



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 31.425
27/03/2017 13:39

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de los senadores de Coalición Compromís, Carles Mulet Garcia y Jordi Navarrete Pla, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente MOCIÓN ante el Pleno.

La autopista del Mediterráneo o AP-7 es un eje que comunica toda la costa mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras. En 1970 el dictador Francisco Franco y su vicepresidente Carrero Blanco firmaban un decreto de ejecución y régimen expropiatorio para los terrenos necesarios de la autopista. La primera fue adjudicada a Autopistas del Mare Nostrum, S.A. Concesionaria del Estado, por Decreto 2052/1971, de 23 de julio (BOE de 8 de septiembre de 1971) y la segunda a esta misma sociedad por Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, (BOE de 22 de diciembre de 1972), como prolongación de la anterior. 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. A pesar de ello, no aclara qué previsiones futuras tiene para el vial, como si piensan mantener el peaje o implantar un sistema de pago por uso (euroviñeta), lo que supondría un nuevo mazazo a las pretensiones de los usuarios que han estado pagando durante décadas abusivos peajes por circular con seguridad, cuando en otros puntos de la península no ha sido así.

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.

El delegado del Gobierno Central en Valencia afirmó, como también hizo la ministra en su momento, que no se alargará más la concesión -tras dos prórrogas- pero que el Gobierno podría optar por no suprimir totalmente el peaje en la AP-7 para «compensar» el déficit acumulado en otras autopistas como las radiales de Madrid u optar por otras fórmulas de gestión.

Según el informe EuroRAP 2016, algunos de los tramos con mayor proporción de accidentes mortales y graves con vehículos pesados de la Red



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

de Carreteras del Estado son la N-340 (Castellón) del Km. 1038 al 1050 (entre Peñíscola y Vinaròs), donde se han producido accidentes mortales y graves. El índice de riesgo ha aumentado del 49,3 al 56,3 a pesar de la nueva variante con un solo carril por sentido construida. La IMD (Intensidad media diaria medida en vehículos/día) del vial es de 15.240.

El caso de la N-340, es la principal arteria de comunicación gratuita que une y comunica las Terres de l'Ebre (sur de Catalunya) y el Maestrat (norte de Castelló). Si ponemos cifras, Aumar explota los tramos Tarragona-València y València-Alacant. Obtuvo en el ejercicio 2015, unos ingresos de peaje de 264,3 millones de euros y un beneficio antes de impuestos de 105,9 millones de euros respectivamente. Hemos propuesto y nos hemos preguntado, si no es más económico liberar cuanto antes este vial que realizar parches y nuevas afecciones territoriales, como ocurrió con la variante del Maestrat de la N-340, que costó 81,5 millones de euros, destruyó miles de explotaciones agrícolas a pleno rendimiento, para finalmente reproducir un vial saturado con un carril por sentido. Pero parece claro que el Gobierno no está por realizarse reflexiones tan profundas o molestar a las concesionarias.

Actualmente la N-340 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.

Este problema se repite igualmente en la N-332; y ante ello, siempre, la alternativa que se propone por parte de la administración consiste en hacer nuevos viales, desdoblar los existentes y, en definitiva, continuar malgastando el dinero público y destrozando el territorio, mientras la principal excusa para no querer recuperar la AP-7 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



SENADO

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

infraestructuras o este rescate (que haría innecesarias a las primeras) y eso hablando solamente en términos dinerarios, ya que en términos ambientales o paisajísticos, a largo plazo, no hay comparación 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 AP-7 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.

En 2014 el Pleno de las Corts Valencianes aprobó una proposición no de ley para apoyar que no se prorrogara en el 2019 la concesión de esta autopista entre Tarragona y Alacant, a pesar de la advertencia de la entonces consellera de Infraestructuras 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 sobre coste o impuesto encubierto para nuestras empresas, como han demostrado numerosos estudios económicos.

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 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.



SENADO

Por todo ello se presenta la siguiente MOCIÓN:

El Senado insta al Gobierno:

- 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 cánón 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

Palacio del Senado, 27 de marzo de 2017

Fco. Javier Yanguas Fernández

Carles Mulet García

Jordi Navarrete Pla