

Xabier Pérez Igrexas, en calidade de Portavoz do Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (BNG) no Concello de Vigo, ao abeiro do establecido no Regulamento Orgánico do Pleno e da restante normativa aplicábel, eleva ao Pleno da Corporación para o seu debate a seguinte

MOCIÓN

PARA SOLICITAR O RESCATE DA AP-9 E A SÚA TRANSFERENCIA A GALIZA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A prolongación da concesión da AP-9 até o ano 2048 representa un importante problema do punto de vista social, económico e político para a Galiza. Esta é unha autoestrada que funciona como un eixo ao redor do cal se 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. Por tanto, que un elemento de mobilidade tan central sexa unha vía de pagamento coas portaxes máis altas do Estado español é un evidente problema, 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 pago das peaxes.

Isto vese agravado por tres 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 cativos do transporte por estrada, especialmente ás empresas galegas que queren mover os seus produtos ou sacalos fóra do noso país.

Mais a estas motivacións debemos engadir aínda una cuarta realmente importante. O mantemento das peaxes na AP-9 representa non só un castigo para todos os galegos e galegas senón unha clara discriminación coa Galiza, posto que todas as autoestradas da xeración da AP-9 hoxe están xa libres de peaxe unha vez que caducou a concesión ou estarano proximamente. Só en setembro de 2021, máis de 600 km, a maioría en Cataluña.

No caso do Autoestrada Atlántico a concesión inicial de 40 anos finalizou no ano 2013. Porén, distintos gobernos de diferente cor e de forma absolutamente insensíbel coas necesidades da Galiza, adoptaron a decisión de prorrogar a concesión dunha infraestrutura xa suficientemente amortizada e pola que os galegos e galegas levan pagando moito tempo. Primeiro un Goberno de Felipe González, do Partido Socialista, prorrogou a concesión durante 10 anos, entre 2013 e 2023. Máis adiante, no ano 2000, un Goberno de Aznar, do Partido Popular, fixo unha nova prórroga entre o ano 2023 e 2048, nin máis nin menos que de 25 anos. É dicir, decidiu regalar un negocio seguro durante máis de 2 décadas a unha empresa como AUDASA -que fora pública e privatizada tamén polo PP de Aznar en 2003 por 1.000 M€-, agora xa totalmente de capital foráneo ao Estado español, en mans de fondos voitre, á conta de que os galegos e galegas sigan a pagar as peaxes e sacrificando o seu desenvolvemento social e económico.

O conxunto da sociedade galega leva moito tempo reclamando pór fin á concesión, moito tempo reclamando unha AP-9 galega e libre de peaxes. Para logralo o BNG impulsou iniciativas neste sentido en todas as institucións. No Parlamento galego xa en catro ocasións a proposta para a transferencia da AP-9 á Galiza foi acordada por unanimidade de todas as forzas políticas e debatida neste Congreso en dúas.

A capacidade de negociación do BNG levou a que o Goberno establecese bonificacións para os usuarios e usuarias habituais que xa están en vigor desde o ano 2021 e que chegan a 60% das tarifas. Mesmo, conforme ao establecido no último acordo de investidura, as bonificacións deben aumentarse aínda até 75% e ser aplicadas tamén na AP-53, por certo, outra autoestrada cunha concesión de longa duración de 75 anos. Un compromiso revalidado polo propio Ministro na súa intervención en que anunciou que espera sexa executado no presente exercicio.

Mais non é suficiente o abaratamento das peaxes para os usuarios e usuarias habituais da AP-9, senón que esta autoestrada debe pasar a ser libre de peaxe. Lograr este obxectivo na actualidade está perfectamente xustificado se consideramos que, segundo a Comisión Europea, as prórrogas nas concesións foron adoptadas de forma irregular, polo que se podería declarar a nulidade da concesión actual. Así, no ano 2021 a Unión Europea abriu un expediente de infracción ao Estado español por considerar que as prórrogas da AP-9 se produciron de forma ilegal ao non cumpriren o principio de concorrencia competitiva. Máis recentemente, neste mesmo ano, a UE abre un novo expediente de infracción ao Estado español polo mesmo motivo. Existen, por outra parte, precedentes de casos similares que foron xa resoltos anulando a concesión.

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

primeiro a cifra de 4 mil millóns de euros que pouco despois elevou a 6 mil millóns, porén ese cálculo non vén avalado por datos contrastados. Algunhas outras estimacións sitúano ao redor dos 2 mil millóns de euros ou entre 2 e 3 mil millóns de euros. Neste caso é preciso lembrar que o Goberno procedeu a aprobar unha reserva de crédito de 2.300 M€ entre ese ano e 2048 para custear as bonificacións que se establecían na AP-9. Isto implica regalar 2.300 millóns de euros a unha empresa privada de capital foráneo no canto de destinar eses mesmos recursos para converter en gratuíta a AP-9, co efecto positivo que iso tería no desenvolvemento social e económico da Galiza.

Ademais, si foron executados rescates milmillonarios noutras infraestruturas como o caso das radiais madrileñas das que se descoñece a día de hoxe con exactitude o custo real aínda que se estima que se situou por riba dos 4 mil millóns de euros. No caso da AP-9 na Galiza, resulta evidente que é moito máis favorábel para os intereses públicos pór punto final á concesión da AP-9 que seguir regalando diñeiro de todos os galegos e galegas a unha empresa privada que fai un negocio escandaloso coas peaxes. Segundo os datos públicos da propia Audasa, só no ano 2023, os lucros da empresa na Autoestrada do Atlántico foron de 82,6 M€, un 25% máis que no ano anterior.

En definitiva, non hai razóns para non transferir a AP-9, 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.

Polo que, a través desta moción, o Bloque Nacionalista Galego propón ao Pleno a adopción dos seguintes

ACORDOS:

1. Instar o Goberno do Estado a que, en coherencia co procedemento aberto pola Comisión Europea, inicie os trámites para:
 - a) A anulación da prórroga de 25 anos outorgada á concesionaria da AP-9.
 - b) A asunción da xestión directa da autoestrada e a supresión das peaxes.
 - c) O impulso da transferencia da AP-9 a Galiza.
2. Instar a Goberno do Estado e a Xunta da Galiza a encargaren sendos estudos en que se exploren as vías xurídicas para a anulación da prórroga e se avalíen os custos económicos que tería para o Estado a asunción da xestión directa da AP-9.

Vigo, Galiza, 23 de xullo de 2024.

Asdo.



SR. ALCALDE-PRESIDENTE

CONCELLO DE VIGO