

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sergio del Campo Estaún, Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre expedientes de contratos de obras o servicios en relación con el tramo Vandellós-Tarragona desde 1995.

Congreso de los Diputados, 8 de septiembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado mes de marzo descarriló, afortunadamente sin heridos, un tren Euromed Barcelona-Valencia en el entorno de Mont Roig (Tarragona), en el tramo de vía única Vandellós-Tarragona, uno de los tramos de la red ferroviaria española con mayores problemas de capacidad en la actualidad para el volumen de trenes que ya circula, y con abundantes incidencias sobre su servicio. En 2016 y todavía por tiempo indeterminado mientras finalizan las ya prolongadas de forma excesiva, obras de la variante de Vandellós, necesarias para la verdadera puesta en servicio del corredor mediterráneo ferroviario, el tren de alta velocidad Euromed circula por ese complicado tramo, lo que implica un notable incremento en los tiempos de viaje, falta de fiabilidad por las continuas incidencias y, ahora también, accidentes. Las consecuencias políticas resultan también muy perjudiciales, ya que el retraso en la ejecución de esta inversión ha contribuido a alimentar en Cataluña el mito de la España centralista en materia de infraestructuras de transporte.

En 1997 comenzó el servicio Euromed, que hacía el recorrido Barcelona-Valencia en menos de tres horas y hoy en día los trenes tardan 15 minutos más que entonces. En el tramo Vandellós-Tarragona, debía construirse una variante de trazado debido a que el ferrocarril actual, de vía única, alta densidad de tráfico y que atraviesa importantes zonas urbanas no era adaptable a la alta velocidad. En 2003, finalizaban las obras de plataforma del primer subtramo de esta variante, que incluía la infraestructura más compleja, el túnel de Los Rojales. El 1 de marzo de ese año, se aprueba el trazado definitivo del segundo subtramo, la conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona en Camp de Tarragona. A partir de ese momento, se habían estimado cuatro años de obras restantes de superestructura e instalaciones que deberían haber bastado para poner este tramo en servicio.

Desde 1997, se han sucedido 5 legislaturas –3 con gobiernos de la nación del Partido Popular (PP) y 2 del Partido Socialista Obrero Español (PSOE)–, se han puesto en servicio en España más de 2.000 kilómetros de líneas de alta velocidad a través de cordilleras y ciudades, pero el Ministerio de Fomento no ha sido capaz finalizar este tramo básico y fundamental de 40 km en terreno fácil.

Al objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 18 de abril de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del 'Estudio Informativo de la Línea Valencia-Tarragona: Tramo Vandellós-Tarragona. Esta es la fecha que, por tanto, consideramos que da inicio a la planificación y ejecución de la Variante.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué expedientes de contratos de obras (infraestructura, vía, señalización, energía, control, etc.) o servicios (estudios de viabilidad que justifiquen la solución, redacción de proyectos, asistencias técnicas) se han tramitado desde 1995 en relación al tramo Vandellós-Tarragona del Corredor Mediterráneo?
2. ¿Con qué fechas, plazos e importes se adjudicaron dichos contratos?
3. ¿Qué incidencias administrativas han sufrido dichos contratos?

Sergio del Campo Estaún
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos

