



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/002310-01

Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, para instar a la Junta a que exhorte al Gobierno a adoptar las medidas que se proponen en relación con la gestión de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 y otras medidas relativas a la contratación administrativa en la materia, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 14 de diciembre de 2018, ha admitido a trámite la Proposición No de Ley PNL/002310.

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 dicha Proposición No de Ley haya 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 14 de diciembre de 2018.

P. D. EL SECRETARIO GENERAL-LETRADO MAYOR,
Fdo.: Carlos Ortega Santiago

A LA MESA DE LA CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

El grupo parlamentario de Podemos Castilla y León, al amparo de lo dispuesto por el artículo 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición No de Ley para su debate y votación en el Pleno:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A lo largo del año en curso se han producido diversos acontecimientos que aconsejan una modernización del control sobre las concesionarias de autopistas y otras concesiones de infraestructuras. Entre tales acontecimientos, y por su raíz común derivada de la gestión y mantenimiento de estas infraestructuras, en este año hemos podido asistir a la retención por la nieve de varios miles de usuarios en las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61, también al hundimiento de una dársena en el puerto de Vigo con un importante número de heridos, y al hundimiento de un puente en una autopista en la ciudad de Nápoles (Italia), con un importante número de personas fallecidas.

En todos estos supuestos, el origen de los mismos radica en ineficiencias en la gestión y mantenimiento de las infraestructuras. De estas lecciones es necesario sacar



conclusiones a fin de adecuar los métodos de control, puesto que en las explotaciones privadas de servicios públicos se ha demostrado que prima, en exceso, la búsqueda del beneficio por el beneficio de un modo absolutamente antisocial, olvidando la función de servicio público que es la razón última de las mencionadas concesiones.

En el caso de la concesión de las autopistas de la AP-6, AP-51 y AP-61, en los últimos días hemos podido asistir a diversas noticias relativas a los acontecimientos de los días 6 y 7 de enero; en primer lugar, se ha sancionado a la empresa con la exigua cantidad fijada por la Ley de Carreteras en el momento de producirse el inmenso atasco que atrapó a miles de viajeros (300 euros al día), también hemos podido conocer en los últimos días el acuerdo indemnizatorio alcanzado con la empresa concesionaria y la principal plataforma de afectados, en un reconocimiento de responsabilidad por los citados acontecimientos y para evitar una demanda colectiva. Por lo demás, en relación con la AP-6 está pendiente de cumplimiento adecuado la sentencia del TJUE de 22 de abril de 2010, lo que debería conllevar la derogación del Real Decreto 525/2012, de 9 de marzo, por el que se modificaban términos de la concesión de la AP-6, A-61 y AP-51; así como el Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, por el cual Iberpistas tiene la concesión administrativa de la A-6.

Aunque es cierto que el caso de Vigo y Nápoles son mucho más graves por sus consecuencias, la raíz no deja de tener un nexo común, como son los defectos en el mantenimiento y la gestión de las infraestructuras y por lo tanto hay que tomar las medidas necesarias para evitar que hechos de estas características puedan evitarse en el futuro.

Es por ello que se necesita la modificación de algunas Normas, así como promulgación de otras nuevas, y determinadas acciones como auditorías, a fin de garantizar el mejor servicio a los usuarios de estas infraestructuras.

En el caso de las auditorías, es necesario hacerlo sobre los diferentes elementos de las infraestructuras objeto de concesión administrativa estatal, así como los programas de gestión y mantenimiento de las mismas y su adecuación a las necesidades de una sociedad avanzada del siglo XXI.

Del mismo modo, se hace necesario modificar la Ley de Carreteras y la de Contratos del sector público, a fin de modificar las infracciones, señalando un nuevo tipo de infracciones como extremadamente graves, y cuya sanción no sea ya de tipo solo económico, sino la retirada de la concesión sin derecho alguno a indemnización, para los supuestos en que las empresas concesionarias ponen en riesgo la vida de los usuarios, como sucede en los casos que hemos puesto de ejemplos.

Se hace también necesario la adopción de medidas para evitar que los ciudadanos que sufren las situaciones derivadas de infracciones de las concesionarias se vean obligados a recurrir a los Tribunales de Justicia para ver satisfechos sus derechos, por lo que se propone la obligatoriedad de sometimiento a arbitraje de las empresas concesionarias, a la vez que se debe dictar una Norma que regule los criterios indemnizables para los daños que no son fácilmente acreditables, como pueden ser los daños morales.



Por todo lo expuesto, proponemos la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

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

- Derogar el Real Decreto 525/2012, de 9 de marzo, y el Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, declarando finalizada la concesión administrativa para la gestión de la AP-6.

- Realizar una auditoría a Iberpistas sobre los programas de gestión y mantenimiento de la AP-6, AP-51 y AP-61, para no repetir lo ocurrido a principios de año de 2018.

- Presentar un proyecto de ley para promover las modificaciones necesarias en la Ley de Carreteras 27/2015, de 29 de septiembre, para contemplar las siguientes cuestiones:

- Que las carreteras en régimen de concesión indirecta se sometan a auditorías externas, a través de ingenierías ajenas y aprobadas por el Estado, con una periodicidad mínima de cinco años.
- Contemplar infracciones extremadamente graves, para que en caso de negligencia por prestación del servicio a los usuarios por parte de la concesionaria puedan poner en riesgo la vida de los usuarios y de esta manera se prevean sanciones como la retirada de la concesión sin derecho a indemnización.

- Presentar un proyecto de ley para promover las modificaciones necesarias en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, donde se especifiquen las cuestiones relativas a la prohibición de contratar para empresas que hayan sido sancionadas.

- Establecer a través del correspondiente procedimiento criterios orientadores para determinar la cuantía de las indemnizaciones en el supuesto de reclamaciones de usuarios, que tenga en cuenta los daños morales. Dentro de estos criterios se tendrán en cuenta, como mínimo, los relacionados con el tiempo, el sufrimiento, alimentación, descanso, lucro cesante y daños materiales.

En Valladolid, a 5 de diciembre de 2018.

EL PORTAVOZ,
Fdo.: Juan Pablo Fernández Santos