

Tenemos que pensar que la rinoneumonía es de obligada declaración, y eso es lo que estamos investigando. Porque, efectivamente, todos concluimos ya, tanto la Real Federación como nosotros mismos, ese mismo día concluimos que podía ser rinoneumonía. Con lo cual, había una evidencia y, por tanto, queremos saber las responsabilidades que ha tenido todo el mundo en este proceso.

Sin lugar a dudas, tengo que decir y agradecerle de verdad que haya hecho usted esta pregunta, porque, a pesar de que pueda parecer algo un poco anecdótico, tengo que decir que la gravedad, efectivamente, es una gravedad de ámbito mundial.

Muchísimas gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, senyoria.

Passem a la pregunta que formula l'il·lustre diputat Michel Montaner a l'honorable conseller d'obres públiques i urbanisme. Quan vosté vullga, senyoria.

El senyor Montaner Berbel:

Muchas gracias, *president*.

Señor *conseller*, la liberalización de la AP-7 hizo correr ríos y ríos de tinta. Mociones municipales, proposiciones no de ley en esta cámara, en el Congreso de los Diputados, el Senado, las diputaciones. Años de demanda social, años de exigencia de los sectores productivos de nuestra economía.

Hasta que llegó, sí, el 31 de diciembre del 2019. En esa fecha tan señalada en nuestra historia reciente, se eliminaron por fin las barreras para los 374 kilómetros que nos vertebran como territorio.

Porque, si me lo permite, *conseller*, hay que recordar que los valencianos y valencianas vimos cómo la concesión de la AP-7, que vencía en 1998, se fue renovando en contra de nuestros intereses colectivos, nuestra movilidad y nuestra economía.

En cambio, la gratuidad es hoy un hecho consumado, y ha tenido que ser un gobierno de progreso, presidido por Pedro Sánchez, y con un ministro de movilidad valenciano como José Luis Ábalos, el que dijera «no». No a la renovación de la concesión para que unos pocos sigan haciendo negocio, y sí a levantar las barreras de la AP-7 para beneficiar a nuestra economía y a nuestra sociedad.

Y, mire, es importante remarcar ese giro, ya que si la derecha hubiese continuado al frente de las infraestructuras, probablemente aún estaríamos registrando más y más mociones y proposiciones no de ley pidiendo y luchando por la liberalización.

Y ahora tenemos gratuidad. Gratuidad en un eje que nos vertebra a toda la Comunidad Valenciana y nos aproxima

a una nueva versión de la función social que tienen las grandes infraestructuras.

Tenemos seguridad vial, porque se ha descongestionado la red estatal, las nacionales 332 y 340, y numerosos núcleos urbanos y comarcales que no tenían alternativas. Y tenemos competitividad en nuestra economía, que se beneficia de un importante ahorro en el transporte por carretera.

Y también tenemos el reto de optimizar, todavía más si cabe, esta liberalización de la AP-7. Lo hacemos con obras de mejora de conectividad con los núcleos urbanos, como la que está presupuestada este año para la conexión sur de Oliva entre la AP-7 y la N-332 por 16 millones de euros.

Por todo ello, señor *conseller*, mi grupo le pregunta: a día de hoy, ¿qué balance hace del impacto que ha tenido en la Comunidad Valenciana la liberalización de la AP-7?

Gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, senyoria.

Li contestarà l'honorable conseller.

El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Sí.

Gracias, señor diputado.

Efectivamente, hace poco más de un año que se cumplió esa liberalización después de casi cincuenta años de peajes, que se dice pronto. (*Inintel·ligible*) ... a dos principales elementos, el primero es que se acaba con una injusticia de mucho tiempo, una injusticia y una discriminación.

Muchos valencianos y valencianas tenían que pagar peaje por utilizar una vía de alta capacidad, de altas prestaciones, mientras que en otros territorios era totalmente financiado por parte del estado. Por tanto, primera consideración: se elimina una discriminación histórica.

Y la segunda, como bien decía también el señor diputado, se mejora la seguridad vial y también supone un impacto positivo en nuestra economía. Por eso, muchos municipios de alrededor de la AP-7 son turísticos, esto también supone un acicate para esos municipios.

Pero la explicación es clara. Esta utilización libre de la AP-7 también implica una redistribución natural del tráfico, lo que va liberando vías que teníamos saturadas por el desincentivo que suponía el peaje, como bien ha dicho usted, y la sobrecarga de la N-332 o la N-340.

Por los problemas de capacidad que eso deriva, por los problemas también de tiempos de recorrido y, por lo tanto, de mayor contaminación por mayor tiempo o utilización de los vehículos privados y de los camiones, y también por el aspecto de seguridad vial de congestión de algunas vías.

Incluso en la autovía de la Plana, la CV-10, también ha visto reducida su IMD, el número de vehículos que pasan a diario, lo cual también ha permitido que sea una vía como lo que tiene que ser en la provincia de Castellón, para conectar los núcleos urbanos y también todos los camiones, que tienen un gran impacto en la actividad industrial de la provincia.

Y también mejora de seguridad vial e impacto económico estimado en unos trescientos millones, más de 230 millones en la Comunidad Valenciana. Con un reflejo importante en un sector como el del transporte que, durante la pandemia, hemos visto de la importancia que tiene, de todos los trabajadores y trabajadoras de ese sector, para garantizar nuestros bienes de primera necesidad en nuestras tiendas y supermercados, y también para todo el material sanitario, que ha sido, es y seguirá siendo necesario durante mucho tiempo. Ese impacto en la competitividad, con ahorros estimados de dos mil o dos mil quinientos euros por vehículo, también se tiene que tener en cuenta.

Pero no tenemos que quedarnos ahí. O sea, no solo se soluciona la situación de las infraestructuras en la Comunidad valenciana con esa liberalización, también tenemos que hacer un estudio, como está haciendo el ministerio de transportes, para ver qué se tiene que mejorar, qué accesos se tienen que mejorar, como el que usted decía en Oliva y en otros municipios de toda la Comunidad Valenciana, para acabar de redondear esa vuelta al sector público de la AP-7.

Y acabo ya, porque la decisión de liberalizar la AP-7 va más allá de consideraciones de justicia que hemos hablado, territorial, y también más allá de justificaciones que tengan que ver con la seguridad vial o el impacto económico.

Yo quiero poner en valor lo que significa la política, la buena política, la que cumple con los compromisos adquiridos con la ciudadanía. Y eso ha sido cumplido por un Gobierno de España presidido por el presidente Sánchez y con un ministro valenciano como Ábalos, que tenemos ya las inversiones que nos tocan en los presupuestos y también la AP-7 de todos los valencianos y valencianas.

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies.

Senyories, i amb esta contestació sobre l'AP-7 i l'alliberament del peatge i la variant sud d'Oliva, i que també afecta Pego, ara que veig al senyor Nadal, i que es puga concretar prompte, doncs amb eixe bon desig i amb eixe bon treball que han fet totes les seues senyories, els dic que han fet vostés un bon treball.

És closa la sessió. *(El president colpeja amb la maceta)*

Informe a les seues senyories que els tècnics desactivaran esta sessió plenària número 33 i en 5 minuts, en qüestió de 5 minuts, apareixerà a les pantalles la sessió plenària 34, que anem a *(inoible per raons tècniques)* ... i que hauran de registrar-se novament.

Encetarem el treball de la sessió plenària número 34 en 5 minuts. En 5 minuts, senyories. En 5 minuts ens tornem a vore.

(S'alça la sessió a les 13 hores i 58 minuts)

D'acord amb l'article 18.2 del Reglament de les Corts Valencianes, s'indiquen les senyories assistents a la sessió:

Arquillos Cruz, Luis
 Bachero Traver, Belén
 Barrachina Ros, Miguel
 Bastidas Bono, Elena María
 Bellver Casaña, Jorge
 Besalduch Besalduch, Ana
 Blanes León, Estefania
 Bonig Trigueros, Isabel
 Cabedo Laborda, Cristina
 Carrasco Torres, Felipe Javier
 Castelló Cervera, Trini
 Chulvi Español, José
 Del Pozo Querol, Eduardo
 Escrig Monzó, Sabina
 Ferri Fayos, Fran
 García Gomis, David
 Gascó Enríquez, Beatriz
 Gil García, Paco
 Gómez Santos, Irene Rosario
 Gracia Calandín, Carlos
 Lima Gozávez, María Pilar
 Llanos Pitarch, José María
 Llopis Pascual, Fernando
 Martínez Fuentes, Luis
 Martínez Ortega, José Antonio
 Martínez Ramírez, Carmen
 Martínez Ruiz, Ferran
 Massó Linares, María de los Llanos
 Mata Gómez, Manolo
 Menor Lucas, Rosa
 Merino Peña, Ruth
 Mezquita Juan, María Luisa
 Montaner Berbel, Michel
 Morera i Català, Enric
 Muñoz Lladró, José
 Mustafá Ávila, Rosa de Falastín
 Nadal Sendra, Josep Ramon
 Ortiz Vilella, Eva
 Pastor Llorens, Fernando
 Peris Cervera, Rosa
 Peris Navarro, Mamen
 Ponce Guardiola, Juan
 Quiles Bailén, María
 Robles Galindo, Papi
 Rodríguez Armigen, Cristina
 Rubio Delgado, Francisco
 Ruiz Castell, Pedro
 Salmerón Berga, Jesús
 Salvador Rubert, María José
 Torres Garcia, Nathalie
 Turiel Mollá, Miriam
 Vega Campos, Ana
 Woodward Poch, Tony.

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES
Subscripcions: Servei de Publicacions i Assessorament
Lingüístic de les Corts Valencianes
<subscripcions@corts.es>
Plaça de Sant Llorenç, 4 • 46003 València
Telèfon: 96 318 80 00
<<http://www.cortsvalencianes.es>>
Edita: Servei de Publicacions i Assessorament
Lingüístic de les Corts Valencianes
ISSN: 1133-2492
Dipòsit legal: V-1013-1983



DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES
Subscripciones: Servicio de Publicaciones y Asesoramiento
Lingüístico de las Corts Valencianes
<subscripcions@corts.es>
Plaza de San Lorenzo, 4 • 46003 Valencia
Teléfono: 96 318 80 00
<<http://www.cortsvalencianes.es>>
Edita: Servicio de Publicaciones y Asesoramiento
Lingüístico de las Corts Valencianes
ISSN: 1133-2492
Depósito legal: V-1013-1983