



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Proposiciones No de Ley

PNL/000438-01

Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España para que negocie con la adjudicataria de la ampliación de la autovía AP-6 y la construcción de las AP-51 y AP-61 la finalización de la concesión, realice un estudio para cuantificar el coste de la liberación de los contratos y proceda a estudiar y tomar medidas que puedan beneficiar a sus usuarios, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 30 de enero de 2020, ha admitido a trámite las Proposiciones No de Ley PNL/000438 a PNL/000441.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la Sesión en que dichas Proposiciones No de Ley hayan de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, de conformidad con el artículo 64 del Reglamento.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 30 de enero de 2020.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: José Francisco Martín Martínez

EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Luis Fuentes Rodríguez

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

El Grupo Parlamentario CIUDADANOS de las Cortes de Castilla y León, al amparo del artículo 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el Pleno:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La pérdida de población, el envejecimiento demográfico y la despoblación en gran parte del interior peninsular son los tres aspectos más relevantes del debate que desde hace años se desarrolla en España. Es precisamente la densidad de población la variable que mejor expresa en muchas regiones esta triple problemática, directamente la de la despoblación e indirectamente su causa, la de la pérdida progresiva de población, y como consecuencia su envejecimiento.

En una Comunidad Autónoma como la nuestra esta situación es especialmente grave: el descenso de la población se acentúa a partir del año 2009, cuando la



Comunidad Autónoma tenía 2.563.521 habitantes. A partir de ese año, se produce un decrecimiento progresivo del volumen de la población, más acusado aún a partir de 2012, y que presenta en la actualidad una pérdida de más del 5 % en los últimos 8 años.

Según los datos que recoge el Consejo Económico y Social (CES) en su estudio monográfico sobre población, trece provincias españolas lograron aumentar su población, pero en términos relativos las castellanas y leonesas siguen manteniendo sus posiciones entre las más recesivas, encabezando Ávila el listado en cuanto al porcentaje de decrecimiento. Y Segovia no es ajena a esta realidad, si bien es cierto que, en este caso, si se considera también su área de influencia (Alfoz), en los últimos años esta situación se ha ido corrigiendo.

A pesar de ocupar una posición estratégica central de enlace e interconexión entre las vertientes atlántica y mediterránea de la península, que sería clave para la cohesión de la ordenación de los territorios y su mejor comunicación terrestre, nunca se ha reconocido esta especificidad como enclave territorial que ofrece una oportunidad de crecimiento sostenible y equilibrado.

En cambio, la Administración del Estado, en lugar de acabar con el aislamiento de estos territorios con el fin de afrontar la mejora de su acceso, impidiendo lo que con el tiempo podría convertirse en una discriminación regional competitiva, ha optado por dejar a estos territorios semiolvidados, sufriendo durante décadas, en general, carencias y retrasos de inversiones en materia de infraestructuras y comunicaciones, tales como la red ferroviaria y su conexión completa al corredor atlántico o el despliegue de las comunicaciones móviles.

Parece bastante evidente que la situación demográfica, social y económica de las provincias de Segovia y Ávila no se encuentra precisamente en su mejor momento. La falta de salidas profesionales y oportunidades laborales junto con la limitada oferta formativa en estas provincias tiene como consecuencia directa que muchos de sus habitantes opten por desplazarse diariamente a otras provincias limítrofes, especialmente a Madrid. Pero una nula política de inversiones en infraestructuras ferroviarias de conexión y una red viaria basada en autopistas de peaje constituyen otra barrera económica que genera aún más desigualdad para los habitantes de estas provincias con respecto a otras regiones.

En concreto, las autopistas AP-6 Villalba-Adanero, AP-51 Villacastín-Ávila y AP-61 San Rafael-Segovia se encuentran en régimen de concesión administrativa. El 5 de noviembre de 1999, se adjudicó a la sociedad Castellana de Autopistas, S. A., la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje AP-61, conexión de la AP-6 con Segovia y la autopista AP-51, conexión de la AP-6 con Ávila. Y para la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6, tramo Villalba-Adanero, su gestión pasó de Iberpistas a Castellana de Autopistas, S. A., a partir del 30 de enero de 2018. La peculiaridad de estas concesiones se encontraba en que no se había fijado la duración exacta de su plazo de concesión, cuya decisión se tomaría a partir del 19 de noviembre de 2019 en base al pliego de cláusulas administrativas, y tal como respondió de forma adelantada el 5 de septiembre de 2019 el propio Ministerio de Fomento a una pregunta escrita de nuestro grupo parlamentario en el Congreso de los Diputados.



Parece ser que la intención que tiene el Gobierno Central es continuar con el actual sistema de concesión administrativa hasta 2024, para luego plantearse una nueva adjudicación por otros siete años, extendiendo por tanto los peajes hasta el 2031. Como así parece confirmar la publicación el 28 de diciembre (como si de una inocentada se tratara) del Real Decreto 756/2019, de 27 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa, pero que, en realidad, solo modifica el régimen tarifario incrementando las mismas.

Lo curioso es leer en la prensa en los últimos meses las promesas del partido socialista, de poner en marcha la eliminación de los peajes en algunas autopistas cuando finalicen sus concesiones, como recientemente se ha producido en las autopistas AP-7 entre Alicante y Tarragona y en la AP-4 entre Sevilla y Cádiz. Y están previstos, además, en los próximos años también para el tramo de la AP-7 desde Tarragona hasta la frontera de la Junquera, y para la AP-2 entre Zaragoza y el Mediterráneo. Y ver que, otra vez más, nuestra comunidad queda relegada al olvido y los habitantes de Ávila y Segovia nuevamente castigados.

Es más que evidente que la eliminación de los peajes de la AP-6, AP-51 y AP-61 igualaría las oportunidades de conexión y desarrollo de estas provincias limítrofes con Madrid, siendo un factor decisivo para la creación de empleo en la zona, al facilitar que las empresas que quieran asentarse en la periferia de Madrid puedan hacerlo en estos enclaves por la ventajosa situación geográfica, abriendo las posibilidades de generación de empleo directo.

Es bien conocida y probada la actual política de transporte que el Estado está llevando a cabo con los contratos de las autopistas de peaje en España, promoviendo su reversión en todos aquellos que han finalizado recientemente o que están por finalizar, no licitándose de nuevo en la misma modalidad, sino que han pasado a incorporarse nuevamente, o pasarán una vez que finalicen, a la red de alta capacidad del Estado en la modalidad de autopistas libres de peaje para los usuarios, sufragándose los costes asociados a su mantenimiento y explotación a través del erario público. Ejemplos recientes de ello son los tramos liberados en la AP-1, AP-4 y AP-7, al igual que se presume la reversión final del citado de la AP-2.

Adicionalmente, el actual ejecutivo en funciones del Ministerio de Fomento ha expresado de manera pública en los últimos años su predisposición por un nuevo modelo de tarificación y financiación de las infraestructuras de manera global en toda la red de alta capacidad. Este nuevo modelo de financiación de las infraestructuras se deberá establecer mediante debate de todas las fuerzas políticas y de la sociedad en general.

Es por todo lo anteriormente expuesto que este Grupo Parlamentario autonómico considera un agravio que, sobre la base del actual modelo de provisión y financiación de autopistas de España, se esté sosteniendo un modelo diferente y discriminatorio para los habitantes de Castilla y León, quienes han de soportar los actuales peajes de las autopistas objeto de esta PNL y están viendo cómo los planes a futuro para los tramos concesionados son de proseguir con este agravio, mientras que en otras partes del territorio se está promoviendo precisamente lo contrario, posibilitando la remoción y liberación completa de los peajes.



Por todo lo anteriormente expuesto se formula la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España para:

Que basándose en la aplicación de la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo de 2010 -sobre la adjudicación de la ampliación de la autovía AP-6 y la construcción de las AP-51 y AP-61- negocie con la adjudicataria la finalización de la concesión, de tal forma que los usuarios de estas autopistas se vean favorecidos igualmente por la actual política del Estado español.

Que realice también un Estudio económico-financiero que permita cuantificar el coste de la liberación de los contratos de concesión, de tal forma que pueda analizarse la posibilidad de liberar definitivamente estos peajes de la AP-6 y la AP-51 y AP-61.

Que proceda, por último, a estudiar y, en su caso, tomar otras medidas complementarias que puedan beneficiar en el corto plazo a los usuarios frecuentes o habituales de estas autopistas, como pueden ser una reducción de la tarifa o incluso la compensación completa a los usuarios considerados como frecuentes en las autopistas, de tal forma que el pago de una tarifa no suponga una limitación a la hora de residir en los pueblos y ciudades de Castilla y León afectados por la pérdida de población.

En Valladolid, a 3 de enero de 2020.

LA PORTAVOZ,
Fdo.: Ana Carlota Amigo Piquero