

## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/22948

24/04/2025

66062

**AUTOR/A:** GAMARRA RUIZ-CLAVIJO, Concepción (GP); MERINO MARTÍNEZ, Javier (GP)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que tras la decisión de no proseguir el cobro de peajes en las autopistas, cuyos contratos de concesión han ido finalizando desde noviembre de 2018 (AP-1 Burgos – Armiñón, AP-4 Sevilla – Cádiz, AP-7 Alicante – Valencia, AP-7 Sagunto – Tarragona, AP-7 Tarragona – Barcelona – La Jonquera; AP-2 Zaragoza – Mediterráneo), y ante la cercana finalización del contrato de la autopista de peaje AP-68, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana licitó mediante publicación de anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de 14 de mayo de 2021 el contrato de servicios para la redacción del estudio previo “Estudio previo sobre análisis de distribución de demanda de tráfico tras supresión de peaje en AP-68 y la necesidad de actuaciones en la Red de Carreteras del Estado en La Rioja”.

El citado estudio previo se encuentra redactado y aprobado por Resolución de la Dirección General de Carreteras de 17 de julio de 2023. En el estudio previo se estudiaron 3 escenarios de actuación:

- Escenario 1: Duplicación de la N-232 para convertirla en autovía A-68.
- Escenario 2: Acondicionamiento de la carretera N-232 como carretera 2+1.
- Escenario 3: Mejora la accesibilidad a la AP-68 mediante la construcción de dos nuevos enlaces para la conexión con las poblaciones de Briones y Aldeanueva de Ebro. Dentro de este escenario se plantearon también actuaciones de reordenación de accesos en la carretera N-232 y de conversión de ciertos sub-tramos en 2+1.



De todos estos escenarios se realizó un estudio de tráfico detallado con el objetivo de conocer el funcionamiento de la red tanto en el año 2026 de finalización de la concesión como en el año horizonte 2046.

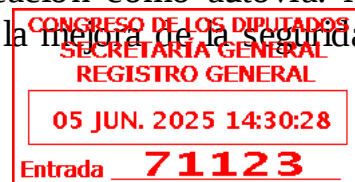
Asimismo, con base en los datos de tráfico se realizó un análisis de rentabilidad socio-económica de cada uno de los escenarios planteados, evaluando los costes (construcción de nueva infraestructura y su mantenimiento) y los beneficios (ahorros de tiempo, reducción de costes de operación y mantenimiento de vehículos, reducción de externalidades de accidentes y cambio climático.)

Por último, se realizó una valoración y comparación de los 3 escenarios, teniendo en cuenta cuatro objetivos:

1. Funcional, en el que se consideraron como criterios de comparación los ahorros de tiempo, la dificultad de construcción y la seguridad vial.
2. Ambiental, en el que se consideraron los criterios de emisiones de CO<sub>2</sub>, ruido, afección a espacios naturales protegidos, y afecciones a vegetación, fauna y patrimonio cultural.
3. Territorial, en el que se consideraron criterios de compatibilidad urbanística, nivel de conectividad con la red de carreteras y accesibilidad a vías de alta capacidad.
4. Económico, en el que consideró la tasa interna de retorno obtenida de análisis de rentabilidad socio-económica indicado en el párrafo anterior.

La valoración de los tres escenarios concluyó que el más favorable es el escenario 3 de mejora de accesibilidad de la autopista AP-68, pues obtuvo la mejor puntuación en los objetivos económico, funcional y ambiental, así como una buena puntuación en el objetivo territorial. Esto es debido a que, de acuerdo con el estudio de tráfico realizado, la autopista AP-68 tiene capacidad sobrada para atender la demanda de tráfico que se producirá tras la liberación del peaje, sin necesidad de realizar obras de ampliación de capacidad. Además, con la realización de los dos nuevos enlaces previstos en este escenario se mejorará la principal problemática que tiene actualmente la autopista AP-68, que es su reducida conectividad con el territorio, especialmente en el tramo entre los enlaces de Haro y Cenicero (separados 23 km) y entre los enlaces de Calahorra y Alfaro (separados 27,5 km).

De esta manera, la autopista AP-68 será capaz de captar los tráficos de largo y medio recorrido, quedando la N-232 en una función de distribución del tráfico local, con una demanda que hace que no sea necesaria su duplicación como autovía. No obstante, en el estudio previo se proponen actuaciones para la mejora de la Seguridad





vial de la N-232 mediante la reordenación de accesos y la ejecución de sub-tramos de 2+1. Asimismo, esta es la alternativa que aprovecha en mayor medida la infraestructura existente, por lo que es idónea desde el punto de vista ambiental y económico.

Madrid, 05 de junio de 2025