

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al Grupo Parlamentario de Podemos – En Comú Podem – En Marea formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

En Resolución del Secretario General de Infraestructuras, por delegación de la Ministra de Fomento (O. FOM/1644/2012 de 23 de julio), de fecha 7 de octubre de 2013, se acordó la inadmisión de la solicitud de revisión de oficio formulada por el alcalde de Altafulla (Tarragona), en nombre y representación de dicho Ayuntamiento, contra el Proyecto y la licitación de las “Obras para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, Tramo Castellbisbal – Murcia. Subtramo Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo Vilaseca”.

Como ya se puso de relieve ampliamente en la demanda formalizada en su día, el fundamento esencial de la pretensión se halla en la absoluta inobservancia del procedimiento administrativo aplicable a la tramitación de los proyectos que pretenden legitimar las obras de transformación de la línea ferroviaria convencional, a fin que transiten por la misma también ferrocarriles con ancho europeo.

La omisión absoluta del procedimiento legalmente establecido se basa en una ficción creada ex profeso por la administración demandada

ADIF tiene perfectamente reglamentada la categorización de sus actuaciones, imponiendo a partir de dichas distinciones las reglamentaciones específicas para cada una. En este sentido la Instrucción de Contratación que publica en el perfil del contratante de ADIF conceptúa como actuaciones de mantenimiento “aquellas que se ejecutan para enmendar el menoscabo producido en el bien por el natural transcurso del tiempo y uso” (apartado 5.10). Consta unida copia de la referida instrucción de contratación como documento núm. 6 de la demanda.

Asimismo el art. 10.1 del estatuto de ADIF, aprobado por Real Decreto Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre: “... se entiende por mantenimiento de infraestructura ferroviaria el conjunto de las operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de elementos que permita preservar las infraestructuras ferroviarias, integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, en condiciones de operatividad y seguridad adecuadas”. Por tanto el concepto de obra de mantenimiento se limita a la preservar en estado de servir de la infraestructura existente.

Es evidente pues que las infraestructuras proyectadas, lejos de tener como

objeto el mantenimiento de la red existente tienen como fin transformar en profundidad la línea ferroviaria. Transformación que tiene conforme a lo previsto en dichos documentos profundas repercusiones en el territorio y la población afectados por dichos cambios.

Repercusiones de las actuaciones proyectadas por la administración demandada.

Dichas repercusiones han sido también valoradas y analizadas en el dictamen pericial aportado con la demanda.

- Aumento de demanda de transporte de mercancías se sitúa en 2025 entre el 140% y el 189%, y en 2040 entre el 200% y el 255%. En consecuencia en 2040 la demanda será, como mínimo, del triple de la situación del 2010.

- Incremento importantísimo de tráfico de la línea en horarios nocturnos, que en una zona de fuerte presión urbana y ocupada por la edificación el incremento del tráfico nocturno se sitúa en 2025 en un 160% respecto el 2010; y en el 2040 hay un incremento del 360%.

- Presupuesto de las actuaciones: 98.699.206'65 €, de los que 85.013.333'85 € corresponden al tercer carril; 12.554.463'15 € a la construcción de las nuevas plataformas o apartaderos; y 1.131.409'69 € a las instalaciones provisionales (pág. 10 del dictamen pericial).

- Impactos acústicos sobre la población: La puesta en funcionamiento de la línea de ancho UIC y trenes de longitud 750 metros, determinará un incremento muy importante de las inmisiones sonoras, particularmente en horarios nocturnos.

- Impactos directos sobre zonas de territorio sujetas a regímenes de especial protección ambiental:

- Intercepta un espacio de la Red Natura 2000 que coincide con la desembocadura del río Gaià.

- Afecta a 4 hábitats de interés comunitario, protegidos en virtud de la aplicación de la Directiva 97/62/UE.

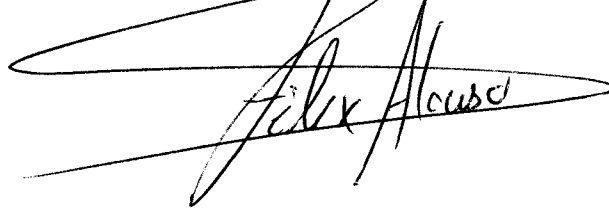
- Se interceptan 3 espacios PEIN: Desembocadura del río Gaià, playa de Torredembarra y Creixell (zona Els Muntanyans) y Tamarit-Punta de la Mora.

- Intercepta la Reserva natural de fauna salvaje de la desembocadura del río Gaià, incluida dentro de los espacios ENPE declarado en 1995 Reserva Natural de Fauna Salvaje.

- La Dirección General de Bosques y Biodiversidad de la Generalitat de Catalunya ha elaborado el inventario de humedales de Catalunya. De acuerdo con dicho inventario el proyecto intercepta 3 zonas húmedas: Gorg de Creixell, Desembocadura del río Gaià, y Desembocadura del río Francolí.
- Se afecta una zona arqueológica denominada "Pont Romà" en el término municipal de Creixell, con restos de época romana.

¿Cuál es la opinión del Gobierno? ¿Cuál es el calendario previsto? ¿Qué coste está presupuestado? ¿Qué afectación tendrá al transporte de pasajeros en número de convoyes y franjas horarias, durante la ejecución de las obras y una vez finalizadas las mismas? ¿En qué situación y cuál es el calendario de ejecución se encuentra el proyecto alternativo de la variante para mercancías del denominado "Reus-Roda"?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 10 de febrero de 2016



Fèlix Alonso Cantorné

Diputado