



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

SENADO  
XII LEGISLATURA  
REGISTRO GENERAL  
**ENTRADA 6.319**  
05/10/2016 18:00

### A LA MESA DEL SENADO

**El Grupo Parlamentario Mixto en el Senado**, a instancias de la **senadora del Partit Demòcrata Català, MARIA TERESA RIVERO I SEGALÀS** y miembro de senadores de CDC, y de acuerdo con los artículos 174 y 175 del Reglamento de la Cámara solicitan la tramitación de la siguiente Moción a la **comisión de Fomento** para **agilizar la mejora de la N-260 y de la N-230.**

#### Exposición de motivos

La N-260 une el coll de Balietres, en Portbou, que separa las comarcas catalanas del Roselló y del Alt Empordà, y Sabiñanigo, en Aragón. Su recorrido se sitúa a lo largo del lado sur de los Pirineos, por eso es conocido como el Eje Pirenaico.

En 1988, el Gobierno central declaró como de interés general antiguas carreteras, como la C-1313 de Puigcerdà y Adrall o la C-147 de Sort a la Pobla de Segur, para formar la N-260. A pesar de ser una carretera de interés general, la inversión realizada en la parte de la N-260 que discurre por Catalunya ha sido prácticamente inexistente.

Se han abierto alrededor de 17 expedientes informativos para mejorar los diversos tramos. Algunos de estos expedientes informativos datan de 1998, es decir hace 18 años. A excepción de un tramo, en ninguno se han empezado las obras, como mucho se ha redactado el proyecto constructivo. El único tramo en el que se iniciaron las obras, el de la variante de Gerri de la Sal, en 2012 el Gobierno renunció a realizarlo para remplazarlo por una mejora de la travesía, actualmente en ejecución.

Es frecuente ver en los presupuestos del estado, como se dotan a estos proyectos con unas dotaciones mínimas, que se repiten



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

ejercicio tras ejercicio, y que hacen imposible avanzar en la ejecución de las mejoras en esta carretera.

Con el actual Gobierno la situación todavía ha sido todavía peor, alrededor de 10 tramos han dejado de estar contemplados en los presupuestos, y los que lo han estado, su dotación es ridícula (10.000, 5.000 euros...). Estas dotaciones sólo sirven para que no se le pueda decir al Gobierno que no invierte ni un euro en el eje pirenaico, aunque con estas cantidades prácticamente no se puede hacer nada.

Basta un ejemplo, que se puede hacer extensivo a los diferentes tramos, el proyecto constructivo de la variant de Ribes de Freser empezó en 2008, hace 7 años. A 31 de diciembre de 2014, quedaban pendientes 359.000 euros para terminar el proyecto. Acorde con la dotación para este ejercicio y los siguientes de 5.000 euros se tardarán más de 70 años en terminarlo. Lógicamente, con el proyecto constructivo la infraestructura no está terminada, después se debe construir la variante.

La misma suerte ha padecido la N-230. En 2007 se inauguró el nuevo Túnel de Vielha, pero desde entonces no se ha empezado ninguna obra. En el año 2000 se abrieron los expedientes informativos de los dos tramos pendientes: Soperia-Boca sud del Túnel de Vielha y Boca Nord del Túnel de Vielha-Frontera Francesa. De esto hace ya 16 años. Entre tanto, en 2008 se adjudicó el estudio informativo del tramo sur pero sin llegarse a realizar ya que en 2013 se tuvo que volver a adjudicar este estudio informativo. Curiosamente, el tramo norte ha padecido exactamente las mismas vicisitudes.

Esta falta de inversión es muy preocupante, pues tanto la N-260 como la N-230 son de vital importancia para vertebrar todas las comarcas pirenaicas de Catalunya. Son unas vías fundamentales para poder dinamizar estos territorios y revertir la tendencia de despoblación de las zonas de montaña.

Además, la falta de mejoras y acondicionamiento tanto en la N-260 como en la N-230 afectan a la seguridad de estas vías, llegando en



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

alguno de sus tramos a ser de los más peligrosos de la red viaria de Catalunya.

Desdichadamente, a diferencia de otras carreteras que en su momento pasaron a manos de la Generalitat y que ya han sido ejecutadas, como la carretera C-17 que une Barcelona con Ripoll o la C-16 que une Barcelona con Puigcerdà, los habitantes del Pirineo Catalán llevan años esperando una carretera que satisfaga sus necesidades de movilidad.

El Grup Parlamentario Mixto al Senado, a instancias del senador del Partit Demòcrata Català, JOSEP LLUÍS CLERIES I GONZÀLEZ, miembro de Senadores de CDC presenta la siguiente:

#### MOCIÓN

"El Senado insta al Gobierno a que la mejora y acondicionamiento de todos los tramos de la N-260 y de la N-230 se hayan ejecutado antes de 2020."

---

#### Exposició de motius

La N-260 uneix el coll de Balietres, a Portbou, que separa les comarques catalanes del Rosselló i l'Alt Empordà, i Sabiñánigo, a Aragó. El seu recorregut es situa al llarg del costat sud dels Pirineus, per això és conegut com l'Eix Pirinenc.

El 1988, el Govern central va declarar com d'interès general antigues carreteres, com la C-1313 de Puigcerdà i Adrall o la C-147 de Sort a la Pobla de Segur, per formar la N-260. Tot i ser una carretera d'interès general, la inversió realitzada en la part de la N-260 que discorre per Catalunya ha estat pràcticament inexistent.

S'han obert al voltant de 17 expedients informatius per millorar els diversos trams. Alguns d'aquests expedients informatius daten de 1998, és a dir fa 18



anys. A excepció d'un tram, en cap s'han començat les obres, com a molt s'ha redactat el projecte constructiu. L'únic tram en què es van iniciar les obres, el de la variant de Gerri de la Sal, el 2012 el Govern va renunciar a realitzar-lo per reemplaçar per una millora de la travessia, actualment en execució.

És freqüent veure en els pressupostos de l'estat, com es doten a aquests projectes amb unes dotacions mínimes, que es repeteixen exercici rere exercici, i que fan impossible avançar en l'execució de les millores en aquesta carretera.

Amb l'actual Govern la situació encara ha estat encara pitjor, al voltant de 10 trams han deixat d'estar contemplats en els pressupostos, i els que ho han estat, la seva dotació és ridícula (10.000, 5.000 euros ...). Aquestes dotacions només serveixen perquè no se li pugui dir al Govern que no inverteix ni un euro a l'eix pirinenc, tot i que amb aquestes quantitats pràcticament no es pot fer res. Només cal un exemple, que es pot fer extensiu als diferents trams, el projecte constructiu de la variant de Ribes de Freser va començar el 2008, fa 7 anys. El 31 de desembre de 2014, quedaven pendents 359.000 euros per acabar el projecte. D'acord amb la dotació per a aquest exercici i els següents de 5.000 euros es trigaran més de 70 anys a acabar-ho. Lògicament, amb el projecte constructiu la infraestructura no està acabada, després s'ha de construir la variant.

La mateixa sort ha patit la N-230. El 2007 es va inaugurar el nou Túnel de Vielha, però des d'aleshores no s'ha començat cap obra. L'any 2000 es van obrir els expedients informatius dels dos trams pendents: Sopeira-Boca sud del Túnel de Vielha i Boca Nord del Túnel de Vielha-Frontera Francesa. D'això fa ja 16 anys. Mentrestant, el 2008 es va adjudicar l'estudi informatiu del tram sud però sense arribar-se a realitzar ja que el 2013 es va haver de tornar a adjudicar aquest estudi informatiu. Curiosament, el tram nord ha patit exactament les mateixes vicissituds.

Aquesta manca d'inversió és molt preocupant, ja que tant la N-260 com la N-230 són de vital importància per vertebrar totes les comarques pirinenques de Catalunya. Són unes vies fonamentals per poder dinamitzar aquests territoris i revertir la tendència de despoblament de les zones de muntanya.

A més, la manca de millores i condicionament tant a la N-260 com a la N-230 afecten la seguretat d'aquestes vies, arribant en algun dels seus trams a ser dels més perillosos de la xarxa viària de Catalunya.

Dissortadament, a diferència d'altres carreteres que en el seu moment van passar a mans de la Generalitat i que ja han estat executades, com la carretera C-17 que uneix Barcelona amb Ripoll o la C-16 que uneix Barcelona amb



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

Puigcerdà, els habitants del Pirineu català porten anys esperant una carretera que satisfaci les seves necessitats de mobilitat.

El Grup Parlamentari Mixt al Senat, a instàncies del senador del Partit Demòcrata Català, JOSEP LLUÍS CLERIES I GONZÀLEZ, membre Senadors de CDC presenta la següent:

MOCIÓ

"El Senat insta el Govern a que la millora i condicionament de tots els trams de la N-260 i de la N-230 s'hagin executat abans de 2020."

Palacio del Senado, a 27 de septiembre de 2016



Carles Mulet Garcia  
Portavoz Grupo Mixto



Mª Teresa Rivero i Segalàs  
Senadora Grupo Mixto