

A LA MESA DEL SENADO

EL GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), a instancias del Senador Carles Mulet García (Compromís), presenta para su debate a la Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, la siguiente **Moción para acelerar las cesiones de tramos de carreteras de titularidad estatal a los municipios acompañadas de una dotación económica para adecuar los tramos a la condición de urbanos**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Primero.- El día 1 de enero de 2020 la AP-7 ha pasado a ser una vía libre de peajes. Así, después de más de 40 años, la N-332 / N-340 que atraviesa muchos pueblos del territorio valenciano tiene una vía alternativa gratuita. Tanto la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en su artículo 49, como el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en el artículo 127, prevén la cesión y conversión de tramos urbanos a los ayuntamientos.

Concretamente, el artículo 49 de la Ley de Carreteras dice:

Artículo 49. Entregas a los Ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras.

1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la Condición de vías urbanas. El expediente se promoverá, a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y será resuelta por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citadas departamento cuando existiere acuerdo entre el Órgano cedente y el cesionario.

2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las Entidades locales respectivas podrán convenir el que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad tales carreteras o tramos de ellas.

El artículo 127 del Reglamento dice:

Artículo 127. Conversión en vías urbanas.

1. Las carreteras estatales o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y será resuelta por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente, podrá resolverlo el titular del citado Departamento cuando existiere acuerdo entre el Órgano cedente y el cesionario (artículo 40.2).

Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

2. A los efectos de este artículo, se considera que una carretera estatal o un tramo de ella adquieren la condición de vía urbana si se cumplen las dos siguientes condiciones:

- a) Que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano.
- b) Que exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio.

Segundo.- Esta medida ya se ha puesto en práctica en los últimos años donde el Ministerio de Fomento ha hecho circunvalaciones o vías alternativas. Las condiciones para que esto sea posible ahora se dan también en muchos municipios valencianos, dado que:

- a) El tráfico por la travesía de la N-332 / N-340 es mayoritariamente urbano.
- b) El rescate de la AP-7 permite una vía alternativa mantenida por la red de carreteras del Estado.
- c) La AP-7 proporciona un mejor nivel de servicio, ya que es una vía con dos carriles por sentido.

Tercero.- En relación a las transferencias de vías urbanas del Ministerio de Fomento a los ayuntamientos, hay que añadir dos órdenes ministeriales que regulan el procedimiento. La primera de las órdenes es de 23 de julio de 2001 y establece que los ayuntamientos podrán solicitar la transferencia de titularidad de un tramo de carretera que se haya convertido en vía urbana. El procedimiento también se podrá iniciar de oficio. La Dirección General de Carreteras es quien deberá analizar, en su caso, la transferencia de titularidad, el tramo que procede transferir y el establecimiento de las cantidades máximas a pagar a los ayuntamientos para la adaptación de las vías.

La Orden FOM/3426/2005 modifica el procedimiento y actualiza las cantidades a percibir por los ayuntamientos. Así, establece que el Ministerio de Fomento y los ayuntamientos deben firmar un convenio que establecerá los plazos en los que el ayuntamiento debe presentar el proyecto de obra a ejecutar para adaptar la vía a las nuevas necesidades. Las cantidades a percibir por los ayuntamientos para financiar la ejecución de estos proyectos las fija en 204.644 € en caso de carreteras de una calzada y en 341.074 en caso de tener dos calzadas. Actualmente, si tenemos en cuenta el incremento del IPC, las cantidades podrían estar en torno a los 253.144,63 € y 421.908,54 €.

Cuarto.- Con anterioridad al año 2012, el Ministerio de Fomento tramitaba expedientes de cesión con aportación económica. A partir de este año y por insuficiencias presupuestarias, sólo se tramitan los expedientes de cesión de travesías en que los ayuntamientos manifiestan en acuerdo plenario que renuncian a cualquier contraprestación económica por parte del Estado.

Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

Sin embargo, se considera conveniente mantener esta línea de subvención ya que, como se desarrolla en los siguientes puntos, es un objetivo del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), reflejado en la Ley de Carreteras, potenciar los intercambios de titularidad entre las diferentes redes cuando la permuta o cesión de tramos o itinerarios sea conveniente para el interés público.

En los Presupuestos Generales del Estado de 2017 se contempló en el capítulo VII (transferencias de capital) una partida de 5.692 M € destinada a asunción de competencias derivadas del cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras estatales en vías urbanas, de los cuales se pagaron el 2017, un total de 2,15 M €.

Por insuficiencias presupuestarias, actualmente y desde 2012, sólo se tramitan los expedientes de cesión de travesías en que los ayuntamientos manifiestan en acuerdo plenario que renuncian a cualquier contraprestación económica por parte del Estado.

Quinto.- Muchos municipios se encuentran en condiciones de instar la transferencia al Ministerio de Fomento, que deberá hacerse atendiendo, entre otros, los siguientes aspectos:

- Cantidad máxima global a percibir por el ayuntamiento según baremo actualizado con el IPC.
- Cantidad a percibir para la elaboración del proyecto, y que se haga efectiva a la firma del contrato.
- Anualidades en las que se realizarán las transferencias de crédito por parte del Ministerio de Fomento.
- Indemnizaciones en caso de incumplimiento por parte del Ministerio de Fomento.
- Creación de una comisión de seguimiento, vigilancia y control.

Por todo ello, se proponen la siguientes MOCIÓN:

La comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana insta al Gobierno a:

1. Incluir en los Presupuestos Generales del Estado la previsión de cesiones de los tramos urbanos en aquellos pueblos afectados por el rescate de la AP-7.
2. Recuperar con cada cesión de titularidad de vial la transferencia de fondos necesarios para la adaptación de la vía, teniendo en cuenta aquellas que en los últimos años no se pudieron beneficiar de lo dispuesto en la normativa de carreteras como consecuencia de la crisis económica (insuficiencias presupuestarias) o por el hecho de haberse cedido sin fondo, dado que renunciaron expresamente a cualquier contraprestación económica, lo que ha supuesto un agravio comparativo entre los diferentes municipios.

Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

3. Hacer los cambios necesarios para que el convenio de cesión de carreteras establezca claramente, al menos, los siguientes puntos:

- Cantidad máxima global a percibir por el ayuntamiento según baremo actualizado con el IPC.
- Cantidad a percibir para la elaboración del proyecto, y que se haga efectiva a la firma del contrato.
- Anualidades en las que se realizarán las transferencias de crédito por parte del Ministerio de Fomento.
- Indemnizaciones en caso de incumplimiento por parte del Ministerio de Fomento de lo que establece el convenio.
- Creación de una comisión de seguimiento, vigilancia y control.

4.- Instar al Gobierno a dotar a los próximos Presupuestos Generales del Estado de los fondos suficientes para hacer frente a las obligaciones y aportaciones económicas que conlleva esta moción por las cesiones de viales.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Primer.- El día 1 de gener de 2020 l'AP-7 ha passat a ser una via lliure de peatges. Així, després de més de 40 anys, l'N-332 / l'N-340 que travessa molts pobles del territori valencià té una via alternativa gratuïta. Tant la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres, al seu article 49, com el Reial Decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres, en l'article 127, preveuen la cessió i conversió de trams urbans als ajuntaments.

Concretament, l'article 49 de la Llei de Carreteres diu:

Artículo 49. Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras.

1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas.

Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

L'article 127 del Regalment diu:

Artículo 127. Conversión en vías urbanas.

1. Las carreteras estatales o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente, podrá resolverlo el titular del citado Departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario (artículo 40.2).

2. A los efectos de este artículo, se considera que una carretera estatal o un tramo determinado de ella adquieren la condición de vía urbana si se cumplen las dos siguientes condiciones:

a) Que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano.

b) Que exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio.

Segon.- Aquesta mesura ja s'ha posat en pràctica al llarg dels últims anys allà on el Ministeri de Foment ha fet circumval·lacions o vies alternatives. Les condicions perquè això siga possible ara es donen també en molts municipis valencians, donat que:

a) El trànsit per la travessia de l'N-332 / l'N-340 és majoritàriament urbà.

b) L'alliberament de l'AP-7 permet una via alternativa mantinguda per la xarxa de carreteres de l'Estat.

c) L'AP-7 proporciona un millor nivell de servei, ja que és una via amb dos carrils per sentit.

Tercer.- En relació a les transferències de vies urbanes del Ministeri de Foment als ajuntaments, cal afegir dos ordres ministerials que regulen el procediment.

La primera de les ordres és de 23 de juliol de 2001 i estableix que els ajuntaments podran sol·licitar la transferència de titularitat d'un tram de carretera que haja esdevingut via urbana. El procediment també es podrà iniciar d'ofici. La Direcció General de Carreteres és qui haurà d'analitzar, si escau, la transferència de titularitat, el tram que és procedent transferir i l'establiment de les quantitats màximes a pagar als ajuntaments per a l'adaptació de les vies.

L'Ordre FOM/3426/2005 modifica el procediment i actualitza les quantitats a percebre pels ajuntaments. Així, estableix que el Ministeri de Foment i els ajuntaments han de firmar un conveni que establirà els terminis en què l'ajuntament ha de presentar el projecte d'obra a executar per adaptar la via a les noves necessitats.

Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

Les quantitats a percebre pels ajuntaments per finançar l'execució d'aquests projectes les fixa en 204.644 € en cas de carreteres d'una calçada, i en 341.074 en cas de tindre dues calçades. Actualment, si tenim en compte l'increment de l'IPC, les quantitats podrien estar al voltant dels 253.144,63 € i 421.908,54 €.

Quart.- Amb anterioritat a l'any 2012, el Ministeri de Foment tramitava expedients de cessió amb aportació econòmica. A partir d'aquest any i per insuficiències pressupostàries, només es tramiten els expedients de cessió de travessies en què els ajuntaments manifesten en acord plenari que renunciïn a qualsevol contraprestació econòmica per part de l'Estat.

No obstant això, es considera convenient mantenir aquesta línia de subvenció ja que, com es desenvolupa en els següents punts, és un objectiu del Pla d'Infraestructures, Transport i Vivienda (PITVI), reflectit en la Llei de Carreteres, potenciar els intercanvis de titularitat entre les diferents xarxes quan la permuta o cessió de trams o itineraris sigui convenient per a l'interès públic.

En els Pressupostos Generals de l'Estat de 2017 es va contemplar en el capítol VII (transferències de capital) una partida de 5,692 M € destinada a assumptió de competències derivades del canvi de titularitat de determinats trams de carreteres estatals a vies urbanes, dels quals es van pagar el 2017, un total de 2,15 M €.

Per insuficiències pressupostàries, actualment i des de 2012 només es tramiten els expedients de cessió de travessies en què els ajuntaments manifesten en acord plenari que renunciïn a qualsevol contraprestació econòmica per part de l'Estat.

Cinquè.- Molts municipi es troben en condicions d'instar la transferència al Ministeri de Foment, que s'haurà de fer atenent, entre d'altres, els següents aspectes:

- - Quantitat màxima global a percebre per l'ajuntament segons barem actualitzat amb l'IPC.
- - Quantitat a percebre per a l'elaboració del projecte, i que es faci efectiva a la signatura del contracte.
- - Anualitats en les quals s'han de fer les transferències de crèdit per part del Ministeri de Foment.
- - Indemnitzacions en cas d'incompliment per part del Ministeri de Foment.
- - Creació d'una comissió de seguiment, vigilància i control.


Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal

Per tot això, es proposa la següent **MOCIÓ**:

La Comissió de Transport, Mobilitat i Agència Urbana del Senat insta al Govern a:

1. Incloure en els Pressupostos Generals de l'Estat la previsió de cessions dels trams urbans en aquells pobles afectats per l'alliberament de l'AP-7.
2. Recuperar amb cada cessió de titularitat de vial la transferència de fons necessaris per a l'adaptació de la via, tenint en compte aquelles que en els darrers anys no es van poder beneficiar del que disposa la normativa de Carreteres com a conseqüència de la crisi econòmica (insuficiències pressupostàries) o pel fet d'haver-se cedit sense fons atès que van renunciar expressament a qualsevol contraprestació econòmica, el que ha suposat un greuge comparatiu entre els diferents municipis.
3. Fer els canvis necessaris per a que el conveni de cessió de carreteres establisca clarament, almenys, els següents punts:
 - - Quantitat màxima global a percebre per l'ajuntament segons barem actualitzat amb l'IPC.
 - - Quantitat a percebre per a l'elaboració del projecte, i que es faci efectiva a la signatura del contracte.
 - - Anualitats en les quals s'han de fer les transferències de crèdit per part del Ministeri de Foment.
 - - Indemnitzacions en cas d'incompliment per part del Ministeri de Foment d'allò que estableix el conveni.
 - - Creació d'una comissió de seguiment, vigilància i control.
- 4.- Dotar als propers Pressupostos Generals de l'Estat dels fons suficients per fer front a les obligacions i aportacions econòmiques que comporta aquesta moció per les cessions de vials.

Palacio del Senado, 12 de febrero de 2020



Eduardo Fernández Rubiño
Portavoz



Carles Mulet Garcia
Senador