TRANSCRIPCIÓN PENDIENTE DE

CORRECCIÓN.

BORRADOR PREVIO A LA EDICIÓN DEL DIARIO DE SESIONES

COMISIÓN DE FOMENTO

Sesión celebrada el día 5 de junio de 2013

Orden del día:

- Debate y votación de la propuesta de creación de una Ponencia para analizar la situación actual de la red y el servicio ferroviario de Navarra y analizar fórmulas y medidas serias de optimización de la realidad ferroviaria y su servicio, presentada por el GP Bildu-Nafarroa.
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de España a retirar el plan de racionalización de Renfe, presentada por el GP Socialistas de Navarra.

BORRADOR

(Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.)

Debate y votación de la propuesta de creación de una Ponencia para analizar la situación actual de la red y el servicio ferroviario de Navarra y analizar fórmulas y medidas serias de optimización de la realidad ferroviaria y su servicio, presentada por el GP Bildu-Nafarroa.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Buenos días, señorías. Vamos a comenzar con esta Comisión de Fomento que tiene dos puntos previstos en el orden del día. El primero de ellos es el debate y votación de la propuesta de creación de una ponencia para analizar la situación actual de la red y servicio ferroviario de Navarra y analizar las fórmulas y medidas serias de optimización de la realidad ferroviaria y su servicio, que ha sido presentada por el grupo Bildu-Nafarroa. Para la defensa de esta propuesta tiene convenientemente la palabra el señor Ramírez, cuando quiera.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Egun on guztioi, buenos días, señoras y señores Parlamentarios. El ferrocarril es un medio de transporte fundamental para toda la sociedad y para todo el territorio por sus valores medioambientales, por la capacidad que tiene de extraer tráfico rodado contaminante de las carreteras y por las posibilidades de desarrollo económico y social que puede permitir a un territorio, también por las posibilidades de vertebración territorial que conlleva. Por lo tanto, estamos ante un debate fundamental para Navarra y para toda sociedad moderna, el debate del ferrocarril en su conjunto.

En la historia de Navarra el debate sobre el ferrocarril ha existido no solo en el siglo pasado, también en el anterior. Desgraciadamente, a día de hoy, en pleno año 2013, observamos cómo la situación de Navarra y la ecuación Navarra-ferrocarril es absolutamente negativa y deficitaria, tanto en el tráfico y la movilidad correspondiente a los pasajeros, como a los transportes existentes o que son necesarios y deseables dentro del ámbito de las mercancías. No existen tramos ni horarios adecuados para posibilitar la interconexión y la vertebración de Navarra en cuanto al transporte de pasajeros, no existen los instrumentos ni la definición necesaria para un transporte de mercancías adecuado y tampoco existe una

claridad, una definición o un debate serio en torno a la implementación de una mejora en las actuales redes, incluyendo el tren de alta velocidad.

Tenemos que significar que Navarra tiene competencias en ese ámbito, así lo constata el propio Amejoramiento, y, evidentemente, ha habido una dejación absoluta por parte de los sucesivos Gobiernos en el sentido de ejercer esas competencias. Hasta el momento, hemos visto como en este Parlamento no ha habido un debate serio, sereno, sosegado, técnico, social y medioambiental sobre el tren y el ferrocarril, y sobre las líneas e inversiones que se requieren para el futuro. Hemos visto que las negociaciones y los acuerdos han correspondido exclusivamente al Gobierno de Navarra y al Gobierno del Estado, en un proceder absolutamente errático y contradictorio, sin ningún tipo de claridad en las expresiones, incluso existiendo en estos momentos la sensación de que se ha tomado el pelo a la ciudadanía, asumiendo y vertiendo expresiones en los diferentes momentos históricos, en los últimos quince años, que se han constatado auténticamente falaces, en el sentido de que no eran ciertas.

Con respecto al tren de alta velocidad, es significativo ver cómo se inició cómo por parte de los gobiernos de UPN con un proyecto que comenzaba su singladura en Pamplona y que no estaba conectado con el norte. Posteriormente varió ese proyecto. Inicialmente sólo era para pasajeros, posteriormente se aseguraba que iba a ser de alta velocidad también para mercancías, recientemente el Consejero dijo claramente y lo expresó en una entrevista que, al parecer, el corredor que se pretende construir en estos momentos, aislado, no conectado ni con el norte ni con el sur, de Castejón a Pamplona, no va a ser un elemento que vaya a facilitar el transporte de mercancías, porque se contempla, al parecer, no sabemos en qué soportes técnicos, el transporte de mercancías por las vías convencionales.

Por lo tanto, estamos ante un maremágnum de informaciones contradictorias, que lo que requiere, a juicio de este grupo parlamentario, es un debate serio en el que participe el Parlamento, porque hasta el momento, insisto, han sido el Gobierno de Navarra y el Gobierno del Estado los que han gestionado de una manera errática, contradictoria e, incluso, sin la mínima seriedad el discurrir de algo que es importantísimo para Navarra. Fíjese si resulta absolutamente controvertido, por utilizar una expresión que no abunde en la

cacofonía, que el Gobierno de Navarra llega a un acuerdo con la Ministra española al objeto de construir un tercer carril y un tramo aislado. Días después la misma Presidenta del Gobierno de Navarra llega a un acuerdo contradictorio con un Partido Socialista de Navarra en una reunión privada en Diputación, el cual se contradice con el acuerdo alcanzado con la Ministra española.

A día de hoy, no sabemos, a ciencia cierta, lo que va a ocurrir con el tren de alta velocidad, con el tren de altas prestaciones, si va a llevar mercancías, si va a aligerar el peso y el transporte de las mercancías que actualmente van por el tráfico rodado. Es decir, hay una auténtica incertidumbre, una serie de despropósitos que lo que aconsejan, y lo que debemos realizar los representantes de la ciudadanía, es procurar un debate serio en esta sede parlamentaria en forma de estudios técnicos serios. Debemos realizar un análisis de necesidad de vertebración de nuestro territorio, un análisis sobre las necesidades de interconexión y potencialidad de conexión con los puertos de transporte más importantes, con los aeropuertos de mercancías, es decir, un estudio serio, algo que ha faltado en todo lo concerniente al ferrocarril en estos últimos años. Y, evidentemente, es responsabilidad de este Parlamento tomar cartas en el asunto, porque si algo ha quedado especialmente claro en estos últimos días es que el Gobierno de Navarra no ofrece ningún tipo de garantías para dirigir algo tan importante como el conjunto del ferrocarril y sus servicios en Navarra. Si a esto se le une que por parte del Estado se pretende minimizar el servicio que hasta ahora venía prestándose de manera deficitaria por vía del ferrocarril, nos encontramos ante una cuestión fundamental y capital para el desarrollo económico futuro del conjunto del territorio para las posibilidades de desarrollo económico interconectado con el resto de Europa.

Por ello, nos parece que ha llegado el momento de constituir una ponencia que analice la realidad conjunta de los servicios del ferrocarril, los existentes en la actualidad, también las necesidades de construcción y de mejora de las actuales líneas, pero no por empecinamiento ni por lavar la cara a determinadas posiciones que se han constatado absolutamente fraudulentas, sino realmente para invertir en futuro con sensatez, sin acometer disparates y de una manera que realmente pueda suponer un beneficio a corto, medio y largo plazo para el conjunto de la ciudadanía. Ese es el ánimo de esta iniciativa, esa es la

propuesta que hace el grupo parlamentario Bildu-Nafarroa, desde el convencimiento de que este Parlamento tiene mucho que decir, mucho que estudiar y mucho que aclarar a una ciudadanía desconcertada, y, evidentemente, en coherencia con algo que este Parlamento también ha manifestado: la reprobación del Gobierno de Navarra en su actuación con respecto al conjunto de políticas vinculadas al ferrocarril. Es el parlamento el que ha de dar las soluciones y el que tiene que hacer los análisis que han quedado evidentemente ausentes por parte del Gobierno de Navarra. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien. Para aclarar la postura del resto de los grupos en relación con esta propuesta, abrimos el correspondiente turno empezando por UPN. Tiene la palabra, señora Castillo, cuando quiera.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Muchísimas gracias señor Presidente. Buenos días, señoras y señores parlamentarios. Asistimos hoy de nuevo a una práctica muy usual en el Grupo Parlamentario Bildu, algo que en su momento el señor don Víctor Manuel Arbeloa ya denominó perversión política del lenguaje y, en este caso, yo llamo perversión política de los debates y de los instrumentos que se llevan a cabo en esta Cámara para el beneficio de los ciudadanos. Ustedes utilizan el título y el paraguas de la creación de esta ponencia y la titulan como la dedicada a analizar la situación actual de la red y el servicio ferroviario de Navarra, y analizar formulas y medidas serias de optimización de la realidad ferroviaria y su servicio, pero luego se dedican única y exclusivamente a hablar del tren de alta velocidad.

Ya lo sabemos, señores de Bildu, ustedes nunca estarán a favor del desarrollo de Navarra. No lo estuvieron con Itoiz, no lo estuvieron con el Canal de Navarra, no lo estarán nunca con algo que suponga desarrollo a futuro de Navarra, porque no les conviene, porque sus planes para Navarra nada tienen que ver con los nuestros. Ustedes saben perfectamente que con esta ponencia, tal y como la plantean, no llegaremos a ningún sitio. En todo caso, perderíamos un tiempo precioso en las negociaciones que este grupo pretende alcanzar con el ministerio para tener un mejor convenio y una mejor infraestructura. Pero a ustedes eso no les interesa. Es curioso, sin embargo, que donde ustedes gobiernan, en Gipuzkoa, estén peleándose por tener conexiones de alta velocidad

y, sin embargo, aquí no las quieran. Repito: sus planes para Navarra no son los planes de UPN. Para nada. En eso nos encontrarán siempre en frente, pero no solo con el tren de alta velocidad, sino con todos los temas relacionados con el desarrollo y las potencialidades de Navarra de cara al resto de España y al resto de Europa.

Por lo tanto, ante una ponencia que de entrada viene nominada perversamente, porque su título no tiene nada que ver con la motivación de la misma, nos parece una pérdida de tiempo, creemos que lo que tenemos que hacer como políticos y como legisladores en este caso es trabajar y, en ese sentido, como les he dicho, lo haremos siempre en favor de los navarros y, desde luego, nunca a su lado, porque, evidentemente, lo que ustedes quieren para Navarra es conocido por todos, pero, desde luego, UPN no lo comparte. Por lo tanto, votaremos en contra de la ponencia.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. La verdad es que este Presidente no ha actuado conforme se dictamina en el reglamento. Debería haber abierto un turno a favor y otro en contra. Entiendo que UPN ha intervenido en el turno de contra. Abriremos un turno a favor y un turno en contra para seguir el procedimiento estipulado y, por lo tanto, tendrán derecho a intervenir los grupos que lo hagan a favor de esta propuesta, de esta petición de ponencia. ¿Grupos que vayan a intervenir a favor? señor Jiménez, tiene la palabra por Aralar-Nafarroa Bai.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: No se preocupe, no me importa que haya intervenido la portavoz de UPN antes, así le puedo zurrar ahora. (Risas) Era una expresión cariñosa.

Evidentemente, nosotros vamos a votar a favor, porque sí entendemos que originariamente el tema a debatir es la constitución de una ponencia en este Parlamento que analice la situación del ferrocarril, la apuesta de esta comunidad en favor del ferrocarril, cosa que nunca se ha dado, porque, claro, el ferrocarril no se inventa hoy, sin embargo, UPN lleva treinta años gobernando y durante ese periodo Navarra ha dado la espalda al ferrocarril. Creo que somos la única comunidad del Estado que no tiene desdoblada la línea. No se ha movido mucho UPN por el progreso de Navarra en relación con el ferrocarril en los últimos treinta años, porque es que todavía, cuando viene el Alvia... El otro día venía mi hija y se

tuvo que parar en Uharte-Arakil un cuarto de hora para que llegase el tren de mercancías y pasase, porque no se pueden cruzar. Entonces, adelantas mucho en ciertos tramos y luego te tiras un cuarto de hora parado, me da igual en Campanas que en Uharte-Arakil. Por lo tanto, UPN por el ferrocarril y por el progreso de Navarra en el ferrocarril no ha hecho mucho en todos estos años.

En ese sentido, sería conveniente analizar una apuesta de futuro, y por eso vamos a votar a favor. Cosa muy diferente es lo que está ocurriendo, por desgracia, como otros tantos asuntos, en este parlamento. ¿Qué está ocurriendo? Pues la propia perversión de una figura tan importante como podría ser una ponencia. Las ponencias están absolutamente desvirtuadas. En estos momentos, que yo recuerde, hay dos ponencias metidas en el archivo: una, propuesta por este grupo, que era sobre qué hacer con las grandes infraestructuras que están siendo deficitarias para esta comunidad; otra creo que tiene que ver con las medidas fiscales, y quizá haya alguna otra. Están durmiendo el sueño de los justos, hasta no sé en qué momento... Y otras muchas que han acabado su procedimiento luego no han tenido conclusiones ni consecuencias. Claro, ese es el tema, la perversión de la figura de la ponencia... Es lo más barato que se puede votar en este parlamento, me da la sensación en este momento, una ponencia.

Y en concreto, con relación a esta ponencia del ferrocarril, que nos parece bien si no hubiese toda esta realidad y este contexto, es cuál va a ser su hipotética posibilidad de futuro recorrido. En el próximo Pleno habrá dos mociones en relación al ferrocarril: una, de este grupo, que pide que se paralicen las obras del tren de alta velocidad que se están ejecutando entre Castejón y Tafalla; y, la segunda, del Partido Socialista, pidiendo que continúen. Aunque dejásemos de lado al Gobierno y a UPN, para ponernos de acuerdo la oposición en el tema del ferrocarril, fíjense ustedes en las expectativas que, por desgracia, tendría esta ponencia, si por parte de los grupos de la oposición el próximo pleno vamos a tener una moción a favor y otra en contra.

Por lo tanto, está bien ese debate en un contexto razonable y en el que debería ser el funcionamiento responsable de este Parlamento, ojalá seamos capaces de reconducir esa ponencia de una forma sensata para que cumpliese su función, pero tenemos esa mochila que no sé si se va a superar. En cualquier caso, sí es un tema importante, es un tema serio, de futuro, es un tema que

debería tener mucha dedicación y atención por parte de este Parlamento, también por parte del Gobierno, pero esto es el Parlamento, pero hay lo que hay.

Por lo tanto votaremos a favor, y qué vamos a hacer, nosotros aportaremos todos los granos de arena que seamos capaces para que resulte, pero tampoco vamos a generar expectativas, porque en estos momentos generar expectativas es lo peor que podemos hacer ante la sociedad. Lo que habría que hacer es quitarlo todo y empezar de nuevo. Así sería más fácil incluso abordar el tema del tren. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias señor Jiménez. Por parte de Izquierda-Ezkerra, señora De Simón tiene la palabra, cuando quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente, eskerrik asko. Egun on, buenos días, señorías. Nosotros vamos a votar a favor de la creación de esta ponencia, porque entendemos que es absolutamente necesario hacer un análisis sosegado sobre la situación actual del transporte de mercancías y de viajeros en Navarra. Es más, consideramos que en este momento esta ponencia tiene un sentido muy particular, muy específico y, además, muy necesario.

La realidad en Navarra ahora respecto al transporte vía ferrocarril es insólita, es cruda y, además, es incierta. En estos momentos ni siquiera sabemos cómo va a quedar el convenio con el Estado en relación con las obras que se pretenden ejecutar. Por lo tanto, estamos haciendo, desde nuestro punto de vista, castillos en el aire. La realidad es que en este momento en Navarra el transporte de mercancías está sin solucionar. Transportamos menos del 5 por ciento por ferrocarril; la mayoría sigue yendo por carretera. Hemos anticipado unas obras de un proyecto de alta velocidad que, parece ser, no es el que ahora se va a desarrollar en Navarra. Y no sólo por la modificación de ese proyecto que parece que en principio va a terminar en setenta y algún kilómetros que no van a ningún sitio, porque se van a quedar en Castejón, sino por lo que les decía, que el convenio con el Estado está sin concretar y, desde nuestro punto de vista, ni siquiera está claro que Navarra vaya a recibir ese dinero ya adelantado. Eso sin contar con unos intereses que ya hemos pagado y que nos hubieran servido para otro tipo de cuestiones, desde nuestro punto de vista, más importantes. Por otro lado, tenemos el anuncio de Renfe que parece que va a eliminar algunos

trayectos y frecuencias. Con lo cual, como les decía, en estos momentos esto en el aire. Y a nosotros nos da la impresión, además, de que este debate sobre la alta velocidad se desarrolla en posiciones poco fundamentadas, más en unos casos que en otros, y, por lo tanto estaría muy bien que este Parlamento profundizara en aspectos no solamente económicos, sino de rentabilidad social, económica y medioambiental. ¿Qué sentido tienen setenta kilómetros que no van a ningún sitio? ¿Qué sentido tendría tener un tren de alta velocidad solo para pasajeros y que no pare en estaciones intermedias? Esto es lo que hay que discutir.

Y, señora Castillo, pérdida de tiempo, desde nuestro punto de vista, ninguna. Pérdida de tiempo y recursos es lo que hacen ustedes manteniendo una posición, desde nuestro punto de vista, irresponsable. Nosotros entendemos que lo que hay que valorar en este Parlamento y lo que debería valorar, además, el Gobierno de Navarra es cómo se hace la conexión con Zaragoza-Barcelona, y cómo se hace conexión con Irun vía Alsasua, que, además, nos llevaría vía Vitoria-Burgos-Madrid, y nos llevaría también por Valladolid a toda la zona noroeste de la península. Ya contamos con dos corredores importantes de alta velocidad por el Mediterráneo y de Cádiz a Madrid, y también hacia Zaragoza, y, por lo tanto, en Navarra no estamos hablando de grandes distancias. Estamos hablando de unas distancias tan pequeñitas, como, por ejemplo, es el caso de Pamplona-Alsasua, que son cincuenta kilómetros, que ni siquiera el tren podría alcanzar la velocidad deseada

Por lo tanto, yo creo que hay mucho que decir, hacer y valorar, y, como decía, hace falta esta ponencia, y más, como decía el portavoz de Na-Bai, cuando resulta que aquí hay posiciones tan encontradas entre el Partido Socialista de Navarra, que dice que todo ya, entre UPN, que parece ser que con los setenta kilómetros ya se queda contento, no se sabe a qué, y Geroa Bai, que, por cierto, ha presentado una moción en el Congreso de los Diputados, que se verá la semana que viene, que parece que apuesta por otro tipo de alta velocidad para conectar con la Y vasca. Por lo tanto, si ustedes, señorías, consideran que con este follón no hace falta una ponencia, pues no sé en qué momentos hará falta. Gracias.

BORRADOR

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora De Simón. Ahora sí, abrimos un turno en contra, ha intervenido UPN antes. Por el grupo socialista tiene la palabra la señora Esporrín, cuando quiera.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias Presidente. Buenos días a todas y todos. Voy a hacer una intervención muy breve porque nuestro posicionamiento es harto conocido. Nosotros apoyamos la realización de un TAV, un tren de altas prestaciones, porque entendemos que es una pieza fundamental de futuro para el desarrollo económico de esta Comunidad, y siempre hemos tenido esta intuición, este entendimiento, y, en ese sentido, nos mantenemos en la misma posición que siempre.

Me ha sorprendido la exposición del señor Ramírez, puesto que, a mi entender, ha sido una exposición muy light, en la que no ha manifestado su posicionamiento claro, si está a favor o en contra del tren de alta velocidad o altas prestaciones. Todos sabemos, por sus previas intervenciones y por sus intervenciones en los medios de comunicación, que están absolutamente en contra. Por lo tanto, esta ponencia es contraria completamente a la postura del Partido Socialista. Aunque usted no lo ha dicho en la exposición, en la declaración de intenciones, que se supone que es la exposición de motivos para la creación de esta ponencia, ustedes mismos dicen que entienden que esto no va a procurar beneficio real alguno, ni beneficio objetivo de servicio, ni tampoco va a conectar con ningún sitio, cosa que nosotros tampoco compartimos, ven una nula rentabilidad social y económica, con lo cual estamos totalmente en contra, y para ustedes no es prioritario. Entendemos que esta es una política que se tiene que hacer a largo plazo, estas no son obras que se hacen para obtener unos resultados inmediatos, más allá de que el resultado económico de las obras pueda, igualmente, beneficiar la creación de empleo. Más allá de esta cuestión, no es una obra para el año que viene, sino que es una obra de futuro. Es una obra para poner a nuestra Comunidad en el ámbito de las comunidades conectadas con Europa, para que nuestras empresas puedan sacar todos sus productos hacia Europa favoreciendo, de esta manera, el desarrollo de nuestra Comunidad.

Desde luego, a usted le ha faltado claridad en su exposición. La exposición de motivos le contradice. Nuestro modelo de tren está totalmente

definido y está claro que es contrario al modelo de Bildu. Y, en ese sentido, nosotros no vamos a cambiar de opinión y por eso vamos a seguir apostando por este tren de altas prestaciones.

No nos negamos a recibir los informes y a hacer las sesiones de trabajo que se consideren necesarias o los estudios que sean pertinentes, por supuesto, en definitiva, a tener toda la información que se considere oportuna. Claro que no nos negamos a ello, pero no le vemos ningún sentido a la creación de una ponencia con unos objetivos totalmente contrarios a los que nosotros tenemos. Como ustedes saben, hemos tenido una reunión con el Gobierno de Navarra porque entendíamos que ellos asumían la implantación del tercer hilo como única solución alternativa al tren de alta velocidad y nosotros apostamos por la creación del tren de alta velocidad o altas prestaciones como vía de futuro mucho mejor que el tercer hilo, y, en ese sentido, estamos emplazados a que ellos van a hacer una nueva negociación con el Gobierno de España. Y ahí estamos, esperando a ver el resultado de esa negociación, a ver qué resultados traen para Navarra y entonces nos posicionaremos en la manera que nos tengamos que posicionar, pero en modo alguno vamos a apoyar una ponencia que entendemos que no nos va a llevar a ninguna parte. Como les digo, toda la información que se quiera traer a este Parlamento se considerará buena y la apoyaremos, pero me parece que enzarzarnos en una ponencia es engañar a la ciudadanía, dilapidar el tiempo y que no nos conducirá a nada.

Una cuestión que quiero dejar meridianamente clara es que el dinero que no se gaste en Navarra para esta infraestructura, para el tren de altas prestaciones, no vendrá a Navarra para nada. Se está hablando de necesidades sociales y nosotros, desde luego, los compartimos, como no puede ser de otra manera, porque estamos al tanto de lo que está pasando en nuestra Comunidad y en el resto de España, pero entendemos que si este dinero no viene al tren, no va a venir a nada. No es un dinero del que se pueda decir que mejor es que lo invirtamos en cuestiones sociales, es que no va a venir a Navarra, eso está claro y es así, y lo tenemos que decir con toda la claridad que se merece. Y por todos los motivos que he planteado, desde luego, no vamos a apoyar la creación de esta ponencia. Muchas gracias.

BORRADOR

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias señora Esporrín. Por el grupo Popular, también en el turno en contra, señor Villanueva, cuando quiera.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Buenos días a todos. Nosotros también vamos a votar en contra de la creación de esta ponencia. Creemos, y lo ha dicho antes algún otro portavoz, que normalmente las ponencias se suelen crear cuando hay posiciones divergentes pero una voluntad clara o una necesidad por parte de los grupos de llegar a algún tipo de acuerdo sobre la materia de la que se está tratando, es decir, partiendo de distintas posiciones intentar llegar a acuerdos. En este caso da la impresión de que eso va a ser absolutamente imposible, porque este es un proyecto que para algunos partidos, como es el nuestro, resulta absolutamente estratégico, mientras que hay otros partidos y otros grupos políticos en esta Comunidad que no le dan esa importancia, o que cuestionan el modelo de alta velocidad que nosotros defendemos. Por lo tanto, nosotros vamos a votar en contra de esta ponencia. Creemos que se sabe de antemano que no hay posibilidad alguna de acuerdo. Por lo tanto, se trata de un instrumento más para alargar un debate que ya tiene otros cauces en este Parlamento y en otros lugares, como se está haciendo a través de mociones en otros ámbitos. Así que nosotros no vamos a participar de algo que nos parece que es utilizar instrumento parlamentario, como es la ponencia, para una cosa distinta de la que originalmente está pensada. Por mi parte nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Villanueva. Turno de réplica, señor Ramírez.

SR. RAMIREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Me voy a permitir leer el objeto de la ponencia, porque me da la sensación de que algunos no la han leído o, si la han leído, no han querido hacer referencia a la misma. Lo que nosotros proponemos es la creación de una ponencia parlamentaria al objeto de analizar la situación actual de la red y el servicio ferroviario de Navarra, y analizar fórmulas y medidas serias de optimización de la realidad ferroviaria y su servicio. A eso es a lo que ustedes nuevamente se oponen con la suma de votos de UPN y PSN. Para justificarlo, recurren a una serie de modismos, de frases hechas ya caducas, es decir, “sus planes para Navarra no son los de UPN”, “la

perversión política del lenguaje". Vamos a ver, señora portavoz de Unión del Pueblo Navarro, la perversión política del lenguaje ha imperado en los proyectos del tren de alta velocidad desde su inicio, porque es una perversión del lenguaje decir que la red iba a comenzar en Pamplona y no iba a estar conectada con la denominada Y vasca, cuando cuatro años más tarde se dice que sí va a estar conectada, cuando luego cuatro años más tarde es una perversión asegurar con la firmeza y rotundidad que caracteriza a Unión del Pueblo Navarro que la conexión va a ser por Ezkio-Itsaso, como es una perversión del lenguaje decir que el tren de alta velocidad va a llevar en toda su línea mercancías y pasajeros, como es una perversión del lenguaje decir que el modelo de financiación que se tiene con el Estado es el mejor posible, como es una perversión del lenguaje llegar a un acuerdo con el Gobierno del Estado y que la semana siguiente se reúnan otra vez las piezas fundamentales del régimen, es decir, las constitutivas, UPN y PSN, para cambiar ese acuerdo con respecto a la Ministra española. Todo ello es una perversión del lenguaje.

Mire, señora portavoz de UPN, no utilice por favor ese modismo o frase hecha de UPN de que lo que ustedes quieren es que desaparezca Navarra, porque si algo en estos momentos ha quedado de manifiesto es que la entente y el régimen UPN y PSN es la que está haciendo desaparecer piezas fundamentales para Navarra, tanto en materia de autogobierno como, por ejemplo, en lo que ha sido el motor económico de Navarra en los últimos cien años, y estamos hablando de Caja Navarra. Por lo tanto, vayan variando su estratégica comunicativa porque está quedando absolutamente en ridículo. Quien está haciendo desaparecer piezas fundamentales para la ciudadanía de Navarra es Unión del Pueblo Navarro. Ese sonsonete, además, demuestra que UPN no tiene ningún tipo de argumento para sostener y justificar que la política ferroviaria, en su conjunto, de Unión del Pueblo Navarro haya sido óptima para Navarra, porque si usted revisa el Diario de Sesiones, se fijará cómo en ningún momento ha sido capaz de justificar que el Gobierno de Navarra ha actuado correctamente, con la más mínima seriedad en materia de ferrocarril. Quizá porque no pueda usted siquiera encontrar argumentos para sostenerlo, porque es evidente que estamos ante una gestión absolutamente nefasta. Y es que, desgraciadamente, tenemos que asistir a que, evidentemente, por parte del régimen de UPN y PSN sí que hay posicionamientos, pero lo que no hay son argumentos. Es decir, me

parece muy bien y muy respetable que ustedes tengan un planteamiento en estos momentos de que el futuro de Navarra pasa por la construcción de un corredor no conectado ni por el norte ni por el sur, que, además, discrimina zonas importantes para Navarra, por lo menos para nosotros, como la zona media, cosa que nos preocupa. Nos parece respetable, aunque no lo compartamos. Pero lo que nosotros creemos es que lo que se debe hacer en el Parlamento es no solo tener posición, sino justificarla. Y eso es lo que ha faltado en este proyecto, justificar la rentabilidad social de las actuaciones en torno al ferrocarril, del mismo modo que ha faltado justificar la rentabilidad medioambiental y también la económica. Y es que todo proyecto de la envergadura de la que estamos hablando, no solo requiere de un posicionamiento, sino de debate, de análisis, de datos, de justificar la eficacia y la eficiencia de esa inversión. Y eso es lo que ustedes han evitado en todo el proceso de definición de las políticas vinculadas al ferrocarril, también en lo que refiere a la alta velocidad, que está marcada por el disparate, porque cada día dicen una cosa diferente. Y como no tienen argumentos, se enrocan en la posición, y en la reunión secreta nuevamente de UPN y PSN. No, no, secreta del contenido. Porque las reuniones y los debates se tienen que producir en el Parlamento y ustedes junto con PSN pretenden solucionar en una reunión algo que es fundamental para Navarra, pero sin explicar ni justificar en ningún momento las bondades del proyecto.

Mire, señora Esporrín, ha dicho usted textualmente que tiene la intuición de que este proyecto es adecuado. Es que no se trata de tener intuiciones, se trata de tener certezas, de tener datos, estudios, de hacer análisis, de comparar proyectos y presupuestos concretos. Dice la señora Esporrín que el dinero que no se gaste en el tren de alta velocidad, no se gastará en nada. Pues, mire, señora Esporrín, los más de cuarenta millones de euros que estaban presupuestados para el tren de alta velocidad en el año 2012 ¿sabe usted adónde fueron a parar? A sanidad, a asuntos sociales. Por lo tanto, revise ese argumento, porque, evidentemente, la ejecución presupuestaria se lo rebate, no solo Bildu.

Y, evidentemente, estamos, y con esto concluyo, ante una mala noticia, y es que en Navarra de lo que se trata es de llevar a cabo proyectos sin justificación, sin debate, sin datos, sin estudios, sin concreciones. Y eso es algo que ha marcado la línea de actuación de los gobiernos de UPN que nos recuerda

mucho a otros ámbitos, porque evidentemente, cuando se aplica oscurantismo, opacidad, cuando no se quieren justificar las actuaciones, cuando se pretende eludir el control y el debate parlamentarios, pues tenemos claros ejemplos de cuál es el final que tienen estos proyectos en manos de UPN y PSN: la desaparición, la judicialización e, incluso, la imputación, algo que no merece la ciudadanía navarra ni, por supuesto, la dignidad democrática.

Por lo tanto, señorías, desgraciadamente con sus votos, señores de UPN y PSN, nuevamente quieren apagar las luces del debate del futuro del ferrocarril a Navarra y a este Parlamento y pretenden seguir contra viento y marea empeñados en un disparate que carece de justificación efectiva. Y, por lo tanto, nos parece que nuestra propuesta es absolutamente sensata democrática y parlamentariamente, dada la envergadura y la entidad de las infraestructuras que estamos hablando y nos parece un síntoma muy evidente de que ustedes no tienen ningún argumento, ni estudio, ni análisis que poner encima de la mesa en una ponencia parlamentaria para justificar su apuesta por un tren que no sabemos con quién conecta, no sabemos qué va a llevar, pero sí sabemos lo que ustedes pretenden gastar, que realmente en esta situación es absolutamente inaceptable. Por mi parte nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien, señor Ramírez. Terminado el debate del primer punto del orden del día, vamos a pasar al segundo punto del orden del día.

SR. RAMIREZ ERRO: Señor Presidente, pediría que se votase.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Discúlpenme, ¡llevo bien la mañana!, disculpen. Vamos a pasar a votar la propuesta de ponencia presentada por Bildu-Nafarroa. ¿Votos a favor? 5 votos a favor. ¿Votos en contra? 8 votos en contra. No hay abstenciones. Queda rechazada la propuesta de ponencia planteada por Bildu Nafarroa.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de España a retirar el plan de racionalización de Renfe, presentada por el GP Socialistas de Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Ahora sí, realizada la votación, pasamos al segundo punto del orden del día, que es una moción presentada por

el grupo socialista, por la que se insta al Gobierno de España a retirar el plan de racionalización de Renfe. Señora Esporrín, para su defensa, tiene la palabra.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. Por los medios de comunicación hemos tenido conocimiento, desgraciadamente no ha sido otro tipo de información, sino que ha sido a través de los medios de comunicación, de un estudio de Ineco, que es una consultora del Ministerio de Fomento, que pone de manifiesto que el Gobierno de España pretende suprimir cuarenta y ocho líneas ferroviarias –estamos refiriéndonos a trenes de cercanías, no de alta velocidad, como hemos comentado en el punto anterior– con la intención de recortar 86,5 millones de euros en total. Dentro de esas líneas, parece que Navarra también se verá afectada por el recorte. Concretamente, las líneas que se pretenden recortar son Pamplona-Castejón, que se supone que tiene un déficit de 783.000 euros, pero tiene 25.000 viajeros. También la línea Zaragoza-Castejón, que tiene un déficit de 651.000 euros, pero tiene 69.000 viajeros. De tal manera que nos encontramos con 94.000 pasajeros y pasajeras navarros que se pueden verse limitados en su movilidad por estos recortes que parece estar planeando el Gobierno de España.

Los alcaldes de estos pueblos, en su mayoría, se han manifestado también contrarios porque esto es un medio de transporte económico y, además, muy útil, especialmente para personas estudiantes, personas mayores y personas que tienen más dificultad de movimiento. Con lo cual, entendemos que es un medio que ayuda a las personas que tienen más problemas. Por eso, nosotros, además de considerarlo útil, lo vamos a seguir apoyando. En este momento no tenemos una información clara de cómo va a quedar esta cuestión, pero sí que nos parece que si esperamos a que Gobierno de España haga el planteamiento de las líneas que van a recortar, y si efectivamente son estas –cuando el río suena, agua lleva, creemos que realmente están pensando en recortar estas líneas– probablemente ya será mucho más difícil o prácticamente imposible corregir esta cuestión.

Por lo tanto, nos ha parecido prudente que este Parlamento de Navarra se posicione a favor de estas personas que están empleando este medio de transporte por considerarlo útil, ecológico y bueno. Entendemos que hay un déficit, pero ¿qué servicio no tiene un déficit? Todos los servicios que prestamos

son costosos para la Administración, pero entendemos que hay que prestarlos para garantizar y dar un adecuado derecho a la ciudadanía a la movilidad. Por tanto, la moción es sencilla y pedimos que apoyen esta cuestión, para que los 94.000 mil ciudadanos y ciudadanas navarras no vean disminuidos su derecho a la movilidad mediante el recorte que el Partido Popular está planeando en este momento. Esto es todo, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias señora Esporrín. Abrimos ahora un turno a favor y otro en contra. En el turno a favor de la moción, grupos que vayan a intervenir. Señor Jiménez, por parte de Aralar-Nafarroa Bai tiene la palabra, adelante.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: Voy a intervenir a favor, aunque nos vamos a abstener, no vamos a apoyar la moción. ¿Por qué? Es que hay que ser un poco más coherentes en esta vida, señora portavoz del Partido Socialista. Si en el territorio navarro se desarrollase el tren de altas prestaciones, como su grupo y usted misma han defendido en el punto anterior, y se hiciese un nuevo corredor a un kilómetro de distancia de todos los pueblos, con nuevas estaciones, bueno, estaciones no existirían, ¿cuál cree usted que sería el futuro del ferrocarril de cercanías en nuestra Comunidad si se hiciese el proyecto que ustedes defienden? La desaparición total, por pura lógica. ¿O alguien iba a mantener en condiciones el corredor actual, funcionando, modernizándolo, haciendo todo para mantener algo que incluso hoy se está pretendiendo quitar? Ustedes hablan de racionalidad, pero no se puede estar en misa y tocando las campanas. No se puede, ustedes quieren estar en misa y tocando las campanas. Si quieren el tren de altas prestaciones que va a unir Zaragoza-Pamplona, ojo como en Tudela haya en un momento dado menos de veinte, treinta o cuarenta pasajeros por día, porque como ha pasado en muchas estaciones del Estado, dejará de parar también el tren de altas prestaciones, porque ya hay muchos ejemplos de estaciones vacías porque no es rentable parar. Ojo, porque en Tudela podría pasar eso; pero del resto, ni le cuento. Entonces no se puede estar en misa y tocando las campanas a la vez. Y repicando, dicen aquí. Usted no puede dar el argumento que ha dado antes, en el punto anterior, y venirnos ahora en esta moción con este, salvo que incorpore un punto que diga: “en el tiempo que dure la construcción del tren de alta velocidad”. Porque luego desaparecerán. Si dice eso,

le votaremos ese punto, pero la moción no. O sea que un poco de coherencia política porque aquí no estamos para reírle las gracias a nadie.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muy bien. En el turno en contra, entiendo, ¿grupos que vayan a intervenir? Por UPN, tiene la palabra la señora Castillo. Cuando quiera.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Nosotros no compartimos la intervención anterior. Creemos que el Partido Socialista no es incoherente con la postura del punto anterior. Nosotros lo que sí creemos, en relación con los trenes de media distancia, es que, evidentemente, lo que le ha pasado al Partido Socialista es que le ha llegado esa información, como muy bien ha explicado su portavoz, a través de una consultoría que, aunque está dentro e informa normalmente al Ministerio de Fomento, es una consultoría, es decir, no toma decisiones finales sobre los trayectos que se vayan a mantener o no, y le ha generado una cierta inquietud, como a nosotros. Y nosotros tenemos, de hecho, alcaldes en la Ribera que se han pronunciado con cierto miedo, estupor, ante lo que pueda ocurrir en relación con este plan de racionalización que Renfe ha anunciado. Lo que ocurre es que a nosotros fiarnos de lo que ha aparecido en prensa por parte de una consultoría no nos parece un dato concluyente, como digo, para que el ministerio pueda determinar inmediatamente qué líneas se racionalizan o no, y si estas racionalizaciones afectan a Navarra, a las medias distancias, en concreto se ha hablado de la Ribera, fundamentalmente. Porque es verdad, y en eso compartimos la preocupación del grupo parlamentario socialista, que los trenes de media distancia son muy importantes porque normalmente son utilizados por personas que, por desgracia, a lo mejor no pueden utilizar otros medios de transporte, que están, de alguna manera, más necesitadas de utilizar estos trenes de media distancia. Esa preocupación la compartimos, y por eso no creemos que tenga nada que ver el punto anterior con esto en cuanto a la moción. Lo que ocurre es que a nosotros nos parece que hay que moverse no en medidas preventivas, como ha dicho la señora Esporrín, sino cuando ya haya una información clara, conclusa, sobre cuál es la determinación que el ministerio pretende llevar a cabo con estos trenes de media distancia.

Ustedes, por ejemplo, afirman en su moción que la línea Zaragoza-Castejón se elimina definitivamente. Sin embargo, hay una nota de prensa del

Ministerio de Fomento, que fue publicada en diciembre de 2012, y en esa nota de prensa se considera a esa línea, la de Zaragoza-Castejón, como de obligación de servicio público, es decir, no se podría quitar en ninguno de los casos. Y, por lo tanto, ni aunque se lo propusiera Ineco o cualquier otra consultoría, ellos podrían cambiar esta situación, porque, como decimos, está calificada como obligación de servicio público.

A UPN, no obstante, no le basta con estas publicaciones, ni la de Ineco ni lo que nos diga el ministerio. El Departamento de Fomento se ha dirigido ya al ministerio, le ha pedido que dé de manera clara y rotunda las indicaciones o las perspectivas que tiene con respecto a ese plan de racionalización en lo que afecta a Navarra. Creemos que para finales de esta semana, como muy tarde principios de la siguiente, conoceremos las intenciones que el Ministerio de Fomento tiene con respecto a si afectan o no a Navarra y a qué líneas, y en ese momento les aseguramos que el Gobierno de Navarra, y este grupo así se lo pedirá, hará lo que hacemos siempre. Porque, en realidad, señora Esporrín, en la exposición de motivos usted dice que obramos en connivencia con el PP, y no es así. Nosotros pedimos lo mejor para Navarra esté en el Gobierno central el partido político que sea. Ha estado uno, ha estado otro y UPN ha defendido siempre lo que cree que es mejor para el interés de los navarros. Seguimos creyendo que los trenes de media distancia son necesarios en Navarra, por las razones que he dicho en cuanto a la movilidad de ciertas personas, y que la reducción o eliminación de los trayectos puede ser perjudicial.

Por lo tanto, nosotros vamos a trabajar en el campo de las reuniones, si en su momento se nos concluye que, efectivamente, va a haber algún tipo de medida que recorte la atención que hasta ahora se viene prestando por las medias distancias y, en ese caso, el Gobierno de Navarra actuará con toda la contundencia posible. Sin duda alguna, en cuanto tenga las noticias que ya ha pedido y que le han dicho que le van a ser trasladadas, serán puestas a disposición de sus señorías y, por lo tanto, se podrá obrar sin ninguna duda por parte de este grupo con la máxima que hemos tenido siempre, que es defender que la movilidad en Navarra sea igual para todas las personas, porque también creemos que el equilibrio territorial de Navarra pasa por esas cuestiones, fundamentalmente, entre otras.

BORRADOR

Por lo tanto votaremos en contra más bien porque no creemos que ahora haya unos datos concluyentes para votar a favor de la moción porque nos estamos moviendo en el campo de las hipótesis. En el momento en que haya una clarificación sobre cuál es la intención del departamento, les aseguramos que UPN será el primero al que encuentren al lado para exigir del Ministerio de Fomento que Navarra siga teniendo la prestación ferroviaria que le corresponde. Muchísimas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias, señora Castillo. Por Bildu-Nafarroa, tiene la palabra el señor Ramírez. Cuando quiera.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. La verdad es que nosotros estamos empeñados y ponemos mucho interés a la hora de analizar todas las iniciativas que presentan todos los grupos, especialmente aquellos puntos en los que nos podamos encontrar el conjunto de formaciones políticas que representamos a las personas progresistas, de izquierda, abertzales de esta Comunidad. Estamos convencidos que esa ciudadanía y esa base son los protagonistas de un cambio político que va a venir. Pero, claro, cuando analizamos mociones como estas, realmente se hace imposible, porque ciertamente se detecta una ausencia de rigor que imposibilita un posicionamiento favorable. Porque este Parlamento es una sede seria y, por lo tanto, una moción de estas características, en la que se habla de un plan de racionalización de Renfe, cuando se trata de una consultoría, cuando se confunden cosas, cuando esquizofrénicamente se varía de posición en minutos... Es decir, hace exactamente diez minutos, pueden ser quince, la portavoz del Partido Socialista decía que abrir un debate sobre materia ferroviaria era engañar a la ciudadanía y dilapidar el tiempo, y ahora nos propone en su segundo punto abrir un verdadero debate a la sociedad. Pues, mire, aclárese, es decir, ¿el debate es dilapidar el tiempo, es engañar a la ciudadanía o hay que abrir un debate? Nosotros creemos que el debate es bueno. Y, además, como creemos que el debate en materia ferroviaria deben ser los datos, los estudios, los análisis los que lleven a consolidar las posiciones que tengamos cada uno, queremos un debate y hacemos una propuesta concreta, que era la de la ponencia anterior, con un efecto concreto, es decir, crear la ponencia y empezar a debatir, a analizar, que comparezcan expertos, que comparezcan los municipios afectados, que

comparezcan todos aquellos que consideremos oportunos. Sin embargo, ahora el Partido Socialista nos habla de abrir un verdadero debate a la sociedad, a los usuarios, a las fuerzas sociales. Pero eso ¿en qué se va a concretar?, ¿qué están proponiendo? ¿El Gobierno de Navarra va a liderar un debate? Es un brindis al sol. Como ustedes saben que es absolutamente injustificable una posición por la cual ustedes no quieran debatir en torno al futuro del tren en Navarra, se oponen a las medidas que, efectivamente, va a generar ese debate para hacer proclamas y brindis al sol con base en unos parámetros que no tienen el más mínimo rigor. Y por ello nosotros hemos intervenido en el turno en contra, pero, bueno, valore nuestra abstención como una posición realmente inclinada a ir generando una serie de puntos de encuentro que tengan que estar basados en la transparencia, en el debate, en el rigor y no pretender justificar unas esquizofrénicas posiciones que ustedes sabrán el impacto que tienen en las bases sociales de cada uno. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias, señor Ramírez. Señor Villanueva, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Decía la señora Esporrín que la información con la que contaban para preparar esta moción desgraciadamente se había conocido a través de los medios de comunicación. Y yo, señora Esporrín, no entiendo por qué dice usted “desgraciadamente” porque les ha servido para inundar bastantes Plenos municipales y traer a este Parlamento una iniciativa que lo único que ocurre es que después de lo que ustedes escucharon en el pasado Pleno de Tudela se han dado cuenta de que es totalmente absurda y de que están engañando a los ciudadanos. Mire, la consultora Ineco es una de las consultoras con las cuales cuenta el ministerio para tomar decisiones. Ya lo ha dicho antes la señora Castillo, no es la consultora Ineco quien toma las decisiones. Pero es que, además, esta propuesta de plan de racionalización, que, efectivamente, publicó El País, la encargaron ustedes en el año 2010. Por lo tanto, si quiere usted, le atribuimos al señor José Blanco el plan de racionalización que ustedes están ahora criticando. Me parece que hay que tener un poco más de rigor a la hora de presentar determinadas propuestas porque lo que no puede ser es que se esté engañando a los ciudadanos con datos que no son ciertos. Y, en este caso, es justamente lo que están haciendo

ustedes. Como ha dicho la señora Castillo, hay una serie de líneas que se pasan a denominar “obligación de servicio público”. Son líneas de media distancia que en ningún caso van a desaparecer, bien porque hay unos criterios de rentabilidad, no económica, sino social, como antes se hablaba, o bien porque se ve que, efectivamente, para determinadas zonas y determinados ciudadanos son útiles.

Mire, el Gobierno de España tomó la decisión de aplicar un plan de racionalización, que no es este, el pasado diciembre. Con los departamentos, esto se lo digo a la señora Castillo, también con el de Navarra, se viene hablando desde hace meses, porque aquí parece que en algunas cuestiones las negociaciones se inician cuando las noticias saltan. Y, de hecho –no hace falta que se lo digan desde el departamento, yo se lo voy a decir a todos ustedes–, los servicios declarados de obligación de servicio público con origen, destino o parada en nuestra Comunidad son el Vitoria-Irun, el Zaragoza-Castejón de Ebro, el Zaragoza-Castejón-Logroño, Zaragoza-Castejón-Pamplona, Burgos-Vitoria-Pamplona, Madrid-Zaragoza y Pamplona-Vitoria. Y única y exclusivamente es el Pamplona-Castejón el que puede desaparecer teniendo en cuenta que los usuarios que utilicen esas líneas o cualquier línea de media distancia en otro ámbito de la geografía española van a tener el mismo servicio, los mismos horarios, la misma flexibilidad y el mismo precio en los recorridos de larga distancia. Es decir, los usuarios que hoy hacen el Pamplona-Castejón y que ven desaparecida esa línea van a tener el mismo precio y los mismos horarios y la misma flexibilidad en el Pamplona-Castejón-Zaragoza. Porque como de lo que se trata es de racionalizar, y parece que no hay pasajeros suficientes para sostener una línea de media y otra de larga distancia, lo que se hace es aprovechar mejor los recursos que hay. Y eso es todo. Y únicamente desaparece una estación en Navarra porque registra un pasajero cada tres días, porque supongo que a usted le parecerá un criterio de ahorro bastante razonable que el apeadero de Zizur, que parece que se lo conoce un vecino de nuestra Comunidad y que lo utiliza una vez cada tres o cuatro días, pueda desaparecer. Y nada más.

Por lo tanto, ustedes plantean mociones, insisto, única y exclusivamente con lo que leen en un periódico sobre un informe que su anterior Ministro y su anterior Presidente del Gobierno, el señor Zapatero, encargaron. Si quieren, insisto, este plan se lo imputo a ustedes, pero, desde luego, les aseguro que la

desaparición de líneas a la que usted se ha referido y ni tan siquiera el ahorro al que usted se ha referido es el plan de racionalización del Gobierno de España de Mariano Rajoy. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias, señor Villanueva. Señora De Simón, cuando quiera tiene la palabra.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señor Presidente. Intervengo en el turno en contra, aunque nos vamos a abstener, y voy a explicar por qué. Estamos de acuerdo con lo que usted ha comentado ahora, señora Esporrín, en relación con que los servicios públicos en ocasiones son deficitarios. Por eso son servicios públicos, o sea, que cuestan dinero. Estamos de acuerdo con usted en la necesidad de la compensación territorial y en no reducir el derecho a la movilidad de pasajeros, y de mercancías también. Decía la portavoz, la señora Castillo, que esto no tiene nada que ver con la moción anterior, pero claro que tiene que ver, porque, evidentemente, si ustedes consideran que el tren de media distancia es muy importante –claro que es muy importante el tren de media distancia– y en lugar de estar potenciando una tercera vía que permita transportar viajeros y mercancías están apostando por un tren de alta velocidad, eso es una contradicción.

Por otro lado, ya entrando en lo que es la moción, mire usted, basarse en una noticia que ha aparecido en un medio de información..., pues yo creo que, antes de todo, hay que contrastar y pedir información, que, por otro lado, es lo que hemos hecho nosotros, que hemos registrado ya una interpelación en este Parlamento al Consejero de Fomento para que explique las expectativas y las perspectivas que hay en Navarra respecto al transporte de viajeros y de mercancías.

Respeto a abrir un verdadero debate a la sociedad, pues, mire, voy a insistir en lo que han dicho las personas que me han precedido en el uso de la palabra. Es que en fin, no sé con quién va a abrir el debate, quién lo va a abrir. Me va a permitir que le diga, porque no tiene más remedio que permitírmelo, que no sé si ustedes, el Partido Socialista, pretendía con esta moción conseguir algunos apoyos para equilibrar su posición en la moción anterior porque, francamente, nosotros no encontramos otra explicación. Por lo tanto, nos abstendremos porque, como le decía, los principios de compensación territorial y

de derecho a la movilidad son fundamentales, pero entendemos que esta moción en este sentido es una moción virtual. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias, señora De Simón. Señora Esporrín, su turno de réplica.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias. Voy a hacer, brevemente, algún comentario a cada intervención. El señor Jiménez dice que el tren de alta velocidad o altas prestaciones puede suplir este tren. Yo no sé qué puede pasar en el futuro, pero, en principio, lo que yo tengo muy claro es que un tren de alta velocidad, como su nombre indica, no va a parar en estaciones de pueblos como va parando este tren facilitando el desplazamiento a muchas personas. En cualquier caso sabemos que respecto a este tren de altas prestaciones fuera todo miel sobre hojuelas y se hiciera rápidamente, será cuestión de muchos años para cuando este tren se pueda poner en marcha, con lo cual, aunque estas personas luego lo dejen de utilizar, durante esta serie de años lo van a seguir utilizando como lo están utilizando en la actualidad. Por tanto, una cosa no quita la otra. Y si en un futuro se detecta que, efectivamente, el tren de cercanías no tiene sentido porque se ha dejado de utilizar, seremos los primeros que pidamos que se quite. Pero eso no quita que mañana, el año que viene y el siguiente siga teniendo la misma utilidad que tiene en la actualidad. Por ese motivo no compartimos ese razonamiento que usted tiene. Ha dicho que no está para reír las gracias, nosotros tampoco; estamos para defender los derechos de la ciudadanía, no estamos para reírle las gracias a nadie.

Por otra parte, el dato de la actualidad no es concluyente, ha dicho la señora Castillo, pero es que es la única información que tenemos, y yo creo que, ante la falta de información, nos tendríamos que fiar de un informe, que ha salido publicado en un medio de comunicación, que tenía visos de solvencia. Ahora, que me dicen que es todo mentira, que los datos son falsos... Como es lo que tenemos en eso nos hemos basado, pero, efectivamente, lo que nos ha movido a presentar esta moción es el temor de que se tomen ya las medidas de recorte y que luego ya no tenga vuelta atrás. Dice que en diciembre de 2012 dijeron una cosa, pero es que esta información ha salido publicada en mayo de 2013, por tanto, yo no sé, pero parece que lo último va a ser lo más viable. Ahora, ¿que no

es así? Pues igual es que no sabemos nada, pero nos tenemos que atener a la información que tenemos.

En cualquier caso, echo en falta información, una información veraz que viniera tanto del Gobierno de España como del Gobierno de Navarra, si es que la tienen. Si nos hubieran dado otra información nos basaríamos en la que nos hubieran dado, pero ahora mismo no la tenemos. He pedido información y no se me ha facilitado.

Ausencia de rigor para nosotros en absoluto. Nos basamos en lo que tenemos. Y no hemos variado, desde luego, la posición en absoluto. Una cosa es que nosotros estemos hablando del tren de alta velocidad o altas prestaciones con unos parámetros, y esto no tiene nada que ver con ese otro tren. Así que le digo al señor Ramírez que no hemos variado la posición en absoluto, sino que nada tiene que ver una moción con la otra. Ni tan siquiera sabíamos que iban a venir juntas, lo digo por lo que nos han dicho con posterioridad de que era para lavarnos la cara. No sabíamos que se iban a debatir en el mismo momento, y no tiene nada que ver un tren de cercanías con un tren de futuro como puede ser el de altas prestaciones.

Y luego usted ha dicho que tenemos posiciones esquizofrénicas. Yo le recordaría al señor Ramírez que la esquizofrenia es una enfermedad que, lamentablemente, padecen muchas personas. Y nosotros tenemos la misma posición. Seguimos apoyando el tren de altas prestaciones y también apoyamos el tren de cercanías. Por tanto, yo le diría que no tenemos posiciones contrarias en absoluto y que las enfermedades son desgracias que padecen algunas personas y que no me parece oportuno comentarlas en este salón.

En cuanto al señor Villanueva, le diré que no es una falta de rigor, sino todo lo contrario. Si ustedes nos hubieran dado otros datos, actuaríamos con ellos. Una vez más, el Gobierno de España, que es el que parece que está haciendo esta previsión... Usted no tiene nada que ver con el Partido Popular entonces, ¡ah!, es que pensaba que era usted del Partido Popular, fíjese por donde. Y ahora me sorprende con que nada tiene que ver. En cualquier caso, les pido que digan la verdad.

Y a la señora De Simón debo decirle que la información es la que hemos tenido y que, desde luego, ha sido el miedo al recorte y a que quiten estos trenes

BORRADOR

lo que nos ha movido a presentar esta moción, que nada tiene que ver con la anterior.

En cualquier caso, y como conclusión, el Partido Socialista defiende el derecho a la movilidad de noventa y cuatro mil ciudadanos y ciudadanas, especialmente de la Ribera, que están utilizando este tren en la actualidad. ¿Que otros grupos no lo quieren defender? Allá cada uno con su responsabilidad. A nosotros nos parece que es una cuestión de justicia y lo vamos a defender. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábada): Muchas gracias señora Esporrín. Pasamos, por tanto, a la votación de la moción planteada por el grupo socialista. ¿Votos a favor? 3. ¿Votos en contra? 7 votos en contra. ¿Abstenciones? 5 abstenciones. Queda rechazada, por tanto, la moción del Partido Socialista por la que instaba a echar atrás el proyecto del Partido Popular. Sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 17 horas 7 minutos)