

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. Rodrigo Gómez García, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el Art. 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes preguntas para las que se solicita respuestas por escrito **sobre el desbloqueo del AVE Madrid-Pamplona**.

Congreso de los Diputados, 17 de Septiembre de 2019

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde el 2010, el Gobierno de España se ha marcado como objetivo que Navarra tenga una línea ferroviaria de Alta Velocidad, conectando Zaragoza con el País Vasco en un ancho de vía internacional. En mayo del 2013, por ejemplo, la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, lo aseguró en una respuesta a Uxue Barkos, entonces diputada de Geroa Bai, que cuestionaba si la Comunidad foral se iba a quedar con una línea de AVE "aislada" de 70 km entre Pamplona y Castejón. Pastor informó de que Fomento firmaría un nuevo convenio con el Ejecutivo foral.

Un año después, en julio del 2014, el Ministerio de Fomento licitó, por un importe de 589.684,71 euros, la redacción del proyecto de conexión de la futura línea de alta velocidad Castejón-Pamplona con la actual línea convencional Zaragoza-Alsasua. A Navarra le correspondía la redacción del proyecto de plataforma entre Castejón y Esquíroz.

En enero del 2017, durante una rueda de prensa tras una reunión entre el entonces ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, y el vicepresidente del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, se indicó que Navarra se quedaría sin alta velocidad ferroviaria en buena parte del futuro corredor, a expensas de que se concretara de nuevo el tramo

Encima de la mesa solo había en ese momento opciones que dejaban fuera de la alta velocidad tanto a la conexión entre Pamplona y la Y vasca, como a la unión con Zaragoza.

En mayo de ese año 2017, Manu Ayerdi, ante la presión de EH Bildu (que apostaba por un tercer raíl), tuvo que señalar en el Parlamento que el propósito del Gobierno de Navarra era que el corredor ferroviario tuviera "capacidad suficiente y estándares internacionales".

En septiembre, sin embargo, el ministro de Fomento reiteró de nuevo el compromiso del Gobierno de España para que el corredor ferroviario de alta velocidad entre la Y vasca, Pamplona, Castejón y Zaragoza estuviera completo en 2023, "a pesar de que no está siendo nada fácil por las dificultades con el Ejecutivo foral". De la Serna se refería con estas

declaraciones a los socios de Geroa Bai en el cuatripartito, que habían dejado muy claro que no querían la alta velocidad en Navarra y que no iban a permitir que se colocara “ni un solo euro en los Presupuestos del 2018”. Siendo así, era imposible que se cumpliera el convenio firmado entre España y Navarra, un acuerdo en el que se había pactado que el primero financiaría y ejecutaría toda la infraestructura, mientras que el segundo redactaría los proyectos y los licitaría. Como el Gobierno de Barkos se había desvinculado del convenio al serle imposible consignar partidas presupuestarias al proyecto, De la Serna anunció que el Ejecutivo central iniciaría la revocación del convenio, asumiría la gestión de la alta velocidad y licitaría él mismo los proyectos.

El ministro de Fomento fue muy crítico con la administración de Barkos. Un día después, remarcó que “los problemas internos del Gobierno de Navarra no pueden condicionar que los navarros no tengan Tren de Alta Velocidad o que el Estado deje un vacío en una red que genera riqueza y cohesiona las comunidades autónomas”.

En enero del 2018, Íñigo de la Serna presentó en Pamplona el estudio informativo según el cual, la alternativa de conexión del Tren de Alta Velocidad de Navarra con la Y vasca “más favorable y ventajosa” es la de Vitoria (la otra conectaba por Ezkioltxaso, en Guipúzcoa). Los socios de Geroa Bai, Podemos, EH Bildu e I-E, protestaron en la calle para mostrar su rechazo a este proyecto. La alternativa de Vitoria tiene 74,8 kilómetros y un presupuesto base de licitación de 580 millones, sin IVA. Uniría las capitales vasca y navarra en 30 minutos, mientras que desde Pamplona a San Sebastián se tardaría una hora y dos minutos; y a Bilbao, 56 minutos. De la Serna indicó que esperaban contar en ese año 2018 con la declaración de impacto ambiental, para así poder comenzar a licitar los proyectos.

Mientras, en Pamplona, Aranzadi reclamaba al Gobierno foral que paralizara “el PSIS de la estación de Echavacoiz que facilitará la llegada del TAV”. La formación vinculada a Podemos calificaba el proyecto como “un despropósito de UPN para financiar una macroestación a partir de la construcción de 9.000 viviendas en el barrio”.

En febrero del 2018, el ministro de Fomento anunció un “aluvión” de trámites administrativos hasta el verano en todos los trámites del corredor de alta velocidad de Navarra, para así avanzar en los plazos a un ritmo “abrumador”. Indicó que los dos gobiernos estaban cumpliendo los plazos establecidos con el horizonte del 2023 y mantenían “intactos” los principios de lealtad institucional y colaboración.

UPN, mientras tanto, se reafirmaba en apostar por la conexión con la Y vasca a través de Ezkio-Itxaso (esta era también la propuesta del Gobierno vasco), reclamando a Barkos que abandonara su “política de pasividad con respecto al TAV” y se reuniera con el nuevo ministro del ramo, José Luis Ábalos, para cerrar “una solución favorable a los intereses de Navarra”.

En febrero de este 2019, el Gobierno de España expuso que la futura línea del AVE entre Zaragoza, Pamplona y la conexión con la Y vasca sería uno de los nodos del Corredor Atlántico, el gran eje ferroviario que conectará toda la mitad oeste de la península con Europa. Sin embargo, a pesar del impulso inversor que anunció, entre los tramos prioritarios no iba a estar Navarra.

Durante las negociaciones del PSN con sus socios de Gobierno ya quedó claro que la alta velocidad ferroviaria en Navarra iba a ser una discrepancia importante. De hecho, se quedó fuera del pacto programático que firmaron.

Antes de las elecciones, EH Bildu, Podemos, I-E y Equo ya se habían comprometido con seis colectivos a defender “firmemente” la paralización del tren de alta velocidad y el “abandono de todos los nuevos proyectos” en las negociaciones y posibles pactos de gobierno que se den en la siguiente legislatura”.

La posición del PSN anterior a los comicios era la del apoyo a un TAV para viajeros y mercancías, que tuviera conexión con la Y vasca a través de Ezkio y con una estación intermodal en Echavacoiz. El corredor, además, tendría también una parada en la Ribera.

A día de hoy, la presidenta de Navarra, María Chivite, dice que ya hay 90 millones preparados pero que están retenidos porque el Gobierno está en funciones.

Por todo ello, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué piensa hacer el Gobierno para desbloquear el AVE Madrid-Pamplona?

Rodrigo Gómez García
Grupo Parlamentario Ciudadanos