TRANSCRIPCIÓN PENDIENTE DE CORRECCIÓN.

BORRADOR PREVIO A LA EDICIÓN DEL DIARIO DE SESIONES

COMISIÓN DE FOMENTO

Sesión celebrada el día 26 de junio de 2013

Orden del día:

- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a articular los mecanismos necesarios para evitar el desmantelamiento de las líneas de trenes de cercanías de Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Roberto Jiménez Alli.

BORRADOR

(Comienza la sesión a las 10 horas y 1 minuto.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a articular los mecanismos necesarios para evitar el desmantelamiento de las líneas de trenes de cercanías de Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Roberto Jiménez Alli.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Buenos días, señoras, señores Parlamentarios. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento con un solo punto en el orden del día. Para su defensa, en concreto una moción para su defensa, el señor Román Felones tiene la palabra.

SR. FELONES MORRÁS: Buenos días, señor Presidente, señoras y señores Parlamentarios, buenos días también, egun on denoi.

Se ha dicho que, históricamente, el tren era una asignatura pendiente en Navarra. Perdimos aquel tren en el siglo XIX, a partir de 1855, cuando se tiraron las vías férreas, y solo ahora y con cierta dificultad es posible que nos podamos sumar al tren del progreso si, como esperamos, el tren de altas prestaciones es una realidad, bien sea en esta década o en la siguiente, porque hablando en términos históricos diez años es muy poquita cosa. En todo caso, mientras eso llega, es evidente que otros trenes circulan por nuestra comunidad –espero que no tenga que decir «circulaban por nuestra comunidad»– y servían a los intereses de la misma.

Con fecha 16 de mayo de 2013, nuestro grupo presentó una moción que veremos en el Parlamento de Navarra en los próximos días, en los que a raíz de un estudio de Ineco, que es una consultora del Ministerio de Fomento, se ponía de manifiesto la necesidad, a su juicio, de suprimir 48 líneas ferroviarias de media distancia que actualmente transportan 1,65 millones de viajeros al año y reducir la oferta del conjunto de 127 líneas para conseguir un ahorro total de 86,5 millones de euros anualmente. Y entre las líneas que se sugerían en este informe estaba, concretamente, la línea Pamplona-Castejón,

BORRADOR

que presenta un déficit de 783.000 euros y 25.000 viajeros por año, y la Zaragoza-Castejón, con 650.000 euros de déficit y 69.000 viajeros por año.

Quiero recordar que, tradicionalmente, en España el ferrocarril es un servicio público y, por lo tanto, que no necesariamente, como algunos servicios públicos, tienen que ir acompañados de una rentabilidad económica, porque en el servicio público, por necesidad, lo que fundamentalmente debe primar es los intereses de la población frente a la rentabilidad económica que puede tener consigo o no. Pues bien, en definitiva, la propuesta de resolución que veremos pretendía exigir al Gobierno de España a través del Ministerio de Fomento que retirara el Plan de Racionalización de Renfe en la medida que no se había abierto un verdadero debate a la sociedad y a los usuarios para analizar una solución de futuro consensuada que permitiera una respuesta adecuada al derecho que tiene la ciudadanía a la movilidad. Pero las cuestiones se han precipitado, y una moción que presentamos el 13 de junio a la vista de las últimas noticias resulta que tenemos la oportunidad de conocerla y de debatirla antes que esta que presentamos el 16 de mayo, que es la que hoy nos trae aquí. E impelidos por la necesidad debemos reconocer algunas cosas, y es que tengo delante los datos referidos a los recorridos de los trenes regionales que afectan a Navarra y por esta cara están los trenes regionales que eran una realidad hasta esta misma semana, y por esta otra están los trenes que van a ser realidad a partir de la semana que viene. Y, evidentemente, nosotros no nos hemos inventado esta información, sino que la acabamos de sacar justamente de la página web de Renfe y, en consecuencia, aunque el Consejero de Transportes del Gobierno de Navarra –en fin, sorprendente declaración– dijera antes de ayer que la afección en Navarra iba a ser mínima, no parece que es lo que pueda deducirse de lo que señala esta hoja, o de lo que señala esta segunda hoja. Aquí tenemos las paradas concretamente del Alvia hasta el momento presente, y aquí tenemos las paradas que a partir de ahora el Alvia va a realizar tanto a Zaragoza como a Vitoria, y por lo tanto la diferencia es también sustancial. Yo espero que nos pueda convencer el señor Villanueva –que veo que mueve la cabeza– porque, efectivamente, los datos, insisto, no

BORRADOR

nos los hemos inventado sino que son tomados de la página web de la propia Renfe.

A la vista de eso, y por no hacer demasiado larga esta defensa de la moción, debo señalar algo especialmente importante. Es que las líneas Pamplona-Tudela-Zaragoza y las líneas Pamplona-Alsasua-Vitoria fundamentalmente son utilizadas en buena medida por los que vivimos en la Navarra rural y nos acercamos a los núcleos de población, bien sea para estudiar o bien sea para trabajar, y estos trenes básicamente están utilizados, entre otras cosas, por estudiantes y trabajadores que ordinariamente tienen que realizar estos trayectos. Y se nos dirá: «sustituyámoslo por el autobús», pero da la casualidad de que, siendo esto posible, y supongo que será a lo que se tienda, es evidente que el coste del viajero en autobús hoy es superior al del tren, en relación de 5,90 a 8,50 euros, teniendo presente que no se trata de un trayecto esporádico, sino trayectos ordinarios, normalmente diarios en muchos casos.

Y a la vista de todo eso, nuestro grupo ha presentado esta propuesta de resolución, que trata sencillamente de insistir sobre lo obvio: el carácter público del tren, la necesidad de estudiar las rentabilidades sociales, que no únicamente las económicas, y plantear que estas cuestiones, que nadie duda de que deben racionalizarse. Lo que es difícil es que podamos asumir que la racionalización se ha planteado de un día para otro. En consecuencia, nuestro grupo propone que el Parlamento de Navarra inste al Gobierno de Navarra a que articule los mecanismos necesarios para evitar el desmantelamiento de las líneas de trenes de cercanías en Navarra, más concretamente el servicio de trenes regionales que comunica Pamplona y Vitoria con paradas intermedias en varias localidades.

Espero que estas reflexiones, unidas a las que ustedes puedan hacer, hagan que el Gobierno reciba un mandato claro de este Parlamento en el sentido de apoyar lo que hasta ahora ha sido una necesidad social, una demanda social y que, de alguna forma, podría verse interrumpido si se lleva adelante este Plan de Racionalización de Renfe, que en todo caso busca

BORRADOR

fundamentalmente resultados económicos, que no resultados sociales. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted, señor Felones. Con el objeto de posicionarse sobre la moción, es el turno de los diferentes portavoces. En nombre de UPN, la señora Castillo tiene la palabra.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, muy buenos días. Efectivamente, como ha dicho el señor Felones, nos estamos moviendo en los campos de las diferentes informaciones que van apareciendo –página web de Renfe, medios de comunicación…–, digamos, en el campo de las perspectivas de la información no directa de Renfe, es decir, el Gobierno de Navarra no tiene constatación oficial de cuál es la afección que van a sufrir los trenes de cercanías en Navarra. No hay constatación oficial. Nos movemos en el campo, como digo, de las perspectivas, de las cuestiones que pueden surgir. No obstante, además, el propio departamento, a través del Consejero, se ha dirigido en cinco reuniones a Renfe para mostrar su interés y saber en qué quedan exactamente los trenes de cercanías en Navarra. Además, ha habido peticiones por escrito para que esa información llegue de manera clara y rápida al Gobierno de Navarra para que se puedan tomar determinaciones a favor de los trenes de mercancías, y no se ha producido esa comunicación oficial por parte de Renfe. De hecho, se espera que probablemente hasta la semana que viene, según las últimas informaciones, no se tenga constancia de la misma. Por tanto, estamos hablando de ese campo de posibilidades que, como usted bien ha relatado, se están produciendo. Normalmente la verdad es que tienen más información esas comunidades autónomas que son gobernadas por el partido que está en el Gobierno de la nación que por otras comunidades autónomas. Todo lo demás que aparece en la web de Renfe ya digo que no son cuestiones que al Gobierno de Navarra le consten como oficiales. Compartimos con ustedes la necesidad de que el tren se aborde como apuesta por parte del Gobierno de Navarra. El departamento así lo está

BORRADOR

haciendo, no solamente con el tren de alta velocidad, sino que consideramos que los trenes de mercancías son también necesarios. De hecho, la apuesta por el ferrocarril es una apuesta fundamental en Europa. Se está llevando incluso a casos como en Francia, de casi eliminación de cualquier otra intermodalidad a favor del tren, puesto que se ve que está siendo mucho más barato con unas condiciones de movilidad perfectas para los ciudadanos, y obviamente esa es la postura que comparte el Gobierno de Navarra.

No obstante, y moviéndonos en el campo este de las informaciones que no son de constatación oficial, repito, que no son de constatación oficial, ustedes en concreto hablan de un regional expreso que se eliminaría según esas informaciones, que sería el de Vitoria-Pamplona. En ese caso, el departamento, con esa posibilidad encima de la mesa, está trabajando en paliar las situaciones que se podrían producir en el caso de que se suprimiese ese trayecto. Un trayecto que, evidentemente, sí que es verdad que es deficitario –hay al mes 21 pasajeros que lo utilizan, al mes-, con normalmente paradas en todas las localidades que se han nombrado, pero en concreto con usuarios a lo largo de este mes de una persona, en concreto en Alsasua, donde tiene subida y bajada de cara a Vitoria y a Pamplona. Normalmente son, en su mayoría, universitarios que se dirigen de uno a otro lado. No obstante, a nosotros nos parece que con que haya varias personas que lo necesiten, el tren o cualquiera de las modalidades de transporte son necesarias, y por eso el departamento está trabajando en que no haya ninguna persona que se quede sin la posibilidad de viajar, y como es concretamente uno de los servicios de los trayectos con paradas y frecuencias que son competencia del Gobierno de Navarra, porque se firmó un acuerdo con la comunidad autónoma vasca para este trayecto Vitoria-Pamplona, antes de que nos llegue esa confirmación oficial estamos trasladando que hay contactos ya en concreto con una concesionaria, con La Burundesa, en cuanto a autobús, para llevar a cabo un convenio que rebaje la cantidad económica que supone ese traslado, y desde luego sería más barato tanto para el Gobierno de Navarra como para el Gobierno de la nación. Así que el Gobierno de Navarra está haciendo todo lo posible, incluso

BORRADOR

adelantándose a esa confirmación oficial que, repito, no ha llegado todavía por parte de Renfe. También quiero decirles que en ese campo de la rumorología tenemos constancia de que hay trayectos a largas distancias –estoy hablando de Barcelona, etcétera– que, con esta nueva remodelación saldría beneficiada Navarra. Hay cosas que habrá que estudiar, como el Vitoria-Pamplona, pero hay otros trayectos en que incluso salimos mejorados en ese y en otros aspectos.

En cuanto haya constancia oficial de estas conversaciones, y ya del concreto posicionamiento por parte de Renfe, el departamento ofrecerá una rueda de prensa en la que se dé cuenta de cuáles han sido las líneas que quedan, desde luego, para Navarra, y la, como digo, la sospecha y un poco la intención que creemos que lleva el Gobierno de España con respecto al transporte de cercanías en Navarra es bastante buena y, en general, mantiene los servicios de cercanías en Navarra. En todo caso, también quisiera decirles que nos consta que esas otras de las que usted ha hablado, señor Felones, relativas a trayectos Pamplona, Tudela, etcétera, son ya, y se dijo en su momento, prestaciones de obligado cumplimiento y por tanto no pueden eliminarse de esta remodelación. Si fueron recogidos ya en una nota de prensa del Ministerio de Fomento de diciembre, por lo tanto, ahora en concreto no pueden ser tocados, tiene que seguir habiendo esta serie de líneas de transporte de cercanías, pero como la rumorología y la incertidumbre también le preocupa a este departamento y le preocupa a este grupo, vamos a votar a favor de la moción que ustedes plantean y desde luego les aseguramos que, en el caso de que se produzca cualquier remodelación que suponga un detrimento de la movilidad de los transportes de pasajeros en tren de cercanías, el departamento pondrá todos los mecanismos y articulará todos los mecanismos que estén en su mano para que los navarros no tengamos un detrimento en las posibilidades de movilidad con el resto de Navarra y con el resto de España. Por lo tanto, en ese sentido de que nos estamos preparando por si hubiese algún tipo de cuestión que nos perjudica, pero creyendo que probablemente seremos de las comunidades más beneficiadas, votaremos a favor de su moción. Gracias.

BORRADOR

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Gracias a usted, señora Castillo. Continuando con el turno a favor, tiene la palabra el señor Koldo Amezketa.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Egun on, señores y señoras Parlamentarios. Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver, no en este momento, desde hace mucho tiempo estamos en un desmantelamiento cada vez más rápido del conjunto, en este caso del sistema ferroviario de cercanías. Hace tres años ya estábamos hablando, o cuatro, en esta comisión concretamente, del transporte relacionado con Pamplona-Alsasua-Vitoria, y el Gobierno no hizo absolutamente nada por mejorar lo que entonces había a pesar de las promesas, y ahora se está deteriorando. A lo mejor resulta que, claro, el deterioro está encaminado a que todo el mundo se convenza de que hay que apostar por el tren del progreso, como decía el señor Felones –por cierto: ciertas dificultades, hombre, un poco más que ciertas dificultades parece que se está atravesando–, pero yo niego la mayor. Los países occidentales donde el tráfico ferroviario tiene capacidad y uso como 10 o 12 o 25 veces que en el Estado español no están apostando precisamente por el TAV. Tienen unos ferrocarriles modernos, pero no es el TAV lo que impera en Alemania, lo que impera en Inglaterra. En absoluto. Los países donde el transporte ferroviario, repito, tiene tradición importante y tiene presencia, uso y efectos económicos importantísimos. A lo mejor, repito, con todo esto lo que está intentando es decir: oiga, mire usted, o apuestan por lo del TAV o aquí ustedes se quedan sin absolutamente nada, que como ya se ha dicho antes, bien poco era lo que teníamos, ¿no?

Aquí, en todo caso, efectivamente, estamos con información incompleta, pero estamos con información incompleta por una razón muy sencilla: porque Renfe pone un cambio de horarios a partir del día 30 que hoy, día 26 –hoy no lo sé, hoy no lo he mirado–, pero que ayer día 25 no se conocía, a ver, eso tiene que tener detrás algo, pero muy gordo. Porque nadie, y menos una compañía ferroviaria, cambia horarios en todas sus líneas, que es la información, reestructurar los horarios a nivel nacional, sin que haya un

BORRADOR

plazo de tiempo lo suficientemente amplio para que el usuario lo conozca. Por lo tanto, si a partir del día 1 va a haber nuevos horarios, esto es una ceremonia de confusión encarrilada a algo más gordo, que probablemente sea a estas alturas no el ahorro de los 80 o de los 90 millones que decía el informe aquel, que por cierto creo que era de 2012. Como estamos en 2013, probablemente se haya multiplicado por dos o por tres el déficit, y sea allí a donde se vaya. En todo caso, la información que tenemos es la que nos ha dado el Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra, que es ninguna. Información ninguna. Estamos al tanto, estamos hablando con ellos, les preguntamos pero no nos quieren contestar. Vamos a ver: ¿eso es la inocencia inaceptable en un miembro del Gobierno o es una complicidad en este caso con Renfe para el desmantelamiento de los servicios ferroviarios? Una de dos. No puede ser que en un tema de esta importancia, lo que haya que decir a la ciudadanía es: «estamos todo el día preguntando, pero como no nos dicen nada, en cuanto nos enteremos porque nos han dicho algo, ya se lo comunicaremos a ustedes». Oiga, si eso es un tema importantísimo para la movilidad dentro de Navarra, el Gobierno debería estar involucrado desde el primer momento en su solución. ¿Rumorología? Una página web oficial de Renfe, vaya… No tendría usted que llamarle rumorología, ¿eh? Se está equivocando, señora Castillo. Una página web oficial de Renfe. Lo que ponga ahí no puede ser tachado de rumorología sino de información. Aunque no nos guste la información que contiene. Y claro, ahora venirnos con que lo que están haciendo es buscar un acuerdo con La Burundesa y explicarnos e intentarnos convencer en este caso de que el transporte por carretera es más barato, es más económico que el transporte por ferrocarril, pues mire usted… Ustedes, en vez de estar gobernando, donde tendrían que estar es en la escuela, pero empezando por el catón para acabar sabiendo que el transporte en autobús es mucho menos económico, es mucho más costoso que el transporte en ferrocarril, independientemente de cuánto le cueste al pasajero cada uno de los billetes. Porque si no los paga el pasajero directamente en taquilla, estará pagando en todo caso mucho más caro el de carretera a través de otros mecanismos: subvención del Gobierno o lo que sea, me da lo

BORRADOR

mismo, pero al final el dinero va a salir del mismo bolsillo, del del pasajero. Insisto: si esa es la única propuesta que en este caso el Gobierno, además de la absoluta carencia de información, nos trae encima de la mesa, están sobrando donde están. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): ¿Algún otro grupo más a favor? Ahora… En nombre de Aralar/Na-Bai tiene la palabra Juan Carlos Longás.

SR. LONGÁS GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Señorías, egun on. Bueno, a mí me sorprende lo que ha dicho la portavoz de UPN. Dice que no hay constatación oficial de nada, pero al mismo tiempo el Consejero el otro día dijo que la afección iba a ser mínima. No sé cómo demonios no se puede no tener noticias y al mismo tiempo saber que la afección va a ser mínima. Incluso recurrió a ese otro eufemismo –estamos en el imperio de la neolengua en los eufemismos– que consiste en denominar a la eliminación de servicios “reajustes de horarios”. O sabía o no sabía, o saben o no saben, pero entonces ¿cómo diablos saben que la afección va a ser mínima? Eso en primer lugar.

En segundo lugar, bueno, el señor Felones supongo que por la querencia empezó a hablar de historia y de perder el tren. Eso daría para mucho porque el ferrocarril en España ha sido un disparate desde sus mismos inicios y todavía está por estudiar a fondo toda esa cuestión, pero ni siquiera sirvió para lo que sirvió en otros países europeos y en Estados Unidos, que fue para impulsar y facilitar el despegue industrial. Ni siquiera para eso. Fue una operación puramente especulativa que desembocó precisamente en su nacionalización porque era un desastre. Pero bueno, eso también merecerá seguramente alguna reflexión en otro momento.

Estamos hablando de trenes que tienen o no tienen demanda, pero la cuestión de la elección modal y su rentabilidad, la elección de un modo de transporte u otro y su rentabilidad no ya social, sino incluso económica, los números económicos que puedan salir de la explotación de esas líneas, no es

neutral. No es una cuestión que dependa estrictamente del mercado; es una cuestión de decisiones políticas, y hay países donde se opta por unos modos y hay países donde se opta por otros. Y de hecho, hace muchos años, a principios de los 2000 ya, la Unión Europea estimaba que los costes, entre ellos los costes derivados de la congestión del tráfico por carretera, estaban en la Unión Europea en torno al 3 por ciento del PIB. El 3 por ciento del PIB, que es una barbaridad. Y de ahí surgió la necesidad de desplazar tráficos de pasajeros y de mercancías hacia el ferrocarril. Por tanto, no es una cuestión neutral y lo que aquí se ve es una apuesta por otros modos que, además, se demuestran ineficaces, ineficientes y tremendamente costosos en términos sociales y ambientales.

Desde luego, yo no sé si el Consejero lo sabe o no: yo, hará como más de una semana, quizá diez días, que estuve mirando los horarios de Renfe, y es que a partir ya no sé si era de este fin de semana, desaparecían todos esos trenes de los horarios de Renfe en su página web. Y, de hecho, también se suspendió la venta anticipada. O sea: Renfe lo sabe, los pasajeros lo saben, todo el mundo parece saberlo menos el Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra. En fin, curiosa denominación para un departamento que ya, como no se dedique a fomentar el espíritu nacional, me parece ya poco… Poco hay para fomentar y encima no se enteran de lo que deberían enterarse. Y dice: no, a cambio es que nos van a mejorar el trayecto Pamplona-Barcelona. Eso está por ver porque también se van a suprimir servicios de larga distancia. Pero, en cualquier caso, es una evidencia palmaria que la inmensa mayoría de los desplazamientos son de corta distancia. Es que volvemos a cometer el mismo error que ocurre con el tren de alta velocidad. Es decir, para mejorar el tráfico de mercancías lo que hacemos es un tren de alta velocidad para pasajeros, se diga lo que se diga, y que además no va a servir para desplazamientos cortos. A mí que me expliquen la lógica de todo eso, porque es una lógica cuando menos extraña, por no decir perversa. Y que nos mejoren el trayecto Pamplona-Barcelona y nos pongan diez trenes diarios Pamplona-Barcelona no nos sirve para resolver este problema. Es que no compensa en absoluto. Por tanto, vamos a argumentar con seriedad y

BORRADOR

vamos a hablar de lo que estamos hablando, que es de la eliminación de líneas de transporte de cercanías porque, o no hay una política clara al respecto o, simplemente, por un lado porque uno de los efectos de la priorización de la alta velocidad ha sido el deterioro cada vez más rápido, enorme, de la red convencional, y de los servicios que presta la red convencional. Por tanto, son cuestiones que están muy relacionadas y de lo que se trata es de que se abandona un modo de transporte que ha sido y es perfectamente válido y que habría que fomentar. Por tanto, insisto, no estamos hablando de cosas que nos vienen del cielo. Coger el tren hoy es apostar por el tren, pero de verdad. Por el tren con finalidad social, el tren que se utiliza y el tren que es rentable también ambientalmente. No otras cosas que se mezclan interesadamente, pero que no se deberían mezclar para poder hablar de lo mismo. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted, señor Longás. ¿Algún otro grupo a favor? En nombre del Partido Popular tiene la palabra el señor Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Pues sí, vamos a votar a favor porque en la redacción de la moción del Partido Socialista vemos claramente que insta al Gobierno de Navarra; que, por otro lado, el grupo que apoya y sostiene al Gobierno de Navarra también vota a favor, y como habla de articular mecanismos, luego me referiré a qué mecanismos se pueden articular precisamente para evitar… No estoy de acuerdo con el desmantelamiento tal y como está reflejado aquí, pero sí con algunas consecuencias que va a tener la racionalización de los servicios que, le recuerdo al señor Felones –esto ya lo estuvimos debatiendo hace unos días en una moción anterior–, le recuerdo al señor Felones que este es un plan de racionalización que ya en su momento el señor José Blanco analizó. Incluso toda esta política surge de un informe, como bien ha dicho usted, de Ineco, encargado por el propio José Blanco en el año 2010. Conclusiones del informe, que por cierto el Gobierno de España, el Partido Popular, no ha hecho suyas al cien por cien ni mucho menos, pero que sí ha servido ese

BORRADOR

informe, como tantos otros, precisamente para tomar determinadas decisiones.

Digo esto para que vean que ustedes, cuando estaban en el Gobierno de España, también vieron la necesidad de racionalizar algunos servicios que eran deficitarios. Y ya sé que el Estado, en un servicio público, tiene que asumir que puede haber un déficit, porque efectivamente estamos hablando de servicio público. Y yo creo que en eso podemos estar todos de acuerdo, pero sí hay algunos datos que conviene recordar. Para que se sepa: el 51,7 por ciento de las circulaciones de trenes en España están aprovechadas por un 16 por ciento de los viajeros totales. Es decir: el 16 por ciento de los viajeros de España utilizan, o son los que dan uso a, algo más de la mitad de todas las circulaciones de trenes que se da en este país. Por lo tanto, eso da, respecto a plazas/kilómetro, un aprovechamiento menor por tren del 15 por ciento. Y ese ha sido el criterio tomado por el Gobierno de España y que en su día ya había aceptado el Partido Socialista en el Gobierno de España precisamente para llevar a cabo la racionalización. Es decir: aquellos servicios que con carácter general tuvieran una ocupación plaza/kilómetro por pasajero de menos del 15 por ciento en principio iban a ser servicios sometidos a la racionalización.

Si bien es cierto, he dicho, con carácter general, porque se ha entendido que algunos servicios, aun no llegando al 15 por ciento de utilización, había una necesidad de mantenerlos. Y para ello, en el año 2012 se estableció en el Real Decreto Ley 22/2012 que antes del 31 de diciembre el Ministerio tenía que mandar al Consejo de Ministros un plan de racionalización, y en ese plan de racionalización se tenían que decretar una serie de líneas declaradas como obligación de servicio público. No voy a entrar en el Pamplona-Castejón-Zaragoza –que ya lo discutimos, señor Felones, el otro día–, pero sí me voy a referir, concretamente, a lo que ustedes plantean, que es la relación entre Pamplona y Vitoria con las paradas intermedias. Y tengo que decir al respecto que, en el caso de la relación Burgos-Vitoria-Pamplona, el aprovechamiento es del 8,4 por ciento y, a pesar

BORRADOR

de eso, el Gobierno de España ha incluido esa relación en el listado de obligación de servicio público. Por lo tanto, la relación Burgos-Vitoria-Pamplona no desaparece, como tampoco desaparece la Pamplona-Vitoria.

Distinta cuestión es que para hacer más sostenibles esos servicios, efectivamente, habrá alguna modificación de horarios, pero en cualquier caso tengo que decir que el número de frecuencias semanales entre Pamplona y Vitoria, sumando las dos relaciones –insisto: la Burgos-Vitoria-Pamplona y la Pamplona-Vitoria–, es de 34. Es de 34 relaciones semanales. Y por lo tanto, el Gobierno de España lo que está intentando es mantener unos servicios en unas condiciones de sostenibilidad mínimas. Insisto: la relación Burgos-Vitoria-Pamplona, un 8,4 por ciento de utilización por parte de los viajeros. Desde el inicio hasta el final de la relación, y sumando también los viajeros que, efectivamente, utilizan la relación en las paradas intermedias para subir en un punto y bajar en otro. Por lo tanto, no creo que se pueda pedir mayor esfuerzo al Gobierno de España cuando, con una relación en una ocupación tan escasa se decide, porque así se entiende además, y se entiende porque son zonas donde el transporte alternativo –como decía algún otro portavoz que me ha precedido– no es precisamente una alternativa adecuada, son relaciones que se declaran como, pues… Por tanto, yo creo que el Partido Socialista en esto puede atacar al Gobierno como quiera. No hay ninguna intención de privar de movilidad a los ciudadanos. Al revés: de lo que se trata precisamente, señor Felones, es de poder administrar los recursos de una manera más eficiente como tantas y tantas veces venimos repitiendo, y buscando la menor afección, efectivamente, a los ciudadanos, pero entendiendo que algo hay que hacer. Insisto: esto es algo que el Gobierno del Partido Popular recoge después de que ustedes ya pusieran en marcha los estudios correspondientes. Y, simplemente, sí voy a hacer una referencia a los mecanismos que se pueden articular. El Gobierno de España ha tenido desde el mes de diciembre, cuando se declararon obligación de servicio público determinados servicios, reuniones con las comunidades autónomas, conversaciones con las comunidades autónomas, y también con los representantes sindicales, y el Gobierno de España ya ha transmitido a todas

BORRADOR

las comunidades autónomas que aquellas que deseen o que entiendan que alguna relación no establecida por el Ministerio como obligación de servicio público y quieran mantenerla, lo pueden hacer asumiendo la parte deficitaria que ahora mismo soporta el Estado.

Por lo tanto, no se trata única y exclusivamente de poder buscar transporte alternativo a través de la carretera, mediante autobuses; sino que las comunidades autónomas –y en eso el Ministerio va a poner toda su colaboración– no van a tener ningún problema si así lo desean, y si creen que su criterio es más acertado que el del Ministerio y por lo tanto creen que algunos de los servicios ajustados deben mantenerse, puede asumir. Por lo tanto, estamos totalmente de acuerdo. Si no pasa nada. El Gobierno de Navarra tiene perfecto derecho a articular los mecanismos que crea necesarios, incluyendo este si cree que el plan del Ministerio no se ajusta a lo que los ciudadanos necesitan. Nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted, señor Villanueva. En el turno a favor, el señor Chema Mauleón.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Sí, egun on guztioi. Buenos días a todos y a todas. Como anticipo habría que decir que, siguiendo con la neolengua, cuando se habla de racionalización o de ajustes, échense a temblar. Es la conclusión que podemos sacar de todos estos años de aplicación de lo que son simple y llanamente recortes. La verdad es que con el asunto del tren se ha funcionado exactamente con el mundo al revés. Todos los informes del ámbito europeo, todos los informes del ámbito de la necesidad de mejorar la sostenibilidad, cuando parecía que el problema del calentamiento global, de la sostenibilidad, era un problema –parece que se nos ha olvidado de repente, no sé qué ocurre–, todo el mundo decía: tenemos que apostar por el tren, por el transporte ferroviario, porque es el más eficiente desde el punto de vista ecológico, es el más social desde el punto de vista del acceso de los ciudadanos al mismo. Y, sin embargo, ¿qué hemos hecho todos estos años?

BORRADOR

Ah, y una cuestión muy importante: hay que desplazar el creciente transporte de mercancías con camiones dentro de la Unión Europea hacia el tren. ¿Para qué? Para que sea más ecológico y más eficiente dicho medio de transporte. ¿Qué hemos hecho en España? Hemos hecho la mayor red de Aves de toda la Unión Europea que, curiosamente, no transporta mercancías, que es lo prioritario a derivar al sistema ferroviario. La lógica, pues, vean ustedes, saquen las conclusiones. ¿Cómo es posible que asociemos el tren de alta velocidad al desarrollo, y sin él no vamos a tener desarrollo, y el país que más Aves tiene de Europa tiene la tercera crisis más grave de toda la Unión Europea, después de Grecia y Portugal? Pues, francamente, algo no casa en la ecuación, ¿verdad? Algo no casa, y digo esto por una cuestión muy sencilla: es que todos estos años díganme ustedes cuánto se ha invertido por parte del Estado –por cierto, estando un Gobierno u otro– en la mejora de la red ferroviaria de transporte de viajeros y de mercancías en España. Toda la inversión ha ido única y exclusivamente a desarrollar los trenes de alta velocidad, y lo demás, pequeñas cositas, sí. Me puede sacar usted «no, pues se arregló tal cosa», «sí, se arregló tal cosa». No, no, tráiganme las cifras globales de lo invertido en una cuestión y de lo invertido en la otra. Y estamos hablando, probablemente, de mil a uno. De mil a uno, sin ninguna duda. Y eso es una realidad y, lógicamente, las cifras que da el señor Villanueva pueden ser ciertas, pero eso tiene una motivación. Si no hacemos ningún tipo de esfuerzo de promoción del uso de los trenes de cercanías. Ojo, teniendo en cuenta lo que digo: que esa es la forma de transporte más ecológica y más social desde el punto de vista del acceso a los ciudadanos.

¿Y qué hemos hecho? No se hace ningún tipo de esfuerzo para potenciar que la sociedad en conciencia, como se potencia que se use el transporte público por ejemplo de la comarca de Pamplona, pues no se ha hecho ningún esfuerzo en promocionar el uso del ferrocarril de mercancías. Ni se ha hecho ningún esfuerzo en mejorar el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías. Y las consecuencias de todo ello es esto. Dejamos que un servicio se deteriore. Consecuencia del mismo: ya las cifras nos

BORRADOR

justifican que lo eliminemos. Esa es la filosofía que muchas veces se está imponiendo en este país. Por tanto, desde luego, nosotros vamos a apoyar la moción. Incluso diríamos que se queda corta y que lo que tendríamos que plantear es la necesidad de mejorar. De mejorar la red de trenes de cercanías.

Ya se ha dicho, no se equivoquen ustedes: el tren de alta velocidad, por mucho que tú digas que lo has reivindicado muchas veces, no va a parar en Tudela. Lo sabemos. No va a parar, por mucho que nos empeñemos. Y en Pamplona, pues lo justico. Lo justico. No, pero es que ustedes saben que eso es cierto y porque nos ahorramos diez minutos. Y si se para en Tudela, ya no hay ahorro en tiempo. Eso es así. Y en Tudela no va a parar pese a que el Ayuntamiento ha solicitado veinte mociones probablemente, que si se hace el TAV que pare en Tudela. Se lo digo a la señora Castillo porque seguro que le ha tocado a ella defender más de una vez esta moción. Por tanto, insisto, nosotros creemos que además hay una relación causa-efecto, apuesta por el tren de alta velocidad, apuesta por los trenes y las redes de cercanías. Y, desde luego, nosotros estamos por la apuesta por el desarrollo de la red de cercanías, de la red de transporte de mercancías y, por supuesto, de la conexión con el ámbito europeo. No vamos a repetir el debate en el ancho europeo y en el tercer carril. Por cierto, probablemente, si lo que se quiere invertir en el tren de alta velocidad lo invirtiéramos en la mejora de las redes de cercanías y en el tercer carril de ancho europeo, seguramente tendríamos un mayor uso de la red ferroviaria y, desde luego, a un coste muchísimo inferior que podríamos emplear en otras cuestiones. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Mauleón. Habiéndose posicionado todos los grupos, es su turno, señor Felones.

SR. FELONES MORRÁS: Muchas gracias, señor Presidente. Como este debate de esta moción está siendo un poquito sorprendente por muchas razones, tengamos en cuenta que, en general, en el debate parlamentario, cuando hay un cierto acuerdo, los grupos no suelen gastar determinados minutos en la defensa. Para sorpresa del proponente, prácticamente todos los

grupos han utilizado más minutos que el propio proponente. En todo caso, permítanme algunas reflexiones también muy breves.

En primer lugar, quiero agradecer a todos los grupos el apoyo a la moción y permítanme los grupos de Bildu, Aralar/Na-Bai e Izquierda/Ezkerra que dedique unos minutos, en especial a los que directamente pueden estar concernidos y afectados, o pueden ayudar más a la solución del problema. No sin antes decirle al señor Mauleón que es un poquito injusto lo que usted acaba de señalar, porque es evidente que la presencia de los Alvias en Pamplona es un salto cualitativo fundamental. Y mejor prueba no hay. Pero en fin, no vayamos al debate ferroviario, que lo tendremos, ni al debate del TAV, en el que tendremos además discrepancias, como se ha visto, sino vayamos a lo que nos trae aquí.

Señora Castillo, representante de UPN, yo le agradezco mucho la información y la buena voluntad que usted ha manifestado. Pero debo también manifestarle mi sorpresa. ¿Pero no son ustedes socios? ¿No son ustedes socios, el PP y UPN, en cuestiones que afectan a estos menesteres? Dice que no. Se lo recordaré en más de un momento en los próximos días. Lo que es evidente es que debo manifestarle que no les tratan con deferencia. Es más, creo que cabría hablar incluso de una falta de respeto. Y ante esta situación, un partido que se precie debe levantar la voz y dar un puñetazo encima de la mesa si es preciso. No diré más que encima de la mesa y puñetazo. Nada más. Pero no es poco. Esto es defender también el fuero. Esto también es defender el fuero. No solo proclamarlo, porque, efectivamente, aquí nos estamos jugando mucho. Por lo tanto, le agradezco mucho su buena voluntad, pero que sea real. Que tengamos alguna consecuencia práctica del apoyo casi unánime que UPN da al Partido Popular en las votaciones del Congreso de los Diputados, que esto ha sido lo que tradicionalmente ha sucedido en la política navarra.

Señor Villanueva, muy brevemente. Sorpresa y una cierta perplejidad de que usted también vote a favor de esta moción. Usted sigue muy bien ese principio que dice: «si no quiere tener un enemigo, incorpórelo a su ejército».

BORRADOR

No hemos perdido la moción, podrá decir usted, porque la hemos votado a favor. Aunque tengamos que hacer el pino, que efectivamente algo de esto hemos hecho en esta moción. Porque claro, que el PP vote a favor de esta moción, hace falta un cierto retorcimiento. Le reconocemos su habilidad, que cada día que pasa es mayor, por cierto, en materia parlamentaria. Hay que reconocérselo. Lleva usted pocos meses, pero es usted un avezado parlamentario en los pocos meses que lleva.

Plan de racionalización. Señor Villanueva, reconocido, si lo ha dicho este portavoz, es que evidentemente Renfe no puede continuar en los términos en los que estaba porque hay líneas clarísimamente deficitarias, pero la racionalización es eso: racionalización, no desaparición. No desmantelamiento. No prácticamente dejar tabla rasa. Y, por lo tanto, aceptamos que la racionalización tiene que suponer algunas suspensiones, alguna mejora, algún cambio en el horario… Pero hombre, no tanto como para que esto realmente sea un cambio sustancial. Dice usted: «no creemos que se pueda pedir mayor esfuerzo». Le respondo: creemos que se puede pedir mayor esfuerzo al Gobierno del Partido Popular, y a Renfe, que en definitiva es un instrumento a su servicio, para que esto sea una realidad. Nosotros no atacamos al Gobierno de España. Fíjese si es amable la moción. No se ataca al Gobierno de España, se defiende a los ciudadanos navarros, en especial a dos sectores especialmente afectados: estudiantes y trabajadores, que no son precisamente los que tienen el bolsillo más nutrido. Se lo digo como padre de estudiantes que, en fin, si yo le contara…

Finalmente, los mecanismos a articular, pues los que haga falta. Pero, en definitiva, de lo que estamos hablando es que teníamos unos trenes de cercanías y ahora, a partir de esta semana, no los vamos a tener. Esperamos que en las próximas semanas podamos decir: gracias al apoyo de esta moción por parte del PP y de UPN, lo que era previsible no se ha materializado y ha habido una cierta marcha atrás. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Felones. Esperemos que así sea. Pues nada, procedemos a votar la moción

BORRADOR

por la que se insta al Gobierno de Navarra a articular mecanismos necesarios para evitar el desmantelamiento de ciertas líneas de trenes de cercanía.

Votos a favor. Votos en contra, nada; abstenciones, nada. Pues queda aprobada la moción por unanimidad. Y no habiendo más puntos en el orden del día, damos por concluida esta sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 51 minutos.)