ESQUERRA REPUBLICANA

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 10.353
30/11/2016 13:59

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de **ESQUERRA REPUBLICANA** a instancia de la senadora Laura Castel Fort, al amparo de lo establecido en el artículo 173 del Reglamento del Senado, presenta las siguiente **MOCIÓN consecuencia de interpelación sobre las actuaciones y el estado de las carreteras de titularidad estatal en la red viaria catalana**. (Núm. expediente. 670/000005)

Palacio del Senado, a 30 de noviembre de 2016

Laura Castel Fort
Senadora por Tarragona
Esquerra Republicana

Santiago Vidal Marsal
Portavoz GP
Esquerra Republicana

ESQUERRA REPUBLICANA

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Red de carreteras de España se encuentra integrada por las carreteras que discurren por todo el territorio español, ya sean de titularidad estatal, autonómica o local. De la totalidad de la red, 14.981 km son vías de gran capacidad (Autopistas de Peaje, Autopistas Libres y Autovías), por lo que España es en la actualidad el país de Europa con mayor longitud absoluta de este tipo de vías (EUROSTAT.2013). Además, el Estado español cuenta con 1.602 km de carreteras de doble calzada.

En Catalunya, la Red de Carreteras de Catalunya se encuentra integrada en la Red de carreteras de España y está integrada por todas las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Catalunya y que no sean de titularidad del Estado. Coexiste con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Fomento según la Ley 37/2015 de Carreteras, y con otras carreteras competencia de las Confederaciones Hidrográficas. Está regulada por el Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Carreteras de Catalunya, y está a su vez formada por la Red Autonómica, de competencia del gobierno de la Generalitat de Catalunya, la Red Provincial de las respectivas Diputaciones Provinciales de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona, y las Redes Municipales de los diversos municipios de Catalunya.

Sin embargo existe una desatención constante y permanente por lo que respecta a las carreteras y autovías que son titularidad del Estado y que pasan o se encuentran en Catalunya. Catalunya sufre un déficit crónico en infraestructuras y requiere una actuación urgente en su red viaria por parte del Estado; ya que a lo largo y ancho de la geografía catalana podemos encontrar puntos de desatención administrativa y presupuestaria de la Administración General del Estado en materia viaria:

1. La A-27 o Autovía de Tarragona a Lleida también conocida como Autovía de la Costa Daurada, es una autovía que una vez finalizada conectará la AP-7 a la altura de Tarragona con Lleida. Consta de seis tramos de los cuales solamente están construidos tres (desde Tarragona a Valls) y en el cuarto (Valls-Montblanc) se encuentra proyectado pero las obras todavía no se han iniciado.

   El importe de adjudicación del tramo Valls-Montblanc asciende a 81 millones de euros. A lo largo de todo el tramo se prevé la construcción de un enlace con la N-240 en Lilla, tres viaductos, dos pasos superiores, dos pasos inferiores, un túnel y el acondicionamiento de la N-240 entre el enlace en Lilla y el existente, al sur del término municipal de

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

Montblanc. Inicialmente, el trazado es paralelo al de la actual N-240 en sus primeros 700 m y al de la antigua N-240, en los 1.300 m siguientes, hasta alcanzar el túnel de Lilla. En este tramo de autovía se requiere la construcción de dos viaductos, uno sobre la rasa de Serralles y otro sobre la rasa de la Alborada.

Pese a la aprobación del proyecto y al destino de 81 millones de euros para la construcción de dicho tramo. Las obras se encuentran paradas y sin calendario de inicio. Esto repercute negativamente en la accesibilidad de vehículos de mercancías al puerto de Tarragona y, por ende, a la competitividad de este. Ya se tiene que asumir el sobrecoste de gravámenes de la autopista y en carburante para circular por la AP-2 de los vehículos de mercancías y mercancías peligrosas (conocidas internacionalmente como ADR).

2. La carretera N-240 está desdoblada en muchos tramos de su recorrido pero no en su totalidad. Uno de los tramos no desdoblados es el tramo entre Lleida y Montblanc, que acumula una alta siniestralidad, en lo cual colabora la alta densidad de circulación de vehículos lentos que transitan por ella.

   Teniendo en cuenta que los trazados de la N-240 y el de la AP-2 entre Lleida y Montblanc son paralelos, cobra lógica considerar la autopista AP-2 como vía alternativa a la N-240. Por otro lado, es necesario destacar que la autopista de peaje AP-2, según estudios de su funcionalidad, es una vía infrautilizada, ya que actualmente absorbe solamente una cuarta parte de capacidad total.

   El Ministerio de Fomento aprobó una reducción del peaje para los camiones, pero la incidencia en la reducción de tránsito en la N-240 ha sido mínima: tan sólo de un 2%.

   La autopista de peaje AP-2, dispone de una concesión que acaba el 31 de agosto de 2021. Rescatar el peaje de esta infraestructura, costaría menos que la construcción del desdoblamiento de la N-240 planteado por algunas entidades. Además de la inmediatez que supondría frente al largo procedimiento que habría que seguir para ejecutar el desdoblamiento. Ya que éste no sería en ningún caso, inferior a cinco años atendiendo a todas las fases preceptivas. Y, por último, se evitaría el impacto medioambiental y toda la problemática derivada de la construcción de una gran infraestructura.

   Asimismo, un estudio del RACC incorpora una estimación de los beneficios, tanto en términos de siniestralidad como económicos y ambientales por el ahorro de tiempo y combustible que considera que los beneficios en la N-240 entre Lleida y les Borges Blanques se sitúan

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

entre los 2'8 y los 6'3 millones de euros; entre les Borges Blanques y Montblanc, oscilaría entre los 2'1 y los 6 millones de euros; y entre Almacelles y Monzón, unos 2'5 millones de euros. Una horquilla de entre 7,4 y 14,8 millones de euros.

El rescate del peaje de la autopista AP-2 cuenta con el respaldo de las organizaciones económicas y sociales de las demarcaciones de Lleida y Tarragona, así como con la complicidad y el apoyo del Parlament de Catalunya y de distintas Administraciones, como el Consell Comarcal de les Garrigues o los Ayuntamientos de las comarcas de el Segrià, el Pla d'Urgell y les Garrigues o de la Diputació de Lleida, que en octubre de 2013 aprobó una moción de apoyo a la Plataforma "Prou morts a la N-240". Del mismo modo supondría una conectividad efectiva para el tránsito de personas y mercancías entre Lleida y Tarragona, enlazando con la A-27 con los consecuentes beneficios de competitividad para el puerto de Tarragona que se derivarían.

3. La carretera N-340, que asume el tráfico viario del corredor mediterráneo, es la principal arteria de comunicación de las comarcas litorales de les Terres de l'Ebre, y en concreto de las comarcas del Baix Ebre y el Montsià. Esta carretera es la que registra una mayor siniestralidad de Catalunya con varias víctimas mortales contabilizadas. A su paso por el Baix Ebre y el Montsià presenta una intensidad diaria superior a los 25.000 vehículos, de los cuales una cuarta parte son vehículos pesados.

   La única vía rápida y alternativa a la N-340 por estas comarcas es de pago, la autopista AP-7. La deseada y esperada vía rápida y gratuita Autovía A-7 Tramo: Castellón – Hospitalet de l'Infat. Subtramo: La Jana - El Perelló. Subtramo El Perelló – Hospitalet dels Infants', sigue pendiente de redactarse los proyectos constructivos respectivos. Desde hace años las reclamaciones de los ayuntamientos, agentes sociales y económicos de las Tierras del Ebro para que se ejecute el proyecto de la autovía A-7 han sido continuas.

   La falta de una vía rápida gratuita ha provocado que todo el tráfico rodado, y en especial los vehículos pesados que circulan por el corredor mediterráneo pasen por la N-340 provocando un incremento significativo de la siniestralidad. En el tramo de las comarcas del Baix Ebre y el Montsià de la carreterá N-340 en el año 2014 se produjeron seis muertes por accidentes de tráfico, y el año 2015 fueron quince. La mayoría de los accidentes mortales se concentraron en el tramo del Baix Ebre, entre la Aldea y L'Ametlla de Mar. En la mayoría de los siniestros había involucrados camiones. Durante los años 2010-2012 hubo un muerto o herido grave cada 5,4 días a lo largo de la N-340. En cambio,

ESQUERRA REPUBLICANA

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

en el tramo equivalente de la autopista AP-7 se produjo un muerto o herido grave cada 10,5 días, durante el mismo período de estudio.

Ante estos hechos los alcaldes de la N-340 han pedido al Ministerio de Fomento soluciones inmediatas y provisionales para reducir la siniestralidad de manera sustancial mientras no esté finalizado el tramo de la autovía A-7 que tiene que pasar por las comarcas el Baix Ebre y Montsià. Durante este año las movilizaciones y los cortes de la carretera N-340 para reclamar la liberación de los peajes de este tramo de la AP-7 han sido constantes. Por otra parte Esquerra Republicana de Catalunya durante las dos últimas legislaturas ha presentado enmiendas a los proyectos de Presupuestos Generales del Estado pidiendo veinte millones de euros para poder liberar los peajes de la AP-7 a su paso entre Vinaròs/Ulldecona y l'Hospitalet de l'Infant, y así ofrecer una alternativa de vía rápida gratuita.

El Ministerio de Fomento en respuesta a las demandas formuladas ha iniciado diferentes actuaciones en el tramo de la N-340 entre Hospitalet de l'Infant y les Cases d'Alcanar. Entre estas destaca la construcción de once rotondas en medio de la N-340, la limitación de la velocidad máxima a 80 km/h, el haber convertido la carretera en un vía interurbana, eliminando los giros a la izquierda y dificultando los adelantamientos fijando una línea continua entre el Perelló y L'Hospitalet de l'Infant. En abril de 2016 la entonces Ministra de Fomento, Sra. Ana Pastor, en declaraciones a la prensa anunció su compromiso de no renovar la concesión de la autopista AP-7 cuando venza la concesión a finales de 2019, dejándola así libre de peajes. Ahora bien para evitar nuevas víctimas mortales y más accidentes es necesario la puesta en marcha de actuaciones inmediatas efectivas ahora.

Estas soluciones que reclaman los representantes institucionales de las comarcas del Baix Ebre y el Montsià son coincidentes con la voluntad de liberación de peajes expresada por la entonces Ministra de Fomento pero son necesarias ahora mismo.

Las actuaciones puestas en marcha por el Ministerio de Fomento en la N-340 con el conjunto de rotondas y la reducción de la velocidad han ralentizado y dificultado aún más el tráfico, sobre todo el de vehículos pesados. Además de no dar una respuesta práctica, inmediata y efectiva para reducir la siniestralidad no han facilitado una vía rápida gratuita para los conductores.

Estas medidas, lejos de solventar los problemas de movilidad de los residentes, los agrava todavía más. Se dificulta sobremanera el acceso a los caminos rurales y laterales, además de los colapsos que sufrirán los usuarios durante el período estival. Es necesario recordar que está

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

carretera es la que registra los índices de siniestralidad más alto de Catalunya, concretamente gran parte de los accidentes mortales se registran entre los municipios de l'Aldea i L'Hospitalet de l'Infant. Y según el estudio europeo EuroRap, tres de los diez tramos de Europa con más accidentes de camión implicados son de la N-340.

En este sentido, un estudio del RACC indica que un 42% de los accidentes registrados en la N-340 son choques frontales y solo un 3% son choques laterales, un hecho que desestima todavía más la inutilidad y poca eficacia que tendría en relación a la siniestralidad la construcción de las rotondas. Dicho estudio concluye que la siniestralidad tiene un coste que asciende a 43,1 millones de euros al año. Costes que se derivan de los servicios de emergencias, servicios hospitalarios y costes materiales entre otros.

Finalmente, el mismo estudio apunta una alternativa a la mala solución aportada por el Ministerio de Fomento. Se propone la aplicación de una restricción de tráfico pesado y su desvío por la autopista AP-7 acompañado de una reducción del 50% del importe total a pagar en peaje de la AP-7 en el mismo recorrido.

4. El puente de Castellbisbal que permitirá enlazar la A-2 y la AP-7 superando el río Llobregat tendría que estar acabado a finales de 2016, según la última información del ministerio de Fomento a los ayuntamientos afectados. Sin embargo esta fecha no se cumplirá al estar las obras en punto muerto y, de este modo, habrán tardado más de 10 años en construir un viaducto de 2,4 kilómetros (con la parada de un año en 2010 por el recorte en infraestructuras de Zapatero), con un coste de 65 millones de euros y el agravante de que no será una solución integral al problema de movilidad que afecta esa zona.

   Este puente supone el paradigma de la falta de inversión de infraestructuras en Catalunya ya que pese tener previsión de circulación media de 40.000 vehículos diarios, nace cojo de origen porque solamente resuelve un problema de movilidad menor como es el de los conductores de la zona del Vallès que se desplazan dirección Lleida y que ahora atraviesan Castellbisbal o Sant Vicenç dels Horts por dentro de la trama urbana o por carreteras locales. Mientras que el gran problema de movilidad que se plantea es el de la gran cantidad de automóviles que se van del Vallès hacia el delta del Llobregat, una zona de gran concentración industrial y empresarial, y que provocan atascos cada mañana.

5. Otro punto negro de la red viaria catalana al cual la Administración le ha dado la espalda es la N-II a su paso por las comarques gironines. Pese al clamor unánime y continuado de los municipios afectados, el Estado

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

sigue sin concretar ni hacer efectiva una propuesta de desdoblamiento del tramo, que discurre desde Girona hasta la frontera con el Estado francés. que acabe con la alta siniestralidad de muertos en esta carretera (una media anual de 19 muertes). El desdoblamiento de dicha carretera está más que justificado debido a la gran cantidad de tráfico así como por razones de seguridad.

En algunos puntos de la carretera se iniciaron trabajos para la construcción de rotondas y así evitar giros a la izquierda. Sin embargo, esto producirá el mismo efecto que en la N-340, en la que el conjunto de rotondas y la reducción de la velocidad ralentizaran y dificultaran aún más el tráfico, sobre todo el de vehículos pesados. Además de no dar una respuesta práctica, inmediata y efectiva para reducir la siniestralidad no han facilitado una vía rápida gratuita para los conductores.

6. La carretera nacional N-260, también conocida como Eje Pirenaico tiene una longitud de 500 kilómetros y une las poblaciones de Portbou, desde la frontera con el Estado francés en el Coll de Belitres, hasta Sabiñánigo en la provincia de Huesca. Un total de 353 de los 500 kilómetros transcurren por Catalunya y une las poblaciones de Figueres, Olot, Ripoll, Puigcerdà, la Seu d'Urgell, Sort, la Pobla de Segur y el Pont de Suert.

   Se trata de una de las carreteras más peligrosas del estado, 173 de los 353 quilómetros, un 49% del total, que discurren por Catalunya figuran entre los tramos más peligrosos del mapa de carreteras del Estado. Los datos del informe, elaborado a partir los índices de siniestralidad del programa de valoración de carreteras EuroRAP 2015, indican que esta carretera presenta una de las más altas medias anuales de accidentes en carreteras de titularidad estatal y concentra más del 70% de los accidentes mortales de la comarca del Ripollès. Concretamente en el tramo entre Ripoll i Puigcerdà. Pese a que todo el trazado de la N-260 desde Ripoll hasta Sant Romà de Pallerols (Alt Urgell) tiene una alta siniestralidad figurando en diferentes tramos dentro de los 50 tramos de más riesgo de la red de carreteras de España. Este informe también señala la alta peligrosidad de esta carretera en el tramo de la frontera con el Estado francés (Coll de Belitres) hasta su desvío con la N-II (unos 36 quilómetros aproximadamente) y entre Navata i Besalú, 17 quilómetros.

   A pesar de los números expedientes informativos, en ninguno de los tramos afectados se han iniciado las obras salvo en la variante de Gerri de la Sal, por dónde la circulación atravesaba la localidad y el ancho de la calzada se veía reducido. Las obras se iniciaron en mayo de 2011 pero un año después dado el escaso avance la obra y aduciendo necesidades presupuestarias, el Ministerio de Fomento decidió resolver

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

unilateralmente el contrato de obras, para reemplazarlo por una mejora de la N-260 a su paso por Gerri de la Sal, actualmente en ejecución.

Otro punto crítico de esta carretera es el tramo que discurre entre las comarcas del Pallars Jussà y la Alta Ribagorça, entre Xerallo y El Pont de Suert y que supera dos puertos de montaña, el Coll de Perves y el de Viu i Llevata.

Es el único tramo de la N-260 que está pendiente de ejecución de obras de mejora, sigue siendo la misma carretera que en la década de los 80, teniendo en cuenta que el resto de los tramos del Eje Pirenaico se ejecutaron cuando el Sr. Josep Borrell era Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. La única mejora que se ha realizado en dicho tramo fue la sustitución del puente en el cruce de Malpàs en 2013, hecho con carácter de urgencia.

Los sucesivos presupuestos del Estado no han incorporado ninguna consignación presupuestaria para ejecutar ninguno de los tramos de la N-260. Lo que ha conllevado una cronificación y enquistamiento del problema, cobrándose la vida de personas dada la saturación de la vía.

7. El 25 de marzo del año 2000 el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó el estudio previo de trazado de las variantes de la carretera N-420 a su paso por los municipios de Gandesa, Corbera d'Ebre y Riudecols. En el caso de Gandesa la variante de 5,1 kilómetros tiene por objetivo apartar del interior casco urbano toda la densidad de tráfico pesado que soporta por el paso de la N-420. El estudio debía redactarse en ocho meses, pero en realidad tardó siete años en estar redactado. No fue hasta el año 2008 cuando se adjudicó el proyecto constructivo de la variante de Gandesa, una obra que tenía un coste de 30 M €, y se fijó el precio de las expropiaciones a realizar.

   Los Presupuestos Generales del Estado desde el año 2008 hasta el año 2011 aprobaron diferentes partidas que sumaban unos cuantos millones de euros que lamentablemente no se ejecutaron, como tampoco las partidas de menor valor asignadas en los presupuestos generales posteriores al 2011. Los diferentes gobiernos españoles responsables de la obra ni empezaron las expropiaciones en su debido tiempo, ni ejecutaron las partidas asignadas en los Presupuestos Generales, por lo que la tan esperada construcción de la variante de Gandesa, se ha convertido en un simple apunte en los Presupuestos Generales con partidas ínfimas y testimoniales.

   Hay que recordar que el mismo número de BOE donde se publicó el estudio informativo de las variantes de Gandesa, Corbera d'Ebre y Riudecols se publicó también el estudio de la autopista AP-41 Madrid -

ESQUERRA REPUBLICANA

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centralita. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

Toledo (57 km), construida por ACS, y su circunvalación en Toledo. La autopista, a pesar de atravesar once términos municipales e incluir nueve enlaces y tres áreas de servicio, en el año 2004 ya tenía adjudicada la obra y antes de 2006 entraba en funcionamiento. Aunque en el mes de mayo de 2012 presentaba concurso de acreedores por no poder afrontar sus obligaciones financieras.

Pese a las reiteradas demandas realizadas desde las instituciones catalanas afectadas, y las iniciativas parlamentarias impulsadas por diferentes partidos, han pasado 16 años y la construcción de la variante de la carretera N-420 en Gandesa sigue paralizada.

8. La B-40 es una autovía de circunvalación del área metropolitana de Barcelona que pretende dar una solución de movilidad viaria a los habitantes de la primera y segunda corona del área metropolitana de Barcelona. Una vez finalizada por completo su recorrido se iniciará en el enlace con la A-2 en Abrera y llegará hasta Mataró, circunvalando por el norte las localidades de Terrassa, Sabadell y Granolleres, hasta enlzar con la C-60 hasta llegar a Mataró.

   Actualmente tiene tres tramos en servicio. Abrera-Olesa de Montserrat y Viladecavalls-Terrassa (ambos inaugurados en junio de 2010) y el tramo Granollers-Mataró, conocido como C-60. Quedan, por tanto tres tramos por finalizar:

   - Olesa de Montserrat-Viladecavalls
   - Terrassa-Granollers
   - El enlace entre la B-40 y la C-60 en Granollers.

   Sin embargo, la licitación y los estudios de trazado de estos dos últimos tramos se han efectuado de espaldas a las diferentes entidades ambientalistas de la zona, los ayuntamientos afectados y el mismo Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. La demanda para que sea Catalunya quién defina las medidas necesarias para resolver los problemas de movilidad entre Barcelona y el Vallès Oriental es una constante por parte de las instituciones catalanas y ayuntamientos afectados.

   Así mismo, el vigente estatuto contempla en su artículo 140.5 que "corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre la red viaria en todo el ámbito territorial de Catalunya, y también la participación en la gestión de la red del Estado en Catalunya, de acuerdo como establece la normativa estatal. Dicha normativa estatal incluye en todo caso: a) la ordenación, la planificación y la gestión integrada de la red viaria catalana. b) El régimen jurídico y financiero de todos los elementos de la red viaria de los cuáles es titular la Generalitat. c) La

ESQUERRA REPUBLICANA

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

conectividad de los elementos que integran la red viaria de Catalunya entre ellos o con otras infraestructuras de transporte u otras redes."

9. La carretera N-230, que comunica Lleida con la Val d'Aran, está considerada una de las carreteras estatales con mayor siniestralidad del Estado. Los datos del informe, elaborado a partir los índices de siniestralidad del programa de valoración de carreteras EuroRAP 2015, indican que esta carretera presenta una de las más altas medias anuales de accidentes en carreteras de titularidad estatal, con un total de 65 km incluidos en dicho informe como tramos de riesgo elevado para le seguridad vial.

   La crisis económica ha aplazado indefinidamente la construcción de la A-14, que pese a suponer una agresión al territorio, pretendía ser una alternativa para dar solución a los problemas de siniestralidad de la N-230. Actualmente dicha autovía dispone solamente de 10,3 km de los cuales solo 6,5, entre Rosselló y Almenar, están operativos. El tramo sur, desde el enlace con la A2 hasta Rosselló (5.9 km) tiene como fecha prevista de la finalización de obras a finales de 2016 o bien principios de 2017. Y el proyecto del tramo norte, desde Almenar hasta el límite provincial con Huesca, está terminado y aprobado provisionalmente desde agosto de 2009 y desde entonces está a la espera de la licitación de las obras. Según los presupuestos generales del estado para 2016, se previó una partida para su licitación, aunque la que hasta la fecha de hoy no se ha ejecutado.

Por todo ello se presenta la siguiente:

MOCIÓN

El Senado insta al Gobierno español a:

1. Incluir la construcción del tramo entre Valls y Montblanc de la A-27 en los Presupuestos Generales del Estado 2017 y presentar, en el plazo de tres meses, un calendario de obras para el inicio de las mismas en el primer trimestre de 2017.

2. Proceder a la bonificación del 100% del importe del peaje para el tráfico de vehículos por la autopista AP-2 en el tramo Monblanc-Soses e iniciar, con la empresa concesionaria Abertis, las negociaciones para su rescate.

GP ESQUERRA REPUBLICANA AL SENAT
Calle Bailén 3,Palacio del Senado
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 538 10 85
c/e: grupoesquerra@senado.es
Premsa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsa@gperc.congreso.es

3. Instar al Ministerio de Fomento que de manera inmediata y con carácter provisional ofrezca la gratuidad de los peajes para todos aquellos vehículos que tengan entrada y salida en el mismo trayecto de viaje por cualquiera de los peajes ubicados entre Ulldecona / Vinaròs y L'Hospitalet de l'Infant.

4. Incluir la finalización de las obras del puente de enlace entre la A-2 y la AP-7 en los Presupuestos Generales del Estado 2017 y presentar, en el plazo de tres meses, un calendario de obras para el inicio de las mismas en el primer trimestre de 2017.

5. Incluir el desdoblamiento de la N-II en los tramos enlace con la C-32-Sils y Girona-frontera francesa, en los Presupuestos Generales del Estado 2017 y presentar, en el plazo de tres meses, un calendario de obras para el inicio de las mismas en el primer trimestre de 2017.

6. Presentar, en el plazo de tres meses, un plan de actuación de reducción de la siniestralidad en la carretera N-260 y consignar en los Presupuestos Generales del Estados una partida destinada a las obras de mejora y adecuación de la N-260 a fin y efecto de reducir la alta accidentalidad que se registra. Y destinar, con cargo a los presupuestos el Estado 2017, fondos suficientes para el inicio de las obras de desdoblamiento de la N-260 entre Figueres y Besalú.

7. Incluir la construcción de las variantes de la N-420 a la altura de Gandesa, Riudecols y Corbera d'Ebre en los Presupuestos Generales del Estado 2017 y presentar, en el plazo de tres meses, un calendario de obras para el inicio de las mismas en el primer trimestre de 2017.

8. Anular la licitación de la redacción del estudio informativo de la B-40 en el tramo Terrassa-Granollers y respetar la plena competencia de la Generalitat de Catalunya sobre cualquier nueva infraestructura de movilidad en el Vallès como se desprende del vigente Estatuto de Catalunya y transferir la titularidad de la B-40 a la Generalitat de Catalunya.

9. Presentar, en el plazo de tres meses, un plan de actuación de reducción de la siniestralidad en la carretera N-230 y consignar en los Presupuestos Generales del Estado 2017 una partida destinada a las obras de mejora y adecuación de la N-230 a fin y efecto de reducir la alta accidentalidad que se registra.