

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. **ALBERTO CATALÁN HIGUERAS**, diputado por Navarra de Unión del Pueblo Navarro (UPN), integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 184 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Moción consecuencia de interpelación urgente** al Gobierno sobre los plazos y previsiones presupuestarias para la construcción de los tramos pendientes del Corredor Navarro de Alta Velocidad y la Autovía de Navarra A-15.

Congreso de los Diputados, 12 de septiembre de 2024

Exposición de motivos

La Comunidad Foral de Navarra reclama dentro de un evidente marco de frustración que el Estado, a través del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana agilice de forma convencida y decidida la ejecución y culminación de dos obras de infraestructuras de competencia estatal, cuya demora en el tiempo ya no tiene justificación alguna, y que relega a Navarra a una posición de inferioridad en materia de comunicaciones estratégicas, restándole competitividad y dejando a la ciudadanía de Navarra fuera de los grandes ejes de comunicaciones viarias y ferroviarias nacionales.

Navarra, en ejercicio de su singular régimen competencial y de Convenio Económico ha realizado en las últimas décadas un verdadero esfuerzo económico, en proporción a su tamaño de población y recursos económicos, para construir dentro de su territorio grandes infraestructuras viarias de utilidad, no solo para la Comunidad Foral y sus habitantes, sino para el conjunto del país y su ciudadanía y empresas. Ahí están la Autovía A-12 del Camino entre Logroño y Pamplona; la autovía A-1 a su paso por Navarra entre Ciordia y Guipúzcoa; la Autovía A-11 entre Alsasua e Irurzun; la Autovía A-21 del Pirineo entre Pamplona y el límite con Aragón; y la Autovía A-68 a lo largo del Eje del Ebro, sustituta en Navarra de la conflictiva N-232, felizmente transformada ahora también en Autovía en la provincia de Zaragoza. Además de la Autopista de peaje AP-15 entre Tudela, Pamplona e Irurzun que ya ha cumplido 50 años de explotación y que fue completada en los años 80 con el complejo tramo de la Autovía A-15 entre Irurzun y Guipúzcoa.

Por tanto, Navarra ha cumplido más que de sobra en estas cuatro décadas con la construcción en su territorio y a sus expensas con la ejecución y transformación en Autovía de todos los tramos de la red a escala nacional de la red viaria de primer orden que discurre por la geografía navarra.

Es por ello que la Comunidad Foral de Navarra, representada de forma absolutamente mayoritaria por los grupos políticos de su Parlamento de Navarra y sus correlativos en el Congreso de los Diputados, no alcanza a entender cómo, en 2024, Pamplona sigue siendo la única capital de comunidad (peninsular) española sin conexión directa con Madrid por Autovía. Y cómo es posible que la denominada Autovía de Navarra entre Medinaceli, Soria y Tudela esté solo construida entre Medinaceli y el sur de Soria y, salvo la variante de Ágreda, siga siendo una peligrosa carretera convencional entre el sur de Soria y Tudela.

Ya en 1998, hace un cuarto de siglo, en la localidad navarra de Fitero, se reunían los presidentes Navarra, La Rioja y de Castilla y León para firmar una declaración en la que demandaban la construcción de una vía rápida y segura, la Autovía de Navarra A 15, para conectar estas comunidades con la Capital de España. La Autovía de Navarra debe facilitar el transporte seguro de mercancías y de la ciudadanía, además de funcionar como eje estratégico en materia de desarrollo económico, regional y nacional al garantizar la comunicación con Madrid no sólo a Navarra, sino también a La Rioja y una parte importante de las provincias de Soria y Zaragoza.

Cuestión parecida frustra a Navarra con la construcción del Corredor Navarro de Alta Velocidad. El nuevo corredor ferroviario en doble vía de ancho estándar y tráfico mixto fue aprobado en la 1ª planificación de Alta Velocidad realizada por el Estado hace ya 30 años, en 1994 y del cual solo se ha construido en estos últimos 12 años de obra tan solo un 9% del total.

Mientras que en España se han construido 4.000 kilómetros de vías de alta velocidad con una inversión superior a 57.000 millones de euros, en Navarra no hay ningún kilómetro en servicio y se ha invertido menos de un 0,4%. Estos datos evidencian la necesidad de demandar al Gobierno de España mayor diligencia y celeridad en la construcción del corredor navarro de alta velocidad.

También continua la incertidumbre con la conexión con la denominada como 'Y Vasca'. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible todavía no ha decidido si será por Ezkio (Guipúzcoa) o Vitoria. Muchas son las opiniones y declaraciones que se vienen realizando por parte de cargos públicos de la Comunidad Autónoma Vasca, de la Comunidad Foral de Navarra y del propio Ministerio sin que se concrete absolutamente nada.

Ambas infraestructuras son de competencia en su construcción del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Gobierno de España viene actuando en su construcción con los retrasos y demoras que son una incuestionable realidad. Nada se dice de las fechas previstas para su culminación dilatándose excesivamente en el tiempo. Tampoco se concretan las fechas para la construcción de las nuevas estaciones de Pamplona y Tudela, la eliminación del bucle ferroviario de la Comarca de Pamplona

y la posible supresión de las vías que discurren actualmente por el Casco Urbano de Tudela.

El pasado mes de marzo el Congreso de los Diputados aprobaba una enmienda de Unión del Pueblo Navarro a una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno a decidir de forma urgente la conexión de la 'Y vasca' con el Corredor navarro de Alta Velocidad, e impulsar y establecer las correspondientes consignaciones presupuestarias para la culminación de dicho corredor entre Zaragoza, Pamplona y la Y Vasca.

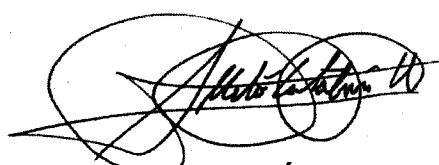
Es cierto que se están dando pasos y materializándose contrataciones de obras importantes, tanto en la Autovía A-15 Soria-Navarra como en el Corredor navarro de Alta Velocidad entre Castejón y Campanas; pero dada la magnitud del retraso acumulado por ambas infraestructuras, no cabe otra opción que instar a que por parte del Estado se priorice y se materialice su completa construcción sin más cadencias, sin más demoras y en el mínimo plazo que los trámites administrativos y técnicos lo permitan..

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente **moción**:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a:

1. Que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y de ADIF-Alta Velocidad se agilicen, se realicen y aprueben todos los documentos técnicos y tramitaciones medioambientales, la redacción de proyectos, la contratación y construcción de las obras y su puesta en servicio para que la Alta Velocidad, en doble vía y ancho estándar para tráfico mixto llegue a Pamplona, incluyendo las nuevas estaciones de Pamplona y Tudela de alta velocidad, para el año 2030; priorizando para ello el nuevo tramo Zaragoza-Castejón y Campanas-nueva Estación de Pamplona.
2. Que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y atendiendo en lo posible a los intereses locales, se defina y apruebe en el plazo más breve posible, en ningún caso superior a doce meses, el trazado-estudio informativo para la Alta Velocidad en doble vía y ancho estándar para tráfico mixto entre la Comarca de Pamplona y Alsasua.
3. Que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y atendiendo en lo posible a los intereses locales, se defina y apruebe en el plazo más breve posible, en ningún caso superior a doce meses, el trazado-estudio informativo para la Alta Velocidad en doble vía y ancho estándar para tráfico mixto entre Alsasua y la conexión con la denominada como 'Y Vasca'.

4. Que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se agilicen, se realicen y aprueben todos los documentos técnicos y tramitaciones medioambientales, la redacción de proyectos, la contratación y construcción de las obras y su puesta en servicio de la Autovía 1-15 de Navarra, entre el sur de Soria y la variante de Ágreda (sur) y entre la Variante de Ágreda (norte) y el límite de Navarra para su total conclusión en un plazo máximo de 5 años.



D. ALBERTO CATALÁN HIGUERAS
Diputado por Navarra de UPN
Portavoz del G. P. Mixto