



# compromís

SENAT



SENADO  
XII LEGISLATURA  
REGISTRO GENERAL  
**ENTRADA 116.436**  
20/06/2018 13:56

## A LA MESA DEL SENADO

Carles Mulet García, senador de la Coalición Compromís, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, solicita la tramitación de la siguiente Moción Consecuencia de la Interpelación, **para la gratuidad de la AP-7 y la adopción de medidas compensatorias mientras finaliza la prórroga de la concesión (Exp. 670/000088).**

### EXPOSICIÓN

El Estado español ha carecido de una política de movilidad sostenible sensata. Tanto PP como PSOE han optado por invertir el grueso de las inversiones públicas en infraestructuras o en un modelo cuestionable de sistema viario que no atendía, en demasiadas ocasiones, a las demandas de flujo poblacional, económico o lógico, sino más bien por demandas clientelares, electoralistas o de estrategia partidista, hecho que también se ha trasladado a la política ferroviaria. Un AVE elitista para conectar Madrid con todas las capitales de provincia, pero sin vertebrar el resto del Estado y en detrimento del tren tradicional que ha ido desmantelándose. No se ha apostado por el transporte público, no se ha apostado por rebajar el impacto ambiental, la huella del CO2, por buscar alternativas sostenibles y sensatas de movilidad. Todo se ha diseñado para los vehículos particulares tradicionales: las ciudades, las carreteras, autovías o autopistas, para dar cabida a cuantos más coches mejor.

Ha sido una política desarrollista que ha esquilado paisaje, territorio, recursos públicos, vidas y ha generado polución. Esa falta de visión de futuro ha generado igualmente que, hoy por hoy, las carreteras, las autopistas, las vías rápidas sean imprescindibles.

Si no hay trenes dignos, ni buenos servicios de autobuses o tranvías interurbanos, la gente necesita usar su vehículo. Si no hay trenes de mercancías dignos y paralizan actuaciones imprescindibles como el Corredor Mediterráneo, las mercancías han de transportarse mediante camiones por carreteras y autopistas. Triste, pero real.



# compromís

SENAT



Y así, mientras parte del territorio se ve obligado a tener que circular por autopistas de peaje con todo lo que ello conlleva para ganar comodidad y seguridad, la otra parte cuenta con autovías gratuitas financiadas generosamente por fondos europeos o ejecutadas vía los Presupuestos del Estado. Los sucesivos gobiernos estatales han decidido que el País Valencià forme parte de este primer grupo, añadiendo a la infrafinanciación una infrainversión, que denota un claro desinterés por nuestro territorio.

La Autopista del Mediterráneo, o AP-7, es un eje que comunica la costa mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras. Esta importante vía de comunicación discurre en sus tramos Tarragona-València y ValènciaAlacant, siguiendo su recorrido paralelo a dos carreteras nacionales (N-340 y N-332) que, a veces, atraviesan importantes núcleos de población y soportan una elevada densidad de tráfico de vehículos.

En 1970 el dictador **Francisco Franco** y su vicepresidente **Carrero Blanco** firmaban un decreto de ejecución y régimen expropiatorio para los terrenos necesarios de la autopista. La primera fue adjudicada a Autopistas del Mare Nostrum, S.A. Concesionaria del Estado, por Decreto 2052/1971, de 23 de julio (BOE de 8 de septiembre de 1971) y la segunda a esta misma sociedad por Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, (BOE de 22 de diciembre de 1972), como prolongación de la anterior.

A finales de 2019 está previsto que acabe la concesión tras varias prórrogas que han beneficiado a las concesionarias. Algo muy cuestionable, especialmente para aquellos que han tenido que pagar durante décadas abusivos peajes por circular de norte a sur del Mediterráneo, en una de las zonas más dinámicas del Estado.

Gracias a tres prórrogas que la empresa pactó sucesivamente con Gobiernos de la UCD, del PSOE (en 1986) y del PP (por 13 años más, hasta 2019) el vial sigue siendo explotado y de pago, con tarifas abusivas.

Las previsiones de la concesionaria se superaron al alza, de manera que, con la aplicación de las mismas tarifas, el número de vehículos aumentó considerablemente y, en consecuencia, los beneficios empresariales.



# compromís

SENAT



Sóloamente este hecho ya hubiese sido motivo más que suficiente para denunciar el convenio entre el Ministerio de Fomento y AUMAR y renegociar los términos establecidos en el Plan Económico Financiero en favor del Estado y los usuarios de la AP-7 en forma de rebaja de tarifas o reducción del periodo de la concesión.

Los contratos leoninos para alargar la duración de las concesiones y la opacidad en la gestión y rendimiento de sus operaciones, han dejado de tener cabida, al estar ya las construcciones amortizadas y las tarifas desorbitadas, por el impárrable aumento que han experimentado con los años.

La red alternativa en muchos casos, la N-340, se encuentra totalmente desfasada frente a las necesidades de circulación, ya que esta infraestructura que fue creada entre los años 50 y 60, soporta a día de hoy la mayor parte del transporte de mercancías por carretera de la costa mediterránea y desplazamientos privados, lo que supone picos de hasta 25.000 vehículos por día, con el peligro que ello supone a su paso por las poblaciones. El problema se repite en la N-332 y, ante ello, siempre la alternativa que se propone por parte de la administración es la de hacer nuevos viales, desdoblar los existentes y, en definitiva, continuar malgastando dinero público y destrozando el territorio y paisaje, mientras la principal excusa para no querer recuperar la AP-7 es el alto coste que generaría pagar los derechos a las empresas concesionarias por el lucro cesante. Nunca se han aportado datos sobre qué sería más gravoso económicamente, si la construcción de nuevas infraestructuras o el rescate (que haría innecesarias las primeras). Y eso hablando solo en términos dinerarios, ya que en términos ambientales o paisajísticos, a largo plazo, no hay comparación posible.

Hay que recordar que, recientemente, los tribunales han obligado al Estado español a recuperar las concesiones de determinadas autopistas debido al riesgo de liquidez, como son las radiales madrileñas 2,3,4 y 5 (consorcio Accesos de Madrid compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia); la M-12 (Eje Aeropuerto de Barajas), la AP-41 (Madrid-Toledo), la AP-36 y dos tramos de la AP-7, la circunvalación de Alacant (Ciralsa) y a de Cartagena- Vera (Aucosta). Además, en 2014 el Tribunal Supremo falló a favor de los propietarios y del Estado, por lo que también debería hacer frente al aumento de valor inicialmente previsto de las expropiaciones de las autopistas radiales de Madrid al haberse calculado por debajo el justiprecio.



# compromís

SENAT



La nacionalización de las autopistas es una consecuencia de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración, por la cual el Estado debe asumir la concesión de una infraestructura en caso de fallo y abonar a las empresas concesionarias el importe de la inversión que aún no se ha recuperado. En definitiva, un mecanismo legal basado en socializar pérdidas y privatizar beneficios, algo injusto y propio de otros tiempos.

El agravio hacia los valencianos y valencianas es intolerable e inasumible: mientras la mayor parte de la ciudadanía del Estado español goza de infraestructuras gratuitas, otros deben abonar cantidades desorbitadas. Con la crisis, la bajada generalizada del poder adquisitivo y la falta de inversión pública, las rutas alternativas han proliferado: carreteras de dos sentidos con un único carril por sentido en condiciones deplorables y con niveles de siniestralidad mucho más elevados que las autopistas. Según un estudio realizado por el RACE en 2006, en la N-340 se encuentra el tramo de carreteras más peligroso del España. Por su parte, el informe EuroRAP 2016 señala que algunos de los tramos con mayor proporción de accidentes mortales y graves con vehículos pesados de la Red de Carreteras del Estado son la N-340/Castelló del Km. 1038 a 1050 (entre Peñíscola y Vinaròs), donde se han producido accidentes mortales y graves. El índice de riesgo ha aumentado del 49,3 al 56,3 a pesar de la nueva variante con un solo carril por sentido. La gratuidad de la AP7 es la alternativa a la elevada siniestralidad del resto de carreteras saturadas que tenemos los valencianos y valencianas. Esta es una actuación que se podría llevar a cabo de inmediato, sin obras.

Muchos municipios sufren a diario los perjuicios causados por la AP-7 los cuales tiene soluciones sencillas y factibles. Algunos ejemplos a resaltar son el del tramo de la AP-7 entre Salou y Torredembarra, al sur de Tarragona. En 1999 el Ministerio de Fomento firmó un acuerdo con ACESA, la empresa concesionaria del tramo catalán de la AP-7, que hizo gratuito el tramo de la autopista entre los dos municipios para todos los vehículos que se incorporasen desde la carretera N-340 desde estas poblaciones.



# compromís

SENAT



En 2007 se aprobó el Real Decreto 1166/2007 de 1 de septiembre, por el cual se aprobaba el Convenio entre la Administración General del Estado y autopista Vasco-Aragonesa (Avasa), en cuya parte expositiva se reconocía que la autopista Bilbao-Zaragoza (AP-69) que atraviesa la Rioja, podía actuar como una circunvalación a su paso por Logroño y ser utilizada por los vehículos que se desplacen por la zona como a itinerario alternativo a la carretera N232.

Para dar cumplimiento a estos y otros convenios, en los Presupuestos Generales del Estado el Ministerio de Fomento destina todos los años una partida de transferencias corrientes bajo la rúbrica "Subvenciones y Apoyo a transporte terrestre". En el caso del País Valencià el rechazo por parte del Gobierno del Estado a movilizar fondos para este territorio que lleva 40 años pagando peajes ha sido constante, a pesar de las peticiones de los plenos de muchos municipios, acuerdos de les Corts Valencianes y del Consell de la Generalitat. Se demuestra nuevamente que estas operaciones dependen ya no de partidas presupuestarias o de legalidad, sino de voluntad política exclusivamente.

La recuperación de la AP-7 para un uso libre de pago ha sido una reivindicación histórica. Esta infraestructura viaria condiciona el desarrollo y actividades de los territorios afectados, sin recibir a cambio beneficios que compensen las desventajas que suponen su existencia. El uso gratuito constituye una reivindicación justa ante los sucesivos gobiernos estatales y más tras las recientes declaraciones públicas del anterior Ministro de Fomento que muestran que no se garantiza su liberación ni su gratuidad.

La fecha de finales de 2019 como fin de la concesión es intolerable y urge ya su liberalización inmediata (especialmente en el Maestrat, la Plana, la Safor y la Marina) dada la elevada intensidad de tráfico y la alta siniestralidad de las carreteras nacionales que discurren paralelas a la autopista por las comarcas mencionadas o que atraviesan poblaciones donde no se ha realizado el desdoblamiento de la carretera nacional, de forma que se puedan reducir las cifras de accidentes, la saturación existente y la alarmante mortalidad de estas vías.



# compromís

SENAT



Es por eso que, desde las diferentes organizaciones cívicas, sindicales y empresariales de la sociedad valenciana, se vienen realizando actos reivindicativos en el sentido de reclamar la liberación definitiva de la AP-7 así como su uso gratuito, sin más peajes ni tasas especiales. La última de ellas fue el 23 de mayo de 2018, en València, convocada por la Confederación de Asociaciones Vecinales de la Comunidad Valenciana (CAVE-COVA) y por la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales (CEAV).

Los valencianos y valencianas estamos muy escarmentados de la falta de palabra de los distintos gobiernos centrales, que prometieron no alargar o renovar la concesión. Por eso, a pesar de las declaraciones bien intencionadas del ministro de turno, pedimos compromisos claros y sin letra pequeña.

En este sentido el Senado insta al Gobierno a:

1. No realizar nuevos trámites normativos y administrativos que permitan una nueva prórroga de la gestión de la AP-7, garantizar su gratuidad una vez extinguido el contrato de concesión y que se manifieste de manera clara y taxativa que el Gobierno no va prorrogar la explotación privada de la bajo ningún concepto.
2. Garantizar que, una vez rescatada la gestión pública de la AP-7, no se va a aplicar ningún nuevo canon, euroviñeta, peaje blando o en la sombra, compensación económica por su mantenimiento a manos de concesionarios, etc, ni forma de gestión, explotación, mantenimiento, que no sea la puramente pública y con cargo a la Administración General del Estado.
3. Exigir a la empresa concesionaria de la AP7 la entrega de la misma a finales de 2019 en óptimas condiciones de conservación y mantenimiento.
4. Rescatar de manera inmediata y sin esperas al fin de la concesión de la autopista AP-7 entre Tarragona-Alacant, con especial urgencia en aquellos tramos donde pueda actuar de ronda de circunvalación y en aquellos tramos que sean necesarios para reducir la elevada



# compromís

SENAT



siniestralidad y la alta intensidad de tráfico de la N-332 y N-340 que discurren paralelas a esta autopista o que atraviesan poblaciones donde no se realiza el desdoblamiento de la citada carretera.

5. Redactar por parte de la Administración General del Estado, de forma urgente, proyectos que permitan a los municipios afectados por el trazado de la AP-7 dentro de su término municipal, dotarse de una conexión de enlace con el vial.

---

L'Estat espanyol ha mancat d'una política de mobilitat sostenible sensata. Tant PP com PSOE han optat per invertir el gruix de les inversions públiques en infraestructures o en un model qüestionable de sistema viari que no atenia, en massa ocasions, a les demandes de fluxe poblacional, econòmic o lògic, sinó més bé per demandes clientelars, electoralistes o d'estrategia partidista, fet que també s'ha traslladat a la política ferroviària. Un AVE elitista per connectar Madrid amb totes les capitals de província, però sense vertebrar la resta de l'Estat i en detriment del tren tradicional que ha anat desmantellant-se. No s'ha apostat pel transport públic, no s'ha apostat per reduir l'impacte ambiental, la petjada del CO2, per buscar alternatives sostenibles i sensates de mobilitat. Tot s'ha dissenyat per als vehicles particulars tradicionals: les ciutats, les carreteres, autovies o autopistes, per donar cabuda a quants més cotxes millor.

Ha estat una política desenvolupista que ha esquilmat paisatge, territori, recursos públics, vida i ha generat pol·lució. Aquesta falta de visió de futur ha generat que, ara per ara, les carreteres, les autopistes i les vies ràpides siguin imprescindibles.

Si no hi ha trens dignes, ni bons serveis d'autobusos o tramvies interurbans, la gent necessita emprar el seu vehicle. Si no hi ha trens de mercaderies dignes i paralitzen les actuacions imprescindibles com el Corredor Mediterrani, les mercaderies han de transportar-se mitjançant camions per carreteres i autopistes. Trist, però real.

I així, mentre part del territori es veu obligat a haver de circular per autopistes de peatge amb tot el que això comporta per guanyar comoditat i seguretat, l'altra part compta amb autovies gratuïtes finançades generosament per fons



# compromís

SENAT



europèus o executades via els Pressupostos Generals de l'Estat. Els successius governs estatals han decidit que el País Valencià forme part d'aquest primer grup, afegint a l'infrafinançament una infra inversió que denota un clar desinterès pel nostre territori.

L'Autopista del Mediterrani, o AP-7, és un eix que comunica la costa mediterrània des de la frontera amb França fins Algecires. Aquesta important via de comunicació discorre als seus trams Tarragona- València i València- Alacant, seguint el seu recorregut paral·lel amb dues carreteres nacionals (N340 i N-332) que, a voltes, travessen importants nuclis de població i suporten una elevada densitat de trànsit de vehicles.

En 1970 el dictador **Francisco Franco** i el seu vicepresident **Carrero Blanco** signaven un decret d'execució i règim expropiatori per als terrenys necessaris de l'autopista. La primera fou adjudicada a Autopistas del Mare Nostrum, S.A., concessionària de l'Estat, per Decret 2052/1971, de 23 de juliol (BOE de 8 de setembre de 1971) i la segona a aquesta societat per Decret 3477/1972, de 21 de desembre, (BOE de 22 de desembre de 1972), com a prolongació de l'anterior.

A finals de 2019 està previst que acabe la concessió després de varies pròrrogues que han beneficiat a les concessionàries. Fet molt qüestionable, especialment per a aquells que han hagut de pagar durant dècades abusius peatges per circular de nord a sud del Mediterrani, una de les zones més dinàmiques de l'Estat.

Gràcies a tres pròrrogues que l'empresa va pactar successivament amb Govens de la UCD, del PSOE (en 1986) i del PP (per 13 anys més, fins 2019) el vial continua sent explotat i de pagament, amb tarifes abusives.

Les previsions de la concessionària se superaren a l'alça, de forma que, amb l'aplicació de les mateixes tarifes, el número de vehicles va augmentar considerablement i, en conseqüència, els beneficis empresarials. Solament aquest fet ja hauria estat motiu més que suficient per a denunciar el conveni entre el Ministeri de Foment i AUMAR i renegociar els termes establerts en el Pla Económic Financer a favor de l'Estat i els usuaris de l'AP-7 en forma de rebaixa de tarifes o reducció del període de la concessió.





# compromís

SENAT



Els contractes lleonins per allargar la duració de les concessions i la opacitat en la gestió i rendiment de les seues operacions, han deixat de tindre cabuda, al estar ja les construccions amortitzades i les tarifes desorbitades, per l'imparable augment que han experimentat amb els anys.

La xarxa alternativa, en molts casos la N-340, es troba totalment desfasada front a les necessitats de circulació, ja que aquesta infraestructura que fou creada entre els anys 50 i 60, suporta a dia de hui la major part del transport de mercaderies per carretera de la costa mediterrània i desplaçaments privats, el que suposa pics de fins 25.000 vehicles per dia, amb el perill que això suposa al seu pas per les poblacions. El problema es repeteix en la N-332 i, davant això, sempre l'alternativa que es proposa per part de l'administració és la de fer nous vials, desdoblant els existents i, en definitiva, continuar malgastant diners públics i destrosant el territori i paisatge, mentre la principal excusa per no voler recuperar l'AP-7 és l'alt cost que generaria pagar els drets a les empreses concessionàries pel lucre cessant. Mai s'han aportat dades sobre què seria més gravós econòmicament, si la construcció de noves infraestructures o el rescat (que faria innecessàries les primeres). I això parlant només en termes monetaris, ja que en termes ambientals o paisatgístics, a llarg termini, no hi ha comparació possible.

S'ha de recordar que, recentment, els tribunals han obligat a l'Estat espanyol a recuperar les concessions de determinades autopistes degut al risc de liquiditat, com són les radials madrilenyes 2, 3, 4 i 5 (consorci Accessos de Madrid, compostes per Abertis, ACS, Sacyr i Bankia); la M-12 (Eje Aeroport de Barajas), l'AP-41 (Madrid-Toledo), la AP-36 i dos trams de l'AP-7, la circumvalació d'Alacant (Ciralsa) i la de Cartagena- Vera (Aucosta). A més, en 2014 el Tribunal Suprem va fallar a favor dels propietaris i de l'Estat, per la qual cosa també es deuria fer front a l'augment de valor inicialment previst de les expropiacions de les autopistes radials de Madrid a l'haver-se calculat per baix del justipreu.

La nacionalització de les autopistes és una conseqüència de la Responsabilitat Patrimonial de l'Administració, per la qual l'Estat ha d'assumir la concessió d'una infraestructura en cas de fallida i abonar a les empreses concessionàries l'import de la inversió que encara no s'ha recuperat. En definitiva, un mecanisme legal basat en socialitzar pèrdues i privatitzar beneficis, quelcom injust i propi d'altres temps.



# compromís

SENAT



El greuge cap als valencians i valencianes és intolerable i inassumible: mentre la major part de la ciutadania de l'Estat espanyol gaudeix d'infraestructures gratuïtes, altres han d'abonar quantitats desorbitades. Amb la crisi, la baixa generalitzada del poder adquisitiu i la falta d'inversió pública, les rutes alternatives han proliferat: carreteres de dos sentits amb un únic carril per sentit en condicions deplorables i amb nivells de sinistralitat molt més elevats que a les autopistes. Segons un estudi realitzat pel RACE en 2006 en la N-340 es troba el tram de carreteres més perillós d'Espanya. Per la seua banda, l'informe EuroRAP 2016 assenyala que alguns dels trams amb major proporció d'accidents mortals i greus amb vehicles pesats de la Xarxa de Carreteres de l'Estat són la N-340/Castelló del km. 1038 a 1050 (entre Peníscola i Vinaròs), on s'han produït accidents mortals i greus. L'índex de risc ha augmentat del 49,4 al 56,3 torni la nova variant amb un sol carril per sentit. La gratuïtat de l'AP-7 és l'alternativa a l'elevada sinistralitat de la resta de carreteres saturades que tenim els valencians i valencianes. Aquesta és una actuació que es podria dur a terme d'inmediat, sense obres.

Molts municipis pateixen a diari els perjudicis causats per l'AP-7 els quals tenen solucions senzilles i factibles. Alguns exemples a ressaltar són el del tram de l'AP-7 entre Salou i Torredembarra, al sud de Tarragona. En 1999 el Ministeri de Foment va signar un acord amb ACESA, l'empresa concessionària del tram català de l'AP-7, que va fer gratuït el tram de l'autopista entre els dos municipis per a tots els vehicles que s'incorporaren a la carretera N-340 des d'aquestes poblacions.

En 2007 es va aprovar el Reial decret 1166/2007 d'1 de setembre, pel qual s'aprovava el Conveni entre l'Administració General de l'Estat i autopista Basco-Aragonesa (Avasa), en la part expositiva de la qual es reconeixia que l'autopista Bilbao-Saragossa (AP-69) que travessava la Rioja, podia actuar com una circumval·lació al seu pas per Logronyo i ser utilitzada pels vehicles que es desplacen per la zona com a itinerari alternatiu a la carretera N-232. Per a donar compliment a aquests i altres convenis, en els Pressupostos Generals de l'Estat, el Ministeri de Foment destina tots els anys una partida de transferències corrents sota la rúbrica "Subvenciones i Suport a transport terrestre". En el cas del País Valencià el rebuig per part del Govern de l'Estat a mobilitzar fons per a aquest territori, que du 40 anys pagant peatges ha sigut constant, malgrat les peticions dels plens de molts municipis, acords de les Corts Valencianes i del



# compromís

SENAT



Consell de la Generalitat. Es demostra novament que aquestes operacions depenen ja no de partides pressupostàries o de legalitat, sinó de voluntat política exclusivament.

La recuperació de l'AP-7 per a un ús lliure de pagament ha sigut una reivindicació històrica. Aquesta infraestructura viària condiona el desenvolupament i activitats dels territoris afectats, sense rebre a canvi beneficis que compensen els desavantatges que suposen la seua existència. L'ús gratuït constitueix una reivindicació justa davant els successius governs estatals i més després de les recents declaracions públiques de l'anterior Ministre de Foment que mostren que no es garanteix el seu alliberament ni la seua gratuïtat.

La data de finals de 2019 com a fi de la concessió és intolerable i urgeix ja la seua liberalització immediata (especialment en el Maestrat, la Plana, la Safor i la Marina) donada l'elevada intensitat de trànsit i l'alta sinistralitat de les carreteres nacionals que discorren paral·leles a l'autopista per les comarques esmentades o que travessen poblacions on no s'ha realitzat el desdoblament de la carretera nacional, de manera que es puguen reduir les xifres d'accidents, la saturació existent i l'alarmant mortalitat d'aquestes vies.

És per això que, des de les diferents organitzacions cíviques, sindicals i empresarials de la societat valenciana, es realitzen actes reivindicatius en el sentit de reclamar l'alliberament definitiu de l'AP-7 així com el seu ús gratuït, sense més peatges ni taxes especials. L'última d'elles va ser el 23 de maig de 2018, a València, convocada per la Confederació d'Associacions Veïnals de la Comunitat Valenciana (CAVE-COVA) i per la Confederació Estatal d'Associacions Veïnals (CEAV). Els valencians i valencianes estem molt escarmentats de la falta de paraula dels diferents governs centrals, que van prometre no allargar o renovar la concessió. Per això, malgrat les declaracions ben intencionades del ministre de torn, demanem compromisos clars i sense lletra xicoteta.

En aquest sentit el Senat insta al Govern a:

- 1- No realitzar nous tràmits normatius i administratius que permeten una nova pròrroga de la gestió de l'AP-7, garantir la seua gratuïtat una vegada extingit el



# compromís

SENAT



contracte de concessió i que es manifeste de manera clara i taxativa que el Govern no va a prorrogar l'explotació privada de l'en cap concepte.

- 2- Garantir que, una vegada rescatada la gestió pública de l'AP-7, no s'aplicarà cap nou cànon, eurovinyeta, peatge bla o en l'ombra, compensació econòmica pel seu manteniment a les mans de concessions, etc, ni forma de gestió, explotació, manteniment, que no siga la purament pública i amb càrrec a l'Administració General de l'Estat.
- 3- Exigir a l'empresa concessionària de l'AP7 el lliurament d'aquesta a la fi de 2019 en òptimes condicions de conservació i manteniment.
- 4- Rescatar de manera immediata i sense esperes a la fi de la concessió de l'autópista AP-7 entre Tarragona-Alacant, amb especial urgència en aquells trams on puga actuar de ronda de circumval·lació i en aquells trams que siguen necessaris per a reduir l'elevada sinistralitat i l'alta intensitat de trànsit de la N-332 i N-340 que discorren paral·leles a aquesta autopista o que travessen poblacions on no es realitza el desdoblament de la citada carretera.
- 5- Redactar per part de l'Administració General de l'Estat, de forma urgent, projectes que permeten als municipis afectats pel traçat de l'AP-7 dins del seu terme municipal, dotar-se d'una connexió d'enllaç amb el vial.

Palacio del Senado, 20 de junio de 2018

Carles Mulet García