



**compromís**

## A LA MESA DEL CONGRESO

Marta Sorlí, diputada de COMPROMÍS, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes preguntas para las que solicita respuesta por ESCRITO.

Congreso, 21 de octubre de 2016

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El inicio de las obras en la Autovía A-7 ha puesto de manifiesto, de nuevo, la precariedad de las infraestructuras de comunicación en las comarcas del norte del País Valencià. Ante el colapso registrado en esta autovía, tanto el Consell, como los agentes sociales de Castelló y todas las fuerzas políticas con representación han reclamado ya la necesidad de liberar la autopista AP-7 de inmediato. Al menos el tramo paralelo de la A-7 afectado por las obras, que incluiría todo el trazado entre los peajes de Sagunto y Moncofa.

Ante problemáticas parecidas, Fomento autorizó liberaciones puntuales, como por ejemplo el que se produjo a las autopistas AP-68 y AP-2 en Zaragoza, en 2010 debido a los elevados índices de siniestralidad de la N-232 entre Figueruelas y Mallén.

De hecho, en 2004, el Ministerio y los ayuntamientos de Castelló, Benicàssim y Orpesa permitieron circular de forma gratuita camiones por la AP-7 durando el mes de agosto para reducir el tránsito de la colapsada N-340. Así mismo, en 2014, el Ministerio y la Generalitat acordaron bonificar hasta en un 50% la circulación de camiones por la AP-7 entre Sagunt y Torreblanca por el cierre de la N-340 a vehículos pesados. Con estos precedentes se pone en manifiesto que existen alternativas viables para evitar un caos circulatorio que se viene imponiendo en las comarcas de Castelló.

Hay que recordar que ahora mismo, el único gran eje de comunicación no colapsado que atraviesa de norte a sur las comarcas de Castelló es la autopista de pago AP-7, puesto que la conexión de A-7 (o autovía del Mediterráneo) con Cataluña no está finalizada; la N-340 soporta desde hace décadas mucho más volumen de tránsito del previsto por una carretera de esas características, con grandes índices de siniestralidad,.

Hay que subrayar además, que la comunicación ferroviaria de Castelló soporta actualmente una situación de colapso, puesto que las comunicaciones hacia el sur están afectadas por las obras del tercer carril, circunstancia que ha menguado gravemente las frecuencias y las conexiones en el tren hacia el sur. Así mismo, las comunicaciones ferroviarias hacia el norte en materia de Cercanías son absolutamente deficientes y en

cuanto al corredor mediterráneo las previsiones más optimistas fijan la fecha de fin de las obras como mínimo el año que viene.

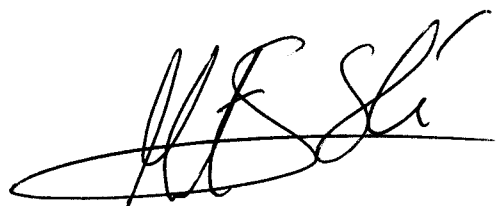
En definitiva, la histórica falta de planificación en materia de infraestructuras a las comarcas del norte del País Valenciano han convertido Castelló prácticamente en una isla incomunicada.

Ante esta situación PREGUNTO:

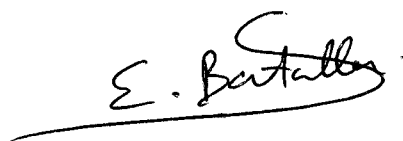
¿Podría explicar el Gobierno porqué hizo coincidir las obras del tercer carril de corredor del mediterráneo con las de l'A-7?

¿Qué opinión le merece al Gobierno que la mala planificación de las distintas obras del Ministerio hayan dejado prácticamente incomunicadas a las comarcas de Castelló?

¿Piensa el Gobierno tomar medidas como la gratuidad de l'AP-7 entre Sagunto y Moncofa para garantizar la accesibilidad a las comarcas de Castelló?



Marta Sorlí  
Diputada de Compromís



Enric Bataller i Ruiz  
Portavoz Adjunto G. P. Mixto