

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 sobre expedientes de contratos de obras o servicios en relación con la realización de la carretera N-240 de Tarragona a Zaragoza y vías alternativas con carácter gratuito durante las obras de acondicionamiento.

Congreso de los Diputados, 14 de noviembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el año 2010 se abandonaron las obras de la autovía A-27 entre Valls y Montblanc en la provincia de Tarragona. Obras necesarias para unir el puerto de Tarragona con sus áreas de influencia económica. Incluyendo Lleida y Aragón. En clara desventaja competitiva con el puerto de Valencia para el que se ha construido la autovía A-23 que une Zaragoza con Valencia y el enlace A-68 hacia Castellón de la Plana para unir Valencia con Francia en la llamada Ruta Mudéjar. Autovías de claro inferior tráfico en la actualidad que la N-240 entre Tarragona y Zaragoza.

Durante este periodo de recortes presupuestarios y sin justificación objetiva por parte del Gobierno se paralizaron las obras de unión de Valls con Montblanc con un presupuesto de 2,9 millones de euros estando ya adjudicado el presupuesto y comprometido su gasto. Obras que ahora se anuncia que se pretenden reiniciar.

Durante estos años de recortes y tres años después de paralizarse la obra anterior en la provincia de Tarragona, se adjudican 179 millones de euros para realizar el tramo Benavente a Zamora de la Autovía de la Plata A-66 que une Gijón con Sevilla. Dos puertos con un tráfico comercial muy inferior al de Tarragona y con un tráfico en la actualidad muy por debajo del de la N-240. De hecho, los puertos de Gijón y Sevilla juntos suman en datos 2014 anuario de Puertos del Estado 23.295.091 toneladas de mercancías, mientras que sólo Tarragona en el mismo periodo movió 31.771.960 toneladas, casi un 26,7 % más.

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

1. ¿Qué importancia estratégica ha justificado destinar 179 millones de euros en 2013 al tramo Benavente-Gijón de la A-66, que han tenido que ser presupuestados y adjudicados y ejecutados para la realización de la obra iniciada en el verano de 2013 y finalizada en mayo de 2015, y no permitir la ejecución de los 2,9 millones de euros ya dotados al presupuesto de obra, necesarios para la obra Valls-Montblanc citada?
2. ¿Se ha actualizado el presupuesto original de 84,5 millones de euros a la obra de unión de Tarragona con Zaragoza por Lleida y valorado su importe a precios actuales?

3. ¿Tiene previsto el Gobierno volver a paralizar estas obras en la N-240 una vez ejecutados los 2,9 millones adjudicados?
4. ¿Se ha estudiado por el Gobierno y planificado una negociación con la Gestora de la AP-2 para el uso gratuito entre Torredembarra y alguna otra población en el tramo Zaragoza a Tarragona para vehículos dotados de telepago?
5. ¿Ha previsto el Gobierno incluir en los próximos presupuestos las partidas correspondientes al desdoblamiento de la N-240 al menos hasta Lleida?

Sergio del Campo Estaún
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos

