En sesión celebrada el día 3 de septiembre de 2018, la Mesa del Parlamento de Navarra, previa audiencia de la Junta de Portavoces, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

**1.º** Admitir a trámite la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra para que a su vez inste al Gobierno del Estado a paralizar las obras del Tren de Alta Velocidad que se han iniciado en el tramo Villafranca-Falces, así como a no proceder a la adjudicación de ningún otro tramo o subtramo más, presentada por el G.P. EH Bildu Nafarroa.

**2.º** Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

**3.º** Acordar su tramitación ante el Pleno y disponer que el plazo de presentación de enmiendas finalizará a las doce horas del día anterior al del comienzo de la sesión en que haya de debatirse.

Pamplona, 3 de septiembre de 2018

La Presidenta: Ainhoa Aznárez Igarza

TEXTO DE LA MOCIÓN

Adolfo Araiz Flamarique, Portavoz del Grupo Parlamentario EH¬Bildu Nafarroa, en orden al Reglamento del Parlamento de Navarra, presenta para su debate y votación en el Pleno la siguiente moción.

Exposición de motivos

El pasado 13 de junio, la Sala II del Tribunal Europeo de Cuentas, presidida por Iliana Ivanova, emitió el informe especial “Red ferroviaria europea de alta velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz” que cuestiona la rentabilidad operativa, económica y social de las redes ferroviarias de alta velocidad en Europa. En el mismo, y una vez analizada también la construcción de la las redes de Alta Velocidad del Estado español, concluye cuestiones como que “la velocidad muy alta no es necesaria en todas las partes”, “los controles de la rentabilidad son infrecuentes”, “no se utilizan análisis de costes-beneficios”, “los principios de buena gestión financiera no se han aplicado de forma coherente”, “debería tenerse en cuenta la opción de mejorar las líneas convencionales existentes con el fin de aumentar las velocidades en lugar de construir una línea de velocidad muy alta, puesto que podría generar un ahorro importante de costes”.

Dicho informe analiza, pormenorizadamente, la media de millones de euros invertidos por kilómetro (25 millones, sin tener en cuenta los proyectos de túneles), la relación entre millones de euros invertidos y minutos ahorrados, la dilación en la construcción, el potencial de las velocidades a las que se puede acceder mejorando los trazados e infraestructuras actuales… Es decir, un informe que aconseja incuestionadamente una reflexión profunda sobre el modelo de tren que requiere Navarra y actuar con responsabilidad en la gestión pública de la política ferroviaria.

A lo que refiere el citado informe en orden a evitar construcciones que tengan más que ver con el despilfarro que con el uso eficaz y eficiente de los recursos públicos, le añadimos el reconocimiento expreso del Gobierno de Navarra, en respuesta a un requerimiento de un parlamentario de este grupo, de que, a fecha de hoy, no dispone de estudio específico alguno sobre el impacto socioeconómico del proyecto de TAP que han puesto en marcha. Es decir, se constata que el vicio fundamental que observa el Tribunal de Cuentas Europeo tiene en las actuaciones llevadas a cabo hasta ahora en orden a la construcción del denominado TAP un ejemplo paradigmático. Por todo ello, resulta muy poco razonable persistir empecinadamente en un *modus operandi* fracasado y despilfarrador.

De llevarse a cabo el actual proyecto de Tren de Alta Velocidad en todo el corredor navarro y hasta su entronque con la Y vasca, nos encontraríamos ante uno de los mayores proyectos de inversión, desde el punto de vista económico, pero sin duda estaríamos también ante el proyecto con menor rentabilidad económica y social, tal como lo han puesto de manifiesto ya diversos estudios técnicos y, ahora, viene a refrendar el informe del Tribunal Europeo de Cuentas.

No obstante, lo cierto es que el Estado tiene con Navarra una deuda acumulada muy importante en materia de infraestructuras. Debemos tener en cuenta que, a través de las fórmulas por las que Navarra mantiene sus relaciones económicas con el Estado, la ciudadanía de Navarra ha pagado al menos el 1,6% de todas las inversiones ferroviarias españolas que se han constatado deficientes (si no auténticamente despilfarradoras). Navarra no puede padecer en su propio territorio ese mismo despilfarro.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Nafarroa, presenta la siguiente propuesta de resolución:

El Parlamento de Navarra, valorando el reciente Informe del Tribunal de Cuentas Europeo “Red Ferroviaria europea de alta velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz”, insta al Gobierno de Navarra, para que, a su vez, este inste al del Estado a paralizar las obras del Tren de Alta Velocidad que se han iniciado en el tramo Villafranca-Falces, así como a no proceder a la adjudicación de ningún otro tramo o subtramo más, realizando los estudios de impacto socioeconómico y de rentabilidad económica, social y medioambiental y proyectos técnicos que fueran precisos para modernizar la actual red ferroviaria al objeto de apostar por la ejecución de un tren social que transporte personas y mercancías.

Iruñea/Pamplona a 25 de julio de 2018

El Parlamentario Foral: Adolfo Araiz Flamarique