

**D. VICTOR MANUEL VILLASANTE CLAUDIOS, SECRETARIO DEL ILMO.
AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE PINTO (MADRID)**

CERTIFICA: Que en la sesión ordinaria celebrada por el Ilmo. Ayuntamiento Pleno el día 30 de Noviembre de 2017, estando presentes en este punto diecinueve de los veintidós concejales que componen la Corporación Municipal, se adoptó entre otros, el siguiente acuerdo que se transcribe del borrador del acta y en su parte dispositiva dice:

"22.- MOCION DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA INSTANDO AL GOBIERNO DE ESPAÑA A QUE SE TENGA EN CUENTA LA PROPOSICIÓN NO DE LEY SOBRE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE (RADIALES).

Constan en el acta las intervenciones.

..//..

Sometido a votación, el Ayuntamiento Pleno, en votación ordinaria y por unanimidad de los 19 concejales presentes en este punto **acuerda:**

Aprobar en todo su contenido la moción presentada por el Grupo Municipal Socialista instando al Gobierno de España a que se tenga en cuenta la proposición no de ley sobre las autopistas de peaje (Radiales), con la enmienda indicada in voce de **donde dice:** ... "Por todo lo anterior, El Grupo Municipal Socialista propone al Pleno Municipal del Ayuntamiento de Pinto la aprobación de los siguientes: **PROPOSICIÓN NO DE LEY..//.. debe decir:** Por todo lo anterior, El Grupo Municipal Socialista propone al Pleno Municipal del Ayuntamiento de Pinto la aprobación de los siguientes: **ACUERDOS."**

Siendo los acuerdos que constan en la parte dispositiva de la moción, los siguientes:

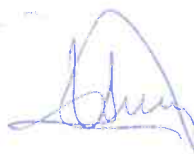
- 1.- Instar al Gobierno de España a que se tenga en cuenta esta Proposición no de Ley, con el objetivo de buscar medidas del fomento de las autopistas de Peaje, incluso en la hora punta se abra de paso libre para descongestionar la A-4 en todo el tramo, ya que es uno de los puntos negros de atascos.
2. Favorecer un acuerdo con el Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Fomento de Castilla La Mancha para habilitar las autopistas de peaje R2, R3, R4 y R5 a los autobuses de la red de transporte público y que a fin de favorecer la movilidad y el uso del transporte público puedan circular por un carril específico y hacerlo con gratuidad en el peaje.
3. Establecer descuentos y bonificaciones en las tarifas de las autopistas de peaje R2, R3, R4 y R5 para los vehículos de alta ocupación, vehículos eléctricos y de emisiones cero.

4. Que se dé traslado de la presente moción al Gobierno de España, a los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados, a la Presidencia de la Comunidad de Madrid y a los Grupos Parlamentarios en la Asamblea de Madrid.”

Y para que conste y surta los efectos oportunos, expido la presente de orden y con el Vº Bº. del Señor Alcalde, a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente, (art. 206 del ROF), en la Villa de Pinto, a diecinueve de Diciembre de dos mil diecisiete.

Vº.Bº

EL ALCALDE



**MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA AL PLENO ORDINARIO
DEL AYUNTAMIENTO DE PINTO A CELEBRAR EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 2017**

INSTANDO AL GOBIERNO DE ESPAÑA A QUE SE TENGA EN CUENTA LA PROPOSICIÓN NO DE LEY SOBRE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE (RADIALES)
De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y

Régimen Jurídico de las entidades Locales, los Grupos Municipales de Ganemos Pinto y
Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Pinto desea someter a la consideración
del Pleno la siguiente moción:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El próximo mes de enero de 2018 se incorporarán a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte (SEITTSA) 9 autopistas de peaje de titularidad estatal y, actualmente, en manos de empresas concesionarias. Entre estas autopistas que pasarán a ser gestionadas por la Sociedad Estatal se encuentran las conocidas como R2, R3, R4 y R5 que transcurren por la Comunidad de Madrid y la provincia de Guadalajara, así como parte de la R4 por la provincia de Toledo.

Concretamente:

- Autopista de peaje R-2 de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-1 (Radial 2).
- M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del rey; M-40-Navalcamero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409 (Radiales 3 y 5).
- Autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje sureste, tramo M-40-M-50 y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este y actuaciones de mejora en la M-50 (Radial 4).

Estas autopistas fueron construidas entre 1999 y 2000 por empresas que, salvo una de ellas, carecían de experiencia en la gestión de infraestructuras de transporte.

El objetivo con el que se aprobó su construcción fue que servirían de alternativa a las autovías y carreteras nacionales existentes y contribuir a disminuir la congestión en los accesos a Madrid.

Las autopistas de peaje "radiales" entraron en funcionamiento en medio de las obras de soterramiento y finalización de las vías de circunvalación M-30 y M-50 destinadas igualmente a reducir las congestiones del tráfico en los accesos a Madrid.

Una vez puestas en funcionamiento todas las infraestructuras, autopistas de peaje y M-50, los usuarios han dejado como una opción minoritaria el uso de las autopistas de peaje.

La pertinencia de estas infraestructuras de transporte ha quedado descartada por múltiples motivos, siendo el fundamental que nunca se ha alcanzado el objetivo para el

que fueron construidas pues la intensidad media de vehículos nunca se aproximó a las estimaciones, al contrario han sido entre un 40 y un 50% inferiores. Es decir, se trata de infraestructuras que no son alternativa para el tráfico en la Comunidad de Madrid habida cuenta de la funcionalidad de la M-50 principalmente y de los trazados de las vías, principalmente.

Se trata de autopistas cuyas empresas concesionarias solicitaron concurso de acreedores por no poder afrontar las deudas contraídas, deudas a las que tendría que hacer frente el Estado en concepto de Responsabilidad Patrimonial de la Administración por tratarse de vías de titularidad estatal.

Según el Tribunal de Cuentas, el Estado en concepto de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración tendría que hacer frente hasta a 3.718 millones de euros para el rescate de las autopistas de peaje mencionadas.

El Gobierno de España ha anunciado que su objetivo es relicitar estos activos que quedan bajo su control en el menor plazo de tiempo para que el impacto de este "rescate" en el déficit del Estado sea el menor posible. Son varias las iniciativas que ha adoptado el gobierno de cara a la futura relicitación.

Una de ellas es la resolución de 16 de agosto de 2017 de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio de gestión directa con la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.M.E., S.A, por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal.

Un convenio que tiene como objeto regular las relaciones entre el Ministerio de Fomento y SEITTSA para atribuir a esta última la gestión directa de la explotación y la preparación de su posterior licitación, de las concesiones de las autopistas de titularidad estatal.

Al mismo tiempo la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITTSA) ha licitado un contrato para la elaboración del estudio de demanda y esquema de tarifas de las autopistas en quiebra que quedarán bajo su control a partir de enero de 2018.

Desde el Grupo Municipal Socialista entendemos que en este nuevo proceso deben tenerse muy presentes los elementos que no se tuvieron en cuenta en el momento de diseñar una red de autopistas que a tenor de los hechos no constituyan una demanda o una necesidad de los ciudadanos.

Por tanto, en el proceso de relicitación deberían tenerse en cuenta medidas que sin incentivar el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público, pudieran activar la utilización de estas autopistas y reduzcan el tráfico por las vías convencionales que, en definitiva, es el propósito con el que fueron planificadas.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado en el Congreso de los Diputados una Proposición No de Ley donde se recogen algunas medidas que por un lado, pueden contribuir al uso de las autopistas y, por otro, facilitar la movilidad en áreas congestionadas como sucede en Guadalajara, en la A-4 a su paso por Pinto durante todas las mañanas y por las tardes, y hacerlo promoviendo medidas sostenibles.

Por todo lo anterior, El Grupo Municipal Socialista propone al Pleno Municipal del Ayuntamiento de Pinto la aprobación de los siguientes:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

- 1.- Instar al Gobierno de España a que se tenga en cuenta esta Proposición no de Ley, con el objetivo de buscar medidas del fomento de las autopistas de Peaje, incluso en la hora punta se abra de paso libre para descongestionar la A-4 en todo el tramo, ya que es uno de los puntos negros de atascos.
2. Favorecer un acuerdo con el Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Fomento de Castilla La Mancha para habilitar las autopistas de peaje R2, R3, R4 y R5 a los autobuses de la red de transporte público y que a fin de favorecer la movilidad y el uso del transporte público puedan circular por un carril específico y hacerlo con gratuidad en el peaje.
3. Establecer descuentos y bonificaciones en las tarifas de las autopistas de peaje R2, R3, R4 y R5 para los vehículos de alta ocupación, vehículos eléctricos y de emisiones cero.
4. Que se dé traslado de la presente moción al Gobierno de España, a los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados, a la Presidencia de la Comunidad de Madrid y a los Grupos Parlamentarios en la Asamblea de Madrid.

Pinto, a 21 de Noviembre de 2017



Fdo. Juan Diego Ortiz Gonzalez
Portavoz Grupo Municipal Socialista

