

# El Norte de Castilla

Segovia

## La UE deja vía libre al Gobierno para liberar las autopistas a partir de 2029

El comisario de Mercado Interior dice que no es necesaria una nueva licitación de siete años de la AP-6, AP-61 y AP-51



Coches circulan por la AP-6 con las cabinas de peaje de San Rafael al fondo. Antonio Tanarro



**Eduardo Redondo**

El Espinar

Viernes, 6 de febrero 2026, 11:21

Seguir

Comenta

Guardar

Compartir

El Gobierno de España tiene en su mano la finalización del peaje en las autopistas que conectan las provincias de Ávila y Segovia con la Comunidad de Madrid: la AP-6, AP-51 y AP-61. Así lo ha constatado el comisario de Mercado Interior, el francés Stéphane Séjourné, en nombre de la Comisión Europea, al dar respuesta a una pregunta del Partido Popular Europeo (PPE) sobre la obligación de España de licitar un nuevo

régimen de peaje durante un periodo adicional de siete años a partir de la finalización de la actual concesión, prevista para noviembre de 2029.

En su contestación, la Comisión Europea abre la puerta a que el Gobierno no convoque una nueva licitación, incumpliendo el compromiso adquirido entre España y la Comisión en el 2012 que obligó a reducir en siete años la concesión afectada y la apertura de una nueva licitación para ese mismo periodo, siempre y cuando no optara por la liberalización.

Esta sentencia viene heredada de las decisiones que, en el año 1999, con José María Aznar en La Moncloa, el Ministerio de Fomento tomó para asignar a la misma concesionaria, Iberpistas (Abertis), dos tramos nuevos de pago correspondientes a las actuales AP-51 (entre Ávila y Villacastín) y AP-61 (Segovia - San Rafael), así como la construcción del tercer túnel en la AP-6 y la variante de la localidad madrileña de Guadarrama. El objetivo, según el Gobierno del Partido Popular, era descongestionar la autovía A-6 a su paso hacia Madrid a la altura de la Sierra de Guadarrama. Con este encargo, a la postre ilegal según los tribunales europeos, la gestión privada quedó prorrogada.

Ante esta situación irregular y contestando a la pregunta del PPE, Séjourné sostiene que «este compromiso se aplicó mediante el Real Decreto 525/2012, que redujo la duración del periodo concesional en siete años y estableció la obligación de volver a licitar la concesión a partir de noviembre de 2019». Y recuerda: «El 14 de abril de 2020, el Gobierno español decidió que la duración exacta de la concesión sería de treinta años, por lo que finalizará el 19 de noviembre de 2029». Esta respuesta, fechada el pasado 19 de enero de 2026, supone una opción real para la finalización definitiva del peaje y un cambio importante en el horizonte de las autopistas de pago.

Como alternativa, Bruselas subraya en esta ocasión que «las autoridades españolas pueden decidir prestar los servicios directamente al público, que es una opción que tienen los Estados miembros, reconocida en el considerando 5 de la Directiva 2014/23/UE3, y que no contravendría los objetivos del acuerdo» alcanzado entre ambas partes.

### **Compensación a la concesionaria**

La respuesta del comisario de Mercado Interior de la Unión Europea pone la pelota en el tejado del Gobierno de España. Hasta ahora, se daba por hecho que el Estado tendría que realizar una nueva concesión de siete años, entre 2029 y 2036, para poder indemnizar a la empresa por la reducción del periodo concesional ordenada en 2012. De hecho, la principal incógnita durante los últimos años era cómo iba a ser esa nueva concesión, ya que el Gobierno de España había manifestado que el escenario «previsible» a partir de 2029 pasaba por unas autopistas gratuitas para el usuario y, para ello, se podía optar por un peaje en la sombra, una fórmula mediante la cual la administración pública paga a la empresa concesionaria en función del uso, pero el usuario no tiene que pagar un peaje directo cuando pasa. Es más, con este sistema ni siquiera habría cabinas o barreras. El ejemplo más cercano para los segovianos es la autovía de Pinares, que no supone un coste directo para el conductor aunque la Junta de Castilla y León debe pagar un canon a la empresa concesionaria de su explotación durante el tiempo acordado.

Llegados a este punto, el dinero y la voluntad política vuelven a ser claves para resolver un problema que, según colectivos como la Federación Empresarial Segoviana (Fes) o Asetra (la patronal del transporte), lastra el crecimiento de la provincia de Segovia desde hace décadas. En base a la respuesta dada por Europa, el Gobierno central puede decidir no licitar las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 y que a partir de noviembre de 2029 pasen a estar gestionadas directamente por el Estado, como la mayoría de las autopistas españolas. Eso sí, que el Gobierno no esté obligado a realizar una nueva licitación por siete años, como se pensaba hasta ahora, no supondrá que no tengan que compensar a Abertis. La respuesta del comisario de Mercado Interior de la UE señala que se debería indemnizar a la actual empresa concesionaria de otra manera, tal y como establece el artículo 2 del Real Decreto 525/2012.

#### Noticias relacionadas



**Así suben los peajes a Madrid en 2026: 30 céntimos más desde Segovia y 20...**



**Transportes finaliza 2025 sin publicar el estudio inicial para eliminar los peajes**

Hasta ahora, la opción que barajaba el Ejecutivo era sufragar esa indemnización mediante una nueva concesión entre los años 2029 y 2036, una posibilidad que el propio Ministerio de Transportes confirmó por escrito en 2024 a través de la Comisión Europea. La Comisión Europea aclara a la concesionaria a través de una resolución que es oportuno. En cualquier caso, la UE establece la obligación de licitar la concesión de nuevo hasta el año 2036, por lo que, si el Gobierno optara por otra vía, debería modificar previamente dicha norma.



Calcula cuánto puedes ahorrar con la luz de Repsol

Descubre más

#### «Capítulo sorprendente»

Esta situación ya fue denunciada por los miembros de la Plataforma Solución Travesía de San Rafael, que llevan años reclamando la retirada del tráfico pesado que pasa por su localidad para evitar el pago del peaje de la autopista. «Denunciamos ante la Unión Europea, a finales del año pasado, que la concesión correspondiente al periodo 2029-2036 debería haberse licitado ya en 2019, algo que no se ha hecho. Ahora la Comisión avala que no se licite, pero el dinero para indemnizar a Abertis por la reducción de siete años de contrato tendrá que salir de algún sitio», explica Óscar de Diego, portavoz de la Plataforma.

«Es un nuevo y sorprendente capítulo», añade De Diego, extrañado con que la Comisión Europea permita al Estado español que no tenga que cumplir con el compromiso al que se llegó en 2012 para satisfacer la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que declaraba ilegales las concesiones a la empresa Abertis de la AP-6, AP-61 y AP-51.

Pese a su sorpresa, De Diego precisa que la respuesta de la Unión Europea arroja luz al futuro de las autopistas de pago que conectan Ávila y Segovia con la Comunidad de Madrid, un futuro que señala es más que

nunca decisión del Gobierno de España. Así, pone como ejemplo las medidas ya ejecutadas en otros puntos del país, como las bonificaciones para los usuarios de la AP-53 en Galicia.

---

## Un estudio evalúa las necesidades de hacer gratuitas las autopistas

La respuesta de la Comisión Europea que abre la puerta a un escenario sin una nueva licitación de las autopistas de pago de Segovia pone todavía más el foco en el estudio informativo que desde hace un año elabora el Ministerio de Transportes sobre las actuaciones que serían necesarias para adaptar la AP-6, la AP-61 y la AP-51 a un escenario sin peajes a partir de noviembre de 2029. Ese documento debe determinar tanto el tipo de actuaciones a realizar (remodelación de enlaces e implantación de nuevos, ampliación de áreas de servicio, nuevos aparcamientos de vialidad invernal, pacificación de travesías...), como sus características, incluyendo la estimación de su presupuesto y una propuesta de su programación en función de su prioridad.

Entre las medidas que analizará el estudio también se encuentran las consecuencias que tendría la liberación de las autopistas para carreteras como la N-6, la N-110 o la N-603, vías gratuitas que en la actualidad asumen miles de vehículos que optan por estas carreteras para no pagar peaje.

---

Temas [Segovia](#)

 Comenta

 Reporta un error







