

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sergio del Campo Estaún, Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta al Ministerio de Fomento para la que se solicita respuesta por escrito sobre la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo entre Vandellòs y Tarragona.

Congreso de los Diputados, a 26 de junio de 2019

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

España es el segundo país con la red de alta velocidad más extensa del mundo, sólo por detrás de China. Sin embargo, aún siguen existiendo tramos que operan como en el siglo XIX, es decir, con una sola vía para los dos sentidos. Es lo que sucede, por ejemplo, en el trazado ferroviario entre Vandellòs y Tarragona, considerado uno de los dos principales cuellos de botella del corredor mediterráneo. Por este tramo de 40 kilómetros circulan los trenes de larga distancia, regionales, Cercanías y convoyes de mercancías, que se ven obligados a esperar turno para poder circular por el tramo de vía única.

La clave está en la variante de Vandellòs, una de las obras más esperadas del corredor mediterráneo. La entrada en servicio permitirá, por ejemplo, recortar el tiempo de viaje en tren entre Valencia y Barcelona en media hora, por lo que quedará en 2 horas y 30 minutos. Sin embargo, ese avance tan reclamado por empresarios catalanes y valencianos, así como usuarios de la línea y otras importantes entidades, va a sufrir el enésimo retraso y no entrará en funcionamiento en julio de este año, como se anunció en última instancia.

La previsión que maneja ahora el Ministerio de Fomento, según declaraciones del Subdelegado del Gobierno en Tarragona, Joan Sabaté, es que la variante de Vandellòs pueda estar en servicio en el segundo semestre de 2019.

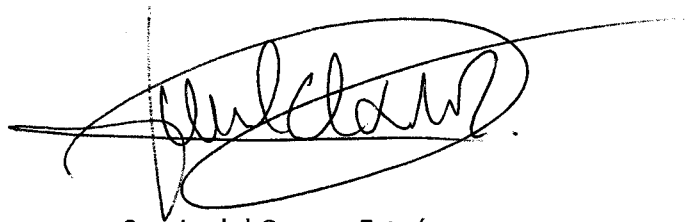
Con esta nueva modificación son seis las fechas que se han puesto sobre la mesa. Ya en 2014, la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, planteó la reducción para 2015. Sin embargo, en abril de 2016, se movió a mediados de 2017 y, en esa fecha, con Íñigo de la Serna al frente del ministerio, el calendario se retrasó hasta mediados de 2018. Transcurrido ese nuevo plazo, en noviembre, ya con José Luis Ábalos como ministro, el horizonte se fijaba en el primer trimestre de 2019, más tarde se trabajaba con julio. Ahora, la fecha se desliza por el calendario y pasa al segundo semestre de 2019 sin que podamos hablar de una fecha cierta, lo que convierte esta actuación en interminable, pues su estudio informativo data de 1995, año en que el actual ministro de Asuntos Exteriores, Josep Borrell, estaba al frente de la cartera de Fomento.

Los trabajos no arrancaron hasta el año 2000. Desde entonces, el desdoblamiento que ha supuesto un desembolso de 650 millones, ha sufrido distintos vaivenes y cambios de proyecto en función de los gobiernos del PSOE y del PP. Lo que fue una doble vía en ancho ibérico pasó luego a internacional para quedar, en un reajuste, en tercer carril.

Finalmente, las vías que entrarán en servicio serán de ancho ibérico, en las que se podrá alcanzar una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora, y se transformarán posteriormente a internacional. Esto parece que será ya en 2021 cuando se implante el tercer carril entre Vilaseca y Castellbisbal y se complete la segunda fase del Valencia-Castellón.

En relación con la problemática anteriormente señalada, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué fecha baraja en la actualidad el Ministerio de Fomento para la puesta en funcionamiento definitiva de la variante de Vandellòs entre dicho municipio y Tarragona?
2. Hasta ahora se trabajaba con julio como fecha provisional, ¿cuál o cuáles han sido los motivos que han ocasionado este nuevo retraso?
3. ¿Qué fechas baraja el Ministerio de Fomento para que el Puerto de Tarragona y las empresas del territorio puedan sacar sus mercancías por ancho internacional?



Sergio del Campo Estaún
Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos