A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El GP MIXTO a instancia del diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en los artículos 184.2 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados presenta la siguiente **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN** al Gobierno **a la disposición del Gobierno de proceder de forma inmediata al rescate de la AP-9 a la vista del reciente informe realizado por profesores de la Universidade da Coruña que fija en 904,7 millones de euros el coste de esta operación** para su debate en PLENO.

Congreso de los Diputados, a 10 de octubre de 2024

Néstor Rego Candamil

Diputado del BNG

Portavoz del Grupo Mixto

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La AP9 es la principal arteria de comunicación en Galiza y vertebra el transporte, tanto de personas como de mercancías, de todo el eje atlántico gallego de norte a sur. Es una autopista que articula un territorio con más l 70% de la población, los 3 aeropuertos, todos los puertos de interés general y también la mayor parte de la actividad económica y empresarial de nuestro País.

La prolongación de la concesión de la AP9 hasta el año 2048 representa un importante problema desde el punto de vista social, económico y político para Galiza. Que un elemento de movilidad tan central sea una vía de pago con los peajes más altos del Estado español es un evidente lastre, no solo para los usuarios y usuarias particulares, sino también para las empresas que ven grabados los costes de producción y de distribución a consecuencia del pago de peajes.

Esto se ve agravado por 3 hechos. En primer lugar porque en Galiza carecemos de un sistema de transporte público a la altura de las necesidades que estructure la movilidad interna de forma racional, tanto para pasajeros como para mercancías. En segundo lugar, por nuestra peculiar forma de habitar el territorio, con una población dispersa que acentúa la dependencia del vehículo privado y, en tercer lugar, porque tenemos una posición geográficamente periférica en la península y en Europa lo que, combinado con los aspectos anteriores, nos hace prácticamente cautivos del transporte por carretera, especialmente a las empresas gallegas que quieren mover sus productos o sacarlos fuera de nuestro país.

El conjunto de la sociedad gallega lleva mucho tiempo reclamando poner fin a la concesión, años reclamando una AP-9 gallega y libre de peajes. Para lograrlo el BNG impulsó iniciativas en este sentido en todas las instituciones.

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

En el Parlamento gallego ya en cuatro ocasiones la propuesta para la transferencia de la AP9 a Galiza fue acordada por unanimidad de todas las fuerzas políticas y debatida en este Congreso en dos.

Así mismo, en tanto no consigamos una AP9 libre de peajes, el BNG ha reclamado y conseguido medidas que permitan facilitar el tránsito y repercutir positivamente en las economías familiares y empresariales. Resultado de esa preocupación son las bonificaciones que en este momento están ya vigentes en la AP9 y que deben ser en este año incrementadas para las y los viajeros superrecurrentes del 60% al 75%. Una actuación que es resultado del acuerdo de investidura conseguido por el BNG y que el Ministro anunció en su intervención en el debate de la interpelación que se compromete a impulsar de forma urgente en este 2024.

Consideramos que en este momento, después de conocerse el procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea al Gobierno español sobre la nulidad de la prórroga que en el año 2000 el Gobierno de Aznar, del Partido Popular, prolongó durante 25 años más hasta 2048, el negocio seguro para AUDASA a costa de todos los gallegos y gallegas, tenemos una oportunidad de oro para lograr nuestro objetivo, finalizar por completo con los peajes de la AP9 que lastran nuestra economía.

El Ministerio debe realizar un estudio serio y fiable sobre el verdadero coste de poner fin a la concesión de la Autopista del Atlántico. El Ministro avanzó la cifra de 4000 millones de euros, e incluso 6000, sin embargo ese cálculo no viene avalado por datos contrastados. Según el informe encargado por el Gobierno gallego, a pesar de haberle sido encargado a una consultora relacionada directamente con Audasa, fija el coste del rescate entre 1612 M€ y 2355 M€, aún muy lejos de las cantidades que apunta el Ministerio.

Es más, en 2018 Globalvia adquirió una parte del Grupo Itínere, propietario del 100% de Audasa, valorando el total de las acciones del grupo en 1.300 millones de euros. Esta transacción según recoge el informe, no consta que fuera forzada, urgente o a consecuencia de una situación de liquidación involuntaria. En las mismas fechas, el fondo de inversión neerlandés APG

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

también adquirió un porcentaje de participación del Grupo Itínere otorgándole nuevamente una valoración de 1.300 millones de euros al 100% de las acciones del grupo. Se puede decir que existe ya un valor de mercado del Grupo Itínere fijado en 1.300 millones de euros en julio de 2018. Sin embargo, dentro de este Grupo existen más activos que AP9, por lo que debe valorarse el porcentaje que representa la concesión de esta autopista. Sobre esa base, el informe estima la cuantía referida. Además de todo esto, en su día, la propia concesionaria de la AP9 cuantificó el rescate en poco más de 1000 M€.

Ahora, el estudio realizado por expertos de la Universidade da Coruña encargado por el BNG, concluye que, tal y como manifestó la Comisión Europea, las prórrogas otorgadas a la concesionaria de la AP9 son ilegales porque suponen un "cambio sustancial" en las condiciones que debería haber implicado, en aquella altura, la salida a concurso público. Asimismo, establece una valoración del coste del rescate de la autopista en 904,7 millones de euros pues, a consecuencia de la nulidad de la prórroga, AUDASA no tendría derecho a ser compensada por el dinero que dejaría de ganar hasta lo final del período de explotación.

Esta argumentación viene avalada por la anulación por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de la prórroga concedida por el Gobierno italiano a los explotadores de la autopista Tirrénica –entre Livorno y Civitavecchia–, que creó jurisprudencia sobre las extensiones de concesiones que en más de un 60% del plazo inicial y que son consideradas como adjudicaciones directas" al limitar la concurrencia de otros candidatos al contrato. Así como también, en la sentencia del propio Tribunal Supremo de 2022, que estimó que en caso de anulación de contrato por motivos legales las empresas no tienen derecho a ser compensadas por lucro cesante, es decir, por los beneficios que dejarían de obtener por el servicio.

El estudio evidencia lo incomprensible de la decisión del Gobierno del Estado de seguir defendiendo la legalidad de la prórroga y mantener un negocio a costa de los gallegos y gallegas para beneficiar a una empresa en manos ahora de fondos buitre extranjeros. En este momento, a la vista de las cifras que pone el estudio de manifiesto, la mejor decisión es proceder al rescate de la

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

AP9, primero, porque las prórrogas concedidas a Audasa para su explotación hasta 2048 son "ilegales" y, en segundo lugar, porque el coste para las arcas públicas es inferior al desembolso de 2.400 millones que el Estado deberá abonar hasta lo final de la concesión por los peajes en sombra y otras bonificaciones.

Así las cosas, para el BNG está claro que el rescate significaría un ahorro muy importante para las arcas públicas y que en este momento se puede iniciar aprovechando que el contrato de prórroga fue ilegal, tal y como advierte la Comisión Europea y, por lo tanto, puede anularse por ser una decisión que se adoptó a favor de Audasa y en contra de los gallegos y gallegas.

En definitiva, no hay razones para no transferir la AP9, como no las hay para no finalizar la concesión y que pase a ser una autopista gallega y libre de peajes. El BNG reclama, al igual que lo hace la grande mayoría de la sociedad gallega, que se ponga fin a la estafa legalizada que implican los peajes de la Autopista del Atlántico, una demanda socialmente justa y que se ajusta a la legalidad vigente.

Por todo lo expuesto anteriormente,

"1. El Congreso insta al Gobierno del Estado a que inicie los trámites para la anulación de la prórroga de 25 años otorgada a la concesionaria de la AP9 y asuma la gestión directa de la autopista y la supresión de los peajes.

2. Así mismo, el Congreso insta al Gobierno del Estado a que encargue o realice, de forma inmediata, un estudio en que se exploren las vías jurídicas para la anulación de la prórroga y en que sean evaluados los costes económicos que tendría para el Estado la asunción de la gestión directa de la AP9.

3. Además, el Congreso manifiesta su compromiso para impulsar la tramitación de la Proposición de Ley Orgánica de Transferencia de la Titularidad y Competencias de la Autopista do Atlántico (AP9) a la Comunidad Autónoma de Galiza."

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

Á MESA DO CONGRESO DOS DEPUTADOS

O GP MIXTO, a instancia do deputado do **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, ao abeiro do disposto no artigo 184.2 do vixente Regulamento do Congreso dos Deputados, presenta a seguinte **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN** ao Goberno **relativa á disposición do Goberno de proceder de forma inmediata ao rescate da AP9 á vista do recente informe realizado por profesores da Universidade da Coruña que fixa en 904,7 millóns de euros o custo desta operación** para o seu debate en PLENO.

Congreso dos Deputados, a 10 de outubro de 2024

Néstor Rego Candamil

Deputado do BNG

Portavoz do Grupo Mixto

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL
10 OCT. 2024 17:53:15
Entrada 44328

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A AP9 é a principal arteria de comunicación na Galiza e vertebra o transporte, tanto de persoas como de mercadorías, de todo o eixo atlántico galego de norte a sur. É unha autoestrada que articula un territorio con máis de 70% da poboación, os 3 aeroportos, todos os portos de interese xeral e tamén a maior parte da actividade económica e empresarial do noso País.

A prolongación da concesión da AP9 até o ano 2048 representa un importante problema do punto de vista social, económico e político para a Galiza. Que un elemento de mobilidade tan central sexa unha vía de pagamento coas portaxes máis altas do Estado español é un evidente lastre, non só para os usuarios e usuarias particulares, senón tamén para as empresas que ven gravados os custos de produción e de distribución como consecuencia do pagamento de peaxes.

Isto vese agravado por 3 feitos. En primeiro lugar, porque na Galiza carecemos dun sistema de transporte público á altura das necesidades que estruture a mobilidade interna de forma racional, tanto para pasaxeiros como para mercadorías. En segundo lugar, pola nosa peculiar forma de habitar o territorio, cunha poboación dispersa que acentúa a dependencia do vehículo privado e, en terceiro lugar, porque temos unha posición xeograficamente periférica na península e en Europa o que, combinado cos aspectos anteriores, fainos practicamente cautivos do transporte por estrada, especialmente ás empresas galegas que queren mover os seus produtos ou sacalos fóra do noso país.

O conxunto da sociedade galega leva moito tempo reclamando pór fin á concesión, anos reclamando unha AP9 galega e libre de peaxes. Para logralo o BNG impulsou iniciativas neste sentido en todas as institucións. No Parlamento galego xa en catro ocasiones a proposta para a transferencia da

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

AP9 á Galiza foi acordada por unanimidade de todas as forzas políticas e debatida neste Congreso en dúas.

Así mesmo, en tanto non consigamos unha AP9 libre de portaxes, o BNG ten reclamado e conseguido medidas que permitan facilitar o tránsito e repercutir positivamente nas economías familiares e empresariais. Resultado desa preocupación son as bonificacións que neste momento están xa vixentes na AP9 e que deben ser neste ano incrementadas para as e os viaxeiros superrecorrentes de 60% até 75%. Unha actuación que é resultado do acordo de investidura conseguido polo BNG e que o Ministro anunciou na súa intervención no debate da interpelación que se compromete a impulsar de forma urxente en este 2024.

Consideramos que neste momento, despois de coñecerse o procedemento de infracción aberto pola Comisión Europea ao Goberno español sobre a nulidade da prórroga que no ano 2000 o Goberno de Aznar, do Partido Popular, prolongou durante 25 anos máis até 2048, o negocio seguro para AUDASA a costa de todos os galegos e galegas, temos unha oportunidade de ouro para lograr o noso obxectivo, rematar por completo coas peaxes da AP9 que lastran a nosa economía.

O Ministerio debe realizar un estudo serio e fiábel sobre o verdadeiro custo de pór fin á concesión da Autoestrada do Atlántico. O Ministro avanzou a cifra de 4000 millóns de euros, e mesmo 6000, porén ese cálculo non vén avalado por datos contrastados. Segundo o informe encargado polo Goberno Galego, e a pesar de terlle sido encargado a unha consultora relacionada directamente con Audasa, o custo do rescate sería de entre 1612 M€ e 2355 M€, aínda moi lonxe das cantidades que apunta o Ministerio.

É máis, en 2018 Globalvia adquiriu unha parte do Grupo Itínere, propietario a 100% de Audasa, valorando o total das accións do grupo en 1.300 millóns de euros. Esta transacción segundo recolle o informe, non consta que fose forzada, urxente ou como consecuencia dunha situación de liquidación involuntaria. Nas mesmas datas, o fondo de investimento neerlandés APG tamén adquiriu unha porcentaxe de participación do Grupo Itínere

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

outorgándolle novamente unha valoración de 1.300 millóns de euros ao 100% das accións do grupo. Quer dicir, existe xa un valor de mercado do Grupo Itínere fixado en 1.300 millóns de euros en xullo de 2018. Porén, dentro deste Grupo existen máis activos ca AP9, polo que debe valorarse a porcentaxe que representa a concesión desta autoestrada. Sobre esa base, o informe estima a contía referida. Mais, para alén disto, no seu día a propia concesionaria da AP9 cuantificou o rescate en pouco máis de 1000 M€.

Agora, o estudo realizado por expertos da Universidade da Coruña encargado polo BNG, conclúe que, tal e como manifestou a Comisión Europea, as prórrogas outorgadas á concesionaria da AP9 son ilegais porque supoñen un "cambio substancial" nas condicións que debera ter implicado, naquela altura, a saída a concurso público. Así mesmo, estabelece unha valoración do custo do rescate da autoestrada en 904,7 millóns de euros pois, como consecuencia da nulidade da prórroga, AUDASA non tería dereito a ser compensada polo diñeiro que deixaría de gañar até o final do período de explotación.

Esta argumentación vén avalada pola anulación por parte do Tribunal de Xustiza da Unión Europea (TXUE) da prórroga concedida polo Goberno italiano aos explotadores da autoestrada Tirrénica –entre Livorno e Civitavecchia–, que creou xurisprudencia sobre as extensións de concesións que en máis dun 60% do prazo inicial e que son consideradas como "adxudicacións directas" ao limitar a concorrencia doutros candidatos ao contrato. Así como tamén, na sentenza do propio Tribunal Supremo de 2022, que estimou que en caso de anulación de contrato por motivos legais as empresas non teñen dereito a ser compensadas por lucro cesante, é dicir, polos beneficios que deixarían de obter polo servizo.

O estudo evidencia o incomprensíbel da decisión do Goberno do Estado de seguir a defender a legalidade da prórroga e manter un negocio a costa dos galegos e galegas para beneficiar a unha empresa en mans agora de fondos voitre estranxeiros. Neste momento, á vista das cifras que pon o estudo de manifesto, a mellor decisión é proceder ao rescate da AP9, primeiro, porque as prórrogas concedidas a Audasa para a súa explotación até 2048 son "ilegais"

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328

e, en segundo lugar, porque o custo para as arcas públicas é inferior ao desembolso de 2.400 millóns que o Estado deberá abonar até o final da concesión polas peaxes en sombra e outras bonificacións.

Así as cousas, para o BNG está claro que o rescate significaría un aforro moi importante para as arcas públicas e que neste momento se pode iniciar aproveitando que o contrato de prórroga foi ilegal, tal e como advirte a Comisión Europea e, polo tanto, pode anularse por ser unha decisión que se adoptou a favor de Audasa e en contra dos galegos e galegas.

En definitiva, non hai razóns para non transferir a AP9, como non as hai para non finalizar a concesión e que pase a ser unha autoestrada galega e libre de portaxes. O BNG reclama, ao igual que o fai a grande maioría da sociedade galega, que se poña fin á estafa legalizada que implican as peaxes da Autoestrada do Atlántico, unha demanda socialmente xusta e que se axusta á legalidade vixente.

Por todo o exposto anteriormente,

"1. O Congreso insta ao Goberno do Estado a que inicie os trámites para a anulación da prórroga de 25 anos outorgada á concesionaria da AP9 e asuma a xestión directa da autopista e a supresión das peaxes.

2. Así mesmo, o Congreso insta ao Goberno do Estado a que encargue ou realice, de forma inmediata, un estudo en que se exploren as vías xurídicas para a anulación da prórroga e en que sexan avaliados os custos económicos que tería para o Estado a asunción da xestión directa da AP9.

3. Ademais, o Congreso manifesta o seu compromiso para impulsar a tramitación da Proposición de Lei Orgánica de transferencia da titularidade e competencias da Autopista do Atlántico (AP9) á Comunidade Autónoma de Galiza."

10 OCT. 2024 17:53:15 Entrada: 44328