



PROPOSICIÓ DE LLEI DE RESCAT PARCIAL DE LA CONCESSIÓ EN ELS TRAMS DE PEATGE DE LES AUTOPISTES TARRAGONA-VALÈNCIA I VALÈNCIA-PILAR DE LA HORADADA DE LA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA “AP-7 MEDITERRANI”

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La recuperació de l'AP-7 per a un ús lliure de peatges ha estat una antiga reivindicació de municipis, entitats veïnals i empresarials que han vist com esta infraestructura viària condicionava les seues activitats i desenvolupament sense rebre a canvi beneficis que compensaren els desavantatges que suposava la seua existència. Moltes de les ciutats i pobles que van vore construir l'AP-7 no van poder participar de manera decisòria respecte a l'oportunitat de la seua construcció o del seu disseny concret. A partir d'eixe moment, la recuperació de tan important infraestructura constituïx una reivindicació històrica que, no obstant això, no ha estat estimada pels successius governs autonòmics i estatals.

La pròrroga de la concessió de l'AP-7, aprovada en 1997, amb una data de finalització fixada per al 2019 ha impedit que l'autopista oferisca un servici eficient aprofitant totes les seues potencialitats, condicionant el desenvolupament del territori, el model social, demogràfic i econòmic i la qualitat de vida de tot el país. Les empreses adjudicatàries han obtingut, no obstant això, importants avantatges fiscals i econòmics com ara assegurances de canvi, avals de l'Estat, desgravacions sobre beneficis empresarials o l'exoneració del pagament de l'impost de béns immobles entre d'altres.

Cal assenyalar també que, a diferència de l'administració estatal i autonòmica, els municipis pels quals discorre l'AP-7 no han rebut ingressos tributaris resultants d'esta activitat econòmica. Molts d'ells no poden ni tan sols accedir a l'autopista per a millorar la seua comunicació per no disposar d'accessos pròxims. Així, els ciutadans perceben esta infraestructura de comunicació com una muralla insalvable i el seu territori en un mer suport per al pas de vehicles i paisatge d'acompanyament per als conductors.



L'economia valenciana constituïx una de les cinc economies que espenten el PIB estatal i el seu esdevindre incidix en el desenvolupament del model econòmic productiu global. L'Autopista del Mediterrani ha suposat un instrument al servici de la consolidació d'un model productiu basat en el turisme costaner i el creixement dels nuclis urbans orientats als servicis, però el seu futur s'ha evidenciat per l'actual crisi econòmica. En conseqüència, mantindre una infraestructura viària com l'AP-7 en les mateixes condicions d'ús i explotació com si res haguera ocorregut suposa un obstacle per al desenvolupament d'un renovat model productiu que condicione favorablement les possibilitats d'inversió i conseqüentment el desenvolupament dels nous nínxols productius. Un nou model, que sens dubte, ha de plantejar objectius mediambientalment sostenibles com la reducció de l'impacte que suposa el desdoblament d'infraestructures en funció de la seua condició del pagament o l'ús gratuït.

Res justifica que la infraestructura viària més important a la Comunitat Valenciana siga de peatge quan comparativament amb altres comunitats eixes mateixes infraestructures són lliures i gratuïtes per als usuaris. Esta infraestructura ha estat clarament desvertebradora del territori valencià i d'altra banda, s'ha convertit en l'element que obliga a ocupar més espai per a realitzar les variants no previstes o impedides físicament per la mateixa existència de l'autopista. L'alliberament de l'AP-7 significaria, sens dubte, frenar l'ocupació del territori i poder destinar recursos a altres àrees prioritàries de la gestió pública.

Així, la sostenibilitat mediambiental constituïx un argument que, per si només, ja seria suficient per a justificar una acció decidida de la seua recuperació, perquè l'alliberament de l'autopista significa incrementar l'eficiència en l'ús d'una infraestructura ja existent limitant la construcció de noves infraestructures, alhora que s'ha d'insistir que este alliberament de peatge i recuperació per a un ús públic no entra en contradicció amb l'opció d'impulsar altres modes de transport com el ferrocarril, perquè amb això no s'afavorix l'ús del vehicle de motor sinó la seua posada a disposició per a evitar la necessitat altres vies paral·leles o variants.

Una correcta política d'infraestructures en el nostre territori requerix incrementar la inversió pública, però assignant els recursos preferentment a les infraestructures amb un elevat potencial d'incidència en l'increment de la productivitat i realitzar una gestió eficient que evite la duplicitat de les



infraestructures, la qual cosa succeiria si es mantinguera l'actual model d'ús i explotació de l'AP-7. A més, és necessari realitzar una planificació sostenible per a preveure l'increment de la demanda dels servicis de transport de mercaderies i de passatgers en el futur immediat. També és necessari aproximar-se a Europa i a les condicions que la Unió Europea exigeix per a la xarxa transeuropea: permetre una utilització òptima de les capacitats existents, cobrir tot el territori, tindre en compte l'increment de les xarxes viàries de la resta de països de la conca mediterrània i, sobretot, oferir als usuaris infraestructures i servicis en unes condicions econòmiques satisfactòries.

Només amb estes mesures es podria evitar les discriminacions que signifiquen els peatges actuals i el llast que suposa el model actual d'ús i explotació de l'AP-7 per al creixement econòmic de la Comunitat Valenciana.

Esta llei també proposa el mètode per a crear els fons necessaris per a la recuperació de l'AP-7 per a ús públic lliure de pagament pels seus usuaris. No obstant això, en el necessari càlcul que s'ha d'efectuar per part de les administracions públiques per a satisfer el cost de rescat anticipat han de considerar-se conceptes com els avantatges tributaris de què s'ha beneficiat l'empresa concessionària i l'import recaptat per l'Estat com a impostos.

L'aprovació d'esta proposició de llei també ha de suposar al seu torn la liquidació per a qualsevol opció per a la pròrroga de la concessió més enllà de 2019 i que es determinen aquells trams d'autopista que per la seua funcionalitat hauran de ser declarats recuperables per raons estratègiques, traspasant la seua gestió a l'administració pública autonòmica lliure de càrregues i en condicions d'ús òptim. Igualment acorda que es procedisca a l'estudi del rescat d'aquells trams d'autopista que resulte possible, lliure de càrregues i en condicions d'ús òptim a partir dels recursos dipositats en el Fons de Reversió i en el futur Fons de Recuperació els quals permetrien de forma immediata disposar de trams lliures en els principals nuclis urbans.

I amb este fi, el Grup Parlamentari Compromís proposa



Primer.- Acordar aprovar i elevar a la Mesa del Congrés dels Diputats la present Proposició de Llei amb el següent text articulat.

PROPOSICIÓ DE LLEI DE RESCAT PARCIAL DE LA CONCESSIÓ EN ELS TRAMS DE PEATGE DE LES AUTOPISTES TARRAGONA-VALÈNCIA I VALÈNCIA-PILAR DE LA HORADADA DE LA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA “AP-7 MEDITERRANI”

Article 1. Objecte.

1. L'objecte de la present Llei és la recuperació lliure de peatges i càrregues de la infraestructura viària AP-7 per al seu aprofitament eficient així com per al rescat selectiu de trams qualificats com estratègics per a la mobilitat interior del territori de la Comunitat Valenciana per al que es crea i regula un fons de recursos.
2. Es determina per la present llei la prohibició de prorrogues futures de la concessió més enllà de la data actualment establida.

Article 2. Creació del Fons per a la recuperació de la infraestructura viària AP-7

1. Es crea el Fons per a la recuperació de la infraestructura viària AP-7, el rescat selectiu de trams estratègics i la subvenció de peatges per als usuaris.
2. Els objectius de l'apartat 1 han de complir-se en els termes establits per la legislació vigent, les condicions estipulades contractualment en el moment de la concessió i el resultat de la renegociació de les condicions d'ús de la prorroga del tram d'autopista que travessa el territori valencià i dels beneficis econòmics i fiscals dels que gaudix l'empresa concessionària.



Article 3. Recursos del fons.

El Fons es nodrix, de forma acumulativa:

- a) Dels recursos que provenen de l'afectació del producte d'impostos estatals i autonòmics generats per les societats concessionàries d'autopistes de peatge.
- b) De les donacions anuals establides pels pressupostos estatal i autonòmic.
- c) De recursos provinents de les societats concessionàries d'autopistes.

Article 4. Afectació dels recursos.

1. El Govern afecta com a recursos del Fons el producte de la recaptació anual obtinguda en concepte de l'impost de societats i l'impost sobre el valor afegit, ingressat en la hisenda pública per qualsevol de les societats anònimes constituïdes d'acord amb l'article 8.2 de la Llei de l'Estat 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió que siguen concessionàries de l'autopista AP-7.
2. Els pressupostos de l'Estat hauran de dotar de recursos el Fons creat per la present llei.

Article 5. Execució del fons.

1. El Fons, per a la reversió de les infraestructures viàries en règim de concessió, ha d'executar-se per mitjà de la creació de fons autonòmics en les comunitats en el territori de les quals estiguen implantats els peatges de les vies objecte de concessió.
2. El Fons de l'Estat té, exclusivament, la funció de recaptar els recursos no autonòmics adscrits al Fons creat per la present Llei.
3. Les comunitats autònomes han de destinar al Fons els recursos generats pels impostos autonòmics, ja siguen propis, cedits o compartits, que generen les societats concessionàries d'autopistes implantades en els seus territoris.



4. El pressupost estatal i el pressupost autonòmic anualment han de dotar de recursos al Fons creat per la present Llei.

Article 6. Repartiment del fons de l'Estat.

1. L'Administració General de l'Estat ha de consignar en els pressupostos anuals la quantitat total a transferir a les comunitats autònomes en concepte del Fons.

2. El repartiment del Fons de l'Estat transferible a la Comunitat Valenciana es realitzarà de manera proporcional al pes de la recaptació dels peatges situats en el territori de la comunitat respecte al conjunt de les comunitats afectades.

Disposició transitòria primera. Creació de fons propis de les comunitats autònomes de règim comú.

Abans del 31 de desembre de l'any en què entra en vigor la present Llei, la comunitat autònoma ha d'haver creat el seu propi fons, el qual pot ser adscrit, perquè el gestione, a un organisme públic de gestió directa dependent de la comunitat autònoma.

Disposició transitòria segona. Mesures a mamprendre pels governs autonòmics i calendari d'aplicació.

1. En el termini de sis mesos a partir de l'aprovació de la present Llei, el govern autonòmic ha de determinar els peatges que han de ser eliminats, la reducció que ha d'aplicar-se a la resta, la recuperació dels trams qualificats com estratègics i altres mesures a mamprendre en el marc de la present llei.

2. Ha d'establir-se un calendari per a complir estos objectius, que en cap cas pot anar més enllà de l'1 de gener del 2011.

Disposició final primera. Desplegament i aplicació.

El Govern i la comunitat autònoma, en l'àmbit de les seues competències respectives, poden dictar totes les disposicions que siguen necessàries per a desenvolupar i aplicar la present Llei.



C O R T S V A L E N C I A N E S

Compromís
pel país valencià

Disposició final segona. Entrada en vigor.

La present llei entrarà en vigor en el terme de vint dies des de la seua publicació en el Butlletí Oficial de l'Estat (BOE)