

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA

El Grupo Parlamentario Popular, en virtud del presente escrito y de conformidad con lo establecido en el artículo 176 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY** para su debate, y en su caso, aprobación, por parte del Pleno del Parlamento de Cantabria;

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los ciudadanos de Cantabria necesitan un sistema ferroviario de cercanías moderno, seguro y de calidad. Aquellos que utilizan el ferrocarril para sus desplazamientos cotidianos (acudir al trabajo, ir al médico, ir a estudiar, etc...) sufren todos los días la pésima situación de un servicio público que debiera ser modélico.

En Cantabria el ferrocarril no es una alternativa frente al coche o el autobús, no está adaptado para las personas de movilidad reducida y no cubre, en definitiva, sus necesidades diarias.

En las últimas legislaturas, los esfuerzos de nuestros gestores se han centrado en generar una malla de alta velocidad que, ha hecho de nuestro país en su conjunto, el que dispone de la red ferroviaria de alta velocidad más extensa de Europa y la segunda en todo el mundo, solo por detrás de China. Por cierto, alta velocidad de la que tampoco disfruta Cantabria.

Priorizando las inversiones en la alta velocidad, nos encontramos con redes de cercanías y de medio recorrido que no han recibido las inversiones necesarias para su correcta actualización y mejora, para poder prestar un servicio óptimo a los ciudadanos.

Con la intención de dar un vuelco a esa situación, que lastraba de forma importante el mantenimiento y explotación de la red de cercanías en Cantabria, el ministro Íñigo de la Serna, meses antes de la moción de censura que llevó a la Moncloa a Pedro Sánchez, diseñó y puso en marcha un ambicioso Plan Integral de Cercanías que abarcaba, además de Cantabria, a otras cuatro comunidades autónomas: Comunidad Valenciana, Principado de Asturias, Cataluña y Madrid.

Con respecto a Cantabria, al Plan incluía una inversión total de 529,6 millones de € en el periodo 2017-2022. 370,2 millones de € a ejecutar por ADIF y 159,4 millones de € por RENFE.

De forma más detallada, el Plan preveía para la red de ancho ibérico, 128,65 millones de € en renovar y modernizar la infraestructura existente (actuaciones en la infraestructura, en la vía, en electrificación, en materia de seguridad y telecomunicaciones, en estaciones y en mejoras medioambientales), otros 113,10 millones de € para duplicar la vía Torrelavega – Santander, y 5,75 millones de € para mejoras complementarias en esa misma línea con el fin de aumentar la seguridad y su integración urbana.

En cuanto a la red de ancho métrico, para solucionar el gran problema de la obsolescencia de la infraestructura existente, se preveían 66,48 millones de € para su renovación y modernización, 44,3 millones de € para duplicar varios tramos ampliando por tanto su capacidad (Torrelavega - Puente San Miguel, Nueva Montaña – Valle Real y Astillero – Orejo), otros 3,7 millones de € para la ejecución del bypass de mercancías en Santander y 8,17 millones de euros para aumentar la seguridad y la integración urbana de esas infraestructuras.

En cuanto a las inversiones en mejora de los propios trenes existentes y adquisición de nuevos vehículos, el Plan tenía previsto una inversión inmediata para mejoras de 19,2 millones de euros que, a lo largo del periodo de desarrollo del mismo, es decir, hasta el 2022, se completaría con la incorporación a nuestra comunidad autónoma de 28 nuevos trenes, que supondrían la modernización total de la flota, con una inversión de otros 133 millones de €.

También estaba previsto invertir otros 7,15 millones de € en mejorar la accesibilidad las estaciones, renovar la imagen externa, la señalética, el mobiliario, los sistemas de información y los controles de accesos y los sistemas de ventas.

Todo este ambicioso Plan que ya estaba implementándose, sufrió un impresentable frenazo cuando Pedro Sánchez llegó a la Moncloa e Íñigo de la Serna abandonó el Ministerio de Fomento, siendo sustituido por el ministro Jose Luis Ábalos.

A pesar de las reiteradas promesas de hacer suyo el contenido del mismo, la realidad ha demostrado, que las inversiones en nuestra tierra no se producen tal y como estaban previstas, y el resultado es lo que un día sí y otro también muestran los medios de comunicación y, lo que es peor, sufren todos los usuarios.

La red ferroviaria de cercanías y media distancia de Cantabria son un desastre y el Gobierno de España, a pesar de contar con un detallado plan de inversiones elaborado por el Gobierno de Mariano Rajoy, no las lleva a cabo.

Se paran los trenes. Las averías y los cortes en los distintos trayectos son constantes, y el Gobierno de España parece que no se da por enterado. Los trenes más modernos son llevados a otros destinos mientras que aquí disponemos de los más antiguos.

Además de los infinitos retrasos y las continuas paradas de los trenes en nuestra comunidad autónoma, en los últimos días hemos conocida la intención de RENFE de trasladar a Oviedo el Centro de Gestión de Viajeros que actualmente se encuentra en Santander y recolocar a esos trabajadores que ahora prestan servicio desde nuestra comunidad autónoma.

Cantabria no se merece más engaños, escenificaciones, promesas incumplidas e intranquilidad, en definitiva, más papel mojado.

Para que este Parlamento muestre el mayoritario sentir de los cántabros ante esta situación, se presenta la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El Parlamento de Cantabria insta al Gobierno de Cantabria a instar al Gobierno de España a:

1.- Ejecutar en su totalidad y en un plazo no superior a cuatro años, el Plan de Actuación de Cercanías para el Núcleo de Cantabria que diseñó el Ministro de Fomento Íñigo de la Serna en el Gobierno de Mariano Rajoy y que fue presentado en Santander el 4 de diciembre de 2017.

Más concretamente, se insta a realizar en ese plazo, las siguientes actuaciones:

RED DE ANCHO IBÉRICO:

1.1.- Mejorar la infraestructura general de la red (tratamiento por inestabilidad del terraplén de Parbayón, mejora del túnel de Montabliz, ...).

1.2.- Mejorar las vías de ancho ibérico (rehabilitación de vías en estaciones de cercanías, mejora de instalaciones fijas y accesos en pasos a nivel, sustitución de carril en zonas de curvas de radio reducido, ...).

1.3.- Renovar y/o ampliar las instalaciones de electrificación.

1.4.- Concluir las actuaciones en materia de seguridad y telecomunicaciones previstas en el Plan Integral de Cercanías presentado y que todavía no se han ejecutado.

1.5.- Concluir las actuaciones en materia de seguridad y telecomunicaciones previstas en el Plan Integral de Cercanías presentado y que todavía no se han ejecutado.

1.6.- Ejecutar las actuaciones pendientes en estaciones y apeaderos, y en especial las medidas dirigidas a facilitar la accesibilidad para todos los usuarios.

1.7.- Ejecutar las actuaciones pendientes en la duplicación de vía Santander – Torrelavega, implantando las necesarias pantallas acústicas que precisa dicho trayecto.

1.8.- Garantizar el mantenimiento regular de trincheras, túneles, puentes y taludes.

1.9.- Garantizar una red ferroviaria óptima para el transporte de mercancías por ferrocarril, ejecutando los apartaderos pendientes, al objeto de asegurar la competitividad del puerto de Santander.

RED DE ANCHO MÉTRICO:

1.10.- Mejorar la infraestructura general de la red previstas en el Plan de Cercanías presentado y que todavía no se han ejecutado.

1.11.- Completar la mejora de los tramos Cabezón de la Sal – Santander y Santander - Hoz de Anero (8,5 km).

1.12.- Concluir de las actuaciones de electrificación previstas en el tramo Torrelavega – Santander y que todavía no se han ejecutado.

1.13.- Concluir las actuaciones en materia de seguridad previstas en el Plan Integral de Cercanías presentado y que todavía no se han ejecutado.

1.14.- Ejecutar la duplicación de vía en los tramos Torrelavega Centro – Puente San Miguel y Nueva Montaña – Valle Real.

1.15.- Ejecutar la construcción del Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander.

1.16.- Llevar a cabo las actuaciones para mejorar la seguridad y la integración urbana correspondientes a la red de ancho métrico, previstas y no ejecutadas.

ACTUACIONES EN MATERIAL RODANTE Y EN ESTACIONES.

- 1.17.- Garantizar la reposición de todo el material rodante de ancho métrico en el núcleo de Cantabria en base al contrato adjudicado por el Ministerio para tal fin.
- 1.18.- Conseguir la incorporación definitiva de 28 nuevos trenes en Cantabria que supondrá la renovación total de la flota y su ampliación de acuerdo a lo previsto en el Plan Integral de Cercanías de Cantabria.
- 1.19.- Mejorar la accesibilidad las estaciones, renovar la imagen externa, la señalética, el mobiliario, los sistemas de información y los controles de accesos y los sistemas de ventas, previstas en el Plan de Cercanías de Cantabria y que a la fecha siguen pendientes.
- 1.20.- Aumentar el personal de servicio al usuario, de mantenimiento, interventores y personal de estaciones.
- 2.- Recuperar la totalidad de las frecuencias previas al inicio de la pandemia, así como completar esas frecuencias con aquellas que ya estaban previstas en el Plan Integral de Cercanías diseñado por el Gobierno de Mariano Rajoy, con el fin de dotarnos de un transporte público competitivo que preste un servicio adecuado a los ciudadanos de Cantabria.
- 3.- Desistir de la implantación del sistema ASFA 4.4. hasta que la infraestructura ferroviaria de Cantabria esté adaptada al mismo, evitando la gran cantidad de inconvenientes que por esa implantación sufren los usuarios.
- 4.- Asegurar la información actualizada para los viajeros tanto por vía web como en los teleindicadores de los trenes y estaciones.
- 5.- Garantizar la necesaria adaptación de los sistemas de emisión y compra de billetes, así como la coordinación y compatibilidad con las de otros sistemas públicos de viajeros.
- 6.- Mantener y modernizar el CIC de Santander de Ancho Convencional y el CGO de Santander de Ancho Métrico en nuestra comunidad autónoma dotándolos de los medios materiales y personales que se requieran, desistiendo del reciente anuncio de llevárselos a Asturias.
- 7.- Promover la conexión de las líneas con los centros intermodales de transportes de mercancías.
- 8.- Agilizar la tramitación administrativa para poder iniciar las obras de los soterramientos previstos en Cantabria.

Santander, a 2 de febrero de 2022

Portavoz del Grupo Parlamentario Popular