

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

María Muñoz Vidal, Diputada del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito **sobre las consecuencias de la liberalización de la AP-7**

Congreso de los Diputados, 11 de febrero de 2020

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 31 de diciembre de 2019 se produjo el vencimiento de la concesión de mantenimiento y gestión de la AP-7, también conocida como 'Autovía del Mediterráneo'. Así, desde el 1 de enero del presente año, las barreras del peaje entre Tarragona y Alicante han desaparecido pero la consecución de una reivindicación histórica de la Comunitat Valenciana -las primeras quejas contra la autopista son de mediados de los ochenta- trae también consigo numerosas consecuencias fruto de una falta de previsión, planificación y estudio por parte del Gobierno.

Además, la falta de las conexiones necesarias (hay planteadas diez) para enlazar las localidades con la infraestructura, los problemas de tráfico por el trasvase de circulación o las carencias en servicios como zonas suficientes de aparcamiento son otros de los aspectos que siguen sin resolverse y ya empiezan a pasar factura.

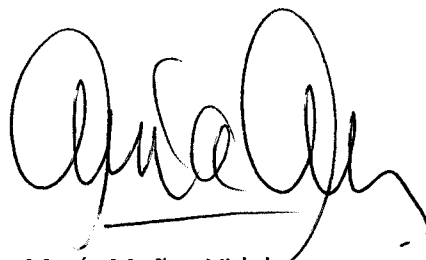
Han pasado cinco semanas desde que se eliminaron los peajes en la AP-7 y los efectos ya son palpables. Desde la liberalización, el tráfico se ha doblado. Además, según los datos de la DGT, el paso de vehículos pesados se ha incrementado hasta un 110% (14.500 vehículos pesados al día).

El mayor volumen de tráfico no ha ido acompañado de inversiones. Pero sobre todo son los accesos. Únicamente están a punto de iniciarse las obras en los de Oliva y Vinaròs. El resto no está adaptado a las nuevas circunstancias. La "prueba de fuego" serán esta próxima Semana Santa y las vacaciones de verano cuando la Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC)

ya alertan de un posible colapso por el incremento del tráfico en la zona. Si cuando era de pago ya se producían retenciones y atascos, podemos imaginar lo que puede pasar en abril y en julio y agosto.

Teniendo en cuenta lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Tenía previsto el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el aumento del tráfico que ya se ha percibido y comunicado, por parte de la autoridad de tráfico?
2. En caso afirmativo, ¿cuenta el Ministerio con un plan de contingencia para los periodos de alta densidad del tráfico como, por ejemplo, Semana Santa y verano?
3. ¿Tiene previsto el Ministerio invertir en la mejora de los accesos, parking, zonas de descanso que se requerirán como consecuencia del aumento del tráfico?
4. ¿Ha cuantificado el Ministerio el aumento en la partida de mantenimiento que supondrá la liberalización de la infraestructura y, sobre todo, el aumento del tráfico rodado de mercancías?
5. ¿Tiene previsto el Gobierno compensar a los Ayuntamientos por la pérdida de ingresos en concepto de IBI ahora que la infraestructura está a nombre del Estado? En caso negativo, ¿tiene algún plan alternativo para que esta pérdida de ingresos no afecte a los servicios municipales prestados por estos municipios?
6. ¿Ha pedido el Ministerio de Transportes al Ministerio de Interior un aumento de los efectivos policiales en esta vía para adecuarse a las nuevas condiciones de tráfico?



María Muñoz Vidal
Diputada por Valencia
Grupo Parlamentario Ciudadanos