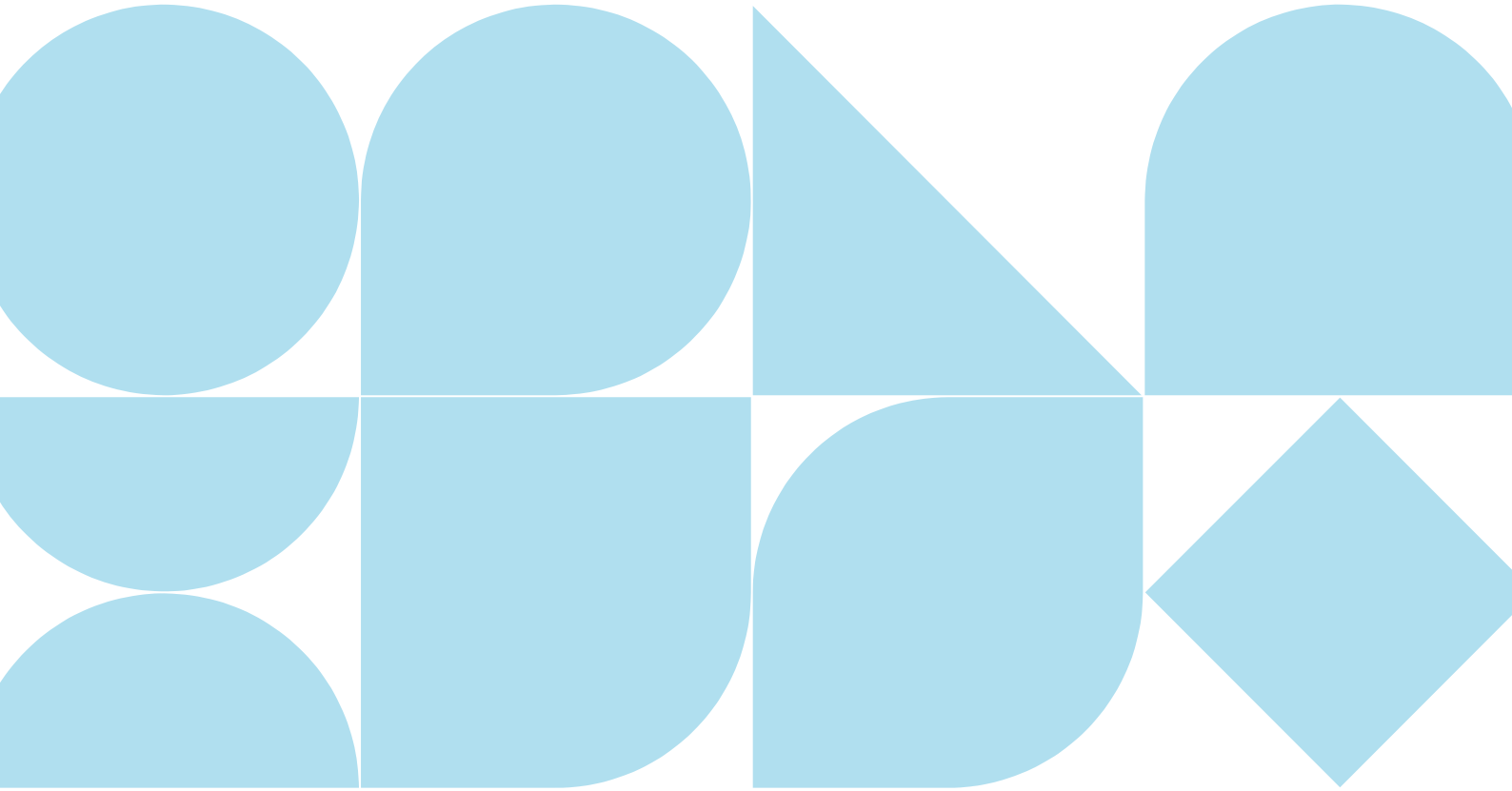


AP9 NOSA e DE BALDE

Resumo



UNIÓN DE
CONSUMIDORES
DE GALICIA



Índice

- 1** Introducción
- 2** Puntos relevantes
- 3** Algunas cifras
- 4** O rescate
- 5** O que se reclama
- 6** Conclusión



Introducción

A autoestrada AP-9, principal eixo viario de Galicia, leva anos rexistrando **incrementos continuados e moi elevados** das súas peaxes, situándose de maneira recorrente entre as máis caras do Estado. Estas subas afectan a unha infraestrutura esencial e sen alternativa real, utilizada a diario por miles de persoas traballadoras, estudantes, empresas e usuarios/as.

Só desde o ano 2022, o **prezo** acumulado da AP-9 **aumentou máis dun 25%**, nun contexto no que o incremento do custo da vida (IPC) non xustifica subas desa intensidade.

A AP-9 está explotada por AUDASA en réxime de concesión administrativa estatal. A concesión inicial foi obxecto de diversas modificacións ao longo do tempo, culminando coa **prórroga** aprobada no ano 2000 ata o ano 2048.

En xullo de 2025, a **Comisión Europea** emitiu un ditame motivado dentro dun procedemento de infracción contra o Reino de España ao considerar que a prórroga podería **vulnerar o Dereito da UE** ao tratarse dunha modificación substancial sen nova licitación pública. A Comisión advertiu da posibilidade de acudir ao Tribunal de Xustiza da UE. Mentres non exista resolución firme, o Goberno do Estado decidiu manter a concesión vixente, xerando un **escenario de incerteza xurídica** recoñecida oficialmente.

En febreiro de 2026, o **Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, denegou** á Confederación ConsumES, entidade na que se integra a UCGAL, **a información solicitada no portal de transparencia do Estado, para coñecer a resposta dada á Comisión Europea** no marco do citado expediente que avalía a legalidade da prórroga da concesión, por considerar que conceder a dita información suporía un prexuízo para a garantía da confidencialidade ou o segredo requirido nos procesos de toma de decisión.



As actualizacións das **tarifas** non son decisión directa da concesionaria, senón que se aproban mediante **acordo do Consello de Ministros**, por proposta do Ministerio de Transportes, en aplicación do réxime concesional. A **subida autorizada para 2026 (4,68%)** non responde exclusivamente ao IPC, senón á aplicación combinada de distintos compoñentes do contrato concesional, incluíndo incrementos asociados ao financiamento de obras e recuperación de limitacións anteriores.

En contraste, o **IPC en Galicia** situouse arredor do 2,7% en 2024 e do 2,6% en 2025, consolidándose unha tendencia na que as peaxes medran sistematicamente por riba do custo real da vida

Con esta iniciativa, compartida polo inmensa maioría da sociedade galega, **UCGAL quiere poñer de manifesto** e trasladalo así ao Goberno de España que a persistencia das peaxes na AP9 non responde a unha fatalidade económica, senón a **unha falta de vontade política**.

A AP9, ten un importante **impacto na cohesión territorial**. A AP9 divide Galicia en dúas. Liberala permitiría unha maior integración económica e social entre as cidades e as comarcas rurais limítrofes.

Desde a perspectiva da **seguridade viaria**, a liberación de peaxes trasvasaría miles de vehículos das estradas convencionais (máis perigosas e con maior sinistralidade) cara á autoestrada, salvando vidas e reducindo o impacto dos accidentes na sanidade pública.

E por suposto afonda na **nosa dignidade cidadá**. Apoiar este manifesto é un acto de defensa propia. Galicia non pide privilexios, pide simplemente o mesmo trato que recibiron xa Valencia, Cataluña ou Andalucía.

Puntos relevantes

Galicia, unha illa de peaxe

Desde o ano 2018, o Goberno de España iniciou un proceso de normalización das autoestradas de peaxe ao finalizar as súas concesións (AP-1, AP-7, AP-2, AP-4). Isto supuxo a liberación de máis de 1.000 quilómetros de vías en Cataluña, Andalucía, Aragón e Levante. Galicia foi excluída deliberadamente deste proceso. Esta discriminación territorial obriga ao tecido produtivo galego a asumir uns custos loxísticos que non existen noutros territorios, rompendo o principio de igualdade e unidade de mercado.

O sistema de actualización de tarifas integra compoñentes adicionais ao IPC

A fórmula de revisión anual das tarifas non se limita á evolución do Índice de Prezos ao Consumo. O sistema incorpora diversos factores previstos no título concesional, entre eles, axustes derivados da inflación, mecanismos de compensación por limitacións de subas aplicadas en exercicios anteriores ou recargas específicas destinadas ao financiamento de actuacións concretas, así como eventuais reequilibrios económico-financeiros.

Esta estrutura explica que, en determinados exercicios, o incremento supere de maneira significativa a inflación real rexistrada en Galicia. Polo tanto, as subas non responden exclusivamente á evolución do custo da vida, senón á aplicación automática de cláusulas contractuais acumulativas.

O financiamento "dobre" das ampliacións

Un dos aspectos máis controvertidos da xestión da AP-9 é o modelo de financiamento das obras de ampliación (Ponte de Rande e Santiago). Mediante un convenio que hoxe é obxecto de crítica por parte da Comisión Europea, o Estado permitiu que a empresa financiase as obras a cambio de aplicar un recargo extraordinario anual do 1% acumulativo nas tarifas. O resultado é que os galegos pagamos a obra dúas veces: como usuarios da vía e como "financiadores" dun investimento privado que xera unha rendibilidade garantida para a empresa, independentemente do IPC.

O bloqueio á autonomía galega

Malia a vontade unánime do Parlamento de Galicia, expresada en reiteradas ocasións por todas as forzas políticas, o traspaso da titularidade da autoestrada foi bloqueado no Congreso dos Deputados ata en 38 ocasións. Este bloqueio impide que as decisións sobre a mobilidade galega se tomen desde Galicia, mantendo a infraestrutura baixo un control centralizado que se mostrou ineficaz e alleo á realidade social do territorio.

A prórroga ata 2048 constitúe o elemento nuclear do debate xurídico

A campaña "AP9 NOSA e DE BALDE" susténtase nun argumento xurídico de forza internacional:

- **O procedemento de infracción de xullo de 2025:** A Comisión Europea emitiu **un ditame motivado** contra o Reino de España. A tese de Bruselas é clara: a prórroga de 25 anos (ata 2048) concedida no ano 2000 vulnera as directivas europeas de licitación pública. Segundo a UE, unha modificación de tal calado no contrato debería ter saído a concurso público e non outorgarse de xeito directo á actual empresa.
- **A ilegalidade da prórroga:** Se o Tribunal de Xustiza da Unión Europea confirma que a prórroga é ilegal, o contrato actual podería ser declarado nulo. Isto sitúa á administración nunha posición de forza inédita: podería rescindir a concesión sen ter que facer fronte ás indemnizacións millonarias por "lucro cesante" que a empresa reclama, xa que o título que sustenta o negocio sería inválido.
- **Vulneración da libre concorrência:** O modelo actual impediu que outras empresas optasen á xestión, o que blindou un monopolio que prexudicou sistematicamente ao consumidor final en termos de prezos e servizo.

En definitiva, o procedemento de infracción iniciado pola Comisión Europea céntrase precisamente na eventual vulneración dos principios de libre concorrência, transparencia e igualdade de trato. Polo tanto, a validez xurídica da prórroga condiciona todo o modelo concesional actual, incluída a duración das peaxes e o marco económico-financeiro aplicable.

Algunhas cifras

Para captar a atención do usuario, cómpre facer públicos datos que demostran a magnitude do lucro que xera a vía:

Liderado en tráfico

Segundo os datos máis recentes (2025), **a AP9 é a autoestrada co maior volume de tráfico de toda España, superando os 2.130 millóns de quilómetros percorridos nun ano**. Presenta unha intensidade media de **26.505 vehículos/día**, chegando a niveis moito maiores en tramos metropolitanos. Estas cifras confirman que a vía non só é rendible, senón que é a máis produtiva do Estado, o que fai aínda máis inxusta a persistencia das peaxes.

Custe por quilómetro

O custo de circular pola AP9 (0,0789 €) **é significativamente superior** ao das vías de titularidade autonómica (0,0741 €), **mesmo contando coas bonificacións actuais**. A viaxe Vigo-Coruña: pasou de custar 19,40 € en 2024 a 20,45 € en 2025, unha suba do 5,41%.

Escalada de prezos (O impacto do 25%)

Só desde o ano 2022, o prezo acumulado das peaxes aumentou **máis dun 25%**. Esta suba supera con moito o incremento do IPC galego e a evolución dos salarios. Para o vindeiro exercicio 2026, a tarifa autorizada do **4,68%** volve ser un golpe directo á economía das familias.

Rendibilidade empresarial

A concesionaria **Audasa** mantén **beneficios netos que roldan os 85-90 millóns de euros anuais**. É unha rendibilidade extraordinaria para unha vía que xa amortizou o seu investimento inicial hai décadas. Como exemplo saibamos que o beneficio neto pasou de 50,7 M€ en 2021 a máis de 90 M€ en 2024.

O custo de oportunidade

Estímase que **o mantemento de peaxes detrae da economía galega máis de 150 millóns de euros ao ano** que poderían destinarse ao consumo local, o que supón un freo ao dinamismo comercial das vilas e cidades do Eixo Atlántico.



O rescate

Cabe a posibilidade de rescatar a concesión con antelación ao vencemento do contrato en 2048, en aras da gratuidade da mesma.

No caso de que se proceda ao rescate, a concesionaria debe recibir unha indemnización por razón do activo non amortizado e os danos e prexuízos causados calculados como lucro cesante.

Sen embargo, o argumento de que o rescate é "inalcanzable economicamente" é un mito que este informe quere desmontar atendendo a estas cuestións:

- **O concepto de equivalencia financeira:** O custo estimado para a indemnización por rescate hoxe en día é **comparable ao volume de gasto que o Estado xa asume en bonificacións, subsidios e subvencións á empresa ata o final da concesión en 2048**. É dicir, o Estado xa está gastando ese diñeiro, pero faino para manter as peaxes e o beneficio privado, en lugar de para liberar a vía.
- **O precedente de Alacante** (Febreiro 2025): O propio Ministerio de Transportes recoñeceu que a liberación de peaxes na AP-7 en Alacante xerou un beneficio social tan elevado (aforro de tempo, redución de emisións e baixada da sinistralidade) que facía rendible o investimento público no rescate. A AP-9 cumpre todos estes requisitos cunha intensidade moito maior polo seu volume de tráfico.
- **O perigo de adiar o rescate:** Cada ano que pasa, o rescate faise máis gravoso. A inxección constante de diñeiro público en bonificacións e a suba de tarifas inflan artificialmente o valor da empresa, facendo que a indemnización por lucro cesante aumente. Rescatar hoxe é máis barato que rescatar mañá.



O que se reclama

1

Traspaso

O **traspaso inmediato da titularidade da AP-9**.

Non podemos permitir que, malia a unanimidade do Parlamento de Galicia, o Congreso siga retrasando o debate para o traspaso da competencia.

2

Rescate

O **rescate da concesión**

Iniciar un proceso para extinguir o contrato actual xa que o seu custe é similar ao das bonificacións previstas ate 2028.

Rescatar a AP9 é o mellor investimento para o futuro de Galicia.

3

Anulación subas

A **anulación das subas abusivas** e un horizonte real de gratuidade para unha infraestrutura que é de todos/as e para todos/as.

Conclusión

A situación da AP-9 non responde a unha inevitabilidade técnica nin a unha imposición contractual inmodificable, senón a decisións políticas concretas adoptadas ao longo do tempo. O mantemento da prórroga ata 2048, o sistema de financiamento das ampliacións a través das tarifas e a ausencia dunha revisión estrutural do modelo son opcións de política pública, non consecuencias automáticas dun marco xurídico inalterable.

A experiencia doutros territorios demostra que existen alternativas: finalización de concesións sen prórroga, liberalización de peaxes ou rescate e xestión pública. Polo tanto, a continuidade do modelo actual na AP-9 non é a única vía posible, senón a que se escolleu manter.

En consecuencia, se noutras partes do Estado se adoptaron solucións diferentes en función do interese xeral, tamén é viable aplicar en Galicia medidas equivalentes. A clave non reside nun límite técnico, senón na vontade política de revisar o modelo e priorizar o interese público.



AP9 NOSA e DE BALDE

Número de teléfono

981 56 64 11

Correo electrónico

comunicacion@consumidores.gal



UNIÓN DE
CONSUMIDORES
DE GALICIA