

## II. TEXTOS EN TRAMITACIÓ

### B. PROPOSICIONS DE LLEI

**Proposició de llei de proposició de llei de rescat de la concessió en els trams de peatge de les autopistes Tarragona-València i València-Alacant de la infraestructura viària AP-7 Mediterrani, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida (RE número 27.663)**

#### PRESIDÈNCIA DE LES CORTS

La Mesa de Les Corts, d'acord amb els articles 124 i 170.1 del RC, en la reunió del dia 27 de juny de 2012, ha acordat admetre a tràmit la Proposició de llei de proposició de llei de rescat de la concessió en els trams de peatge de les autopistes Tarragona-València i València-Alacant de la infraestructura viària AP-7 Mediterrani, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida (RE número 27.663).

D'acord amb el que hi ha disposat en els articles 125.2 i 95.1 del RC, se n'ordena la publicació en el *Butlletí Oficial de les Corts* i la comunicació al Consell.

Palau de les Corts  
València, 27 de juny de 2012

El president  
Juan Gabriel Cotino Ferrer

#### A LA MESA DE LES CORTS

Rosario Margarita Sanz Alonso i Marina Albiol Guzmán, síndica i diputada del Grup Parlamentari Esquerra Unida, respectivament, a l'empara del que hi ha previst en l'article 170 del Reglament de les Corts, tenen l'honor de presentar la proposició de llei següent per a presentar a la Mesa del Congrés dels Diputats amb el text articulat següent:

**PROPOSICIÓ DE LLEI DE PROPOSICIÓ DE LLEI  
DE RESCAT DE LA CONCESSIÓ  
EN ELS TRAMS DE PEATGE DE LES AUTOPISTES  
TARRAGONA-VALÈNCIA  
I VALÈNCIA-ALACANT  
DE LA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA  
AP-7 MEDITERRANI**

#### Exposició de motius

En l'actualitat las infraestructures públiques adquireixen un paper clau sobre una economia avançada i competitiva, i actuen com a condicionants transversals del creixement, del progrés i del desenvolupament econòmic i social d'un territori. Així mateix, una dotació d'infraestructures adequada

## II. TEXTOS EN TRAMITACIÓN

### B. PROPOSICIONES DE LEY

**Proposición de ley de proposición de ley de rescate de la concesión en los tramos de peaje de las autopistas Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante de la infraestructura viaria AP-7 Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Esquerra Unida (RE número 27.663)**

#### PRESIDENCIA DE LES CORTS

La Mesa de Les Corts, de acuerdo con los artículos 124 y 170.1 del RC, en la reunión del día 27 de junio de 2012, ha acordado admitir a trámite la Proposición de ley de proposición de ley de rescate de la concesión en los tramos de peaje de las autopistas Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante de la infraestructura viaria AP-7 Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Esquerra Unida (RE número 27.663).

De acuerdo con lo dispuesto los artículos 125.2 y 95.1 del RC, se ordena su publicación en el *Butlletí Oficial de les Corts* y su comunicació al Consell.

Palau de les Corts  
Valencia, 27 de junio de 2012

El presidente  
Juan Gabriel Cotino Ferrer

#### A LA MESA DE LES CORTS

Rosario Margarita Sanz Alonso y Marina Albiol Guzmán, síndica y diputada del Grupo Parlamentario Esquerra Unida, respectivament, al amparo de lo previsto en el artículo 170 del Reglamento de Les Corts, tienen el honor de presentar la proposición de ley siguiente para presentar a la Mesa del Congreso de los Diputados con el texto articulado siguiente:

**PROPOSICIÓN DE LEY DE PROPOSICIÓN DE LEY  
DE RESCATE DE LA CONCESIÓN  
EN LOS TRAMOS DE PEAJE DE LAS AUTOPISTAS  
TARRAGONA-VALENCIA  
Y VALENCIA-ALICANTE  
DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA  
AP-7 MEDITERRÁNEO**

#### Exposición de motivos

En la actualidad las infraestructuras públicas adquieren un papel clave sobre una economía avanzada y competitiva, actuando como condicionantes transversales del crecimiento, progreso y desarrollo económico y social de un territorio. Asimismo, una adecuada dotación de infraestructuras multiplica

multiplica les possibilitats de competitivitat i de creació de noves empreses i d'ocupació en qualsevol territori.

La Comunitat Valenciana ocupa una posició geoestratègica clau no sols a Espanya, sinó també al sud de l'Europa Occidental; la situació que té a la vora del Mediterrani, pròxima a grans hubs econòmics de la Península Ibèrica com ara Madrid i Barcelona, i la importància econòmica a l'Arc Mediterrani es tradueix en rellevants avantatges competitius per al teixit econòmic, no sols valencià, sinó nacional.

Al llarg dels últims anys, a la Comunitat Valenciana s'han fet inversions molt importants en infraestructures de connectivitat que potencien aquesta posició privilegiada. Les noves connexions ferroviàries d'alta velocitat, l'ampliació de les infraestructures portuàries valencianes, les noves carreteres i el desenvolupament de noves línies de transport urbà i metropolità que milloren la mobilitat dels ciutadans i faciliten l'accés a les ciutats des d'altres àrees urbanes, en són mostra.

Tanmateix, cal indicar que la baixa inversió de l'administració general de l'Estat en infraestructures a la Comunitat Valenciana es configura com una constant històrica. En l'època recent, l'Estat ha destinat quantitats pressupostàries que queden normalment molt per davall d'aquelles que haurien d'invertir-se, sia d'acord amb el percentatge que representa la població valenciana respecte a l'espanyola sia al pes que representa el producte interior brut de la Comunitat Valenciana sobre el del conjunt d'Espanya. Així, per exemple, la inversió pública estatal destinada a la xarxa viària valenciana, en l'últim quinquenni 2006-2010, a penes ha representat el 5,5 per cent del total d'inversió de l'Estat en carreteres, a pesar que a la Comunitat Valenciana es concentra el 10,9 per cent de la població espanyola.

L'Autopista del Mediterrani, també denominada AP-7, és un eix viari que comunica tota la costa mediterrània peninsular des de la frontera francesa fins a Algesires, i forma part de la Xarxa de Carreteres Europees. Així mateix, representa un paper fonamental i insubstituïble en la vertebració territorial d'Espanya.

L'AP-7 al pas per la Comunitat Valenciana representa el 12,2 % dels peatges amb concessió de l'Estat, mentre que les autovies gratuïtes de titularitat estatal o autonòmica que recorren per la Comunitat Valenciana representen només el 6,9 % del total d'autovies a Espanya.

Aquesta situació comporta una sèrie de perjudicis per a l'economia valenciana, tant des del punt de vista de la competitivitat externa del teixit empresarial de la Comunitat Valenciana respecte a la d'altres territoris de l'Estat, en encarir els costos del transport, com de la competitivitat interna en gravar l'economia dels usuaris que es desplacen per raons de treball, d'estudi o comercials.

D'altra banda, l'efecte dissuasori que provoquen els peatges en nombrosos ciutadans, tant de la Comunitat Valenciana com d'altres autonomies o d'altres estats, incideix en la congestió i la saturació de les carreteres de la xarxa d'interès general de l'Estat, com la N-332 o la N-340, amb unes intensitats mitjanes de circulació elevadíssimes i, desgraciadament, un nivell de perillositat i sinistralitat viària molt alt respecte al conjunt de l'Estat.

En aquest context, diverses administracions locals valencianes s'han vist en la necessitat de prendre acords per a sufragar a càrrec seu part del cost del peatge de l'AP-7, en determinades èpoques de l'any (com ara les estivals) i per a vehicles pesants.

las posibilidades de competitividad y de creación de nuevas empresas y de empleo en cualquier territorio.

La Comunitat Valenciana ocupa una posició geoestratègica clave no solo en España, sino también en el sur de la Europa Occidental; su situación a orillas del Mediterráneo, próxima a grandes hubs económicos de la Península Ibérica como Madrid y Barcelona, así como su importancia económica en el Arco Mediterráneo se traduce en relevantes ventajas competitivas para el tejido económico, no sólo valenciano, sino nacional.

A lo largo de los últimos años, en la Comunitat Valenciana se han realizado importantes inversiones en infraestructuras de conectividad que potencian esta posición privilegiada. Las nuevas conexiones ferroviarias de alta velocidad, la ampliación de las infraestructuras portuarias valencianas, las nuevas carreteras y el desarrollo de nuevas líneas de transporte urbano y metropolitano que mejoran la movilidad de los ciudadanos y facilitan el acceso a las ciudades desde otras áreas urbanas, son muestra de ello.

Sin embargo, es necesario señalar que la baja inversión de la administración general del Estado en infraestructuras en la Comunitat Valenciana se configura como una constante histórica. En la época reciente, el Estado ha venido destinando cantidades presupuestarias que quedan normalmente muy por debajo de aquellas que deberían invertirse, bien atendiendo al porcentaje que representa la población valenciana con respecto a la española, bien al peso que representa el producto interior bruto de la Comunitat Valenciana sobre el del conjunto de España. Así, por ejemplo, la inversión pública estatal destinada a la red viaria valenciana, en el último quinquenio 2006-2010, apenas ha supuesto el 5,5 por ciento del total de inversión del Estado en carreteras, pese a que en la Comunitat Valenciana se concentra el 10,9 por ciento de la población española.

La Autopista del Mediterráneo, también llamada AP-7, es un eje viario que comunica toda la costa mediterránea peninsular desde la frontera francesa hasta Algeciras, y forma parte de la Red de Carreteras Europeas. Asimismo, representa un papel fundamental e insubstituible en la vertebración territorial de España.

La AP-7 a su paso por la Comunitat Valenciana supone el 12,2 % de los peajes con concesión del Estado, mientras que las autovías gratuitas de titularidad estatal o autonómica que discurren por la Comunitat Valenciana suponen tan sólo el 6,9 % del total de autovías en España.

Esta situación conlleva una serie de perjuicios para la economía valenciana, tanto desde el punto de vista de la competitividad externa del tejido empresarial de la Comunitat Valenciana con respecto a la de otros territorios del Estado, al encarecer los costes del transporte, como de la competitividad interna al gravar la economía de los usuarios que se desplazan por razones de trabajo, de estudio o comerciales.

Por otro lado, el efecto disuasorio que producen los peajes en numerosos ciudadanos, tanto de la Comunitat Valenciana como de otras autonomies o de otros estados, incide en la congestión y saturación de las carreteras de la red de interés general del Estado, como la N-332 o la N-340, con unas elevadísimas intensidades medias de circulación y, desgraciadamente, un nivel muy alto de peligrosidad y sinistralidad viaria con respecto al conjunto del Estado.

En ese contexto, diversas administraciones locales valencianas se han visto en la necesidad de tomar acuerdos para sufragar a su cargo parte del coste del peaje de la AP-7, en determinadas épocas del año (como las estivales) y para vehículos pesados.

Així mateix, les Corts Valencianes han pres consciència de la situació i, mitjançant la Resolució 32/VII, de 19 de novembre de 2008, van acordar reclamar al Ministeri de Foment la signatura d'un acord amb l'empresa AUMAR, com a societat concessionària dels trams Alacant-València i València-Tarragona d'aquesta autopista, que permeta utilitzar de manera gratuïta els enllaços Oliva-Ondara i Oliva-Xeresa, en els dos sentits, com a mínim, fins que estiga operativa la variant sud de la Safor, amb el finançament que legalment corresponga.

Per aquestes raons resulta necessari establir el mecanisme per a eliminar el cost social d'aquesta infraestructura viària i els perjudicis que comporta per a l'economia valenciana. I l'única alternativa possible per a la liberalització del peatge és extingir la concessió mitjançant el rescat de tots els trams de peatge de l'itinerari de l'autopista AP-7 que discorren per la Comunitat Valenciana.

L'extinció de la concessió mitjançant la fórmula del rescat per l'administració, perquè aquesta n'assumeix directament l'explotació sense cost per als ciutadans, és un supòsit regulat per la legislació en matèria de contractes de les administracions públiques.

La redacció originària de l'article 32 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, ja permetia el rescat del servei per l'administració com a causa d'extinció de la concessió. Aquest precepte va ser derogat per la Llei 13/2003, de 23 de maig, reguladora del contracte de concessió d'obres públiques, els articles 264.g i 265.2 de la qual preveuen el rescat de la concessió com a causa de resolució unilateral del contracte, discrecionalment adoptada per l'administració, a pesar de la bona gestió del concessionari.

Tanmateix, en compliment del que hi ha previngut en l'article 33.3 de la Constitució, aquest rescat no pot comportar una privació de drets no indemnitzada al concessionari de l'explotació. Per això, el concessionari ha de ser indemnitzat, i atès que el contracte de concessió es va adjudicar abans de l'entrada en vigor de la vigent Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic, d'acord amb l'apartat 2 de la disposició transitòria primera corresponent, són d'aplicació a la indemnització les previsions de l'article 266.3 del text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat per Reial decret legislatiu 2/2000, de 16 de juny, i redactat per la Llei reguladora del contracte de concessió d'obres públiques.

Així mateix, en el cas que el rescat alterara de totes maneres l'equilibri econòmic del contracte de concessió haurà de restablir-se l'equilibri econòmic de la concessió, en els termes prevists pels articles 242.a i 248 del text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques.

Aquestes operacions –indemnització al concessionari i restabliment de l'equilibri econòmic de la concessió– competeixen al govern de l'Estat.

No obstant això, el marc econòmic actual imposa coherència amb els objectius d'estabilitat pressupostària i d'eficiència en l'assignació i la utilització de recursos públics, com també reduir l'impacte a les arques públiques del pagament de les indemnitzacions procedents, per la qual cosa es considera oportú diferir el rescat de la concessió a l'exercici 2012, temps suficient perquè el govern pugua determinar i quantificar el valor de les indemnitzacions corresponents i incloga els crèdits pressupostaris necessaris per a fer-les efectives en els pressuposts generals de l'Estat.

Asimismo, Les Corts Valencianes han tomado conciencia de la situación y, mediante la Resolución 32/VII, de 19 de noviembre de 2008, acordaron reclamar al Ministerio de Fomento la firma de un acuerdo con la empresa AUMAR, como sociedad concesionaria de los tramos Alicante-Valencia y Valencia-Tarragona de esa autopista, que permita utilizar de manera gratuita los enlaces Oliva-Ondara y Oliva-Xeresa, en los dos sentidos, como mínimo, hasta que esté operativa la variante sur de La Safor, con la financiación que legalmente proceda.

Por estas razones resulta necesario establecer el mecanismo para eliminar el coste social de esta infraestructura viaria y los perjuicios que comporta para la economía valenciana. Y la única alternativa posible para la liberalización del peaje es extinguir la concesión mediante el rescate de todos los tramos de peaje del itinerario de la autopista AP-7 que discurren por la Comunitat Valenciana.

La extinción de la concesión mediante la fórmula del rescate por la administración, para que esta asuma directamente su explotación sin coste para los ciudadanos, es un supuesto regulado por la legislación en materia de contratos de las administraciones públicas.

La redacción originaria del artículo 32 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, ya permitía el rescate del servicio por la administración como causa de extinción de la concesión. Dicho precepto fue derogado por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, cuyos artículos 264.g y 265.2 contemplan el rescate de la concesión como causa de resolución unilateral del contrato, discrecionalmente adoptada por la administración, a pesar de la buena gestión del concesionario.

No obstante, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 33.3 de la Constitución, este rescate no puede suponer una privación de derechos no indemnizada al concesionario de la explotación. Por ello, el concesionario debe ser indemnizado, y dado que el contrato de concesión se adjudicó antes de la entrada en vigor de la vigente Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, conforme al apartado 2 de la disposición transitoria primera de la misma, son de aplicación a dicha indemnización las previsions del artículo 266.3 del texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, y redactado por la Ley reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Asimismo, en el caso de que el rescate alterase de cualquier forma el equilibrio económico del contrato de concesión deberá restablecerse el equilibrio económico de la concesión, en los términos previstos por los artículos 242.a y 248 del texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas.

Dichas operaciones –indemnización al concesionario y restablecimiento del equilibrio económico de la concesión– competen al gobierno del Estado.

Sin embargo, el marco económico actual impone coherencia con los objetivos de estabilidad presupuestaria y de eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos, así como reducir el impacto en las arcas públicas del pago de las indemnizaciones procedentes, por lo que se considera oportuno diferir el rescate de la concesión al ejercicio 2012, tiempo suficiente para que el gobierno pueda determinar y cuantificar el valor de las indemnizaciones correspondientes y proceda a incluir los créditos presupuestarios necesarios para su efectividad en los presupuestos generales del Estado.

**Article 1**

*Rescat dels trams de peatge Tarragona-València i València-Alacant de la infraestructura viària AP-7 Mediterrani*

1. Es rescaten els trams Tarragona-València i València-Alacant de l'autopista de peatge AP-7 Mediterrani, adjudicades a Autopistes del Mare Nostrum, Societat Anònima, Concessionària de l'Estat (AUMAR) pels Decrets 2052/1971, de 23 de juliol, i 3477/1972, de 21 de desembre, respectivament, i que tenen com a data final del termini de concessió el 31 de desembre de 2019, segons Reial decret 1674/1997, de 31 d'octubre.

2. Aquest rescat serà efectiu l'1 de gener de 2012, data a partir de la qual l'ús dels trams de l'AP-7 Mediterrani descrits en l'apartat anterior serà gratuït.

**Article 2**

*Indemnització al concessionari i restabliment de l'equilibri econòmic de la concessió*

El govern indemnitzarà el concessionari dels perjudicis que li ocasioni el rescat dels trams expressats de l'autopista AP-7 i restablirà l'equilibri econòmic del contracte de concessió que, no obstant el rescat, no s'extingisca, amb subjecció al que hi ha previst en la legislació de contractació de les administracions públiques.

**Article 3**

*Crèdits pressupostaris necessaris per a fer efectiu el rescat*

El govern inclourà en els pressuposts generals de l'Estat els crèdits pressupostaris necessaris per al pagament de les indemnitzacions previstes en l'article anterior.

**Disposició final**

S'habilita el govern a dictar les disposicions necessàries per al desenvolupament i l'aplicació del que hi ha establert en aquesta llei.

Les Corts, 19 de juny de 2012  
Rosario Margarita Sanz Alonso  
Marina Albiol Guzmán

**Proposició de llei de modificació de la Llei 10/2010, de 9 de juliol, de la Generalitat, d'ordenació i gestió de la funció pública valenciana (RE número 17.171). No presa en consideració**

**PRESIDÈNCIA DE LES CORTS**

El Ple de les Corts, en la sessió del dia 27 de juny de 2012, no ha pres en consideració la Proposició de llei de modificació de la Llei 10/2010, de 9 de juliol, de la Generalitat, d'ordenació i gestió de la funció pública valenciana (RE número 17.171).

**Artículo 1**

*Rescate de los tramos de peaje Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante de la infraestructura viaria AP-7 Mediterráneo*

1. Se rescatan los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante de la autopista de peaje AP-7 Mediterráneo, adjudicadas a Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado (AUMAR) por los Decretos 2052/1971, de 23 de julio, y 3477/1972, de 21 de diciembre, respectivamente, y que tienen como fecha final del plazo de concesión el 31 de diciembre de 2019, según Real decreto 1674/1997, de 31 de octubre.

2. Dicho rescate será efectivo el 1 de enero de 2012, fecha a partir de la cual el uso de los tramos de la AP-7 Mediterráneo descritos en el apartado anterior será gratuito.

**Artículo 2**

*Indemnización al concesionario y restablecimiento del equilibrio económico de la concesión*

El gobierno indemnizará al concesionario de los perjuicios que le ocasioni el rescate de los expresados tramos de la autopista AP-7 y restablecerá el equilibrio económico del contrato de concesión que, no obstante el rescate, no se extinga, con sujeción a lo previsto en la legislación de contratación de las administraciones públicas.

**Artículo 3**

*Créditos presupuestarios necesarios para hacer efectivo el rescate*

El gobierno incluirá en los presupuestos generales del Estado los créditos presupuestarios necesarios para el pago de las indemnizaciones previstas en el artículo anterior.

**Disposición final**

Se habilita al gobierno para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en esta ley.

Les Corts, 19 de junio de 2012  
Rosario Margarita Sanz Alonso  
Marina Albiol Guzmán

**Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2010, de 9 de julio, de la Generalitat, de ordenación y gestión de la función pública valenciana (RE número 17.171). No toma en consideración**

**PRESIDENCIA DE LES CORTS**

El Pleno de Les Corts, en la sesión del día 27 de junio de 2012, no ha tomado en consideración la Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2010, de 9 de julio, de la Generalitat, de ordenación y gestión de la función pública valenciana (RE número 17.171).