



David González Martínez, Portaveu del Grup Polític Municipal BLOC-COMPROMÍS, a l'empара del que disposa l'art. 91.4 del Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Entitats Locals, d'acord amb l'art. 97.3, eleva al Plenari de l'Ajuntament d'Oliva la següent

1

MOCIÓ

En les últimes dècades, a l'Estat Espanyol s'han generat dos models d'infraestructures viàries. Mentre que una part del territori ha estat sotmès a un règim d'autopistes de peatge, l'altra part del territori ha estat lliure d'autopistes de peatge i farcit d'autovies finançades generosament amb fons europeus o amb els pressupostos generals de l'Estat. Malauradament, des d'un principi, els successius governs estatals van decidir que els valencians formarem part del primer grup.

D'esta manera, al territori valencià es van establir inicialment 2 trams d'autopistes de pagament, adjudicats a l'empresa concessionària AUMAR: El Tarragona-València, pel Decret 2052/1971, i el València-Alacant, pel Decret 3477/1972. La concessió inicial tenia una durada de 27 anys per als 2 trams, finalitzant el 8 de setembre de 1998 el Tarragona-València, i el 22 de desembre de 1999 el València-Alacant. El tram Tarragona-València va ser objecte d'una renegociació que va suposar la concessió d'una primera pròrroga de 6 anys i 1 més aprovada pel Reial Decret 1284/1981. El tram València-Alacant també va ser objecte d'una renegociació que va suposar la concessió d'una primera pròrroga de 4 anys i 10 mesos aprovada pel Reial Decret 2715/1982. Posteriorment, mitjançant el Reial Decret 1132/1986, l'Estat va procedir a unificar els dos trams en una sola concessió, afegint-los també el tram Sevilla-Cadix, fet que es va aprofitar per atorgar una segona pròrroga de la concessió de 2 anys i 2 mesos, finalitzant la concessió el 31 de desembre de 2006.

Posteriorment, encara va tindre lloc una tercera pròrroga de la concessió de 13 anys més, fins l'any 2019, mitjançant el Reial Decret 1674/1997, publicat al BOE número 262 d'1 de novembre de 1997. La pròrroga del peatge es va autoritzar a canvi d'una inversió de 5.000 milions de pessetes (30 milions d'euros), que es van fer servir per al nou enllaç a Benidorm – Terra Mítica i per realitzar una sèrie de millores en la mitjana de les autopistes, en els sistemes d'informació als usuaris, així com per compensar les pèrdues que es preveien per la rebaixa del preu del peatge d'entre un 30% i un 40%, segons les previsions realitzades al Pla Econòmic-Financer presentat per AUMAR, i acceptat pel Ministeri de Foment, el qual no es va fer públic.

Tanmateix, les previsions de la concessionària prompte van estar superades a l'alça, de manera que des de l'aplicació de les noves tarifes o peatge tou, aplicades des de publicació del RD 1674/1997, el nombre de vehicles va augmentar considerablement, amb l'augment corresponent dels beneficis empresarials. Per posar dos exemples, en 2003 el grup empresarial Abertis, del que forma part AUMAR i que obté el 85% dels beneficis del sector de les autopistes de peatge, va declarar uns ingressos nets de 355 milions d'euros; i en el primer semestre de 2011 va obtenir un resultat net recurrent de 328 milions d'euros, segons va publicar la pròpia empresa a www.abertis.com el 28 de juliol de 2011. Només este fet haguera estat motiu suficient per denunciar el conveni entre el Ministeri de Foment i AUMAR, i renegociar els termes establerts al Pla Econòmic Financer esmentat adés, en favor de l'Estat i dels usuaris de l'AP-7 en forma de rebaixa de tarifes o reducció del termini de la concessió.

Però desgraciadament per als ciutadans d'esta part de l'Estat Espanyol, aquells que paguem per una infraestructura que la majoria de ciutadans d'altres territoris gaudeixen de bades, a finals de la dècada dels 90 del segle XX es va establir com a fórmula habitual utilitzar les obres de manteniment, d'ampliació, o la rebaixa parcial de les tarifes dels peatges per aconseguir contractes lleonins per allargar la durada de les concessions. En acabant, per opacitat i descontrol, es desconeixen els rendiments resultants d'estes operacions. Això sí, malgrat una construcció amortitzada i un nombre d'empleats molt baix, les tarifes no han parat de pujar, com a mínim a l'IPC.

Ara, per si no fóra suficient esta injustícia perpètua que patim els valencians, conjuntament a altres ciutadans d'alguns territoris de l'Estat, hem conegut que la ministra de Foment, Ana Pastor, al llarg del "Foro PPP de empresas concesionarias de servicios públicos" celebrat a Toledo a finals de març d'enguany, va anunciar que l'Estat contempla quedar-se amb alguna de les autopistes que actualment estan en risc de fallida i altres mesures per tal de restablir l'equilibri econòmic-financer, com ara les fusions entre concessions deficitàries amb concessions rendibles (cas de l'AP-7), i garantir així la solvència de tot el sistema conjuntament. A canvi, noves pròrrogues de les concessions. Tot això, després que els Pressupostos Generals de l'Estat de 2010 i de 2011 inclogueren partides per valor de 250 milions d'euros, en cadascun dels exercicis, per tal de fer front a l'augment del valor inicialment previst de les expropiacions de les autopistes radials de Madrid perquè els números no quadraven, i eximir així a les empreses concessionàries d'este augment de valor. Un mecanisme totalment injust basat en socialitzar pèrdues i privatitzar beneficis.

Encara que el llistat definitiu no es coneixerà fins d'ací a uns 4 mesos, fonts del mateix Ministeri han filtrat que les autopistes que podrien vore's beneficiades serien les radials de Madrid (R-2, R-3, R-4 i R-5), l'autopista de l'Aeroport de Barajas, la de Madrid-Toledo, totes elles construïdes enmig d'una espessa xarxa d'autovies gratuïtes; i també la d'Alacant-Cartagena, Cartagena-Vera i la circumval·lació d'Alacant. En l'accionariat de les concessionàries participen les empreses més importants de la construcció com Abertis, Acciona, ACS, Ferrovial, FCC, OHL i Itinere.

Amb tot, en el cas més que probable que el govern de l'Estat decidira finalment acudir al rescat amb els mecanismes anunciats, com a conseqüència del problema de les autopistes de Madrid principalment, estariem davant d'un nou greuge per als valencians intolerable i inassumible, sumat al dèficit fiscal imposat per l'Estat que patim des de fa anys. Per no dir per als ciutadans d'Oliva i del sud de la comarca de La Safor, doblement castigats per no disposar ni d'autovia ni de circumval·lació. La solidaritat està pensada per donar una empenta a qui la necessita, però de cap de les maneres pot ser una cadena perpètua per als que, amb esforç, treball i sacrifici, generem els recursos que es redistribueixen sempre amb una direcció de sentit únic.

Per tot això, atès que la recuperació de l'AP-7 per a un ús lliure de peatges ha estat una reivindicació històrica de municipis, entitats veïnals i empresarials, que han vist com esta infraestructura viària condicionava les seues activitats i el seu desenvolupament sense rebre a canvi els beneficis que compensarien els desavantatges que suposa la seua existència. Encara més, pagant com a càstig suplementari, els impostos sobre la recaptació.

Atès que des de fa dècades, el greuge comparatiu amb altres territoris de l'Estat ha estat un autèntic llast per a l'economia valenciana i un factor negatiu pel que fa a la mobilitat al llarg del territori valencià i, també, pel que fa a les comunicacions cap al nord. Per tant, la recuperació d'aquesta important infraestructura constitueix una reivindicació històrica que, malgrat tot, no ha estat estimada pels successius governs autonòmics i estatals.

I atès que, al llarg dels últims anys, com a conseqüència de diferents mocions presentades pels grups polítics, el Ple de l'Ajuntament d'Oliva ha demanat l'alliberament de l'AP-7 al seu pas per la Comunitat Valenciana, o bé al seu pas per les comarques de La Safor i La Marina Alta, o bé el desviament del tràfic pesant per l'AP-7 com a solució temporal fins la posada en funcionament de la Variant Sud de La Safor.

Considerant tots els antecedents exposats, així com el sentiment de rebuig ferm dels ciutadans d'Oliva de continuar tragant i tolerant esta situació, trasllade al Ple les següents:

PROPOSTES D'ACORD

PRIMERA-. L'Ajuntament d'Oliva reclama al Ministeri de Foment la publicació del Pla Econòmic-Financer presentat al seu dia per AUMAR i aprovat pel mateix Ministeri, així com la publicació de l'expedient on conste el seguiment del Pla, per part de la inspecció de l'explotació de la concessió.

SEGONA-. L'Ajuntament d'Oliva reclama al Govern de l'Estat que estudie i duga a terme les modificacions de les lleis que siguen escaients, per tal que les adjudicacions de les concessions d'infraestructures viàries públiques es realitzen d'una manera més flexible, transparent i justa socialment, permetent que si la demanda de trànsit supera el volum esperat, siga possible reduir el termini de la concessió.

TERCERA-. L'Ajuntament d'Oliva manifesta el seu rebuig al possible rescat per part del Govern de l'Estat de les autopistes deficitàries del radi de Madrid o de qualsevol altra part de l'Estat a costa d'allargar la concessió de l'AP-7.

QUARTA-. L'Ajuntament d'Oliva exigeix al Ministeri de Foment que, en l'àmbit de les noves mesures anunciades sobre possibles rescats d'algunes concessions, siga inclòs el lliurament de peatge de l'AP-7 al seu pas per La Safor i La Marina Alta, com a mínim fins que hagen finalitzat les obres del projecte "Autovía A-38, Variante de la Safor. Tramo: Oliva Sur-Inicio de la variante de Gandía".

CINQUENA-. Donar trasllat dels presents acords a la Presidència de l'Estat, al Ministeri de Foment, a la Presidència de la Generalitat Valenciana, a la Presidència de la Mancomunitat de Municipis de La Safor i als grups parlamentaris de Les Corts Valencianes.

Oliva, 18 de maig de 2012

David González Martínez
Portaveu del BLOC-COMPROMÍS