

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado que suscribe formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita.

En diciembre de 2017 el entonces responsable del ministerio de Fomento, Íñigo de la Serna, con el gobierno del PP hizo públicos cuatro posibles trazados para el tramo Miranda de Ebro-Logroño del AVE dentro del corredor Cantábrico-Mediterráneo. Posteriormente las alternativas que transcurrían más al norte y más al sur fueron descartadas quedando únicamente dos propuestas de las cuatro iniciales.

Posteriormente, tras la moción de censura contra el gobierno de Mariano Rajoy y la llegada al ministerio de José Luis Ábalos, en una reunión mantenida en el mes de noviembre de 2018 entre el titular del ministerio y el entonces presidente de La Rioja, José Ignacio Ceniceros, se aludió al mantenimiento del proyecto de construir dicha infraestructura sin aclarar absolutamente nada sobre qué alternativas y qué cuestiones se estaban valorando. La última declaración pública hecha este mismo mes de septiembre corresponde a la actual presidenta de La Rioja, Concha Andreu, donde reiteraba su afán por la construcción del AVE sin especificar ninguna cuestión que aludiera a un proyecto concreto.

Desde IU siempre hemos defendido que existen alternativas para la mejora de las comunicaciones de la zona mediante iniciativas más sostenibles y de mucho menor impacto a partir del uso y la adecuación del trazado y las infraestructuras ya existentes que garanticen la vertebración de nuestra región permitiendo el acceso a una infraestructura ferroviaria de altas prestaciones para pasajeros, que sea rentable socialmente y que permita también su uso para el transporte de mercancías.

Las dos propuestas de infraestructura generan un impacto medioambiental enorme y representan un grave riesgo para la sostenibilidad de la zona y un serio atentado contra el paisaje, la forma de vida y el territorio riojano de consecuencias irreversibles. Éste posee un gran valor, con un inmenso patrimonio y un entorno natural de alto interés. Además, la zona afectada de La Rioja Alta es una de las zonas vitivinícolas más afamadas del mundo. Este prestigio está basado en sus singulares condiciones climáticas, fisiográficas y edafológicas, y en un cuidado secular del territorio por parte de sus habitantes. La calidad del paisaje y la diferenciación son valores fundamentales para el desarrollo de la actividad vitivinícola y el turismo, sectores estratégicos de toda la región. Los espacios rurales no pueden ser considerados como espacios vacíos, sino como lo que son en realidad: lugares de vida y convivencia comprometidos con la sostenibilidad de sus entornos. Los usos de estos espacios no pueden plantearse sin valorar las consecuencias que pueden tener para la población local y para su medio ambiente. En la actualidad el paisaje cultural del vino y el viñedo de La Rioja y Rioja Alavesa se encuentra incluido en la lista indicativa de Patrimonio Mundial de la

UNESCO y aspira a convertirse en Patrimonio Mundial, situación que se vería gravemente comprometida con esta nueva infraestructura.

Por otro lado, desde el Tribunal de Cuentas europeo se ha señalado que el AVE supone millonarios sobrecostes para un alarmante bajo número de pasajeros. Es por eso que representa un gasto desmedido, no existiendo garantías de su viabilidad a corto, medio y largo plazo.

Por todo ello, se formulan las siguientes preguntas,

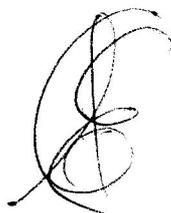
**¿Se ha valorado de una forma equilibrada las posibilidades reales de mejora de las comunicaciones considerando su viabilidad económica, las necesidades y las repercusiones que estas acciones pudieran tener en la calidad de vida de sus habitantes?**

**¿Se ha considerado una alternativa que no atente contra el patrimonio natural, cultural, histórico y socioeconómico de la zona?**

**¿Se ha tomado en consideración la adecuación y modernización de la vía férrea ya existente, su adaptación a las demandas actuales y futuras de transporte de pasajeros y mercancías y sus ventajas frente a otras alternativas?**

**¿Qué medidas ha puesto en marcha el Gobierno tras las conclusiones del Tribunal de Cuentas Europeo para eliminar los sobrecostes, despilfarro y la escasa rentabilidad social de la Alta Velocidad en nuestro país?**

Palacio del Congreso de los Diputados  
Madrid, 06 de septiembre de 2019



Alberto Garzón Espinosa  
(Izquierda Unida)  
Diputado GCUP-ECP-GC