



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/11925

28/04/2017

32102

**AUTOR/A:** FERNÁNDEZ GÓMEZ, Alexandra (GCUP-ECP-EM)

#### RESPUESTA:

En relación con las congestiones de tráfico que pueden producirse en la autopista AP-9, debe indicarse que, como cualquier otra infraestructura, la autopista AP-9 es susceptible de sufrir retenciones ocasionales en puntas de tráfico, como son días festivos o temporadas vacacionales. Dichas situaciones suelen preverse y se adecuan los medios necesarios para paliarlas. Pero ello no evita que a veces la demanda en un corto espacio de tiempo supere la capacidad de la autopista, especialmente en zonas tan sensibles como las áreas de peaje, que si bien están dimensionada para una demanda muy superior a la media, ello no evita que ocasionalmente puede superarse produciéndose retenciones.

Esa es la situación que, al parecer, se produjo la Semana Santa pasada. Sin embargo, no se tiene constancia de que la Inspección de Explotación de la autopista haya informado de una mala gestión por parte de la sociedad concesionaria.

En cuanto al juicio de valor de considerar que la sociedad concesionaria de la AP-9 está realizando una mala gestión de la explotación de la autopista, debe señalarse que el control de la explotación por parte de la Administración garantiza que la sociedad concesionaria tome las medidas que procedan en función de la gravedad de las situaciones. El Ministerio de Fomento controla permanentemente la explotación de la autopista AP-9 a través de una unidad administrativa específica como es la Inspección de Explotación. Si se considera oportuno el Ministerio de Fomento puede iniciar un expediente informativo que puede concluir con un expediente sancionador. Pero en este caso los órganos de control de la explotación no han informado que exista una gestión incorrecta de la explotación viaria.

En todo caso, debe indicarse que el problema de las retenciones en algunas áreas de peaje de la AP-9 se abordó tras varios episodios de retenciones que se pusieron de manifiesto durante el verano de 2014. En ese momento, fruto de un expediente informativo iniciado por el Ministerio de Fomento, se elaboró un plan de ampliación de áreas de peaje, con un presupuesto previsto aproximado de 7 millones de euros, para llevar a cabo actuaciones en las áreas de peaje de Teo, Curro y Alba, estando las obras ya concluidas en las dos primeras y en ejecución las del área de Alba.



En cuanto a la referencia que se hace de una subida significativa de peaje en 2018 en la autopista AP-9, debe indicarse que el posible incremento de tarifas mencionado es consecuencia de los compromisos adquiridos en el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista, y el Real Decreto 104/2013 3, de 8 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima-AUDASA por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9. El primero de ellos aprobó el convenio para la ampliación de capacidad en la autopista AP-9 en los tramos Enlace de Cangas-Enlace de Teis, incluido el puente de Rande, y en la circunvalación de Santiago de Compostela y el segundo permitió bonificaciones de peaje en los recorridos Pontevedra-Vigo, Pontevedra-Morrazo, Pontevedra-Vilaboa Rande-Vigo y viceversa. Ambas actuaciones comparten el sistema de compensación por realizar las obras de ampliación y las bonificaciones.

En todo caso, la sociedad concesionaria de la autopista AP-9 aplicará los peajes que la Administración General del Estado apruebe según la legislación vigente.

En referencia al mantenimiento de la autopista, se indica que actualmente AUDASA está ejecutando un programa de mejora de la infraestructura y actuaciones de adecuación de la vía a la normativa técnica vigente. Las obras se iniciaron en 2015, con un horizonte temporal de 4 años para su completa ejecución. Incluyen la rehabilitación de firmes entre los enlaces de Santiago Sur y Pontevedra Norte, adecuación de los sistemas de contención de vehículos a la normativa vigente y plan de actuaciones sobre marcas viales y señalización vertical.

Por último, en cuanto a la exigencia de posibles descuentos a usuarios habituales, dicha medida debe entenderse como un descuento comercial que decide la sociedad concesionaria en función de sus intereses. Este tipo de descuento no forma parte del contrato concesional inicial. Cualquier otra forma de descuento en los peajes que se pretenda imponer supone una pérdida de ingresos de la sociedad concesionaria, que vería afectado su equilibrio económico financiero y exigiría una compensación para su reequilibrio.

Madrid, 3 de julio de 2017

