



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura

Pamplona, 5 de diciembre de 2013

NÚM. 34

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JERÓNIMO GÓMEZ ORTIGOSA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 5 DE DICIEMBRE DE 2013

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar las actuaciones realizadas en 2013 en relación con el aeropuerto de Pamplona.
 - Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre la reunión mantenida con el Presidente de RENFE para abordar temas relativos al tramo navarro de Alta Velocidad y sus repercusiones para la ciudadanía de la Zona Media.
-

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 32 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar las actuaciones realizadas en 2013 en relación con el aeropuerto de Pamplona.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Buenos días, señorías. Vamos a dar inicio a esta Comisión de Fomento. Tenemos dos comparecencias. En primer lugar, damos la bienvenida al señor Consejero y su Director General y empezamos con el primer punto, que es la comparecencia del Consejero de Fomento para que explique las actuaciones realizadas en 2013 en relación con el aeropuerto de Pamplona. Dicha comparecencia ha sido solicitada por el señor Eloy Villanueva, quien, por el Partido Popular, tiene la palabra.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente, buenos días. Buenos días a todos, especialmente al señor Consejero, el señor Zarraluqui, y al Director General, señor Marcén. Bien. Como no quiero extenderme y creo que la solicitud de comparecencia es bastante clara, agradezco que ya veo que nos facilita la información o, al menos, un resumen de la exposición por escrito, lo cual siempre es agradable y se agradece y, además, veo que va respondiendo, o eso parece, a lo que se solicita. En cualquier caso, voy a leer exactamente qué esta solicitud de comparecencia se plantea tras la comparecencia desarrollada el pasado 17 de mayo sobre esta misma cuestión, que también planteó este grupo parlamentario, y, concretamente, solicitamos información sobre las actuaciones realizadas desde el pasado 17 de mayo hasta ahora y las que está previsto realizar o desarrollar en los próximos meses, siempre con arreglo a las competencias que gestiona el Gobierno de Navarra en esta materia, que no son ni exclusivas ni son todas, pero que sí existen. Nada más y gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Villanueva. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Buenos días. Gracias, señor Presidente. Señorías, efectivamente, comparezco para hablar de las acciones que hemos podido ir llevando a cabo dentro de un marco competencial que, efectivamente, realmente, nos es ajeno porque no tenemos competencias en absoluto sobre las cuestiones aeroportuarias, si bien tenemos interés —yo creo que interés público razonable— en que todo lo que se refiere al aeropuerto de Pamplona-Noáin tenga el máximo aprovechamiento y el máximo desarrollo posible.*

Como actuaciones, comentaremos tres. La primera es un seminario que celebramos el 26 de junio en torno al tema de la mejora de la conectividad de Navarra. La segunda son los contactos que hemos tenido con Air Nostrum. La tercera son las gestiones relativas al Comité de Coordinación Aeroportuaria.

Respecto del primero, diré que a este seminario asistieron representantes de los departamentos de transporte, también de Turismo, de la Fundación Moderna, del Ayuntamiento de Pamplona, de las empresas públicas que tienen que ver con espectáculos, Cámara, director del aeropuerto, la asociación de hostelería, efectivamente, y Viajes El Corte Inglés. Se entendió que los elementos de este abigarrado grupo podían aportar a este debate el interés de cuáles son los requerimientos que podrían facilitar una mejor actividad económica dentro de la Comunidad relacionada con el aeropuerto y, por lo tanto, qué problemas entendían muchos de ellos que podían derivarse de la actual situación en cuanto a número de vuelos, en cuanto a conexiones del aeropuerto de Pamplona.

Las conclusiones que se sacaron fueron que tenemos unas posibilidades limitadas y un alto coste de vuelos internacionales punto a punto desde Pamplona, que es interesante mejorar las frecuencias y fiabilidad, básicamente con Madrid, aunque también tenemos un interés especial con Barcelona porque es bastante complementaria en cuanto a conexiones europeas.

En ese seminario se consideraba, básicamente, a Air Nostrum, que, como saben todos, no es Iberia, pero es una compañía que tiene un acuerdo especial con Iberia para prestar los servicios de viajes regionales con ellos, y el interés en poner en marcha el Comité de Coordinación Aeroportuaria, que es una figura que está establecida en la normativa al respecto y que, recientemente, ha sido desarrollado por un decreto que se ha publicado hace poco y que ha dado por objeto ya una serie de comunicaciones para constituir dichos comités.

En cuanto a Air Nostrum, tuvimos unos contactos con el director comercial, que nos prestó información sobre las conexiones con Madrid y Barcelona. Ellos habían estado prestando el servicio a Barcelona hasta hacía dos años, si no recuerdo mal, y luego los sustituyó Vueling. Ahora Vueling ha dejado de prestar el servicio. El último servicio que teníamos con Barcelona eran dos conexiones diarias que permitían ida y vuelta en el día en los dos sentidos. Destacaba que el perfil de usuario era, claramente, de negocios, cuando la cosa funcionaba. Había un porcentaje cercano al 50 por ciento de viajeros de negocios en este viaje y, realmente, en estos últimos años, se había dado una muy baja ocupación, incluso con régimen de low

cost, es decir, con régimen de Vueling, que es el que prestaba este servicio hasta hace poco.

En cuanto a Madrid, se ha visto una reducción progresiva de la oferta. Esto no es un problema solo de Pamplona, sino que nos comentaba ayer Aena que van quince meses seguidos de caída en el número de viajeros en España, aunque este último mes parece que esa tendencia se había estabilizado y apuntaba a una posible pequeña recuperación. En Madrid, el 42 por ciento de los viajeros hacen otra conexión, es decir, son viajeros en tránsito, destacando esas otras conexiones hacia Roma, Lisboa y Londres. También Quito, como otro destino principal que aglutinaba unos dos mil o tres mil pasajeros al año.

Air Nostrum no ve viable una conexión directa con Londres u otros hubs internacionales. Fue un tema que surgió en las conversaciones pero decían que no reuníamos condiciones para tener suficiente número de viajeros. Por otro lado, ellos veían la pega de que, si planteábamos unas conexiones internacionales hacia Londres, eso reduciría o pondría en riesgo el servicio a Madrid, debido a que este servicio a Madrid, como he dicho antes, tiene un gran componente de conexión internacional. Nos planteaban un coste para recuperar la ruta a Barcelona con dos conexiones diarias cuya cifra venía a rondar los seiscientos mil euros.

En cuanto al tercer aspecto, el Comité de Coordinación Aeroportuaria se apoya en el Real Decreto Ley 20/2012 y establece una serie de funciones para este comité como son impulsar el desarrollo de la actividad aeroportuaria, definir de la estrategia a desarrollar; canalizar actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo, promover nuevas rutas aéreas, recabar datos e información que puedan ser de interés para esta gestión y el objetivo básico de incrementar el transporte de pasajeros y de carga aérea como cualquier otros que puedan ser interesantes.

Este real decreto ley tuvo su continuidad con ese Real Decreto 697/2013, de 20 de septiembre, en el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria y que establece que es una composición en la cual siempre preside el Secretario General de Transportes, que, en este caso, es una mujer, Carmen Librero, hay un secretario y dos vocales de Aena, dos vocales que representan a la Comunidad Foral de Navarra, que los designa el Consejero de Fomento, un vocal representativo de organizaciones económico-sociales también designado por el Consejero de Fomento, tres vocales que designa la Federación Navarra de Municipios y Concejos y un vocal que designa la Cámara Navarra de Comercio e Industria.

A pesar de que este real decreto es de septiembre, nosotros ya teníamos designados a los miembros con antelación, pero las comunicaciones que han provenido del ministerio han llegado esta misma semana y se han contestado. En ese sentido, se ha designado como representantes en la Comunidad Foral al Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda, aquí presente, y al Director General de la Fundación Moderna y también un representante de las organizaciones económico-sociales, que es el Secretario General de la Confederación de Empresarios de Navarra. Falta designar el resto de vocales, pero esto corresponde a Aena, que me imagino que lo habrá hecho y la previsión que tenemos es constituir este comité a lo largo del primer trimestre de 2014, por lo que nos han comentado.

Ayer, tuvimos una reunión con el nuevo director del aeropuerto y también con el director de aeropuertos del grupo 3 de Aena, en la que pusimos en común y vimos el interés compartido de que se ponga en marcha este comité y de constituir un grupo de trabajo permanente. Entendemos que, al margen del comité, que creo que tiene una frecuencia de dos veces al año o algo por el estilo, tiene que haber una comunicación más fluida y, quizá, constituir, por nuestra parte, algo un tanto informal pero que permita llevar a cabo una cierta actividad en torno a estas cuestiones que luego se traslade, lógicamente, al Comité de Coordinación Aeroportuaria.

Aena nos comentaba que, en su previsión actual y a medio plazo, Pamplona va a tener estabilidad como aeropuerto de interés general, que, tras la aplicación, además, del plan de eficiencia, va a haber estabilidad de plantilla, no tienen previsiones de reducción de plantilla, esta reducción ya se produjo, y, desde luego, tampoco tienen previsión de necesitar ayudas públicas para el aeropuerto porque, para empezar, Aena, desde su constitución, no se financia con base en los Presupuestos Generales del Estado ni en ningún otro presupuesto autonómico, sino que funciona con la financiación que él mismo busca en el mercado para financiar sus acciones.

En cuanto a informaciones complementarias, que siempre surgen, sobre posibilidades de financiación de vuelos no rentables, es algo que se plantea muchas veces y que tiene cierto interés periodístico. Actualmente, entendemos que solo hay dos vías abiertas porque la Comunidad Europea lo ha establecido así. Una de ellas es la declaración del servicio de interés público obligatorio, pero que, en caso de Navarra, sería difícilmente justificable, el ejemplo más claro son las islas, que tienen que ser sitios en los que las posibilidades de comunicación sean escasas y poco satisfactorias. La otra vía es la campaña de fomento de actividad

turística, y muchas comunidades autónomas han optado por esta vía, que consiste en generar una campaña en la cual, además, hay publicidad en los aviones. En ambos casos, en cualquier caso, se requiere, lógicamente, un concurso público para procurar esta fórmula. Otros tipos de ayuda no están autorizados.

Hemos traído aquí algunos gráficos –son datos de hasta 2011– que reflejan los fondos públicos que se dedican por algunas comunidades autónomas para financiar el transporte aéreo que no resulta rentable. Como ven ustedes, hay comunidades autónomas que, realmente, desarrollan unas campañas de publicidad importantes. Este es otro dato que viene a reflejar lo mismo, pero con cifras más concretas. Aquí se aprecia cómo Castilla y León lleva, en el periodo 2007-2011, más de 84 millones de euros dedicados a esta cuestión; Galicia, más de 22; Valencia, más de 16; Aragón, más de 34; y otras comunidades, Cantabria por ejemplo, que tiene unos vuelos con Ryanair, financia 20 millones de euros para apoyar. Es decir, son cantidades importantes que, desde luego, están fuera del alcance de nuestras posibilidades.

Un dato más del que se puede extraer, en este caso, cómo no siempre las ayudas públicas contribuyen a incrementar la afluencia de viajeros. Es decir, sí que aumentan la oferta, pero no siempre la afluencia de viajeros, que muchas veces viene también condicionada por otras cuestiones, como son las que hemos comentado: la crisis económica, la competencia de otros medios como puede ser el ferrocarril, etcétera.

En conclusión, las ayudas destinadas a incrementar la afluencia de viajeros alcanzan, en algún caso, cantidades importantes, los instrumentos para hacerlas son convenios de colaboración y contratos de servicios publicitarios. Normalmente, las principales beneficiarias son las compañías low cost, estas son las que están llevando el dinero que se emplea en muchos aeropuertos. En principio, no está clara la correlación o, por lo menos, no es directa la correlación entre fondos aplicados y aumento de viajeros, sí que es aumento de oferta pero no aumento de viajeros, insisto. Sí que hay correlación entre fondos y aumento de viajeros en determinadas compañías, no ha existido una correcta aplicación de los principios de publicidad y concurrencia en algunas comunidades autónomas y hay un impacto de competencia entre aeropuertos y entre aerolíneas.

En cuanto al tema de la explotación de Noáin como aeropuerto de carga, que fue algo que, en su momento, se trató aquí, hemos tenido también alguna conversación. Nos han confirmado que existe capacidad operativa, en ese sentido, no hay problema, que, sin embargo, no detectan una demanda clara y que sí que ha habido operaciones

puntuales. Por ejemplo, nos comentaban que en alguna huelga que afectó a Volkswagen se trajeron piezas en avión. Nos plantean, también, que la competencia en el entorno es muy importante ya que tenemos dos aeropuertos de carga muy cercanos. Particularmente, el de Zaragoza es un aeropuerto muy importante, por lo menos así nos lo explican, debido a la presencia de la concentración logística de Zara, que genera, asimismo, una importante actividad de traslado a través de medio aéreo, no sé si a todo el mundo, pero, desde luego, a toda Europa seguro. Desde luego, no parece que sea una opción en la que apoyarnos para el desarrollo futuro del aeropuerto de Pamplona.

En cuanto a conclusiones finales, la actividad aeroportuaria registraba descensos continuos en los últimos quince meses y está claramente relacionada con la crisis y con la competencia del ferrocarril. Entendemos que Navarra debería recuperar la conexión a Barcelona por las posibilidades de conexión que ello provee y ello podría requerir, en su momento, un cierto apoyo económico por parte de la Administración foral, que tendría que vincularse, necesariamente, a través de una campaña de desarrollo turístico.

Entendemos, y este último punto es importante, que una acción coordinada con el tejido empresarial puede ser algo que produzca beneficios mutuos en el sentido de comprometer también cierto apoyo para que se recuperen los viajes de negocio a través de la vía de ferrocarril. Y nada más, muchas gracias y me someto a sus preguntas.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): Gracias, señor Consejero. Para preguntar, señor Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente, y gracias, Consejero, por las explicaciones que ha facilitado. Voy a hacer alguna reflexión y alguna pregunta.

Si me lo permite, señor Consejero, podríamos resumir lo que nos ha explicado como actuaciones fundamentales entre mayo y este mes de diciembre en tres grandes elementos: un seminario, contacto con una compañía y un comité. En cuanto al seminario, la verdad, no le hago a usted responsable de las conclusiones del seminario, pero, en fin: posibilidad muy limitada y con alto coste de vuelos internacionales punto a punto desde Pamplona –bastante obvio–; necesidad de mejorar las frecuencias y fiabilidad de las conexiones con Madrid –y con otros lugares, podríamos añadir–; se considera Iberia interlocutor fundamental –puede ser cierto aunque puede haber otras opciones–; interés en la puesta en marcha del Comité de Coordinación Aeroportuaria, que tampoco es achacable a usted. Yo no soy muy partidario de los comités. Creo que son los ingleses los que dicen que cuando alguien quiere

que algo no funcione, lo mejor que puede hacer es conformar un comité y, verdaderamente, este asunto de los comités lo ha impulsado el ministerio del partido al que pertenezco, pero tengo que decir que soy muy escéptico respecto de las funciones y de los resultados que pueda dar este comité porque ya vemos lo que ocurre habitualmente con los comités. Ojalá sirva para algo, ojalá, efectivamente, sirva como vehículo. Creo más en algo que usted ha dicho cuando se refería a una relación estable, permanente, más frecuente, con la persona que tiene la responsabilidad de gestionar la infraestructura entre el director del aeropuerto, ahora recientemente sustituido, y usted, desde su departamento. Creo más en esa relación, sinceramente, que en un comité que, al final, también va a tener sus propios condicionantes.

En cualquier caso, y respecto del comité, sí tengo que hacer una sugerencia, una crítica, no sé cómo lo puedo interpretar porque, entre las personas propuestas por parte de usted mismo, vemos que está el director general de la Fundación Moderna. Es verdad que la Fundación Moderna tiene unas competencias en turismo sostenibles, si no me equivoco. La verdad es que, como en Moderna cabe todo —no voy a entrar ahora en la discusión de Moderna, es una estrategia con la que nosotros estamos de acuerdo pero creemos que, en ciertas ocasiones, se abusa en exceso—, si nos planteamos la posibilidad de que, en lugar de estar representado Moderna, habría podido estar, a lo mejor alguien más relacionado directamente con Turismo o, propiamente, alguien de las empresas públicas que tienen funciones turísticas y que están dentro de la Corporación Pública Empresarial de Navarra, que también tendría algún sentido. No digo que esté mal Moderna, pero lo que digo es que quizá, se podría haber planteado por el lado turístico porque hay empresas públicas que están específicamente dedicadas y destinadas a ello.

Al final, hay una reflexión que yo creo que conviene volver a hacer —la hemos hecho en otras ocasiones— y es cómo se sitúa el aeropuerto de Noáin dentro de un plan de movilidad global que debe existir en nuestra Comunidad y, sobre todo, cómo se debe entender el papel del aeropuerto de Noáin más allá de las relaciones económicas que puede ayudar a favorecer entre los navarros y gente de otros lugares de España o de otros lugares de Europa o incluso del mundo.

El problema es que hay que conseguir no tanto que la gente de Navarra vaya a otros lugares, que eso está muy bien, sino que la gente venga aquí. Por eso yo aludía ahora, al asunto turístico en la formación del comité; comité que, por cierto, además, ha cumplido sus plazos, porque eran tres meses y, efectivamente, se ha cumplido y se ha conformado antes de los tres meses, pero tenemos que

ser conscientes de que aquí tenemos unas posibilidades turísticas que, quizá, no se han explotado adecuadamente. Tenemos un sector económico relacionado con el ámbito médico que, evidentemente, es importante y que también atrae a mucha gente de otros lugares de España y del mundo. En su día, incluso, hubo algún intento con las líneas aéreas portuguesas, si no recuerdo mal, y en cierto modo estaban justificados aquellos vuelos en pequeños aviones precisamente como consecuencia de una actividad médica importante. Están los estudiantes y la actividad económica en general.

Tres son los aspectos en los que yo le pediría a usted concreción o mayor esfuerzo de cara al futuro. Es decir; mejorar el servicio de lo que podamos tener y de lo que ya tenemos, me refiero; la puntualidad; evidentemente, las frecuencias —ha hecho usted alguna alusión—; y, por supuesto, también el precio. Le hago una pregunta muy concreta, y es si han planteado ustedes alguna conversación directa con Vueling. Usted alude aquí a la cifra de seiscientos mil euros, cifra que parece que es la que están tratando o se ha tratado con Air Nostrum. Mis datos hablaban de seiscientos cincuenta mil. En cualquier caso, esa concreción no es lo más relevante pero sí llama la atención que, cuando Vueling comenzó a ofrecer algunas frecuencias, no hubo ningún tipo de campaña previa —por parte de Vueling, no hablo del Gobierno de Navarra— ninguna promoción. Da la impresión de que aquello se puso en marcha y, con la misma celeridad con la que se puso en marcha, se desinfló.

Yo no sé si ustedes, por el hecho de haber establecido Air Nostrum como interlocutor principal, han hablado o han dejado de hablar con Vueling. Yo no sé si los seiscientos o seiscientos cincuenta mil euros de Air Nostrum es una cantidad mayor o menor a la que pudiera servir para que Vueling volviera a operar con Barcelona. Hago esta pregunta en el ánimo constructivo de intentar buscar soluciones. La impresión que da es que es difícil hacer cosas con el aeropuerto de Pamplona, pero peor impresión estaríamos dando a los navarros si la conclusión última fuera que, definitivamente, no se puede hacer nada.

Tengo que hacer dos pequeños apuntes. Sigo sin estar de acuerdo con la valoración bastante negativa, que ya sé que no es solo una valoración de ustedes en el departamento, que comparten otros técnicos, respecto a la demanda o a la necesidad de carga de este aeropuerto. Sigo pensando que hay nicho para que las empresas navarras exploten esta vía como vía de exportación de mercancías más allá de lo que se hace actualmente. Me parece que es algo en lo que se debe trabajar y se debe mejorar y tengo que hacer también una pequeña crítica de concepto. Ustedes, cuando hablan aquí de las líneas áreas de bajo coste, en

las conclusiones, dicen: hay un impacto en la competencia entre aeropuertos y entre aerolíneas. Es cierto. Hay un impacto entre aeropuertos y, probablemente, eso es lo que hace que el aeropuerto de Noáin, en este sentido, tenga menor actividad que otros aeropuertos del entorno.

Yo no sé si es cierto, como usted lo ha dicho, tengo que presumir que sí, que no hay una relación directa entre el aumento de pasajeros y el aumento de las frecuencias o, mejor dicho, de la implantación de líneas áreas de bajo coste. Me parece que ha dicho usted que no había una relación directa entre esas líneas aéreas y el aumento global de viajeros, pero la realidad es que algo hay que hacer y, aquí, en esta Comunidad, para otros proyectos se justifica hacer inversiones previendo un retorno posterior que afecte a una comarca o que afecte a toda la comunidad, como puede ser el ejemplo del Circuito de los Arcos, y, sin embargo, parece que no se ve con claridad que ese mismo criterio se pudiera aplicar a otras actividades como puede ser esta de la que estamos hoy hablando, a la hora de valorar cuál es el retorno real. Yo no sé si se ha hecho un estudio realmente concienzudo del retorno que puede tener esta actividad económica o del retorno que puede tener que aquí operen algunas otras líneas aéreas, incluso líneas de bajo coste, pero me parece que nos faltan datos al respecto, tanto para tomar una decisión como para tomar otra. Al menos, le faltan a este Parlamentario y, desde luego, en algunos sectores empresariales de Navarra, yo le puedo asegurar que también faltan datos.

En fin, nosotros vamos a seguir insistiendo con este asunto. Para nosotros es muy importante poner en valor la infraestructura del aeropuerto. Creemos que, desde la propia Administración –ambas, las que tienen competencias, tanto la central del Estado como la de Navarra–, no se puede dejar de lado una infraestructura tan importante. Es una infraestructura que ha costado mucho esfuerzo al contribuyente. Es verdad que en España ha habido una planificación bastante penosa de algunas infraestructuras y vemos ejemplos de aeropuertos por toda España en un situación bastante ruinoso y bastante calamitosa pero, insisto, la obligación de los poderes públicos, en este caso y en otros, es procurar que lo que ha costado dinero al contribuyente sirva para algo y, por lo tanto, aquí quedan todas mis reflexiones que espero que sirvan para algo y, en cualquier caso, seguiremos insistiendo, señor Consejero. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): Gracias, señor Villanueva. Por parte de Unión del Pueblo Navarro, señora Castillo.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Bienvenidos, señor Consejero y señor Director General. Desde el mes de mayo, que ya empezamos a hablar del aeropuerto de

Noáin en esta sede parlamentaria, ha quedado constancia de que, pese a que la titularidad y la competencia son estatales, el Gobierno de Navarra, y a UPN esto le parece fundamental, ha trabajado constantemente en torno a aumentar las posibilidades, las potencialidades y las competencias que el aeropuerto de Noáin-Pamplona tiene, como no puede ser de otra manera, si lo que perseguimos, y eso es así, es la conectividad cada vez mayor de la nuestra Comunidad.

La verdad es que, en general, vamos a decir que el Gobierno central y, en concreto, ahora Aena, deberían trabajar más en torno a cuestiones como planes globales de tráfico aéreo en España, ya no solo en Navarra. Ahora nos estamos fijando en el aeropuerto de Pamplona, pero creemos que les hace falta una planificación, no solo en cuanto a la construcción, que, evidentemente, ha dejado a muchos aeropuertos con grandes gastos sin posibilidad de seguir adelante porque no hay viajeros, sino también en cuanto a ir analizando cuáles son las características, las debilidades y fortalezas de cada uno de los aeropuertos, fomentar la fortalezas y, desde luego, terminar con esas debilidades.

Desde el punto de vista de ordenación territorial, a nuestro juicio, los transportes son parte muy importante de esa ordenación territorial que conforma toda España en general, y en ese sentido creemos que estos comités de coordinación, al trabajar con las propias comunidades autónomas, pueden llevar a cabo estudios y trabajos que organicen de una manera más acorde con los territorios y con las necesidades de los mismos para que, en definitiva, el avión pueda ser un medio más competitivo.

Sin duda alguna, los aeropuertos y el transporte en avión están sufriendo, además de la crisis económica, que, evidentemente, disminuye el número de viajeros, una crisis mucho mayor, un cambio en el modelo de transporte y una competencia directa con el ferrocarril, y creemos que esas crisis, en vez de interpretarlas de manera negativa, se han de interpretar de una manera positiva. Es decir, son crisis de crecimiento, y en esas situaciones es cuando hay que buscar las posibilidades que cada uno de ellos, en su especificidad, muestra, y deberían estudiar más esas cuestiones dado que su competencia es manifiesta. Mientras tanto, los Gobiernos autonómicos, en este caso el de Navarra, tienen que intentar aumentar las posibilidades, probablemente porque conocen más la tierra en la que gobiernan, las ideas que se puedan aportar y las propuestas que aumenten lo que, para todos, es, sin duda alguna, una posibilidad más de abrirse al exterior y de que se nos conozca a niveles –ya se ha comentado aquí– tanto empresariales como en cualquier otra cuestión relativa a la competencia y posibilidad de

desarrollo de la propia región. Es en eso en lo que tenemos que ir trabajando, tanto a nivel general-estatal como a nivel de Navarra.

Algunas de las conclusiones que se han tenido en cuenta en esta primera reunión nos parecen francamente buenas, dentro de esta situación que, evidentemente, como decimos, de una merma importante en el número de viajeros, como que haya quedado claro, por parte de Aena, que la estabilidad a medio y largo plazo del aeropuerto de Pamplona es algo que no tiene duda y esto es importante porque, al fin y al cabo, suyo es.

La no necesidad de ayudas públicas quizá esté bien en cuanto a que se puede ver que es un aeropuerto que, por sus propios medios, puede seguir funcionando como hasta ahora, que no es poco, dentro de las situaciones en que se hallan otros aeropuertos, pero sí es cierto que quizá en ese análisis de la situación de crisis en la que se está y en un modo de ver las cosas más lejos, quizá no ahora mismo porque hay dificultades en la aportación de medios económicos, pero sí a más largo plazo, dentro de las posibilidades económicas que se vayan brindando, la aportación, tanto a nivel estatal como a nivel de comunidades autónomas, en el caso de que estas muestren interés, de nuevas posibilidades buscando, como hemos dicho, qué especificidad tiene cada aeropuerto.

Se ha hablado, también, de que quizá habría que explotar un poco más, en el caso, por poner un ejemplo, del aeropuerto de Noáin, las posibilidades que tiene de vuelos turísticos de cara a los Sanfermines y fomentar una especial actividad y un especial interés para que se visite Navarra y no al revés, que también es importante, evidentemente. Para los empresarios, es más importante que se pueda estar conectado con toda Europa para la riqueza que podamos tener a futuro.

También nos parece que, en algún momento, se tendrá que abordar la posibilidad de vuelos con carga; eso, sin duda, también aumentaría las posibilidades de competencia de los empresarios navarros, como en su momento se hizo en Zaragoza. Aquí se podría hacer con empresas como Volkswagen, en la que todos estamos pensando.

La verdad es que, en un futuro –no decimos ahora–, si Aena decide que el aeropuerto de Pamplona solo haga vuelos nacionales, habremos mantenido un aeropuerto, habremos mantenido unas posibilidades de conexión indirectas con vuelos internacionales desde Barcelona o desde Madrid, cosa que nos parece bien, pero algún día habrá que considerar esos vuelos internacionales.

Quizá, el análisis es, seguramente, muy oportuno, es muy claro, lo han visto así, pero, a futuro, hay que pensar que si, por lo menos, hay un vuelo internacional a una ciudad señalada, por ejemplo,

Londres, sin ninguna duda, eso llevará detrás aparejado que romperemos la inercia con la competitividad y competencia que nos está ofreciendo el tren y que se queda, evidentemente, si solo apostamos por los vuelos nacionales, en franca minoría por parte del tren y, también, por esa idea que hemos dicho ya los portavoces de que hay que buscar en cada región, en concreto, en Navarra, en qué se sobresale, en qué se es más específico para que sea más interesante de por sí el visitar Navarra. Eso sería importante tenerlo, no solo de modo indirecto, sino también por medio de los vuelos directos internacionales.

Todo esto, como decimos, dentro de un contexto de crisis de crecimiento que no se arregla solo en un día ni en un año, sino que se arregla en tiempo y, en una ordenación más general con criterios de ordenación territorial del transporte, no solo el del avión, sino también, efectivamente, el del tren y cualquier otro que se desarrolle en toda la Comunidad Foral, pero también en toda la nación española. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señora Castillo. Por parte de Socialistas de Navarra, señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Buenos días a todas y todos. Quiero darle la bienvenida y agradecerle la información, que, como siempre, la hacen tan bien presentada, a los representantes de Fomento: al Consejero y al Director General.*

Diré que la verdad es que, con este tema, tenemos un problema porque tenemos una infraestructura un poco sobredimensionada para los vuelos que hoy en día se están llevando a cabo. Diré que, efectivamente, como ustedes ya han comentado, el trabajo de este Comité de Coordinación Aeroportuaria que se reúne dos veces al año, probablemente, va a ser casi como una información del trabajo realizado o poco más, puesto que no es algo realmente efectivo. Nos parece oportuno que se hagan reuniones específicas más seguidas si realmente queremos mejorar el rendimiento que tiene ahora mismo este aeropuerto. Comparto lo que se ha dicho de que una de las vías puede ser el traslado de mercancías, entendiendo que son más caras que por otros medios de transporte. Ese es el handicap que tienen los transportes por vía aérea.

Evidentemente, el problema ha surgido por la mejora del tren que te lleva de centro de ciudad a centro de ciudad, que es mucho más cómodo y, encima, mucho más barato, en una relación de tiempo relativamente aceptable y evitando todas las incomodidades que tiene el acceso a los aviones con las medidas de seguridad, el tiempo que tienes que ir previamente, etcétera, lo cual hace que, ahora mismo, en Pamplona, sea de difícil

puesta en marcha un servicio de avión realmente rentable y, efectivamente, el precio del billete es tan caro que, al final, la mayoría de las personas acaban optando por el tren, como es evidente.

No por eso tenemos que abandonar este servicio. Yo, además, pensaba que, al pedir el señor Villanueva la comparecencia, y puesto que la gestión del aeropuerto es responsabilidad del Gobierno de España, nos iba a traer alguna solución eficaz a este problema, pero me ha decepcionado en esta materia. En cualquier caso, una de las ideas que yo propongo también, y, de hecho, en alguna ocasión ya se puesto de manifiesto que quizá los vuelos chárter puntuales, más que los vuelos regulares, que son más difíciles, luego, de llenar día a día, igual uno cada bastante tiempo, serían más fáciles de llenar que un vuelo regular diario y, desde luego, en la situación en la que nos encontramos, no somos partidarios de que el Gobierno de Navarra destine dinero a este fin. Yo creo que las necesidades básicas, dados los problemas que tiene la ciudadanía, son las primeras y, desde luego, no compartiríamos, ahora mismo, aportar dinero para que vengan compañías low cost o de otro tipo a trabajar en el aeropuerto de Pamplona y con difícil resultado ya que, como se pone de manifiesto en los resultados que ustedes aportan, por más pago que se haga con dinero público, incluso desciende el número de usuarios. Por tanto, nosotros abortaríamos, en el momento en que nos encontramos, esta solución.

Les animo a seguir trabajando y, desde luego, ya que tenemos una buena infraestructura, a intentar sacarle rendimiento, pero entendemos las dificultades. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señora Esporrín. Por parte de Bildu-Nafarroa, tiene la palabra el señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Una vez más, el aeropuerto de Noáin. Está bien toda la información de los pasos que se están dando. Yo, francamente, de todas las cosas que he visto, estando donde estamos, estando el aeropuerto como está desde hace años y años, no veo, realmente, que ninguno de esos espacios que se han citado apunte a soluciones mínimas posibles.*

Se hacen estudios, informes. Vale, sigamos por ahí, pero me da la impresión de que el aeropuerto seguirá como está –y donde está, por supuesto–, es decir, sin uso durante mucho tiempo porque, sinceramente, creo que los problemas son otros. He estado repasando un poco lo que hablamos en el mes de mayo y tampoco yo tengo ganas, ahora, de volver a repetir todas esas cosas porque ya están

dichas y creo que había más intervenciones coincidentes en buena parte. Vamos a dejarlo ahí.

Hay alguna cosa respecto a esto que sí me llama la atención. La primera de todas es que el Gobierno de Navarra está en ese Comité de Coordinación Aeroportuaria con dos representantes –ya se ha citado–, pero uno de ellos es el director general de la Fundación Moderna. Yo no tengo nada contra la Fundación Moderna ni contra las funciones y las cosas que hace la Fundación Moderna, pero tengo mucho contra que el Gobierno, también en cosas que se supone que tienen importancia como esta, deje la actuación en manos estrictamente privadas sobre las que ni la ciudadanía ni sus representantes políticos tienen ninguna capacidad de control; ni siquiera la de preguntar qué hacen. No digo ya la de controlar qué hacen cuando no se puede ni preguntar.

Creo que eso es una deriva importante porque cada día con más insistencia y con más novedades se están depositando, encomendando actividades fundamentales para el desarrollo económico a instituciones privadas, expresamente generadas y creadas para que estén fuera del ámbito del control político de los representantes de la ciudadanía Navarra, concretamente, del Parlamento.

Hace cuatro días hemos visto otra fundación importante que se va a encargar de todos los temas relacionados con tecnología, etcétera. Y eso conlleva dos cosas: una actitud del Gobierno tendente cada día a sustraer más cosas a la claridad, al conocimiento, a la explicación, al control parlamentario; y la segunda, ir dando pasos, cada vez más importantes, hacia la privatización, la gestión privada de cosas tan fundamentales como es el desarrollo económico.

Aena, y vuelvo al aeropuerto, necesita rentabilizar sus servicios. Aena tiene que funcionar sin ayudas públicas, es decir, generando sus propios ingresos y procurando que esos ingresos sean suficientes para que, al final, su cuenta de resultados no sea negativa. Yo en mayo decía que, si cogiésemos el aeropuerto de Noáin, hiciésemos el cálculo de la amortización necesaria en los cuarenta o cincuenta años de periodo amortizable para las obras de infraestructura bastante menor para otro tipo de instrumental técnico, etcétera, el costo anual de tenerlo en marcha –servicio, personal, en fin, todos los gastos inherentes, incluidos bomberos, por ejemplo, por decir algo, que esas cosas se nos olvidan a veces–, y lo distribuyésemos entre el número de vuelos y el número de pasajeros de esos vuelos, sería como para echar a correr.

Y esa es la cuenta que va a hacer antes o después Aena. Antes o después no, porque seguro que la está haciendo o la tiene ya hecha y, como su funcionamiento tiene que ser consecuencia de su

cuenta de resultados, puede ser bastante previsible el futuro que nos espera. A todo esto, a mí se me ha pasado por la cabeza una pregunta que sí quiero hacer: no tenemos competencias, no las hemos tenido nunca porque las competencias eran del Estado, aunque ahora sean sociedades que antes eran estatales y que luego se han privatizado, etcétera, pero estoy seguro de que, cuando no teníamos competencias y aquello era de competencia estatal, la parte proporcional de su costo estaba metida en el cupo que hay que pagar como consecuencia del Convenio Económico. ¿Se ha deducido ya algo? Como ya no es competencia más que de una sociedad privada, en términos reales y en términos prácticos, ¿se va a deducir de ese cupo la parte proporcional que nos corresponda?

Este grupo parlamentario tiene una capacidad muy limitada —y, desde luego, muy limitada en relación con el Gobierno— para poder hablar, analizar, estudiar y conocer de muchas cosas y, como es muy limitada, así lo reconocemos, pero sí tenemos claro que las infraestructuras son fundamentales para el desarrollo y para la actividad económica, y las infraestructuras que faciliten los transportes son de las más importantes.

En los últimos años, se han hecho ingentes inversiones en carreteras, en autopistas, en ferrocarriles —el TAV por ahí está; este año se lleva la totalidad de la inversión de su departamento—, en aeropuertos —no sé cuánto ha costado el último arreglo de este: treinta y cinco, cuarenta, cuarenta y tantos, no me acuerdo, es igual—, pero, al cabo de poco tiempo, está resultando que esas infraestructuras se hacen la competencia mutua y, como se avanza en el ferrocarril, el aeropuerto deja de funcionar o al revés, como la carretera... en fin. Entonces, todas estas infraestructuras han absorbido una inversión importantísima que, en muchas ocasiones, se ha traído y se sigue trayendo de servicios fundamentales como la educación, la sanidad, servicios sociales, etcétera. Han tenido un altísimo coste ambiental, porque han dejado una superficie absolutamente llena de cicatrices por todos sitios, y ahora resulta que no tienen en uso en su conjunto. O sobran unas o sobran otras, o sobra una gran parte de unas o una gran parte de las otras que han tenido un alto coste y tiene una bajísima rentabilidad económica y social como conjunto. Y, luego, además, se nos llena la boca hablando de desarrollo sostenible. Parece mentira la demagogia, oiga, es que no se puede mentir más.

Eso tiene un nombre, que es falta absoluta de planificación global, de visión. En los últimos veinte años, los causantes, los responsables, los que han hecho todas esas cosas y nos han llevado a esta situación de ruina, han sido ustedes: el Gobierno de UPN. Tomen nota y sepamos todos

cómo son las cosas porque, luego, quitarse de encima cualquier clase de responsabilidad suele ser muy fácil. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Amezketa. Por parte de Aralar-Nafarroa Bai, señor Longás, tiene la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, señor Consejero, señor Director General. Egun on. Yo también le agradezco esta actualización de lo que ya más o menos se nos dijo en mayo. No hay grandes aportaciones. No da mucho de sí, el asunto. Yo soy muy pesimista en este tema, por eso tampoco me voy a reiterar en lo que se dijo entonces ni en algunas de las cosas que se han dicho.*

Para empezar, me sorprenden un par de cosas, señora Castillo: primero, que tenga usted tan claro el desbarajuste que es el aeropuerto y los excesos que se han cometido porque es competencia del Estado. Es decir, eso sí que es ver la paja en el ojo ajeno y no la viga en el propio porque aquí podríamos empezar y no acabar. También la señora Esporrín anda mal de memoria porque, puestos a reclamar, se lo debería reclamar al señor Blanco, no al señor Villanueva. Y yo no es que quiera ser aquí abogado de nadie, pero, al César, lo que es del César. Lo que pasa es que parece que el señor Blanco era más de coches, al menos por lo que cuentan que le gustaban las gasolineras.

Pero, bueno, aquí hay que partir de un dato que ya se ha comentado y es que el aeropuerto es de Aena, que Aena era un organismo público, dependía de los presupuestos del Estado, ahora no lo es y no sabemos qué va a ser de Aena en un futuro próximo, pero es de prever que haya algún intento de privatizar o, al menos, que es lo que se suele hacer con este tipo de infraestructuras, de privatizar aquellas partes rentables cerrando todo lo demás. En cualquier caso, Aena está obligada a desarrollar un lógica comercial y eso significa que en un plazo que no será muy largo ya se pueden tomar decisiones sobre el aeropuerto de Pamplona que, desde luego, quedan fuera de la capacidad de decisión de la propia Comunidad Foral cuando, además, el aeropuerto —yo creo que, a estas alturas, es lo que dirán los datos— tendrá menos viajeros que la estación de autobuses. No sé cuántos viajeros tiene la estación de autobuses, pero es que, encima, están cayendo, y cayendo muy por encima de la media. Hasta octubre, había bajado casi un 17 por ciento, si mal no recuerdo, cuando la media de los aeropuertos de Aena era una caída del 4,4 por ciento. La evolución, desde hace años, es muy negativa. No sé si se puede sostener un aeropuerto con ciento treinta mil, ciento veinte mil o ciento diez mil pasajeros. Eso, para empezar.

Claro, hay aquí problemas de origen y se han dicho aquí algunas cosas: que si el turismo, que si los Sanfermines... Como no hagamos sanfermines todo el año, así por decreto, es que los Sanfermines son siete días y la afluencia de viajeros son los primeros días, ni siquiera es un continuo de afluencia. También se habla del turismo —ya llamaremos al Consejero de Turismo, que tiene unos planes estupendos sin dotación presupuestaria, sin criterios de evaluación y con muy poca cosa—, pero el turismo es otra historia. Los vuelos de carga, las empresas, que si Volkswagen debe o no debe.. Vamos a ver: para empezar, la demanda de vuelos es una demanda fundamentalmente derivada; depende de otras cosas, si que es verdad.

¿El turismo que pueda generar Navarra es suficiente para que el aeropuerto funcione? Seguramente, no. Vuelo de carga es una actividad muy atractiva. Todo el mundo se ha dado cuenta de eso cuando empezaron a funcionar, por aquí cerca, un par de aeropuertos. Bien. Pero ahí estamos en lo mismo: ¿por qué Volkswagen no transporta sus componentes? Lo hizo a cuenta de una nevada, como bien ha dicho el señor Consejero, cuando otras plantas pararon, por ejemplo, en Valladolid o en Valencia, incluso. Volkswagen no paró porque se estableció una especie de puente aéreo. Pero, ¿por qué no lo hace de ordinario, si está tan bien? Algún problema habrá porque el avión, para transportar carga, tiene también sus limitaciones. Eso tendría que ir unido al desarrollo de una actividad logística propiamente dicha. Eso sí podría generar. Ahora, hay que ver bien de qué estamos hablando porque lo mismo que en su momento proliferaron los aeropuertos de forma que salieron como setas —cualquier abuelo podía aspirar a tener su aeropuerto— ahora pasa eso con los centros logísticos y pasado mañana pasará con otra cosa. Aquí, el señor Consejero llegó a decir “es que todo el mundo quiere tener una estación de TAV en su ciudad”. Claro que sí, y un hipódromo y una pista de hielo y una pista de esquí de estas artificiales que hay en medio del desierto. Todo el mundo lo quiere. Ahora, ¿es racional o no lo es o dónde estamos? Yo creo que ya es hora de empezar a plantearse esas cosas con seriedad.

Lo mismo que ocurre con otra cosa que ya se ha dicho: es que no se pueden planificar los modos de transporte por separado, habrá que hacer una planificación conjunta. Igual a Pamplona lo que le interesa es estar bien conectada con aeropuertos que estén bien conectados. ¿La opción es el aeropuerto? No lo sé, tiene pinta de que no. ¿Vamos ahora a cometer el error de como ya está hecho, vamos a rentabilizarlo y vamos a empezar a enterrar dinero ahí? Tenemos más experiencias en Navarra. Tenemos ahí el muerto y algo hay que hacer. Hay muertos por ahí que no nos atrevamos ni a abrir la puerta precisamente por eso, y casi

mejor que no se abra la puerta. Otros, los estamos intentando colocar por ahí a precio de saldo, a ver si se lo queda alguien. Quiero decir que tampoco podemos convertir otra vez el aeropuerto en un pozo sin fondo para absorber dinero.

Se suele decir que la infraestructura es una condición necesaria, pero no suficiente, para el desarrollo económico, pero es que el que las infraestructuras sean una condición necesaria no quiere decir que cualquier infraestructura sea necesaria y hay que empezar a plantearse eso con un poco de seriedad porque incluso yo soy muy escéptico. Cuando se habla del retorno económico al aeropuerto, yo soy muy escéptico porque un aeropuerto funciona cuando hay determinadas actividades que demandan ese servicio, no es al revés: un aeropuerto, en sí, no genera actividad por sí mismo. Entonces, yo creo que hay que plantearse esto, coger el toro por los cuernos, ver de verdad las posibilidades que hay y ver si no es mejor conectar Navarra.

Somos seiscientos mil. No podemos tener de todo y en la mayor dimensión del mundo porque es un disparate, es un derroche, son unas actividades con unos impactos ambientales brutales. Así que hay que manejar todo eso con cuidado y, antes de meternos en el fregado de empezar a subvencionar a troche y moche. Ya ha habido conexiones internacionales a distintos países y no han funcionado. ¿Un vuelo a Londres nos iba a arreglar algo? Yo lo dudo bastante.

Esto hay que planearlo de forma seria y, antes de empezar a enterrar dinero otra vez, recursos públicos, en el funcionamiento del aeropuerto, no en el aeropuerto, yo creo que hay que pensárselo dos veces porque, además, decir: bueno, el aeropuerto funciona, hemos aumentado los viajeros —en el caso de que se aumentaran— de ciento cincuenta mil a doscientos mil pero, claro, subvencionando los billetes. Hombre, puestos a subvencionar, yo creo que hay cosas mucho más urgentes y más interesantes que subvencionar. Es una reflexión, al hilo de esto, porque, francamente, como decía al principio, tampoco veo demasiadas posibilidades en esa infraestructura. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Longás. Por parte de Izquierda-Ezkerra, tiene la palabra el señor Mauleón.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Egun on guztoi. Buenos días a todos y a todas. Bien, varias reflexiones quiere hacer nuestro grupo. No se preocupe, señor Consejero, que, si cierra, será culpa de la oposición. Es como del hecho de que Navarra no vaya a tener presupuestos. No se preocupe, la culpa, si cierra, va a ser de la oposición, no*

tenga la menor duda. Por lo menos, eso parecen dejar entrever algunas lecturas.

Yo creo que, en esto, como en tantas otras cosas, ha habido mucho de “Navarra siempre p’alante” pero es que ha sido un “Castellón siempre p’alante” y un “todo siempre p’alante”. No puede ser que España sea el país con más tren de alta velocidad, más vías de gran capacidad de autopistas y autovías y más aeropuertos de Europa. Eso es evidente, pero es que es curioso porque se dice, y luego discutiremos sobre esto al hablar del tren de alta velocidad, que estas infraestructuras son fundamentales e imprescindibles para el desarrollo económico. Qué casualidad. Somos el país con mayor red de todas estas infraestructuras y, desde luego, tenemos una de las peores crisis de todo el conjunto de Europa, con que difícilmente se puede asociar que estas infraestructuras sean imprescindibles para el desarrollo.

Fijense si lleva años Sevilla con el tren de alta velocidad y fijense ustedes el ratio de desarrollo de otras comunidades autónomas, incluidas Navarra o Euskadi o Cataluña u otras. Bueno, Cataluña no porque sí que tiene tren de alta velocidad, pero fijense ustedes, en Navarra hasta ahora ya nos hemos apañado sin estas infraestructuras para el desarrollo.

La verdad es que nosotros también somos muy pesimistas y, probablemente, como ya se ha dicho, en esto, lógicamente, como en otras cosas, hay que hacer una planificación estatal y hay que decidir de forma racional cuál es el conjunto de infraestructuras de transporte que se ha de tener y, de todo ello, hacer unas planificaciones racionales, pero, insisto, aquí, como ha habido una burbuja inmobiliaria, ha habido otra de grandes infraestructuras en este país y eso es una cuestión absolutamente evidente. Y probablemente, y aunque sea duro decirlo, en los próximos meses veremos cierres de aeropuertos en el conjunto de España porque hay una sobrepresencia de aeropuertos en España y esto es una realidad y, desde luego, nosotros no queremos que cierre el aeropuerto de Noáin, pero tiene muy mala perspectiva.

Desde luego, lo que nosotros vemos clarísimo es que no tiene ningún sentido, como ya se ha dicho, invertir en todo. Que en una Comunidad de seiscientos y pico mil habitantes queramos tener cinco o seis grandes vías de alta capacidad como tenemos, con un tren de alta velocidad y con un aeropuerto, como no nos tripliquemos en habitantes en los próximos años, cosa poco probable, francamente, no sé a quién queremos transportar. Yo creo que esta es una cuestión bastante evidente. Por lo tanto, nosotros sí que pedimos racionalidad y que no se gaste un euro público más en esta infraestructura; desde luego, hay otras prioridades muchísimo mayores. Si sigue funcionando porque

hay demanda suficiente para que lo haga, bienvenido sea, pero, desde luego, hay otras prioridades muchísimo mayores como no recortar en educación, no recortar en sanidad, no recortar en dependencia, como vamos a hacer este nuevo año 2014.

Por lo tanto, por nuestra parte, desde luego, sí que habrá que intentar hacer las gestiones que se puedan hacer y facilitar todo lo que se pueda para que haya el mayor uso posible de esta infraestructura una vez que se ha hecho la inversión, pero, insisto, no sigamos en la senda de despilfarrar dinero público en una hiperinflación de grandes infraestructuras, que es lo que ha sufrido este país junto con la gran burbuja inmobiliaria. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): Gracias, señor Mauleón. Tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Mauleón, desde luego, yo creo que la población sí que tiene claro por qué no se aprueban los presupuestos, por eso, quizá, su referencia y su preocupación. Yo creo que eso está bastante claro, pero este no es el tema de esta comparecencia.

Usted ha mezclado, como suele ser habitual en sus intervenciones, muchas cosas totalmente erróneas y ha creado un totum revolutum que, realmente, no sé si obedece a algún interés particular o simplemente al desconocimiento de la materia. Estos aeropuertos ruinosos que se han citado aquí: Castellón, Ciudad Real, Murcia, les tengo que decir que son ajenos a Aena. No pertenecen a Aena. Son inversiones privadas. No están gestionados por Aena ni han sido objeto de iniciativa. Eso como aclaración porque, probablemente, por lo que veo, algunos de ustedes desconocen este pequeño dato.

En cuanto a lo de que no invertamos un euro público, es que no invertimos euros públicos en el aeropuerto porque Aena se financia con sus propios recursos, por lo tanto, tampoco ese concepto parece que lo tenga bien cogido. Otra cosa es financiar las líneas, pero los aeropuertos no se financian ni siquiera con los Presupuestos Generales del Estado. Por lo tanto, y aquí entro con lo que ha comentado el señor Amezketa, esa referencia a los ajustes del convenio no ha lugar. Así como los presupuestos de Adif sí que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado, los de Aena no. O sea que, lo siento, pero es que Aena no se financia con dinero del Estado, esa es la realidad y eso ténganlo ustedes claro. No se financia con los Presupuestos Generales del Estado. Como veo que les falla el concepto, se lo comento.

Bien, entrando en temas un poco más interesantes que todo esto, yo entiendo y he de decir que coincido en gran parte con el discurso que ha

hecho el señor Longás. No me duelen prendas en reconocer las cosas cuando realmente se plantean. Lo que pasa es que yo creo que fustigarlos ahora por la política realizada en torno a los aeropuertos está bien si analizamos para no caer en los mismos errores, pero las inversiones están hechas, esa es la realidad. ¿A qué obedece que tengamos tantos aeropuertos en España? Cuarenta y siete me parece que tiene Aena, más los privados estos que hay por ahí. Pues yo creo que obedece a unas causas diferentes. Algo tendrá que ver la composición territorial española. Es decir, cada comunidad autónoma –somos diecisiete– más los aeropuertos de Ceuta y Melilla más las entidades insulares, que está claro que tienen que tener su aeropuerto por sus propias características. Es decir, que tenemos una territorialidad y una composición estructural, política y administrativa que es la que es y yo entiendo que, muy probablemente, eso ha tenido alguna influencia.

También es verdad que la construcción de muchos aeropuertos se origina en un momento en el cual el ferrocarril en España es un desastre. Cuando aquí se inaugura el aeropuerto de Noáin –año 1972, han pasado ya 40 años de aquello–, no sé si alguien recuerda cómo se viajaba a Madrid y a Barcelona. Yo me acuerdo perfectamente porque esos coches-cama los cogía con cierta frecuencia y aquellos viajes de horas y horas para llegar a un sitio y a otro eran realmente no apetecibles. Desde luego, si había otra alternativa, estaba claro que no los cogías.

Lo que pasa es que luego es verdad que el desarrollo aeroportuario tiene un momento de mucho auge en España. En 2007, se llega al tope de viajeros en Noáin. Hace relativamente pocos años, cinco o seis años. Llegamos al tope de viajeros. ¿Coincidió con la crisis? Sí. ¿Coincidió con el desarrollo de otros medios de transporte competitivos con el avión? Por supuesto. Es decir, evidentemente, ahora mismo, el viaje en tren, sin ser todavía un medio de transporte, como el que tienen otras comunidades autónomas, mucho más rápido, está siendo competitivo por precio, por comodidad y por tiempo, está siendo competitivo con el coche, por lo tanto, eso le afecta.

Por lo tanto, yo creo que, al analizar eso, tenemos que ser realistas y, efectivamente, ahí coincido con el señor Longás en que no tenemos que marcarnos expectativas más allá de las que racionalmente podemos esperar. Nosotros tenemos, como fortaleza de cara al número de viajeros, un tejido empresarial que ha estado detrás de la mayor parte de los viajes hasta ahora. ¿Que puede recuperarse? Si la economía va bien, se recuperará, si mejoran las relaciones de nuestras empresas con países externos, mejorará, porque necesitarán

el avión como medio competitivo para viajar a larga distancia o en vuelos internacionales.

Está claro que el tren va a ser el gran medio de transporte en distancias de quinientos kilómetros. Va a ser imbatible por velocidad, por precio y por comodidad, y el avión va a tener, en ese sentido, poco margen. Yo no lo he mirado al detalle, no sé los datos, aunque sí he viajado, pero, si uno va al aeropuerto de Sevilla –habrán estado todos ustedes, el señor Villanueva ha estado hace poco, por lo menos en la ciudad–, el aeropuerto de Sevilla es un aeropuerto enorme, gigantesco, que tiene pocos vuelos. ¿Por qué? Porque tiene una competencia del tren tremenda, tremebunda. Esa es la realidad. Es decir, para las distancias nacionales, realmente, es muy competitivo. Para ir de Barcelona a Málaga, a lo mejor no lo es tanto y es el avión más competitivo, aunque también el tren parece que está llevando muchos pasajeros, pero eso es algo que no tenemos que desconocer: nuestras posibilidades de funcionar con carga son muy limitadas porque no tenemos actividad logística suficiente y lo que pretendemos es tenerla a través del tren, donde creemos que tenemos cierto hueco logístico.

Pero el avión lleva otros inconvenientes, efectivamente, tiene un mayor coste. Por lo tanto, no podemos esperar gran cosa de eso. ¿Tenemos competencia de los aeropuertos del entorno? Evidentemente. Si miramos nuestro entorno, tenemos un aeropuerto en Logroño, tenemos un aeropuerto en San Sebastián. Estos dos lo tienen también bastante mal, hay que reconocerlo. El de San Sebastián tiene incluso menos viajeros que el de Noáin porque está situado entre Bilbao y Biarritz, lo tiene también bastante complicado.

Por lo tanto, ¿quiénes van a predominar en ese mapa? Bilbao, seguramente, que tiene un entorno poblacional muy importante que, ya, de por sí, justifica esa predominancia; Zaragoza, en el aspecto de carga, va a tener fuerza y operatividad, sin duda alguna; y los demás vamos a estar un poco polarizados por estos, indudablemente. Intentaremos mantener la actividad porque se ha hecho una inversión y no solo en la terminal, hay que decirlo, que a veces también se confunden las cosas. La terminal, efectivamente, es un coste elevado, pero se ha mejorado la pista, se ha mejorado la señalización, se han mejorado muchas cosas del aeropuerto que permiten mayores capacidades operativas, teniendo en cuenta que Pamplona también tiene el clima que tiene y, en invierno, a veces, el avión no es fácil que salga. Esta es otra cuestión.

¿Vamos a recuperar turismo médico, como comentaba el señor Villanueva? No lo sé, yo creo que es complicado porque, ahora, también hay centros médicos muy importantes en otros sitios y se están generando. Por lo tanto, ha disminuido esa actividad, ese turismo médico. El turismo de

estudiantes la verdad es que usted lo ha mencionado, pero yo no lo veo. ¿No? ¿No ha sido? Entonces he tomado mala nota, perdóneme. Le había entendido yo eso. Yo creo que el turismo propio –también sobre eso el señor Longás ha hecho un comentario yo creo que acertado– tiene unas limitaciones en Navarra. No somos comunidad de turismo de masas. Somos comunidad de cierto tipo de turismo que no es de masas. Entiendo que el aeropuerto de Santander pueda tener pretensión de atraer vuelos turísticos porque tiene mayores capacidades de turismo de masas que nosotros, que se concentran básicamente en la época de Sanfermines y poco más. Pero tenemos que seguir explorando esa capacidad turística que algo aporta a la economía, sobre todo a la microeconomía y, entonces, entiendo que si que es interesante pero quizá tampoco ahí, por desgracia, el aeropuerto sea la puerta de entrada más importante.

Bueno, hay algunos comentarios del señor Amezketa que, realmente, me han sorprendido, como las críticas al tema de Moderna como representación. La verdad es que no hay ninguna pretensión, desde luego, de hurtar nada con esto –yo creo que han sido un poco exageradas sus palabras– al control parlamentario. Esta es una participación en una Comisión en la que, además, va a estar el director general, con lo cual, ustedes le pueden citar cuando quieran para que les hable de esto, o al propio Consejero. Lo digo porque esas palabras de que estamos dejando en manos privadas y no se puede hacer, en fin. Hemos elegido a un representante de Moderna simplemente por dos criterios: uno es la transversalidad. Entendíamos que por su posición, por su trabajo, tiene una visión transversal de muchas actividades y entendíamos que eso podía ser positivo. Y muy particularmente por el tema empresarial porque entendemos también que esa transversalidad va muy enfocada hacia el tejido empresarial que, reitero, es uno de los grandes sectores que utilizan el avión en Navarra y, por lo tanto, entendíamos que podía ser interesante. Si luego resulta que no es interesante, ya veremos a ver qué pasa con todo esto. Desde luego, como le digo, no pretendemos dejar nada fuera del ámbito del control político, faltaría más. Esto es un comité que tiene cierta característica política y, por lo tanto, de eso, nada.

Y nada más, yo creo que, con lo que hemos hablado, quizá hasta le hemos dado demasiada importancia y demasiada amplitud a esta comparecencia que, desde mi punto de vista, se podía haber resuelto, si usted hubiera querido, mediante una mera pregunta escrita. Es una opinión personal y, por supuesto, respeto la suya, que, evidentemente, hay que respetarla. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Consejero.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre la reunión mantenida con el Presidente de Renfe para abordar temas relativos al tramo navarro de alta velocidad y sus repercusiones para la ciudadanía de la Zona Media.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Finalizado el primer punto, entramos en el segundo, que es una comparecencia para que el Consejero de Fomento informe sobre la reunión mantenida con el presidente de Renfe para abordar temas relativos al tramo navarro de alta velocidad y sus repercusiones para la ciudadanía de la Zona Media. Esta comparecencia ha sido solicitada por el grupo Bildu-Nafarroa. Tiene la palabra el señor Rubio.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Nos parecía importante saber cómo va a quedar la estación de Tafalla. El mismo día que aquí, en un sesión de trabajo, nos daban su visión de las dudas, sobre todo, que existen en la Zona Media, se nos anunció por parte de UPN que usted mismo y la señora Alcaldesa de Tafalla mantenían una reunión con el presidente de Renfe. Nos parece un tema tan importante que, tras la creación de ese movimiento ciudadano en defensa de la estación de Tafalla, han sido más de ocho mil las personas de la Zona Media que han firmado un manifiesto de apoyo a los servicios actuales que se prestan desde la estación.*

Han sido numerosos los Ayuntamientos que han firmado ese mismo manifiesto con tres puntos muy, muy claros. De hecho, el mismo hecho de que usted, acompañado de la Alcaldesa de Tafalla, fuese a entrevistarse con el presidente de Renfe demuestra la importancia que tiene, no solo para nuestro grupo, sino para todos los grupos y para todos los ciudadanos de todos los colores en Tafalla y en su zona de influencia.

Posteriormente, el Gobierno de Navarra, por medio de su página, sacó una nota de prensa bastante farragosa en la cual no queda claro cómo va a quedar la situación, e incluso se cae en una contradicción: primero se dice que sí, que habrá media distancia pero luego se dice que no se va a producir una rebaja del servicio. Luego se dice que solo se va a dar en distancia corta... No creo que la nota venga a aclarar mucho, por lo que decidimos seguir adelante con la petición que hicimos en su día para que viniese a explicárnoslo porque estoy seguro de que, para la gente de la Zona Media, es un tema importante. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Rubio. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, usted atribuye la importancia al hecho de que yo me desplazara, por lo visto, a Madrid a hablar con el presidente de Renfe sobre esta cuestión. Quiero aclararle que yo ya tenía previsto un desplazamiento a Madrid para otras dos reuniones y que, realmente, encajamos esta porque la Alcaldesa de Tafalla, que había experimentado la entrega de esas firmas, una moción, etcétera, tenía cierta preocupación, y yo no tuve ningún problema en concertar una entrevista que pudo ser ese día, además, casualmente, con el presidente de Renfe para hablar de esta cuestión y tranquilizar a la Alcaldesa.*

Yo creo que, más que apoyo a los servicios, lo que se ha venido pidiendo o hablando es: no al cierre de la estación de Tafalla. En estos términos se ha manifestado y se ha publicado la cuestión: no al cierre de la estación de Tafalla, no al aislamiento de Tafalla. Claro, si ustedes empiezan por ahí, realmente la campaña de alarma social es algo que puede llegar a producirse y que no tiene, en ese sentido, desde mi punto de vista, una gran razón de ser.

Yo podría decirle que, efectivamente, el contenido de la reunión, que es por lo que usted me pregunta, ya vino en la nota de prensa. Poco más debería añadir, pero ya que venimos aquí no tengo mayor inconveniente en extenderme y hacer algo un poco más amplio que permita ilustrar o entender cómo se hacen las cosas.

Empezaremos hablando de las redes ferroviarias en Navarra que, en definitiva y para nosotros, es un proyecto de integración en la red transeuropea de transporte. Esto es lo importante. Tenemos una actual red que se deriva, como ya tuve ocasión de explicar en anteriores comparecencias —he venido varias veces con este asunto—, de un trazado que se genera a mediados del siglo XIX y que tiene actualmente estas paradas. Ustedes centran el tema en Tafalla, pero se olvidan de Olite-Erriberri, se olvidan de Marcilla, se olvidan de Villafranca, se olvidan de Castejón, de Ribaforada, de Cortes. Tafalla es una ciudad importante, sin duda, pero si nos ponemos a defender los derechos, habrá que defender los de todos los demás, pienso yo, si se quiere ser coherente.

Bien, ¿qué ocurre con esta red? Pues que el Gobierno de Navarra, hace ya diez años, desarrolla un estudio informativo del nuevo corredor, que se tramita entre 2003 y 2004 y, en ese trazado, desde el principio, no es una cosa que haya surgido ahora, se prevén solo dos estaciones de parada y de entrada al sistema de vía rápida, que son Pamplona y Tudela. Esto no es algo nuevo; esto tiene nada menos que diez años. Entonces, a uno le sorprende que casi diez años después se cree

una plataforma para defensa de la estación de Tafalla, acompañada de muchos apoyos de distintos sectores, periodísticos, políticos, organizaciones, que advierten que la estación de Tafalla se va a cerrar, que van a quedar aislados. Esas son las cosas que se dicen. La finalidad, en definitiva, es el aislamiento de Tafalla. Advierten que, con el corredor del TAV, quedarían aislados. Yo entiendo que todo esto es muy sugerente para suscitar determinados apoyos y alarmas.

Uno ve la lista de entidades que sustentan la acción —aquí he relatado, los que apoyaron a una determinada manifestación que tuvo lugar con todo esto— y uno empieza a comprender cosas. Sobre la base de esta presunción, sin fundamento, desde mi punto de vista, se promueven mociones en distintos pueblos. Creo que es difícil oponerse al cierre de la estación de Tafalla o al aislamiento de Tafalla. Yo también me opondría. Si a mí me lo dicen, yo también firmo: oiga, Tafalla que no se quede aislada, por supuesto. Ni Tudela, ni Marcilla, ni ningún pueblo. ¿Cómo se va a quedar nadie aislado? Yo, como Consejero de Fomento, estoy por que todo esté perfectamente comunicado.

Se recogen siete mil firmas, de las cuales el 85 por ciento son vecinos de Tafalla, según la información que tengo, y el 15 por ciento de la Merindad de Olite. Esto son informaciones periodísticas. Se presentan diferentes mociones, una de ellas en el Ayuntamiento de Tafalla, y se aprueba por todos los grupos, incluido UPN, una moción contra el cierre de la estación de Tafalla. Por lo tanto, la Alcaldesa, que forma parte de la corporación, lógicamente, y cuyo grupo también apoya esa moción, que, por lo visto, se pacta su contenido no exactamente en los términos en los cuales se planteaba inicialmente por su grupo, sino que hay un pacto con el Partido Socialista para modificar algunos términos. Y como se aprueba esa moción, yo entiendo que la Alcaldesa estuviera plenamente justificada para solicitarme a mí y, en última instancia, trasladar al presidente de Renfe su inquietud, que no la mía, sobre el problema que podría generarse con el tren de alta velocidad.

Y de ahí que tuviéramos una reunión con el presidente de Renfe y sacáramos una nota de prensa para dar cuenta del contenido de la misma. Esa nota de prensa que usted ha calificado de abigarrada y poco comprensible viene a reflejar estos puntos que están extraídos literalmente de la nota de prensa: En dicha reunión, tanto el Consejero como la Alcaldesa trasladaron a los representantes de Renfe —estaban el presidente y el director general— la inquietud de los vecinos de Tafalla ante el futuro de la estación de ferrocarril y se hizo entrega de las casi siete mil firmas recogidas en su localidad, en Tafalla, por el movimiento ciudadano a favor de la estación del tren.

Los directivos de Renfe indicaron al Consejero que, como ha ocurrido en otras líneas convencionales, y en esto en España ya existe una amplia experiencia, cuando se construye una red de alta velocidad al lado de una existente convencional, de ancho ibérico, las estaciones siguen teniendo servicios de recorrido regional. En la actualidad, los prestan dos tipos de trenes, los que denomina Renfe el Regional Exprés y el Media Distancia. Y los Alvia y los AVE pasan a circular por esa nueva vía de altas prestaciones.

¿Qué más decía la nota? Eso no quiere decir que se produzca una rebaja del servicio ya que estos servicios se coordinan con los de largo recorrido, de modo que se pueda acceder a los puntos de la red donde sí paran los trenes de más altas prestaciones para hacer trasbordo en ellos. Es decir, los vecinos de Tafalla podrían seguir yendo a Madrid, a Barcelona o, en su caso, como decía la moción que fue presentándose por ahí, a París, recogiendo billetes Tafalla-Madrid, Tafalla-Barcelona o Tafalla-Irún-Hendaya a través de billetes combinados o incluso billetes integrados, que son aquellos que garantizan el enlace o lo indemnizan, vía Pamplona o vía Tudela que, lógicamente, son los puntos de entrada en la red de alta velocidad y, por lo tanto, no habrá minoración de servicios, sino racionalización. Este viaje se realizaría en la hipótesis de una futura red de alta velocidad terminada en menor tiempo a destino.

En suma, los pasajeros que entren en la red ferroviaria a través de puntos y estaciones situadas en las líneas convencionales de ancho ibérico tendrán servicios de corta distancia y accederán a los servicios de medio y largo recorrido a través de los nodos, en el caso de Navarra, en Pamplona y en Tudela. Yo creo que el tema está claro: la red convencional, la red ibérica que ya conocemos, seguiría teniendo servicios regionales, esos servicios regionales se coordinarían con los servicios de larga distancia a través de trenes de mayor velocidad y los puntos de conexión serían Tudela y Pamplona con trasbordos que, en principio, no deben superar los diez minutos.

Esto es lo que contenía la rueda de prensa que es lo que, en principio, debería decir yo aquí, pero vamos a seguir extendiendonos un poco. ¿Qué queremos con este proyecto para Navarra? Porque yo lo miro desde el punto de vista de Navarra, es inevitable. Queremos integrarnos en las redes transeuropeas de transportes ferroviarios; no quedarnos al margen de ellas. Yo creo que esto es fundamental, y no podemos perderlo de perspectiva. Es decir, si la excusa para ir contra el tren de alta velocidad es que no para en Tafalla, yo creo que tenemos una visión muy corta de la realidad. Tenemos una visión muy, muy corta. Tenemos que ver que nosotros queremos integrarnos en la red tran-

seuropea. Navarra se quiere integrar en la red transeuropea. No se puede pretender que un tren de alta velocidad vaya parando en todos los pueblos, no sería tren de alta velocidad, esto no ocurre en ningún sitio, como no se puede pretender que tengamos un aeropuerto en cada pueblo. Yo creo que ustedes esto lo tienen bastante claro, por lo menos, es lo que han dicho: racionalidad en las inversiones.

La Eurocámara acaba de aprobar las redes prioritarias de transporte en la Unión Europea hasta 2020 en cuanto a financiación. Miren ustedes qué bien. Estamos incluidos dentro de esos ejes europeos que van a ser objeto de financiación comunitaria. Este corredor, el Bilbao-Valencia o Bilbao-Sagunto, como quieran ustedes verlo, es el que va a tener financiación europea y, precisamente, es el que pasa por Navarra. No es un corredor regional, no es un corredor para parar en Tafalla, es un corredor para ir de Bilbao hasta Valencia y, a través de Zaragoza, a otros destinos. Esa es la realidad.

De todas maneras, ¿cómo quedarán los servicios en Tafalla? Los servicios quedan jerarquizados según las vías. Les traigo aquí un gráfico de la propuesta Tren 2020 que se redactó por parte de muchos grupos, entre ellos estaban Comisiones Obreras y varios grupos ecologistas, en el que distinguen los tipos de trenes que pueden darse. En nuestro caso, no tendremos metropolitanos y cercanías; seguramente nos quedaremos en regional y largo recorrido. Esto es lo que vamos a tener: unos sistemas regionales y unos sistemas de largo recorrido especializados en cada uno de ellos. Un sistema regional con muchas paradas, con menos velocidad, por tanto, utilizando la vía actual, rentabilizando la vía actual, y unos servicios de largo recorrido que son los que nos entroncan con las redes transeuropeas, que no pueden ser las regionales, como es lógico.

Por lo tanto, con este proyecto habrá una jerarquización de líneas ferroviarias en Navarra. Tendremos una línea convencional, la que conocemos, para regionales y mercancías, y tendremos una línea de altas prestaciones por la que transcurrirán Alvias, en su caso, AVE y mercancías, también, y unos puntos de entrada que serán Pamplona y Tudela. Los trenes regionales se conectarán con los de largo recorrido mediante trasbordo coordinado de billetes integrados. Esto es lo que se hace. Es decir, en pasajeros, un tren para cada distancia, ni más ni menos. Lo mismo que uno no puede montarse en la villavesa en el hospital de Navarra y pretender ir a Tafalla.. Tendrá que hacer trasbordo y montarse en la estación de autobuses. Esto es algo parecido. Las redes de alta velocidad se caracterizan por unas características físicas y por tener pocas paradas. El objetivo es,

lógicamente, reducir los tiempos de viajes en distancias de cuatrocientos o quinientos kilómetros para hacerlos competitivos con otras alternativas, como son coche y avión.

Los usuarios de los ferrocarriles acceden a la redes de alta velocidad a través de puntos muy concretos, mediante transportes de otra modalidad; pueden ser autobuses, puede ser un ferrocarril regional, etcétera. Solo los grandes núcleos de población tienen acceso a alta velocidad. Los trenes de pequeño y mediano recorrido cumplen otra función y en esto lo importante es su disposición horaria, su frecuencia y la coordinación con los otros medios de transporte de alta velocidad.

Vamos a ver cómo se está actuando en España, y yo diría que en Europa porque esto no es que lo hayamos descubierto nosotros, es algo que viene aplicándose hace mucho tiempo. Veamos lo que ocurre con la línea Madrid-Barcelona. Existe la posibilidad de ir en regional. La única pega es que tarda nueve horas. Este es el tren que teníamos antes. Para ir de Madrid a Barcelona, nueve horas, parando en un montón de estaciones, algunas de las cuales tienen una población bastante notable: Guadalajara tiene 83.000, Ariza o Calatayud 20.000, Reus tiene 105.000. Es decir, hay poblaciones importantes. Estoy aquí destacando las que tienen conexión en alta velocidad, es decir, que sí que tienen parada dentro de la ciudad. Las demás, como ustedes ven, no van a tener.

Y se crean unos servicios de largo recorrido a más velocidad, que son estos, de los cuales uno puede escoger entre tres tipos de trenes: hay unos que paran más, Madrid-Zaragoza-Lleida-Tarragona-Barcelona son 3 horas 5 minutos; hay otro tipo que solo para en Calatayud y Zaragoza, que son 2 horas 50 minutos; y hay uno que es directo, Madrid-Barcelona, 2 horas 30 minutos. No para en ninguna estación. ¿Qué va a pasar en el País Vasco cuando esto se implante? Tenemos la red convencional actual para ir de San Sebastián-Donostia a Vitoria, 1 hora 53 minutos. Esto es lo que ahora mismo hay, el tren regional, con muchas paradas que también son importantes. No he puesto la población, pero ustedes aquí verán Tolosa, Ordizia, Beasain y todas son importantes, con trenes regionales. También hay otro tipo de viajes que no paran tanto, que paran en San Sebastián, Tolosa, Zumárraga y Vitoria. Bueno, pues cuando se ponga en marcha la red de altas prestaciones y largo recorrido, seguirán prestándose estos servicios en regional, por supuesto, pero me temo que la siguiente parada a San Sebastián será Vitoria y será en tiempos de veinte-veinticinco minutos. Eso es lo que tienen previsto. Es decir, que el vecino de Tolosa que quiera acceder a este viaje irá a San Sebastián y no pedirá el cierre de la línea porque no para en su pueblo, seguramente.

Este es el mapa de estaciones. Como ven ustedes, tampoco les voy a descubrir nada, me imagino que lo conocen. De ahí la extrañeza ante estos movimientos que parecen crear alarmas por estructuras que son complementarias y que prestan una aportación. ¿Qué va a pasar con la estación de Tafalla? Ahí la tienen ustedes. Bueno, en principio, con la de Tafalla, con la de Olite, con la de Villafranca, con la de Marcilla, con la de Castejón, etcétera, por no dejarme ninguna. Los viajeros que vayan a hacer largo recorrido accederán a las redes de largo recorrido a través de Pamplona o de Tudela. O incluso a través de Zaragoza, porque hay regionales que van hasta Zaragoza y ahí se coge AVE.

Los servicios de trenes regionales seguirán prestando sus servicios, tanto en un sentido como en otro. Los trenes regionales se coordinarán con los trenes rápidos para ofrecer horarios que permitan transbordos en tiempos de diez minutos como máximo y con billetes integrados. Los tiempos de viaje a Madrid y Barcelona se realizarán en el mismo o menor tiempo que ahora por la mayor velocidad que se alcanzará en el conjunto del trazado. Y los precios de los billetes –créanme que esto lo hemos preguntado– serán muy similares a los actuales. También se ha dicho que esto iba a ser un transporte para privilegiados y en España me parece que han sido catorce millones de usuarios de líneas AVE este año y no parece que haya tanto privilegiado. Y nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Consejero. Para contestar y preguntar, tiene la palabra el señor Rubio.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *De verdad, vaya mañana que me lleva usted, señor Consejero. Donde pongo tren, pongo avión y vale lo mismo para todo.*

Yo entiendo que se sienta usted incómodo por tener que defender lo indefendible. Sí, sí, se siente incómodo. No me cabe la menor duda porque lo que hoy ha venido... No, es que podía haber venido también a hablar de autopistas. Me imagino que habrá sido casualidad que hayan sido los dos puntos aeropuertos y trenes de largo recorrido, pero es que dice lo mismo en uno que en otro: que las inversiones están hechas, poco menos y que son necesarios. Esto, en realidad, lo que hace es desnudarle a usted, desnudar a su Gobierno y desnudar todas las farsas que ustedes están haciendo sobre este tipo de infraestructuras. Sí, ustedes, porque no vale echar balones fuera y decir: “no, los aeropuertos nos han venido dados”. No.

Detrás de esto, hay políticos que han tomado decisiones erróneas porque, detrás de esto, hay unos intereses muy claros. El objetivo final de toda

la política de infraestructuras es vaciar los recursos públicos para llenar bolsillos privados. Eso es lo que se ha venido haciendo en este Estado. Hay políticos que están muy bien relacionados con las empresas. Sabe a lo que me estoy refiriendo, ¿verdad? A las puertas giratorias. Hoy estoy aquí y mañana estoy en una empresa. Sí, sí que sabe a lo que me estoy refiriendo. Hay políticos corruptos que se sienten impunes porque a los jueces que los tienen que juzgar los nombran esos mismos políticos. Y eso es lo que ha llevado a que hoy venga usted aquí y le dé lo mismo hablar de trenes de largo recorrido que de aeropuertos, porque hay unos intereses de unos bolsillos privados en vaciar lo público. Su mensaje está vacío de toda credibilidad: son mentiras, ya no cuela. La gente no les cree. Toda la política que se ha hecho de infraestructuras se ha hecho sin ningún tipo de estudio, sin que exista ningún estudio de necesidades reales y así nos encontramos, claro, ahora nos llevamos las manos a la cabeza.

Existen —y ustedes lo saben— alternativas más razonables, más baratas, más sostenibles económica y medioambientalmente que cubrirían sobradamente las necesidades de alta velocidad, y fíjense lo que les digo, y las de transportes de mercancías, el tercer raíl, y ustedes lo saben, porque el Gobierno de España, si no le dijo algo el Presidente de Renfe diferente a lo que se publica en prensa, sigue apostando por el tercer raíl para conectar los sesenta kilómetros de alta velocidad en Navarra. Igual es que tiene usted información privilegiada; nos ha sacado los mapas que ya nos sacó otra vez sobre cómo va a quedar en Europa. Bueno, en Europa, se están cuestionando muchas cosas sobre la alta velocidad y usted lo debería saber.

Poco menos que ha dicho que se ha creado una alarma innecesaria. Yo, de verdad, creo que el problema lo tienen ustedes, los de UPN. Yo he traído los tres puntos que se aprobaron en varios Ayuntamientos. Traigo varias mociones, pero, ya que ha hecho referencia al de Tafalla, tres puntos: Manifestar su total apoyo a que la estación de tren de Tafalla mantenga los actuales servicios de largo recorrido, tipo Alvia, con las mejoras que se puedan incorporar a futuro y, asimismo, mostrar su oposición a la pérdida de los mismos. Segundo, de la misma manera, solicitar que se potencie el tren como transporte público de cercanías y se repongan los servicios eliminados —ya se habían eliminado algunos de cercanías, ya lo saben— y, en último lugar, enviar el presente acuerdo al Gobierno de Navarra, al Ayuntamiento de Tafalla y a los movimientos ciudadanos en defensa de la estación de tren de Tafalla.

Esto es lo que se aprobó, no es ninguna falsa alarma. Aquí no se habla de cerrar la estación; aquí se habla de los puntos que se están aproban-

do en los pueblos. Aquí se habla de los puntos que están firmados por más de ocho mil personas. O sea, que no diga que no sé quién ha vendido falsas alarmas. Yo me refiero a lo que se ha aprobado en los Ayuntamientos, yo me refiero a lo que han firmado los ciudadanos. Y les digo que ustedes tienen un problema porque usted, para descalificar a la plataforma esa de ciudadanos, ha dicho de una manifestación que no hay más que ver quién convocaba esa manifestación o quién estaba. Yo estuve en esa manifestación con la señora Cristina Sota. No me diga que no hay más que ver quién fue a esa manifestación porque yo estuve con la Alcaldesa de Tafalla. O sea, tienen un problema de descoordinación o de no decir la verdad, no lo sé.

Desde luego, esto lo advertíamos nosotros, no la plataforma que es de reciente formación. Lo decíamos nosotros: la alta velocidad tiene un efecto tubo que resulta negativo para las posibilidades económicas de ciertas zonas. Eso es así. La alta velocidad es eso, es conectar dos puntos dejando toda la economía comarcal fuera de cualquier posibilidad de crecimiento. Con lo cual, se le cierran las puertas a amplias zonas, ya no solo de Navarra, sino de todos los sitios por donde pase el tren. Alarma o no alarma, el caso es que los habitantes de Tafalla y de la Zona Media van a perder un servicio que ahora tenían en la puerta de su casa. Ya me puede hablar del tipo de billete y me puede decir lo que quiera, pero los habitantes de la Zona Media pierden un servicio que tenían.

Si la mayoría de los navarros y navarras, hoy en día, tienen motivos más que sobrados para oponerse a la alta velocidad como ustedes la plantean, desde luego, los habitantes de Tafalla y de la Zona Media tienen una razón más para oponerse. Y si es difícil encontrar hoy en día, fuera de este Parlamento y de ciertas empresas, gente que apoye la alta velocidad, porque es muy difícil encontrar personas que estén apoyando hoy la alta velocidad fuera de esta Parlamento, repito, y de ciertas empresas, en Tafalla, van a tener ustedes menos personas que lo van a apoyar. Y es lo que hay.

Y no nos diga que se va a llegar antes, que no se va a llegar antes, que no. Es que no se va a llegar antes, a no ser que usted me garantice que el director de Renfe le dijo lo contrario porque no hay que olvidar que estamos hablando de sesenta kilómetros de alta velocidad. Luego me lo dice, igual tiene noticias y nos dice que sí, que el Estado está dispuesto a gastarse otra vez miles y miles de millones en algo que sí, nos ha traído aquí los datos de la línea Madrid-Barcelona, que es la única que tiene un número medianamente razonable de viajeros, porque no nos ha hablado de otras líneas de alta velocidad... De mediano tirando para abajo, es la única. El resto son totalmente

deficitarias y se están cerrando algunas líneas que se habían inaugurado a bombo y platillo y, desde luego, las que se están cerrando son las de media y corta distancia. Ya sé que no se están recortando, ustedes me van a decir que se está optimizando, claro, sí.

Y los catorce millones de viajeros con los que ha acabado usted, yo no le digo que no sean reales, pero es que el Estado español es el segundo país en el mundo, detrás de China, que más kilómetros de alta velocidad tiene. Si tan buena fuera esa alta velocidad, ¿cómo está España como está? No vaya a ser que hayamos tirado demasiado de las infraestructuras y haya dejado de suponer un elemento de crecimiento y esté suponiendo un elemento de empobrecimiento. Esa es la verdad y no hay otra verdad. Puede edulcorarlo como quiera, pero la verdad es la que es. Esto, a medio plazo, va a suponer una pérdida de unos servicios para los ciudadanos de la Zona Media que ustedes sabrán valorar si les merece la pena seguir en esta dinámica o pararse un momento a pensar lo que están haciendo con esos sesenta kilómetros de alta velocidad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Rubio. Por Unión del Pueblo Navarro, señora Castillo.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Señor Rubio, la verdad es que, cuando llegue a casa, vea su intervención. Yo la verdad es que estoy impresionada. Es que realmente usted se cree todo lo que dice. Es que se lo cree porque, si no, no puedo entender que sea tan buen actor, que diga esas barbaridades como puertas giratorias, intereses ocultos de las empresas privadas y todas estas cosas. ¿Cómo puede ser tan buen actor? La verdad, no lo entiendo. Tiene que creérselo porque no entiendo que lo haga sin despeinarse, sinceramente. Y claro, pienso que, como usted, lo hace el resto de las personas que piensan como usted, que siembran alarmas, crean confusión, miedo, etcétera. En el fondo, saben que no es así, pero, por lo visto, deben de ser muy buenos actores o se lo creen como usted. Yo creo que no; que son muy buenos actores. Usted también, además de que sea un buen político. Puede añadir otra actividad a su currículo: es un buen actor.*

¿Qué hicieron en Tafalla? Le metieron mucho miedo a la población ¿Por qué estaban ahí personas de UPN? Evidentemente, si te dicen que van a cerrar la estación y que no vas a tener servicios, es que hasta yo voy a esa manifestación. Lo raro es que no me enterara antes y ya estuviera allí. Pero es que ustedes son especialistas en meter miedo, en crear alarmas, en todas estas cuestiones que lleven a que la población navarra abandone sus propósitos de progreso, de ir adelante, de estar orgullosos de pertenecer a una red europea de

transporte, en concreto la del ferrocarril, y lo que pretenden ustedes es que sigan siendo sus acólitos, que les digan que sí a todo lo que ustedes dicen y, en definitiva, como flautistas de Hamelín, nos lleven al destino tan bonito que nos tienen preparado en su Euskal Herria.

Entonces, todo aquello que va en contra del desarrollo y de la proyección de Navarra, como de otras regiones de España, hacia Europa les da mucho miedo y entonces se inventan cualquier cuestión, cualquier alarma, lo que haga falta. Y además, eso: lo dicen y tienen, además, un modus operandi que, desde luego, ningún otro grupo podría copiar porque es extraordinariamente efectivo y, además, lo militan de manera admirable porque están todos y lo van utilizando en cada una de las cuestiones que a ustedes les interesa conseguir de modo político. A usted, los ciudadanos de la Zona Media y de Tafalla no les importan prácticamente nada, únicamente para los fines de los que les he hablado, pero para defender su conectividad con el resto, les importa muy poco y, la verdad, tienen bastante poca vergüenza por utilizarlos en el sentido que los utilizan. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señora Castillo. Por parte de Socialistas de Navarra, señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias. El objetivo, yo creo, de la Alcaldesa de Tafalla y yo supongo que también de las otras personas –yo no acabo de dudar de la intencionalidad de las personas que asisten a la manifestación– supongo que es que no se cierre la estación de Tafalla. Entonces, nosotros no tenemos más que decir que compartimos que no se cierre la estación de Tafalla, que se les dé servicio, que se les facilite el acceso al tren de altas prestaciones, como nosotros seguimos insistiendo en llamarle, en igual condiciones que tienen ahora. Lógicamente, si tienen que hacer un trasbordo más, lo tendrán que hacer, pero que se les dé un medio de transporte que encaje perfectamente, que no tengan que estar luego horas esperando para tener acceso al otro tren, etcétera.*

Con lo cual, yo, en ese sentido, no tengo más que compartir un poco lo que se ha dicho, pero sí que tenemos, como saben, en nuestro grupo serías dudas sobre el proyecto del tren que ustedes están haciendo, que no es el que nosotros teníamos previsto en un inicio. Sabe que no compartimos el tercer hilo, y se nos dijo que iba a ser temporal y todavía no tenemos la información de qué temporalidad va a ser esa. Tuvimos una reunión de la cual nunca tuvimos resultado de saber exactamente en qué momento se va a cambiar o qué provisionalidad tiene este asunto del tercer hilo.

Por lo tanto, no tengo más que decirle que seguimos necesitando esta información, seguimos pidiendo esta información, porque no se nos ha dado respuesta y le pedimos que, desde luego, estas obras del tren de alta velocidad o estas prestaciones se ejecuten con la mayor rapidez posible, que seguimos pensando que es una vía de mejora para nuestra Comunidad y que, desde luego, seguimos apostando por ello. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señora Esporrín. Por Aralar-Nafarroa Bai, tiene la palabra el señor Longás.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente, señorías, señor Consejero. Nos ha dado un buen repaso mediático, bien escogido, eso está bien. Ha insistido en algo. Dice: “no al cierre de la estación de Tafalla”, “alarma social”. Bueno, una cosa son los titulares de prensa y algún eslogan que se pueda plantear, pero en el desarrollo de esas reivindicaciones, de esas mociones, de las argumentaciones que han llevado a esa movilización, ciertamente sobre todo en Tafalla, yo supongo que usted se habrá documentado y sabe que no está la cuestión del cierre, pero también le voy a decir una cosa, no está, de momento, la cuestión del cierre porque usted —yo creo que era en la última— dice que el elemento crucial para su mantenimiento será su uso”. Si existe demanda, existirá servicio. Esto es algo de lo que ya hemos hablado más de una vez aquí y a cuenta, además, de los trenes de mercancías y de la supresión de servicios que no ha existido, pero que sí ha existido porque, si comparamos horarios de hace un tiempo con horarios de ahora, a no ser que nos hayan metido de golpe en el horario inglés pero reduciendo horas, el caso es que hay menos servicios.*

Además, es una tendencia que viene de hace mucho porque usted también sabe perfectamente, señor Consejero, que el desarrollo de la alta velocidad en España —me sorprende que el Partido Socialista siga reivindicándolo de esa manera, ahora que se están tirando los trastos a la cabeza los próceres del último Gobierno y que incluso el señor Zapatero no está de moda, parece que siguen creyéndose los eslóganes de entonces— se ha hecho a costa del resto de la red, y eso viene ocurriendo ya desde que se construyó la línea Madrid-Sevilla. Entonces, ya se abandonó completamente la red convencional y prácticamente todo el esfuerzo inversor que se ha hecho desde entonces en materia ferroviaria en España se ha hecho en la alta velocidad. Y eso es así.

Entonces, ¿cuál es el problema? El problema no es que mañana, ni nadie lo plantea, se vaya a cerrar la estación de Tafalla; el problema es que la política del tren de alta velocidad está asociada a una política concreta en relación con el trans-

porte de cercanías, transportes regionales y todas estas cosas. Ese es el problema. Y la cuestión de la oferta y la demanda es muy relativa. Si no hay oferta nunca habrá demanda. Si no hay servicios, ¿para qué va a ir la gente a la estación de Tafalla? Si no hay trenes que pasen por ahí...

Luego está la cuestión de cómo se plantea la alta velocidad, por supuesto. Pero es que, en un primer momento, están hablando de meter miedo a la gente, de alarma social, pero es que el primer miedo que existe, y hay experiencia sobrada y larga, ya digo, desde 1992 de lo que está ocurriendo, es que se sabe que eso va a terminar pasando. Y usted insiste mucho... En este debate no me voy a alargar mucho, en el tema de la alta velocidad en sí, porque usted nos ha vuelto a hacer otra exposición, en su momento insistía mucho y ahora también, en la integración en la red europea de transporte, y yo no voy a decir que Europa empiece en los Pirineos, pero la mayor parte de Europa está hacia el norte. Y resulta que, por ahí, no hay conexión. Y, desde luego, no la hay por alta velocidad porque en Aquitania prevén que la alta velocidad llegue a Irún en 2030, o algo así. Bueno, vamos a procurar una buena conexión con Europa, sobre todo para el transporte de mercancías; vamos a empezar por ahí. Y, si queremos ir a Barcelona, vamos a hacer una buena conexión también para que puedan ir las mercancías y usted sabe perfectamente que esa historia de la integración en la red europea de transportes es una verdad a medias, a tercias o a quintas porque no sé ya cómo es la verdad porque es un poco paradójico. Dice: “vamos a conectarnos con Europa”, pero nos vamos al sur, que también es Europa, pero no es la parte sustancial de Europa. Es como si Dinamarca, para conectarse con Europa, se conectara con Suecia. Pues está bien, pero hay otros sitios para conectarse, hay más Europa. Por tanto, todo eso se cae, toda esta historia de la conexión cojea mucho porque, luego, además, está la historia de las mercancías, de no mercancías, todo eso.

Ha hablado de configurar un sistema nacional. Es curioso que nos haya puesto ejemplos para ir de Madrid a Barcelona y de San Sebastián a Vitoria. Pero no nos ha puesto la tabla de trenes en Navarra. Está muy bien. También ha hablado mucho de las estaciones en la Comunidad Autónoma Vasca, que vienen a caer más o menos en la mitad norte de Navarra, pero, bueno, dejando al margen esas otras cosas, no nos ha puesto... Ha hablado de un sistema regional que en este momento no existe. Un sistema regional ferroviario en Navarra. No existe y, además, se está deshaciendo. Por eso decía que Tafalla estará en el sistema regional, como le decía, es que en realidad se lo están cargando y, como se lo están cargando, a mí no me extraña que, en Tafalla y en toda la zona, porque es que en Navarra hablamos mucho de

ordenación del territorio, de articulación del territorio, de evitar el despoblamiento... ¿Cuántos años llevamos hablando de eso? ¿Qué pasa con el Pirineo, con Tierra Estella, con la Zona Media? En parte, los problemas que tienen son de conectividad, o sea que, señora Castillo, no nos hable de conectividad cuando lo que están haciendo es desconectar el territorio de Navarra de la conurbación de Pamplona. Es lo que están haciendo, de hecho, es lo que está pasando, porque, además, estas grandes infraestructuras tienen un efecto túnel muy notable.

Luego están las cuestiones territoriales. Siempre hablando de articulación del territorio, pero lo que se hace va dirigido a quebrar y a desarticular el territorio y, además, ya que el Estado ha abandonado esto, perseverar otra vez, seguir haciendo el proyecto para tener esos pocos kilómetros, es otro ejemplo más –lo hemos hablado antes– de infraestructuras ruinosas con las que luego habrá que pechar y habrá que pechar por sus costes de mantenimiento y todo. Y entonces diremos: “no, es que, ya que lo tenemos ahí, ¿qué vamos a hacer?” Pues introducir un poco de racionalidad.

Y, señora Castillo, yo, desde luego, me creo lo que digo, supongo que el señor Rubio también, pero es que, además, seguramente está imbuido de mucha más sensatez que otras cosas que se oyen y que defienden desde aquel lado con una aparente convicción. Dicen: ustedes lo que quieren es que Navarra abandone sus pretensiones de progreso.. Pero ¿de qué progreso? Pero si han arruinado a Navarra, si la han llevado a la ruina, ¿dónde está el progreso económico de Navarra? Pero si esto es una pura ruina. ¿Y quién lo ha hecho? Yo no lo he hecho, la oposición no lo ha hecho porque estaba en la oposición. Pero, ¿a qué llaman progreso?, ¿al cemento? Es que hemos estado hablando antes de los aeropuertos. ¿Es que eso es progreso? Igual lo que tienen que hacer es cambiar de chip o de diccionario y ver lo que significa progreso y desarrollo.

¿Que nos da miedo la conexión con Europa? Pero vamos a ver, ¿quién ha aislado a esta sociedad de Europa desde Felipe II? Son herederos de eso y de quienes no quisieron una universidad pública en Navarra y luego le pusieron una alfombra roja –verde, en este caso– al Opus Dei. Claro, al final hay una continuidad. Yo, como no tengo recorrido, puedo permitirme algunos lujos, señor Rapún. Entonces, la cuestión es esa.

Incluso aquellos a los que ustedes llaman nacionalistas, en el Estado español, los nacionalismos periféricos han sido europeístas mucho antes de lo que lo era el españolismo, que no sé si es europeísta en este momento. Pero, desde luego, desde mucho antes, pedían la integración en Europa y la aproximación a Europa porque estaban en Europa, entre otras cosas, porque les obligaron a

exiliarse. Por lo tanto, no diga barbaridades, señora Castillo, y espero que esas barbaridades usted no se las crea. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): Gracias, señor Longás. Por el Partido Popular; señor Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente, y gracias también al Consejero por las explicaciones que ha dado sobre un tema que ya vemos que da para muchas cosas.

Digo gracias especialmente, señor Consejero, por las explicaciones que ha dado que entiendo que usted, con mayor o menor comodidad en función del día, da gustosamente. Digo esto para la señora Esporrín, más que nada para que le quede claro que aquí, cuando se pide la comparecencia de un Consejero, obviamente, es para que el Consejero pueda explicarse y los grupos y los Parlamentarios tenemos otros vehículos para hacer las proposiciones o las propuestas que tenemos a bien hacer. No se trata de que el Parlamentario que pide la comparecencia dé soluciones, sino de que quien tiene la responsabilidad lo haga. Viene bien, de todos modos, que la señora Esporrín haya sacado este tema. A partir de ahora, seguramente, nos podremos entretener en ver qué es lo que ella propone en las comparecencias que solicita. Creo que perderemos poco tiempo pero, en cualquier caso, estaremos atentos.

Yo quiero hacer, además, unas valoraciones sobre algunas cosas que se han dicho en esta Comisión porque me parece que, aunque sean cuestiones de fondo, son importantes. Estamos hablando del tren en Tafalla, estamos hablando de la estación de Tafalla, estamos hablando del proyecto de alta velocidad, y es cierto que vemos, en esta Comisión y en otros debates, que hay modelos distintos de cómo se entiende la vertebración, en este caso, de una comunidad, sus infraestructuras

Me gustaría decirle al señor Rubio –el Consejero luego le dirá lo que él crea conveniente– que este grupo, en lo que tiene que ver con las infraestructuras, la verdad es que se siente plenamente identificado con un proyecto de infraestructuras que, además, coincide con el que básicamente defiende también el Gobierno de Navarra, incluso el Partido Socialista. Y a mí me parece, señor Rubio, que algunas de las palabras que usted ha dicho hoy aquí llevan prácticamente a la imputación de delitos hacia personas que defienden un modelo de infraestructuras determinado, que no tiene por qué coincidir con el suyo, eso es cierto, pero que, sin embargo, usted pretende criminalizar. A mí me parece que ese es un camino peligroso desde el punto de vista político porque aquí todos hacemos política y todos somos políticos. Entiendo que usted también es político y que uste-

des, allá donde gobiernan, toman decisiones políticas y, por lo tanto, esto de criminalizar modelos es bastante complicado.

Podríamos hablar, además de las infraestructuras, si quiere, por ejemplo, de los residuos. Podemos hablar de los diferentes modelos de gestión de residuos y, si quiere, podemos empezar a plantearnos si hay modelos que sean más susceptibles de ser criminalizados o no en función de las aperturas y de los gustos particulares a la hora de gestionar los residuos. Usted sabe perfectamente, por ejemplo, que uno de los mayores intereses y acentos que la mafia italiana ha puesto tradicionalmente es, precisamente, la gestión de los residuos y la gestión de los residuos de una manera muy concreta.

Usted habla de empresas, de vasos comunicantes, de puertas giratorias, ¿Garbitania está bien o está mal? Es decir, yo creo que hay que tener un poco de respeto cuando se trata de valorar algunas posiciones políticas, entendiendo que todos defendemos, aquí, unas posiciones políticas creyendo en lo que hablamos, pero, sin ninguna duda, con absoluta honradez y con absoluta honestidad. Y lo que haya que eliminar, debe eliminarse y debe perseguirse desde el punto de vista de la lucha contra la corrupción –en eso estaremos de acuerdo usted y yo, señor Rubio–, pero, de verdad, es peligroso criminalizar determinados planteamientos políticos única y exclusivamente porque no coincidan con los nuestros.

Yo creo que es muy recomendable, señor Consejero, repasar la surrealista sesión de trabajo que tuvimos con la plataforma opositora. Digo surrealista porque no se opusieron al proyecto de la alta velocidad, aunque fueron reiteradamente preguntados por el asunto y eludieron esa respuesta. No se opusieron. La conclusión que este Parlamento sacó de aquella comparecencia es que, más bien, lo que les preocupaba es que no hubiera alta velocidad en Tafalla. Eso se les pregunto directamente. Yo supongo que Bildu, a la vista de eso, si se plantearon el proyecto de alta velocidad con una parada en Tafalla, lo apoyaría porque da la impresión de que esa era la pretensión de la plataforma ciudadana. Insisto, señor Amezketa, es bueno repasar la comparecencia y ver lo que contestaron y, además, eso se les dijo en la comparecencia y no lo desmintieron. Por lo tanto, no crean que me estoy inventando nada, de verdad. Conviene repasarlo.

Podemos, también, de todos modos, repasar, porque el señor Rubio aludía a que el Consejero veía una especie de contubernio en la composición de esa plataforma. Es verdad que fue una plataforma que se presentó aquí con ínfulas asépticas, sin ningún tipo de adscripción política. No obstante, estará conmigo, señor Rubio, en que es importante

también poder contrastar o tener algunos datos objetivos. Yo creo que todo el mundo tiene derecho a estar en política y a participa, luego en la vida civil, pero eso no quiere decir que los datos deban olvidarse. El señor Mauricio Olite fue Parlamentario en esta misma Cámara, desde el año 1987 hasta 1995, por un partido político o coalición que se llamaba Herri Batasuna y, por lo tanto, yo creo que está bien contextualizar las cosas sin prejuzgar. No prejuzguemos, señor Rubio, pero entendamos las cosas y digámoslas.

Y es verdad que UPN sí ha tenido un problema, probablemente propiciado por cierta presión social que quizá, y debo decirlo, es hacer caso a quien no merece que se le haga caso en determinadas circunstancias porque, en definitiva, yo también creo, como ha dicho el Consejero, que algunos, una vez más, han aprovechado una confusión deliberada de la información para intentar obtener un rédito político. En este Parlamento se ha hablado en varias ocasiones sobre los servicios declarados de obligatoriedad de servicios públicos referente a los trenes de corto y medio recorrido. En esta Comisión, se han dado explicaciones suficientes acerca de cómo, efectivamente, ha habido una optimización como decía el señor Longás, pero el resultado final ha sido que, frente a la reducción de algunas frecuencias, el número total de servicios ha aumentado. En esta Comisión, se ha explicado cómo, en el plan del ministerio, que además fue un plan que inició el Partido Socialista y el antes mencionado Ministro Blanco, única y exclusivamente se ha eliminado un apeadero, que es el de Cizur, que registraba un pasajero cada tres o cuatro días aproximadamente.

Es decir, yo creo que aquí ha habido ya suficientes muestras de cómo, desde el punto de vista de la conexión, no solo de Tafalla, sino entre otras poblaciones y con los servicios actuales, no va a haber una merma en los servicios. Por lo tanto, yo creo que sí está justificado que se diga que aquí se está aprovechando una cierta confusión de la información, como decía antes, para crear alarma social, y a mí me parece que lo que les ha ocurrido a ustedes, señores de Bildu, señor Rubio, es que se encontraron con una sesión de trabajo que ustedes pensaban que iba a ir en una dirección y la verdad –insisto, repase la sesión de trabajo porque es muy elocuente– es que fue en otra.

Y, por lo tanto, ustedes ahora no tienen más argumentos más allá que intentar difamar, como decía antes, una posición de defensa de un modelo de infraestructuras que es tan legítimo como otro, pero que a mí me parece, y termino como empezaba, señor Rubio, que es importante no perder el respeto y no procurar la criminalización de Parlamentarios o de Consejeros o de miembros del Gobierno por el hecho de que se defiendan mode-

los, en este caso de infraestructuras, distintos a los que ustedes defienden. Señor Rubio, repase sus palabras porque le aseguro que de sus palabras se desprendía la imputación de delitos graves. Se lo digo de verdad, repase las palabras porque, a veces, es conveniente saber lo que uno ha dicho. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): Muchas gracias, señor Villanueva. Por Izquierda-Ezkerria, señor Mauleón.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Buenos días, egun on berriro guztiei. A mí me gustaría hacer algunas valoraciones y también algunas preguntas concretas. Yo creo que, para aclarar cuestiones, porque sobre el tren de alta velocidad hemos discutido ya, muchas veces, es quizás mejor ir a preguntas concretas y a cuestiones concretas. Yo creo que aclararía la cuestión que se nos diga más específicamente qué conexiones hay ahora y cómo va a quedar exactamente cuando se haga el proyecto, qué fechas, que líneas. Yo creo que la mejor forma de despejar fantasmas es concretar: ahora hay equis líneas y pasado mañana... porque, claro, cuando ustedes dicen que no va a haber una minimización sino que va a haber una racionalización, ese es el término que utilizan. Estamos tan acostumbrados a que, cuando se habla de ajustes, sean recortes y, cuando se habla de racionalizar, se refieran a recortar que, lógicamente, este tipo de eufemismos dice poco. Entonces, conviene saber, es decir, ahora mismo hay equis y pasado mañana va a haber equis más y, y ahora van de aquí a allá y pasado mañana serán de aquí a allá y de allá a aquí. Esas son las fórmulas para despejar cualquier tipo de dudas y, si no se sabe porque todavía no está previsto, dígame.

Hay otra cuestión que a mí me gustaría aclarar, porque se hacen muy alegremente afirmaciones y se dice que la Eurocámara acaba de aprobar las redes prioritarias de transporte de la UE hasta el 2020, pero, ¿es la Eurocámara competente para ello?, ¿es la ejecutiva? ¿Es un acuerdo formal? ¿Qué supone? ¿Es un acuerdo inquebrantable con efectos decisorios o es una recomendación? ¿Es una directriz? ¿Con qué plazos? ¿Qué supone eso? Porque es muy fácil pretender apoyarse en cosas y que luego no esté nada claro.

Fíjese, tengo una pregunta, que me trasladaba el señor Rubio y que aprovecho para lanzársela. El Heraldo de Aragón del 21 del 10 del 2013 dice textualmente: Línea Zaragoza-Castejón: este tramo, incluido en el corredor Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones, dispone de proyecto para licitar las obras, pero seguirá en un cajón porque los responsables de la administración de infraestructuras ferroviarias consideran que no debe gastarse tanto dinero. Si hasta hace unos meses los planes oficiales pasaban por modernizar la línea

para la velocidad alta para asegurar que el AVE llegara a Navarra, en la actualidad se estima que solo debe remodelarse la vía para aceptar el tránsito de trenes de ancho convencional e internacional. Pero no hay ni un euro en los presupuestos.

Esta es una cuestión que también vendría despejar.

Nosotros creemos, y lo hemos dicho muchísimas veces, que es un acto de irresponsabilidad más allá del debate de fondo de si es mejor el tercer hilo respecto a la inversión-beneficio, de necesidades o de por qué toda la red actual no es para mercancías y de esta se dice que sí que lo va a ser. Es decir, no solo es fondo, sino que a nosotros nos preocupa el debate de qué elemento justifica el adelanto de la inversión por Navarra sin estar atado y bien atado todo el desarrollo de la línea, y usted tiene que darme la razón en este aspecto en que, cuando menos, hay una cierta temeridad en ello porque que Navarra se adelante, con el costo que ello le va a suponer en intereses, no en el fondo, sino en los intereses, a un proyecto del que todavía no se ha acordado cómo va a ser en el resto del desarrollo, francamente, es una irresponsabilidad. Y es una irresponsabilidad plantear que haya setenta kilómetros de alta velocidad y que las otras conexiones sean, como dijo usted, en una de sus últimas comparaciones, con el tercer hilo de forma provisional, sin saber hasta cuándo es provisional.

¿Usted cree que no hay más necesidades de inversión para que Navarra haga esfuerzos presupuestarios? Vea el presupuesto que tiene Navarra este año para inversiones, el que nos han planteado ustedes. Francamente, es para echarse a llorar: equivale al 0,5 del producto interior bruto. Eso es todo lo que va a invertir el Gobierno de Navarra en el año 2014. Es para echarse a llorar. Y, francamente, tenemos un colegio por construir en Sarriguren, tenemos el de Cascante, tenemos no sé cuántas infraestructuras educativas más pendientes, si no de hacer nuevas, de remodelar. Es que hay tantas necesidades de inversión para hacer que, francamente, como mínimo, lo que nosotros planteamos es que habría que tomar la decisión de no gastar un euro más hasta que no sepamos realmente en qué queda este proyecto, hasta que Europa tenga una decisión definitiva, pero no los órganos legislativos; los ejecutivos; hasta el que el Gobierno español tome una posición definitiva con un presupuesto encima de la mesa. Hasta que no estén todos estos elementos claros, francamente, no tenemos ninguna prisa.

Es una irresponsabilidad adelantarse a una infraestructura si pasado mañana no tenemos asegurada la conexión en el mismo tipo de tren. Estará de acuerdo conmigo en que si la solución definitiva es un trozo de alta velocidad y conexiones de tercer hilo, eso es una chapuza desde todo

punto de vista. O es todo tercer hilo o es todo alta velocidad, pero, francamente, lo que no puede ser es a trompicones. Eso creo yo que es una posición bastante sensata.

Por tanto, en lo que sí volvemos a insistir, además de en que se aclaren todas estas cuestiones que le he planteado, en qué hay de esa información que da el Heraldo de Aragón, en cómo va a quedar el asunto de las frecuencias de Tafalla, que es lo que se pedía en esta comparecencia, y en cuáles son las posiciones oficiales de los Gobiernos, en este caso el español, en todo lo que tiene que ver con las previsiones de inversión, etcétera. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Gracias, señor Mauleón. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Bien, señor Mauleón, a mí me han mandado comparecer exactamente para que informe sobre los contenidos de una reunión con el presidente de Renfe. Si usted quiere abrir el debate a otras cosas que ya hemos debatido, tendrá ocasión de hacerlo, pero no me pida ni me exija que, en este momento, responda a tantas cuestiones tan complejas, tan amplias y tan fuera de mi alcance en algún caso, porque no son ni siquiera competencia de la Comunidad Foral cuando, realmente, se me ha llamado para hablar de otra cosa.*

Bueno, lo primero que tengo que decir es que yo siempre vengo cómodo y encantado aquí. Hasta ahora, por lo menos. Y vengo cómodo y encantado porque, realmente, si ustedes supieran lo que les agradezco que me llamen a comparecer, igual no me llamaban tanto. Porque, realmente, es una oportunidad fantástica para reflexionar y para trabajar las cosas. Para mí, no supone ningún problema; al contrario: supone una oportunidad de reafirmación, de estudio, de impulso, de muchas cosas que, de otra manera, a lo mejor, no las tendría tan trabajadas y tan trilladas, pero esto me obliga y, como me gusta preparar las cosas, es para mí siempre un placer venir. Por lo tanto, no se crea usted que estoy nada incómodo en tratar este tema ni el otro. Por cierto, he venido porque ustedes me han llamado. No he venido aquí a dar un discurso, como ha dicho el señor Villanueva. Ustedes me han llamado y yo vengo encantado de la vida.

Lo que lamento es que, sobre todo por parte del señor Rubio y, también, en menor medida, quizá, por otros, se haya hablado de tantas otras cosas que no tienen que ver con el tema que, teóricamente, nos traía aquí, lo cual no deja de llevar a la reflexión de la escasa entidad de las argumentaciones que a veces se manejan.

Bueno, para empezar, quiero recordar a todos que la planificación y el desarrollo de la red ferro-

viaria es una competencia estatal y que se hace con visión de Estado o visión de nación. A veces, aquí, estamos como en la aldea de Astérix y Obélix, mirando a ver qué pasa en la casa de al lado, pero este es un tema de más amplia escala. Para empezar, es escala nacional pero también es escala europea y tan es escala europea que las entidades administrativas europeas se involucran en este asunto y disponen de fondos para financiar determinadas acciones como son estas que es lo que tiene relevancia en cuanto a la declaración de red transeuropea. No por poner una etiqueta somos red transeuropea, sino que, además, la comunidad europea ha entendido que esta red es una red de escala europea y que, por lo tanto, merece la pena ser financiada por las entidades europeas.

Efectivamente, yo creo que ahora, a toro pasado y con la crisis, se puede criticar de manera bastante sencilla que quizá se han cometido algunos excesos en el desarrollo tan rápido de la red de transporte ferroviario y de alta velocidad en España. Es una crítica que hay que asumir porque algo de razón puede tener, si la comparamos con otros países. No quiere decir que nos haya llevado a la ruina, pero se ha hecho de una manera muy acelerada. Ahora bien, eso también tiene su explicación: ¿de dónde partíamos? Partíamos de una situación ferroviaria que era infinitamente peor que la de otros muchos países desarrollados. Esa es la realidad. Teníamos un ferrocarril lamentable que no utilizábamos. Cuando salíamos fuera de España y nos montábamos en otros sistemas ferroviarios, en otros trenes, decíamos: qué envidia, qué bien funciona esto, qué rápido se va, qué calidad, qué horarios, qué servicios. De eso partíamos.

Entonces, hace ya muchos años, por supuesto, no le corresponde esto al Gobierno de UPN ni nada por el estilo, se decidió, por parte de los que gobiernan en el Estado, los que han estado gobernando en el Estado, sucesivos Gobiernos del Estado, además, de distinto color, que la apuesta debía ser una apuesta que es la que se ha ido desarrollando hasta ahora, una apuesta importante que nos ha puesto en cabeza en Europa en el número de kilómetros de líneas de alta velocidad y el segundo país en el mundo, como ustedes dicen.

De todas maneras, los demás no se están quedando atrás. Yo recibo información periódica por mi cargo y les diré que también hay otros proyectos, en Europa y fuera de Europa, para seguir desarrollando este tipo de líneas de alta velocidad. Por tanto, no es una cosa excesivamente de locura, sino que es algo de fomento de un tipo de transporte que es muy eficiente en sí mismo, que es más ecológico que otros, se diga lo que se diga, y que, efectivamente, quizá tenga un análisis económico deficitario, en la medida en que son inversiones muy costosas que difícilmente se recuperan

con los billetes pero, si empezamos por eso, podríamos seguir con cualquier rama de actividad de la Administración. Veríamos que, en general, lo que se subvenciona no se recupera y muchos servicios gratuitos al ciudadano lo cual quiere decir que no es que sean gratuitos sino que cuestan dinero a todos. Por lo tanto, estos debates son, al final, algo un tanto estériles.

Yo creo que algunas afirmaciones que se han hecho aquí –no voy a reiterar lo que ha dicho el señor Villanueva, que lo ha explicado mucho mejor que yo– han sido un poco... Si usted repasa su comparecencia fríamente, verá que quizá se le ha ido un poco la mano en algunas afirmaciones, porque ha podido entenderse que me acusaba a mí de estar en un torno giratorio de entrada y salida. Bueno, yo quiero entender que no lo ha dicho hacia a mí, pero, de la textualidad de lo que ha dicho, se podía perfectamente entender. Por lo tanto, no se lo voy a echar en cara, pero entiendo que las palabras hay que cuidarlas.

También se ha hablado de que hemos arruinado Navarra. UPN ha arruinado Navarra. Esto creo que lo ha dicho el señor Longás y también lo ha dicho algún otro. Bueno, si ustedes se refieren a la caída de ingresos fiscales o a la situación de la deuda, yo creo que decir que estamos arruinados es mucho decir; sobre todo cuando algunos de sus grupos siguen pidiendo más deuda porque, evidentemente, con los ingresos que tenemos, si el obstáculo que les impide ya no aprobar los presupuestos, sino ni entrar a debatirlos ni mirarlos es que no gastamos lo suficiente, ya me contarán. Ustedes están a favor de mayor deuda porque, si no, no se explica. Sean coherentes y consecuentes con lo que ustedes demandan. Es que es así. Por lo tanto, si ustedes nos quieren llevar a mayor ruina, no digan que estamos arruinando Navarra, que no es verdad. Navarra es la región española que mejor está soportando la crisis. Eso es así, sin duda alguna, en todos los parámetros. Hasta en PISA salimos mejor que en otras comunidades, fíjese usted. Por algo será. La educación no irá mal cuando en PISA salimos tan bien, digo yo.

Bien, por lo tanto, todas esas afirmaciones, que no sé por qué han venido a cuento de todo esto, porque yo creía que habíamos venido a hablar de otra cosa, realmente, me parece que no tienen demasiado sentido. Se ha dicho que se han eliminado servicios de cercanías. Yo creo que estuvimos explicando que no se eliminaban servicios de cercanías, ni ningún otro servicio. A día de hoy, día 5, hay once servicios ferroviarios en el sentido Tudela-Pamplona parando en Tafalla. Distribuidos a lo largo de las horas. A lo mejor, les parecen pocos, pero les aseguro que el nivel de cobertura que tienen esos servicios no es, precisamente, el cien por cien.

Y, aquí, entro con lo que usted ha dicho, señor Longás, que ha estado apoteósico. La verdad es que tengo que reconocerle que se ha salido. Usted ha sido Doctor Jekyll en la anterior comparecencia y aquí ha sido Mister Hyde. Porque, en la otra, planteaba usted coherencia, racionalidad, que no hay que soportar servicios con dinero público que no usa la gente”. Aquí, sí, por lo visto. Tiene usted miedo de que se eliminen servicios de cercanías: ya ha advertido el señor Consejero que, si no hay suficiente demanda, a lo mejor se cierra alguna estación. Hombre, señor Longás, ¿usted no se acuerda de lo que ha dicho antes o qué? Sea coherente, por favor.

Evidentemente, hay unos umbrales de rentabilidad que hacen que una compañía que presta un servicio obligatorio lo preste y, a partir de ahí, hay que poner dinero público. ¿Merece la pena poner dinero público para que, en una estación, se suba una persona cada dos días? Usted creo que me va a decir que sí. Es una pregunta retórica, pero es evidente que es así. En algún punto tenemos que ponernos de acuerdo: si son cinco, si son diez, si son quince... en algún punto habrá que poner el umbral porque, claro, si solo se sube una persona cada semana, ¿quién financia ese servicio? Es imposible, no es racional. La racionalidad, que decía el señor Mauleón que se emplea como término eufemístico para hablar de recortes, es adaptar el gasto a un punto en el que todos estemos de acuerdo en que ahí se puede aplicar. El gasto puede ser infinito, teóricamente. Sin embargo, los recursos no son infinitos y los ingresos no son infinitos y, si tenemos que acudir a la infinita deuda, ahí sí que nos vamos a la ruina. Por lo tanto... (MURMULLOS)

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Por favor, tiene el uso de la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Bueno, hablando de coherencia, hay otra cosa que me llama la atención. Parece que, por parte del grupo Bildu, hay una oposición clara al tren de alta velocidad, manifestada no por lo que ha dicho hoy, sino por una oposición clara a este asunto. Alguien ha preguntado qué pasaría si hubiera una parada en Tafalla; si entonces esa oposición se resolvería. Yo creo que ha quedado esa pregunta en el aire, pero es una pregunta divertida porque, realmente, podría ser comprometida de responder. Pero, sin embargo, ustedes gobiernan en la Diputación Foral de Gipuzkoa, creo entender, y todavía no les he visto renunciar, allí, al proyecto del tren de alta velocidad. No les he oído decir: paren ustedes todas las obras de esta irracional infraestructura que está generando un efecto túnel –por cierto, en Gipuzkoa más llamativo que aquí porque es todo túnel– y, además,*

va a arruinar y va a dejar una cicatriz en el territorio. Es que no les he oído todavía hablar de eso. Por lo tanto, hablando de coherencia, yo creo que hay algo que se puede comentar a ese respecto.

Por cierto que la distancia entre Tudela y Pamplona y la distancia entre San Sebastián y Vitoria deben ser parecidas, por lo tanto, la comparación no era tan descabellada. Le digo esto al señor Longás, que lo ha planteado.

Por otro lado, se me ha demandado... Hay una contradicción aquí bastante interesante. Se dice que hacer estas infraestructuras es algo descabellado por el inmenso coste que conlleva. Se dice también que en España nos hemos lanzado de cabeza a hacer trenes de alta velocidad sin ton ni son y esto es un disparate, pero, por otro lado, se pide que el entronque de Pamplona con Madrid se haga ya porque, si no, no tiene sentido. Eso se dice en la misma intervención por la primera persona. O sea, no se puede hacer a trozos porque eso sería horroroso, incoherente y absurdo y, entonces, hay que hacerlo a toda velocidad y todo a la vez y todo para pasado mañana pero eso, a la vez, es un disparate. Yo la verdad es que no sé con qué quedarme. Ustedes me dejan ciertamente desconcertado.

Los franceses –ustedes han aludido a que van a llegar en 2030– lo hacen así, sin problemas. Lo están haciendo: en 2030, llegaremos hasta España, poco a poco. ¿Alguien se ha levantado en armas porque no está el tren ya hasta Hendaia? Yo no he visto manifestaciones en Hendaia pidiendo esa conexión ya. No, se va haciendo poco a poco, y eso es lo lógico. Yo creo que el futuro de la alta velocidad en España va a ir por esa vía. Es decir, una vía más pausada, en la cual se van a combinar tramos de alta velocidad con tramos de menos velocidad; de velocidad alta, si quieren ustedes. Bien, eso no quiere decir que la obra se descarte ni se aparque. En una visión a largo plazo, todas las líneas serán de alta velocidad, con toda seguridad. Habrá líneas de alta velocidad que conectarán toda España. ¿En qué escenario? No lo sé decir. Yo, por de pronto, cuando vine aquí a hablar, hablé de dos escenarios: hablé de 2024 y hablé de 2030; curiosamente coincido con los franceses, miren qué acierto y, probablemente, con los vascos también, que acabarán para esa época.

Por lo tanto, no es tan descabellado el asunto. Yo creo que estas infraestructuras, si somos racionales y predicamos la racionalidad, no de boquilla, sino de verdad, tenemos que pensar que se hacen poco a poco porque es muy difícil que nuestro país, España en su conjunto, que va a ser el que soporta el gasto, lo pueda hacer en muy corto plazo. Yo creo que va a ser un tema de muchos años y, racionalmente, se irán haciendo. Entretanto, ¿que hay soluciones intermedias que combinan tramos de alta velocidad y tramos de menos velocidad? Pues

como ocurre hoy. Hoy, en la línea convencional, hay tramos en los que se va a 80, tramos en los que se va a 120 y tramos en los que se va a 180. Nadie se escandaliza por ello. No hay cambio de tren, por cierto, sino que es el mismo tren que baja de velocidad en un tramo y luego sigue. Esto ocurre en todos sitios. No entiendo cuáles son las dificultades que ustedes ven a todo esto.

Yo no sé exactamente responderle a lo que me ha preguntado usted, señor Mauleón. ¿Qué servicios habrá en 2024? Mire usted, me lo ha puesto complicadísimo. La verdad es que es una pregunta... Yo no creo que el presidente de Renfe se atreva a decirlo tampoco. A ver quién tiene la bola de cristal para adivinarlo. No lo sé. Habrá servicios, habrá los que tenga que haber y, si el tren se utiliza como medio –en mi razón de ser yo creo que es un medio de futuro–, habrá servicios y tendrán que ir coordinados y será bueno que los regionales sean frecuentes, como son ahora. Hay una frecuencia extraordinaria: once viajes en un sentido entre Tudela y Pamplona, parando en Tafalla. Yo creo que es para congratularnos todos, no para decir otra cosa.

¿Qué va a ocurrir con lo que han aprobado la Eurocámara y la Comisión? No me cabe la menor duda de que ha habido conexión entre ambas, seguro. ¿Qué pasará? Que se aprobará una financiación en el siguiente programa operativo para apoyar estas redes. Sí. (MURMULLOS) Vale, bien, de acuerdo, cuando esté aprobado, lo hablamos. Usted no querrá hablar cuando se apruebe, seguramente, pero se aprobará, no me cabe la menor duda.

Tenga usted en cuenta que usted me está preguntando por cosas que no son competencia mía. Aquí, Navarra es un mero cooperador, un acelerante, vamos a decir en términos químicos, del asunto. Un acelerante que, efectivamente, tiene un coste en intereses pero que es un coste no excesivamente importante, desde mi punto de vista, teniendo en cuenta que esto adelanta algo que, para el conjunto de los ciudadanos de Navarra, puede ser muy importante. Es decir que, cuando exista esta línea, no me cabe la menor duda de que todos los que estamos aquí la utilizaremos. Nadie le hará ascos y se irá por la regional hasta Madrid ni hasta Barcelona. La utilizaremos como hemos utilizado tantas cosas, como hemos utilizado las autovías aunque cuando se construían se criticaban mucho por algunos grupos, que decían que era un disparate. No me cabe la menor duda de que el señor Zabaleta irá a Leitza por la autovía del Norte. No creo que vaya por las carreteras. Ira por ahí a pesar de que su grupo se opuso frontalmente a ello y, como eso, tantos.

Por lo tanto, centremos el debate en procurar que las cosas se hagan, que se hagan racionalmente, y yo creo que sembrar miedos en el ciuda-

dano como excusa, como mentira repetida que a veces parece que es verdad, para ir en contra secundariamente del proyecto, no me parece que sea el camino. Los ciudadanos de Tafalla no tienen que tener ningún miedo de quedarse incomunicados porque están muy bien comunicados y, por supuesto, los ciudadanos del Pirineo –eso me ha parecido, también, bastante notable por parte del señor Longás– yo veo difícil que tengan un acceso al tren. Tendrán otros accesos, tendrán acceso en autobús o en coche. Eso es lo que hay que procurar. Nadie tiene el mismo acceso a todos los servicios. Tampoco tienen aeropuerto en el Roncal, claro. (MURMULLOS) No sé, no soy adivino.

En definitiva, y para acabar, menos alarmas, hay que concebir el transporte como algo multimodal, porque la razón de ser de la multimodalidad

es que cada sitio sea servido por el servicio más razonable económicamente, que permita acceder a otros servicios que normalmente van a estar ubicados en las zonas de más población y que, por lo tanto, los ciudadanos de Tafalla, por las vías que sean, a través del servicio de cercanías, a través de autobuses, a través de la fórmula que sea, seguirán accediendo a los servicios de alta velocidad en los puntos en los que esté prevista esa conexión. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Gómez Ortigosa): *Muchas gracias, señor Consejero. Le agradecemos las explicaciones y, señorías, no habiendo más puntos que tratar, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 14 HORAS Y 7 MINUTOS.)