24MOC-68

Don José Javier Esparza Abaurrea, miembro de las Cortes de Navarra, portavoz del Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro (UPN), al amparo del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente moción para su debate en el Pleno;

Moción por la que el Parlamento de Navarra insta a que se cumplan los compromisos adquiridos con Navarra en referencia al impulso de las infraestructuras pendientes, como son la autovía A-15, el Tren de Alta Velocidad y la segunda fase del Canal de Navarra para que se establezca un cronograma presupuestario y temporal bien definido para las tres infraestructuras.

Exposición de motivos

En la Comunidad Foral hay tres infraestructuras básicas para su desarrollo presente y futuro que están sufriendo una serie de retrasos y demoras inaceptables respecto a los compromisos adquiridos por el Gobierno de España y el Gobierno de Navarra.

Evidentemente me estoy refiriendo a: la segunda fase del Canal de Navarra, el Tren de Alta Velocidad (TAV) navarro y la autovía A-15.

Respecto a la segunda fase del Canal de Navarra, que llevará agua desde el embalse de ltoiz hasta la Ribera, es preciso señalar que a 3 de mayo no se han resuelto las alegaciones presentadas después de 14 meses de haber cumplido el plazo para entregarlas siguen sin estar resueltas.

Es evidente que con esta paralización el conjunto del proyecto se ve frenado en el resto de los trámites a realizar antes de licitar las obras.

Además, poco o nada se sabe del estudio de viabilidad económico-financiero, paso previo al Convenio de financiación que deberán firmar los gobiernos de Navarra y España para la ejecución de las obras.

En consecuencia, la segunda fase del Canal se encuentra en un estado de indefinición absoluto, máxime cuando a las reiteradas preguntas de Unión del Pueblo Navarro (UPN) para que concrete fechas de ejecución, plazos, previsiones y consignaciones presupuestarias, el Gobierno de Navarra sigue sin definir con claridad un cronograma y se limita a decir por boca del consejero Sr. Chivite que “cuando se pueda”.

En segundo lugar y en relación con el TAV navarro, el interés del Gobierno de España con el desarrollo de esta infraestructura brilla por su ausencia.

Navarra lleva siendo olvidada por los diferentes gobiernos del Estado de forma notoria y han sido diversas las ocasiones donde el Gobierno de Navarra ha firmado acuerdos para su desarrollo que luego no se han cumplido.

No menos cierto es que el Gobierno del Sr. Rajoy en 2018 firmó un acuerdo presupuestario con UPN que ha permitido la ejecución de diferentes tramos en Navarra y el Gobierno del Sr. Sánchez ha licitado hace unos meses un tramo de cierta relevancia.

Con todo, solo con escuchar a los colegios profesionales de Navarra nos damos cuenta de que el esfuerzo inversor debe ser mucho mayor para contar con una planificación razonable de ejecución de las obras.

En este contexto acabamos de conocer que el Ayuntamiento de Pamplona, liderado por EH Bildu, ha presentado casi 90 alegaciones con el único objetivo de seguir frenando un proyecto que no quieren que se ejecute.

Para hacernos una idea de la realidad que presentó, aquí van algunos datos:

Mientras que en España se han construido 3.967 kilómetros de vías de alta velocidad con una inversión de 57.300 millones de euros, en Navarra se han construido 40 kilómetros de plataforma (falta la propia vía y la electrificación) con una inversión de 233 millones de euros. Además, merece la pena señalar que Pamplona, con 780.120 pasajeros de largo recorrido por año, es la estación de tren sin alta velocidad con mayor número de viajeros.

Por último, hay que destacar el papel que la A-15, también denominada autovía de Navarra, podría llegar a jugar no solo para el transporte seguro de mercancías y de la ciudadanía, sino también como eje estratégico en materia de desarrollo económico, regional y nacional, ya que garantizará la comunicación con la capital de España no solo a la Comunidad Foral, sino también a La Rioja y parte importante de las provincias de Soria y Zaragoza, zonas muy afectadas por la despoblación.

Sin embargo, y aunque se están dando algunos pasos para su construcción, dentro de la parte que le corresponde al Estado y en comunidades como Castilla y León, lo cierto es que todavía los tramos de enlace con esa infraestructura que hay que construir en territorio navarro están totalmente parados, a pesar de que el Gobierno socialista de María Chivite anunció hace casi un año la inminente firma de un convenio con el Estado para abordarlos.

Por todo ello, es una incógnita cómo se van a seguir desarrollando estos proyectos claves para el desarrollo de Navarra, si a la poca voluntad política de ambos gobiernos se les suma la falta de presupuesto en el Estado y unos socios tanto de PSN como del PSOE que no creen en el desarrollo de estas infraestructuras para Navarra y que condicionan la política en Navarra y en el Estado.

Propuesta de resolución:

1.- Establecer antes del verano un cronograma presupuestario y temporal bien definido para las tres infraestructuras.

2.- Exigir al Gobierno de España y al Gobierno de Navarra un incremento de cien millones de euros en la financiación que les corresponde para hacer viable la segunda fase del Canal de Navarra y ayudar a rebajar las tarifas de los regantes.

3.- Incrementar el presupuesto anual que el Gobierno de España destina al desarrollo del Tren de Alta Velocidad en el tramo navarro.

4.- Solicitar al Gobierno de Navarra que exija al Gobierno de España máxima agilidad a la hora de licitar los tramos de la Autovía Pamplona-Madrid.

5.- Firmar los convenios correspondientes de cada una de estas infraestructuras con el Gobierno de España para poder liderarlas desde Navarra y que queden claros los compromisos adquiridos con las actuaciones pendientes, su fecha de ejecución prevista y la garantía de dotación presupuestaria para acometerlas.

Pamplona, 8 de mayo de 2024

El Portavoz: José Javier Esparza Abaurrea