

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo previsto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, NAYUA MIRIAM ALBA GOVELI, ROSA MARTÍNEZ RODRÍGUEZ e ISABEL SALUD ARESTE diputadas del grupo parlamentario GRUPO CONFEDERAL UNIDOS PODEMOS – EN COMÚ PODEM – EN MAREA, plantean al gobierno la siguiente:

PREGUNTA CON RUEGO DE RESPUESTA ESCRITA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hace unas semanas, el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea publicó un informe sobre la red ferroviaria de alta velocidad europea. Entre otras cosas, este tribunal afirma que la velocidad “muy alta” no es necesaria en todas partes, denuncia que los controles de rentabilidad son poco frecuentes, la falta de pasajeros en algunas de las líneas del Estado y sobrecostes en muchas de las obras, llegando a tacharlo de “sistema fragmentado e ineficaz”.

Además, en lo que respecta a la Y vasca, según el citado informe, la previsión de presupuesto a invertir en la Y vasca era inicialmente de 3600 M (año 2003) y ahora el presupuesto global es de 5.767M. Por tanto, desde los inicios hasta hoy, ha habido un incremento en la previsión de gasto de esta infraestructura de más de 2000 millones de euros.

Por ello, formulamos las siguientes

PREGUNTAS

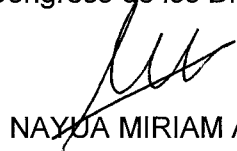
1. ¿Ha generado este informe alguna reflexión en el Gobierno más allá de lo relativo a los plazos?
2. Según el informe, los trenes circulan en algunos casos a una velocidad muy inferior a la prevista (de media un 40 % de la velocidad de diseño de la línea). A raíz de estos datos, ¿cómo valora el Gobierno el hecho de que una línea convencional mejorada hubiera sido suficiente para lograr los objetivos fijados a un coste muy inferior?, ¿ha valorado el Gobierno la opción de mejorar las líneas convencionales existentes para aumentar velocidades en lugar de construir líneas de alta velocidad, puesto que podría generar un ahorro importante en los costes?
3. El Ministerio de Fomento en 1997 llega a la conclusión de que los elevados costes de construcción de esta obra suponen o bien rentabilidades muy alejadas del 6% exigible a las inversiones públicas o bien una política tarifaria al alcance de muy pocos bolsillos. ¿Cómo valora el Gobierno que la explotación comercial deficitaria de esta línea vaya a requerir financiación pública durante toda su vida útil? Con las tarifas previstas, que

pueden permitirse mayormente quienes son de clases altas, ¿qué opina el Gobierno de que quienes tengan renta más alta vayan a viajar en transporte subvencionado por todos y todas?

4. ¿Considera el Gobierno que los datos expuestos en el informe anticipan una escasa demanda futura, además de a una negativa rentabilidad financiera, socioeconómica y ambiental? Si esto es así, ¿qué medidas tomará el Gobierno para evitarlo?

5. ¿Cómo planea el Gobierno resolver los problemas de conexión con Francia, dado que la infraestructura en la frontera sigue siendo anticuada, incompatible y está poco adaptada a una red moderna de alta velocidad, pero Francia no parece estar dispuesta a invertir en esta infraestructura y no solicita financiación de la UE?

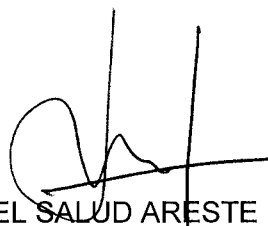
Congreso de los Diputados, Madrid, 23 de julio de 2018



NAYDA MIRIAM ALBA GOVELI



ROSA MARTÍNEZ RODRÍGUEZ



ISABEL SALUD ARESTE

Diputadas del Grupo Parlamentario confederal Unidos Podemos – En Comú Podem –
En Marea