



EXCMA. SRA.:

Al amparo de lo establecido en el apartado sexto del artículo 134 de la Constitución y conforme a lo establecido en el apartado segundo del artículo 126 del Reglamento del Congreso de los Diputados, tengo el honor de trasladar a V.E. el criterio del Gobierno respecto de la toma en consideración de la Proposición de Ley Orgánica de transferencia de la titularidad y de las competencias de la AP-9 a la Comunidad Autónoma de Galicia (125/13), presentada por el Parlamento de Galicia y publicada en el Boletín Oficial de las Cortes Generales con fecha 25 de mayo de 2017. El criterio del Gobierno se desarrolla y justifica en el informe que se adjunta al presente oficio.

De acuerdo con el criterio incluido en el citado informe, la aprobación de esta Proposición de Ley supondría un aumento de los créditos presupuestarios, por lo que el Gobierno no presta su conformidad para su tramitación en virtud de lo dispuesto en el apartado sexto del artículo 134 de la Constitución.

Madrid, 29 de junio de 2017



EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.



125/000013 N° de Registro 34094

INFORME SOBRE LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA DE TRANSFERENCIA DE LA TITULARIDAD Y COMPETENCIAS DE LA AP-9 A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA- Parlamento de Galicia (BOCG 25 de mayo de 2017).

Al amparo de lo establecido en el artículo 134.6 de la Constitución y conforme a lo dispuesto en el artículo 126.2 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada el criterio de este Ministerio sobre la tramitación de la Proposición de Ley de referencia.

1.- CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA

La **Proposición de Ley Orgánica** consta de dos artículos, cuatro disposiciones adicionales y una disposición final.

En el **artículo primero** se establece la **transferencia de la AP-9 a la Comunidad Autónoma de Galicia** y se detallan las funciones y servicios que pasan a ser de titularidad autonómica.

En el **artículo segundo** se fijan las **condiciones del traspaso** de servicios, que deben contar con los medios materiales y presupuestarios necesarios, instrumentándose mediante acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Xunta de Galicia y el correspondiente real decreto de traspaso de servicios.

En las **disposiciones adicionales** primera y segunda se regula la **negociación del traspaso** efectivo de la AP-9 y la consiguiente **baja de esta infraestructura como integrante de la red del Estado**.

Finalmente, en la **disposición adicional tercera**, se aclara que este traspaso **no modifica** las funciones y servicios reservados al Estado en lo relativo al **control de las fronteras**.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL AP-9

La **AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa** es una autopista de peaje de **217,7 km** de longitud **integrada en la Red de Carreteras del Estado**.

AUDASA (Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL



autopista, adjudicada el 17 de agosto por Real Decreto 1955/1973. Posteriormente, mediante Real Decreto 173/2000, de 4 de febrero, se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas de Atlántico para la construcción de un tramo de autopista libre de peaje “Acceso Norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón”.

Su gestión fue privatizada, siendo adjudicatarios de la concesión el grupo Sacyr-Vallehermoso y las entidades financieras BSCH, Caixanova, Corporación Caixa Galicia, Torreal SCR, SA, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, según acuerdo aprobado por Consejo de Ministros de 25 de Julio de 2003, por el que se autorizó a la SEPI la venta al consorcio citado. En el Consejo de Ministros celebrado el 29 de mayo de 2009 se autorizó la inclusión de la Autopista del Atlántico en la OPA de City Group a Itinere.

La autopista del Atlántico AP-9 **se encuentra en servicio en su totalidad**, desde que el 15 de diciembre de **2003** fuera puesto en servicio su último tramo “Fene-Ferrol”.

En la actualidad son **libres de peaje las circunvalaciones de Santiago de Compostela y Pontevedra y el tramo Fene-Ferrol**. También han sido liberados de peaje los **tramos de acceso a A Coruña** (A Barcala-A Coruña) y **Vigo** (O Morrazo-Rande-Vigo), en virtud del **Convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y la concesionaria de la autopista (Audasa) firmado el 22 de mayo de 2006**. Al ser los accesos o circunvalaciones a estas ciudades libres de peaje para los movimientos internos, **el tráfico en estos tramos es muy superior al del resto de la autopista**. Además, las previsiones realizadas estiman que en el entorno de las ciudades se requerirá un aumento de capacidad en los próximos años.

En este sentido, en el borrador de Avance del Plan Sectorial de Carreteras, **se previeron terceros carriles en la AP-9 en los siguientes tramos**:

- **Accesos a A Coruña** (p.k. 0 al 16), ya que desde el enlace de A Barcala (p.k. 7), ya está liberado el peaje por el acuerdo del Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia de mayo de 2006, con los consiguientes aumentos de tráfico en la zona.
- **Enlace de Santiago Norte y Santiago Sur**, ya que en la actualidad está recibiendo el tráfico adicional de las autovías autonómicas Santiago-Brión (hacia Noia-Playas) y Santiago-A Estrada, ambas en servicio. Dentro de esta actuación se mejorará el actual enlace de Santiago Norte que proporciona acceso al Área Empresarial del Tambre.
- **Enlace de Cangas y el Enlace de Teis** (incluye la ampliación del Puente de Rande) en Pontevedra, de gran complejidad técnica, dado que deberá realizarse manteniendo el tráfico existente.



Posteriormente, mediante **Real Decreto 1733/2011**, de 18 de noviembre, (publicado en el BOE del 24/11/11), se procede a aprobar el **convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Audasa**, para mejorar la comunicación viaria existente, mediante el **aumento del número de carriles de la AP-9 en los tramos Santiago-Norte-Santiago Sur y Enlace de Cangas-Enlace de Teis**.

Al inicio de la X Legislatura se procedió a **revisar el contenido del citado Convenio de 2011**, sus consecuencias y la manera de aplicarlo.

En primer lugar, se procedió por el **Ministerio de Fomento** a analizar la demanda de tráfico de la autopista, **identificando todos los tramos donde la capacidad era insuficiente** y resultaba necesaria la búsqueda de soluciones que generen la calidad de servicio que una vía de gran capacidad debe facilitar.

También se revisó la **política tarifaria de la autopista** dado que, al inicio de la misma, se comprobó que el **precio por kilómetro**, el peaje del **tramo Vigo – Pontevedra** era mucho más alto que el del resto de la autopista, por lo que debían reconsiderarse estas tarifas.

Como consecuencia del análisis anterior, en diciembre de 2012 se procedió a la firma de un **Protocolo entre la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Fomento** que mejora sustancialmente el convenio firmado en 2011 y que **se adapta en mayor medida a las futuras demandas de transporte en todo el corredor atlántico y a las necesidades de los usuarios**.

Así, en desarrollo del **Protocolo de 2012**:

- Se han promovido y aprobado los proyectos constructivos, y se ha procedido licitar y adjudicar las **obras de ampliación de la autopista AP-9** en los tramos **Santiago Norte – Santiago Sur (circunvalación de Santiago), enlace de Cangas – Enlace de Teis** y la **ampliación del puente de Rande**.

La ejecución de estas actuaciones supone una inversión de **218 millones de €**, y constituirá una **mejora sustancial para la fluidez tráficos** de corto, medio y largo recorrido que utilizan diariamente la **Autopista del Atlántico** en los tramos de acceso a **Vigo** y en el entorno de **Santiago de Compostela**.

- Por otro lado, se ha aprobado en **febrero de 2013** un **Convenio** para el establecimiento de las **rebajas del peaje** en el recorrido **Pontevedra- Vigo**. De este modo, desde el 13 febrero de 2013 el Mº de Fomento aplica una **bonificación** por uso habitual a los vehículos ligeros en los tramos comprendidos entre Pontevedra y Vigo de la AP-9.



Esta bonificación consiste en **ampliar hasta el 100 % el descuento**, existente hasta el 13 febrero de 2013, del 25 % del peaje aplicado para del viaje de retorno a vehículos ligeros que realizan la ida y la vuelta en el mismo día y disponen de sistema de peaje dinámico o telepeaje (Vía T).

De esta forma, actualmente, para los usuarios de vehículos ligeros que cumplen las condiciones descritas, es **gratuito el viaje de vuelta** en los recorridos **Pontevedra – Vigo, Pontevedra – Morrazo, Pontevedra – Vilaboa o Rande – Vigo**.

Esta bonificación se ha aplicado para mejorar el servicio público diario y con objeto de equiparar el peaje entre Pontevedra y Vigo al del resto de tramos de la autopista AP-9, dado que el peaje medio por kilómetro que existía en este tramo era entre un 20 y un 60% más caro que el de otros tramos de la autopista AP-9.

- Por último, por parte del Ministerio de Fomento, se están tramitando **nuevas actuaciones que mejorarán las comunicaciones y la conectividad del corredor de la AP-9 en A Coruña y en el entorno de Pontevedra**.

Finalmente, se indica que, de acuerdo con los últimos datos cerrados y disponibles, en **2016** la concesión de la AP-9 tuvo unos **ingresos derivados del peaje de 138,6 millones de euros**. Dado que el fin de la concesión está fijado en 2048, el **coste estimado de rescate de toda la concesión está cifrado en más de 4.400 millones de euros**.

3.- INCIDENCIA PRESUPUESTARIA DE LA PROPOSICIÓN DE LEY

Tal y como se ha indicado, en la actualidad, la **autopista AP-9** es una **concesión integrada en la Red de Carreteras del Estado**, cuyos **costes de construcción, amortización derivada de la inversión y explotación se abonan con cargo a los peajes**. Por tanto, presupuestariamente tiene reflejo en:

- Las partidas para **bonificaciones del peaje**, que se consignan cada año para las **autopistas de titularidad estatal que son beneficiarias** de las mismas.
- Y los **costes de inspección y gestión de la autopista**, que quedan **incluidos en las partidas de personal del Ministerio de Fomento**.

El **artículo 1.3** de la Proposición de Ley dice:

“1.3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración General del Estado conservará a su cargo, con respecto a la sociedad concesionaria de la



autopista AP-9, las obligaciones con repercusiones económicas y financieras derivadas de la aplicación de la concesión en vigor que hayan sido motivadas por modificaciones adoptadas en el periodo en el que ha tenido la competencia.”

Esto implica que:

- En primer lugar, dado que en el **artículo 1.2.d** de la Proposición de Ley se indica que será **competencia autonómica** “*las modificaciones que afecten al régimen económico-financiero de la concesión, singularmente en lo que atañe al establecimiento, actualización y supresión de tarifas y peajes, así como la aplicación de programas de descuento [...]*”, aquellas **inversiones** que se están acometiendo en la autopista AP-9 como consecuencia de los **Convenios firmados en 2011 y 2013**, que serán **abonadas con cargo al incremento de las tarifas de peaje cuando las mismas entren en servicio, podrían no ser compensadas de esa forma y tendrían que ser asumidas en su totalidad por el Estado**.

En este caso, las obras en marcha en virtud del **Convenio de 2011** representan a día de hoy una **inversión de 224 millones de euros**; y la **reducción de peaje** en virtud del **Convenio de 2013** está estimada en el entorno de los **4 millones de euros anuales**, lo que supone unos **120 millones de euros hasta el final de la concesión**; cuantías que **quedarían pendientes de compensación por parte del Estado**.

Considerando su **repercusión económica hasta el final de la concesión** (2048), con el eventual **incremento del tráfico** y el **régimen de peajes previsto en los Convenios**, podría elevarse hasta los **4.360 millones de euros**.

- En segundo lugar, aquellas **bonificaciones de peaje** que están vigentes en virtud del **Convenio de 2006**, cifradas en unos **7 millones de euros cada año** aproximadamente, de acuerdo con el contenido de la Proposición de Ley también seguirían siendo abonadas por el Estado, incluso después de haber realizado la **hipotética transferencia de titularidad**.

Por tanto, **hasta el final de la concesión** (año 2048), implica un coste del orden de **210 millones de euros**, a falta de considerar el eventual **incremento del tráfico** y el **régimen de peajes previsto en los Convenios**.

No existen consignaciones en los créditos presupuestarios del Ministerio de Fomento que permitan afrontar dichos pagos, cifrados en un mínimo a día de hoy de **554 millones de euros**, pero que podría ascender hasta un total de **4.570 millones de euros**.



En consecuencia, **por lo expuesto anteriormente**, la aprobación de esta Proposición de Ley generaría un aumento de los créditos presupuestarios, por lo que **este Ministerio no presta la conformidad** para su tramitación en virtud de lo establecido en el artículo 134.6 de la Constitución.

Madrid, 27 de junio de 2017



MINISTERIO
DE FOMENTO

GABINETE DEL MINISTRO

ÁREA PARLAMENTARIA