

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

**2208** *Resolución de 22 de diciembre de 2022, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se autoriza a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, la aplicación de bonificación temporal en determinados trayectos de la autopista de peaje AP-41 (Madrid-Toledo) y R-5 (Madrid-Navalcarnero).*

1. El 16 de agosto de 2017 se suscribió el «Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal, y por el que se aprueban los esquemas de tarifas que se aplicarán en las mismas», que fue prorrogado por adenda de 22 de diciembre de 2018.

En el marco del citado convenio se encomendó a la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA» (en adelante SEITTSA) la gestión directa de la explotación de una serie de autopistas, entre las que se encuentra la Autopista de peaje Madrid-Toledo (AP-41) y Madrid-Navalcarnero (R-5).

Estando previsto que la vigencia del convenio citado finalice el 31 de diciembre de 2022, a la fecha de la presente resolución, se encuentra culminando la tramitación de la suscripción de un nuevo convenio en virtud del cual, se continúa atribuyendo a SEITTSA la gestión directa de la explotación de las citadas autopistas, durante un plazo de diez años.

2. El artículo 22 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece que «la utilización de la carretera por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno». Asimismo, el apartado 2 de la Disposición adicional séptima de la citada Ley 37/2015, modificada por el Real Decretoley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras, autoriza expresamente a SEITTSA a que cobre a los usuarios las tarifas que fije el Consejo de Ministros.

3. A la vista de lo anterior, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 14 de diciembre de 2018, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobó el Acuerdo por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado, en el que se contempla la aplicación de las tarifas máximas a aplicar en las autopistas citadas.

Asimismo, en el Acuerdo de Consejo de Ministros se autorizó al Secretario General de Infraestructuras para que, a partir de las anteriores tarifas máximas y las distancias de los recorridos, aprobase los peajes correspondientes.

Adicionalmente, en el apartado 4 de su punto Primero, se recoge expresamente que: «El Secretario General de Infraestructuras podrá autorizar bonificaciones a propuesta de SEITTSA».

Con fecha 28 de diciembre de 2018, el Secretario General de Infraestructuras dictó la Resolución por la que se aprobaron los peajes aplicables, incluidos los relativos a la R-5, quedando pendiente el inicio de su aplicación para el caso de la AP-41, cuya gestión a la fecha de entrada en vigor de los mismos aún no había sido asumida por SEITTSA, ni determinada la fecha de aplicación de las nuevas tarifas autorizadas por el Consejo de Ministros.

SEITTSA asumió desde el 22 de febrero de 2019, la gestión de la autopista de peaje AP-41, por lo que, con fecha 29 de mayo de 2019, el Secretario General de

Infraestructuras dictó la Resolución por la que se aprobaron los peajes aplicables a la misma.

4. Actualmente, la autopista de peaje AP-41 está claramente infrutilizada, con una Intensidad Media Diaria (IMD) en el año 2021 de 1.500 vehículos/día, de los que solo 50 son vehículos pesados.

La autopista AP-41 finaliza en la R-5 y a través de esta última se accede a Madrid, primero a la M-50 y posteriormente a la M-40. La autopista R-5 en el tramo entre la M-50 y la M-40 tuvo una IMD de 12.500 en el año 2021.

Sin embargo, el corredor del que forman parte ambas autopistas, y que une las provincias de Toledo y Madrid, soporta elevados volúmenes de tráfico diario, que se traducen en una congestión recurrente en hora punta de mañana y hora punta de tarde, y unos niveles de tráfico inestable en hora valle. La A-42 presenta una IMD de 88.585 en el entorno de la localidad de Illescas, alcanzando una IMD en el pk.11+140 de 141.948 entre M-40 y M-50.

En concreto, en día laborable, entre las 7 y las 9h, se producen retenciones (nivel rojo) entre el P.K.17 (enlace con M-506) y el P.K.23 (Parla Sur), así como entre el pk.10 (enlace con M-45) y el pk.14 (Getafe-M-406)). Mientras que en horario de tarde entre las 18 y las 19:30 mayormente, las retenciones recurrentes tienen lugar entre el P.K.16 (enlace con M-45) y el P.K.19 (Parla Norte), siendo los viernes entre el P.K.25 y el P.K.28 (Torrejón de la Calzada).

Todo ello se traduce en un total de horas de congestión anual según datos de las estaciones de aforo en el entorno del P.K.15. en sentido entrada a Madrid de 388 horas/año y de 220 horas/año en sentido salida.

El estado del arte de la literatura científica sobre tráfico y medioambiente concluye que la evolución de las emisiones contaminantes y de CO<sub>2</sub> de los motores de combustión crecen exponencialmente a velocidades inferiores de 60 km/h cuando se entra en estados inestables del tráfico con episodios de paradas y arrancadas (stop and go), lo cual ocurre de manera recurrente en la A-42 en estos momentos.

Adicionalmente, es destacable que entre los PP.KK. 16,3 y 20 de la citada autovía A-42, existen tres tramos de concentración de accidentes (TCA).

5. Ante esta situación, desde diversas Administraciones Públicas interesadas se ha solicitado que se realicen actuaciones sobre la A-42 que aumenten su capacidad, entre las que cabe destacar la ampliación de la carretera como medida para aliviar dicha congestión. Esta posible actuación tiene importantes dificultades técnicas y urbanísticas y además supone un elevado volumen de inversión pública, lo que hace aconsejable identificar otras alternativas viables y de máxima eficiencia, a menor plazo.

En este contexto, desde la Dirección General de Carreteras se están llevando a cabo actuaciones de mejora de la circulación. Es por ello por lo que se encuentra en licitación un contrato de servicios para la redacción del proyecto «Mejora de la seguridad vial y reordenación de accesos entre el P.K. 16,3 y P.K. 20,0 de la Autovía de Toledo A-42. Tramo: M-50- Enlace de Parla Norte», donde para este tramo, que soporta intensidades de tráfico muy elevadas, se definirán actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial como la reordenación de accesos o la mejora de las condiciones de las paradas de los autobuses, con un presupuesto estimado de 65 millones de euros. Adicionalmente, con objeto de identificar las soluciones más eficientes para el interés general, se va a desarrollar un estudio de tráfico y movilidad, apoyándose en herramientas como el Big Data, que analice la demanda del corredor Madrid Toledo (carreteras A-42, AP-41, R-5, A-4, R-4, etc.), teniendo en cuenta que puedan existir diferentes formas de explotación de vías, lo que permitirá tomar decisiones priorizando las actuaciones con mayor rentabilidad social.

Además, de acuerdo con la información aportada por el Ayuntamiento de Illescas existe una importante demanda de tráfico de acceso desde la A-42 atraído por los polos industriales actuales y los previstos a corto plazo, del sector industrial y logístico.

Por esta razón, el citado municipio ha demandado medidas que permitan aprovechar la capacidad sobrante en la AP-41 y la R-5, mediante la bonificación del peaje de la autopista que pueda incentivar su uso por actuales usuarios de la A-42, descargando así esta infraestructura de parte del tráfico que hoy en día soporta y que produce importantes externalidades como la pérdida de productividad, las emisiones contaminantes derivadas del tráfico congestionado, y la siniestralidad.

6. Es obligación de los gestores públicos la búsqueda de la eficiencia en la utilización de los recursos públicos y la rentabilidad social de las inversiones realizadas. Es por ello que el Ministerio de transportes, Movilidad y Agenda Urbana considera como uno de sus objetivos incentivar el uso de las autopistas gestionadas por SEITTSA, especialmente en los casos en los que estas se encuentran en entornos donde su uso pueda mejorar la congestión o las condiciones de seguridad vial de las carreteras alternativas libres de peaje del mismo corredor, buscando a su vez la sostenibilidad ambiental de las inversiones.

Es por ello, que se está planteado la posible aplicación de medidas de esta naturaleza en determinados entornos viarios, como experiencias piloto y con carácter temporal, que permitan contrastar la efectividad de las mismas y disponer de herramientas e indicadores objetivos para valorar la idoneidad de su extensión a otros entornos de la red viaria.

Ante los antecedentes descritos, se puede considerar que se encuentra dentro de esta casuística el caso concreto de la AP-41 entre las poblaciones de Carranque (P.K. 16), Numancia de la Sagra (P.K.28) e Illescas (P.K.25), y su conexión con la R-5, y de la R-5 desde este punto a las vías de circunvalación M-50 y M-40, al constituir ésta una ruta alternativa a la conformada por la A-42.

Es por ello, que, en aras de promover la eficiencia del sistema viario, antes de acometer inversiones de gran envergadura se considere conveniente aplicar medidas que persigan una mayor eficiencia del sistema de transporte, en este caso mediante el incentivo del uso de la AP-41 y la R-5 en las franjas horarias en las que se ayude a aliviar la congestión.

7. Con el objetivo de incrementar el uso de la AP-41 y la R-5, contribuir a la descongestión de la A-42 y a la reducción de emisiones contaminantes, así como al aprovechamiento y eficacia de las infraestructuras existentes, se proponen una serie de bonificaciones a los trayectos entre Illescas o Numancia de la Sagra y M-50 o M-40 que comprenden a las dos autopistas citadas. Las bonificaciones son las siguientes y de aplicación exclusiva a usuarios de Telepeaje:

I. Bonificación del 100 % en el viaje de vuelta de lunes a viernes para todos los vehículos excepto autocares y microbuses.

– En el recorrido de ida sentido Madrid tiene que producirse la entrada en los peajes de Carranque, Illescas o Numancia de la Sagra en el horario entre 6:00:00 horas y 11:00:00 horas.

– Se aplicará solamente si se hace la vuelta por el mismo recorrido que se realizó la ida y dentro del mismo día en el horario comprendido entre las 11:00:00 horas y las 23:59:59 horas.

II. Bonificación del 100 % a partir del décimo viaje del mes para todos los vehículos excepto autocares y microbuses.

– En los trayectos mencionados, ya sea ida (sentido Madrid) o vuelta (sentido Toledo), será gratuito cualquier tránsito a partir del décimo viaje, del mismo trayecto, pagado en el mes.

### III. Bonificación especial para autocares y microbuses.

- Trayecto Carranque-M-50 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 1,25 euros por trayecto.
- Trayecto Carranque-M-50 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 2,25 euros por trayecto.
- Trayecto Illescas-M-50 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 2,50 euros por trayecto.
- Trayecto Illescas-M-50 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 4,05 euros por trayecto.
- Trayecto Numancia-M-50 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 3,00 euros por trayecto.
- Trayecto Numancia-M-50 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 4,70 euros por trayecto.
- Trayecto Carranque-M-40 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 2,55 euros por trayecto.
- Trayectos Carranque-M-40 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 4,10 euros por trayecto.
- Trayecto Illescas-M-40 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 3,80 euros por trayecto.
- Trayectos Illescas-M-40 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 5,90 euros por trayecto.
- Trayecto Numancia-M-40 en la categoría de Pesados 1: Bonificación de 4,30 euros por trayecto.
- Trayecto Numancia M-40 en la categoría de Pesados 2: Bonificación de 6,55 euros por trayecto.

Los autocares y microbuses deberán solicitar a SEITT por escrito y en el formato que se concrete, la aplicación de las bonificaciones especificando los números de sus Telepeajes.

8. De acuerdo a los datos de la memoria económica aportada por la sociedad, los ingresos previstos para 2023 que se podrían como máximo dejar de percibir por la aplicación de estas bonificaciones constituyen tan solo el 0,38 % de los ingresos por peaje de la sociedad, si bien, esta cifra se estima que sea mucho menor dado que se espera un importante incremento de usuarios de la autopista inducidos por los nuevos precios, pudiendo llegar a compensarse las cantidades bonificadas.

Además, de acuerdo con los datos de la citada Memoria se estima un incremento de los ingresos por otros conceptos, así como una disminución de gastos asociados al uso de los sistemas de telepeaje. En este último apartado, se espera un incremento de ingresos de la Estación de Servicio de la Sagra, suponiendo que el número de usuarios de la misma cuanto menos se triplicará gracias a la bonificación, estimándose un importante incremento de ventas. Asimismo, se estima que el uso de sistemas de telepeaje asociados a los de pago electrónico permitirá destinar los recursos de personal de estas áreas a cubrir servicios de otras áreas de peaje, reduciendo proporcionalmente el gasto.

### 9. En consecuencia, dispongo:

I. Autorizar a SEITTSA a aplicar el régimen de bonificaciones recogido en el apartado 7, en virtud de lo establecido en el punto Primero, apartado 4 del Acuerdo del Consejo de Ministros, de 14 de diciembre de 2018, por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado.

II. Semestralmente, SEITTSA informará a la comisión de seguimiento del Convenio que regule la gestión directa de la AP-41 y de la R-5, mediante un informe sobre la evolución del tráfico en el tramo afectado por la bonificación y de los ingresos, para que evalúe la efectividad de la aplicación de la medida, así como la afección de la misma al

equilibrio económico-financiero de la sociedad, para, en su caso, promover las acciones que sean precisas.

III. La bonificación autorizada entrará en vigor el 30 de enero de 2023, previa publicación de la presente resolución en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE), finalizando su aplicación el 31 de diciembre de 2024.

Madrid, 22 de diciembre de 2022.–El Secretario General de Infraestructuras, Francisco Javier Flores García.