

Moció per demanar la gratuïtat del pas de vehicles per l'AP-7, l'adopció de mesures compensatòries mentre finalitza la pròrroga de la concessió i el suport a les accions reivindicatives per demanar l'alliberament

Vicent Canet i Llidó, portaveu del Grup Compromís per Oliva, a l'empara del que disposa l'article 97.3 del Reial Decret 2568/1986 pel qual s'aprova el Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Entitats Locals; i d'acord amb el que estableix la Llei 7/1985 Reguladora de les Bases de Règim Local, eleva al Plenari la següent MOCIÓ, per al seu debat i votació.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Al llarg de 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 ha estat 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, el de pagament.

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 -deficitari-, 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.

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 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 l'autopista, en els sistemes d'informació als usuaris, així com per compensar les pèrdues que es preveïen 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 cosnta que s'haja fet públic.

Les previsions de la concessionària van estar superades a l'alça, de manera que amb l'aplicació de les noves tarifes el nombre de vehicles va augmentar considerablement, i en conseqüència, els beneficis empresarials. 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 d'habitants 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. Encara més, a pesar d'una construcció amortitzada i un nombre d'empleats molt baix, les tarifes no han parat de pujar, com a mínim igualant-se a l'IPC.

Per si no fóra suficient esta injustícia perpètua que patim els valencians, conjuntament a altres ciutadans d'alguns territoris de l'Estat, recentment els tribunals han obligat a l'Estat Espanyol a recuperar les concessions de determinades autopistes per trobar-se en risc de liquidació. Concretament, nou trams d'autopistes gestionats per huit concessionàries com són les radials madrilenyes 2, 3, 4 i 5 (consorci Accessos de Madrid compost per Abertis, ACS, Sacyr i Bankia); l'M-12 (Eix Aeroport de Barajas), l'AP-41 (Madrid-Toledo), l'AP-36, i dos trams de l'AP-7, la circumval·lació d'Alacant (Ciralsa), i la Cartagena-Vera (Aucosta).

A més a més, en 2014 el Tribunal Suprem va fallar a favor dels propietaris i l'Estat també haurà de fer front a l'augment del valor inicialment previst de les expropiacions de les autopistes radials de Madrid, perquè es va calcular per baix del justipreu.

La nacionalització de les autopistes és una conseqüència de la clàusula de la Responsabilitat Patrimonial de l'Administració (RPA), per la qual l'Estat ha d'assumir la concessió d'una infraestructura en cas de fallida, i abonar a les empreses concessionàries l'import de la inversió que encara no s'han recuperat. En definitiva, un mecanisme legal basat en socialitzar pèrdues i privatitzar beneficis, totalment injust i propi d'altres temps.

Per tant, estem 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.

La problemàtica del pas de la carretera N-332 pels municipis d'Oliva, L'Alqueria de la Comtessa, Palmera i Bellreguard ha estat objecte de diverses mocions els darrers anys, totes elles aprovades unànimement pels Plenaries dels ajuntaments. Les mocions han posat sempre de relleu el greu problema que afecta als ciutadans i les ciutadanes del sud de la Safor. La carretera parteix la ciutat en dos, i per ella travessen cada dia milers de vehicles que col·lapsen el trànsit en totes direccions, provoquen una contaminació que sobrepassa els límits tolerables i legals, i transporten mercaderies. Tot això implica una degradació de la salut i de la qualitat de vida de les persones, quan no de la seua integritat física. Problemàtica a la que l'Administració general de l'Estat està obligada a posar-hi remei.

A banda d'exigir l'execució de la Variant Sud de La Safor i/o l'alliberament de l'AP-7, també se n'han proposat altres mesures, diguem-ne més assumibles, per minimitzar el problema temporalment com és el desviament del tràfic pesat per l'AP-7. Esta última tampoc ha estat atesa fins l'actualitat, ni s'atendrà, tot i que la realitat és tossuda i els fets demostren que si hi ha voluntat política, és possible i factible prendre mesures destinades a alleugerir la càrrega que patim els municipis amb la N-332 per dins del casc urbà.

Només per posar alguns exemples, tenim el cas del tram de l'AP7 entre Salou i Torredembarra, al sud de Tarragona. En 1999 el Ministeri de Foment va signar un acord amb ACESA, l'empresa concessionària del tram català de l'AP7, que va fer gratuït el tram d'autopista entre els dos municipis per a tots aquells vehicles que s'incorporaren des de la Carretera Nacional 340 des d'estes dues poblacions. En 2001 es va aprovar el *Real Decreto 1081/2001*, de 21 de setembre, literalment *"Para resolver la grave situación actual en la compleja red de carreteras que*

convergen en la población de Sagunto, así como para suprimir la travesía por la ciudad de la CN-340...". En 2007, es va aprovar el *Real Decreto 1166/2007*, de l'u de setembre, pel qual es va aprovar el Conveni entre l'Administració General de l'Estat i *Autopista Vasco-Aragonesa (Avasa)*. En la part expositiva, el decret comença reconeixent que l'autopista Bilbao-Zaragoza (AP-68), que travessa la Rioja, pot actuar com a circumval·lació al seu pas per Logronyo i ser utilitzada, per tant, pels vehicles que es desplacen per la zona, com a itinerari alternatiu a la carretera N-232.

Per donar compliment a estos i altres convenis, els Pressupostos Generals de l'Estat, en el Ministeri de Foment, destina tots els anys una partida de transferències corrents sota el nom "*Subvenciones y Apoyo al transporte terrestre*". No obstant això, als municipis de la Safor i la Marina Alta i la Marina Baixa, ens han negat reiteradament esta possibilitat.

La recuperació de l'AP-7 per a un ús lliure de pagament ha estat una reivindicació històrica de municipis, entitats veïnals i empresarials de la Safor i del País Valencià, que veiem com esta infraestructura viària condiona el nostre desenvolupament i activitats, sense rebre a canvi els beneficis que compensarien els desavantatges que suposa la seua existència. L'ús gratuït constitueix una reivindicació justa davant dels governs de l'Estat de torn que ha d'estar més present que mai, sense esperar de manera complaent a 2019, ja que tant la història recent com les declaracions públiques dels màxims responsables del Ministeri de Foment ens demostren que no tenim garantit el seu alliberament ni la seua gratuïtat.

És per això què des de diferents organitzacions cíviques, sindicals i empresarials de la societat valenciana, venen realitzant-se actes reivindicatius en el sentit de reclamar l'alliberament definitiu de l'AP-7, així com el seu ús gratuït, sense més peatges ni taxes especials. L'últim dels actes, la concentració que del 23 de maig de 2018, a València, convocada per la Confederació d'Associacions Veïnals de la Comunitat Valenciana (CAVE-COVA) i per la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales (CEAV).

Per tot el que s'exposa, es proposa al Plenari de l'Ajuntament l'aprovació de les següents,

PROPOSTES D'ACORD

Primer.- L'Ajuntament d'Oliva dóna suport a la reivindicació de les federacions i associacions que formen la Confederació d'Associacions Veïnals de la Comunitat Valenciana (CAVE-COVA) i la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales (CEAV), per demanar al Govern de l'Estat Espanyol que garantisca el rescat general de la concessió de l'AP-7 en la data prevista per a la seua extinció (2019), sense pròrroga possible, de manera que es corregisca la discriminació negativa que pateixen les comunicacions en el nostre territori.

Segon.- Instar el Govern de l'Estat Espanyol a rescatar aquells trams de l'AP-7, com el de la Safor, la liberalització dels quals és una necessitat immediata donada l'elevada intensitat de trànsit i l'alta sinistralitat de la N-332 que discorre paral·lela a aquesta autopista o que travessa poblacions on no s'ha realitzat el desdoblament de dita carretera nacional.

Tercer.- En cas que que no es contemple el rescat de determinats trams abans de la finalització del termini de la tercera pròrroga de la concessió de l'AP-7, intar al Ministeri de Foment, per part de l'Administració General de l'Estat, la signatura d'un acord amb l'empresa AUMAR, com a societat concessionària de l'autopista València-Alacant i València-Tarragona (AP-7), que permeta utilitzar de manera gratuïta els seus enllaços Oliva-Ondara i Oliva-Xeresa, en els dos sentits, com a mínim fins que estiga operativa la Variant Sud de La Safor.

Quart.- Donar trasllat dels presents acords al Ministeri de Foment, a la Presidència de la Generalitat Valenciana, a la Federació Valenciana de Municipis i Províncies, a la Confederació d'Associacions Veïnals de la Comunitat Valenciana (CAVE-COVA), a la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales (CEAV) i a l'Agenda 21.

Oliva, 17 de maig de 2018

Vicent Canet Llidó