

## 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 al Grupo Parlamentario de Podemos – En Comú Podem – En Marea formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

La carretera nacional 240 una Bilbao con Tarragona, a lo largo de aproximadamente 550 kilómetros. Parte de la N-340 en Tarragona y, a la altura de Montblanc, discurre en paralelo a la Autopista del Nordeste, AP-2, hasta llegar a Lleida. En este tramo, de aproximadamente 75 kilómetros, conecta con las carreteras de acceso a Vinaixa, Borges Blanques, Juneda i Torregrossa, entre otros núcleos de población.

Es una reivindicación histórica dotar de seguridad el referido tramo Lleida – Montblanc, puesto que es una vía de alto nivel de tráfico de turismos (puesto que conecta la zona turística de la Costa Daurada con Lleida, Aragón, País Vasco y otros mercados emisores) y, en especial, de camiones (ya que comunica la petroquímica y el puerto de Tarragona con el interior norte peninsular y es la vía de transporte de mercancías agroalimentarias leridanas con destino a la exportación a través del puerto).

El alto volumen de tráfico unido a la insuficiencia de la infraestructura da un balance de siniestralidad muy grave, especialmente desde el año 2009, desde el cual se contabilizan (en el momento de preparar esta pregunta) 176 accidentes, 21 de los cuales con víctimas mortales, 32 con heridos graves y 258 con heridos leves. A día de hoy, la situación deviene del todo insostenible.

Para descongestionar el tráfico, el Gobierno del Estado tiene proyectada desde hace casi tres décadas la autovía A-27 que uniría Tarragona con Lleida. Sin embargo, a día de hoy, sólo ha avanzado hasta Valls (tramo de 5 km recientemente inaugurado), encontrándose las obras en marcha en dirección a Montblanc, donde han empezado las obras del túnel que atravesará la sierra de Miramar por el Coll de l'Illa. En este punto, el delegado del Gobierno en Tarragona, Sr. Jordi Sierra, ha asegurado que se han superado los problemas técnicos con las arcillas expansivas que había a la zona y que dificultaban completar el túnel.

A partir de Montblanc, una vez se haya construido el túnel, ninguna previsión permite ni siquiera intuir la fecha de finalización de la A-27, a pesar de que el Ministerio de Fomento ha previsto para el año 2016 una dotación presupuestaria de 500.000 euros para su estudio.

Mientras, en el tramo conflictivo, para paliar la siniestralidad y mejorar los accesos a los núcleos urbanos desde la N-240, se ha anunciado la construcción de tres rotondas, de las cuales sólo una se ha empezado a construir. Al mismo tiempo, en paralelo discurre la autopista AP-2 que, con capacidad de 40.000 vehículos diarios, recibió en el tramo Soses –

Mediterráneo en los años 2013 i 2014 unos 7.900; factor junto al cual no es vano recordar que la concesión, en manos de Abertis, se extingue el 2021.

En relación a las obras del Túnel del Coll de l'Illa, ¿existe un proyecto redactado?, ¿cuál es su dotación presupuestaria?, ¿qué plazos de ejecución de prevén?

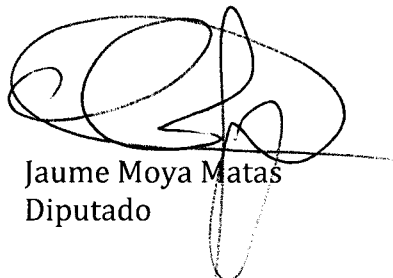
En relación con la Autopista AP-2, ¿tiene el Gobierno intención de prolongar más allá del 2021 la concesión a Abertis o a cualquier otra operadora?

En relación a la continuación de las obras de la A-27 más allá del Túnel, ¿se ha efectuado un proyecto relativo a las obras entre Montblanc y Lleida?; en caso que se esté realizando, ¿en qué fase se halla?

En relación con las obras que se realizan a lo largo de la N-240 entre Montblanc y Lleida, ¿cuáles son y qué presupuesto tienen las obras proyectadas para acabar con la siniestralidad referida?, ¿cuál es el calendario previsto?

Palacio del Congreso de los Diputados

16 de febrero de 2016



Jaume Moya Matas  
Diputado



Xavier Domènech Sampere  
Portavoz