

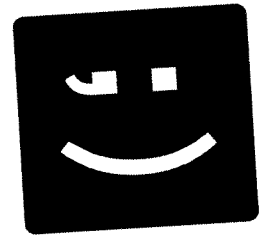
## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El diputado D. Ignasi Candela Serna (Compromís), presenta, al amparo del artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente **pregunta al Gobierno, solicitando su respuesta por escrito.**

En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 20 de septiembre de 2016.

Ignasi Candela Serna

*DIPUTADO DEL GRUPO MIXTO*

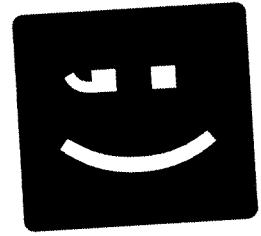


## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La apertura de la autopista de circunvalación de Alicante, la construida entre El Campello y la conexión con Elx a través del Camino de Castilla, nunca ha llegado a alcanzar las desorbitadas expectativas lanzadas antes de su construcción. Lejos han quedado las previsiones de 30.000 vehículos diarios a alcanzar en 40 años: en 2013 se alcanzó la cifra mínima de 5.298 vehículos, mientras que los datos actuales (marzo de 2016) sitúan la afluencia en 5.665.

Los 33 kilómetros de la autopista gestionada por la empresa concesionaria Ciralsa forman parte de las nueve autopistas de peaje en quiebra o en concurso de acreedores que hay en España. Además de ésta y de la R-3 y la R-5, están en liquidación la M-12 (Madrid) y la AP-36 (Ocaña-La Roda), y en concurso la AP-7 de Cartagena a Vera, la AP-41 (Madrid-Toledo) y las radiales R-2 y R-4.

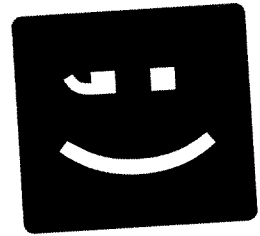
Se trata de un verdadero desastre económico sobre el que ahora pende un final incierto. A principios de mayo el Juzgado Mercantil número 6 de Madrid emitió un auto por el que se ordena, con fecha 1 de octubre, la liquidación de las concesionarias de la autopista alicantina y las vías radiales madrileñas R3 y R5.



De esa manera sería el Ministerio de Fomento el obligado a hacerse cargo de las vías de peaje causando así un serio perjuicio al erario público y al conjunto de la ciudadanía. El Gobierno de España ya aprobó a finales de 2010 la inyección de 270 millones de euros para las ocho sociedades concesionarias de autopistas deficitarias ante el fallo de las previsiones de tráfico y ahora el conjunto de la ciudadanía se enfrenta a una nueva perspectiva ruinosa.

Finalmente cabe señalar otro elemento fundamental en el futuro de las infraestructuras de las comarcas alicantinas: la finalización en 2019 de la concesión de la AP7. Se trata de una autopista de peaje que actualmente ingresa alrededor de 130 millones de euros cuando los costes para la empresa concesionaria se cifran en unos 35. En ese contexto la gestión pública de la AP7 permitiría, por ejemplo, contrarrestar la gestión deficitaria de la circunvalación de Alicante. Por todo lo expuesto, D. Ignasi Candela Serna, diputado del Grupo Mixto, en nombre de los diputados y diputadas de Compromís formula al Gobierno la siguiente **pregunta, solicitando su respuesta por escrito:**

«- ¿Cuál es el contenido exacto del recurso interpuesto por el Ministerio de Fomento a la decisión del Juzgado de lo Mercantil número 6 de



Madrid en referencia a la obligación de asumir la gestión directa de la autopista de circunvalación de Alicante?

- ¿Pretende el Ministerio de Fomento ejercer la gestión directa de la circunvalación de Alicante o tiene previsto presentar una propuesta alternativa?
- ¿Asumirá el Ministerio de Fomento la gestión directa de la AP7 una vez hay concluido el periodo de concesión actual, que finaliza en 2019?»