

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

2207 *Resolución de 19 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 R-2 Madrid-Guadalajara.*

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 R-2 de Madrid a Guadalajara.

Estando previsto que la vigencia del convenio citado finalice el 31 de diciembre de 2022, a la fecha de la presente resolución, se encuentra en tramitación 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 Decreto-ley 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 apartado 4 de su punto Primero, se recoge expresamente que: «El Secretario General de Infraestructuras podrá autorizar bonificaciones a propuesta de SEITTSA».

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

De conformidad con ello, con fecha 28 de diciembre de 2018, el Secretario General de Infraestructuras dictó la Resolución por la que se aprueban los peajes aplicables en determinadas autopistas de la red de carreteras del estado, con aplicación desde el 15 de enero de 2019, en los diferentes recorridos de las mismas, estableciendo así los peajes aplicables a la autopista Radial 2 de Madrid a Guadalajara.

4. Como consecuencia de la implantación de nuevas empresas del sector logístico en el norte de la ciudad de Guadalajara, y más concretamente en los Polígonos Industriales del Henares y de la Ciudad del Transporte, se está produciendo un incremento de tráfico en las vías de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-

La Mancha que dan acceso a estos polígonos industriales y especialmente en la CM-101 y en la CM-10 (Ronda Norte de Guadalajara).

Este incremento del uso se está traduciendo en un aumento de tráficos, de modo que, de acuerdo con los datos proporcionados por la administración autonómica, la CM-10 tuvo en 2021 una Intensidad Media Diaria de vehículos (IMD) de 14.084, lo que supone un incremento del 39,1% respecto de 2016. Por su parte, la CM-101 tuvo en 2019 una IMD de 11.257, un 11,9% superior a 2017.

Ninguna de estas carreteras autonómicas son vías de alta capacidad sino carreteras de plataforma única dotadas de un único carril por sentido con arcenes de menos de 1 metro, una alta densidad de accesos a nivel de propiedades colindantes, y circulación de peatones y ciclistas, por lo que su diseño no está concebido para los niveles de tráfico que han pasado a soportar, lo que se agravará con el crecimiento de tráfico pesado previsto cuando entre en servicio la terminal multimodal ferroviaria promovida por el Puerto de Tarragona que se está construyendo en la Ciudad del Transporte.

En este mismo entorno del acceso a las citadas zonas industriales y logísticas, la autovía A-2 cuenta, en los tramos entre el P.K. 50+800 y el P.K. 53, y entre el P.K. 43+100 y el P.K. 47, con un nivel de servicio C, alcanzando una IMD de 39.701, con un 20% de vehículos pesados, en el tramo de circunvalación de Guadalajara según datos de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), siendo una de las autovías de acceso a Madrid con mayor proporción de vehículos pesados

Por el contrario, la autopista de peaje R-2, en el tramo comprendido entre los P.K. 54+925 y P.K. 60+500 (fin de tramo), es una clara alternativa de acceso a los polígonos mencionados en ese tramo, disponiendo asimismo de un amplio margen para absorber la nueva demanda ya que la IMD en el año 2021 fue de 2.607 vehículos al día, muy por debajo de su capacidad viaria de diseño.

5. En este contexto, tanto el Ayuntamiento de Guadalajara, como la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha han expuesto la importancia que para el desarrollo económico de la zona suponen los Polígonos Industriales del Henares y de la Ciudad del Transporte. Asimismo, el titular autonómico ha manifestado que el crecimiento de tráfico experimentado en la CM-10 y CM-101 en los últimos años está complicando la gestión del tráfico y el mantenimiento de las infraestructuras autonómicas. Por ello, consideran que estas zonas industriales y logísticas deben de contar con un acceso viario competitivo, que no menoscabe los niveles de servicio actuales y maximizando la eficiencia del empleo de los recursos públicos disponibles.

Es por ello, que se considera que la captación de una parte del tráfico de acceso a los polígonos a través de la R-2 mejoraría claramente los niveles de servicio de todas las vías del entorno y contribuiría por un lado a la descongestión de la CM-101 y CM-10 y por otro a elevar los niveles de seguridad viaria, resultando aconsejable que se lleve a cabo la bonificación del peaje en dicho acceso para hacer más competitivo el uso de la autopista.

Por esta causa, el Gobierno autonómico ha propuesto a SEITTSA la suscripción de un convenio para financiar la pérdida de ingresos que pudiera suponer dicha bonificación hasta unos determinados límites, así como de las actuaciones necesarias para reorganizar las vías del peaje de Guadalajara Norte.

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 reducir la congestión, al tiempo que mejorar las condiciones de seguridad vial en el conjunto de carreteras del corredor, favoreciendo asimismo 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 R-2 en el entorno del acceso a la Ciudad del Transporte de Guadalajara, por lo que parece aconsejable que se busque mejorar la distribución actual de tráficos entre las carreteras del corredor a través de medidas que incentiven el uso de la vía de mayores estándares de comodidad y seguridad como lo es la citada autopista R-2.

7. A la vista de todo lo anterior, se propone una bonificación del 100 % del peaje en el trayecto entre el enlace que conecta A-2 y R-2 y el peaje Guadalajara Norte de la autopista, para todas las categorías de vehículos, con carácter temporal y como experiencia piloto en el ámbito viario acotado y definido.

8. De acuerdo a los cálculos realizados en la Memoria económica del borrador del convenio en negociación entre la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y SEITTSA, la previsión de ingresos que se estima que SEITTSA dejaría de percibir en 2023 por la aplicación de esta bonificación sería de un máximo de 36.153 euros, siendo precisa también la realización de una pequeña obra civil para reorganizar las vías del peaje del enlace de Guadalajara Norte, que se estima en un total 30.000 euros (IVA incluido).

En consecuencia, dispongo:

1. 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.

2. SEITTSA promoverá acciones tendentes a suscribir con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, un acuerdo que contribuya a compensar la pérdida de ingresos que suponga dicha bonificación y a financiar las obras precisas para su materialización en el enlace Guadalajara Norte, con el fin de colaborar a mantener su equilibrio económico-financiero.

3. Anualmente, SEITTSA informará a la comisión de seguimiento del Convenio que regule la gestión directa de la Radial 2 mediante un informe sobre la evolución del tráfico en el tramo afectado por la bonificación, para que evalúe la efectividad de la aplicación de la medida.

4. 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) y finalizará el 31 de diciembre de 2024.

Madrid, 19 de diciembre de 2022.–El Secretario General de Infraestructuras, Francisco Javier Flores García.