 frente a cero ¿de acuerdo?

¡Qué casualidad! Además, años 2012 a 2018 en los que el Gobierno que estaba en el Estado, pues será el Gobierno Popular, en fin, bueno.

Y por parte de ADIF, pues las actuaciones, fundamentalmente han venido por los retrasos en las obras de Santander-Torrelavega, la duplicación de vía, donde efectivamente, tanto por el tema de la, los incrementos de los precios de materiales como por la propia carencia, sobre todo de railes para poder efectuar las obras, pues han hecho que se hayan retrasado también unos meses las obras. En todo caso, ya se encuentran operativas y, por lo tanto, pues esperemos que este año pues pueda ser mucho más, mucho más acorde y ahí el real decreto ley de revisión de precios que también Cantabria estuvo ahí muy pendiente para que se pudiera efectuar por parte del Estado, sobre todo en su modificación posterior, pues se ha posibilitado que las obras se pongan de nuevo en marcha.

Respecto además el sistema ASFA digital. Bueno, ahí este propio Grupo Parlamentario Regionalista solicitó y además se aprobó en Pleno, como usted sabe pues que efectivamente que no se deberían implantar el ASFA 4.1 hasta que se hubieran realizado las inversiones necesarias ¿de acuerdo? Por lo tanto, claro que el Gobierno de Cantabria apoya lo que el propio Grupo Regionalista determinó, como es lógico y como es normal, ¿vale?

Sin embargo, hay que decir que hay que, hay que decir que lo que nos ha contestado el Estado es que por una parte el reglamento, hay un reglamento de circulación ferroviaria en el año 2015 que estableció unos plazos, plazos que son ya improbables, que ya hicieron una prórroga, que esa prórroga obtuvo un dictamen del Consejo de Estado ya desfavorable, que no admitiría una nueva prórroga y que, por lo tanto, pues eso no es viable.

También digo Reglamento de Circulación Ferroviaria, sigo diciendo, 2015, ¿quién estaba en el Gobierno en aquel momento?, ¿quién estableció esa normativa con esos plazos tan breves.? Pero no me preocupa que se estableciera, si me parece bien que establecieran ese reglamento; lo que no me parece también es que estableciendo ese reglamento ya en esos años que ustedes estaban en el Gobierno a nivel nacional no se previeran, no se planificaran, no se cometieran inversiones, precisamente, para solventar los problemas correspondientes ¿vale? De 2015 a 2018 pues no se hizo nada.



Y ahora se está haciendo alguna cosa, nos consta que está haciendo alguna actuación se ha llevado a cabo, adecuación de temporizadores en pasos a nivel, dotación de señal de salida a estaciones de cruce, dotación de balizas y cartelones, bueno que permiten liberar cotas de velocidad. Además, tiene un proyecto ambicioso que es bueno, pues, más dirigido a lo que sería las nuevas funcionalidades de ASFA digital, con la instalación de bloqueos automáticos, de modificación. Se han licitado las obras del tramo desde Asturias hasta Cabezón de la Sal por 32 millones de euros que se adjudicaron próximamente, si no están adjudicadas ya. Bueno, en fin, que por lo menos se pone en marcha, pero ¡Jo!, la pena es que se haya perdido tanto tiempo que hayamos llegado a estos niveles con este, con este retraso.

Y respecto al tema ARES, pues bueno, yo el tema ARES que es una inversión a nivel estatal de 13.000.000 de euros para hacer entre cuatro estaciones, entre las cuales están las que ha dicho usted, pues es un servicio personalizado de atención, información y venta remota a clientes en las estaciones. Son parecidos al que se prestan en múltiples servicios, tanto públicos como privados, por ejemplo, en parkings y en otros muchos elementos y que se ha ido extendiendo también en otros muchos países europeos al tema de los ferrocarriles.

En principio yo creo que cualquier inversión que vaya a realizar parece positiva, y más cuando además es algo que es de voz, es decir, que es que tú seas un botón, y hablas o te permite hablar con una persona para poder efectuar la compraventa del billete o para que se efectúe la compraventa del billete de forma telemática. Yo creo que son cuestiones que no tienen por qué ir, no tienen que ser negativas siempre y cuando evidentemente no supongan una merma del personal que existe en estos momentos en las estaciones correspondientes. Pero de momento, el hecho de que se modernice y que se establezcan mecanismos, mucho mejor será, que lo que pasa en muchas ocasiones, que no haya nadie, no y que, de alguna forma, pues no tenga la persona a quien, a quien pedir ayuda en cualquier momento.

Por lo tanto, yo creo que no hay que ver mal la modernidad, no hay que ver mal, tampoco la digitalización, siempre y cuando no vaya a encontrar otro tipo de cuestiones.

En todo caso, se han hecho pruebas y las nuevas piloto parece que se han sido en buena dirección o así lo transmite RENFE y lo veremos próximamente, a ver si efectivamente funciona bien o tenemos que criticarlo en el futuro de momento no lo vemos como una mala medida y veremos a ver lo que pasa.

Y respecto a lo que si considera imprescindible los recientes transbordos, aquí yo creo que sí que la discrepancia va a ser mayor con usted porque mire todas las obras como usted sabe tienen inconvenientes, también las de carreteras, pero las carreteras son incluso más fácil de salvar en muchas ocasiones. En una carretera puedes establecer, tienen, la red de carretera está muy mallada, hay muchas vías por las cuales pueden decir, pues en vez de ir por aquí, vas por aquí, damos un rodeo, etcétera, y no pasa nada, ¿no? Sin embargo, en el ferrocarril es mucho más rígido. No tiene posibilidad de establecer desvíos provisionales, y menos en una zona como la bahía de Santander, ¿por dónde va a ir usted el ferrocarril? ¿dónde quiero establecer una vía provisional por, para cruzar por la bahía de Santander, hoy en día? Eso es imposible ya.

Por ese motivo no sería posible otro tipo de salida, pero en todo caso sobre todo que es una obra fundamental para Cantabria, una obra que responde a las cercanías de RENFE, que responde a lo que sería un regional el Sanabria- Madrid, a las mercancías del puerto. Que es una obra yo creo que la más importante en materia ferroviaria de Cantabria, sin género de duda, que por fin se está estableciendo, que por fin están comenzando las obras. ¿Vamos encima ahora a intentar poner palos en las ruedas? Hombre, mire usted, yo creo que no es el momento. El hecho de que haya restricciones anunciadas a las seis, siete de la mañana y alguna más los fines de semana, pues es normal. Si se tiene que trabajar se tiene que tener un periodo suficiente para poder trabajar, probablemente incluso me parezcan pocas, probablemente incluso que haya que establecer, probablemente mayores restricciones en el futuro, pero en todo caso, en todo caso, yo creo que por unos meses tengamos este tipo de restricciones es lo más normal del mundo.

Y digo que habrá que tener alguna más, porque probablemente solamente en noches hay trabajos físicos que no se puede tener ejecutado y dejar libre en una noche, sino que necesita algún día o incluso más de un día. Por ese motivo, creemos que, en todo caso, yo creo que es bastante razonable y desde luego que, por supuesto que lo vemos, que es una obra esencial para Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias consejero.

Señor Media.

EL SR. MEDIA SÁINZ: Señor consejero, pues mire que en mi primera intervención había sido hoy tranquila, que no le había hecho ninguna referencia negativa hacia ustedes y su gestión. Y ahora resulta que, que se llevaran los trenes nuevos a Barcelona y trajeran los viejos, la culpa la tiene el PP, que se hayan retrasado todas las obras que el PP dejó en la Santander-Torrelavega, que usted dice al fin se van a hacer, las dejó aprobadas el ministro y cofinanciación el ministro y lo que han hecho sus socios es pararlas y pararlas y pararlas, ¿y usted sabe lo que ha hecho? Callar, callar y callar. Miren, me da una pena terrible, que hoy no haya tenido unas palabras, porque supongo que sabrá lo que ha pasado hoy por la



mañana en la red ferroviaria de Cantabria, no se lo he sacado en la primera intervención, porque supongo, yo pensé que iba a tener usted la gallardía de, por lo menos pedir disculpas a los ciudadanos.

Mire, esto es lo que se ha encontrado un pasajero esta mañana primera de la mañana en Ganzo, ha ido a subirse al tren, ¿ve esto naranjita? Tres de los cuatro primeros trenes de la mañana cancelados. Ha llegado allí y se ha encontrado no hay gente, que raro me parece. Ese sistema que tienen también montado los de Renfe, nadie informaba de nada y dice, que no haya gente, voy a mirar a ver qué sale en la aplicación de Renfe y le sale esto. Dice, claro ¿cómo va a haber gente si lo que no hay son, son trenes? Un día que no hay ninguna restricción de esas de las obras que ustedes les anuncian a bombo y platillo, y resulta que este señor dice, bueno, me habrán puesto un transporte alternativo porque yo he comprado mi billete, y aquí; hemos estado hablando hace pocas semanas de esos transportes alternativos. Pues no. El transporte alternativo es el que él se puede buscar a sí mismo, y claro ¿qué le había pasado a este señor? pues se han suspendido el tren de las 7, 35 Torrelavega-Santander, el de las 8,01 y el de las 8,26 a esas horas de la mañana suelen venir los turistas a la playa, y les da igual venir una horita más tarde o una horita antes, porque a las siete y pico, a las ocho la mañana suelen ser turistas y extranjeros los que frecuentan nuestros del veloces trenes de cercanías, ¿a que sí señor consejero?

Pues yo creo que no. ¿Y qué le pasó además a este ciudadano? Que ayer tuvo la mala suerte de que iba en el último tren de la noche hacia Torrelavega y entre una zona, entre Gornazo y no me acuerdo cómo se llama el otro pueblo, entre Mar y Gornazo, exactamente, resulta que se quedó parado un medio de la noche. No había, no sabía qué pasaba y lo que tenía que haber tardado 37 minutos ha tardado dos horas y pico. Llegó más allá de las 12 de la noche a Torrelavega. Dos horas y pico para llegar desde Santander a Torrelavega un domingo que no creo que esas obras estuvieran paralizando las vías. Hoy se ha caído la catenaria, también. Hoy ha estado cerrado al menos un andén en la estación principal de Santander. No ha dicho usted nada de eso, porque sus socios gestionar gestionan que da gusto, señor Gochicoa, porque esto le recuerdo esos señores que están ahí sentados y todo el Partido Socialista son socios de su Gobierno aquí y en Madrid, que es usted, al que usted apoya y critica con la boquita pequeña cuando le dan un guantazo detrás de las orejas, el señor Mazón.

Mire, tienen a los ciudadanos absolutamente desinformados, abandonados a su suerte, el ferrocarril, hoy en Cantabria no es ninguna alternativa al coche, son verdaderos héroes los que tienen que cogerlo y posiblemente lo cojan porque no tienen otra solución de transporte alternativa.

Hoy todos los trenes esta mañana, como le he dicho, han llegado prácticamente todos, los que han llegado y los que han salido con más de una hora de retraso.

Dice usted: los porcentajes de inversión del ADIF son negativos, los considero muy negativos. Pero es que, si son sus socios, son los socios de Mazón y de usted, señor Gochicoa, pero si usted se le llena, se hincha, hincha el pecho cada vez que habla de ellos, que son sus socios. El señor Revilla, en esta misma tribuna el día que estaba dando el discurso para tomar posesión, dijo: ese ese plan de cercanías que hizo el ministro De la Serna, que primero era muy malo, pero cuando ganó ya era bueno, dice, ese plan de cercanías el compromiso es que se ejecute tal y como está en tiempo y forma. ¡Hum! pero en tiempo, en forma, y tal y como está, debía ser una broma la que nos quiso gastar ese día el señor Revilla.

Y una última cuestión, señor Barrio, está usted hoy aquí y usted y los vecinos de Campoo, entre otras cuestiones son unos de los perjudicados por la implantación de este sistema. Explíqueme al señor Gochicoa qué va a suponer para los vecinos de Reinosa y de toda la comarca campurriana, Mataporquera y otras estaciones más, pero aquellas dos principalmente, qué va a suponer ponerles esas pantallas.

Si esas pantallas fueran un aprendizaje para que los ciudadanos tuvieran, mientras tanto, atención presencial, estaría muy bien porque irían aprendiendo, y eso sí que es una inversión de cara a futuro, pero sustituir una cosa, la atención presencial en muchos pueblos, además de Cantabria, para sustituirlo por pantallas y por un *call center* que igual está en Perú o en Marruecos, que por supuesto no sabe dónde está Reinosa, es una verdadera tragedia para todos esos pueblos.

Ustedes pueden crear aquí una Comisión de Despoblamiento, ustedes pueden decir que están luchando por ello, ponerle nombre a una consejería, hacer mil cuestiones, pero los pasos que vamos dando día a día son pasos que van ahogando a nuestros pueblos, y esas decisiones son decisiones erróneas.

Y cuando acabe la sesión seguro que el señor Barrio, que para estas alturas ya habrá tenido quejas y no lo dudo, que así habrá sido, le puede explicar esa medida tan bondadosa que usted veía hace unos minutos como no es tan bondadosa.

Inversiones de futuro, sí, pero mantener los servicios que hay ahora y un poquitín de pedir disculpas a los ciudadanos también. Porque lo que está pasando hoy ha coincidido con el Pleno de hoy.

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

EL SR. MEDIA SÁINZ: Termino ya, señor presidente.



Hoy ha coincidido con este Pleno, pero es que hiciéramos el Pleno el día que fuera iba a haber problemas en las cercanías de Cantabria.

Esto es un desastre, señor Gochicoa, y es un desastre que unos generan, sus socios y otros callan, ustedes.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor Media.

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (Gochicoa González): Bueno señor Media, pues efectivamente, primero ¡eh! yo aquí respondo con las preguntas que usted me está diciendo. Evidentemente, yo no soy el estado ni mucho menos y, evidentemente, pues el Estado tendrá que responder, tendría que tendrá que responder, pues en el lugar correspondiente, que es el Congreso de los Diputados y donde, evidentemente, pues es donde se tendría que dirigir su partido político si lo que quiere es reprobar al ministro, ¿no?

Pero en todo caso, en todo caso, nosotros aquí a lo que vamos es a lo siguiente, a lo que vamos es a que, por una parte usted me habla de las situaciones de averías que se han producido últimamente, que se producen, además de hace muchos años, y es verdad, es que la situación del ferrocarril en Cantabria es que no ha tenido una inversión en muchísimos, muchísimos, muchísimos años, pero ni una prácticamente con independencia de que el grupo político haya sido que haya estado en el Gobierno de España.

También es cierto que por primera vez se empieza a hacer alguna cosa ¡eh! Y, por lo tanto, lo que no voy a hacer es, desde luego, parar las cosas que están en marcha, no con cuestiones como la que me comentaba usted al final ¿no? referentes, pues al tema de las obras que por fin están en marcha y que, de alguna forma, pues que si a las 6 de la mañana o a las 7, pues claro, pues efectivamente tiene que ser de 6 a 7. Pero ¿por qué no puede ser, que sea esa ahora y no a la una del mediodía? pues tiene que ser, por lo cual no se puede trabajar en el ferrocarril es de noche, que es cuando hay una franja horaria determinada.

Y lo que habrá que hacer y lo que habrá que hacer y lo que habrá que hacer es establecer esa franja horaria para poder tener tiempo suficiente para trabajar, desmontar y que quede operativo de nuevo lo más larga posible. Ese es el objetivo correspondiente.

Y, evidentemente, eso significa que tiene que se tiene que ir hasta las 7 y media la mañana, pues tendrá que ser hasta 7 y media de mañana; pero tiene que ser en esa franja nocturna en la cual se pueda establecer. Lo que no se va a hacer es establecer una franja al mediodía, aunque al mediodía pasen automóviles, porque no sirve para nada una franja de una hora desconectada no sirve absolutamente para nada.

Respecto a lo de las averías, pues yo lo siento muchísimo, pero la línea está como está, pero lo que hay que hacer es arreglar esa línea. Lo que hace es permitir que se pueda cambiar y en el menor tiempo posible. Y en eso es en los que por fin se está trabajando.

¿Qué más? En lo que respecta al tema de ARES. Mire, yo creo que he sido bastante claro, yo lo he dicho, es que la inversión me parece bien y además usted también lo ha dicho. Lo que no tengo tan claro es cómo vaya a funcionar luego, habrá que verlo. Habrá que verlo.

Desde luego, lo que no debe ser es un procedimiento para empezar a sustituir máquinas por gente, porque entonces iremos mal. Lo que hay que hacer, de que sea algo complementario, es que sea algo que permita poder en el futuro, estar mejor ¿de acuerdo? Y a lo mejor, dentro de cinco años, ya no hace falta gente, porque a lo mejor esas máquinas tal y la gente se dedica a otra cosa pues perfecto, pero desde luego, tiene que ser algo complementario y con un plan de adaptación que se esclarezca bastante claro. Si no se hace, así será tal.

Pero es una cuestión de ejecutar bien o mal el plan, no de que la inversión nos parezca nos parece mal, que desde luego de inicio yo creo que es positivo y siempre será mejor. Si van a despedir a la gente igual, y probablemente, si, además, no tienen máquinas ni siquiera para conectarse, pues mucho peor para poder trabajar.

Y yo creo que nada más en el tema de..., ¡ah!, bueno con respecto a su tal, pues yo creo que desde luego que me hable de planes, pues sí, planes, promesas, infografías le aseguro que hicieron muchísimas, pero licitar ni adjudicar ni una sola.

Por lo tanto, por lo tanto, a ellos se pueden aplicar (...)



(Murmillos)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Concluido el orden del día, se levanta la sesión. Muchas gracias.

(Finaliza la sesión a las veinte horas y doce minutos)