



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

A LA MESA DEL SENADO

SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 3.212
19/09/2016 17:46

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de los senadores de Coalición Compromís, Carles Mulet Garcia y Jorge Navarrete Pla, de acuerdo con lo establecido en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente Moción ante la Comisión de Fomento.

Exposición de Motivos

La autopista del Mediterráneo o AP-7 es un eje que comunica toda la costa mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras. Los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante, la concesión de los cuales corresponde a Abertis (antes AUMAR), tienen como fecha final prevista de la concesión el 31/12/2019, y el Gobierno ya ha anunciado, no confirmado, que no tienen previsto renovarla. Esta importante vía de comunicación discurre, en sus tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante, siguiendo un recorrido paralelo a dos carreteras nacionales (N340 y N332) que, a veces, atraviesan importantes núcleos de población y que soportan una elevada densidad de tráfico de vehículos. Como consecuencia de esto se incrementa la frecuencia de accidentes en estas vías (recordamos que, según un estudio realizado por RACE en 2006, en la N-340 se encuentra el tramo de carretera más peligroso de España) y se generan numerosas molestias a los vecinos y vecinas de estas poblaciones. En cambio, desde el inicio de la crisis, los mencionados tramos de la AP-7 han experimentado una notable reducción de la intensidad de tráfico

En el caso de la N-340, esta es la principal arteria de comunicación gratuita que une y comunica las Terres del'Ebre (sur de Catalunya) y el Maestrat (norte de Castelló).

Actualmente se encuentra totalmente desfasada frente las necesidades de circulación, ya que esta infraestructura fue creada en los años 50-60 pero que hoy en día está soportando la mayor parte del transporte de mercancías por carretera de la costa mediterránea y desplazamientos privados, lo que supone una media de 25.000 vehículos por día. Este volumen de tráfico en una carretera antigua, con sólo un carril por sentido, atravesando muchas poblaciones, comporta un riesgo altísimo para la seguridad vial.

Entidades vecinales de estas comarcas han cifrado en 515 los accidentes con heridos en la provincia de Castellón y 68 muertes desde 2009. En las Tierras del Ebro los datos no son mejores; 66 muertos en 5 años, 17 de los cuales el pasado 2015.

Por otro lado, el Estado sigue sin ejecutar la prolongación de la autovía A-7/CV10 desde el aeropuerto de Castelló hasta El Perelló (Tarragona) a pesar de haber aprobado en 2013 el estudio informativo del trazado de la alternativa interior a la N-340, lo que agrava su situación de peligrosidad.



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

Este problema se repite igualmente en la mencionada N332; y ante ello, siempre, la alternativa que se propone por parte de la administración consiste en hacer nuevos viales, en desdoblar existentes, y en definitiva, continuar malgastando el dinero público, y destrozando el territorio; eso mientras la principal excusa para no querer recuperar la AP7 es el alto coste que generaría el pagar los derechos a la empresa concesionaria por el lucro cesante; nunca se han aportado datos sobre qué sería más gravoso económicamente, si la construcción de nuevas infraestructuras o este rescate (que haría innecesarias a las primeras) y eso hablando solamente en términos dinerarios, ya que ecológicos, o paisajísticos o a largo plazo no hay parangón posible.

Los conductores de estas zonas están hartos de pagar peajes a la concesionaria de la AP-7 y de ver como en otras zonas de la Península se construyen autovías seguras y las autopistas son rescatadas, cuando aquí llevan décadas pagando, por lo que la inversión está más que de sobra amortizada.

La gratuidad de la AP7 es la alternativa a la elevada siniestralidad del resto de carreteras saturadas que tenemos los valencianos y valencianas. Esta es una actuación que se podría llevar a cabo de inmediato, sin obras.

EL pasado 9 de abril de 2014, el Pleno de las Corts Valencianes aprobaron una proposición no de ley para apoyar el no prorrogar en el 2019 la concesión de esta autopista entre Tarragona y Alacant, a pesar de la advertencia de la entonces consellera de Infraestructures sobre la posibilidad de establecer algún tipo de canon o por su uso a partir de la finalización de la concesión.

Algunas poblaciones pagaron ya durante su construcción un precio altísimo, por un impacto enorme sobre su territorio que limitó su desarrollo, afectando drásticamente a bienes públicos y privados de forma irreversible. Con el tiempo, se ha convertido en el símbolo más evidente de la discriminación del Estado Español hacia el pueblo valenciano, condenándola a pagar y volver a pagar durante décadas para poder desplazarse, mientras en otras comunidades autónomas se han construido autovías gratuitas, con la suma ahora del rescate de algunas autopistas radiales deficitarias, también con el dinero de todos los ciudadanos y ciudadanas del Estado .

A pesar de haberse pagado hasta la saciedad, se realizaron insultantes prórrogas a la concesionaria por los gobiernos de UCD (1982), PSOE (1986) y PP (1997), lo que ha supuesto una carga económica para la ciudadanía valenciana y una especie de impuesto encubierto para nuestras empresas, como han demostrado numerosos estudios

La fecha supuesta de 2019 es intolerable, y urge ya la liberalización inmediata (especialmente en el Baix Maestrat, la Plana, la Safor y la Marina) dada la elevada intensidad de tráfico y el alta siniestralidad de las carreteras nacionales que discurren paralelas a esta autopista por las comarcas antes mencionadas o que atraviesan




SENADO,

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

poblaciones donde no se ha realizado el desdoblamiento de la carretera nacional, de forma que se puedan reducir las cifras de siniestralidad y alarmante mortalidad de estas vías.

En este sentido la Comisión de Fomento insta:

- A liberalizar de manera inmediata, y sin esperar al fin de la concesión, de la autopista de peaje AP-7 Tarragona y Alicante, con especial urgencia en aquellos tramos donde pueda actuar de ronda de circunvalación.
- A que garantice que una vez liberalizada, no se aplicará ningún tipo de nuevo canon o carga hacia sus usuarios.
- A realizar todos los trámites normativos y administrativos necesarios para no prorrogar la gestión de la AP-7 y garantizar su gratuidad una vez transferida esta gestión.
- A no proyectar en el territorio valenciano ningún otro tipo de infraestructura de peaje

 EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'autopista del Mediterrani o AP-7 és un eix que comunica tota la costa mediterrània des de la frontera amb França fins a Algesires. Els trams Tarragona-València i València-Alacant, la concessió dels quals correspon a Abertis (abans AUMAR), tenen com a data final prevista de la concessió el 31/12/2019, i el Govern ja ha anunciat, no confirmat, que no tenen previst renovar-la. Aquesta important via de comunicació discorre, en els seus trams Tarragona-València i València-Alacant, seguint un recorregut paral·lel a dues carreteres nacionals (N340 i N332) que, a voltes, travessen importants nuclis de població i que suporten una elevada densitat de trànsit de vehicles. Com a conseqüència d'açò s'incrementa la freqüència d'accidents en aquestes vies (recordem que, segons un estudi realitzat per RACE en 2006, en la N-340 es troba el tram de carretera més perillós d'Espanya) i es generen nombroses molèsties als veïns i veïnes d'aquestes poblacions. En canvi, des de l'inici de la crisi, els esmentats trams de l'AP-7 han experimentat una notable reducció de la intensitat de tràfics.

En el cas de la N-340, aquesta és la principal artèria de comunicació gratuïta que uneix i comunica les Terres de l'Ebre (sud de Catalunya) i el Maestrat (nord de Castelló), i actualment es troba totalment desfasada front les necessitats de circulació, ja que aquesta infraestructura va ser creada en els anys 50-60 però que avui dia està suportant la major part del transport de mercaderies per carretera de la costa mediterrània i desplaçaments privats, la qual cosa suposa una mitjana de 25.000



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

vehicles per dia. Aquest volum de tràfic en una carretera antiga, amb només un carril per sentit, travessant moltes poblacions, comporta un risc altíssim per a la seguretat vial.

Entitats veïnals d'aquestes comarques han xifrat en 515 els accidents amb ferits en la província de Castelló i 68 morts des de 2009. En les Terres de l'Ebre les dades no són millors; 66 morts en 5 anys, 17 dels quals el passat 2015.

D'altra banda, l'Estat segueix sense executar la prolongació de l'autovia A-7/CV10 des de l'aeroport de Castelló fins al Perelló (Tarragona) malgrat haver aprovat en 2013 l'estudi informatiu del traçat de l'alternativa interior a la N-340, la qual cosa agreuja la seua situació de perillositat.

Aquest problema es repeteix igualment en l'esmentada N332; i davant açò, sempre, l'alternativa que es proposa per part de l'administració consisteix en fer nous vials, a desdoblejar existents, i en definitiva, continuar malgastant els diners públics, i destrossant el territori; açò mentre la principal excusa per a no voler recuperar l'AP7 és l'alt cost que generaria el pagar els drets a l'empresa concessionària pel lucre cessant; mai s'han aportat dades sobre què seria més oneros econòmicament, si la construcció de noves infraestructures o aquest rescate (que faria innecessàries a les primeres) i açò parlant solament en termes dineraris, ja que ecològics, o paisatgístics o a llarg termini no hi ha parangó possible.

Els conductors d'aquestes zones estem farts de pagar peatges a la concessionària de l'AP-7 i de veure com en altres zones de la península es construeixen autopistes segures i les autopistes són rescataades, quan ací porten dècades pagant, per la qual cosa la inversió està més que de sobres amortitzada.

La gratuïtat de l'AP7 és l'alternativa a l'elevada sinistralitat de la resta de carreteres saturades que tenim els valencians i valencianes. Aquesta és una actuació que es podria dur a terme immediatament, sense obres.

El passat 9 d'abril de 2014, el Ple de les Corts Valencianes van aprovar una proposició no de llei per a recolzar el no prorrogar en el 2019 la concessió d'aquesta autopista entre Tarragona i Alacant, malgrat l'advertiment de la llavors consellera d'Infraestructures sobre la possibilitat d'establir algun tipus de cànon o pel seu ús a partir de la finalització de la concessió.

Algunes poblacions van pagar ja durant la seua construcció un preu altíssim, per un impacte enorme sobre el seu territori que va limitar el seu desenvolupament, afectant dràsticament a béns públics i privats de forma irreversible. Amb el temps, s'ha convertit en el símbol més evident de la discriminació de l'Estat Espanyol cap al poble



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

valencià, condemnant-lo a pagar i tornar a pagar durant dècades per a poder desplaçar-se, mentre en altres comunitats autònomes s'han construït autovies gratuïtes, amb la suma ara del rescat d'algunes autopistes radials deficitàries, també amb els diners de tots els ciutadans i ciutadanes de l'estat .

Malgrat haver-se pagat fins a la sacietat, es van realitzar insultants pròrrogues a la concessionària pels governs d'UCD (1982), PSOE (1986) i PP (1997), la qual cosa ha suposat una càrrega econòmica per a la ciutadania valenciana i una espècie d'impost encobert per a les nostres empreses, com han demostrat nombrosos estudis.

La data suposada de 2019 és intolerable, i urgeix ja la liberalització immediata (especialment en el Baix Maestrat, la Plana, la Safor i la Marina) donada l'elevada intensitat de tràfic i l'alta sinistralitat de les carreteres nacionals que recorren paral·leles a aquesta autopista per les comarques abans esmentades o que travessen poblacions on no s'ha realitzat el desdoblament de la carretera nacional, de manera que es puguen reduir les xifres de sinistralitat i alarmant mortalitat d'aquestes vies.

En aquest sentit la Comissió de Foment insta a:

- A liberalitzar de manera immediata, i sense esperar per fi de la concessió, de l'autopista de peatge AP-7 Tarragona i Alacant, amb especial urgència en aquells trams on puga actuar de ronda de circumval·lació.
- A que garantisca que una vegada liberalitzada, no s'aplicarà cap tipus de nou cànon o càrrega cap als seus usuaris.
- A realitzar tots els tràmits normatius i administratius necessaris per a no prorrogar la gestió de l'AP-7 i garantir la seua gratuïtat una vegada transferida aquesta gestió.
- A no projectar en el territori valencià cap altre tipus d'infraestructura de peatge

Palacio del Senado, 19 de septiembre de 2016

Francisco Javier Alegre Buxeda

Carles Mulet García

Jorge Navarrete Pla