



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/26144

16/01/2018

69804

AUTOR/A: CANDELA SERNA, Ignasi (GMX)

RESPUESTA:

El asunto al que se refiere la pregunta formulada por Su Señoría, relacionado con la sociedad Abertis, se cree que se corresponde con un derecho de compensación de la sociedad concesionaria Autopistas Concesionaria Española, S.A. (ACESA), valorado a una determinada fecha, dimanante de los efectos del Real Decreto 457/2006, de 7 de abril.

ACESA es titular de la concesión de la autopista AP-7 en sus tramos Barcelona-La Jonquera, Barcelona-Tarragona y Montmeló-Papiol y de la autopista AP-2. Dicha concesión se modificó por el Real Decreto 457/2006, de 7 de abril, por el que se modifican determinados términos de la concesión de “Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal”, que aprobó un convenio encaminado a solventar los problemas existentes en la autopista AP-7 en aquel momento, debidos al incremento de tráfico y a las situaciones de congestión de vehículos que se producían en ciertas épocas del año y en tramos concretos de la misma.

Las principales actuaciones contempladas en el citado convenio y que ACESA ha llevado a cabo, consisten en la ampliación de la autopista con la construcción de un tercer carril por calzada en los tramos Maçanet-La Jonquera (82 km) y enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou (43 km) y de un cuarto carril en el subtramo Fornells de la Selva-Medinyá (15 km) del tramo Maçanet-La Jonquera, así como en la implantación de un sistema de peaje cerrado sustituyendo al abierto existente entre Martorell y Vilaseca/Salou, a fin de eliminar las barreras troncales y evitar la congestión que éstas producían.

En el convenio se prevé que el coste de las obras fuese sufragado por ACESA y compensado con el peaje recaudado del tráfico adicional que se genere por el aumento de la capacidad de la autopista. Dicho tráfico se estimó como aquél que superase el denominado “tráfico de referencia”, que corresponde al de la máxima capacidad de la autopista antes de su ampliación. No obstante, en el caso de que el aumento de tráfico no compense totalmente el coste de la inversión de la ampliación, se establece un mecanismo por el cual la Administración abonará a la sociedad concesionaria, al final del período concesional, la parte no compensada (saldo de compensación).



La desfavorable evolución económica de los años 2007 a 2013 dio lugar a una bajada de tráfico muy significativa en toda la red viaria, lo que incluye a la autopista AP-2 y AP-7. Por ello, la aplicación de la fórmula de compensación establecida en el convenio ha estado generando desde el año 2008 incrementos en el saldo de la cuenta de compensación. No obstante, dado que dicho saldo deberá cerrarse al final de la concesión, todavía no puede preverse su montante, máxime cuando desde el año 2014 los tráficos se están recuperando.

En cuanto a la comparación de la eficiencia del sistema concesional con la gestión pública directa de la Administración respecto a la construcción y explotación de una autopista, cabe señalar que existe numerosa literatura al respecto. Debe indicarse que desde un punto de vista del interés general, ambos sistemas tienen sus ventajas y es responsabilidad de la Administración utilizarlos según la coyuntura económica y social del país para maximizar el interés público.

Madrid, 24 de abril de 2018

