



El tráfico en las autopistas de peaje

Año 2008



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

serie monografías

El tráfico en las autopistas de peaje

Año 2008



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

2010

Catálogo general de publicaciones oficiales:
<http://www.060.es>

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: En tramitación

Índice

Resumen.....	5
1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje	21
2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje.....	31
3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje.....	37
4. Los servicios a los usuarios.....	45
5. Tarifas e ingresos de las autopistas.....	51
6. Actividades de conservación.....	63
7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal.....	77
8. Calidad y sostenibilidad ambiental	89
Anexo I. Normativa legal aplicable a la Red Estatal de Autopistas de Peaje.....	95
I.1. Normativa general	95
I.2. Disposiciones de interés particular	97
I.3. Disposiciones específicas sobre tarifas.....	114
Anexo II. Indicadores de tráfico de las autopistas de la Red Estatal	117
AP-1: Burgos – Armiñón	119
AP-2: Zaragoza – Mediterráneo.....	127
AP-36: Ocaña – La Roda	137
AP-4: Sevilla – Cádiz	145
AP-41: Madrid – Toledo	153
AP-51: AP-6 – Conexión con Ávila	161
AP-53: Santiago – Alto de Santo Domingo	169
AP-6: Villalba – Villacastín – Adanero.....	179
AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia.....	187
AP-66: León – Campomanes.....	195
AP-68: Bilbao – Zaragoza	203
AP-7: Montmeló – La Jonquera.....	215
AP-7: Montmeló – Papiol	225
AP-7: Barcelona – Tarragona	233
AP-7: Tarragona – Valencia.....	241
AP-7: Valencia – Alicante	251
AP-7: Circunvalación de Alicante.....	259
AP-7: Alicante – Cartagena	267
AP-7: Cartagena – Vera.....	277

AP-7: Málaga – Guadiaro	285
AP-71: León – Astorga	293
AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa	303
M-12: Eje Aeropuerto	315
R-2: Madrid – Guadalajara	323
R-3: Madrid – Arganda del Rey	331
R-4: Madrid – Ocaña	339
R-5: Madrid – Navacarnero	347
 Anexo III. Resumen estadístico 1974-2008	 355
III.1. Evolución de la demanda en al Red Estatal (veh × km anuales)	355
III.2. Evolución de la longitud de las autopistas en servicio (km)	359
III.3. Evolución del tráfico: IMD (veh/día)	363
III.4. Evolución de la accidentalidad (indicadores de mortalidad y de peligrosidad)	367
III.5. Evolución de los ingresos (ingresos totales e índice tarifario)	371

Resumen

La publicación *La Red de Autopistas Estatales de Peaje – Año 2008* tiene como objetivo presentar públicamente los datos más relevantes sobre la parte de la red nacional de carreteras que está formada por las autopistas de peaje cuya titularidad ejerce el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Carreteras.

Se trata de 27 autopistas cuya explotación corresponde a 20 sociedades concesionarias, y que en su conjunto tiene una longitud de 2.528,68 km, soporta una intensidad media diaria que en el promedio de los tramos de peaje de la Red alcanza la cifra de 21.134 vehículos, y da servicio a una demanda agregada de movilidad y transporte por carretera cuya magnitud en el año 2008 fue de 19.675,02 millones de vehículos × km.

La publicación aborda en sus aspectos esenciales una temática diversa que se indica a continuación, distribuida en los 8 capítulos cuyos respectivos títulos son representativos de los hechos a que cada uno de ellos se refiere:

1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje en España.
2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje.
3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje.
4. Los servicios a los usuarios.
5. Tarifas e ingresos de las autopistas.
6. Actividades de conservación.
7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal.
8. Calidad y sostenibilidad ambiental.

A estos ocho capítulos se les ha agregado tres Anexos, el primero de los cuales se refiere a la normativa legal aplicable a las autopistas de peaje de la Red Estatal, el segundo contiene información detallada gráfica y numérica sobre cada una de esas 27 autopistas, especialmente en cuanto a los indicadores de tráfico correspondientes al año 2008, y el tercero contiene una tabulación de los datos estadísticos desde el año 1974 hasta el 2008 en lo que se refiere a las siguientes variables:

- Longitud de la Red Estatal, por autopista y en total.
- Intensidad media diaria, por autopista y en conjunto.
- Tráfico medido en vehículos × km, por autopista y en total.
- Accidentalidad, por autopista y en conjunto.
- Ingresos por sociedad concesionaria y en total.

A fecha 31 de diciembre de 2008, los valores agregados de las variables anteriores para el conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje son los que se indican seguidamente:

- Longitud total: 2.528,68 km.
- IMD promedio (tramos de peaje): 21.134 vehículos/día.

- Demanda agregada de uso (tramos de peaje): 19.675,02 millones de vehículos × km.
- Índice global de mortalidad: 0,37 (en el tronco).
- Índice global de peligrosidad: 6,25 (en el tronco).
- Ingresos totales: 1.680,62 millones de euros.

En el presente resumen se han extractado algunos de los datos y hechos más significativos de los que con mayor amplitud y detalle se exponen en los capítulos y anexos de esta publicación.

1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje en España

La Red Estatal de Autopistas de Peaje constituye como se ha indicado anteriormente una parte muy importante de la infraestructura viaria que se encuentra en servicio en España, constituida por el conjunto de autopistas de peaje en concesión cuya titularidad corresponde al Estado (Ministerio de Fomento). Los antecedentes del sistema concesional de autopistas de peaje en nuestro país se sitúan en la Ley de 26 de febrero de 1953, sobre construcción por particulares de carreteras de peaje, que constituyó la primera legislación en materia de concesión de autopistas. Desde ese momento hasta la actualidad la Red no ha dejado de evolucionar positivamente en sus aspectos físicos y de uso, como soporte de una fracción significativa de la demanda nacional de movilidad y transporte por carretera.

Las autopistas de peaje que forman parte de la Red Estatal y las sociedades concesionarias que las explotan se encuentran, de acuerdo con la normativa vigente, bajo la tutela administrativa y en su caso la supervisión (vigilancia, inspección y control) de los órganos siguientes, pertenecientes al Ministerio de Fomento.

- Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- Dirección General de Carreteras:
 - Subdirección General de Conservación y Explotación (Subdirección General Adjunta y Servicio de Concesión de Autopistas).
 - Demarcaciones de Carreteras (Inspectores de Explotación de Autopistas).

La Tabla TR-1.1 recoge la denominación de cada una de las autopistas que se encuentran actualmente en servicio y la longitud correspondiente. La Tabla TR-1.2 incluye un resumen de las principales magnitudes de explotación (IMD y tráfico en Vh × km en las vías).

Tabla TR-I.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2008

Denominación de la autopista	Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Adjudicación
AP-1: Burgos - Armiñón	EUROPISTAS	84,30	30/05/74
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	ACESA	215,49	25/06/73
AP-36: Ocaña - La Roda	MADRID-LEVANTE	127,50	21/02/04
AP-4: Sevilla - Cádiz	AUMAR	93,82	30/07/69
AP-41: Madrid - Toledo	MADRID-TOLEDO	58,81	21/02/04
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	CASTELLANA	23,10	18/11/99
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	ACEGA	56,61	12/11/99
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	IBERPISTAS	69,60	29/01/68
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	CASTELLANA	27,68	18/11/99
AP-66: León - Campomanes	AUCALSA	77,76	17/10/75
AP-68: Bilbao - Zaragoza	AVASA	294,42	10/11/73
AP-7: Alicante - Cartagena	AUSUR	76,60	01/08/98
AP-7: Barcelona - Tarragona	ACESA	100,36	29/01/68
AP-7: Cartagena - Vera	AUCOSTA	112,62	14/02/04
AP-7: Circunvalación de Alicante	CIRALSA	33,20	21/02/04
AP-7: Málaga - Guadiaro	AUSOL	98,15	15/03/96
AP-7: Montmeló - La Jonquera	ACESA	135,98	06/02/67
AP-7: Montmeló - Papiol		26,64	15/05/74
AP-7: Tarragona - Valencia	AUMAR	225,32	08/09/71
AP-7: Valencia - Alicante		148,52	22/12/72
AP-71: León - Astorga	AULESA	37,70	10/03/00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	AUDASA	219,60	18/08/73
M-12: Eje Aeropuerto	EJE AEROPUERTO	9,44	26/11/02
R-2: Madrid - Guadalajara	HENARSA	62,30	04/11/00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	ACCESOS DE MADRID	31,80	06/10/99
R-4: Madrid - Ocaña	MADRID SUR	52,50	30/12/00
R-5: Madrid - Navalcarnero	ACCESOS DE MADRID	28,86	06/10/99
Longitud total a 31 de diciembre de 2008 (tramos de peaje)		2.528,68	

Tabla TR-I.2. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación, año 2008

Denominación de la autopista	IMD (Vh/día)	Millones de Vh × km
AP-1: Burgos - Armiñón	22.250	686,53
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	14.348	1.131,59
AP-36: Ocaña - La Roda	4.770	222,57
AP-4: Sevilla - Cádiz	24.221	831,69
AP-41: Madrid-Toledo	2.401	51,68
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	7.091	59,95
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.683	117,74
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	29.765	758,21
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5.810	58,86
AP-66: León - Campomanes	9.997	284,51
AP-68: Bilbao - Zaragoza	14.734	1.587,64
AP-7: Alicante - Cartagena	18.625	522,16
AP-7: Barcelona - Tarragona	61.691	2.266,03
AP-7: Cartagena - Vera	2.419	86,58
AP-7: Circunvalación de Alicante	9.981	121,39
AP-7: Málaga - Guadiaro	32.042	1.150,95
AP-7: Montmeló - La Jonquera	46.761	2.327,24
AP-7: Montmeló - Papiol	114.760	1.118,94
AP-7: Tarragona - Valencia	22.155	1.827,08
AP-7: Valencia - Alicante	26.180	1.423,10
AP-71: León - Astorga	5.347	73,78
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	26.827	2.156,12
M-12: Eje Aeropuerto	20.134	69,57
R-2: Madrid - Guadalajara	10.594	241,55
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16.522	180,28
R-4: Madrid - Ocaña	10.402	199,87
R-5: Madrid - Navalcarnero	11.873	119,43
Total Red Estatal (tramos de peaje)	21.134	19.675,02

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2008

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



Autopistas de peaje: esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2008.

2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Los fenómenos de la movilidad y el transporte constituyen elementos claves en la sociedad actual, tanto por su relevancia en términos económicos como por cuanto suponen facetas de un modo de vida asociado inequívocamente al mundo contemporáneo. Las variables que representan la movilidad de las personas y el transporte de mercancías dan en buena medida una idea de la vitalidad de una sociedad.

Los datos que pueden consultarse en las tablas TR-2.1 y TR-2.2 muestran cómo la Red Estatal de Autopistas de Peaje ha contribuido sustancialmente a aumentar cuantitativamente y a mejorar cualitativamente la oferta de red viaria como soporte infraestructural necesario de movilidad y transporte. Los datos son suficientemente elocuentes. De los 597,70 km en servicio en el año 1974 se ha pasado a disponer a finales de 2008 de 2.528,68 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de 432% en el plazo de 35 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual supone una media interanual equivalente en torno al 4,40%. Esa tasa supera significativamente a los indicadores de crecimiento económico del país para ese mismo período. El aumento de oferta debido a la paulatina extensión de la Red Estatal de Autopistas de Peaje se ha visto respondido por una aceptación de este tipo de infraestructuras sujetas a peaje por el público, lo cual resulta fácilmente contrastable al observar la evolución del tráfico en la red, que pasó de 1.547 millones de Vh x km en el año 1974 a alcanzar la cifra de 19.675,02 millones de Vh x km en los tramos de peaje durante el año 2008. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.271%, que en media interanual acumulativa equivaldría el 7,77%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (230% y 2,74% respectivamente) son lógicamente de menor entidad que en el caso de la variable anterior debido al aumento paulatino de la longitud de la red. En cualquier caso hay que tener en cuenta que los valores de los indicadores de tráfico en el año 2008 han sido inferiores a los del año anterior por razones derivadas de la situación económica general.

Tabla TR-2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1978-2008) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km recorridos)

	1978	1983	1988	1993	1998	2003	2008
Oferta (km)	1.263,60	1.651,30	1.706,00	1.763,90	1.752,50	2.063,70	2.528,68
Demanda (MVh x km)	3.820,05	4.681,03	7.469,45	9.508,99	11.235,29	16.480,98	19.675,02

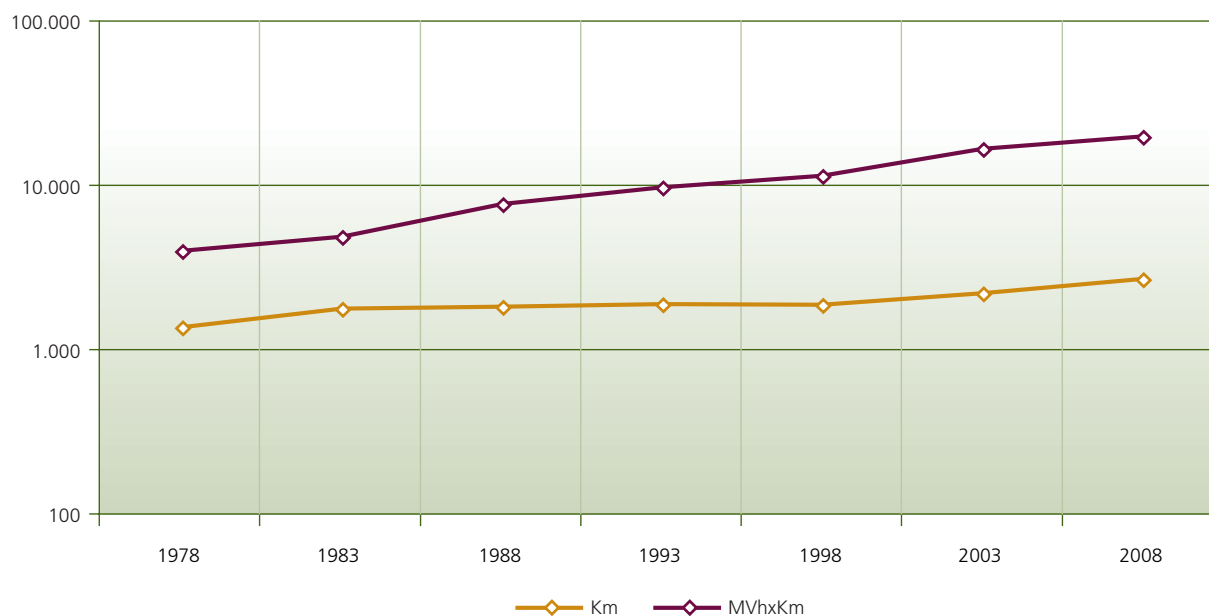
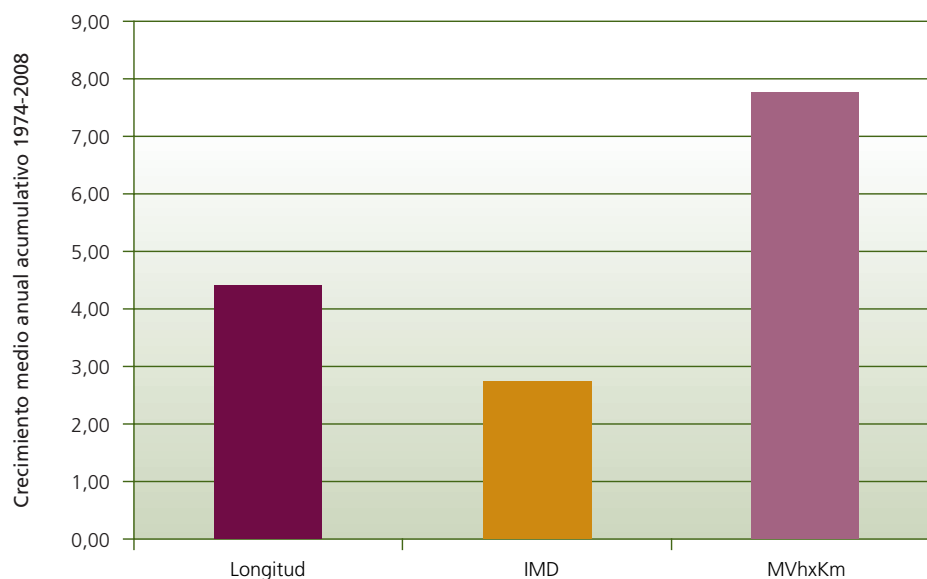


Tabla TR-2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2008) (incremento total y media anual acumulativa)

	1974	2008	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.528,68	431,74	4,40
IMD	9.171	21.134	230,44	2,74
MVh x km	1.547,45	19.675,02	1.271,45	7,77

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual equivalente (acumulativa).



3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

En el año 2008 se registraron en las carreteras españolas 2.181 víctimas mortales por accidentes de tráfico (2.741 en 2007) y 866 heridos que tuvieron la consideración de graves (1.150 en 2007). Por quinto año consecutivo y fruto del esfuerzo continuo de todos los sectores con responsabilidad en la seguridad vial, las cifras mostraron una tendencia a la mejora de los indicadores de siniestralidad en las carreteras españolas. En los cinco últimos años se ha alcanzado un descenso acumulado del 46% en el número de fallecidos y del 68% en lo que se refiere a heridos graves.

En lo que se refiere a la Red Estatal de Autopistas de Peaje, el número total de víctimas mortales que se produjeron como consecuencia de accidente de tráfico en el año 2008 fue de 76 fallecidos (99 en 2007), de los cuales 72 correspondieron al tronco de las autopistas (91 en 2007) y 4 a los enlaces (8 en 2007). Esta cifra supone el 62% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (47 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 2.138 (2.348 en 2007), correspondiendo 1.983 (2.223 en 2007) al tronco de las autopistas y 155 a los enlaces (125 en 2007).

Las autopistas de peaje mantuvieron en 2008 un buen nivel de reducción en el número de fallecidos tanto respecto al año pasado (-16,89%) y también respecto al 2006 (-41,15%). En las autovías también se constatan

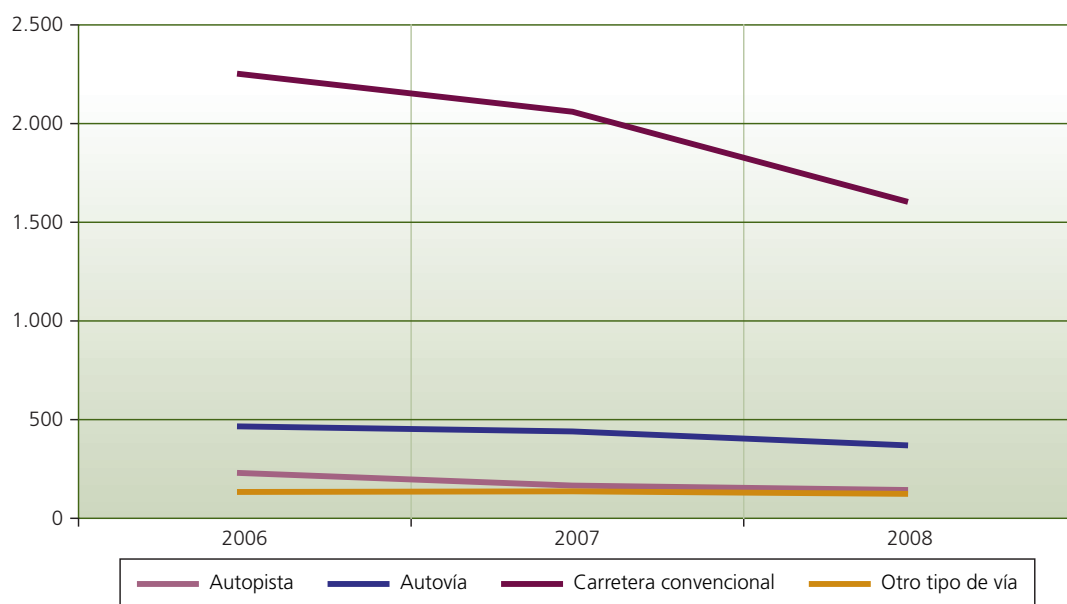
reducciones respecto de 2007 y 2006, respectivamente del 16,39% y del 21,43%. El número de muertos en este tipo de vías durante el año 2008 fue de 352 personas.

Las tendencias evolutivas de la siniestralidad en la Red Española de Carreteras según el tipo de vías se recogen en la tabla TR-3.1

Tabla TR-3.1. Distribución de la mortalidad por tipo de vía. Años 2006-2008

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	2006	2007	2008	% distribución 08	Diferencia 08-07	Diferencia 08-06	% Var. 08-07	% Var. 08-06
Autopista	209	148	123	5,6	-25	-86	-16,89	-41,15
Autovía	448	421	352	16,1	-69	-96	-16,39	-21,43
Carretera convencional	2.231	2.041	1.588	72,8	-453	-643	-22,20	-28,82
Otro tipo de vía	127	131	118	5,4	-13	-9	-9,92	-7,09
Total	3.015	2.741	2.181	1,00	-560	-834	-20,43	-27,66

Fuente: Ministerio del Interior.



4. Los servicios a los usuarios

La normativa que regula el trámite de las reclamaciones que efectúan los usuarios en relación con el servicio se recoge en los Reglamentos de Explotación vigentes en las autopistas de peaje, que en su articulado indican que en cada una de las estaciones de peaje y áreas de servicio, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un libro de reclamaciones a disposición de todos los usuarios. Dicho libro será foliado y visado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje. Con la periodicidad que indique la Delegación del Gobierno, la Sociedad Concesionaria, deberá darle traslado de las reclamaciones formuladas, agregando su propio informe sobre ellas y las medidas adoptadas en cada caso.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 2.317, lo que supone una reducción significativa frente a las 2.614 presentadas en el año 2007. Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes: peaje, señalización, servicio, iluminación, circulación y otros. En la tabla TR-4.1 se indican las reclamaciones que se han producido durante el año 2008, clasificadas por motivos.

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2008

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	6	8	4	2	20	1	41
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	15	5	1	0	7	3	31
AP-36: Ocaña - La Roda	13	26	2	0	0	6	47
AP-4: Sevilla - Cádiz	5	7	4	0	56	10	82
AP-41: Madrid - Toledo	2	0	1	0	0	13	16
AP-51: Ávila - Villacastín	0	6	2	0	12	3	23
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	9	7	7	0	0	9	32
AP-6: Villalba - Adanero	17	14	24	1	68	14	138
AP-61: Segovia - San Rafael	2	4	41	0	7	3	57
AP-66: León - Campomanes	17	17	36	0	34	14	118
AP-68: Bilbao - Zaragoza	24	13	15	0	19	20	91
AP-7: Alicante - Cartagena	26	6	13	0	4	5	54
AP-7: Barcelona - Tarragona	98	16	20	0	44	11	189
AP-7: Cartagena - Vera	4	16	5	0	6	20	51
AP-7: Circunvalación de Alicante	7	23	7	0	4	9	50
AP-7: Málaga - Guadiaro	18	13	6	0	24	121	182
AP-7: Montmeló - La Jonquera	29	6	3	0	25	6	69
AP-7: Tarragona - Valencia	5	4	6	0	15	36	66
AP-7: Valencia - Alicante	3	6	6	0	42	54	111
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	5	15	1	0	0	9	30
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	59	28	12	0	134	51	284
M-12: Eje Aeropuerto	4	102	5	0	1	27	139
R-2: Madrid - Guadalajara	36	15	3	1	7	29	91
R-3: Madrid - Arganda	14	26	79	0	3	18	140
R-4: Madrid a Ocaña	13	38	8	0	13	48	120
R-5: Madrid - Navalcarnero	5	28	15	0	0	17	65
Total	436	449	326	4	545	557	2.317

5. Tarifas e ingresos de las autopistas

El peaje a pagar por el usuario de una autopista resulta de multiplicar la tarifa unitaria (euros/km) correspondiente a su categoría por el número de kilómetros recorridos, aumentando el correspondiente IVA (7 ó 16% según categoría de vehículo). El valor de la tarifa unitaria es, por tanto, el elemento clave, y su nivel se establece fundamentalmente teniendo en cuenta los siguientes factores: el coste de construcción de la infraestructura, el nivel de tráfico que circulará por ella y el número de años de la concesión.

Las tarifas vigentes en las autopistas de la Red Estatal son las que se especifican en el Anexo 1 de cada una de las Órdenes de 21 de diciembre de 2007 del Ministerio de Fomento, todo ello según lo indicado en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social que arbitra en su artículo 77 el procedimiento de revisión de tarifas y peajes de las autopistas de titularidad de la Administración General del Estado. En cada una de esas disposiciones se encuentran detalladas todas las tarifas que han regido a partir del 1 de enero hasta el final de 2008 para cada uno de los tramos de peaje por categorías de vehículos, diferenciando en su caso entre temporada baja o alta y horas valle o punta.

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2008, IVA incluido, ascendieron a la cantidad de 1.680,62 millones de euros (1.703,13 millones de euros en 2007), lo cual supone una variación en relación con el año anterior del -1,33%.

En la tabla TR-5.1 se resumen, para las distintas concesiones y autopistas, los ingresos obtenidos por peaje en el año 2008.

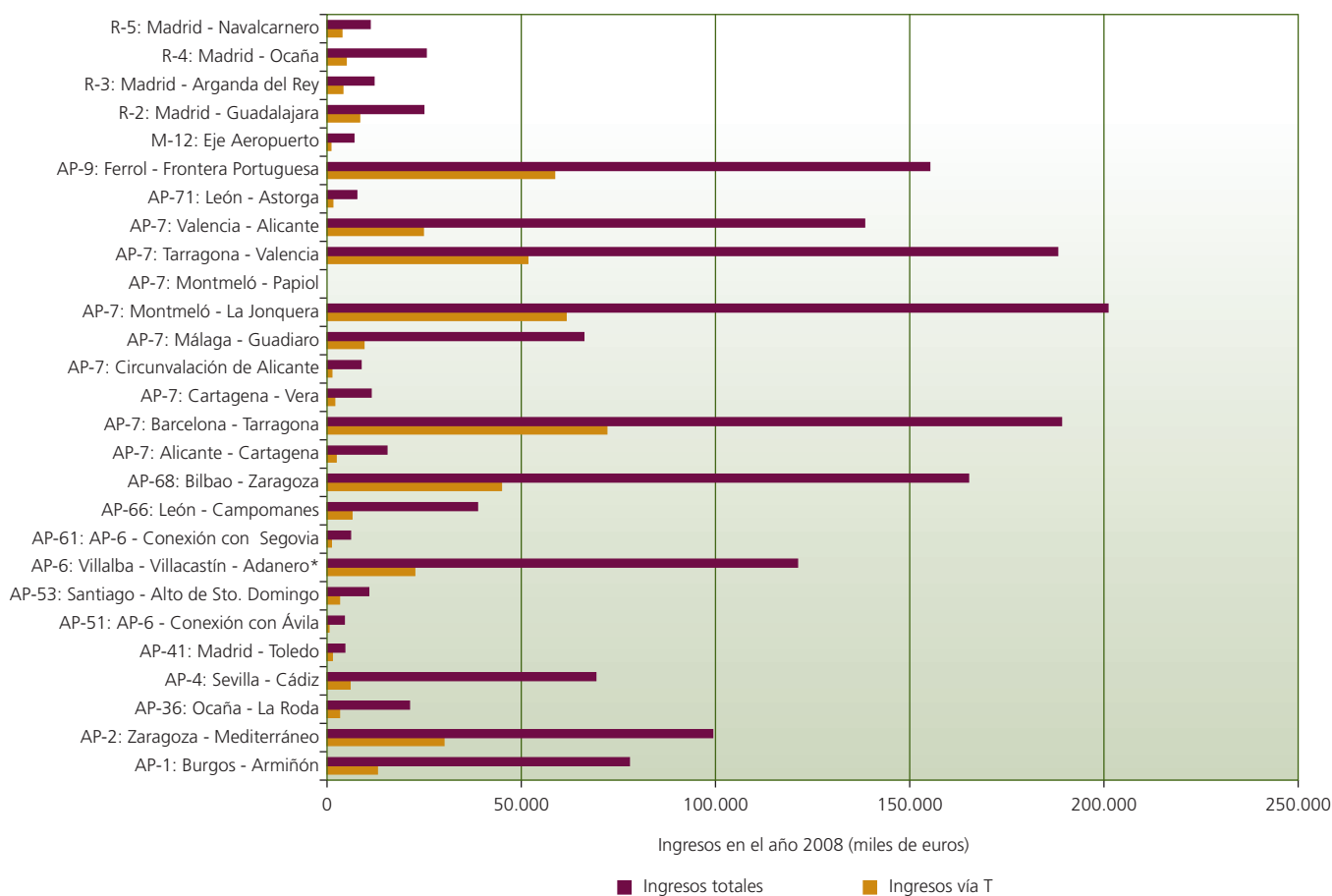
Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2008

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh × km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh × km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	77.907,09	12.916,99	113,48	924,16
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	14.348	1.131,59	99.293,99	30.122,63	87,75	460,78
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	21.249,64	3.265,76	95,47	166,66
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	69.234,14	5.911,29	83,24	737,95
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	4.552,00	1.331,00	88,09	77,40
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	4.409,59	514,10	73,55	190,89
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	10.746,13	3.252,93	91,27	189,84
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	29.765	758,21	121.235,34	22.605,64	159,90	1.741,89
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	6.000,16	1.083,9	101,94	216,77
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	38.757,11	6.368,85	136,22	498,42
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	165.244,32	44.894,32	104,08	561,25
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	15.428,59	2.370,53	29,55	201,42
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	189.185,00	72.028,89	83,49	1.885,06
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	11.321,46	1.937,89	130,76	100,53
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	8.731,94	1.255,65	71,94	263,01
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	66.147,27	9.529,00	57,47	673,94
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	201.143,22	61.519,84	86,43	1.479,21
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	188.129,85	51.717,45	132,20	834,95

Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2008 (continuación)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh × km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh × km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	138.446,46	24.747,30	123,73	932,17
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	7.640,06	1.524,68	103,56	202,65
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	155.230,00	58.650,00	72,00	706,88
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	20.134	69,57	6.863,15	1.029,76	98,66	727,03
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	24.971,65	8.441,63	103,38	400,83
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	12.134,37	4.125,69	67,31	381,58
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	25.508,04	4.906,80	127,62	485,87
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,9	11.873	119,43	11.106,54	3.776,23	93,00	384,84
Total Red Estatal	2.528,7	21.134	19.675,02	1.680.617,11	439.828,72	85,42	664,62

* Vía T: Telepeaje interoperable.



6. Actividades de conservación

La normativa de aplicación a las Sociedades Concesionarias de autopistas de peaje de la Red Estatal establece sus obligaciones en cuanto a la conservación y explotación de las vías manteniéndolas en perfectas condiciones de utilización, procediendo a la periódica reparación o sustitución de aquellos elementos de las mismas que se deterioren con el uso o por causa de accidentes.

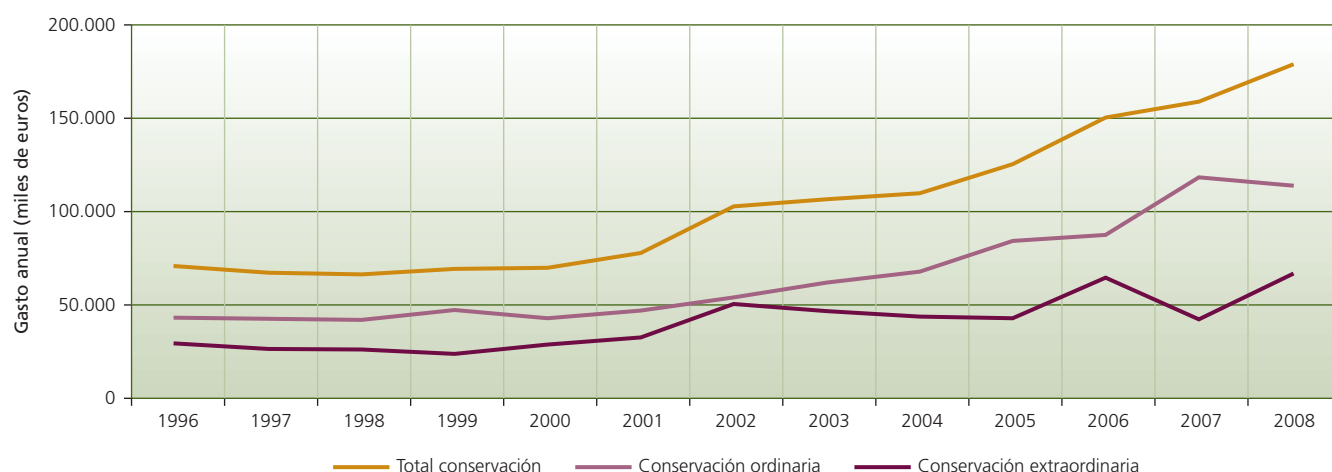
En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2008 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total ascendió a la cifra de 176,86 millones de euros, lo cual supone un aumento del 12,63% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior. Este hecho es relevante no sólo en términos absolutos sino por haberse producido el incremento en un año en que no ha habido variaciones en la longitud real de la Red y en circunstancias económicas menos favorables para las sociedades concesionarias.

Del total de la inversión realizada, 112,25 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,46%) y el resto, 64,60 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,54%). El gasto promedio por Km. de autopista se situó en la cifra de 69,94 miles de euros/km, de los cuales 44,39 euros correspondieron a conservación ordinaria y 25,55 a conservación extraordinaria. En el caso de la conservación ordinaria, el 34,58% del importe correspondió a medios propios, siendo el restante 65,42% efectuado con medios ajenos.

Tabla 6.1.2. Evolución del gasto en conservación (1996-2008)

Año	Conservación Ordinaria	Conservación Extraordinaria	Total	% Incremento Interanual	% Incremento Acumulado
1996	41.298,85	27.727,75	69.026,60		
1997	40.740,81	24.800,16	65.540,97	-5,05%	-5,05%
1998	40.162,15	24.417,62	64.579,77	-1,47%	-6,52%
1999	45.495,17	22.011,59	67.506,76	4,53%	-1,98%
2000	41.100,75	27.120,31	68.221,06	1,06%	-0,93%
2001	45.159,75	30.866,12	76.025,87	11,44%	10,51%
2002	52.235,39	48.667,73	100.903,12	32,72%	43,24%
2003	60.094,26	44.829,44	104.923,70	3,98%	47,22%
2004	66.132,51	41.883,02	108.015,53	2,95%	50,17%
2005	82.562,76	41.182,84	123.745,60	14,56%	64,73%
2006	85.650,74	62.910,59	148.561,33	20,05%	84,78%
2007	116.598,61	40.418,98	157.017,58	6,25%	91,03%
2008	112.252,80	64.602,70	176.855,51	12,63%	103,67%

Cifras en miles de euros.



7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal

Los sistemas inteligentes de transporte o ITS constituyen una de las áreas de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación aplicadas al mundo de la carretera en la que se están concentrando mayores esfuerzos de innovación. Los sistemas inteligentes de transporte son un conjunto de tecnologías y sistemas muy diversos que tienen como objetivo común mejorar la seguridad y la eficiencia de las redes de carreteras mediante una aplicación innovadora de las nuevas tecnologías de la información y de las telecomunicaciones a las infraestructuras y a los vehículos. Entre las actuaciones llevadas a cabo en materia de dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje cobran especial relevancia las que se refieren a los siguientes ámbitos de aplicación:

- Sistemas de telepeaje interoperable.
- Sistemas de control del tráfico.
- Sistemas de información al usuario.
- Sistemas de control integral de túneles.
- Sistemas de ayuda a la vialidad invernal.

El despliegue de los sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje está orientado a atender las necesidades de los próximos años en las áreas funcionales señaladas anteriormente, que constituyen actualmente su ámbito prioritario de actuación. Además contempla algunas cuestiones singulares, específicas de la situación de nuestro país, que son de importancia para conformar el despliegue de los ITS en el ámbito de las carreteras del Estado:

- El impulso de la normalización tecnológica como base de la interoperabilidad de los sistemas y del aprovisionamiento eficiente de los ITS en un mercado abierto a través del Comité Técnico de Normalización AEN CTN 159 de AENOR sobre Telemática aplicada al Transporte y a la Circulación por Carretera, espejo del Comité Europeo CEN TC 278.
- La creciente importancia de la regulación Europea en materia de seguridad y control de los túneles de carreteras (Directiva 2004/54/CE), la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje (Directiva 2004/52/CE) y el cobro por el uso de las infraestructuras viarias a través de la implantación de la Euroviñeta (Directiva 2006/38/CE) con sus correspondientes transposiciones a la normativa nacional.

La tabla TR-7.1 muestra la importancia de la dotación de sistemas ITS en las autopistas de la Red Estatal. En total se hallaban instalados a 31 de diciembre de 2008 un total de 988 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 647 paneles de mensaje variable (P.M.V.) y 124 estaciones meteorológicas. El número total de sistemas ITS instalados en la Red Estatal ascendía a 3.875.

Tabla TR-7.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Sistemas ITS			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	66	13	0	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	14.348	1.131,59	43	46	0	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	56	33	0	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	13	7	0	0
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	34	26	0	144
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	11	9	0	5
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	5	12	0	16
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	29.765	758,21	29	48	3	68
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	16	13	0	6
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	6	23	0	0
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	106	34	0	56
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	85	48	0	30
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	76	53	0	37
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0	3	0	13
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	9	0	0	0
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	13	0	1	0
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	12	2	0	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	39	56	6	18
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	20.134	69,57	31	21	1	0
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	24	21	0	30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	32	16	1	10
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	76	9	1	21
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,9	11.873	119,43	22	18	1	9
Total	2.528,7	21.134	19.675,02	988	647	28	571

Tabla TR-7.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008) (continuación)

Denominación de la autopista	Sistemas ITS					Total Sistemas ITS
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones meteorológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	
AP-1: Burgos - Armiñón	1	0	4	20	65	188
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	0	18	0	239	373
AP-36: Ocaña - La Roda	27	0	1	0	99	236
AP-4: Sevilla - Cádiz	0	0	0	0	0	20
AP-41: Madrid-Toledo	34	0	2	4	44	288
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	5	0	2	0	0	32
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	10	0	2	0	34	79
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	34	0	5	0	0	187
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	0	2	0	0	42
AP-66: León - Campomanes	3	0	4	0	0	36
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	0	23	2	0	264
AP-7: Alicante - Cartagena	10	0	0	0	0	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	38	1	12	0	99	313
AP-7: Cartagena - Vera	14	0	2	0	17	186
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	1	1	41	118
AP-7: Málaga - Guadiaro	21	0	8	0	54	204
AP-7: Montmeló - La Jonquera	32	0	19	0	147	364
AP-7: Montmeló - Papiol	28	0	2	0	31	77
AP-7: Tarragona - Valencia	4	0	0	2	0	15
AP-7: Valencia - Alicante	0	0	0	2	0	16
AP-71: León - Astorga	3	0	0	0	0	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	7	0	5	39	56	226
M-12: Eje Aeropuerto	0	0	3	0	0	56
R-2: Madrid - Guadalajara	12	0	3	0	0	90
R-3: Madrid - Arganda del Rey	17	0	2	2	28	108
R-4: Madrid - Ocaña	32	0	2	0	54	195
R-5: Madrid - Navalcamero	16	0	2	2	31	101
Total	403	1	124	74	1.039	3.875

8. Calidad y sostenibilidad ambiental

El concepto de calidad asociado a las carreteras y en general a la infraestructuras del transporte ha evolucionado en los últimos años para dar respuesta a las demandas que plantean actualmente los usuarios. Hay que tener en cuenta que parte de ellas se refieren a la necesidad de incorporar criterios activos de sostenibilidad y preserva-

ción ambiental en las distintas fases de su ciclo de vida: planificación, proyecto, construcción y explotación, respectivamente.

La Directiva 97/11/CE, que amplía los supuestos de actividades que deben ser sometidas a evaluación de impacto ambiental, sobre todo en los ámbitos industrial, agrícola y urbanístico fue transpuesta al derecho interno español por la Ley 6/2001 de 8 de mayo (BOE de 9 de mayo de 2001). De acuerdo con esta la legislación, se obliga a la realización de evaluación de impacto ambiental en todos los casos, a los siguientes proyectos:

- La construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
- Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes, en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.
- Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada, en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.

En cuanto a la contaminación acústica hay que señalar que el ruido es uno de los principales problemas asociados a la circulación por carretera, especialmente en contextos urbanos y metropolitanos. La Directiva 49/CE/2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental ha sido transpuesta al derecho interno español por la Ley 37/2003, del Ruido y posteriormente por el Real Decreto 1513/2005. En estos textos se especifica que las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes deben disponer de un Mapa Estratégico de Ruido aprobado antes del 30 de junio de 2007.

Dentro del marco indicado, se están llevando a cabo actuaciones de protección y mejora del medioambiente por parte de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje de la red estatal, con el propósito de prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente asociado a ese tipo de infraestructura.

Entre ellos hay que señalar los Programas de Vigilancia Ambiental cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental derivado de la construcción de la infraestructura; para ello se lleva a cabo un seguimiento continuo de los aspectos medioambientales más relevantes, como son recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros y niveles de ruido, seguimiento de la eficacia de las medidas de revegetación, calidad de las aguas de cauces públicos atravesados por la traza, y otras actuaciones. En algunos casos se realiza un seguimiento de la fauna con objeto de estudiar sus movimientos en torno a los lugares de avistamiento, detectar zonas de cortejo y reproducción y determinar la reproducción anual.

1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje en España

1.1. Apunte histórico

La Red Estatal de Autopistas de Peaje constituye una parte muy importante de la infraestructura viaria que se encuentra en servicio en España, con una longitud total a 31 de diciembre de 2008 de 2.528,68 km y con una intensidad media diaria (IMD) de 21.134 vehículos en el conjunto de los tramos de peaje, de los cuales un 18,17% son pesados. La longitud total se ha mantenido constante respecto a la del año 2007 ya que no ha habido ninguna incorporación de nuevas autopistas en régimen de concesión. La Red está constituida por el conjunto de autopistas de peaje en concesión cuya titularidad corresponde al Estado (Ministerio de Fomento).

Los antecedentes del sistema concesional de autopistas de peaje en nuestro país se sitúan en la Ley de 26 de febrero de 1953, sobre construcción por particulares de carreteras de peaje, que constituyó la primera legislación en materia de concesión de autopistas. Esa iniciativa legislativa reconocía la conveniencia de involucrar al sector privado en la financiación de las autopistas aunque por diversas razones de índole económica su aplicación no consiguió los fines esperados. Hubo que esperar a la promulgación de la Ley 55/1960, de carreteras en régimen de concesión, que ya incluyó incentivos económicos a las sociedades concesionarias en términos de bonificaciones y exenciones fiscales, y que amplió el periodo máximo de concesión a 99 años. El desarrollo normativo subsiguiente se inició con el Decreto 3225/1965, de 28 de octubre, que definía como objeto de concesión la construcción, conservación y explotación de los tramos Bilbao-Behobia y Barcelona-La Jonquera correspondientes a las autopistas de peaje del Cantábrico y del Mediterráneo respectivamente. La figura legal del Decreto quedó instaurada como procedimiento jurídico-administrativo habitual para el otorgamiento de concesiones de autopistas de peaje.

La necesidad de unificar la normativa existente dio lugar a la promulgación de la Ley 8/1972 de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, que entre otras novedades reducía a 50 años el periodo máximo de concesión, especificando los beneficios fiscales y tributarios que podrían concederse a los concesionarios y establecía la facultad de amortización de acuerdo con el plan económico-financiero de la concesión. Los preceptos de esa Ley siguen en su mayor parte vigentes hoy día y constituyen junto con sus disposiciones de desarrollo posteriores, el régimen jurídico singular que regula el otorgamiento y contenido de las concesiones de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje en España.

Más recientemente, la Ley 13/2003 de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, introdujo importantes y sustanciales modificaciones en el régimen regulatorio del sistema concesional, particularmente en lo que se refiere al riesgo concesional, al equilibrio económico de la concesión y a la financiación de las obras. Se trata de una modernización legislativa que abre la posibilidad a distintas modalidades de concesión con sus plazos específicos e introduce la denominada «cláusula de progreso», según la cual el concesionario debe mantener en cada momento y según el progreso de la ciencia la autopista y sus instalaciones de conformidad con «la normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación», así como la implantación de los sistemas de percepción del peaje según los desarrollos más avanzados tecnológicamente, con el fin de optimizar la explotación de la autopista y de proporcionar los mejores niveles de servicio a los usuarios. El antecedente de esta «cláusula de progreso» se encuentra en la Ley

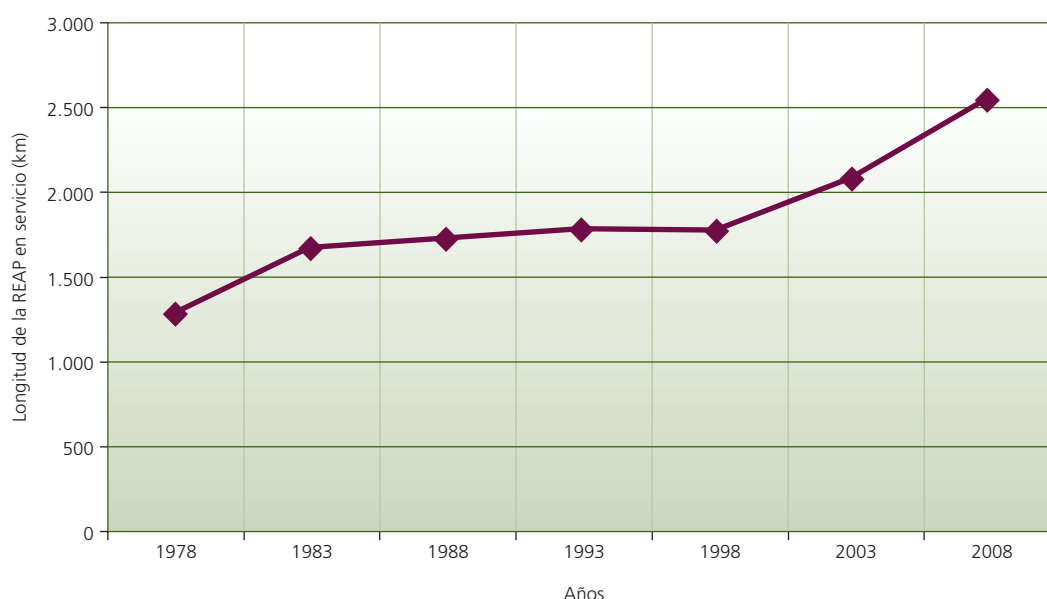
55/1999 de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en cuyo artículo 60 regula el contrato de servicios de gestión de autovías como nueva modalidad del contrato de servicios, obligando al concesionario a modernizar la infraestructura para adaptarla a la correcta prestación de servicios.

La primera infraestructura viaria de peaje en España fue el Túnel de Guadarrama, concedido en el año 1960 e integrado posteriormente en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero, que entra en servicio en 1972 incluyendo ya el segundo túnel de Guadarrama. Posteriormente se otorgaron las concesiones del Puente sobre la Bahía de Cádiz y la del Túnel de la Sierra del Cadí. La primera fue liberada de peaje en 1982, y la segunda es hoy concesión de la Generalidad de Cataluña. Pero la actual Red Estatal de Autopistas de Peaje nació verdaderamente en 1965 con la publicación del Decreto 3225/65 que definía como objeto de concesión la construcción, conservación y explotación de los tramos mencionados anteriormente de Bilbao-Behobia en la autopista del Cantábrico y de Barcelona-La Jonquera, ampliable a Barcelona-Tarragona, y Montgat-Mataró en Cataluña.

Un hecho relevante en la historia de la red fue el Programa de Autopistas Nacionales Españolas, PANE, que recogió la planificación para este tipo de vías durante el periodo 1968-1976 y que estaba incluido en el Plan General de Carreteras. El PANE preveía la construcción de 3.160 km de autopistas de peaje distribuidas en siete grandes ejes. Para acelerar el proceso de adjudicación se promulgaron Decretos específicos para cada concesión.

Tabla y gráfico I.I.I. Evolución de la Red Estatal de Autopistas de Peaje 1974-2008 (longitud)

			1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
			585,70	618,00	846,70	1.023,80	1.263,60	1.410,70	1.532,40
1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1.564,50	1.564,50	1.651,30	1.662,70	1.698,10	1.698,10	1.698,10	1.706,00	1.706,00	1.724,00
1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1.741,00	1.763,90	1.763,90	1.796,20	1.733,70	1.733,70	1.743,70	1.752,50	1.844,60	1.739,00
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
1.815,60	1.933,00	2.063,70	2.187,11	2.196,55	2.382,85	2.528,68	2.528,68		



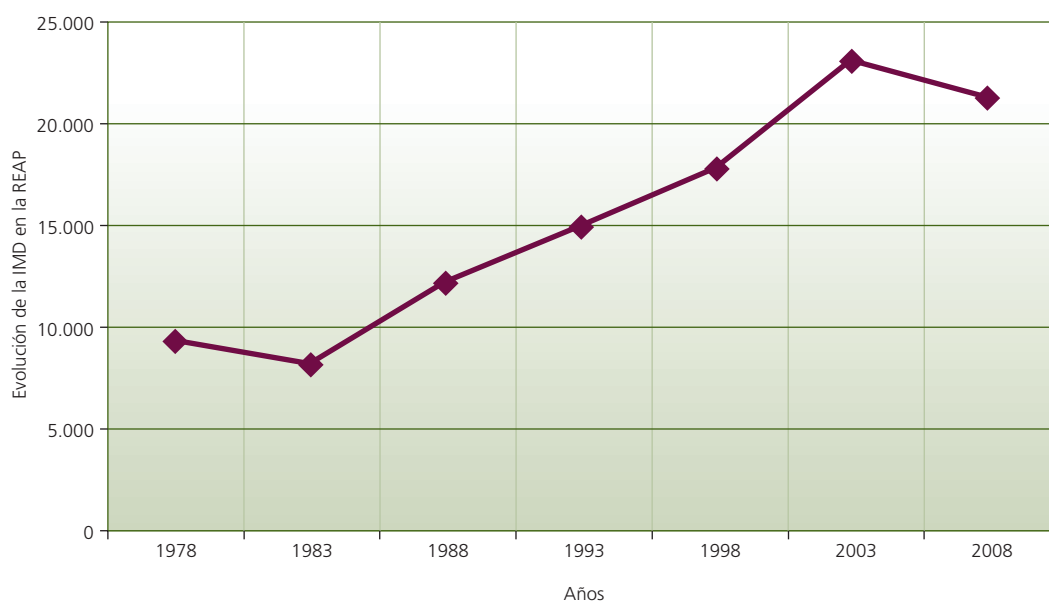
1978	1983	1988	1993	1998	2003	2008
1.263,60	1.651,30	1.706,00	1.763,90	1.752,50	2.063,70	2.528,68

A partir de entonces se ha ido desarrollando un proceso continuo en el tiempo aunque con ritmo variable en función de la planificación general de carreteras, siendo el último instrumento a considerar en este sentido el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) que presentado en el año 2004 señala las actuaciones más relevantes a desarrollar hasta 2020. Debe no obstante tenerse en cuenta que el marco de organización político-administrativo de España contempla y permite el desarrollo de autopistas de peaje concedidas por las Comunidades Autónomas, y de hecho la red de titularidad autonómica contaba a finales del año 2008 con 510,35 km de longitud, soportando una intensidad media diaria de 28.096 vehículos, con una participación de pesados del 8,18%.

La evolución de la red a lo largo de los últimos 34 años (1974-2008) en cuanto a longitud de autopistas en servicio se recoge en la tabla y gráfico 1.1.1, y en lo que se refiere a IMD en la tabla y gráfico 1.1.2. La figura 1.1.1 muestra un esquema general de la red dentro del mapa de España.

Tabla y gráfico 1.1.2. Evolución de la Red Estatal de Autopistas de Peaje 1974-2008 (IMD)

			1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
			9.171	9.233	8.962	8.860	9.166	8.745	8.620
1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
8.355	8.412	8.023	7.937	8.289	9.342	10.596	12.011	13.777	14.466
1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
15.092	15.134	14.770	15.049	15.184	15.041	15.946	17.653	19.367	21.115
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
22.476	23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134		



1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007
9.166	8.023	12.011	14.770	17.653	22.919	21.134

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2007

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



Figura I.1.1. Esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2008.

1.2. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el año 2008

La Red Estatal de Autopistas de Peaje, que como se señalaba en el apartado anterior puede decirse que tuvo su inicio en el Túnel del Guadarrama (parte de la actual autopista AP-6) construido entre los años 1960 y 1963, se encuentra constituida a 31 de diciembre de 2008 por un total de 27 autopistas, agrupadas a efectos de explotación en 20 sociedades concesionarias.

La Tabla 1.2.1 recoge la denominación de cada una de las autopistas que se encuentran actualmente en servicio y la longitud correspondiente. La Tabla 1.2.2 incluye un resumen de las principales magnitudes de explotación (IMD y tráfico en $\text{vh} \times \text{km}$ en las vías).

Tabla 1.2.1. Autopistas que componen la Red Estatal (2008)

Denominación de la autopista	Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Adjudicación
AP-1: Burgos - Armiñón	EUROPISTAS	84,30	30/5/74
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	ACESA	215,49	25/6/73
AP-36: Ocaña - La Roda	MADRID-LEVANTE	127,50	21/2/04
AP-4: Sevilla - Cádiz	AUMAR	93,82	30/7/69
AP-41: Madrid - Toledo	MADRID-TOLEDO	58,81	21/2/04
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	CASTELLANA	23,10	18/11/99
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	ACEGA	56,61	12/11/99
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	IBERPISTAS	69,60	29/1/68
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	CASTELLANA	27,68	18/11/99
AP-66: León - Campomanes	AUCALSA	77,76	17/10/75
AP-68: Bilbao - Zaragoza	AVASA	294,42	10/11/73
AP-7: Alicante - Cartagena	AUSUR	76,60	1/8/98
AP-7: Barcelona - Tarragona	ACESA	100,36	29/1/68
AP-7: Cartagena - Vera	AUCOSTA	112,62	14/2/04
AP-7: Circunvalación de Alicante	CIRALSA	33,20	21/2/04
AP-7: Málaga - Guadiaro	AUSOL	98,15	15/3/96
AP-7: Montmeló - La Jonquera	ACESA	135,98	6/2/67
AP-7: Montmeló - Papiol		26,64	15/5/74
AP-7: Tarragona - Valencia	AUMAR	225,32	8/9/71
AP-7: Valencia - Alicante		148,52	22/12/72
AP-71: León - Astorga	AULESA	37,70	10/3/00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	AUDASA	219,60	18/8/73
M-12: Eje Aeropuerto	EJE AEROPUERTO	9,44	26/11/02
R-2: Madrid - Guadalajara	HENARSA	62,30	4/11/00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	ACCESOS DE MADRID	31,80	6/10/99
R-4: Madrid - Ocaña	MADRID SUR	52,50	30/12/00
R-5: Madrid - Navalcarnero	ACCESOS DE MADRID	28,86	6/10/99
Longitud total a 31 de diciembre de 2008		2.528,68	

Una descripción completa de la Red Estatal, incluyendo la relación de los tramos de cada autopista, sus indicadores de tráfico y los correspondientes diagramas de planta se pueden consultar en el Anexo II de esta publicación.

Tabla 1.2.2. Principales magnitudes de explotación en 2008

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh × km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	22.250	686,53
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	14.348	1.131,59
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	4.770	222,57
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	24.221	831,69
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	2.401	51,68
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	7.091	59,95
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.683	117,74
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	29.765	758,21
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	5.810	58,86
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.997	284,51
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	14.734	1.587,64
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	18.625	522,16
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	61.691	2.266,03
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.419	86,58
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	9.981	121,39
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	32.042	1.150,95
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	46.761	2.327,24
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	114.760	1.118,94
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	22.155	1.827,08
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	26.180	1.423,10
AP-71: León - Astorga	37,70	5.347	73,78
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	26.827	2.156,12
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	20.134	69,57
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	10.594	241,55
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	16.522	180,28
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	10.402	199,87
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,86	11.873	119,43
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.528,68	21.134	19.675,02

1.3. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el contexto de las carreteras de España

La Red Estatal de Autopistas de Peaje forma parte de la Red de Carreteras de España, constituida por vías de distinta jerarquía y adscripción administrativa. Nuestro país cuenta en la actualidad aproximadamente con 167.500 km de carreteras excluyendo el viario urbano y los caminos agrícolas y forestales. La Administración General del Estado ostenta la titularidad de un 15% de la longitud total de la red nacional de carreteras, aunque hay que señalar que la mayor parte de las vías de alta capacidad (80%) pertenece al Estado y soporta el grueso del tráfico total. El órgano administrativo competente es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El conjunto de las carreteras interurbanas está constituido por tres redes: la Red de Carreteras del Estado, de titularidad estatal y gestionada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que se compone de itinerarios de interés general que se desarrollan en más de una Comunidad Autónoma y tiene una longitud de aproximadamente 25.500 km; la red a cargo de las Comunidades Autónomas, que comprende unos 71.000 km de vías que se desarrollan íntegramente en una sola Comunidad Autónoma; y la red de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, que son carreteras provinciales que abarcan una longitud de 71.000 km. La red de carreteras se completa con la longitud de las redes municipales, los caminos rurales y las rutas forestales.

Estas carreteras: las vías de gran capacidad, que abarcan las autopistas de peaje, las autopistas libres y autovías y las carreteras de doble calzada, tienen una longitud cercana a 13.500 km y se extienden por todo el territorio nacional, con especial incidencia en los itinerarios que comunican los principales centros de población y actividad económica, y los corredores donde se desarrolla el tráfico internacional, así como la actividad turística.

La Red Estatal de Autopistas de Peaje posee a 31 de diciembre de 2008 una longitud total de 2.528,68 km y una IMD de 21.134 Vh/día. En el contexto de las autopistas de peaje hay que mencionar que aparte de la propia red de titularidad estatal, las Comunidades Autónomas de Galicia, Baleares, Cataluña y Navarra así como algunas Diputaciones Forales del País Vasco también poseen vías de este tipo. La red autonómica de autopistas de peaje tenía a finales del año 2008 una extensión total de 510,35 km y soportaba una intensidad media diaria de 28.096 vehículos.

1.4. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el contexto de la política de transportes de la Unión Europea

La idea de una Red Transeuropea de Carreteras (*Trans-European Road Network* o TERN) surge a finales de los años ochenta ligada a la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) que es uno de los objetivos del mercado interior. El mercado interior europeo no es solamente un marco jurídico e institucional, sino que debe garantizar el libre movimiento de personas y de mercancías. Para ello es necesario un soporte físico, una red de transporte eficaz que vaya más allá de la simple yuxtaposición de las redes nacionales, y que permita el movimiento de los grandes flujos de tráfico transeuropeos.

Los proyectos para construir la red transeuropea favorecen el crecimiento, la competitividad y el empleo, no sólo por sus efectos directos sobre la economía, sino también porque permiten a todos los agentes económicos de la Unión aprovechar las ventajas del mercado interior. Deben contribuir a una mejora sustancial de las condiciones de tráfico en los grandes corredores transfronterizos, a la eliminación de los cuellos de botella en los ejes principales y a promover la interoperabilidad de las redes nacionales, cumpliendo al mismo tiempo con las exigencias de otras políticas comunitarias, en particular la de medio ambiente.

El otro gran objetivo junto al de mercado interior y tan esencial como él, es el de la cohesión económica y social con el fin de integrar las regiones periféricas y el conjunto del territorio de la Unión, incluido el de los nuevos Estados miembros. La inserción en el Tratado de Maastricht de 1993 de un título sobre las redes transeuropeas (de

transporte, energía y telecomunicaciones) otorgó a la Unión las competencias para desarrollar esta política. En este marco, se estableció en 1996 un conjunto de orientaciones que desarrollan los objetivos, las prioridades, las grandes líneas de acción y la definición de los «proyectos de interés común» que pueden recibir el apoyo comunitario.

La red transeuropea define además el marco de aplicación de legislación comunitaria que afecta a la red estatal de autopistas de peaje, como son las directivas de seguridad de túneles, tarificación por el uso de infraestructuras y especialmente la que se refiere al Servicio Europeo de Peaje Electrónico Interoperable, (*European Electronic Toll Service* o EETS) que establece la Directiva 2005/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de Abril de 2005. Otros proyectos promovidos por la Unión Europea que poseen una indudable transcendencia desde el punto de vista de la Red Estatal son el sistema europeo de navegación y geolocalización por satélite (Galileo) y el Plan de Acción ITS (*Intelligent Transport Systems*) para el fomento del despliegue y la dinamización del uso de las tecnologías de la información y la comunicación en el ámbito de la carretera.

1.5. Las sociedades concesionarias

Las 27 autopistas de peaje que constituyen a finales de 2008 el sistema concesional de titularidad estatal son gestionadas por 20 sociedades concesionarias, jurídicamente y contablemente independientes. En el apartado 1.2 de este capítulo se recoge la adscripción de autopistas a concesionarias.

La Tabla 1.5.1 ofrece una información sintética sobre cada una de las sociedades concesionarias titulares de la explotación de las autopistas de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

Tabla 1.5.1. Sociedades concesionarias de la Red Estatal de Autopistas de Peaje			
Sociedad concesionaria	Denominación social	Constitución	Capital social (millones de €)
ACESA	Autopistas, Concesionaria Española SAU	24/2/67	411,46
ACCESOS DE MADRID	Accesos de Madrid CESA	19/11/99	223,60
ACEGA	Autopista Central Gallega CESA	24/11/95	32,25
AUCALSA	Autopista Concesionaria Astur-Leonesa SA	15/11/75	326,20
AUCOSTA	Autopista de la Costa Cálida CESA	25/03/04	113,00
AUDASA	Autopistas del Atlántico CESA	16/10/73	195,92
AULESA	Autopistas de León CESA	14/04/00	34,60
AUMAR	Autopistas Aumar CESA	30/07/69	213,60
AUSOL	Autopista del Sol, CESA	12/4/96	143,06
AUSUR	Autopista del Sureste CESA	17/9/98	124,39
AVASA	Autopista Vasco-Aragonesa CESA	18/12/65	237,10
CASTELLANA	Castellana de Autopistas, CESA Unipersonal	25/11/95	64,00
CIRALSA	Ciralsa SACE	5/4/04	50,17
EJE AEROPUERTO	Autopista Eje Aeropuerto CESA	10/12/02	42,30
EUROPISTAS	AP-I Europistas CESA Unipersonal	27/2/07	88,01
HENARSA	Autopista del Henares CESA	19/12/00	96,70
IBERPISTAS	Iberpistas, CESA Unipersonal	20/11/67	50,00
MADRID - LEVANTE	Autopista Madrid Levante CESA	23/3/04	154,47
MADRID - TOLEDO	Autopista Madrid Toledo CESA	10/3/04	100,83
MADRID SUR	Autopista Madrid Sur CESA	27/2/01	173,00

1.6. Los órganos públicos de supervisión

Las autopistas de peaje que forman parte de la Red Estatal y las sociedades concesionarias que las explotan se encuentran, de acuerdo con la normativa vigente, bajo la tutela administrativa y en su caso la supervisión (vigilancia, inspección y control) de los órganos siguientes, pertenecientes al Ministerio de Fomento.

- Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- Dirección General de Carreteras:
 - Subdirección General de Conservación y Explotación (Subdirección General Adjunta y Servicio de Concesión de Autopistas).
 - Demarcaciones de Carreteras (Inspectores de Explotación de Autopistas).

Las funciones que desempeña cada uno de estos órganos se encuentran recogidas en la legislación, especialmente en la Ley 8/1972, el Real Decreto 675/1986, el Real Decreto 432/2008, y la OC 4/2001 de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

2.1. La movilidad y el transporte por carretera en España

Según señala el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), instrumento vigente de la planificación estratégica a medio y largo plazo del Ministerio de Fomento, el crecimiento económico, la evolución de la sociedad y las expectativas de desarrollo territorial ejercen una presión creciente sobre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías, demandando una mejora constante de la calidad de los servicios y de las infraestructuras. El aumento de la población, el desarrollo del sector turístico, la reorganización de los procesos productivos o la ocupación dispersa de las periferias urbanas explican en condiciones normales del contexto económico el crecimiento de la demanda de movilidad de las personas y transporte de mercancías, pero ese crecimiento va acompañado además de una demanda de calidad que hay que satisfacer, respetando tres condicionantes: la eficiencia económica, el marco energético y la compatibilidad ambiental. En lo que se refiere al año 2008, se puede constatar una regresión de la demanda que se explica debido a la contracción general de la economía experimentada no sólo por nuestro país sino también por los del entorno global.

La red de carreteras posee ventajas estructurales que la convierten en favorita sobre otros modos a la hora de capturar demanda. Entre esos factores destaca el hecho de que la carretera muestra una accesibilidad considerablemente mayor y más homogénea que la red ferroviaria (los valores del indicador varían entre 1 y 1,5 para las capitales de provincia, mientras en la accesibilidad ferroviaria lo hace entre 1 y 5). El carácter aún predominantemente radial de ambas redes es causa de la aparición de corredores radiales en los que se concentra la accesibilidad. En lo que se refiere a la movilidad de las personas, la carretera supera el 90% de la demanda total medida en viajeros $\times$ km, mientras que ninguno de sus dos modos competidores, aéreo y ferrocarril, llegan al 5%.

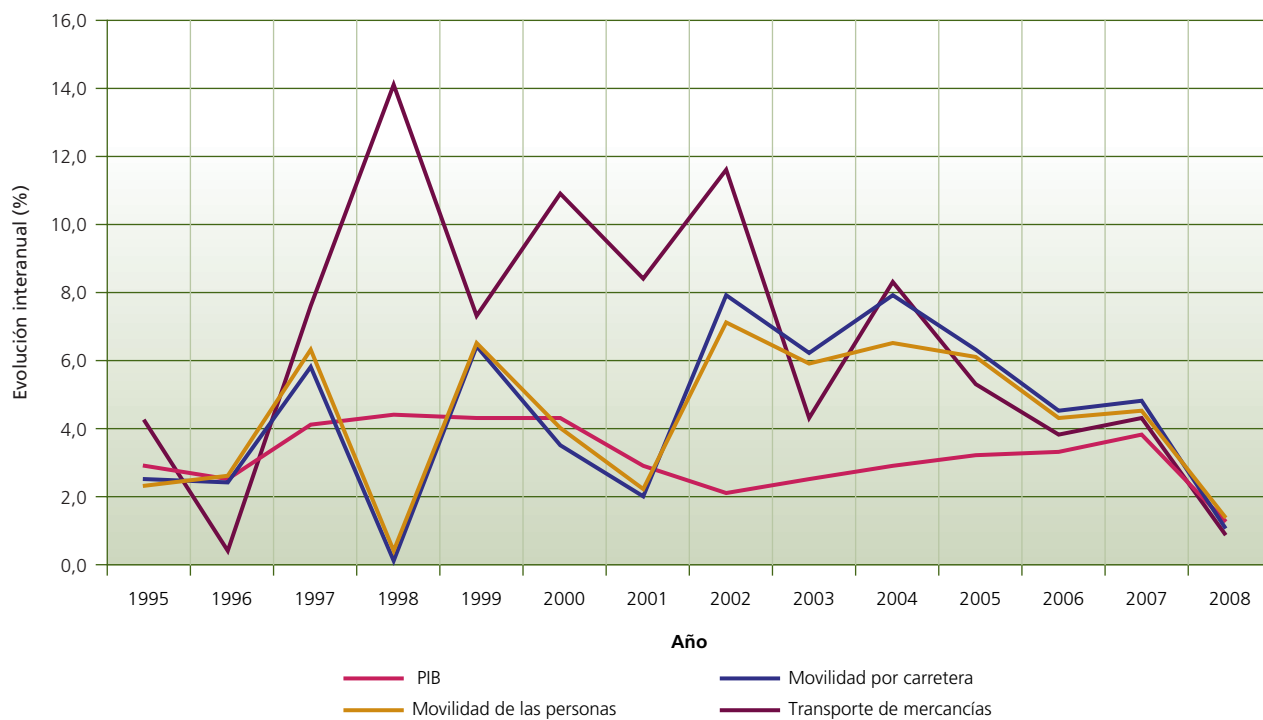
Algunos hechos que contribuyen a explicar los patrones a los que se ajusta la demanda de movilidad de las personas y del transporte de mercancías en España son los siguientes:

- El crecimiento de la movilidad interurbana de personas refleja nuevas pautas sociales y estilos de vida.
- La demanda tiene destinos y orígenes más dispersos que años atrás y no se limita a ciertos períodos del año, aún así, la tasa interanual ha sido del 1,3, muy por debajo a la del 2007 que llegó al 4,4.
- El público mantiene una fuerte preferencia por el vehículo privado en gran parte de sus desplazamientos frente a los medios colectivos y servicios públicos, menos significativa que otros años debido a la situación económica.
- La demanda de transporte de mercancías ha crecido por debajo del PIB, llegando sólo al 0,8.
- La transformación de los procesos logísticos demandados por la industria y el comercio (*just-in-time*, flujos tensos) alimenta positivamente la demanda del modo más eficiente, es decir de la carretera.

Las tendencias evolutivas de la demanda de movilidad de las personas (total y por carretera) y del transporte de mercancías se recogen en la tabla 2.1.1.

Tabla 2.1.1. Evolución de la demanda 1995-2008

Tasa interanual de evolución (%)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PIB	2,8	2,4	4,0	4,3	4,2	4,2	2,8	2,0	2,4	2,8	3,1	3,2	3,7	1,2
Movilidad de las personas	2,2	2,5	6,2	0,3	6,4	3,9	2,1	7,0	5,8	6,4	6,0	4,2	4,4	1,3
Movilidad por carretera	2,4	2,3	5,7	0,0	6,3	3,4	1,9	7,8	6,1	7,8	6,2	4,4	4,7	1,0
Transporte de mercancías	4,1	0,3	7,5	14,0	7,2	10,8	8,3	11,5	4,2	8,2	5,2	3,7	4,2	0,8



2.2. Evolución de la oferta y la demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Los fenómenos de la movilidad y el transporte constituyen elementos claves en la sociedad actual, tanto por su relevancia en términos económicos como por cuanto suponen facetas de un modo de vida asociado inequívocamente al mundo contemporáneo. Las variables que representan la movilidad de las personas y el transporte de mercancías son indicadores socioeconómicos muy importantes.

Los datos que pueden consultarse en las tablas 2.2.1 y 2.2.2, muestran cómo la Red Estatal de Autopistas de Peaje ha contribuido sustancialmente a aumentar cuantitativamente y a mejorar cualitativamente la oferta de red viaria como soporte infraestructural necesario de movilidad y transporte. Entre los indicadores posibles que cabe utilizar para caracterizar la evolución temporal de oferta y demanda en la Red se ha elegido en el primero de los casos la longitud total de la red (km en servicio) para ilustrar el crecimiento de la oferta, mientras que en el segundo caso se utiliza como magnitud representativa de la demanda agregada el número de vehículos $\times$ km que han circulado cada año por las autopistas de la red. En el año 2008 la Red Estatal de autopistas de peaje no ha crecido en longitud, y la demanda se ha contraído en un 5,11%.

Los datos son suficientemente elocuentes, de los 597,70 km en servicio en el año 1974 se ha pasado a disponer a finales de 2008 de 2.528,68 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de 432% en el plazo de 34 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,40%. Esa tasa supera significativamente a los indicadores de crecimiento económico del país para ese mismo período. El aumento de oferta debido a la paulatina extensión de la Red Estatal de Autopistas de Peaje se ha visto respondido por una aceptación por el público de este tipo de infraestructuras sujetas a peaje, lo cual resulta fácilmente contrastable al observar la evolución del tráfico en la red, que pasó de 1.547 millones de Vh $\times$ km en el año 1974 a alcanzar la cifra de 19.675 millones de Vh $\times$ km en el año 2000 en los tramos de peaje. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.271%, que en media anual acumulativa equivaldría a 7,77%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (230% y 2,74% respectivamente) son lógicamente de menor entidad que en el caso de la variable anterior debido al aumento de la longitud de la red.

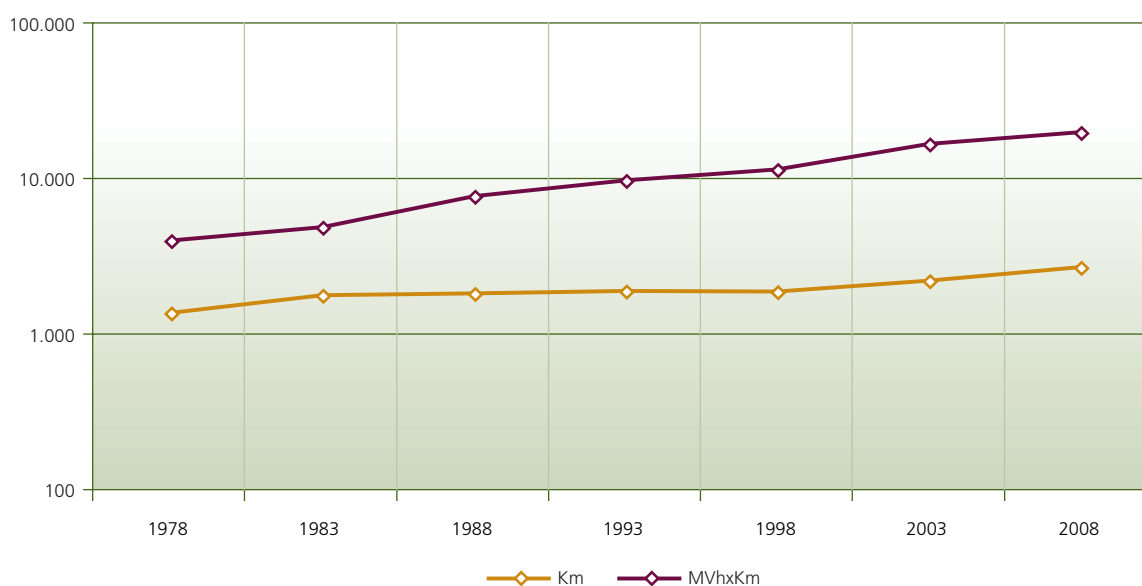
En cuanto a la tendencia en el crecimiento de la Red (km totales de autopistas en servicio), se observa un ritmo mucho más acusado en los años que van desde el 2000 hasta el 2007, de manera análoga a lo sucedido durante la década de los años 70. Sin embargo en la década transcurrida entre 1991 y el año 2000 el crecimiento total es mucho más modesto.

En cuanto a la evolución reciente (2007-2008) de la demanda se puede ver en las tablas 2.2.3 y 2.2.4 cómo dentro de una situación general contractiva debida a la situación general de la economía nacional, los descensos producidos tanto en lo que respecta a la IMD como al número de Vh $\times$ km recorridos se sitúan para el conjunto de los tramos de peaje de la Red en valores de -8,09% y -5,11% respectivamente.

Las tablas y gráficos de las páginas siguientes ilustran las consideraciones anteriores.

Tabla 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2008) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km recorridos)

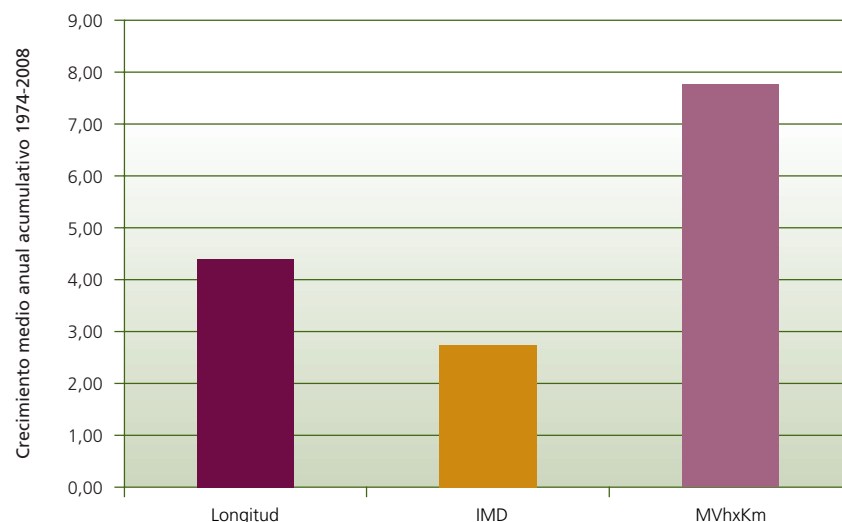
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Oferta (km)	585,70	618,00	846,70	1.023,80	1.263,60	1.410,70	1.532,40	1.564,50	1.564,50	1.651,30	1.662,70	1.698,10
Crecimiento		5,51%	37,01%	20,92%	23,42%	11,64%	8,63%	2,09%	0,00%	5,55%	0,69%	2,13%
Demanda (MVh x km)	1.547,45	2.024,96	2.325,64	3.020,33	3.820,05	4.350,25	4.574,32	4.748,50	4.803,49	4.681,03	4.801,73	5.112,20
Crecimiento		30,86%	14,85%	29,87%	26,48%	13,88%	5,15%	3,81%	1,16%	-2,55%	2,58%	6,47%
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Oferta (km)	1.698,10	1.698,10	1.706,00	1.706,00	1.724,00	1.741,00	1.763,90	1.763,90	1.796,20	1.733,70	1.733,70	1.743,70
Crecimiento	0,00%	0,00%	0,47%	0,00%	1,06%	0,99%	1,32%	0,00%	1,83%	-3,48%	0,00%	0,58%
Demanda (MVh x km)	5.790,64	6.512,02	7.469,45	8.578,58	9.016,11	9.507,87	9.669,67	9.508,99	9.783,17	9.781,73	9.543,98	10.123,06
Crecimiento	13,27%	12,46%	14,70%	14,85%	5,10%	5,45%	1,70%	-1,66%	2,88%	-0,01%	-2,43%	6,07%
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Oferta (km)	1.752,50	1.844,60	1.739,00	1.815,60	1.933,00	2.063,70	2.187,11	2.196,55	2.382,85	2.528,70	2.528,68	
Crecimiento	0,50%	5,26%	-5,72%	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	0,43%	8,48%	6,12%	0,00%	
Demanda (MVh x km)	11.235,29	12.682,28	13.425,99	14.572,74	15.543,06	16.480,98	17.769,78	18.396,11	19.651,45	20.733,47	19.675,02	
Crecimiento	10,99%	12,88%	5,86%	8,54%	6,66%	6,03%	7,82%	3,52%	6,82%	5,51%	-5,11%	

Gráfico 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2008). Kilómetros en servicio y millones de Vh x km recorridos**Tabla 2.2.2.** Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2008). Incremento total y media anual acumulativa

	1974	2008	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.528,68	431,74	4,40
IMD	9.171	21.134	230,44	2,74
MVh x km	1.547,45	19.675,02	1.271,45	7,77

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual equivalente (acumulativa).

Gráfico 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2008). Incremento total y media anual acumulativa**Tabla 2.2.3.** Autopistas de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. IMD por autopista, año 2008

Denominación de la autopista	IMD (vh/día)	V. ligeros	V. pesados	% Variación 08/07
AP-1: Burgos - Armiñón	22.250	17.603	4.647	-4,05
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	14.348	12.289	2.059	-7,42
AP-36: Ocaña - La Roda	4.770	4.497	273	2,49
AP-4: Sevilla - Cádiz	24.221	22.401	1.820	-2,93
AP-41: Madrid-Toledo	2.401	2.323	77	-13,30
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	7.091	6.645	446	0,64
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.683	5.293	390	3,67
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	29.765	25.728	4.036	-5,31
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5.810	5.196	613	-3,48
AP-66: León - Campomanes	9.997	8.354	1.643	-2,55
AP-68: Bilbao - Zaragoza	14.734	12.938	1.796	0,15
AP-7: Alicante - Cartagena	18.625	16.533	2.092	-8,75
AP-7: Barcelona - Tarragona	61.691	49.819	11.872	-6,84
AP-7: Cartagena - Vera (*)	2.419	2.131	288	-3,50
AP-7: Circunvalación de Alicante (**)	9.981	9.213	767	—
AP-7: Málaga - Guadix	32.042	29.830	2.212	-5,96
AP-7: Montmeló - La Jonquera	46.761	36.952	9.809	-4,92
AP-7: Tarragona - Valencia	22.155	17.479	4.676	-11,53
AP-7: Valencia - Alicante	26.180	24.115	2.065	-10,99
AP-7: Montmeló - Papiol	114.760	87.907	26.853	-2,91
AP-71: León - Astorga	5.347	4.651	695	4,37
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	26.827	24.279	2.548	-0,48
M-12: Eje Aeropuerto	20.134	19.651	484	-0,79
R-2: Madrid - Guadalajara	10.594	9.375	1.218	-3,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16.522	15.454	1.068	-6,25
R-4: Madrid - Ocaña	10.402	9.806	595	-0,08
R-5: Madrid - Navalcarnero	11.873	11.354	519	-4,77
Total Red Estatal	21.134	17.295	3.839	-8,09

(*) Fecha de apertura: 29-3-2007.

(**) Fecha de apertura: 11-12-2007.

Tabla 2.2.4. Autopistas de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Demanda agregada (Vh x km) por autopista, año 2008

Denominación de la autopista	Millones de Vh x km	V. ligeros	V. pesados	% Variación 08/07
AP-1: Burgos - Armiñón	686,53	543,12	143,41	-4,05
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	1.131,59	969,23	162,37	-7,42
AP-36: Ocaña - La Roda	222,57	209,83	12,74	2,49
AP-4: Sevilla - Cádiz	831,69	62,49	769,21	-2,93
AP-41: Madrid-Toledo	51,68	50,01	1,67	-13,30
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	59,95	56,18	3,77	0,64
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	117,74	109,65	8,08	3,67
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	758,21	655,40	102,81	-5,31
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	58,86	52,64	6,21	-3,48
AP-66: León - Campomanes	284,51	237,76	46,75	-2,55
AP-68: Bilbao - Zaragoza	1.587,64	1.394,11	193,53	0,15
AP-7: Alicante - Cartagena	522,16	463,51	58,65	-8,75
AP-7: Barcelona - Tarragona	2.266,03	1.829,96	436,07	-6,84
AP-7: Cartagena - Vera (*)	86,58	76,26	10,32	-3,50
AP-7: Circunvalación de Alicante (**)	121,39	112,05	9,33	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	1.150,95	1.071,51	79,44	-5,96
AP-7: Montmeló - La Jonquera	2.327,24	1.839,04	488,20	-4,92
AP-7: Tarragona - Valencia	1.827,08	1.441,46	385,62	-11,53
AP-7: Valencia - Alicante	1.423,10	1.310,86	112,24	-10,99
AP-7: Montmeló - Papiol	1.118,94	857,12	261,82	-2,91
AP-71: León - Astorga	73,78	64,18	9,59	4,37
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	2.156,12	1.951,36	204,76	-0,48
M-12: Eje Aeropuerto	69,57	67,89	1,67	-0,79
R-2: Madrid - Guadalajara	241,55	213,77	27,78	-3,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	180,28	170,45	9,83	-6,25
R-4: Madrid - Ocaña	199,87	188,43	11,44	-0,08
R-5: Madrid - Navalcarnero	119,43	114,65	4,78	-4,77
Total Red Estatal	19.675,02	16.112,92	3.562,10	-5,11

(*) Fecha de apertura: 29-3-2007.

(**) Fecha de apertura: 11-12-2007.

3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

3.1. La seguridad vial en las carreteras españolas

En el año 2008 se registraron en las carreteras españolas 2.181 víctimas mortales por accidentes de tráfico (2.741 en 2007) y 866 heridos que tuvieron la consideración de graves (1.150 en 2007). Por quinto año consecutivo y fruto del esfuerzo continuo de todos los sectores con responsabilidad en la seguridad vial, las cifras mostraron una tendencia a la mejora de los indicadores de siniestralidad en las carreteras españolas. En los cinco últimos años se ha alcanzado un descenso del 46% en el número de fallecidos y del 68% en lo que se refiere a heridos graves.

Los datos anteriores deben ponerse en relación con las grandes magnitudes representativas de la movilidad y el tráfico por carretera en España. En concreto hay que destacar que nuestro país cuenta en la actualidad aproximadamente con 167.500 Km. de carreteras, excluyendo el viario urbano y los caminos agrícolas y forestales. El parque de vehículos autorizados para circular en el año 2008 superaba la cifra de 30 millones (29,7 en 2007), con un censo de conductores en torno a 23 millones (22,7 en 2007). La tasa de muertos por millón de vehículos se sitúa en este año 2008 en un valor de 72,7, notablemente inferior a la del año 2007 que ascendía a 92. El aumento interanual en el número de desplazamientos se puede estimar en torno a un promedio del 6,2% durante los últimos cinco años.

La distribución de la siniestralidad por tipo de vía muestra que es en las carreteras convencionales donde se sigue registrando el mayor número de víctimas mortales; 1.588 personas, es decir casi el 73% del total. En 2008 han fallecido en este tipo de vía 453 personas menos que en 2007 (-22,2%), y 643 menos que en 2006 (-32,5%). Las autopistas de peaje mantuvieron en 2008 un buen nivel de reducción en el número de fallecidos tanto respecto al año pasado (-16,89%) y también al 2006 (-41,15%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2008 fue de 123 (148 en 2007). En las autovías también se constatan reducciones respecto de 2007 y 2006, respectivamente del 16,39% y del 21,43%. El número de muertos en este tipo de vías durante el año 2008 fue de 352 personas.

Al analizar cómo se relacionan los riesgos de seguridad vial con la intensidad de tráfico se observa que el mayor porcentaje de accidentes suele aparecer en los rangos de IMD bajos, disminuyendo a medida que aumenta este indicador. Se observa que los tramos con mayor IMD presentan menores valores del índice de riesgo, lo cual es lógico dado que suelen coincidir con tramos de vías de gran capacidad en los que se eliminan los adelantamientos con invasión del carril contrario y las intersecciones a nivel, con lo que se mejoran los valores de seguridad.

La distribución de los accidentes en función de la tipología de intersecciones en los tramos de la red de carreteras pone de manifiesto que las que son a nivel (normalmente en carreteras convencionales) tienen un riesgo más alto. Al analizar la distribución del riesgo en los tramos de la red en función de la tipología de vías, se observa que el índice de riesgo es significativamente más alto en los tramos con una única calzada que en las vías con calzadas independientes (autovías y autopistas de peaje).

El tipo de accidente más frecuente son las salidas de la vía que suponen un 39% de los accidentes mortales y graves. A este tipo le siguen los accidentes en intersecciones que representan un 18%, las colisiones frontales un 8% y los atropellos un 9%. El perfil-tipo de tramo con nivel alto de riesgo de accidentalidad corresponde a una carretera convencional de calzada única, con intersecciones al mismo nivel y con una IMD por debajo de 10.000 Vh/d. En estos tramos se producen principalmente accidentes con víctimas originadas por salidas de vía.

Las tendencias evolutivas de la siniestralidad en la red española de carreteras se recogen en las tablas 3.1.1, 3.1.2 y 3.1.3.

Tabla y gráfico 3.1.1. Evolución de los accidentes mortales en carretera (2003-2008)

Accidentes	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Accidentes mortales	3.443	3.036	2.876	2.626	2.415	1.929
Víctimas mortales	4.029	3.511	3.332	3.015	2.741	2.181
Heridos graves	2.077	1.635	1.505	1.429	1.150	866

Fuente: Ministerio del Interior.

Balance de siniestralidad en la red nacional de carreteras

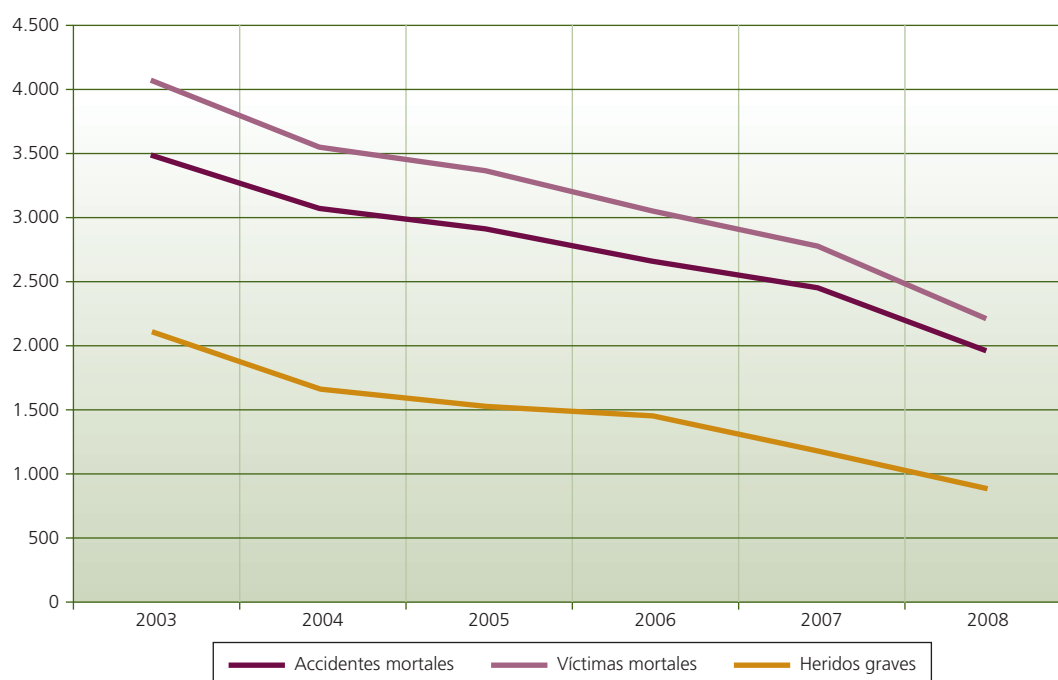


Tabla y gráfico 3.1.2. Distribución de la mortalidad por tipo de vía (2006-2008)

Víctimas mortales en accidentes de carretera									
Víctimas mortales	2006	2007	2008	% distribución 08	Diferencia 08-07	Diferencia 08-06	% Var. 08-07	% Var. 08-06	
Autopista	209	148	123	5,6	-25	-86	-16,89	-41,15	
Autovía	448	421	352	16,1	-69	-96	-16,39	-21,43	
Carretera convencional	2.231	2.041	1.588	72,8	-453	-643	-22,20	-28,82	
Otro tipo de vía	127	131	118	5,4	-13	-9	-9,92	-7,09	
Total	3.015	2.741	2.181	1,00	-560	-834	-20,43	-27,66	

Fuente: Ministerio del Interior.

Mortalidad según tipo de vía

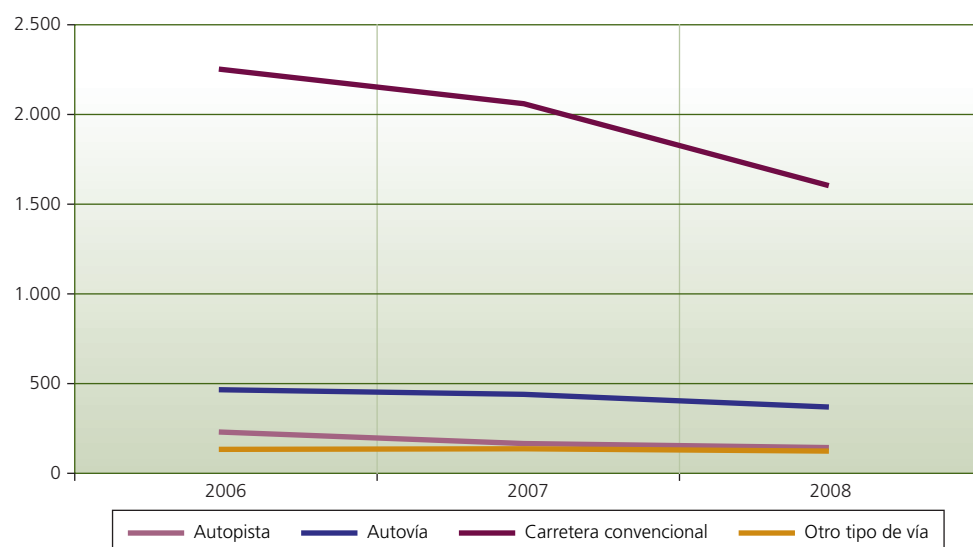


Tabla 3.1.3. Siniestralidad por Comunidad Autónoma (2008)

Comunidades Autónomas	Víctimas mortales en carretera	
	2008	% Var. 08-07
Andalucía	378	-20,4
Aragón	113	-16,9
Principado de Asturias	45	-10,0
Islas Baleares	57	-26,9
Canarias	58	-38,9
Cantabria	19	-40,6
Castilla-La Mancha	188	-20,3
Castilla y León	234	-23,0
Cataluña	287	-13,8
Extremadura	85	-8,6
Galicia	194	-23,6
Madrid	107	-33,1
Región de Murcia	65	-30,1
Comunidad Foral de Navarra	35	-5,4
La Rioja	26	-31,6
Comunidad Valenciana	221	-14,0
País Vasco	69	-1,4
Total nacional	2.181	-20,4

Fuente: Ministerio del Interior.

3.2. Accidentalidad y peligrosidad en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Como se ha indicado en el apartado anterior, en el año 2008 las autopistas de peaje constituyen el tipo de vía que no sólo presentan los valores de siniestralidad más bajos en términos absolutos de toda la red nacional de carreteras, sino que también son las que han experimentado la mayor reducción interanual en cuanto al número de accidentes con víctimas mortales.

En lo que se refiere a la Red Estatal de Autopistas de Peaje, el número total de víctimas mortales que se produjeron como consecuencia de accidente de tráfico en el año 2008 fue de 76 fallecidos (99 en 2007), de los cuales 72 correspondieron al tronco de las autopistas (91 en 2007) y 4 a los enlaces (8 en 2007). Esta cifra supone el 62% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (47 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 2.138 (2.348 en 2007), correspondiendo 1.983 (2.223 en 2007) al tronco de las autopistas y 155 a los enlaces (125 en 2007).

La autopista que sufrió durante el año 2008 un mayor número de víctimas mortales fue la AP-7 en el itinerario Tarragona – Valencia, con 21 personas fallecidas, que supone el 27,63% del total de la Red, le siguen en número absoluto la AP-7 itinerario Montmeló – La Jonquera con 10 muertos (8,13%) y la AP-7 itinerario Valencia - Alicante con 7 muertos (5,69%). Sin embargo, al considerar el índice de mortalidad I_m (número de fallecidos por cada centenar de millones de VhxKm recorridos en la autopista), el valor más alto corresponde a la AP-61 Segovia – San Rafael con 1,65, seguida de la AP-7 en sus tramos Tarragona – Valencia, Alicante - Cartagena y Málaga – Guadiaro, también con 1,15.

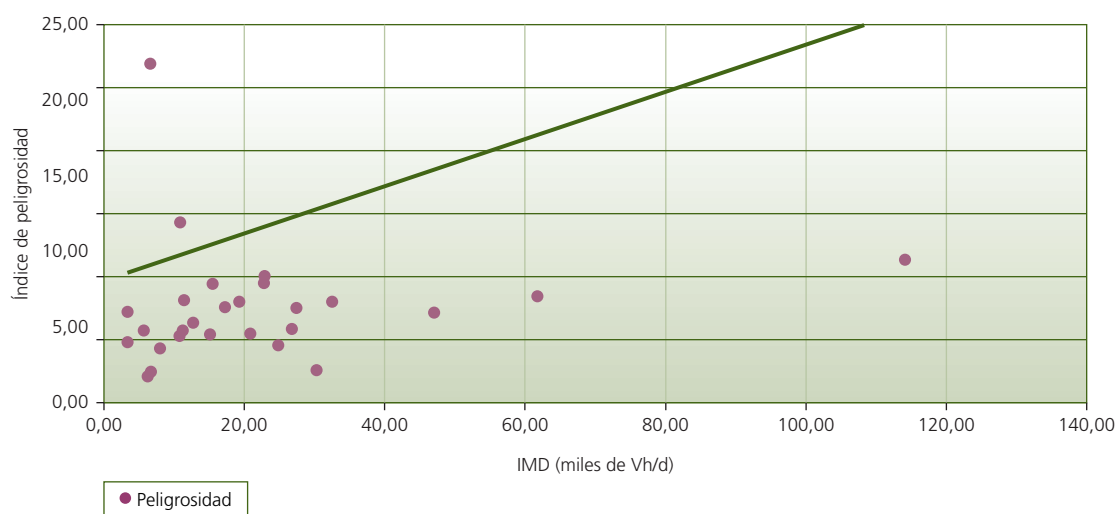
La autopista con el mayor número de accidentes con víctimas a lo largo del año 2008 fue la AP-7 Barcelona – Tarragona con 155 accidentes (12,83%), seguida de la AP-7 Tarragona – Valencia con 142 (11,75%) y de la AP-7 Montmeló – La Jonquera con 134 (11,09%). Los valores más altos del índice de peligrosidad I_p (número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de $Vh \times km$) correspondieron a la AP-53 Santiago – Alto de Santo Domingo con 22,93, seguida de la AP-66 León – Campomanes con 11,95 y la AP-7 Montmeló – Papiol con 9,38.

Los índices de accidentalidad (I_m : mortalidad, I_p : peligrosidad) han ido variando en el tiempo en función de las mejoras aplicadas en las autopistas para la prevención de accidentes, tales como el control y vigilancia de la velocidad de circulación, instalación de una señalización más eficiente, etc. En el gráfico 3.2.1 se ha representado una correlación lineal entre los índices de peligrosidad y de mortalidad de las autopistas en servicio y las intensidades medias diarias de las mismas correspondientes al año 2008.

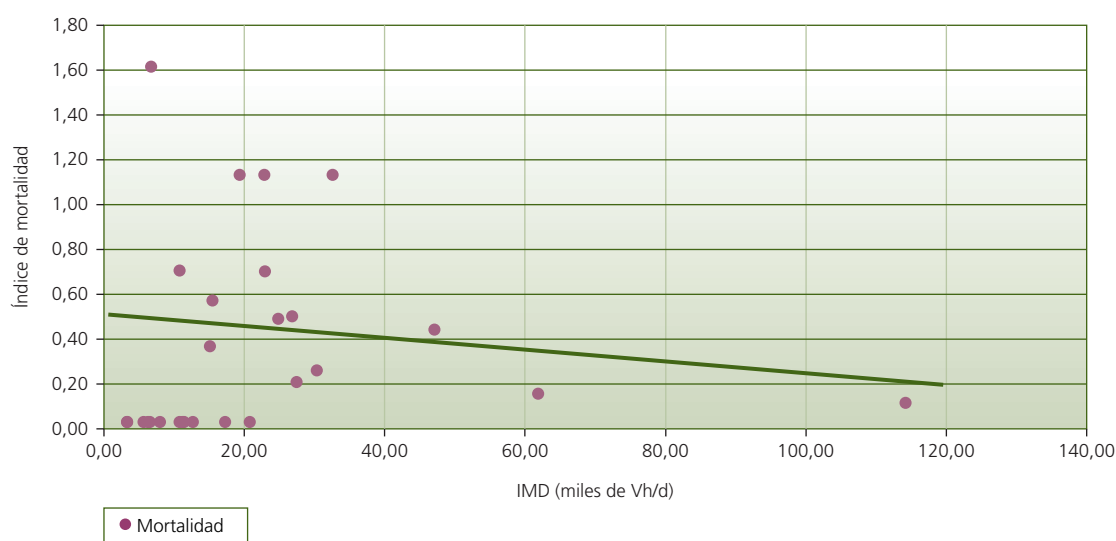
Tabla y gráfico 3.2.1. Correlaciones entre los índices de peligrosidad y mortalidad y la intensidad media diaria de las autopistas. Año 2008

Autopista	IMD (miles de Vh/d)	Índices de accidentalidad	
		Peligrosidad	Mortalidad
AP-1: Burgos - Armiñón	22,25	8,27	0,70
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	14,35	4,24	0,35
AP-36: Ocaña - La Roda	4,77	4,49	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	24,22	3,49	0,48
AP-41: Madrid - Toledo	2,40	5,80	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	7,09	3,27	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	5,68	22,93	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	29,76	1,80	0,24
AP-61: Segovia - San Rafael	5,81	1,65	1,65
AP-66: León - Campomanes	10,00	11,95	0,70
AP-68: Bilbao - Zaragoza	14,73	7,75	0,57
AP-7: Alicante - Cartagena	18,63	6,51	1,15
AP-7: Barcelona - Tarragona	61,69	6,84	0,13
AP-7: Cartagena - Vera	2,42	3,69	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	9,98	4,12	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	32,04	6,51	1,15
AP-7: Montmeló - La Jonquera	46,76	5,76	0,43
AP-7: Tarragona - Valencia	22,16	7,77	1,15
AP-7: Valencia - Alicante	26,18	4,64	0,49
AP-7: Montmeló - Papiol	114,76	9,38	0,09
AP-71: León - Astorga	5,35	1,36	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	26,83	6,08	0,19
M-12: Eje Aeropuerto	20,13	4,31	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	10,59	6,62	0,00
R-3: Madrid - Arganda	16,52	6,10	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	10,40	4,50	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	11,87	5,02	0,00

Correlación entre el índice de peligrosidad y la IMD



Correlación entre el índice de mortalidad y la IMD



3.3. Indicadores de seguridad vial para cada una de las autopistas de peaje de la Red Estatal de Autopistas de Peaje

En este apartado se desglosan los principales indicadores correspondiente al año 2008 para cada una de las 27 autopistas que componen la Red a fecha 31 de diciembre.

Los indicadores seleccionados son los siguientes:

- Número de accidentes con víctimas (totales y mortales), número de víctimas (totales y mortales) e índices de accidentalidad (peligrosidad y mortalidad) en el tronco de cada autopista (Tabla 3.3.1).
- Número de accidentes con víctimas (totales y mortales) y número de víctimas (totales y mortales) en los enlaces de cada autopista (Tabla 3.3.2).

Tabla 3.3.1. Accidentes en el tronco de las autopistas de peaje. Año 2008

Autopista	Longitud (km en servicio)	Vehículos- km (millones)	Accidentes con víctimas		Número de víctimas		Índices de accidentalidad	
			Totales	Mortales	Totales	Mortales	Peligrosidad	Mortalidad
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	686,53	59	5	103	5	8,27	0,70
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	1.132,59	48	4	83	4	4,24	0,35
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	222,57	10	0	13	0	4,49	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	831,69	29	4	60	4	3,49	0,48
AP-41: Madrid - Toledo	58,81	51,68	3	0	4	0	5,80	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	59,95	2	0	2	0	3,27	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	117,74	27	0	6	0	22,93	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	758,21	15	1	28	2	1,80	0,24
AP-61: Segovia - San Rafael	27,68	58,86	1	1	1	1	1,65	1,65
AP-66: León - Campomanes	77,76	284,51	34	2	51	2	11,95	0,70
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	1.587,64	123	7	219	9	7,75	0,57
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	522,16	34	6	58	6	6,51	1,15
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	2.266,03	155	2	245	3	6,84	0,13
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	135,42	5	0	8	0	3,69	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	121,39	5	0	14	0	4,12	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	1.150,95	34	6	58	6	6,51	1,15
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	2.327,00	134	9	205	10	5,76	0,43
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	1.827,08	142	13	323	21	7,77	1,15
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	1.423,10	66	7	131	7	4,64	0,49
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	1.119,00	105	1	143	1	9,38	0,09
AP-71: León - Astorga	37,70	73,78	1	0	1	0	1,36	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	2.156,12	131	4	174	4	6,08	0,19
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	69,67	3	0	3	0	4,31	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	241,55	16	0	17	0	6,62	0,00
R-3: Madrid - Arganda	31,80	180,28	11	0	14	0	6,10	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	52,50	199,87	9	0	11	0	4,50	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,86	119,43	6	0	8	0	5,02	0,00
Total tronco	2.528,68	19.675,02	1.208	72	1.983	85	6,29	0,37

Tabla 3.3.2. Accidentes en los enlaces de las autopistas de peaje. Año 2008

Autopista	Accidentes con víctimas		Número de víctimas	
	Totales	Mortales	Totales	Mortales
AP-36: Ocaña - La Roda	0	0	0	0
AP-4: Sevilla - Cádiz	4	0	7	0
AP-41: Madrid - Toledo	0	0	0	0
AP-51: Ávila - Villacastín	0	0	0	0
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	6	0	1	0
AP-6: Villalba - Adanero	0	0	0	0
AP-61: Segovia - San Rafael	0	0	0	0
AP-66: León - Campomanes	0	0	0	0
AP-68: Bilbao - Zaragoza	3	0	3	0
AP-7: Alicante - Cartagena	1	0	1	0
AP-7: Barcelona - Tarragona	19	1	27	1
AP-7: Cartagena - Vera	0	0	0	0
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	14	0
AP-7: Málaga - Guadiaro	0	0	0	0
AP-7: Montmeló - La Junquera	11	0	14	0
AP-7: Tarragona - Valencia	5	0	7	0
AP-7: Valencia - Alicante	3	2	11	2
AP-7: Montmeló - Papiol	11	0	15	0
AP-71: León - Astorga	2	0	3	0
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	23	1	36	1
M-12: Eje Aeropuerto	2	0	3	0
R-2: Madrid - Guadalajara	4	0	5	0
R-3: Madrid - Arganda	0	0	0	0
R-4: Madrid a Ocaña	0	0	0	0
R-5: Madrid - Navacarnero	0	0	0	0
Total enlaces	106	4	155	4

4. Los servicios a los usuarios

4.1. El concepto de servicio y su evolución

Aunque las características físicas de las autopistas de peaje no son diferentes de las autopistas libres, existe sin embargo un hecho que las diferencia: el pago de un peaje por la contraprestación del servicio que reciben los usuarios. En ese servicio se ha venido incluyendo: la seguridad y comodidad (que deben constituir objetivos prioritarios); la dotación de áreas de servicio y de descanso; la red de postes de auxilio o de comunicaciones; los sistemas de información al usuario; estaciones meteorológicas, y más recientemente el despliegue de servicios avanzados basados en las nuevas tecnologías, como son los ITS (*Intelligent Transport Systems* o «sistemas inteligentes de transporte») y en particular el servicio de telepeaje interoperable. Sobre esta cuestión en particular se incidirá más adelante, en el capítulo 7 de esta publicación.

En las autopistas de peaje se dispone de áreas de mantenimiento con las instalaciones apropiadas para la conservación y mantenimiento, que tienen como misión garantizar la adecuada y permanente vialidad y la gestión racional de la infraestructura. En esta actividad se incluye la vigilancia y reparación de taludes, firmes, obras de fábrica, barreras de peaje, iluminación, señalización y el resto de instalaciones auxiliares, destacando los servicios de vialidad invernal que están organizados para actuar con la inmediatez que se precise, ya sea en acciones preventivas, para impedir la formación de hielos, o curativas, de limpieza de nieve. En las áreas de mantenimiento se ubica generalmente el Centro de Control, en donde se controla la gestión de explotación y se reciben las llamadas de advertencia y auxilio de los usuarios.

En las márgenes de la autopista existe además una red de postes de auxilio, ubicados cada dos kilómetros, desde donde los usuarios pueden solicitar asistencia sanitaria o mecánica para sus ocupantes o vehículos. La mayoría de las asistencias en ruta solicitadas son del tipo mecánico y consisten en suministros, reparaciones o remolcajes.

Algunos aspectos importantes a tener en cuenta en relación con la evolución del concepto de servicio y su calidad, derivados en este caso del proceso de modernización tecnológica que se está acometiendo en la Red Estatal de Autopistas de Peaje, son los que se indican a continuación.

a) Información al usuario

La red de autopistas está perfectamente señalizada en función de lo que exige la normativa en vigor. Sin embargo, las facilidades que en éste como en otros campos aporta la tecnología permiten mejorar sensiblemente la información que recibe el usuario de una autopista. Más allá de la radio tradicional (en muchas autopistas existe una emisora específica con información del tráfico en las mismas) se están popularizando otros muchos. En este sentido, debe destacarse la introducción desde hace varios años de elementos que se integran dentro de los «sistemas inteligentes de transporte» en las carreteras. Éstos son medios para regular el tráfico y conseguir una mayor seguridad en la conducción que aprovechan las

nuevas tecnologías para procurar más información tanto a las personas que gestionan el tráfico como a los usuarios de la vía.

En las autopistas se ha extendido la utilización de paneles de mensaje variable (PMV) que, comandados desde un centro de control, ofrecen información permanente al conductor sobre posibles incidencias, con lo que la sensación de seguridad aumenta. La información que ofrecen estos PMV es en tiempo real gracias a sensores que permiten conocer y prever la evolución de variables del tráfico.

b) El sistema de telepeaje

El telepeaje o peaje dinámico es un sistema de pago en las autopistas que permite abonar el peaje sin detenerse en el área de peaje. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada del área de peaje gracias a un pequeño transmisor instalado en el vehículo. Este transmisor (con diversas denominaciones, TAG, OBE —*On Board Equipment*—, etc.) es reconocido por una antena instalada en las vías que aceptan este sistema de pago, gracias a un sistema de control a distancia basado en ondas de corto alcance.

Inicialmente, se instalaron diferentes sistemas de telepeaje en España, por lo que el usuario debía informarse bien en qué autopistas se aceptaba el sistema por él contratado. A iniciativa de la Dirección General de Carreteras y con el fin de dar un mejor servicio al usuario y promover el uso de este sistema de pago, todas las sociedades concesionarias de autopistas de peaje españolas han llegado a un acuerdo por el que se ha desarrollado un servicio único de telepeaje en toda España que se denomina «Vía T». Ello asegura la interoperabilidad en todo el país; es decir, con un único transmisor el usuario podrá circular por todas las autopistas de peaje de España, utilizando las ventajas de un telepeaje homogéneo y unificado con independencia de la autopistas por la que se circule.

Por tanto, Vía T es el nuevo servicio común de telepeaje, que se está generalizando en todas la autopistas de peaje, que permite abonar el peaje sin tener que detenerse. Los vehículos equipados con un transmisor Vía T pueden circular por las vías de la estación de peaje en las que se admita este sistema de pago. En estas vías una antena lee los datos de su dispositivo Vía T, colocado en el parabrisas del coche, cargando a una cuenta o tarjeta vinculada el importe correspondiente al paso por la autopista. La velocidad de paso por una vía dedicada puede ser muy elevada (el sistema se ha probado con velocidades de hasta 100 km/h, respondiendo perfectamente). No obstante, actualmente se limita a 30-40 km/h por motivos de seguridad.

El Reglamento General de Circulación (BOE n.º 306, del 23 de diciembre de 2003) incluye dos señales de tráfico que respectivamente identifican las vías de telepeaje y obligan a quien vaya a abonar el importe del peaje por este método, a estar equipado con un OBE válido. Las señales oficiales representan una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul. La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado, que se denominan vías dedicadas. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que se admite el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican en cada caso.

4.2. Áreas de servicio en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Las áreas de servicio son elementos funcionales de la carretera, definidas en el artículo 56 del Reglamento General de Carreteras, Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre, como «zonas colindantes con la carretera

diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación». Esas instalaciones son: estaciones de suministro de carburantes, restaurantes, cafeterías, hoteles, tiendas, etc. Existen 71 áreas de servicio en funcionamiento dentro de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, lo que representa la existencia de un área de servicio aproximadamente cada 36 kilómetros de autopista.

Las áreas de descanso son también elementos funcionales de la carretera así definidos en el artículo 55 del Real Decreto citado anteriormente y son lugares de aparcamiento y/o esparcimiento (zona de picnic, descanso, juegos infantiles) sin ningún otro servicio en especial, situadas en las márgenes de la autopista para detenciones temporales.

En la tabla 4.2.1 se relacionan, por autopista de peaje, las áreas de servicio existentes con los servicios de que disponen y en la figura 4.2.1 se indica su situación. La localización de las áreas de servicio de una autopista en particular se puede consultar en el diagrama que de cada una de ellas se ha incluido en el anexo II de esta misma publicación.

4.3. Reclamaciones de los usuarios

La normativa que regula el trámite de las reclamaciones se recoge en los Reglamentos de Explotación vigentes de cada una de las autopistas de peaje, que en su articulado indican que en cada estación de peaje y área de servicio, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un libro de reclamaciones a disposición de todos los usuarios. Dicho libro será foliado y visado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje y con la periodicidad que se indique deberá darse traslado de las reclamaciones formuladas, incluyendo su propio informe individualizado y las medidas adoptadas en cada caso.

Sin perjuicio de lo anterior los usuarios de la autopista podrán elevar a la Administración cualquier reclamación que, a su criterio, no haya sido debidamente atendida por la Sociedad Concesionaria.

En la tabla 4.3.1 se indican las reclamaciones que se han producido durante el año 2008, clasificadas por motivos.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 2.317 (2.614 en 2007). Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes:

- Peaje.
- Señalización.
- Servicio.
- Iluminación.
- Circulación.
- Otros.

El número mayor de reclamaciones corresponde a la categoría inespecífica de «otros», con un total de 557. Al margen de éstas, destacan en primer lugar las 545 reclamaciones motivadas por la circulación, que representan el 23,5% del total de las reclamaciones. Este número de reclamaciones que obedece a razones tales como retenciones de tráfico y uso temporal de una sola calzada con doble sentido de circulación por actuaciones de conservación en la otra calzada, se mantiene en un nivel similar al número del año precedente (562 reclamaciones). Sin embargo se puede apreciar una mejora en cuanto a la tercera causa de reclamación, que es la señalización, donde la situación ha pasado de 606 reclamaciones en 2007 a 449 en el presente año.

Tabla 4.2.1. Relación de áreas de servicio en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008)

Autopista	Longitud (km)	Áreas de servicio	Localización (toponimia y Pk)
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	3	Quintanapalla (12), Briviesca (36), Desfiladero (64)
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	7	Pina de Ebro (48), Monegros (86), Fraga (119), Lleida (142), Les Garriges (164), Montblanc (195), Alt Camp (221)
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	4	Corral de Almaguer (41), Santa María de los Llanos (84), El Provencio (108), San Clemente (152)
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	3	Los Palacios (20), Cerro del Fantasma (42), El Cuadrejón (69)
AP-41: Madrid - Toledo	58,81	1	Numancia (31)
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	0	N/A
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	1	Silleda (27)
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	2	Villalba (43), Villacastín (80)
AP-61: Segovia - San Rafael	27,68	0	N/A
AP-66: León - Campomanes	77,76	2	Rioseco de Tapia (26), Caldas de Luna (62)
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	9	Arrigorriaga (6), Altube (36), Igay (64), San Asensio (100), Logroño (136), Calahorra (177), Tudela (223), Gallur (254), Sobradriel (283)
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	1	El Realengo (728)
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	3	Llobregat (166), Penedés (208), Médol (237)
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	1	Mazarrón (850)
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	1	Agost (696)
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	4	Manilva (138), Río Castor (160), Altos de Marbella (187), Arroyo de la Miel (224)
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	6	La Jonquera (7), Empordá (35), Gironés (71), La Selva (86), Montseny (117), Montcada (147)
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	6	L'Hospitalet (283), Baix Ebre (317), Benicarló (358), La Ribera (404), La Plana (448), Sagunto (478)
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	3	La Safor (570), San Antonio (613), La Marina (655)
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	2	Vallés (144), Bellaterra (151)
AP-71: León - Astorga	37,70	1	Robledo de la Valduncina (6)
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	5	O Burgo (6), Ameixeira (39), Compostela (81), Salnés (114), San Simón (144)
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	0	N/A
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	1	Meco (36)
R-3: Madrid - Arganda	31,80	1	Támbora (18)
R-4: Madrid a Ocaña	52,50	2	Seseña (20), Ocaña (44)
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,86	2	Polvoranca (6), Los Vegones (25)
Total	2.528,68	71	

ÁREAS DE SERVICIO EN AUTOPISTAS DE PEAJE

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



Figura 4.2.1. Situación de las áreas de servicio de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008).

Las 436 reclamaciones con motivo del peaje ocupan el cuarto lugar en importancia dentro de las que obedecen a una causa identificada y representan el 18,8% del total de las reclamaciones, y están motivadas principalmente por el extravío o no recogida por el usuario de la tarjeta de control, lo que obliga al pago de mayores recorridos, peajes que entienden demasiado elevados, así como desacuerdo por la clasificación del vehículo a efectos del grupo tarifario.

En general, debe indicarse que un número apreciable de las reclamaciones recibidas no están suficientemente justificadas; sin embargo, las que si tienen algún fundamento no solamente permiten resarcir al usuario de la concreta deficiencia que se reclama sino que constituyen un instrumento muy eficaz para la mejora futura del servicio, permitiendo adoptar las medidas que procedan para evitar que se repita el hecho que motivó la reclamación.

Por último, con los datos de este año, si se compara el número de reclamaciones con los vehículos-kilómetro recorridos obtenemos que, como media, en el conjunto de las autopistas de peaje, se produce una reclamación aproximadamente cada 8,5 millones de vehículos × kilómetro, lo cual supone una mejora en relación con el año anterior (8 millones de vehículos × kilómetro).

Tabla 4.3.1. Reclamaciones. Año 2008

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	6	8	4	2	20	1	41
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	15	5	1	0	7	3	31
AP-36: Ocaña - La Roda	13	26	2	0	0	6	47
AP-4: Sevilla - Cádiz	5	7	4	0	56	10	82
AP-41: Madrid - Toledo	2	0	1	0	0	13	16
AP-51: Ávila - Villacastín	0	6	2	0	12	3	23
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	9	7	7	0	0	9	32
AP-6: Villalba - Adanero	17	14	24	1	68	14	138
AP-61: Segovia - San Rafael	2	4	41	0	7	3	57
AP-66: León - Campomanes	17	17	36	0	34	14	118
AP-68: Bilbao - Zaragoza	24	13	15	0	19	20	91
AP-7: Alicante - Cartagena	26	6	13	0	4	5	54
AP-7: Barcelona - Tarragona	98	16	20	0	44	11	189
AP-7: Cartagena - Vera	4	16	5	0	6	20	51
AP-7: Circunvalación de Alicante	7	23	7	0	4	9	50
AP-7: Málaga - Guadix	18	13	6	0	24	121	182
AP-7: Montmeló - La Jonquera	29	6	3	0	25	6	69
AP-7: Tarragona - Valencia	5	4	6	0	15	36	66
AP-7: Valencia - Alicante	3	6	6	0	42	54	111
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	5	15	1	0	0	9	30
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	59	28	12	0	134	51	284
M-12: Eje Aeropuerto	4	102	5	0	1	27	139
R-2: Madrid - Guadalajara	36	15	3	1	7	29	91
R-3: Madrid - Arganda	14	26	79	0	3	18	140
R-4: Madrid a Ocaña	13	38	8	0	13	48	120
R-5: Madrid - Navalcarnero	5	28	15	0	0	17	65
Total	436	449	326	4	545	557	2.317

5. Tarifas e ingresos de las autopistas

5.1. Generalidades sobre el sistema de peaje

La principal fuente de ingresos en la explotación de una autopista en régimen de concesión es la derivada del cobro del peaje, obtenida por la aplicación de las tarifas aprobadas anualmente correspondientes a los recorridos realizados. El precio que debe pagar un usuario por utilizar una autopista de peaje viene establecido por el marco tarifario español, que define los parámetros principales que intervienen en el cálculo de la tarifa.

El peaje a pagar por el usuario resulta de multiplicar la tarifa unitaria (euros/km) correspondiente a su categoría por el número de kilómetros recorridos en la autopista, aumentando el correspondiente IVA (7 ó 16% según categoría de vehículo). El cálculo de la tarifa unitaria es, por tanto, el elemento clave, y su nivel se establece fundamentalmente teniendo en cuenta los siguientes factores: el coste de construcción de la infraestructura, el nivel de tráfico que circulará por ella y el número de años de la concesión.

El coste de construcción está en función tanto de la orografía del terreno, siendo más elevado si la autopista transcurre por terreno montañoso que si lo hace por llano, como del volumen y coste del crédito y del de las expropiaciones necesarias, que será más importante en parajes turísticos o cercanos a grandes urbes que en zonas deshabitadas o poco pobladas. El nivel de tráfico está condicionado por factores de densidad territorial, número de vehículos en circulación y oferta viaria. España tiene del orden de 80 habitantes por km² de territorio, mientras que la media de los 12 Estados Miembros más antiguos de la Unión Europea es de 120 hab/km² y dentro de ellos países próximos a España, como Italia y Francia, cuentan con 190 hab/km² y 110 hab/km² respectivamente. Si se tiene en cuenta el número de habitantes por vehículo, vemos que en España el ratio es de 1,5 hab/vh también inferior al de los países indicados. Por último, el plazo de la concesión influye en la tarifa, ya que cuanto mayor sea aquél menor será el peaje puesto que los costes se distribuirán en un mayor número de años y los ingresos se generarán durante un período de tiempo más largo.

Para el cobro de los peajes, las autopistas están equipadas con unos sistemas de control que corresponden a las modalidades conocidas respectivamente como peaje cerrado, abierto y mixto. Las diferencias entre los diversos tipos son básicamente las siguientes:

- Sistema cerrado: El control del tráfico y pago del peaje se realiza en los diferentes enlaces de la autopista y en los terminales de la misma, en los que es necesario efectuar el control del recorrido que realizan los vehículos.
- Sistema abierto: El pago del peaje se realiza en determinadas estaciones situadas en el tronco de la autopista o en algunos ramales de sus accesos de entrada y salida.
- Sistema mixto: Se trata de una combinación de los dos anteriores.

En el sistema cerrado el usuario realiza dos paradas, o si utiliza telepeaje es controlado en dos ocasiones aunque no se detenga. La primera a la entrada de la autopista para recoger una tarjeta de control con la que acre-

data el recorrido realizado por la autopista, y la segunda a la salida donde se abona el peaje correspondiente ya sea en metálico, con tarjeta de crédito o con medios de pago electrónicos.

En el sistema abierto, los pagos de peaje se realizan en una o varias barreras de control situadas en el tronco principal de la autopista o en algunos de sus accesos, sin que para dicho abono sea necesario el uso de tarjetas de control. Las estaciones de peaje controlan determinados recorridos por la autopista. Para evitar las paradas en el pago de peaje se ha desarrollado un sistema electrónico de telepeaje que por medio de un pequeño dispositivo o transmisor situado en el parabrisas del vehículo permite, sin detenerse, abonar el importe del peaje con un procedimiento semejante a las tarjetas de crédito bancarias. La máxima funcionalidad del sistema se obtiene si se utiliza un carril exclusivo o dedicado solo al telepeaje, a velocidades variables según el diseño de dicho carril (actualmente entre 30 y 60 km/h).

En determinados casos, el sistema de peaje incluye una combinación de las dos posibilidades anteriores, denominándose «mixto». La totalidad de la concesión se divide en una serie de tramos a los que se aplica uno u otro sistema de cobro, según los condicionantes existentes en cada caso concreto.

El régimen de operación en las barreras de peaje es análogo en todas las concesiones y se realiza mediante controles automáticos y manuales. El control automático (D.A.C.) supone establecer en las diferentes vías de las barreras de peaje, captadores o detectores diversos que permiten registrar automáticamente en los centros de control los tipos de vehículos y grupos tarifarios a que pertenecen. El número de vehículos se obtiene por las sucesivas interrupciones de paso de los vehículos y la clasificación automática es función de dos factores que son el número de ejes y la existencia o no de doble rueda.

El control manual se efectúa directamente por el empleado o peajista en el interior de una cabina que está instalada junto a las vías de las barreras de peaje. El peajista clasifica instantáneamente el vehículo y al mismo tiempo se produce el funcionamiento simultáneo de los detectores y maquinaria de peaje. En el supuesto de que no coincida la clasificación manual y la automática, se detecta la anomalía en los registros de impresión para su análisis posterior.

La tabla 5.1.1 describe sintéticamente las características de los sistemas de control utilizados en las autopistas de peaje que se encuentran en servicio en la Red Estatal.

5.2. El régimen tarifario en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Se denomina tarifa al precio unitario (expresado en euros por kilómetro) que se aplica a las diversas longitudes de recorrido de las autopistas para determinar las cantidades o peajes a abonar por los usuarios. Los grupos tarifarios establecidos inicialmente en los respectivos Decretos de adjudicación, varían de una concesión u otra. Estos grupos tarifarios se han simplificado en tres grupos, de acuerdo con la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 210/1990 de 16 de febrero que reducía los vehículos a tres categorías para conseguir una homogeneización del conjunto de las concesiones.

El Decreto 215/1973 de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión y el Real Decreto 1876/1981 de 20 de agosto, sobre modificación de la cláusula 45 del Decreto anterior, establecía el proceso de revisión de tarifas y peajes mediante la siguiente fórmula polinómica:

$$K_t = 0,30 \frac{H_t}{H_0} + 0,12 \frac{E_t}{E_0} + 0,08 \frac{S_t}{S_0} + 0,50$$

Tabla 5.1.1. Sistemas de control del peaje en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008)

Denominación de la autopista	Características del sistema de control del peaje
AP-1: Burgos - Armiñón	Peaje cerrado, con barreras en todos los enlaces de entrada a la autopista.
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	Peaje cerrado con barreras en todos los accesos de entrada a la autopista y dos barreras troncales al principio y final de la autopista.
AP-36: Ocaña - La Roda	Peaje cerrado con barreras en los accesos (2 troncales y 4 laterales). 52 vías en total.
AP-4: Sevilla - Cádiz	Peaje abierto en serie. Existen dos barreras troncales a la altura de los enlaces de Las Cabezas y Jerez Sur y otras dos en los ramales de los enlaces de los Palacios y Las Cabezas.
AP-41: Madrid-Toledo	Peajemixto en 2 áreas semi-troncales y 6 peajes laterales cerrados.
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	Peaje mixto con una estación troncal de peaje y otra de ramal, ambas en Villacastín. Está libre de peaje el tramo Vicolozano-Ávila para los vehículos que sólo recorran dicho tramo.
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	Peaje cerrado con dos estaciones de peaje troncales situadas una entre los enlaces de Santiago y Ribadulla y otra entre los de Silleda y Lalin Oeste y con tres estaciones en ramales.
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	Peaje abierto para el tramo Villalba-San Rafael con una barrera en los ramales del enlace de San Rafael y cerrado para el tramo de San Rafael-Adanero con dos barreras troncales en San Rafael y Sanchidrián y otra en los ramales del enlace de Villacastín.
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	Peaje mixto con una estación troncal de peaje en Ortigosa y otras de ramal en los accesos de Otero de Herreros y Ortigosa del Monte. Está libre de peaje el tramo Hontoria-Segovia para los vehículos que sólo recorran este tramo.
AP-66: León - Campomanes	Peaje abierto, con tres estaciones de control, dos de tipo troncal situadas en Campomanes y la Magdalena y una en los ramales del enlace de la Magdalena, diferenciando los recorridos hacia Campomanes o León.
AP-68: Bilbao - Zaragoza	Peaje mixto. Existe peaje abierto en el tramo Bilbao-Areta con barrera en los ramales de enlace de Arrigorriaga, Areta Norte y Areta Sur y en el tramo Zaragoza-Alagón con una barrera en los ramales del enlace de Alagón y resto es de peaje cerrado con barreras en todos los accesos de entrada y salida.
AP-7: Alicante - Cartagena	Peaje abierto con tres estaciones de peaje, dos de tipo troncal en los Montesinos y La Zenia y uno en los ramales del enlace de La Zenia.
AP-7: Barcelona - Tarragona	Peaje abierto en serie. Existen 7 barreras de peaje, 3 de ellas situadas en el tronco de la autopista a la altura de los enlaces de Martorell, Comarruga y Tarragona y las 4 restantes en los ramales de los enlaces de Martorell, Comarruga, Tarragona y Reus.
AP-7: Cartagena - Vera	Peaje cerrado, con control en todos los accesos. 67 vías.
AP-7: Circunvalación de Alicante	Peaje cerrado, con control en todos los accesos. 41 vías.
AP-7: Málaga - Guadiaro	Peaje de tipo abierto con cuatro estaciones de peaje, dos de tipo troncal en San Pedro de Alcántara y Calahonda y otras dos en los ramales de los enlaces anteriores, y una estación de peaje troncal en el enlace de Manilva.
AP-7: Montmeló - La Jonquera	Peaje cerrado con barreras en todos los accesos de entrada y dos barreras troncales al principio y final de la autopista.
AP-7: Montmeló - Papiol	Peaje abierto, con una barrera troncal situada entre los enlaces de San Cugat y Vallés.
AP-7: Tarragona - Valencia	Peaje mixto. Existe peaje abierto en el tramo Salou-Cambrils con una barrera en los ramales de enlace de Cambrils y el resto es de peaje cerrado con barreras en todos los accesos de entrada y salida de este tramo.
AP-7: Valencia - Alicante	Peaje cerrado con barreras en todos los enlaces y dos barreras troncales en Algemesí y San Juan.
AP-71: León - Astorga	Peaje mixto con dos estaciones de peaje semitroncales ubicadas en los enlaces de Villadangos y Hospital, y dos estaciones laterales de ramal en esos mismos enlaces.
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	En el tramo Coruña-Santiago peaje abierto entre La Coruña y La Barcala con una barrera de peaje en este enlace y cerrado para el resto con diez barreras. En el tramo Santiago-Pontevedra peaje cerrado con cinco barreras. En el tramo Pontevedra-Vigo peaje abierto con tres barreras.
M-12: Eje Aeropuerto	Peaje abierto, en el que el usuario sólo pasa por una playa de peaje en cada trayecto y la tarifa es única independientemente del recorrido que se realice. Consta de dos estaciones de peaje semitroncales Barajas Sur y Barajas Norte, y una lateral en Alcobendas.
R-2: Madrid - Guadalajara	En el tramo entre la M-40 y el enlace M-50 norte, es abierto. Esta libre de peaje el itinerario de la R-2 que coincide con la M-50. En el tramo entre el enlace de la M-50 norte y el final de la autopista (conexión con la N-II en Guadalajara) el sistema de peaje es cerrado.
R-3: Madrid - Arganda del Rey	El peaje consiste en dos barreras de peaje troncales situadas en los puntos kilométricos 6,0 (Barrera troncal 1) y 21,5 (Barrera troncal 2), así como dos controles de peaje en los ramales del enlace de la M-45 y del enlace de Arganda del Rey en sentido Madrid.
R-4: Madrid - Ocaña	Peaje abierto, con dos estaciones de peaje troncales, una situada en el enlace con la carretera M-408 y otra en el enlace con la carretera M-416 y cinco estaciones de peaje laterales, situadas en los enlaces con las carreteras M-408, CM-4010, CM-4001, M-416 y N-400.
R-5: Madrid - Navalcarnero	El sistema de peaje consiste en dos barreras troncales situadas en los puntos kilométricos 3,2 (Barrera troncal 1) y 18,7 (Barrera troncal 2) y dos controles de peaje en los ramales del enlace de la M-413, uno en el ramal sentido Madrid y otro en el ramal sentido Navalcarnero/A-5.

A partir del año 1990 y como consecuencia de lo dispuesto en el Real Decreto 210/1990 de 16 de febrero, se modifica la revisión de tarifas de autopistas de peaje, a fin de conseguir una mayor sencillez y automatismo en el cálculo de las tarifas revisadas, basado en una referencia directa al Índice de Precios al Consumo (IPC) y desechando la fórmula polinómica empleada anteriormente. Las revisiones se realizan aplicando la expresión:

$$K_t = K_{t-1} \times C$$

El coeficiente K_t se aplica a las tarifas base de cada concesión (T_0) obteniéndose así las tarifas revisadas para el momento t (T_t):

$$T_t = K_t \times T_0$$

La nomenclatura empleada representa lo siguiente: K_{t-1} corresponde al valor del coeficiente K_t obtenido en la revisión inmediatamente anterior a aquella de que se trate. $C = 1 + 0,95 \Delta IPC$.

$$C_R = 1 + 0,95 \Delta IPC$$

donde ΔIPC significa el valor con el signo que corresponde de la variación, expresada en tanto por uno, experimentada por el citado índice desde el utilizado en la revisión inmediatamente anterior y el último publicado o certificado por el Instituto Nacional de Estadística. Las tarifas se revisarán anualmente y podrán aplicarse por el concesionario en el curso del mes de marzo de cada año.

La Ley 14/2001, de 28 de diciembre, en su artículo 77, modifica de nuevo el procedimiento de revisión de tarifas y peajes. La revisión se realiza calculando el coeficiente C_R , mediante la expresión:

$$C_R = 1 + \Delta IPC_{\text{medio}} - X$$

donde $\Delta IPC_{\text{medio}}$ figurará expresado en tanto por uno con el signo que le corresponda, y el valor de X viene dado por:

$$X = \frac{1}{100} \left(\frac{IMD_R - IMD_P}{IMD_P} \right)$$

siendo IMD_R la intensidad media real en los doce últimos meses, e IMD_P la previsión de dicha intensidad media reflejada en el plan económico-financiero aprobado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Las tarifas revisadas entrarán en vigor el 1 de enero. Los grupos tarifarios son los siguientes:

Ligeros (L)	Motocicletas con o sin sidecar. Vehículos de turismo sin remolque o con remolque sin rueda gemela (doble neumático). Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.
Pesados 1 (P1)	Camiones y autocares de dos ejes. Camiones y autocares de dos ejes y con remolque de un eje. Camiones y autocares de tres ejes. Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de un eje con rueda gemela (doble neumático).
Pesados 2 (P2)	Camiones y autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más. Turismos, furgones, furgonetas o microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y al menos un eje con rueda gemela (doble neumático).

Sin embargo, en algunas concesiones se diferencian dos categorías en cada grupo de los vehículos pesados. Tal es el caso de AP-1, Burgos-Armiñón y de la AP-7, Málaga-Guadiaro, que se clasifican en:

Ligeros		Motocicletas con o sin sidecar. Vehículos de turismo sin remolque o con remolque. Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas. Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.
Pesados 1	2.1	Camiones de dos ejes. Camiones de dos ejes y con remolque de un eje. Camiones de tres ejes. Furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de un eje con rueda gemela.
	2.2	Autocares de dos ejes. Autocares de dos ejes y con remolque de un eje. Autocares de tres ejes.
Pesados 2	3.1	Camiones con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más. Furgones, furgonetas o microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y al menos un eje con rueda gemela.
	3.2	Autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.

En el apartado siguiente se presentan los datos más significativos en cuanto a las tarifas e ingresos de las autopistas de la Red Estatal a lo largo del año 2008.

5.3. Tarifas e ingresos de cada autopista y del conjunto de la Red Estatal (2008)

5.3.1. Tarifas vigentes durante el año 2008

Las tarifas vigentes en las autopistas de la Red Estatal son las que se especifican en el Anexo 1 de cada una de las Órdenes de 21 de diciembre de 2007 del Ministerio de Fomento, por las que se revisan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje, todo ello según lo indicado en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social que arbitra en su artículo 77 el procedimiento de revisión de tarifas y peajes de las autopistas de titularidad de la Administración General del Estado. En cada una de esas disposiciones se encuentran detalladas todas las tarifas que habrán de regir a partir del 1 de enero de 2008 para cada uno de los tramos de peaje por categorías de vehículos, diferenciando en su caso entre temporada baja o alta y horas valle o punta. A modo de resumen de esa copiosa y detallada información que el lector interesado puede encontrar en el *Boletín Oficial del Estado* se han incluido en este capítulo los datos más significativos que se plasman en la tabla 5.3.1.1 (tarifas en la Red Estatal de Autopistas de Peaje) y el gráfico correspondiente (comparación de tarifas según autopistas).

En la tabla 5.3.1.1 se presentan para cada autopista los valores mínimos y máximos de la tarifa, según categorías de vehículos, en euros/km (IVA incluido). Para cada autopista y categoría, se han reflejado en la tabla los valores mínimo y máximo de la tarifa unitaria, considerando todos los tramos y regímenes tarifarios (horas valle o punta) que le son de aplicación. Se acompañan en la tabla los datos sobre IMD y vehículos × km.

A la luz de los datos anteriores pueden realizarse algunos comentarios, tal como se indica a continuación.

En primer lugar y en lo que se refiere a vehículos ligeros, el valor mínimo de la tarifa unitaria corresponde a la autopista M-12 (Eje – Aeropuerto) con un valor de 0,0000 euros/km, aunque ello es debido a la consideración que ésta tiene de libre entre las 0 h y la 6 h. También en la R-4 se da una situación similar. Exceptuando estas singularidades, los valores mínimos corresponden a la AP-61 (AP-6 – Conexión con Segovia) con 0,0108 euros/km seguida de la R-2 (Madrid – Guadalajara) con 0,0268 euros/km, y de la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con un valor de 0,0288 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria éstos corresponden a la AP-6 (Villaba – Adanero) con 0,1272 euros/km, seguida de la de la R-2 (Madrid – Guadalajara) con 0,1153 euros/km y de la R-4 (Madrid – Ocaña) con 0,1152 euros/km. Las diferencias mayores entre tarifas unitarias máximas y mínimas para este tipo de vehículos se dan en las autopistas AP-61 (AP-6 – Conexión con Segovia) con 0,1102 euros/km seguida de la R-2 (Madrid – Guadalajara) con un valor de 0,0885 euros/km y de la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con 0,0837 euros/km.

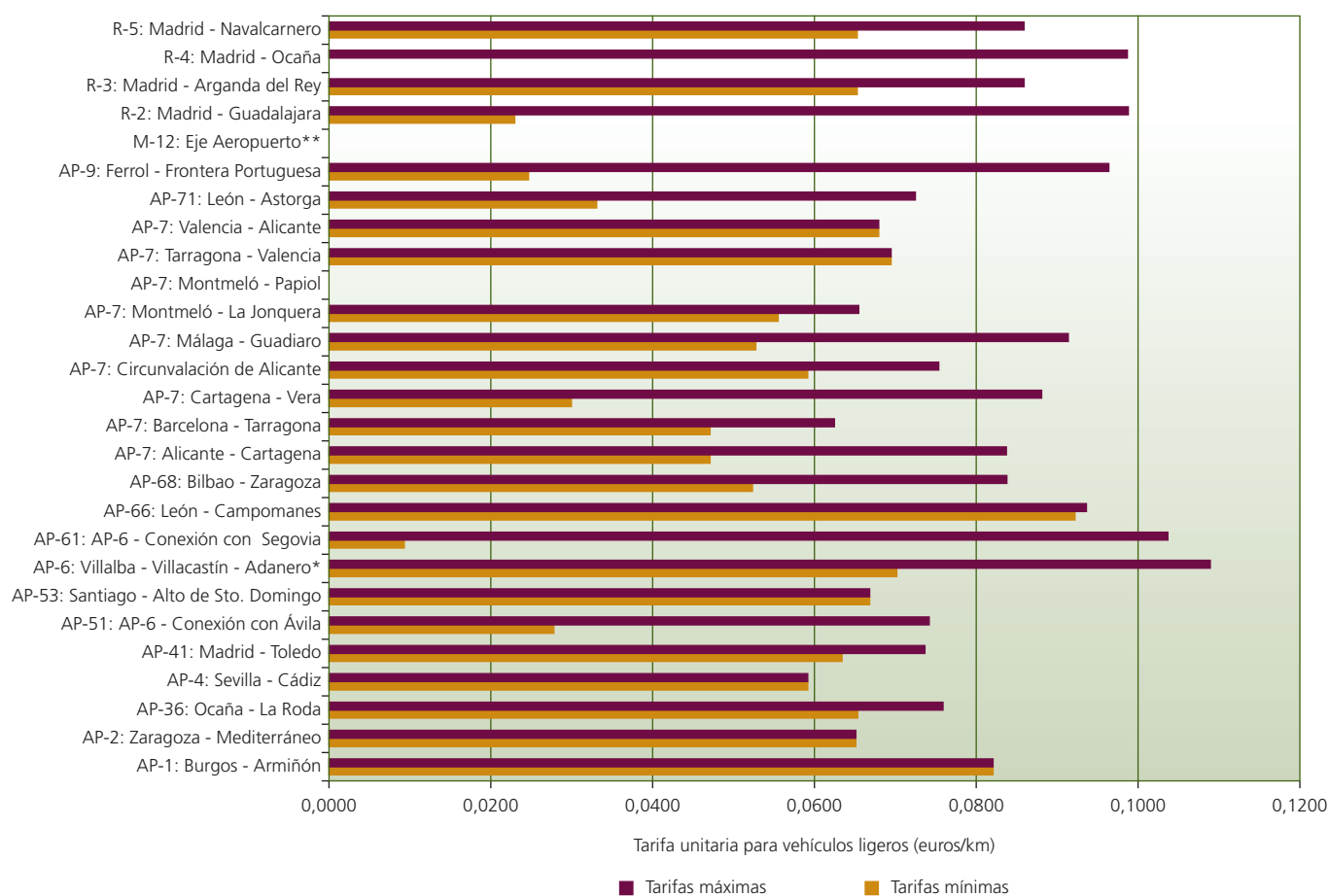
En cuanto a los vehículos pesados del grupo 1, los valores mínimos corresponden a la AP-61 (AP-6 – Conexión con Segovia) con un valor de 0,0307 euros/km, seguida de la R-2 (Madrid – Guadalajara) con 0,0384 euros/km, y la AP-71 (León – Astorga) con 0,0647 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria éstos corresponden a la AP-6 (Villalba – Villacastín) con un valor de 0,2550 euros/km, seguida de la AP-66 (León – Campomanes) con 0,1963 euros/km, y de la AP-1 (Burgos – Armiñón) con 0,1822 euros/km.

Tabla 5.3.1.1. Resumen de tarifas (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Vehículos ligeros (€/km)		Vehículos pesados I (€/km)		Vehículos pesados II (€/km)	
				T. Mín	T. Máx	T. Mín	T. Máx	T. Mín	T. Máx
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	0,0958	0,0958	0,1031	0,1822	0,1031	0,1975
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	14.348	1.131,59	0,0760	0,0760	0,1123	0,1123	0,1685	0,1685
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	0,0763	0,0886	0,1065	0,1256	0,1301	0,1503
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	0,0691	0,0691	0,1218	0,1218	0,1350	0,1350
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	0,0740	0,0860	0,1042	0,1255	0,1255	0,1502
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	0,0325	0,0866	0,1082	0,1082	0,1364	0,1364
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	0,0780	0,0780	0,1316	0,1316	0,1561	0,1561
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero (*)	69,6	29.765	758,21	0,0819	0,1272	0,2055	0,2550	0,2313	0,2859
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	0,0108	0,1210	0,0307	0,1283	0,0379	0,1553
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	0,1076	0,1093	0,1946	0,1963	0,2493	0,2503
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	0,0611	0,0978	0,1133	0,1792	0,1308	0,2031
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	0,055	0,0977	0,0977	0,1140	0,1247	0,1385
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	0,0550	0,0729	0,0981	0,1360	0,1257	0,1714
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	0,0350	0,1028	0,0715	0,1456	0,0884	0,1742
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	0,0691	0,0880	0,0970	0,1247	0,1172	0,1492
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	0,0616	0,1067	0,0961	0,1221	0,1231	0,1829
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	0,0648	0,0764	0,1033	0,1235	0,1326	0,1547
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	0,0811	0,0811	0,1094	0,1094	0,1203	0,1203
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	0,0793	0,0793	0,1072	0,1072	0,1176	0,1176
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	0,0386	0,0846	0,0647	0,1294	0,0785	0,1571
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	0,0288	0,1125	0,0936	0,1758	0,1009	0,2360
M-12: Eje Aeropuerto (**)	9,4	20.134	69,57	0,0000	N/A	0,0000	N/A	0,0000	N/A
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	0,0268	0,1153	0,0384	0,1308	0,0615	0,1923
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	0,0762	0,1003	0,1067	0,1364	0,1294	0,1710
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	0,0000	0,1152	0,0000	0,1307	0,0000	0,1537
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,9	11.873	119,43	0,0762	0,1003	0,1067	0,1364	0,1294	0,1710
Total Red Estatal	2.528,7	21.134	19.675,02	0,0000	0,1272	0,0000	0,2550	0,0000	0,2859

(*) Los tramos correspondientes al túnel de Guadarrama no se tarifican en €/km, sino por la totalidad del túnel.

(**) La autopista establecida para la autopista M-12 según el Real Decreto de concesión no se establece en €/km, sino por barrera de peaje.

Gráfico 5.3.1.1. Comparación de tarifas por autopistas

Finalmente, y en cuanto a lo que se refiere a los vehículos pesados del grupo 2, los valores mínimos corresponden a la AP-61 (AP-6 – Conexión con Segovia) con un valor de 0,0379 euros/km, seguida de la R-2 (Madrid – Guadalajara) con 0,0615 euros/km, y la AP-71 (León-Astorga) con 0,0785 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria éstos corresponden a la AP-6 (Villalba – Villacastín) con un valor de 0,2859 euros/km, seguida de la AP-66 (León – Campomanes) con 0,2503 euros/km, y de la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con 0,2360 euros/km.

5.3.2. Ingresos obtenidos por las autopistas en el año 2008

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2008, IVA incluido, ascendieron a la cantidad de 1.680,62 millones de euros (1.703,13 en 2007), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del (-)1,13%. Entre todas las autopistas destacan especialmente en este sentido la AP-7 en sus itinerarios Montmeló – La Jonquera con unos ingresos de 201,14 millones de euros, Barcelona – Tarragona con 189,19 millones de euros, y Tarragona – Valencia, con 188,13 millones de euros. Entre los tres itinerarios generan unos ingresos próximos al 35% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. En sentido contrario, las autopistas con menos ingresos totales son la AP-51 (AP-6 – Conexión con Ávila) con 4,41 millones de euros, la AP-41 (Madrid – Toledo), con 4,55 millones de euros, y la AP-61 (AP-6 – Conexión con Segovia) con 6,00 millones de euros.

Destaca el crecimiento de los ingresos percibidos mediante el sistema de telepeaje interoperable denominado Vía T, que en algunas autopistas significa ya un porcentaje notable del total, especialmente en la AP-7 en su iti-

nerario Barcelona – Tarragona donde supera el 38% del total, la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con más de un 37%, y la R-2 (Madrid – Guadalajara) que se acerca a un 34%. Estos datos ponen de manifiesto la aceptación creciente de este servicio avanzado por parte de los usuarios de la Red Estatal de Autopistas.

En la tabla 5.3.2.1 se resumen, para las distintas concesiones y autopistas las recaudaciones por peaje en el año 2008. Comparando las recaudaciones con los veh × km recorridos se puede obtener un ratio que se denomina «índice tarifario», que representaría el valor medio en euros que le cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista. Este índice tiene relación directa con las tarifas vigentes. Por simplicidad numérica, se expresa dicho índice multiplicado por 1.000 (es decir, el índice representaría las milésimas de Euro que cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista). Su valor medio para el año 2008 es de 85,42 euros/mil veh × km, que incluye impuestos y que supone un aumento del 3,99% sobre el índice del año 2007.

El índice tarifario de la autopista Montmeló – Papiol es 0, debido al acuerdo de utilización de esta autopista sin abonar peaje. Los mayores índices tarifarios corresponden a las autopistas AP-6 (Villalba – Adanero) con 159,90 euros/mil veh × km, AP-66 (León – Campomanes) con 136,22 euros/mil veh × km y AP-7 (Cartagena – Vera) con 130,76 euros/mil veh × km.

En la tabla 5.3.2.1 también se indican los ingresos por kilómetro de autopista, que de este modo expresa la renta unitaria generada por la misma. Los mayores valores se alcanzan en las autopistas AP-7 (Barcelona – Tarragona) con 1,88 millones de euros/km, AP-6 (Villalba - Adanero) con 1,74 millones de euros/km y AP-7 (Montmeló – La Jonquera) con 1,48 millones de euros/km. Los valores inferiores corresponden a las autopistas AP-41 (Madrid – Toledo) con 0,08 millones de euros/km, AP-36 (Ocaña – La Roda) con 0,16 millones de euros/km y AP-53 (Santiago – Alto de Sto. Domingo) con 0,19 millones de euros/km.

Sobre el valor de los peajes algunas Sociedades Concesionarias aplican descuentos y bonificaciones. Esto se prevé en la cláusula 43 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973 de 25 de enero (BOE n.º 41 de 16 de febrero), donde se indica que el concesionario podrá establecer con carácter general y objetivo, sistemas de descuentos, abonos o bonificaciones en los peajes con los que considere obtener el máximo aprovechamiento comercial en la utilización de la autopista. En algunas concesiones dichos descuentos y bonificaciones forman parte de su oferta concesional, presentada de acuerdo a unos pliegos de bases del concurso que fomentaban la aplicación de políticas de descuentos para la gestión de la demanda. Generalmente, los descuentos van ligados al uso de medios de pago electrónico (tarjetas o telepeaje).

A dichos usuarios con medios de pago electrónico (tarjetas o telepeaje) y con objeto de favorecer el uso de dichos medios de pago, se les aplica, en algunos casos, descuentos escalonados según el número de viajes al mes, es decir, por habitualidad, lo cual produce también un efecto de fidelización en el uso de la autopista. La utilización de tarjetas de crédito para abonar el importe del peaje ha tenido una evolución creciente, como también está sucediendo con el sistema de pago aplicado en el telepeaje. Aunque la evaluación de la política de descuentos, presenta la dificultad de segregar los efectos externos (crecimiento de tráfico, revisión de tarifas, etc.), se puede considerar que dichas políticas aportan efectos positivos, tanto para los concesionarios como para el usuario particular.

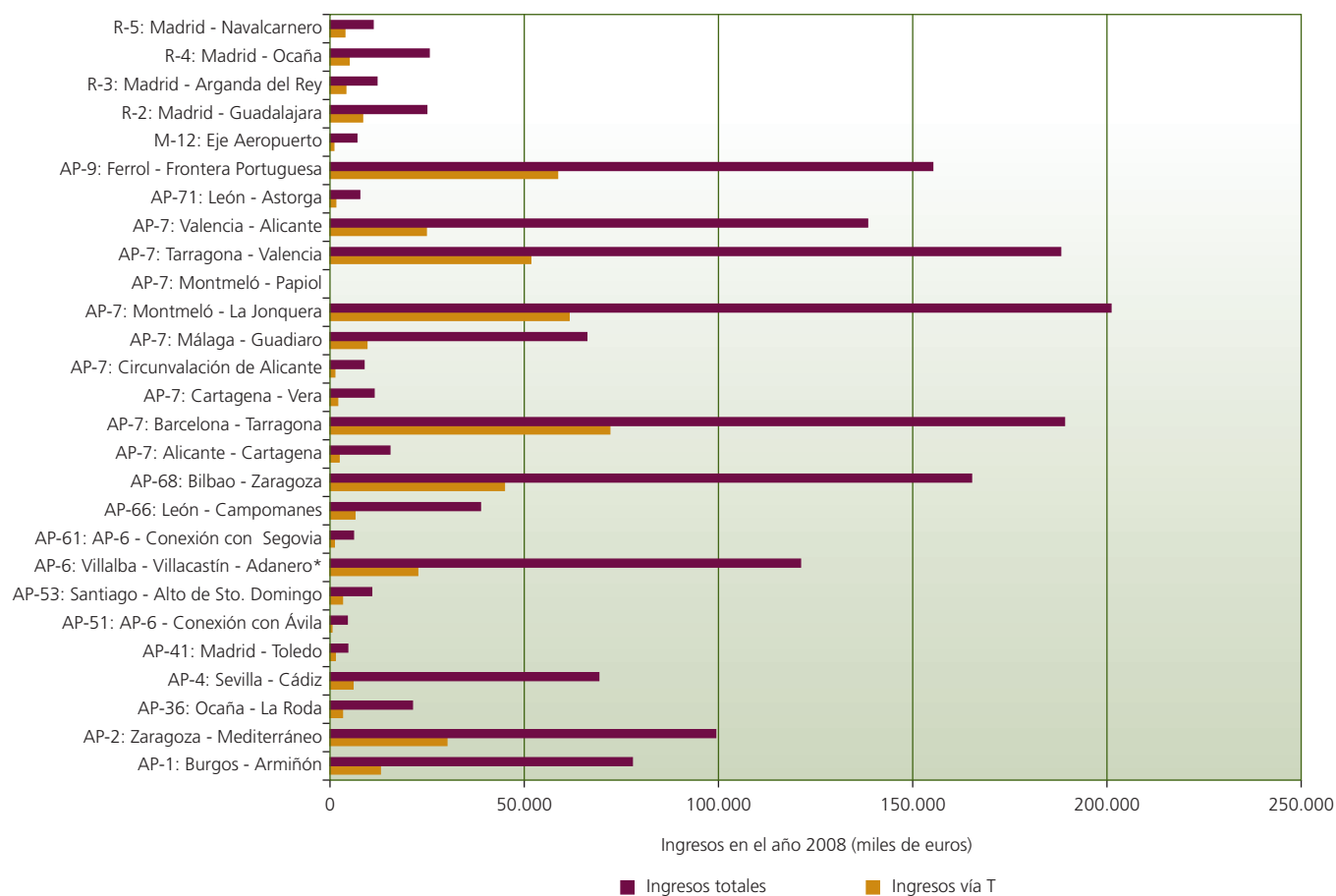
En cuanto a la evolución de los ingresos en la Red Estatal de Autopistas de Peaje desde el año 1974 hasta el último ejercicio de 2008, la tabla y gráfico 5.3.2.2 muestran los datos más sobresalientes. Así se puede observar una tendencia creciente de la tasa de variación interanual con algunas salvedades como pudieron ser la de 1996/1995 con -0,35% y la de 2000/1999 con -9,10%. El crecimiento de los ingresos en este último año fue negativo, por un valor de -1,13%.

En la variación de la tasa interanual debe tenerse en cuenta la disminución de las tarifas de peaje de algunas Sociedades Concesionarias por acuerdos con la Administración, así como que a finales del año 1998 se redujo el IVA aplicable a las tarifas de los vehículos ligeros al 7% con repercusión en los ingresos, aplicándose también en el año 2000 rebajas selectivas del 7% de acuerdo con el artículo 3 del Real Decreto-Ley 18/1999 de 5 de noviembre. Igualmente, deben considerarse la segregación de algunas autopistas de la Red Estatal, que han pasado a depender de las Comunidades Autónomas. Esto último es apreciable en las disminuciones de ingresos de los años 1996 y 2000 que correspondieron a las segregaciones de los tramos Mongat-Malgrat y Barcelona-Montmeló en 1995, y de la autopista Bilbao – Behobia en 1999.

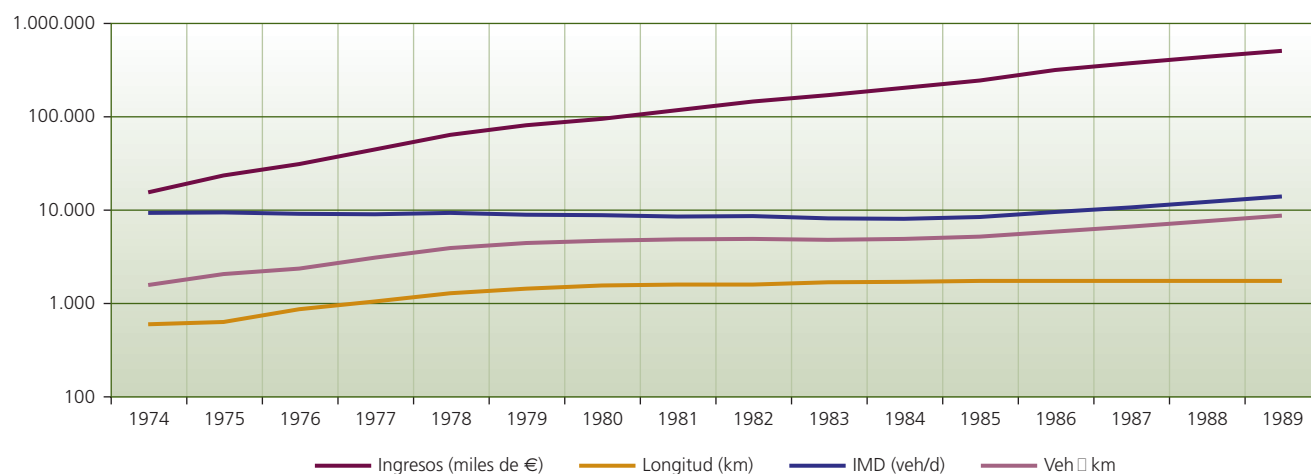
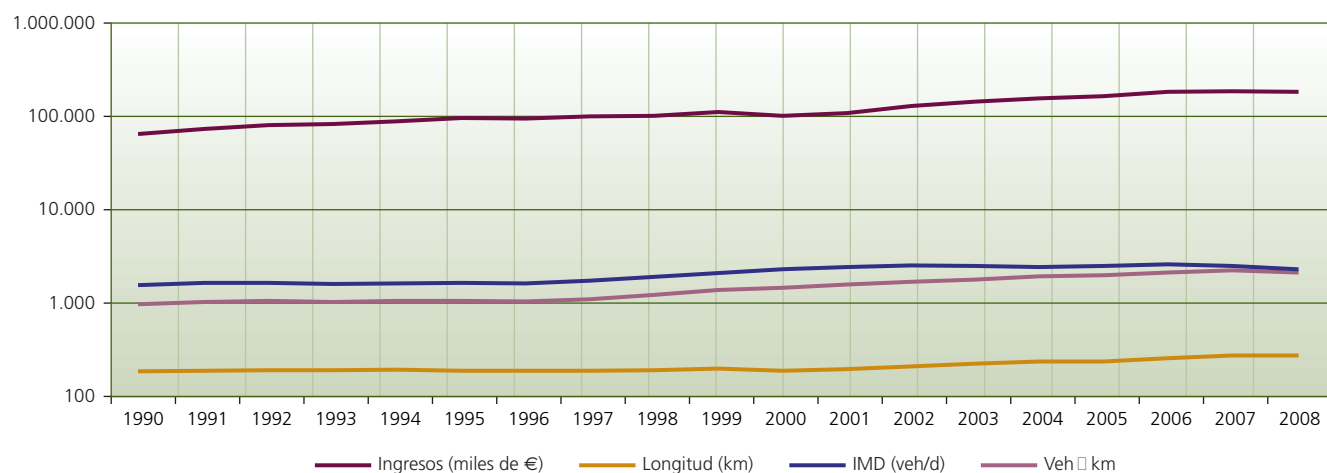
Tabla 5.3.2.1. Ingresos por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh × km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh × km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	77.907,09	12.916,99	113,48	924,16
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	14.348	1.131,59	99.293,99	30.122,63	87,75	460,78
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	21.249,64	3.265,76	95,47	166,66
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	69.234,14	5.911,29	83,24	737,95
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	4.552,00	1.331,00	88,09	77,40
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	4.409,59	514,10	73,55	190,89
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	10.746,13	3.252,93	91,27	189,84
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	29.765	758,21	121.235,34	22.605,64	159,90	1.741,89
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	6.000,16	1.083,9	101,94	216,77
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	38.757,11	6.368,85	136,22	498,42
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	165.244,32	44.894,32	104,08	561,25
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	15.428,59	2.370,53	29,55	201,42
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	189.185,00	72.028,89	83,49	1.885,06
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	11.321,46	1.937,89	130,76	100,53
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	8.731,94	1.255,65	71,94	263,01
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	66.147,27	9.529,00	57,47	673,94
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	201.143,22	61.519,84	86,43	1.479,21
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	188.129,85	51.717,45	132,20	834,95
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	138.446,46	24.747,30	123,73	932,17
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	7.640,06	1.524,68	103,56	202,65
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	155.230,00	58.650,00	72,00	706,88
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	20.134	69,57	6.863,15	1.029,76	98,66	727,03
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	24.971,65	8.441,63	103,38	400,83
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	12.134,37	4.125,69	67,31	381,58
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	25.508,04	4.906,80	127,62	485,87
R-5: Madrid - Navalcamero	28,9	11.873	119,43	11.106,54	3.776,23	93,00	384,84
Total Red Estatal	2.528,7	21.134	19.675,02	1.680.617,11	439.828,72	85,42	664,62

* Vía T: Telepeaje interoperable.

Gráfico 5.3.2.1. Comparación de ingresos por autopistas**Tabla 5.3.2.2. Evolución de los ingresos para el conjunto de la Red Estatal (1974-2008)**

Año	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Ingresos (miles de €)	Año	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Ingresos (miles de €)
1974	585,7	9.171	1.547,45	15.108,48	1992	1.763,9	15.134	9.669,67	739.297,78
1975	618,0	9.233	2.024,96	22.950,97	1993	1.763,9	14.770	9.508,99	760.663,76
1976	846,7	8.962	2.325,54	30.404,24	1994	1.796,2	15.049	9.783,17	816.551,93
1977	1.023,8	8.860	3.020,33	43.847,86	1995	1.733,7	15.184	9.781,73	881.492,91
1978	1.263,6	9.166	3.820,05	62.375,32	1996	1.733,7	15.041	9.543,98	878.405,64
1979	1.410,7	8.745	4.350,25	79.161,29	1997	1.743,7	15.946	10.123,06	917.408,86
1980	1.532,4	8.620	4.574,32	92.427,19	1998	1.752,5	17.653	11.235,29	939.060,98
1981	1.564,5	8.355	4.748,50	114.967,61	1999	1.844,6	19.367	12.682,28	1.026.060,67
1982	1.564,5	8.412	4.803,49	143.317,23	2000	1.739,0	21.115	13.425,99	932.672,88
1983	1.651,3	8.023	4.681,03	167.847,23	2001	1.815,7	22.476	14.572,74	998.017,92
1984	1.662,7	7.937	4.801,73	200.585,27	2002	1.933,0	23.299	15.543,06	1.186.583,90
1985	1.698,1	8.289	5.112,20	239.947,23	2003	2.063,7	22.919	16.480,98	1.318.392,24
1986	1.698,1	9.342	5.790,64	308.318,49	2004	2.187,1	22.478	17.769,78	1.442.909,17
1987	1.698,1	10.506	6.512,02	366.386,60	2005	2.196,5	22.990	18.396,11	1.524.436,03
1988	1.706,0	12.011	7.469,45	429.358,24	2006	2.382,9	23.909	19.651,45	1.681.930,60
1989	1.706,0	13.777	8.578,58	500.069,12	2007	2.528,7	22.993	20.733,47	1.703.134,39
1990	1.724,0	14.466	9.016,11	598.365,25	2008	2.528,7	21.134	19.675,02	1.680.617,11
1991	1.741,0	15.092	9.507,87	675.038,16					

Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1974-1989)**Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1990-2008) (continuación)**

6. Actividades de conservación

6.1. Las actividades de conservación de carreteras en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

La normativa de aplicación a las Sociedades Concesionarias de autopistas de peaje de la Red Estatal en lo relativo a conservación y explotación se encuentra contenida esencialmente en:

- Artículos 20, 27, y 29 de la Ley 8/1972 de 10 de mayo sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión.
- Cláusulas 80 a 92 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión (Decreto 215/1973).
- Reglamentos de explotación de las diferentes sociedades concesionarias, donde se establecen las obligaciones de aquéllas en cuanto a la conservación y funcionamiento de las vías de las respectivas concesiones en perfectas condiciones de utilización, procediendo a periódicas reparaciones o sustitución de aquellos elementos de las mismas que se deterioren por el uso o causa de accidentes.

La normativa establece las obligaciones de las concesionarias en cuanto a la conservación y explotación de las autopistas de peaje manteniéndolas en perfectas condiciones de utilización, procediendo a la periódica reparación o sustitución de aquellos elementos de las mismas que se deterioren con el uso o por causa de accidentes. Asimismo, la normativa establece que sin perjuicio de las inspecciones técnicas que cada concesionaria determine para vigilar su estado, el Ministerio de Fomento comprobará periódicamente el mismo (cláusula 81 de PCG), estableciéndose el informe que emitan sus técnicos como base para que el Ministerio exija la reparación o sustitución de los elementos deteriorados o desgastados, señalando plazo y condiciones de los materiales a emplear. Las actividades de conservación se clasifican, en función de su naturaleza periódica u ocasional en ordinarias o extraordinarias, y pueden ser acometidas directamente por la Sociedad Concesionaria o bien mediante medios ajenos bajo su responsabilidad.

En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2008 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total ascendió a la cifra de 176,86 millones de euros, lo cual supone un aumento del 12,60% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior. Este hecho indica una mayor intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, especialmente si se tiene en cuenta que la Red no ha crecido en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 112,25 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,46%) y el resto, 64,60 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,54%). El gasto promedio por km de autopista se situó en la cifra de 69,94 miles de euros/km, de los cuales 44,39 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 25,55 miles de euros a conservación extraordinaria. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 34,58% de su importe, correspondiendo el restante 65,42% a medios ajenos.

Analizando el total de la inversión realizada en conservación por cada una de las concesionarias se deduce que ACESA y AUDASA son las que mayor inversión han consignado, con 38,12 y 25,36 millones de euros respectivamente. Destacan las inversiones realizadas por ACCESOS A MADRID, que con 60,66 kilómetros ha aplicado 10,80 millones de euros (178,04 miles €/km), debido principalmente a actuaciones en instalaciones de energía y alumbrado, vialidad invernal y vegetación, así como por IBERPISTAS-CASTELLANA, que con 120,38 kilómetros de longitud ha invertido 17,98 millones de euros (149,32 miles de €/km) debido fundamentalmente a actuaciones en puentes y viaductos, firmes flexibles y barreras de protección.

La concesionaria que menor inversión total ha realizado, ha sido EJE AEROPUERTO, con un importe que asciende a 0,98 millones de euros, circunstancia que guarda relación con su longitud que asciende a 9,44 Km. La menor inversión por kilómetro corresponde a AUCOSTA con 13,19 miles de €/km.

Los elementos que generan mayor gasto en total (conservación ordinaria y extraordinaria) son los firmes (40,73 millones de euros en los de tipo flexible y 1,04 millones de euros en los de tipo rígido, estos últimos minoritarios en la red), seguidos de las instalaciones de peaje (25,26 millones de euros) y la vialidad ordinaria (19,40 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2008 son el balizamiento (1,05 millones de euros), las obras de fábrica (2,08 millones de euros) y las instalaciones en túneles (2,11 millones de euros).

A finales de año la longitud total de autopistas de peaje era de 2.528,68 km, sin variación en relación al año 2007. Hay que tener en cuenta el hecho de que la longitud troncal de la Red Estatal de Autopistas de Peaje es aproximadamente un 90% de la total, de la cual el 92% son calzadas de dos carriles, 7% son calzadas de tres carriles y un 1% son calzadas de cuatro carriles. Por tipos de pavimento, aproximadamente el 84% de la red corresponde a firmes flexibles de mezclas bituminosas y un 16% a firmes rígidos de hormigón o semirrígidos. Existen en las autopistas de peaje 42 áreas de mantenimiento, lo que corresponde a un área aproximadamente cada 60 Km de autopista. En dichas áreas radica la estructura organizativa para la conservación y explotación de la autopista, el mantenimiento de diversas instalaciones complementarias, así como los servicios de vialidad ordinaria e invernal y los de contra incendios, además de la coordinación de las comunicaciones y la asistencia mecánica y sanitaria a los usuarios.

Durante el ejercicio 2008 las Sociedades Concesionarias han practicado de forma regular una serie de actuaciones de control tendentes a mejorar el conocimiento puntual de la situación de las autopistas en términos de conservación y explotación. Estas actuaciones de control se han clasificado en los 11 tipos siguientes:

1. Análisis de deflexiones del firme.
2. Análisis del CRT.
3. Análisis del IRI.
4. Análisis de textura.
5. Retroreflectancia de marcas viales.
6. Inspección de obras de fábrica.
7. Control de congestión.
8. Control de incidencias.
9. Control de instalaciones.
10. Control de la vialidad ordinaria.
11. Control de la vialidad invernal.

En cuanto a la evolución de las magnitudes de la inversión en conservación en la Red Estatal de Autopistas de Peaje, se dispone de datos desde al año 1996. Aunque no se tenga en cuenta el efecto de las nuevas autopistas que han iniciado su explotación durante el período 1996-2008, se observan en la evolución dos períodos

diferenciados. En el período 1996-2000 los gastos de conservación (totales: ordinaria y extraordinaria) del sector se mantienen relativamente constantes e incluso disminuyen teniendo como referencia la cifra de inversión de 1996. En el período 2000-2008 la inversión en explotación se eleva considerablemente. Especialmente, los años 2001, 2002, 2005, 2006 y 2008 experimentan unos elevados incrementos interanuales de los gastos de conservación.

En la tabla 6.1.1 se detallan los gastos en conservación realizados por cada Concesionaria para cada uno de los elementos considerados, los totales y el porcentaje que representa cada uno de los elementos respecto del total.

La tabla y gráfico 6.1.2 contiene los principales datos agregados relativos a la evolución del gasto en conservación desde el año 1996 hasta el 2008.

Tabla 6.1.1. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria (2008)

Gasto en conservación por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firms flexibles	9.233,58	930,86	16.113,09	2.496,57	5.556,06	1.687,43	3.431,31
2. Firms rígidos	85,26	0,00	0,00	845,12	0,00	0,00	4,13
3. Obras de tierra	127,81	120,10	107,70	634,63	186,56	269,53	119,59
4. Drenajes	1.618,11	147,30	421,92	584,75	369,55	111,89	268,55
5. Obras de fábrica	224,64	322,18	131,38	210,15	229,08	629,85	47,99
6. Puentes y viaductos	1.284,76	739,00	89,35	1.332,27	614,76	0,00	4.210,17
7. Vegetación	2.808,22	682,53	3.560,81	3.542,46	1.354,84	114,37	846,23
8. Señalización vertical	160,76	32,61	212,77	239,60	153,92	83,28	561,28
9. Marcas viales	858,54	7,25	277,77	57,56	250,25	92,65	129,77
10. Balizamiento	79,70	21,28	94,60	145,62	45,93	110,75	43,13
11. Barreras de seguridad	1.433,36	180,53	273,54	1.480,48	1.138,83	0,00	2.085,54
12. Vallas de cerramiento	149,58	17,84	831,51	1.059,46	273,45	9,15	114,91
13. Limpieza de la vía	1.719,83	161,08	104,84	2.521,26	772,73	233,99	1.136,62
14. Instalaciones de energía y alumbrado	500,95	178,16	400,61	646,25	721,95	670,87	946,99
15. Instalaciones de comunicación y control	1.904,94	375,97	250,20	1.370,09	487,17	108,69	1.447,73
16. Instalaciones de peaje	7.835,44	2.206,80	833,73	6.361,72	2.838,41	567,61	592,76
17. Instalaciones en túneles	0,00	296,55	221,00	56,99	0,00	0,00	519,13
18. Vialidad ordinaria	7.816,40	1.057,09	1.252,48	694,58	1.982,46	1.074,73	324,33
19. Vialidad invernal	282,32	1.930,51	179,75	10,37	793,19	1.492,78	1.145,36
Gasto total en conservación	38.124,20	9.407,64	25.357,04	24.289,91	17.769,15	7.257,57	17.975,51
Longitud a 31-12-2008 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	79,68	120,98	115,47	51,94	60,35	86,09	149,32
	AUSOL AP-7	AUSUR AP-7	AULESA AP-71	ACEGA AP-53	HENARSA R-2	ACC-Madrid R-3/R-5	Madrid Sur R-4
1. Firms flexibles	109,87	130,63	18,50	0,00	94,63	580,00	140,12
2. Firms rígidos	0,00	0,00	0,00	0,92	0,00	0,00	103,69
3. Obras de tierra	900,53	43,62	31,80	41,94	44,39	0,00	7,53
4. Drenajes	144,78	36,19	77,20	87,47	43,47	0,00	311,63
5. Obras de fábrica	9,01	28,79	83,40	0,09	0,00	0,00	59,51
6. Puentes y viaductos	81,83	60,78	0,00	4,42	0,00	0,00	74,22
7. Vegetación	162,92	407,83	105,90	85,00	143,43	1.400,00	620,75
8. Señalización vertical	84,53	76,55	26,60	13,38	54,65	210,00	78,17
9. Marcas viales	4,20	77,86	16,30	97,62	10,02	105,00	109,90
10. Balizamiento	102,34	52,77	27,30	10,00	43,48	105,00	63,38
11. Barreras de seguridad	209,80	102,99	60,90	15,70	138,14	840,00	332,92
12. Vallas de cerramiento	9,19	99,61	49,20	11,87	24,72	140,00	17,01
13. Limpieza de la vía	191,10	165,62	51,60	7,35	606,19	840,00	473,50
14. Instalaciones de energía y alumbrado	138,70	134,94	26,70	195,28	936,35	2.100,00	1.408,96
15. Instalaciones de comunicación y control	264,54	39,08	34,80	78,89	56,19	560,00	31,36
16. Instalaciones de peaje	436,12	145,64	180,60	472,40	673,28	700,00	486,12
17. Instalaciones en túneles	45,15	41,06	0,00	0,31	0,00	700,00	82,64
18. Vialidad ordinaria	293,43	488,18	342,80	83,01	545,50	1.120,00	461,44
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	181,80	201,85	288,98	1.400,00	375,62
Gasto total en conservación	3.188,04	2.132,14	1.315,40	1.407,51	3.703,42	10.800,00	5.238,46
Longitud a 31-12-2008 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	60,66	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	32,48	27,83	34,89	24,86	59,44	178,04	99,78

Tabla 6.1.1. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria (2008) (continuación)

Gasto en conservación por elementos, año 2007 (miles de euros)	Eje Aerop. M-12	Madrid-Levante AP-36	Madrid-Toledo AP-41	AUCOSTA AP-7	CIRALSA AP-7	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firmes flexibles	17,00	4,81	177,23	1,31	2,71	40.725,68	23,03	16,11
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1.040,12	0,59	0,41
3. Obras de tierra	1,13	25,47	5,00	0,00	139,96	2.807,27	1,59	1,11
4. Drenajes	71,60	336,16	58,30	35,88	8,49	4.733,23	2,68	1,87
5. Obras de fábrica	16,44	0,00	66,28	12,33	6,49	2.077,60	1,17	0,82
6. Puentes y viaductos	6,42	10,21	0,27	63,60	29,69	8.601,74	4,86	3,40
7. Vegetación	82,23	614,76	51,47	156,42	96,32	16.836,50	9,52	6,66
8. Señalización vertical	33,89	29,42	7,68	37,69	35,91	2.132,70	1,21	0,84
9. Marcas viales	8,93	23,04	5,19	0,00	2,27	2.134,14	1,21	0,84
10. Balizamiento	1,83	60,25	9,67	19,11	11,28	1.047,41	0,59	0,41
11. Barreras de seguridad	83,72	86,88	51,91	39,97	14,61	8.569,82	4,85	3,39
12. Vallas de cerramiento	22,20	54,84	8,73	60,82	2,68	2.956,79	1,67	1,17
13. Limpieza de la vía	15,56	151,42	28,11	88,83	90,99	9.360,63	5,29	3,70
14. Instalaciones de energía y alumbrado	37,69	330,94	377,42	144,87	344,54	10.242,17	5,79	4,05
15. Instalaciones de comunicación y control	135,26	178,69	1,70	79,93	47,74	7.452,95	4,21	2,95
16. Instalaciones de peaje	60,01	408,99	241,85	44,88	177,69	25.264,06	14,29	9,99
17. Instalaciones en túneles	25,45	0,00	0,00	81,86	39,78	2.109,91	1,19	0,83
18. Vialidad ordinaria	341,47	500,26	217,70	617,48	186,70	19.400,04	10,97	7,67
19. Vialidad invernial	22,06	835,28	222,87	0,00	0,00	9.362,74	5,29	3,70
Gasto total en conservación	982,90	3.651,41	1.531,38	1.484,98	1.238,85	176.855,51	100,00	69,94
Longitud a 31-12-2008 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.528,68		
Gasto unitario (miles de euros/km)	104,12	28,64	26,04	13,19	37,31	69,94		

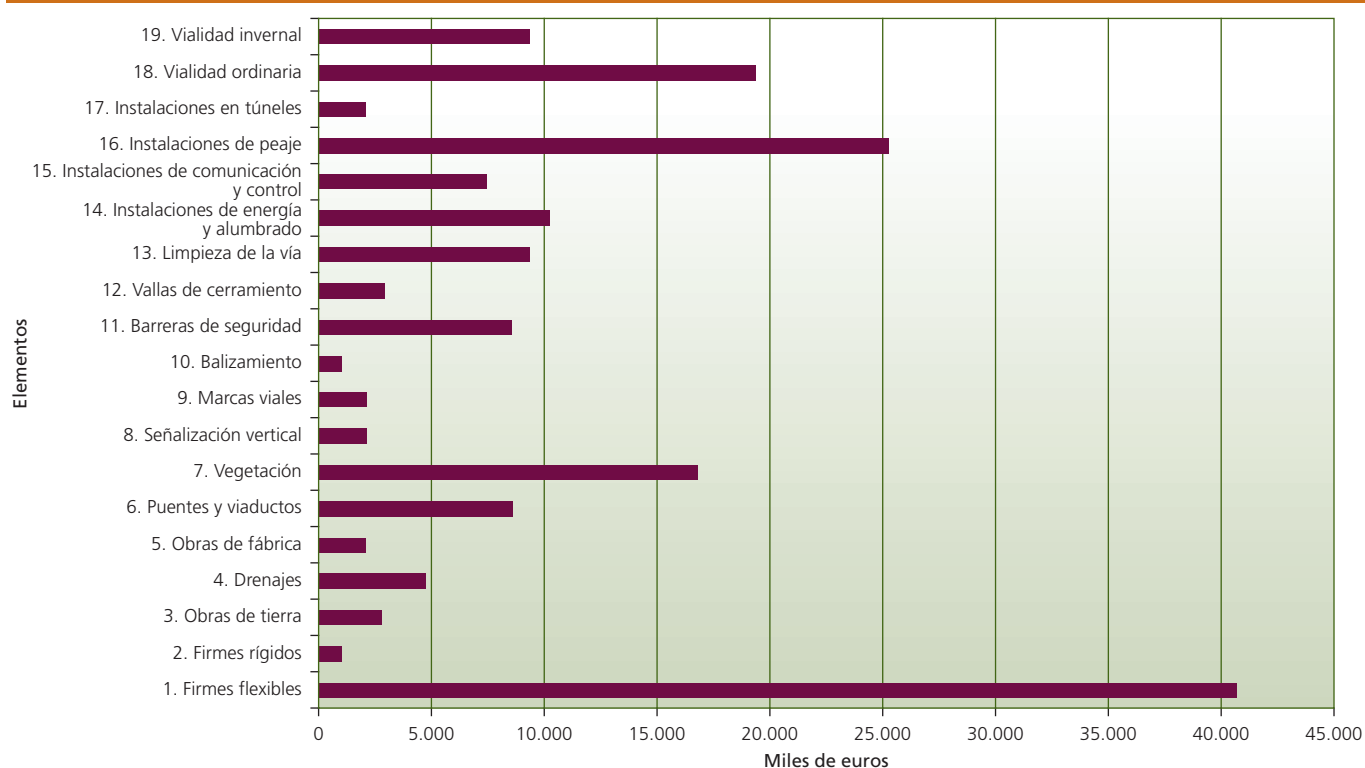
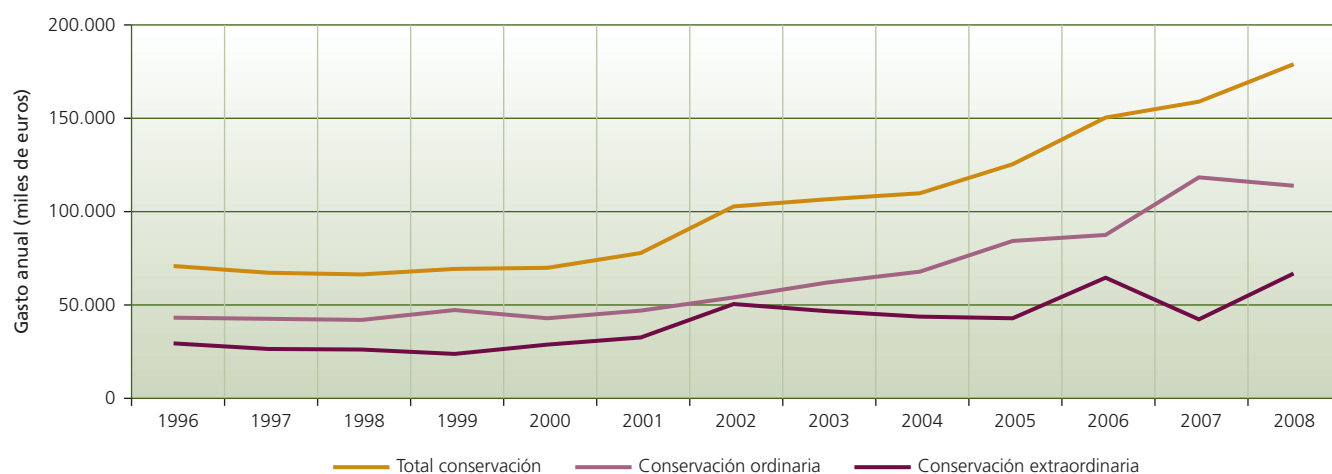
Gráfico 6.1.1. Gasto total en conservación por elementos (2008)

Tabla 6.1.2. Evolución del gasto en conservación (1996-2008)

Año	Conservación Ordinaria	Conservación Extraordinaria	Total	% Incremento Interanual	% Incremento Acumulado
1996	41.298,85	27.727,75	69.026,60		
1997	40.740,81	24.800,16	65.540,97	-5,05%	-5,05%
1998	40.162,15	24.417,62	64.579,77	-1,47%	-6,52%
1999	45.495,17	22.011,59	67.506,76	4,53%	-1,98%
2000	41.100,75	27.120,31	68.221,06	1,06%	-0,93%
2001	45.159,75	30.866,12	76.025,87	11,44%	10,51%
2002	52.235,39	48.667,73	100.903,12	32,72%	43,24%
2003	60.094,26	44.829,44	104.923,70	3,98%	47,22%
2004	66.132,51	41.883,02	108.015,53	2,95%	50,17%
2005	82.562,76	41.182,84	123.745,60	14,56%	64,73%
2006	85.650,74	62.910,59	148.561,33	20,05%	84,78%
2007	116.598,61	40.418,98	157.017,58	6,25%	91,03%
2008	112.252,80	64.602,70	176.855,51	12,63%	103,67%

Cifras en miles de euros.

Gráfico 6.1.2. Evolución de los gastos de conservación en la Red (1996-2008)

6.2. Indicadores de conservación ordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2008)

La gestión de las tareas ordinarias de conservación y mantenimiento que realizan las Sociedades Concesionarias han supuesto para el año 2008 un importe de 112,25 millones de euros, lo que representa el 63,46% del gasto total aproximadamente. Estas tareas pueden ser ejecutadas directamente, con personal y medios propios de las Sociedades Concesionarias, o contratadas con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación ordinaria por km de autopista se situó en la cifra de 44,39 miles de euros/km. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 34,58% de su presupuesto, correspondiendo el restante 65,42% a medios ajenos.

Analizando el total de la inversión realizada en conservación ordinaria por cada una de las concesionarias se deduce que ACESA y AUMAR son las que mayor esfuerzo han realizado, con 26,82 y 13,42 millones de euros respectivamente, coincidiendo con ser las concesionarias que disponen de la red de mayor longitud. La concesionaria que menor inversión total ha realizado ha sido Eje Aeropuerto, con un importe que asciende a 0,89 millones de euros, hecho que guarda relación con la longitud de la autopista M-12 que es de 9,44 km. La menor inversión por kilómetro corresponde a AUCOSTA con 12,62 miles de €/km.

Los elementos que generan mayor gasto en conservación ordinaria son la vialidad ordinaria (19,39 millones de euros) y las instalaciones de peaje (18,81 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2008 son los firmes rígidos (0,17 millones de euros) por su carácter minoritario en el conjunto de la red, y las obras de tierra (0,9 millones de euros).

Los datos del gasto en conservación ordinaria por Sociedades Concesionarias y elementos se recogen en la tabla 6.2.1.

La gestión directa de la conservación ordinaria mantiene la tendencia decreciente en beneficio de la realizada con medios ajenos. Si ello se manifestaba en el 2007 en un porcentaje de inversión en gestión ajena del orden del 63,20%, en el ejercicio del año 2008 la tendencia a la externalización de las actividades de conservación ascendió hasta un valor de 65,42%.

La gestión indirecta se basa en dos sistemas:

- Por actividades.
- Por conjuntos de actividades.

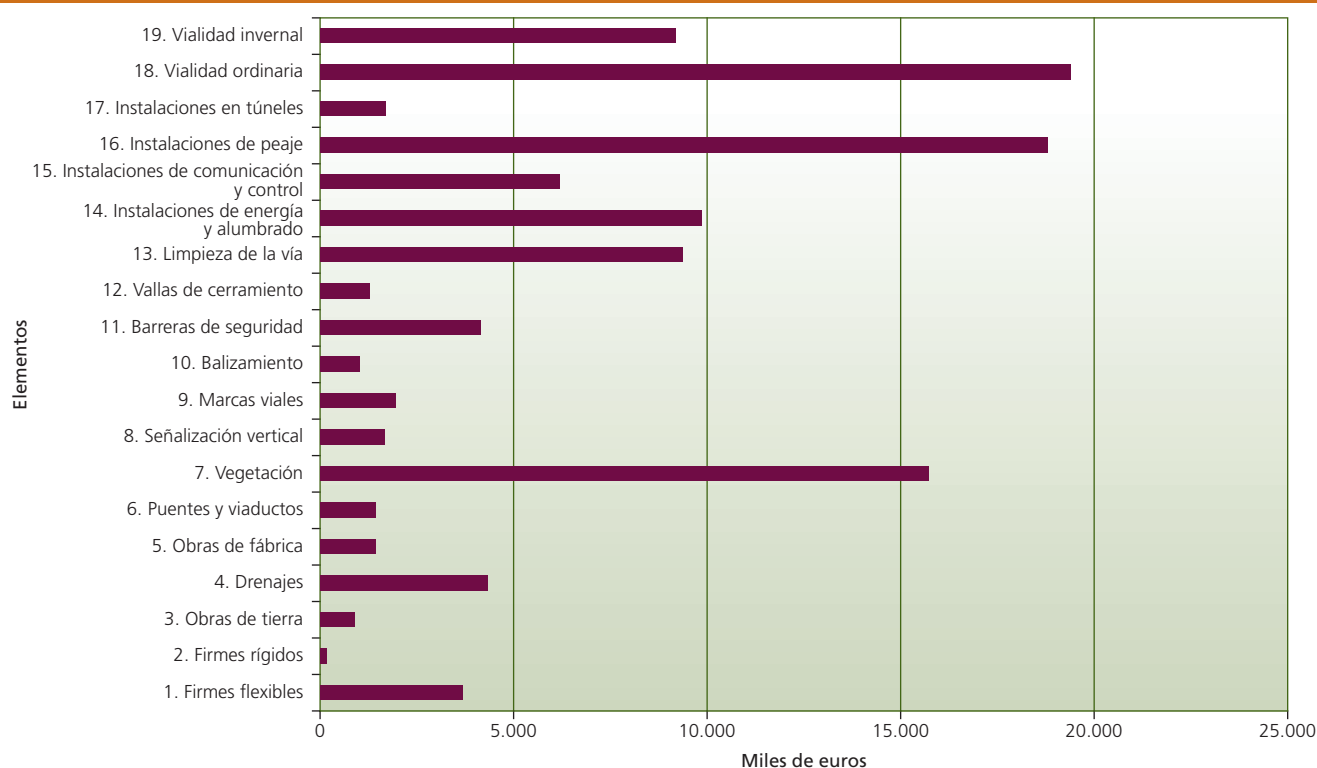
En el primer caso la contratación se realiza con diferentes empresas especializadas en cada tipo de trabajo, como por ejemplo los firmes, obras de tierra, señalización, limpieza, vegetación, etc., abonando estas actividades por unidades de obra o a tanto alzado. También en algunos casos se fija el compromiso por parte de la empresa contratada de la ejecución de los trabajos de conservación en un determinado período o plazo de tiempo, con un ritmo de dedicación de personal y medios que establece la propia empresa. En el segundo caso se suscribe un contrato de mantenimiento a una sola empresa o unión temporal (UTE) similar a los que realiza la Dirección General de Carreteras en los contratos de conservación integral, suscribiendo un contrato de mantenimiento y reposición de elementos, para ejecutar la mayoría de las labores de conservación de la autopista, disponiendo de un número de operarios y maquinaria de acuerdo con unos planes mensuales de trabajo establecidos previamente por el responsable del mantenimiento de la autopista, que se abona por certificaciones, tanto en función de maquinaria y número de operarios utilizados como por unidades de obra ejecutadas.

Tabla 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria (2008)

Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firms flexibles	957,41	132,47	174,71	194,95	828,72	195,88	635,37
2. Firms rígidos	31,95	0,00	0,00	121,77	0,00	0,00	4,13
3. Obras de tierra	127,81	24,50	107,70	15,86	186,56	2,27	119,59
4. Drenajes	1.618,11	77,90	238,89	463,59	369,55	93,69	268,55
5. Obras de fábrica	224,64	148,39	131,38	210,15	229,08	154,99	47,99
6. Puentes y viaductos	44,75	143,62	89,35	337,02	614,76	0,00	0,00
7. Vegetación	2.280,56	161,51	3.560,81	3.542,46	1.288,13	114,37	846,23
8. Señalización vertical	15,23	8,27	129,90	119,44	111,41	83,09	561,28
9. Marcas viales	858,54	0,96	277,77	7,56	250,25	76,65	129,77
10. Balizamiento	79,70	2,81	94,60	145,62	45,93	110,75	43,13
11. Barreras de seguridad	376,14	34,03	140,11	619,08	750,42	0,00	259,40
12. Vallas de cerramiento	147,82	3,34	156,57	118,38	238,75	9,15	114,91
13. Limpieza de la vía	1.719,83	161,08	104,84	2.521,26	772,73	233,99	1.136,62
14. Instalaciones de energía y alumbrado	500,95	163,75	400,61	519,96	721,95	670,87	946,99
15. Instalaciones de comunicación y control	1.904,94	98,40	250,20	491,41	444,76	53,66	1.447,73
16. Instalaciones de peaje	7.835,44	463,44	736,08	3.287,23	1.383,51	485,12	592,76
17. Instalaciones en túneles	0,00	63,42	95,40	4,00	0,00	0,00	519,13
18. Vialidad ordinaria	7.816,40	1.057,09	1.252,48	694,58	1.982,46	1.074,73	324,33
19. Vialidad invernal	282,32	1.930,51	179,75	10,37	793,19	1.328,42	1.145,36
Gasto total en conservación	26.822,56	4.675,49	8.121,14	13.424,68	11.012,16	4.687,63	9.143,27
Longitud a 31-12-2008 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	56,06	60,13	36,98	28,71	37,40	55,61	75,95
	AUSOL AP-7	AUSUR AP-7	AULESA AP-71	ACEGA AP-53	HENARSA R-2	ACC-Madrid R-3/R-5	Madrid Sur R-4
1. Firms flexibles	109,87	130,63	18,50	0,00	94,63	0,00	21,02
2. Firms rígidos	0,00	0,00	0,00	0,92	0,00	0,00	15,55
3. Obras de tierra	45,54	20,75	31,80	41,94	44,39	0,00	7,53
4. Drenajes	144,78	36,19	77,20	87,47	43,47	0,00	311,63
5. Obras de fábrica	9,01	28,79	83,40	0,09	0,00	0,00	59,51
6. Puentes y viaductos	81,83	1,98	0,00	4,42	0,00	0,00	74,22
7. Vegetación	162,92	407,83	105,90	85,00	143,43	1.400,00	620,75
8. Señalización vertical	84,53	52,99	26,60	13,38	54,65	210,00	78,17
9. Marcas viales	4,20	77,86	16,30	97,62	10,02	105,00	0,00
10. Balizamiento	102,34	52,77	27,30	10,00	43,48	105,00	63,38
11. Barreras de seguridad	209,80	102,99	60,90	15,70	138,14	840,00	332,92
12. Vallas de cerramiento	9,19	99,61	49,20	11,87	24,72	140,00	17,01
13. Limpieza de la vía	191,10	165,62	51,60	7,35	606,19	840,00	473,50
14. Instalaciones de energía y alumbrado	138,70	134,94	26,70	195,28	737,98	2.100,00	1.365,23
15. Instalaciones de comunicación y control	264,54	39,08	34,80	78,89	56,19	560,00	31,36
16. Instalaciones de peaje	436,12	145,64	180,60	472,40	673,28	700,00	486,12
17. Instalaciones en túneles	45,15	41,06	0,00	0,31	0,00	700,00	82,64
18. Vialidad ordinaria	293,43	488,18	342,80	83,01	545,50	1.120,00	461,44
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	181,80	201,85	288,98	1.400,00	375,62
Gasto total en conservación	2.333,05	2.026,91	1.315,40	1.407,51	3.505,05	10.220,00	4.877,59
Longitud a 31-12-2008 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	60,66	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	23,77	26,46	34,89	24,86	56,26	168,48	92,91

Tabla 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria (2008) (continuación)

Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2007 (miles de euros)	Eje Aerop. M-12	Madrid-Levante AP-36	Madrid-Toledo AP-41	AUCOSTA AP-7	CIRALSA AP-7	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firms flexibles	15,47	4,81	177,23	1,31	2,71	3.695,69	3,29	1,46
2. Firms rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	175,33	0,16	0,07
3. Obras de tierra	1,13	25,47	5,00	0,00	93,00	900,82	0,80	0,36
4. Drenajes	71,60	336,16	58,30	35,88	8,49	4.341,45	3,87	1,72
5. Obras de fábrica	16,44	0,00	66,28	12,33	6,49	1.428,95	1,27	0,57
6. Puentes y viaductos	0,00	10,21	0,27	0,00	29,69	1.432,13	1,28	0,57
7. Vegetación	82,23	614,76	51,47	156,42	96,32	15.721,11	14,01	6,22
8. Señalización vertical	13,89	29,42	7,68	37,69	35,91	1.673,53	1,49	0,66
9. Marcas viales	4,53	23,04	5,19	0,00	2,27	1.947,54	1,73	0,77
10. Balizamiento	1,83	60,25	9,67	19,11	11,28	1.028,94	0,92	0,41
11. Barreras de seguridad	83,06	86,88	51,91	39,97	14,61	4.156,07	3,70	1,64
12. Vallas de cerramiento	4,01	54,84	8,73	60,82	2,68	1.271,60	1,13	0,50
13. Limpieza de la vía	15,08	151,42	28,11	88,83	90,99	9.360,15	8,34	3,70
14. Instalaciones de energía y alumbrado	33,08	330,94	377,42	144,87	344,54	9.854,75	8,78	3,90
15. Instalaciones de comunicación y control	115,73	178,69	1,70	79,93	46,83	6.178,82	5,50	2,44
16. Instalaciones de peaje	60,01	408,99	241,85	44,88	174,33	18.807,80	16,75	7,44
17. Instalaciones en túneles	25,45	0,00	0,00	81,86	39,03	1.697,44	1,51	0,67
18. Vialidad ordinaria	327,87	500,26	217,70	617,48	185,63	19.385,37	17,27	7,67
19. Vialidad invernial	18,99	835,28	222,87	0,00		9.195,31	8,19	3,64
Gasto total en conservación	890,39	3.651,41	1.531,38	1.421,38	1.185,81	112.252,80	100,00	44,39
Longitud a 31-12-2008 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.528,68		
Gasto unitario (miles de euros/km)	94,32	28,64	26,04	12,62	35,72	44,39		

Gráfico 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por elementos (2008)

En la tabla 6.2.2 se detalla, dentro de la inversión realizada en conservación ordinaria, la parte de la misma que ha realizado la propia concesionaria empleando medios propios, y la parte que ha sido contratada a empresas especializadas. Cabe destacar, como elementos en los que mayor gasto se ha aplicado por medios propios, las actividades referentes a las instalaciones de peaje, vialidad ordinaria y vialidad invernal, y dentro de las actividades contratadas con empresas especializadas, destacar el gasto en vegetación, firmes flexibles y vialidad ordinaria.

Tabla 6.2.2. Distribución del gasto en conservación ordinaria (2008)

Sociedad concesionaria	Longitud en explotación	Gastos en conservación ord.	% medios propios	% medios ajenos
ACESA (*)	478,47	26.822,56	36,00	64,00
Accesos de Madrid	60,66	10.220,00	20,00	80,00
ACEGA	56,61	1.407,51	71,82	28,18
AUCALSA	77,76	4.675,49	55,13	44,87
AUCOSTA	112,62	1.421,38	33,95	66,05
AUDASA	219,60	8.121,14	27,80	72,20
AULESA	37,70	1.315,40	61,27	38,73
AUMAR	467,66	13.424,68	5,00	95,00
AUSOL	98,15	2.333,05	70,38	29,62
AUSUR	76,60	2.026,91	12,27	87,73
AVASA	294,42	11.012,16	47,18	52,82
CIRALSA	33,20	1.185,81	15,65	84,35
Eje Aeropuerto	9,44	890,39	70,00	30,00
EUROPISTAS	84,30	4.687,63	42,26	57,74
HENARSA	62,30	3.505,05	61,00	39,00
IBERPISTAS/Castellana	120,38	9.143,27	59,40	40,60
Madrid - Levante	127,50	3.651,41	29,00	71,00
Madrid - Toledo	58,81	1.531,38	53,00	47,00
Madrid Sur	52,50	4.877,59	0,00	100,00
Total Red	2.528,68	112.252,8	34,58	65,42

(*) Valor medio de todas sus concesiones.

6.3. Indicadores de conservación extraordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2008)

Según establece la Cláusula 80 del Decreto 215/73, que aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión (BOE n.º 41 de 16 de febrero), «El concesionario se compromete a conservar la autopista en perfectas condiciones de utilización, procediendo a la periódica reparación o sustitución de aquellos elementos de la misma que se deterioren por el uso continuo». En definitiva, el uso continuado de ciertos elementos hace que éstos se deterioren y las Sociedades Concesionarias tienen la obligación de reponerlos.

La realización de dichas actividades que se acometen en un elevado porcentaje con medios ajenos a la concesionaria, han supuesto en 2008 un total de 64.602,70 miles de euros, cantidad superior en un 59,83% a los 40.418,98 miles de euros que se dedicaron a esta modalidad el año anterior. Tan sólo el 1,88% de presupuesto correspondió a medios propios, siendo el restante 98,12% efectuado con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación extraordinaria por Km. de autopista se situó en la cifra de 25,55 miles de euros/Km. Analizando el total de la inversión realizada en conservación ordinaria por cada una de las concesionarias se deduce que AUDASA y ACESA son las que han dedicado mayores fondos, con 17,24 y 11,30 millones de euros respectivamente.

Las actuaciones extraordinarias que mayor gasto suponen a las concesionarias son las relacionadas con los firmes, en cuanto a la necesidad de refuerzos y regeneración de sus características superficiales, con un gasto de 37,03 millones de euros en firmes flexibles y 0,86 en rígidos. A ello le siguen los puentes y viaductos con 7,17 millones de euros, las instalaciones de peaje con 6,45 millones de euros, las barreras de seguridad con 4,41 millones de euros, las obras de tierra con 1,91 millones de euros, las vallas de cerramiento con 1,69 millones de euros y las instalaciones de comunicación y control con 1,27 millones de euros. Estas actuaciones han supuesto aproximadamente el 95% del total del gasto en conservación extraordinaria.

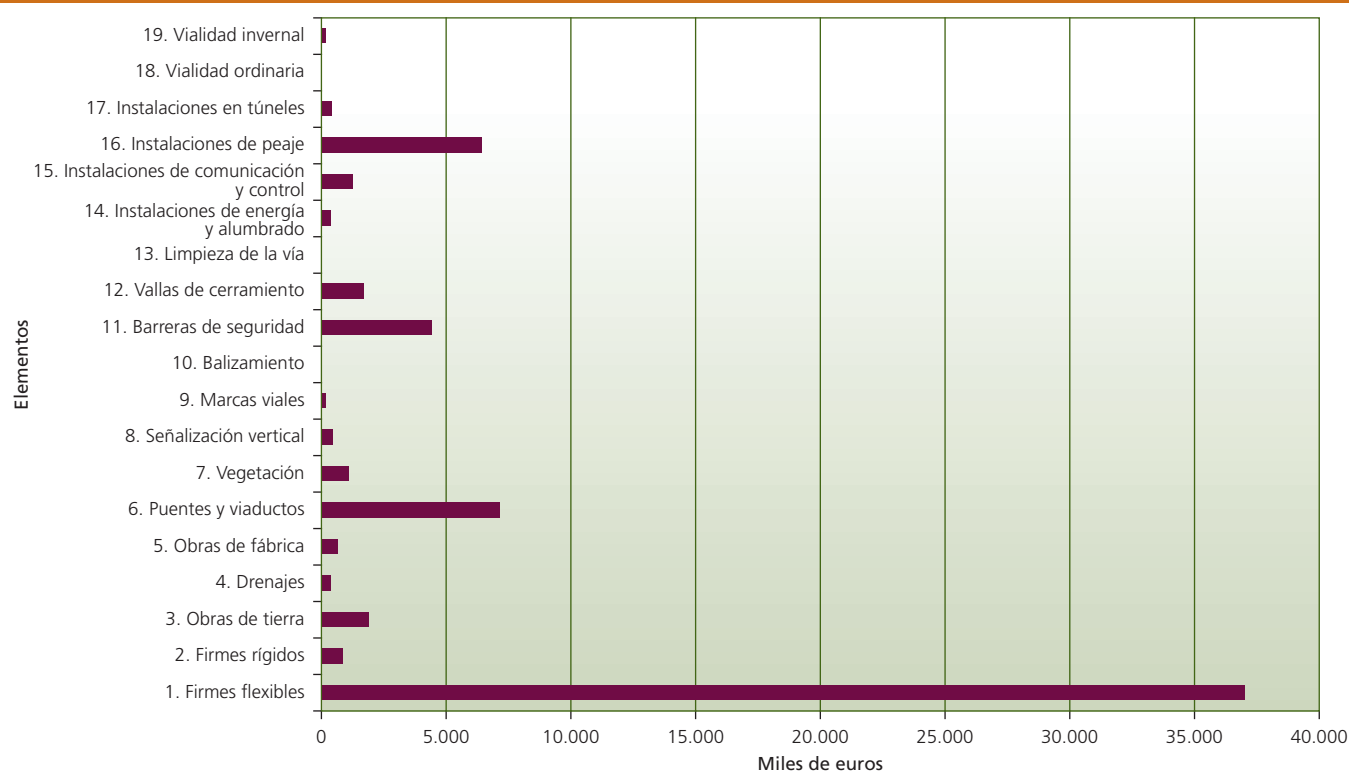
En la tabla y gráfico 6.3.1 se detallan las inversiones extraordinarias realizadas por las Sociedades Concesionarias, totales y unitarias respectivamente, indicándose el porcentaje correspondiente a cada uno de los elementos, así como su coste por kilómetro.

Tabla 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria (2008)

Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firmes flexibles	8.276,16	798,39	15.938,38	2.301,62	4.727,34	1.491,55	2.795,93
2. Firmes rígidos	53,31	0,00	0,00	723,34	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	0,00	95,60	0,00	618,77	0,00	267,26	0,00
4. Drenajes	0,00	69,40	183,03	121,16	0,00	18,20	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	173,79	0,00	0,00	0,00	474,86	0,00
6. Puentes y viaductos	1.240,00	595,38	0,00	995,24	0,00	0,00	4.210,17
7. Vegetación	527,65	521,02	0,00	0,00	66,71	0,00	0,00
8. Señalización vertical	145,53	24,34	82,88	120,16	42,52	0,19	0,00
9. Marcas viales	0,00	6,29	0,00	50,00	0,00	16,00	0,00
10. Balizamiento	0,00	18,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Barreras de seguridad	1.057,22	146,50	133,42	861,39	388,41	0,00	1.826,14
12. Vallas de cerramiento	1,76	14,50	674,94	941,08	34,70	0,00	0,00
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	14,41	0,00	126,29	0,00	0,00	0,00
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	277,57	0,00	878,68	42,41	55,03	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	1.743,36	97,65	3.074,49	1.454,90	82,49	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	233,13	125,60	52,99	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	164,36	0,00
Gasto total en conservación	11.301,64	4.732,15	17.235,90	10.865,22	6.756,99	2.569,94	8.832,24
Longitud a 31-12-2008 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	23,62	60,86	78,49	23,23	22,95	30,49	73,37
	AUSOL AP-7	AUSUR AP-7	AULESA AP-71	ACEGA AP-53	HENARSA R-2	ACC-Madrid R-3/R-5	Madrid Sur R-4
1. Firmes flexibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	580,00	119,10
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,13
3. Obras de tierra	854,99	22,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	0,00	58,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8. Señalización vertical	0,00	23,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Marcas viales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109,90
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Barreras de seguridad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12. Vallas de cerramiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	0,00	0,00	0,00	198,37	0,00	43,73
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto total en conservación	854,99	105,23	0,00	0,00	198,37	580,00	360,86
Longitud a 31-12-2008 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	60,66	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	8,71	1,37	0,00	0,00	3,18	9,56	6,87

Tabla 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria (2008) (continuación)

Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2007 (miles de euros)	Eje Aerop. M-12	Madrid-Levante AP-36	Madrid-Toledo AP-41	AUCOSTA AP-7	CIRALSA AP-7	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firms flexibles	1,53	0,00	0,00	0,00	0,00	37.029,99	57,32	14,64
2. Firms rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	864,79	1,34	0,34
3. Obras de tierra	0,00	0,00	0,00	0,00	46,96	1.906,45	2,95	0,75
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	391,79	0,61	0,15
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	648,65	1,00	0,26
6. Puentes y viaductos	6,42	0,00	0,00	63,60	0,00	7.169,62	11,10	2,84
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.115,38	1,73	0,44
8. Señalización vertical	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	459,18	0,71	0,18
9. Marcas viales	4,40	0,00	0,00	0,00	0,00	186,59	0,29	0,07
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,47	0,03	0,01
11. Barreras de seguridad	0,67	0,00	0,00	0,00	0,00	4.413,75	6,83	1,75
12. Vallas de cerramiento	18,19	0,00	0,00	0,00	0,00	1.685,18	2,61	0,67
13. Limpieza de la vía	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	4,61	0,00	0,00	0,00	0,00	387,41	0,60	0,15
15. Instalaciones de comunicación y control	19,54	0,00	0,00	0,00	0,90	1.274,13	1,97	0,50
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	0,00	3,36	6.456,26	9,99	2,55
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	412,47	0,64	0,16
18. Vialidad ordinaria	13,60	0,00	0,00	0,00	1,07	14,67	0,02	0,01
19. Vialidad invernial	3,07	0,00	0,00	0,00	0,00	167,43	0,26	0,07
Gasto total en conservación	92,51	0,00	0,00	63,60	53,04	64.602,70	100,00	25,55
Longitud a 31-12-2008 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.528,68		
Gasto unitario (miles de euros/km)	9,80	0,00	0,00	0,56	1,60	25,55		

Gráfico 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por elementos (2008)

7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal

7.1. La innovación tecnológica en carreteras y el papel de los ITS

Los sistemas inteligentes de transporte o ITS constituyen una de las áreas de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación aplicadas al mundo de la carretera en la que se están concentrando mayores esfuerzos de innovación. Los sistemas inteligentes de transporte son un conjunto de tecnologías y sistemas muy diversos que tienen como objetivo común mejorar la seguridad y la eficiencia de las redes de carreteras mediante una aplicación innovadora de las nuevas tecnologías de la información y de las telecomunicaciones a las infraestructuras y a los vehículos. El concepto de ITS surgió a principios de la década pasada en los EEUU, como una de las derivaciones de la ley de eficiencia del transporte intermodal (ISTEA) promovida por el Departamento de Transporte norteamericano, y progresivamente ha ido trasladándose a Europa y Asia, de la mano de iniciativas como son los congresos ITS, las asociaciones profesionales de ámbito continental —en Europa ERTICO— y la intervención de las Administraciones Públicas nacionales que promueven proyectos en este campo.

Una de las cuestiones que afectan a la modernización tecnológica de la red de carreteras es la relativa a la implantación de sistemas inteligentes de gestión de la explotación, prioritariamente en los ámbitos funcionales que se reflejan en la relación siguiente.

1. Seguridad vial en general.
2. Control de túneles.
3. Conservación de carreteras.
4. Explotación de carreteras.
5. Gestión de ingresos en vías de peaje.
6. Vialidad inercial.
7. Información a usuarios.
8. Soporte a otros servicios y actividades.

El despliegue en España de sistemas ITS busca satisfacer los objetivos fundamentales de seguridad, desarrollo sostenible, calidad y uso eficiente de una moderna red de carreteras, cumpliendo así con los estándares de calidad de las infraestructuras exigibles a las mejores carreteras internacionales y favoreciendo de esta manera la integración de nuestra red en las de alcance transeuropeo. Ello es particularmente cierto en lo que se refiere a la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Mediante la implantación de sistemas inteligentes en las vías se pretende facilitar el ejercicio de las responsabilidades que competen a la Dirección de Carreteras del Ministerio de Fomento en relación con la Red Estatal, propiciando además una mejora de los servicios al usuario y de la eficiencia del transporte, áreas en la que los beneficios esperados en materia de seguridad, eficiencia y preservación del medio ambiente son considerables. En suma, se espera una ganancia global tangible en indicadores tales como la calidad de las vías, la seguridad de los desplazamientos, la eficiencia económica del sistema de transporte y la preservación medioambiental, creando paulatinamente las condiciones que nos acerquen al modelo ideal de convergencia de infraestructuras físicas y tecnológicas, que constituye el paradigma de referencia para el transporte y la movilidad en el siglo XXI.

Desde el punto de vista tecnológico, las actuaciones de la Dirección General de Carreteras en materia de sistemas ITS pretenden en primera instancia prever y definir las medidas que garanticen la adecuación de la red viaria a las nuevas necesidades y demandas de los ciudadanos en la sociedad de la información, creando una infraestructura de información (elementos de campo, redes de comunicaciones y centros de control) que se superpone a la propia infraestructura física de las vías. Además, como consecuencia de ello, se procura apoyar la dinámica industrial de las empresas fabricantes y suministradoras de equipos y sistemas ITS en nuestro país, así como el desarrollo de tecnología y conocimientos propios en este campo. Ambas cuestiones son importantes si se tiene en cuenta que el creciente grado de internacionalización de la economía, y en particular la pertenencia de España a la Unión Europea, proporciona oportunidades interesantes para la exportación de productos y servicios españoles a otros países, especialmente dentro del ámbito internacional de influencia económica de nuestro país.

El despliegue de los sistemas ITS en las carreteras del Estado está orientado a atender con carácter prioritario las necesidades de los próximos años en las áreas funcionales señaladas anteriormente, que constituyen su ámbito de actuación. Pero además el planteamiento en materia de ITS contempla diversas cuestiones singulares, específicas de la situación de nuestro país, que son de importancia en estos momentos y cara al futuro, tal como se indica a continuación. No se trata sólo de actuar sobre las necesidades más urgentes o de ver lo que está sucediendo fuera de nuestras fronteras, sino también de plantear actuaciones que cobran significado a partir de las previsiones sobre la evolución de la red de carreteras de España en términos de innovación y desarrollo tecnológico. Algunas de estas cuestiones que conforman el despliegue de los ITS en el ámbito de las carreteras del Estado son las siguientes:

- El impulso de la normalización tecnológica como base de la interoperabilidad de los sistemas y del aprovisionamiento eficiente de los ITS en un mercado abierto. En ese sentido hay que mencionar el papel que desempeña el Comité Técnico de Normalización AEN CTN 159 de AENOR sobre Telemática aplicada al Transporte y a la Circulación por Carretera, espejo del Comité Europeo CEN TC 278.
- La creciente importancia de la regulación Europea en ámbito directamente situados en el núcleo de la problemática ITS, como pueden ser la seguridad y control de los túneles de carreteras (Directiva 2004/54/CE), la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje (Directiva 2004/52/CE) y el cobro por el uso de las infraestructuras viarias a través de la implantación de la Euroviñeta (Directiva 2006/38/CE) con sus correspondientes transposiciones a la normativa nacional.

La seguridad y control de los túneles de la Red Estatal comprende una serie de actuaciones que provienen de la necesidad de adaptar las características técnicas de los mismos y sus instalaciones a lo que dispone el Real Decreto 635/2006 sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado. Lo anterior comprende la realización de trabajos específicos para túnel en obra civil, ventilación, energía y alumbrado, sistemas de seguridad, vigilancia y control, Centro de Control y sistema de gestión centralizada. Los tres últimos conceptos corresponden a la problemática de los ITS.

En cuanto a la situación actual de los sistemas de telepeaje, puede decirse que este tipo de sistemas ITS muestran un creciente grado de implantación en España, con actuaciones basadas en tecnologías que han ido evolucionando desde sistemas cerrados en sus inicios a otros de última generación que son mutuamente interoperables, ya que se basan en los estándares Europeos establecidos por el Comité CEN TC278 y su incorporación al dominio de los estándares españoles (normas UNE) del Comité AEN CTN159. La actuación a favor de la interoperabilidad fue amparada inicialmente por la Comisión Europea e impulsada por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento, dentro del proyecto denominado PISTA (*Pilot on Interoperable Systems for Tolling Applications*) que se ha desarrollado satisfactoriamente entre los años 2003 y 2004 dando lugar al sistema interoperable español conocido como VIA-T. La implantación de sistemas interoperables de telepeaje en las autopistas Españolas ha adquirido por tanto carta de naturaleza y marca la pauta de futuro no sólo en nuestro país sino en el conjunto de la Unión Europea.

La Comisión Europea está por otra parte comprometida firmemente en la estrategia hacia la interoperabilidad de los sistemas electrónicos de peaje electrónico que se instalarán en un futuro a lo largo de todo el territorio de

la Unión, dando lugar al servicio Europeo de peaje electrónico interoperable, conocido por las siglas EETS (*European Electronic Toll Service*). Esta estrategia que ya fue explicada en la Comunicación al Consejo y al Parlamento a finales de 1998, debe concretarse en tres niveles diferentes: técnico, funcional y contractual. La interoperabilidad técnica entre los proveedores de equipos aportará al mercado todas las ventajas de una producción a gran escala en un contexto competitivo. Este hecho ayudará a la industria Europea a reforzar su posición en los mercados exteriores, en un momento de explosión y auge del mercado en cada continente. La interoperabilidad funcional (o procedimental) y la interoperabilidad contractual necesitarán de acuerdos entre las sociedades concesionarias de autopistas con el fin de definir las reglas que permitan que cualquiera de ellos acepte el medio de pago propuesto por otras concesionarias y en otros países. Las instituciones financieras deben ser parte integrante de estos acuerdos en la medida que proporcionan los medios de pago electrónicos (tags u OBE) que pueden ser utilizados en el servicio interoperable EETS. En ese sentido hay que mencionar la extraordinaria importancia de la Directiva 2004/52/CE de la Unión Europea, así como los trabajos actualmente en curso del Comité Regulatorio de Telepeaje y de los grupos de expertos constituidos a tal efecto que son impulsados institucionalmente tanto por la Comisión como por las Administraciones de los Estados miembro.

La interoperabilidad, entendida en su triple dimensión técnica, funcional y organizativa, es una cuestión de gran complejidad que involucra a un número considerable de actores institucionales y empresariales, en los distintos países de Europa. En España, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento viene participando regularmente y promoviendo de forma muy activa diversas actuaciones en favor de este planteamiento, en colaboración con las sociedades concesionarias de autopistas de peaje y con la industria nacional de sistemas ITS. Una de las manifestaciones de esta actitud impulsora de la DG de Carreteras ha sido la creación en España, en el marco de AENOR, del Comité Técnico AEN CTN159 de normalización de sistemas ITS, y dentro del mismo del SC1-GT1 dedicado específicamente a efectuar las labores que corresponden a nuestro país en relación con la interoperabilidad de los sistemas de peaje electrónico. La Dirección General de Carreteras desempeña en estos momentos la presidencia del Comité Técnico de Normalización AEN/CTN159, que fue creado en Junio del año 2000. El impulso a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala Europea se recoge legalmente en la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad, y regula de forma específica la decisión del Consejo de crear un servicio europeo de telepeaje, basado en la armonización tecnológica y en la interoperabilidad de los sistemas instalados en las carreteras y autopistas de los Estados miembros. La necesidad de desarrollar la Directiva ha dado lugar a la creación de un órgano regulatorio de ámbito Europeo, el Comité Télépéage o European Regulatory Toll Committee, que ha venido trabajando desde el año 2004 hasta el presente en la adopción de una decisión relativa a la definición del EETS.

El campo de los ITS es un campo fértil para el desarrollo tecnológico, en buena medida como consecuencia de la importancia que tienen en nuestro país la movilidad y el transporte por carretera y la dinámica de innovación que se da en los sectores de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones. El despliegue de los sistemas ITS en las infraestructuras de transporte se contempla como un factor necesariamente coadyuvante para una gestión y explotación integrada de la red de carreteras, teniendo como objetivos la mejora de la seguridad, la eficiencia de la red y la calidad del servicio a los usuarios.

7.2. Los ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje

Entre las actuaciones llevadas a cabo en materia de dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje cobran especial relevancia las que se refieren a los siguientes ámbitos de aplicación:

- Sistemas de telepeaje interoperable.
- Sistemas de control integral de túneles.
- Sistemas de ayuda a la vialidad invernal.

En relación con el primer tipo, hay que señalar que en el año 2008 se profundizó en el despliegue de los sistemas de telepeaje denominados Vía-T, basados en tecnología DSRC de 5,8 GHz conforme con los estándares CEN y UNE, cuya característica más sobresaliente es la interoperabilidad a escala nacional en su triple dimensión técnica (OBE y RSE normalizados), contractual y de procedimiento (acuerdos operativos entre las Sociedades Concesionarias y las entidades provisoras de medios de pago).

Como consecuencia de lo anterior, el nuevo servicio de telepeaje habilitado por este tipo de tecnología se encontraba a 31 de diciembre de 2008 implantado y en funcionamiento en la totalidad de los tramos de peaje de las autopistas de la Red Estatal.

La conveniencia de este servicio interoperable es muy reseñable, y su aceptación por parte de los usuarios un hecho cierto. Como prueba de ello se puede constatar según los datos presentados en el capítulo 5 de esta misma publicación que los ingresos recaudados por la Sociedades Concesionarias a través de Vía-T en relación con el total de los distintos sistemas de peaje, fue de 439,83 millones de euros, lo que representa un crecimiento en relación al año 2007 del 24,31%, y un porcentaje del 26,17% de los ingresos obtenidos en el conjunto de la Red Estatal.

Las enseñanzas que pueden extraerse de la implantación del servicio de telepeaje interoperable Vía-T en relación con el conjunto de los sistemas ITS son hasta la fecha en general positivas y se pueden sintetizar en las observaciones siguientes.

- El servicio de telepeaje interoperable es un ejemplo de aplicación práctica de sistemas ITS, bien orientada a satisfacer necesidades concretas de los actores involucrados: usuarios, Sociedades Concesionarias y Administración.
- La implantación de Vía-T manifiesta el compromiso real del sector y su visión de futuro sobre aspectos clave de los ITS: interoperabilidad, innovación, eficiencia.
- Es por otra parte un ejemplo de cooperación público-privada en la solución de un problema complejo, organizativa y tecnológicamente y también una buena muestra de colaboración internacional y de sostenibilidad de la política de transportes, dados sus antecedentes en el proyecto PISTA del 5º Programa Marco de Investigación e Innovación Tecnológica de la Unión Europea.

En lo que se refiere a la evolución de este servicio hay que señalar que a lo largo del año 2008 se ha seguido avanzando en la definición de lo que será el servicio interoperable europeo o EETS (*European Electronic Toll Service*), a través de la representación española en el Comité Regulatorio del Telepeaje establecido en el seno de la DG TREN (Comisión de la UE). Los objetivos de este servicio son realmente ambiciosos pues suponen la extensión del paradigma de la interoperabilidad a la totalidad de los 27 Estados miembro de la Unión Europea, ampliando por otra parte el tipo de tecnologías aceptables dentro del servicio, tanto en su variante de microondas como en lo que se refiere a los sistemas satelitares y de radiocomunicación. La definición operativa del servicio, que se encuentra regulada por la Directiva 2004/52/CE y su transposición a la legislación española mediante el Real Decreto 94/2006 de 3 febrero, se espera apruebe por las autoridades competentes en el segundo semestre de 2009.

Un segundo ámbito de aplicación de los sistemas ITS que ha seguido teniendo relevancia durante el año 2008 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje es el que se refiere al control integral de túneles, cuestión cuya importancia en términos de seguridad es de indudable relieve. En ese sentido destaca la adaptación de los túneles existentes en la Red Estatal a las prescripciones del Real Decreto 635/2006 de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado, que transpone la Directiva 2004/54/CE.

El mencionado Real Decreto estipula las medidas de seguridad, y en particular el control centralizado de los sistemas ITS relativos a videovigilancia, detección automática de incidentes, detección y extinción de incendios, ventilación, señalización, comunicación, control de accesos y demás funciones directamente relacionadas con la seguridad que se encuentran soportadas en el uso de estas nuevas tecnologías.

Finalmente hay que mencionar las actuaciones llevadas a cabo en relación con los medios y sistemas de ayuda a la vialidad invernal, especialmente en lo que se refiere a la modernización tecnológica de la gestión de las intervenciones. Los planes de vialidad invernal de cada autopista señalan las particularidades de cada una de ellas al respecto, con una inversión que en conjunto ha alcanzado para el conjunto de la Red Estatal una cantidad de 9,12 millones de euros en la campaña 2008.

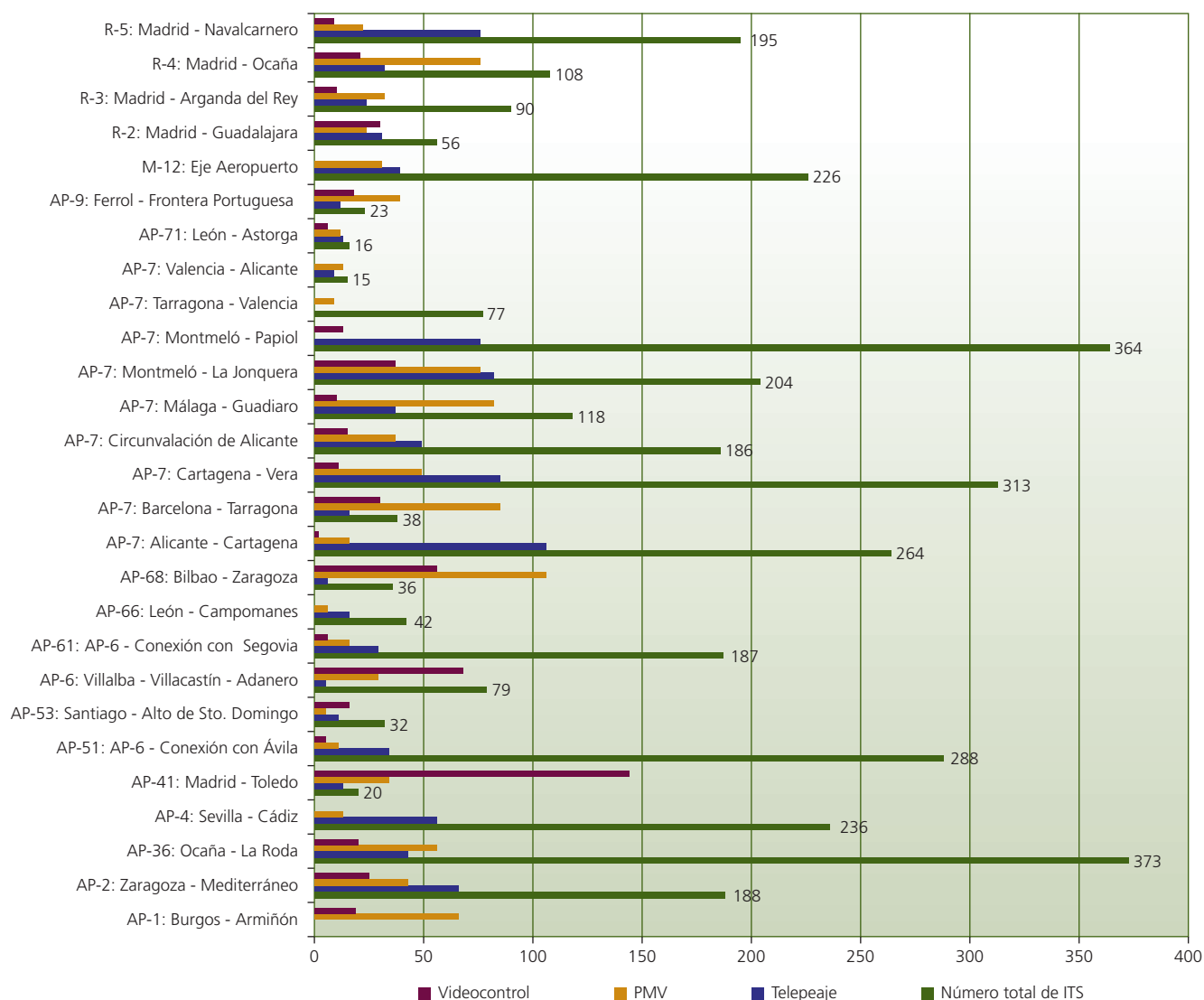
En la tabla 7.2.1 se relacionan por autopista, las dotaciones de sistemas ITS existentes a 31 de diciembre de 2008, en lo que respecta a las principales tipologías de sistemas, en particular sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), paneles de mensaje variable, sistemas de control integral de túneles y demás variedades de sistemas y tecnologías.

Tabla 7.2.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Sistemas ITS			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	66	13	0	19
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	14.348	1.131,59	43	46	0	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	56	33	0	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	13	7	0	0
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	34	26	0	144
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	11	9	0	5
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	5	12	0	16
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	29.765	758,21	29	48	3	68
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	16	13	0	6
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	6	23	0	0
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	106	34	0	56
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	85	48	0	30
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	76	53	0	37
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0	3	0	13
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	9	0	0	0
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	13	0	1	0
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	12	2	0	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	39	56	6	18
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	20.134	69,57	31	21	1	0
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	24	21	0	30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	32	16	1	10
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	76	9	1	21
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,9	11.873	119,43	22	18	1	9
Total	2.528,7	21.134	19.675,02	988	647	28	571

Tabla 7.2.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008) *(continuación)*

Denominación de la autopista	Sistemas ITS					Total Sistemas ITS
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones metereológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	
AP-1: Burgos - Armiñón	1	0	4	20	65	188
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	0	18	0	239	373
AP-36: Ocaña - La Roda	27	0	1	0	99	236
AP-4: Sevilla - Cádiz	0	0	0	0	0	20
AP-41: Madrid-Toledo	34	0	2	4	44	288
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	5	0	2	0	0	32
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	10	0	2	0	34	79
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	34	0	5	0	0	187
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	0	2	0	0	42
AP-66: León - Campomanes	3	0	4	0	0	36
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	0	23	2	0	264
AP-7: Alicante - Cartagena	10	0	0	0	0	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	38	1	12	0	99	313
AP-7: Cartagena - Vera	14	0	2	0	17	186
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	1	1	41	118
AP-7: Málaga - Guadaro	21	0	8	0	54	204
AP-7: Montmeló - La Jonquera	32	0	19	0	147	364
AP-7: Montmeló - Papiol	28	0	2	0	31	77
AP-7: Tarragona - Valencia	4	0	0	2	0	15
AP-7: Valencia - Alicante	0	0	0	2	0	16
AP-71: León - Astorga	3	0	0	0	0	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	7	0	5	39	56	226
M-12: Eje Aeropuerto	0	0	3	0	0	56
R-2: Madrid - Guadalajara	12	0	3	0	0	90
R-3: Madrid - Arganda del Rey	17	0	2	2	28	108
R-4: Madrid - Ocaña	32	0	2	0	54	195
R-5: Madrid - Navalcamero	16	0	2	2	31	101
Total	403	1	124	74	1.039	3.875

Gráfico 7.2.1. Sistemas ITS por tipo y autopista

La tabla 7.2.2 ofrece una información resumida sobre la inversión efectuada en cada una de las autopistas de la Red Estatal a lo largo del año 2008, diferenciada de acuerdo con la misma tipología de sistemas utilizada en la tabla anterior. La inversión en nuevos equipos y sistemas totalizó en el año 2008 la cifra de 9,12 millones de euros, habiendo destacado como principales autopistas inversoras la AP-4 (Sevilla – Cádiz) con 1,53 millones de euros, seguida de la AP-7 (Tarragona – Valencia) con 1,15 millones de euros y la AP-7 (Montmeló – La Jonquera) con 1,10 millones de euros.

Tabla 7.2.2. Inversión en sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Inversión en sistemas ITS, año 2008 (*)			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	22.250	686,53	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	14.348	1.131,59	0,00	347,00	0,00	152,00
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.770	222,57	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	24.221	831,69	1.525,00	0,00	0,00	0,00
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	2.401	51,68	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.091	59,95	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.683	117,74	0,00	96,58	0,00	0,00
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	29.765	758,21	0,00	70,00	0,00	213,00
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	5.810	58,86	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.997	284,51	701,86	0,00	0,00	0,00
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	14.734	1.587,64	467,65	0,00	0,00	0,00
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	18.625	522,16	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	61.691	2.266,03	0,00	196,00	0,00	108,00
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.419	86,58	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	9.981	121,39	183,22	5,46	0,00	9,54
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	32.042	1.150,95	0,00	81,04	0,00	27,31
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	46.761	2.327,24	0,00	547,00	0,00	165,00
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	22.155	1.827,08	0,00	43,00	0,00	19,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	26.180	1.423,10	1.040,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	114.760	1.118,94	720,00	0,00	57,00	0,00
AP-71: León - Astorga	37,7	5.347	73,78	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.827	2.156,12	0,00	68,83	0,00	0,00
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	20.134	69,57	0,00	0,00	0,00	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	10.594	241,55	0,00	0,00	0,00	0,00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	16.522	180,28	0,00	0,00	0,00	0,00
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	10.402	199,87	0,00	0,00	0,00	40,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	28,9	11.873	119,43	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	2.528,7	21.134	19.675,02	4.637,73	1.454,91	57,00	733,84

Tabla 7.2.2. Inversión en sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2008) (continuación)

Denominación de la autopista	Inversión en sistemas ITS, año 2008 (*)					Total inversión 2008
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones metereológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	
AP-1: Burgos - Armiñón	0,00	0,00	0,00	0,00	92,82	92,82
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	191,00	0,00	259,00	0,00	133,00	1.082,00
AP-36: Ocaña - La Roda	0,00	0,00	0,00	0,00	357,79	357,79
AP-4: Sevilla - Cádiz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.525,00
AP-41: Madrid-Toledo	0,00	0,00	0,00	18,00	0,00	18,00
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	116,89	0,00	0,00	0,00	0,00	213,48
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	0,00	0,00	0,00	0,00	110,00	393,00
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-66: León - Campomanes	8,11	0,00	0,00	0,00	0,00	709,97
AP-68: Bilbao - Zaragoza	2,43	0,00	0,00	14,01	0,00	484,08
AP-7: Alicante - Cartagena	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	61,00	0,00	89,00	0,00	93,00	547,00
AP-7: Cartagena - Vera	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	0,41	0,00	0,00	0,00	128,36	326,99
AP-7: Málaga - Guadaro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	108,34
AP-7: Montmeló - La Jonquera	78,00	0,00	132,00	0,00	182,00	1.104,00
AP-7: Montmeló - Papiol	15,00	0,00	19,00	0,00	16,00	112,00
AP-7: Tarragona - Valencia	0,00	0,00	0,00	75,00	0,00	1.115,00
AP-7: Valencia - Alicante	0,00	0,00	0,00	33,00	0,00	810,00
AP-71: León - Astorga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	0,00	0,00	0,00	0,00	11,36	80,19
M-12: Eje Aeropuerto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
R-4: Madrid - Ocaña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	472,84	0,00	499,00	140,01	1.124,33	9.119,66

(*) Cifras en miles de euros.

7.3. Indicadores sobre despliegue de los ITS en cada autopista (2008)

Las tablas a que se refiere el capítulo anterior muestran la importancia de la dotación de sistemas ITS en las autopistas de la Red Estatal. En total se hallaban instalados a 31 de diciembre de 2008 un total de 3.875 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 988 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 647 paneles de mensaje variable y 574 sistemas de video control (C.C.T.V.).

En lo que se refiere a los sistemas de telepeaje, la autopista con mayor número en términos absolutos es la AP-68 (Bilbao – Zaragoza), con 106 vías equipadas, seguida de la AP-7 (Barcelona – Tarragona) con 85, y la R-4 (Madrid – Ocaña) con 76.

En cuanto a paneles de mensaje variable, la autopista que cuenta con una mayor dotación en términos absolutos es la AP-7 (Cartagena – Vera), con 89 equipos instalados, a continuación la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con 56, y la AP-7 (Montmeló – La Junquera) con 53.

Finalmente la instalación de sistemas de videocontrol alcanza su valor más alto en la AP-41 (Madrid – Toledo), con 144 equipos, seguida de la AP-6 (Villalba – Adanero) con 68, y la AP-68 (Bilbao – Zaragoza) con 56 equipos.

Más representativos quizá que los datos anteriores son los que se refieren a las dotaciones unitarias, es decir el número de sistemas instalados de cada tipo por km de longitud de cada autopista. La tabla 7.3.1 muestran los valores unitarios para el total de los sistemas ITS indicados y para los sistemas de telepeaje interoperable en particular.

Gráfico 7.3.1. Dotación ITS-Número de sistemas/km

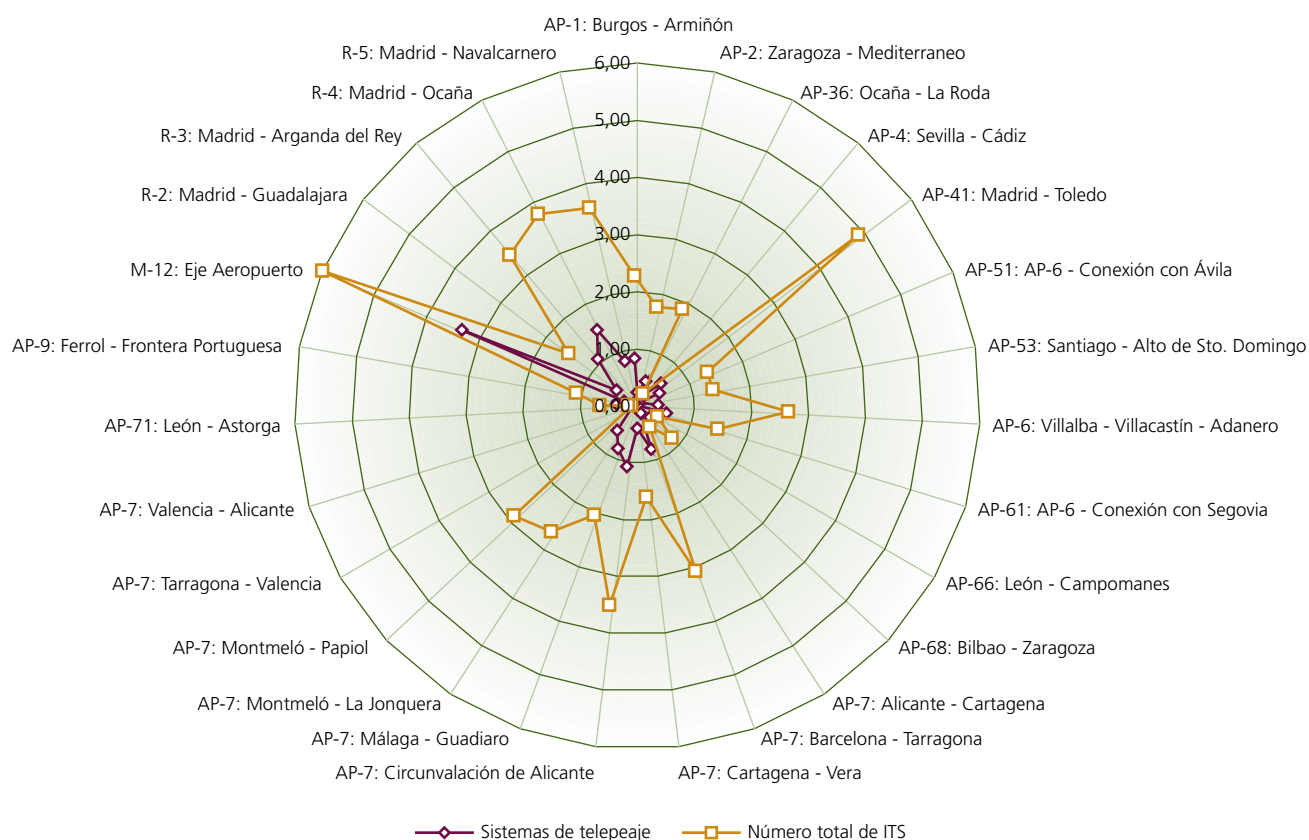


Tabla 7.3.1. Dotación unitaria de sistemas ITS (2008)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Dotación unitaria de sistemas ITS (ITS/km)	
		Telepeaje (Vía T)	N.º total ITS
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	0,78	2,23
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	0,20	1,73
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	0,44	1,85
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	0,14	0,21
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	0,58	4,90
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	0,48	1,39
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	0,09	1,40
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	0,42	2,69
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	0,58	1,52
AP-66: León - Campomanes	77,8	0,08	0,46
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	0,36	0,90
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	0,21	0,50
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	0,85	3,12
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	0,44	1,65
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	1,11	3,55
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	0,84	2,08
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	0,56	2,68
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	0,00	2,89
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	0,04	0,07
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	0,09	0,11
AP-71: León - Astorga	37,7	0,32	0,61
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	0,18	1,03
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	3,28	5,93
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	0,39	1,44
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	1,01	3,40
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	1,45	3,71
R-5: Madrid - Navacarnero	28,9	0,76	3,50
Total en la Red Estatal	2.528,7	0,39	1,53

8. Calidad y sostenibilidad ambiental

8.1. La calidad en las autopistas de peaje

La noción de calidad asociada al uso de la carretera ha evolucionado muy significativamente en los últimos años, y puede señalarse que en la actualidad se trata de un concepto de contenido amplio, que comprende factores objetivos relativos al estado de la propia vía, como a las condiciones de explotación de la misma, esencialmente seguridad y confort, hechos que finalmente se reflejan en la percepción que sobre este tema manifiesta el usuario.

En lo que respecta a los factores objetivos, tal como se mencionaba en el capítulo 4 de esta publicación, es obligación de la Sociedad Concesionaria mantener las condiciones de vialidad, seguridad, comodidad, respeto ambiental, y de durabilidad que son propias de las autopista objeto de la concesión. En este sentido algunos elementos y algunas actividades vendrán caracterizadas por la medición de un conjunto de indicadores que determinen el grado de calidad alcanzado por el concesionario. Los indicadores de estado y calidad del servicio son parámetros definidos y fijados de modo objetivo para que distintos elementos de la red viaria puedan satisfacer las condiciones óptimas de vialidad y servicio a lo largo del período concesional y que en las autopistas de más reciente construcción se especifican en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato concesional. Estos indicadores se han establecido en consonancia con la normativa vigente, órdenes circulares o recomendaciones que regulen las condiciones de la obra.

En el capítulo 3 de esta publicación se establecen los indicadores de mortalidad y peligrosidad como la medida perfecta para determinar el número de accidentes con muertos y el número de choques con heridos, cubriéndose así el objetivo de seguridad que se persigue en toda autopista de peaje. De igual forma esos indicadores de calidad del servicio tienen como misión medir: la reducción en retrasos de tiempos de viaje y por tanto la reducción en la variabilidad de esos tiempos de viaje; la mejora de la satisfacción del usuario cuantificando, por ejemplo, los tiempos de espera en cola en las vías de peaje. Con todo ello se persigue el objetivo, en este caso, de mejorar la movilidad en nuestras autopistas.

La consideración de la calidad en su aceptación más amplia supone conocer la valoración de la misma que efectúan los usuarios, lo cual se consigue a través de una «encuesta de satisfacción» herramienta perfecta para evaluar, entendiendo por evaluación un proceso y no una calificación, aspectos tan variados como la señalización, el estado del firme, los sistemas ITS, la seguridad, la comodidad, los servicios e incluso la atención que recibe ese usuario personal de la autopista. El resultado es informar de las fortalezas y las debilidades con que se cuenta en la actualidad ayudando así a tomar decisiones futuras. Se trata por tanto de complementar el conocimiento sobre conservación y explotación de las autopistas en régimen concesional que competen al Ministerio de Fomento, no en este caso en cuanto al control del estado de sus parámetros técnicos, sino desde el punto de vista social.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones objetivas de calidad, el Ministerio de Fomento, a través de la Inspección de Explotación de cada autopista de peaje, efectúa las inspecciones de los indicadores correspondientes, es decir la comprobación de que los indicadores fijados se encuentran dentro de los valores admisibles. Para ello se realizan los siguientes tipo de inspecciones:

- Inspecciones programadas.
- Inspecciones trimestrales programadas donde se evalúa el cumplimiento de los indicadores de estado y calidad del servicio.
- Inspecciones programadas de seguimiento de incidencias.
- Inspecciones no programadas a criterio de la Inspección.
- Evaluaciones y auscultaciones de contraste no programadas, a criterio de la Inspección.

Adicionalmente a lo anterior, la consideración de la calidad en su aceptación más amplia supone conocer la valoración de la misma que efectúan los usuarios. La encuesta sobre satisfacción de los usuarios de las autopistas de peaje es un instrumento que tiene como objetivo conocer periódicamente el estado de opinión y la percepción de los automovilistas sobre el estado de las vías y sobre la calidad de los servicios que prestan las Sociedades Concesionarias. Se trata por tanto de complementar el conocimiento sobre conservación y explotación de las autopistas del régimen concesional que competen al Ministerio de Fomento, no en este caso en cuanto al control del estado de sus parámetros técnicos, sino desde el punto de vista de la valoración del usuario en relación con un conjunto de cuestiones opinables que le afectan directamente. Las cuestiones a investigar reflejan de manera significativa la percepción de la calidad de las vías por parte de los usuarios.

Es indudable que tanto la subjetividad de los datos obtenidos directamente de los automovilistas como las particularidades del procedimiento estadístico de muestreo mediante el cual se obtengan, se reflejará en la utilidad de los indicadores de calidad obtenidos por esta vía. Aún reconociendo de antemano el valor relativo de la información a obtener por este método, debe tenerse en cuenta que la conveniencia de realizar investigaciones de este tipo sobre la opinión de los usuarios está acreditada por recomendaciones de la Asociación Técnica de Carreteras - AIP-CR y otros organismos científico-técnicos relevantes del sector de la carretera.

8.2. Sostenibilidad y preservación ambiental

El concepto de calidad asociado a las carreteras y en general a la infraestructuras del transporte ha evolucionado en los últimos años para dar respuesta a las demandas que plantean actualmente los usuarios. Hay que tener en cuenta que parte de ellas se refieren a la necesidad de incorporar criterios activos de sostenibilidad y preservación ambiental en las distintas fases de su ciclo de vida: planificación, proyecto, construcción y explotación, respectivamente.

Las carreteras pueden producir alteraciones ambientales sobre casi todos los elementos que componen el medio ambiente con mayor o menor grado de afección; así, lo hace sobre la calidad del aire, puede producir cambios microclimáticos, destruir puntos de interés geológico y geomorfológico y yacimientos paleontológicos, producir un efecto barrera para la fauna y destruir sus hábitats, cambios en la estructura paisajística e intrusión visual, afectar a la hidrología superficial y a la subterránea, causar la destrucción de suelos y de terrenos productivos, la destrucción directa de la vegetación, afectar a factores socioculturales, producir la redistribución espacial de la población o cambios en la estructura demográfica o en los procesos migratorios, e incrementos inadmisibles de los niveles de ruido en zonas habitadas.

La Directiva 85/337/CEE de evaluación de impacto ambiental, cuya entrada en vigor estaba fijada a finales de junio de 1988, fue trasladada al derecho interno español mediante el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, es decir con un año menos que para el resto de los países miembros de la Unión, lo que representó para España un esfuerzo añadido. El Reglamento que desarrolla el RDL se aprobó mediante el Real-Decreto 131/88 de 30 de septiembre. Sin embargo esta legislación europea presentaba algunas lagunas e indeterminaciones que motivaban frecuentes discrepancias entre los países miembros y la Comisión Europea, lo que provocó que ésta promulgase otra Directiva, la 97/11/CE, que amplía los supuestos de actividades que deben ser sometidas a evaluación de impacto

ambiental, sobre todo en los ámbitos industrial, agrícola y urbanístico. Esta nueva Directiva fue transpuesta al derecho interno español por la Ley 6/2001 de 8 de mayo (BOE, de 9 de mayo de 2001). De acuerdo con esta la legislación, se obliga a la realización de evaluación de impacto ambiental en todos los casos, a los siguientes proyectos:

- La construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
- Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales pre-existentes, en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.
- Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada, en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.

En relación con la problemática anteriormente mencionada cabe destacar como hecho relevante acaecido durante el año 2008 la publicación del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, que tiene por objeto establecer el régimen jurídico aplicable a la evaluación de impacto ambiental de proyectos consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en sus anexos I y II. En dicho anexo I y dentro del Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» se incluyen: la construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado; actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales en una longitud continuada de más de 10 km y la ampliación de carreteras convencionales que implique su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud construida de más de 10 km.

En cuanto a la contaminación acústica hay que señalar que el ruido es uno de los principales problemas asociados a la circulación por carretera, especialmente en contextos urbanos y metropolitanos. En un ranking de importancia, este problema ambiental ocuparía el tercer lugar en las grandes ciudades y el primero en las medias. Sus efectos sobre la salud y el comportamiento del hombre provocan un deterioro en el nivel de calidad de vida, y es preciso reconocer que el incremento de los niveles de ruido ha aumentado de forma desproporcionada en las últimas décadas.

La Directiva 49/CE/2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental ha sido transpuesta al derecho interno español por la Ley 37/2003, del Ruido y posteriormente por el Real Decreto 1513/2005. En estos textos se especifica que las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes deben disponer de un Mapa Estratégico de Ruido aprobado antes del 30 de junio de 2007. Sobre esta cuestión, y en lo que se refiere específicamente a la Red Estatal de autopistas de peaje, se precisan más detalles en el apartado 8.3 de este mismo capítulo.

Dentro del marco indicado, se están llevando a cabo actuaciones de protección y mejora del medioambiente por parte de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje de la red estatal, con el propósito de prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente asociado a ese tipo de infraestructura:

- Programas de Vigilancia Ambiental cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental derivado de la construcción de la infraestructura; para ello se lleva a cabo un seguimiento continuo de los aspectos medioambientales más relevantes, como son recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros y niveles de ruido, seguimiento de la eficacia de las medidas de revegetación, calidad de las aguas de cauces públicos atravesados por la traza, y otras actuaciones. En algunos casos se realiza un seguimiento de la fauna con objeto de estudiar sus movimientos en torno a los lugares de avistamiento, detectar zonas de cortejo y reproducción y determinar la reproducción anual.
- Proyectos de investigación como el Proyecto EXPERTAL desarrollado en colaboración con la Fundación Biodiversidad, la Universidad Rey Juan Carlos I y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, de aplicación en la Radial 4 consistente en el análisis de la composición, estructura y funcionamiento de los ecosistemas de taludes de tierra en respuesta a diferentes tratamientos de fertilización, hidrosiembra y aporte de agua; y también en la comprobación de si efectivamente las hidrosiembras habituales facilitan la colonización

secundaria. Los resultados de estos estudios servirán para proponer soluciones para los taludes en futuros proyectos de construcción y explotación de infraestructuras.

- Proyectos específicos de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de afecciones de la autopista de peaje al entorno. En estos proyectos se incluyen controles y censos de la fauna existente, planes de control de alteraciones en el hábitat, realizándose un inventario de las posibles alteraciones originadas y elaborándose recomendaciones para paliar la pérdida y fragmentación del hábitat, programas de medidas agroambientales, planes de divulgación y educación ambiental, potenciación de la avifauna y protección de nidos.
- Proyectos de integración paisajística, protección de zonas habitadas (enfaticando la protección de la calidad atmosférica y la prevención contra el ruido), conservación de vías pecuarias y cauces de agua, así como la eliminación de afecciones a las áreas verdes y parques circundantes a las infraestructuras de explotación.
- Se han implantado sistemas de gestión medioambiental normalizados (según requisitos ISO 14001) que tienen por objeto coordinar las medidas de vigilancia ambiental planteadas en los distintos programas de vigilancia ambiental.
- Las sociedades concesionarias cuentan con elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando estos trabajos con personal propio o con apoyo de empresas externas especializadas.
- Con el objeto de disminuir el impacto de las emisiones indirectas procedentes de los usuarios de infraestructuras (focos móviles), se sigue potenciando el uso de sistemas automáticos de pago de peaje (Vía T), con objeto de disminuir los movimientos lentos, en los que se producen las mayores emisiones de gases contaminantes. Es importante señalar, que las principales emisiones de los motores de gasolina son el CO y el CO₂, sin embargo en los motores de gasoil esas emisiones pasan a ser de NO_x y SO₂. Para regular y controlar la calidad del aire se han instalado opacímetros en muchas playas de peaje con los que se realizan mediciones de los niveles de contaminación del aire.
- Para evitar que se produzca la fragmentación de hábitat, así como el efecto barrera que dificulta la dispersión y movimientos locales de la fauna, se han construido pasos de fauna mediante plantaciones, barreras de olor y cercados eléctricos, incluso hay autopistas de peaje que cuentan con pasos destinados única y exclusivamente al paso de ganado.
- Se han incorporado medidas para evitar el impacto ambiental que supone este tipo de infraestructuras, entre las que destacan la siembra de árboles y arbustos, la restauración vegetal mediante hidrosiembra, la creación de viveros y la repoblación de zonas afectadas por la obra civil con especies vegetales del propio ecosistema.
- Mediante tratamientos herbicidas se ha realizado el control de la vegetación que crece bajo las barreras de seguridad, tanto en mediana como en los arcenes, así como en los ramales de enlaces, áreas de servicio, áreas de descanso, tramos continuos sin barrera y en las bermas de la mediana. Se han realizado tratamientos fitosanitarios necesarios sobre el seto de las medianas y áreas de descanso además de siegas integrales en el tronco de la autopista.

8.3. Mapas de ruido y planes de acción en la Red Estatal de autopistas de peaje

En lo que al ruido se refiere, ya el artículo 43 de La Constitución instaba a proteger la salud y el artículo 45 el medio ambiente en donde se englobaba la protección acústica, sin embargo, el ruido careció hasta la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido (BOE, n.º 276) de una norma reguladora de ámbito estatal. Es la Unión Europea, a partir del Libro Verde de la Comisión sobre «Política futura de lucha contra el ruido», cuando establece la necesidad de aclarar y homogeneizar el entorno normativo del ruido, así se adopta la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, conocida como «La Directiva sobre el Ruido Ambiental», cuya transposición ha dado lugar a esta ley, en la cuál se define como «Gran eje viario, a cualquier carretera con tráfico superior a 3 millones de vehículos por año» (lo que viene a ser unos

8.000 veh/día) y como «Plan de acción: los planes encaminados a afrontar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuese necesario». En esta ley se establece la competencia, para todas las actividades encaminadas a prevenir vigilar y reducir la contaminación acústica y para evitar y reducir los daños que de esta pueden derivarse para la salud humana, los bienes y el medio ambiente, a la Administración General del Estado en relación, con las infraestructuras viarias de las que es titular, quedando incluidas en cualquier caso las autopistas en régimen de concesión. Es la Dirección General de Carreteras, la competente para informar al público sobre la contaminación acústica y, en particular, sobre los Mapas de Ruido y los correspondientes Planes de Acción. El desarrollo reglamentario de esta Ley del Ruido se ha abordado en dos fases; la primera, mediante el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre de 2005, regulando todo lo relativo a la evaluación y gestión del ruido ambiental y la segunda, a través del Real Decreto 1367/2007, del 19 de octubre de 2007, en el cuál se trata de establecer unos objetivos mínimos comunes de calidad acústica medioambiental en el ámbito estatal, así se prevé que las infraestructuras existentes, y más concretamente las autopistas de peaje de la red de carreteras del Estado deben de adoptar las medidas necesarias para adaptarse a los objetivos de calidad acústica de 65 decibelios durante el día y de 55 durante la noche. En este sentido deben realizarse mapas estratégicos de ruido, que elaboran las sociedades concesionarias y aprueba la Dirección General de Carreteras para cada autopista de peaje, una vez aprobados se han de elaborar los correspondientes planes zonales específicos y los planes de acción necesarios para solucionar los problemas generados por el ruido. Estos mapas de ruido deberán ser revisados cada cinco años.

La Dirección General de Carreteras, establece los siguientes plazos para la ejecución de estos mapas; para grandes ejes viarios con tráfico superior a 6.000.000 veh/año, hasta junio de 2007 y para aquellos con tráfico superior a 3.000.000 veh/año en una segunda fase que llegue hasta el año 2012, en la siguiente tabla (8.3.1) se detalla la situación actual en lo que se refiere a las autopistas de peaje en régimen de concesión. En el BOE n.º 227 de septiembre de 2008 se anuncia el sometimiento a información pública de los mapas estratégicos de ruido de las siguientes autopistas estatales de peaje: R-3 (Madrid-Arganda del Rey), AP-1 (Burgos-Armiñón), AP-7 (Norte y Sur), AP-4 (Sevilla-Cádiz) y AP-9 (Autopista del Atlántico).

En el BOE n.º 227, de 19 de septiembre de 2008, la Dirección General de Carreteras anuncia la información pública de los mapas de ruido de las siguientes autopistas de peaje de la Red del Estado: R-3 (Madrid – Arganda del Rey), AP-1 (Burgos – Armiñón), AP-7 (Norte y Sur), AP-4 (Sevilla – Cádiz) y AP-9 (Autopista del Atlántico).

El 22 de diciembre de 2008 se aprueba definitivamente el documento «Resumen de Resultados y Plan de Acción contra el Ruido PAR 2008-2012» en el que se resumen los resultados de los 20 estudios de Mapas Estratégicos de Ruido de la Red Estatal (ningún estudio se refiere a las autopistas de peaje en régimen de concesión).

La tabla 8.3.1 incluye información relativa a esta cuestión en particular.

Tabla 8.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Mapas estratégicos de ruido. Año 2008

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Millones de Vh x km	Tráfico eq. anual (*)	Est. previo (fecha)	Inf. pública (fecha)	Plan de acción (s/n)	Observaciones
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	686,53	8,14	junio-07	septiembre-08	No	
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	1.131,59	5,25	diciembre-07	julio-08	No	Corresponde en el año 2012
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	222,57	1,75	—	—	—	No corresponde
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	831,69	8,86	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	51,68	0,88	—	—	—	No corresponde
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	59,95	2,60	—	—	—	No corresponde
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	117,74	2,08	—	—	—	No corresponde
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	758,21	10,89	mayo-08	julio-08	No	
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	58,86	2,13	—	—	—	No corresponde
AP-66: León - Campomanes	77,8	284,51	3,66	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.587,64	5,39	junio-07 (pk 0,0-36,0)	No	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	522,16	6,82	septiembre-07	julio-08	No	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	2.266,03	22,58	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	86,58	0,77	—	—	—	No corresponde
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	121,39	3,66				Corresponde en el año 2012
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	1.150,95	11,73	en elaboración	—	—	Corresponde en el año 2007
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	2.327,24	17,11	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.827,08	68,58	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.423,10	6,32	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	1.118,94	7,53	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-71: León - Astorga	37,7	73,78	1,96	—	—	—	No corresponde
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	2.156,12	9,82	junio-07	septiembre-08	No	
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	69,57	7,37	No	No	No	Corresponde en el año 2007
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	241,55	3,88	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	180,28	5,67	septiembre-07	septiembre-08	No	
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	199,87	3,81	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-5: Madrid - Navalcamero	28,9	119,43	4,14	No	No	No	Corresponde en el año 2012
Total Red Estatal	2.528,7	19.675,02	7,78				

(*) Millones de vehículos/año: ≥ 6 Mvh, entre 3 y 6 Mvh.

Anexo I. Normativa legal aplicable a la Red Estatal de Autopistas de Peaje

I.1. Normativa general

Régimen jurídico de las autopistas de peaje

Las primeras autopistas se adjudicaron en base al régimen jurídico establecido en Decretos-Leyes específicos para cada una de ellas. A partir del año 1972 se aprobó una normativa general (como referencia la Ley 8/1972 de 10 de mayo sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión) a la que se sometieron también las sociedades concesionarias constituidas con anterioridad a dicho año, previa renuncia formal a derechos de disposiciones anteriores.

La normativa general aprobada se relaciona a continuación:

- Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 11-5-72).
- Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 16-2-73).
- Orden de 18 de mayo de 1976 sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (BOE 21-5-76).
- Orden de 7 de junio de 1976 complementaria de la de 18 de mayo de 1976 sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las Sociedades de Autopistas de Peaje (BOE 11-6-76).
- Real Decreto 1876/1981 de 20 de agosto, sobre modificación de la cláusula 45 del Pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973 de 25 de enero (BOE 2-9-81).
- Real Decreto 1554/1982, de 18 de junio, sobre garantías de prestación de servicio público en las autopistas nacionales de peaje (BOE 16-7-82).
- Real Decreto 104/1984 de 25 de enero, por el que se regula el fondo de financiación exterior de autopistas de peaje (BOE 27-1-84).
- Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras (BOE 30-7-88).
- Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje.(BOE 20-2-90).
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. (BOE 23-9-94).
- Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las Administraciones Públicas (BOE 19-5-95).
- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifican los artículos 2, 8, 13, 25 y 30 de la Ley 8/1972 de Autopistas y el artículo 23 de la Ley 43/1995 del impuesto de sociedades (BOE 31-12-96).
- Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifican los artículos 2, 8 y 25 de la Ley 8/1972 de autopistas y el artículo 9 de la Ley 43/1995 del Impuesto de Sociedades (BOE 31-12-97).

- Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre (BOE 10-1-98).
- Real Decreto 114/1998, de 30 de enero, por el que se modifica la cláusula 84 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero (BOE 18-2-98).
- Real Decreto-Ley 18/1999, de 5 de noviembre, por el que se conceden créditos extraordinarios y suplementos de crédito por importe total de 27.156.252.160 pesetas, para atender obligaciones derivadas de gastos de inversión en el Ministerio de Fomento, y se adoptan medidas urgentes referentes a la rebaja de las tarifas de las autopistas de peaje (BOE 6-11-99).
- Ley 55/1999 de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que se modifican los artículos 1, 8 y 27 de la Ley 8/1972 de Autopistas (BOE 30-12-99).
- Real Decreto 429/2000, de 31 de marzo, por el que se prorrogan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje de titularidad de la Administración General del Estado (BOE 1-4-00).
- Ley 14/2000 de 28 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por el que se modifica el artículo 24 de la Ley 8/1972 de autopistas y se aprueba (artículo 77) un nuevo procedimiento de revisión de tarifas y peajes (BOE 30-12-00).
- Ley 8/2001, de 4 de junio, sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 13.858.385.707 pesetas, para atender insuficiencias de crédito producidas en el ejercicio de 1999, por las subvenciones que se efectúan para la cobertura de las diferencias de cambio de las divisas obtenidas en préstamos concedidos a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje (BOE 5-6-01).
- Real Decreto-Ley 11/2001 de 22 de junio por el que se modifica el artículo 29 de la Ley 25/198, de 29 de julio de carreteras, y se establecen normas presupuestarias para atender los gastos derivados de actuaciones del Ministerio de Fomento en carreteras (BOE 23-6-01).
- Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifica el artículo 29 de la Ley 8/1972 de autopistas (BOE 31-12-01).
- Real Decreto 163/2002, de 8 de febrero, por el que se regulan los requisitos y el procedimiento para la obtención por las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje de las autorizaciones para la realización de actividades en materia de infraestructura de transporte y de comunicaciones (BOE 16-2-02).
- Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Se modifica el último párrafo del apartado c, del artículo 77 de la Ley 14/00, de 29 de diciembre, referente a la revisión de tarifas y peajes en las autopistas de peaje de titularidad de la Administración General del Estado (BOE 31-12-02).
- Real Decreto 1421/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el inventario de autopistas de peaje integradas en la Red de Carreteras del Estado (BOE 11-1-03).
- Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (BOE 24-05-03).
- Ley 18/2003, de 12 de junio, sobre concesión de un suplemento de crédito y tres créditos extraordinarios, por importe de 43.681.176,77 euros, para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por la pérdida de ingresos derivada de la rebaja de las tarifas de peaje (BOE 13-6-03).
- Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado (BOE 30-9-03).
- Corrección de erratas y error del Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado (BOE 1-10-03).
- Corrección de errores del Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado (BOE 6-11-03).
- Real Decreto 2219/2004, de 26 de noviembre, por el que se adoptan, en cumplimiento de las Sentencias del Tribunal Supremo de 17 de octubre de 2003, medidas para el restablecimiento del equilibrio económico de los contratos de concesión, alterado como consecuencia de la aplicación del Real Decreto 429/2000, de 31 de marzo (BOE 15-12-04).
- Real Decreto 94/2006 de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales (BOE 17-2-06).

- Orden FOM/1897/2006, de 5 de junio, por la que se delegan competencias en relación con la determinación de servicios mínimos en las autopistas objeto de concesión por la Administración General del Estado (BOE 15-6-06).
- Órdenes de 21 de diciembre de 2007 del Ministerio de Fomento por las que se revisan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje, todo ello según lo indicado en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.

I.2. Disposiciones de interés particular

El resto de la normativa específica y las disposiciones más importantes correspondientes a las diversas Sociedades Concesionarias se indican a continuación:

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A. (ACESA)

Concesión	Duración
Barcelona-Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	6-2-67 a 31-8-2021
Mongat-Malgrat/Palafolls ⁽¹⁾	6-2-67 a 31-8-2021
Barcelona-Tarragona	29-1-68 a 31-8-2021
Montmeló-Papiol	15-5-74 a 31-8-2021
Zaragoza-Mediterráneo	25-6-73 a 31-8-2021

⁽¹⁾ Desde 30-6-95, con el Real Decreto 912/1995, quedan segregadas de la red de carreteras del Estado las autopistas A-19 del Maresme (tramo Mongat-Malgrat 49,0 km) y A-17 Barcelona (Meridiana) - Montmeló (13,5 km). La titularidad de dichas autopistas fue transferida a la Generalidad de Cataluña por Real Decreto 902/1995.

- Orden de 27 de julio de 1966 de aprobación de las bases para el concurso y el pliego de cláusulas de explotación de las autopistas Barcelona-La Jonquera y Mongat-Mataró (BOE 30-7-66).
- Decreto 165/1967, de 26 de enero, por el que se adjudica la concesión y explotación de las autopistas Barcelona-La Jonquera y Mongat-Mataró (BOE 6-2-67).
- Orden de 4 de abril de 1967 por la que se determina la organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en la Sociedad Concesionaria de las autopistas Barcelona – La Jonquera y Mongat – Mataró. (BOE 8-4-1967).
- Decreto 128/68, de 18 de enero, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 165/1967 de 26 de enero, para la construcción, conservación y explotación de la autopista Barcelona-Tarragona (BOE 29-1-68).
- Orden de 18 de junio de 1969, por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas Barcelona-La Jonquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona (BOE 2-7-69).
- Orden de 28 de febrero de 1973 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas que han de regir en la construcción, conservación y explotación del itinerario Zaragoza-Mediterráneo de la autopista del Ebro (BOE 2-3-73).
- Decreto 1310/1973 de 22 de junio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Zaragoza-Mediterráneo en la autopista de peaje del Ebro (BOE 25-6-73).
- Orden de 25 de octubre de 1973 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas que han de regir en el concurso, construcción, conservación y explotación del itinerario Montmeló-Papiol de la Autopista del Mediterráneo (BOE 29-10-73).
- Decreto 1321/1974, de 25 de abril, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Montmeló-Papiol, de la autopista del Mediterráneo (BOE 15-5-74).

- Orden de 31 de octubre de 1977, por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento Provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE 15-12-77).
- Real Decreto 2479/1978 de 14 de octubre, sobre la unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas, Concesionaria Española, S.A.» y «Autopistas de Enlace, Concesionaria Española, S.A.», y fusión de las Sociedades Concesionarias. (BOE 23-10-78).
- Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, sobre unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas Concesionaria Española, S.A.» y «Autopistas de Cataluña y Aragón, Concesionaria Española, S.A.» y fusión de las Sociedades Concesionarias (BOE 30-1-84).
- Real Decreto 1547/1990 de noviembre, por el que se modifican determinadas cláusulas de la concesión de Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima (BOE 1-12-90).
- Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevas tarifas y peaje en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 1-4-91).
- Orden de 17 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 25-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 20-4-93).
- Real Decreto 1141/1993, de 9 de julio, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L'Albornar en la autopista A-2, Zaragoza-Mediterráneo (BOE 23-7-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 483/1995 de 24-3-95, sobre ampliación del tramo Mataró-Palafolls (Malgrat) de la autopista A-19 hasta su conexión con la carretera GE-600 de Blanes a Hostalric, con cruce sobre el río Tordera (BOE 12-4-95).
- Real Decreto 902/1995 de 2 de junio sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de carreteras (BOE 30-6-95).
- Real Decreto 912/1995 de 2 de junio, por el que se segrega y da de baja en la red de carreteras del Estado las autopistas A-17 (Meridiana-Montmeló) y A-19 (Mongat conexión con la carretera GI-600, de Blanes a Hostalric) de la concesión administrativa unificada de la que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 30-6-95).
- Acta de fecha 14-2-96 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Generalidad de Cataluña de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 902/1995 de 2 de junio.
- Real Decreto 1635/1996, de 28 de Junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña y «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de la autopista A-7, Barcelona-La Junquera con la autopista B-40 Mataró-Granollers (BOE 11-7-96).
- Real Decreto 2346/1998, de 23 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 26-10-98).
- Real Decreto 101/2000, de 21 de enero por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas Montmeló-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo, y Montmeló-Papiol, cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 22-1-00).
- Real Decreto 576/2001, de 25 de mayo por el que se modifican temporalmente los términos de la concesión de la que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, S.A.» (BOE 9-6-01).

- Real Decreto 457/2006, de 7 de abril, por el que se modifican determinados términos de la concesión de «Autopistas, Concesionaria Española, S.A. U.» (BOE 22-4-06).
- Resolución de 18 de julio de 2007, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el XIV Convenio colectivo de Autopistas Concesionaria Española, S.A.U. (BOE 3-8-07).
- Resolución de 21 de enero de 2008, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2006 (BOE 9-2-08).
- Resolución de 25 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación a tres carriles autopista AP-7, La Jonquera-Salou, enlace Figueres Sur-La Jonquera (Girona) (BOE 23-4-08).
- Resolución de 11 de febrero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación a tres carriles autopista AP-7, La Jonquera-Salou, enlace Vilademuls-Figueres (Girona) (BOE 23-4-08).
- Real Decreto 948/2008, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Cataluña y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la mejora de la interconexión entre la autopista AP-7 y la carretera B-224 (BOE 12-6-08).
- Real Decreto 1987/2008, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de Aragón y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para el enlace de la autopista de conexión entre las carreteras N-232 y N-II. Tramo: El Burgo de Ebro-Villafranca de Ebro, con la autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo (BOE 29-11-08).

Sociedad Concesionaria: EUROPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.

Concesión	Duración
Bilbao-Behobia ⁽¹⁾	23-3-68 a 5-6-2003

⁽¹⁾ Desde 1-01-2000 queda segregada de la red de carreteras del Estado la autopista A-8 Bilbao-Behobia (105,6 km) Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre (BOE 24-12-99). La titularidad de la autopista fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre (BOE 29-12-99).

- Decreto Ley 5/1967 de 8 de junio, sobre autopista de peaje Bilbao-Behobia (BOE 10-6-67).
- Orden de 10 de junio de 1967 por la que se aprueban las bases para el concurso y el pliego de cláusulas de explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE 12-6-67).
- Decreto 542/1968, de 14 de marzo, por el que se resuelve el concurso convocado por Orden Ministerial de 10 de junio de 1967, para la construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE 23-3-68).
- Orden de 26 de mayo de 1971, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE 8-6-71).
- Decreto 1736/1974 de 30 de mayo, por el que se otorga a Eurovías Concesionaria Española de Autopistas S.A. la concesión, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Máizaga) de la Autopista del Norte.
- Real Decreto 1959/1982 de 12 de agosto, por el que se establece un nuevo sistema de revisión de las tarifas de peaje vigentes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 14-8-82).
- Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 1-4-91).
- Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 24-3-92).

- Real Decreto 194/1993 de 5 de febrero sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de Azitain (Eibar), en la autopista A-8 Bilbao-Behobia (BOE 2-3-1993).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 20-4-93).
- Real Decreto 1851/1993 de 18 de octubre, sobre la construcción, conservación y explotación de la variante de la carretera N-634, a su paso por Amorebieta (BOE 19-11-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 1918/1996, de 2 de Agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Diputación Foral de Guipúzcoa y «Europistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación de la ampliación del enlace de Ventas de Irún en la autopista A-8, Bilbao-Behobia (BOE 29-8-96).
- Real Decreto 1494/1999, de 17 de septiembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, Diputación Foral de Guipuzcoa y Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, sobre la construcción, conservación y explotación de su enlace en Aritzeta, entre la autovía de unión de la carretera N-I en Lasarte y la autopista A-8 Bilbao-Behobia (BOE 29-9-99).
- Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre, sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras (BOE 29-12-99).
- Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, por el que se da de baja en la Red de Carreteras del Estado la autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao-Behobia) (BOE 24-12-99).
- Acta de fecha 31.1.00 entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 1837/1999 de 3 de diciembre.
- Real Decreto 169/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Bilbao-Behobia, cuya titularidad ostenta «Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Acuerdo del Consejo de Ministros de 20 de julio de 2007 por el cual se autoriza a la Sociedad AP-1 Europistas Concesionaria del Estado S.A.U. la condición de beneficiaria de la concesión administrativa del Estado para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-1 Burgos – Armiñón de la que era concesionaria Europistas Concesionaria Española S.A. (actualmente Itínere Infraestructuras, S.A.).

Sociedad Concesionaria: IBERPISTAS, S. A, CONCESIONARIA DEL ESTADO

La sociedad, inicialmente denominada Ibérica de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, con fecha 1-07-2002 separó la rama de actividad de la autopista y las labores propias de la concesión las asumió la sociedad Autopistas A-6, S. A., Concesionaria del Estado. Posteriormente, con fecha 20-05-2004 cambia la denominación por la actual de Iberpistas, S. A., Concesionaria del Estado).

Concesión	Duración
Villalba-Villacastín-Adanero	29-I-68 a 29-I-2018

- Decreto-Ley 12/1967, de 27 de septiembre sobre la autopista de peaje Villalba – Villacastín (BOE 28-9-67).
- Orden de 28 de septiembre de 1967, por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso y explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 30-9-67).
- Decreto 129/1968 de 18 de enero, por el que se resuelve el concurso convocado por Orden Ministerial de 28 de septiembre de 1967 para la construcción, conservación y explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 29-1-68).
- Orden de 11 de julio de 1972 por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 15-7-72).

- Orden de 11 de julio de 1972 por la que se declara integrada la concesión administrativa de la variante de la carretera de Madrid a La Coruña, con túnel para el cruce del Alto de Los Leones de Castilla, en la concesión Villalba-Villacastín (BOE 15-7-72).
- Decreto 2583/1972 de 18 de agosto, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 129/1968 de 18 de enero para la construcción, conservación y explotación del tramo Villacastín-Adanero como prolongación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 30-9-72).
- Real Decreto 740/1981 de 10 de abril, por el que se establece un nuevo sistema de revisión de las tarifas de peaje vigentes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 25-4-81).
- Orden de 27 de febrero de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 8-1-91).
- Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la Autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 24-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 20-4-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 158/1997, de 31 de enero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Villalba-Villacastín de la que es titular «Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima» concesionaria del Estado (BOE 14-2-97).
- Real Decreto 168/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Villalba-Villacastín-Adanero, cuya titularidad ostenta «Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (BOE 5-2-00).
- Real Decreto 315/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista Villalba-Adanero como variante de la carretera N-VI a su paso por la población de Guadarrama (BOE 28-2-04).
- Resolución de 19 de octubre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio «Actuaciones necesarias en la autopista A-6, para su uso como variante de Guadarrama», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (BOE 286 de 27-11-2004).
- Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado e Iberpistas, S. A., Concesionaria del Estado, Sociedad Unipersonal, para la mejora del tramo San Rafael-Villacastín de la autopista AP-6 (BOE 16-9-08).
- Resolución de 1 de septiembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de ampliación de la Autopista AP-6 entre San Rafael y el límite de El Espinar (Segovia) (BOE 6-10-08).
- Resolución de 17 de septiembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de ampliación de la Autopista AP-6 entre el límite del término municipal de El Espinar y Villacastín (Segovia) (BOE 22-10-08).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTAS AUMAR, S. A. CONCESIONARIA DEL ESTADO

Concesión	Duración
Sevilla - Cádiz	30-07-69 a 31-12-2019
Tarragona - Valencia	8-09-71 a 31-12-2019
Valencia - Alicante	22-12-71 a 31-12-2019

- Decreto-Ley 3/1969, de 13 de febrero, sobre autopista de peaje Sevilla – Cádiz (BOE 14-2-69).
- Orden de 14 de febrero de 1969, por el que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso y explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 17-2-69).
- Decreto 1636/1969 de 17 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 30-7-69).
- Decreto-Ley 4/1971, de 4 de marzo, sobre autopista de peaje Tarragona – Valencia (BOE 5-3-71).
- Orden de 5 de marzo de 1971 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso, construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia (BOE 20-3-71).
- Decreto 2052/1971, de 23 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia (BOE 8-9-71).
- Orden de 28 de octubre de 1971 por la que se aprueba el Reglamento Provisional de explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 10-11-71).
- Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 2052/1971 de 23 de julio para la construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante como prolongación de la Autopista Tarragona-Valencia (BOE 22-12-72).
- Real Decreto 965/1977, de 4 de marzo, por el que se modifica la duración de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Sevilla-Cádiz de la que es titular «Bética de Autopistas, S.A.» Concesionaria del Estado (BOE 6-5-77).
- Real Decreto 1935/1977, de 2 de junio, por el que se modifican parcialmente los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante de la autopista del Mediterráneo (BOE 30-7-77).
- Real Decreto 2610/1977, de 23 de septiembre, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos del itinerario Valencia-Alicante de la autopista del Mediterráneo (BOE 18-10-77).
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona – Valencia – Alicante, Zaragoza – Mediterráneo, Bilbao – Zaragoza y Burgos – Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La Jonquera, Mongat – Mataró y Barcelona – Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE 15-12-77).
- Real Decreto 413/1980 de 18 de febrero, por el que se modifica determinados aspectos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 10-3-80).
- Real Decreto 2531/1980 de 4 de noviembre, por el que se revisa el límite máximo del aval del Estado establecido en el Decreto 2052/1971 de 23 de julio, por el que se adjudicó a «Autopistas del Mare Nostrum, S.A.», Concesionaria del Estado, la concesión de la autopista Tarragona-Valencia (BOE 22-11-80).
- Real Decreto 1284/1981 de 19 de junio, sobre compensaciones por incremento de obras impuestas por la Administración en el itinerario Tarragona-Valencia de la autopista del Mediterráneo (BOE 29-6-81).
- Real Decreto 826/1982 de 30 de abril por el que se acuerda el rescate de la concesión de la variante de la CN-IV de Madrid a Cádiz, p.k. 687,800 y carretera de Puerto Real a Matagorda con puente sobre la Bahía de Cádiz (BOE 1-5-82).
- Real Decreto 2715/1982 de 15 de octubre, sobre modificación parcial de los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante de la Autopista del Mediterráneo (BOE 30-10-82).
- Real Decreto 1132/1986, de 6 de junio, sobre unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» y «Bética de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», y fusión de las Sociedades Concesionarias (BOE 14-6-86).
- Escritura de la disolución y fusión por la absorción otorgada por Autopistas del Mare Nostrum, S.A. Concesionaria del Estado y Bética de Autopistas, S.A. Concesionaria del Estado de fecha 29-12-1986.
- Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 1-4-91).

- Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 24-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 20-4-93).
- Real Decreto 1668/1993 de 17 de septiembre, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L'Ampolla, en la autopista A-7 Tarragona-Valencia (BOE 2-10-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 1316/1995 de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la que es titular «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (BOE 12-8-95).
- Real Decreto 1674/1997, de 31 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz, adjudicadas a «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (BOE 1-11-97).
- Real Decreto 272/2001 de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión cuya titularidad ostenta «Aurea, Concesiones de Infraestructuras, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (BOE 10-3-01).
- Real Decreto 1061/2001, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el convenio de ampliación de la autopista Tarragona-Valencia, de cuya concesión es titular «Autopistas Aumar, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (BOE 4-10-01).
- Real Decreto 609/2005, de 20 de mayo, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz, otorgada a Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado (BOE 21-05-2005).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A. (AUDASA)

Concesión	Duración
Ferrol-Frontera Portuguesa	18-8-73 a 18-8-2048

- Orden de 11 de mayo de 1973 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso, construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico (BOE 12-5-73).
- Decreto 1955/1973 de 17 de agosto, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico (BOE 18-8-73).
- Decreto 3399/1974 de 28 de noviembre, sobre el plan de obras de la Autopista del Atlántico (BOE 18-12-74).
- Real Decreto 2609/1977, de 23 de septiembre, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Atlántico (BOE 18-10-77).
- Orden de 1 de diciembre de 1978, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Servicio de la Autopista del Atlántico (BOE 31-1-79).
- Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, sobre suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de determinados tramos de la autopista del Atlántico (BOE 22-1-80).
- Real Decreto 2697/1980 de 21 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico (BOE 17-12-1980).
- Real Decreto 2004/1982 de 24 de julio, sobre prórroga de la suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de determinados tramos de la autopista del Atlántico (BOE 20-8-82).
- Real Decreto-Ley 6/1983, de 23 de noviembre, sobre adquisición por el Estado de la totalidad de las acciones representativas del capital de «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A.» y «Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.» (BOE 29-11-83).

- Real Decreto 399/1985 de 6 de marzo, sobre modificación de determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico en relación con la construcción y explotación del tramo Santiago Norte-Santiago Sur (BOE 28-3-85).
- Real Decreto 1725/1985 de 18 de septiembre por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico (BOE 26-9-85).
- Real Decreto 1683/1986, de 1 de agosto, sobre modificación de determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico, en relación con la construcción y explotación del tramo Pontevedra Norte-Pontevedra Sur (BOE 9-8-86).
- Real Decreto 1553/1989, de 15 de diciembre, sobre la construcción y explotación de los tramos Fene-Guísamo y Rande-Puxeiros de la autopista del Atlántico (BOE 21-12-89).
- Orden de 13 de marzo 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa (BOE 6-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa (BOE 20-4-93).
- Real Decreto 1569/1993, de 3 de septiembre sobre la construcción, conservación y explotación de un enlace entre la autopista del Atlántico y la vía rápida Pontevedra-Sanxenxo (BOE 16-9-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista del Atlántico (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 1809/1994 de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico (BOE 7-9-94).
- Real Decreto 1636/1996, de 28 de junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación de la conexión de la autopista del Atlántico con la autovía del Noroeste en Piadela-Betanzos (BOE 11-7-96).
- Real Decreto 165/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Fene-Frontera Portuguesa cuya titularidad ostenta «Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Real Decreto 173/2000, de 4 de febrero, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y «Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», para la construcción de un tramo de autopista de acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón, se modifican determinados términos de la concesión que ostenta dicha Sociedad y se modifica el Real Decreto 302/1984 de 25 de enero, por el que se autoriza la creación de la «Empresa Nacional de Autopistas, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Ferrol – frontera portuguesa, cuya titularidad ostenta Autopistas de Atlántico, Concesionaria Española, S.A. (BOE 20-5-06).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA VASCO-ARAGONESA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A. (AVASA)

Concesión	Duración
Bilbao-Zaragoza	10-11-73 a 10-11-2026

- Orden de 27 de julio de 1973, por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas que han de regir en el concurso, construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista de peaje del Ebro (BOE 28-7-73).
- Decreto 2802/1973 de 2 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista de peaje del Ebro (BOE 10-11-73).

- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona – Valencia – Alicante, Zaragoza – Mediterráneo, Bilbao – Zaragoza y Burgos – Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La Junquera, Mongat – Mataró y Barcelona – Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE 15-12-77).
- Real Decreto 986/1978 de 30 de marzo, por el que se modifican los plazos de entrega al uso de determinados tramos de la autopista del Ebro, itinerario Bilbao-Zaragoza (BOE 11-5-78).
- Real Decreto 3048/1982, de 12 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista del Ebro (BOE 18-11-82).
- Orden de 27 de febrero de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE 8-3-91).
- Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE 24-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE 20-4-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 167/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Bilbao-Zaragoza, cuya titularidad ostenta «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 5.2.00).
- Real Decreto 172/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican parcialmente los términos de la concesión cuya titularidad ostenta «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» sobre la autopista Bilbao-Zaragoza» (BOE 10-2-00).
- Real Decreto 1390/2003, de 7 de noviembre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A., sobre la construcción, conservación y explotación de un enlace semidireccional en sentido Zaragoza en Lodosa, entre la carretera NA-123 y la autopista A-68, Bilbao-Zaragoza (BOE de 19-11-2003).
- Real Decreto 1166/2007, de 31 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para la gratuidad del peaje de los movimientos con origen en el enlace de Cenicero y destino en los de Navarrete, Logroño o Agoncillo de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, e inversos (BOE 1-9-07).

Sociedad Concesionaria: EUROPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.

Concesión	Duración
Burgos-Armiñón	26-6-74 a 31-8-2017

- Orden de 29 de septiembre de 1973, por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas para el concurso, construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málzaga) de la Autopista del Norte (BOE 2-10-73).
- Decreto 1738/1974 de 30 de mayo, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málzaga), de la autopista de peaje del Norte (BOE 26-6-74).
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona – Valencia – Alicante, Zaragoza – Mediterráneo, Bilbao – Zaragoza y Burgos – Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La Junque-

ra, Mongat – Mataró y Barcelona – Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE 15-12-77).

- Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málaga (BOE 31-5-79)
- Real Decreto 1776/1979, de 22 de junio, por el que se rectifica el Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, sobre modificación de los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málaga (BOE 23-7-79).
- Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, sobre modificación parcial de los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málaga) de la autopista del Norte (BOE 16-11-82).
- Orden de 20 de marzo de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (BOE 1-4-91).
- Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málaga) (BOE 24-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málaga) (BOE 20-4-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málaga) (BOE 19-3-94).
- Orden de 30 de marzo de 1994 por la que se rectifica la Orden de 14 de marzo de 1994, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málaga) (BOE 8-4-94).
- Real Decreto 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málaga) adjudicada a «Eurovías Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima» (BOE 7-9-94).
- Real Decreto 164/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Burgos-Armiñón, cuya titularidad ostenta «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Real Decreto 1285/2005, de 21 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista AP-1, Burgos-Armiñón, como variante de la carretera N-I a su paso por Miranda de Ebro (BOE 3-11-2005).
- Resolución de 5 de octubre de 2006, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo de Europistas Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (BOE 20-10-06).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA, S. A. (AUCALSA)

Concesión	Duración
León-Campomanes	17-10-75 a 17-10-2050

- Orden de 13 de diciembre de 1974, por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas para el concurso, construcción, conservación y explotación de la autopista Campomanes-León (BOE 23-12-74).
- Decreto 2417/1975 de 22 de agosto, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Campomanes-León (BOE 17-10-75).
- Real Decreto 366/1982, de 12 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Campomanes-León (BOE 1-3-82).
- Real Decreto 2075/1983 de 4 de agosto, sobre tarifas iniciales de la autopista Campomanes-León (BOE 5-8-83).

- Orden de 4 de agosto de 1983, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de servicio de la autopista Campomanes-León (BOE 15-9-83).
- Resolución de 20 de marzo de 1985, de la Dirección General de Carreteras, por la que se hace público la autorización a Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. para la ejecución de parte de las obras de la segunda fase de la autopista Campomanes-León (BOE 17-5-85).
- Real Decreto 79/1989, de 20 de enero sobre modificación de la concesión de la autopista Campomanes-León en lo relativo al plan de obras de su segunda fase (BOE 23-1-89).
- Orden de 3 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE 6-3-92).
- Orden de 15 de abril de 1993 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE 20-4-93).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE 19-3-94).
- Real Decreto 166/2000 de 4 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión León-Campomanes cuya titularidad ostenta «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Real Decreto 392/2000, de 17 de marzo por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista León-Campomanes de la que es concesionaria «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima» (BOE 18-3-00).
- Real Decreto 86/2006, de 3 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista León-Campomanes de la que es concesionaria «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima» (BOE 31-1-06).
- Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima (BOE 22-12-07).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA DEL SOL CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A. (AUSOL)

Concesión	Duración
Málaga-Estepona	16-3-96 a 16-3-2054
Estepona-Guadiaro	2-7-99 a 2-7-2054

- Orden de 27 de julio de 1995, por la que se aprueban los pliegos de cláusulas particulares y de bases a los que deberán ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona (BOE 2-8-95).
- Real Decreto 436/1996 de 1 de marzo, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona (BOE 15-3-96).
- Orden de 23 de diciembre de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de construcción, conservación y explotación de la autopista de la Costa del Sol, tramo: Estepona-Guadiaro (BOE 31-12-98).
- Real Decreto 1099/1999, de 18 de junio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo: Estepona-Guadiaro (BOE 1-7-99).
- Orden de 12 de julio de 1999 por la que se aprueba el Reglamento provisional de servicio de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo: Málaga-Estepona (BOE 29-7-99).

- Real Decreto 163/2000, de 4 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona, cuya titularidad ostenta «Autopista del Sol, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 5-2-00).
- Orden FOM/2076/2002, de 2 de agosto, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo Estepona-Guadiaro (BOE de 14-08-2002).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA DEL SURESTE CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.

Concesión	Duración
Alicante-Cartagena	1-8-98 a 2-8-2048

- Orden de 14 de enero de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Alicante-Cartagena: Tramo: desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena (BOE 20-1-98).
- Real Decreto 1808/1998, de 31 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Alicante-Cartagena: Tramo, desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena (BOE 1-8-98).
- Orden de 18 de junio de 2001 por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje Alicante-Cartagena. Tramo: Desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena (BOE 5-7-01).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA CENTRAL GALLEGA CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A. (ACEGA)

Concesión	Duración
Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo	12-11-1999 a 13-11-2074

- Orden de 27 de noviembre de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Orense. Tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo» (BOE 15-12-98).
- Resolución de 21 de junio de 1999, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, por la que se ordena la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de julio de 1999, sobre la resolución del concurso para la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Orense. Tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo» (BOE 24-6-99).
- Real Decreto 1702/1999 de 29 de octubre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Orense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo» (BOE 12-11-99).
- Orden FOM/3471/2002, de 20 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-53, Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo (BOE de 23-1-2003).
- Real Decreto 1641/2008, de 3 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Junta de Galicia y «Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-53, Santiago de Compostela- Alto de Santo Domingo, que ostenta dicha

sociedad, por la conexión con la autovía AG-59 y su utilización libre de peaje para los movimientos AG-59-Santiago de Compostela e inverso (BOE 17-10-08).

Sociedad Concesionaria: ACCESOS DE MADRID CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.

Concesión	Duración
Madrid-Arganda del Rey	6-10-1999 a 7-10-2049
Madrid-Navalcarnero	6-10-1999 a 7-10-2049

- Orden de 25 de mayo de 1999 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3 de Madrid a Arganda del Rey, M-40-Navalcarnero de la autopista de peaje R-5 de Madrid a Navalcarnero y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409 (BOE 27-5-99).
- Real Decreto 1515/1999 de 24 de septiembre por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey de la autopista de peaje R-3 de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409 (BOE 6-10-99).

Sociedad Concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S. A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

Concesión	Duración
Conexión A-6 con Segovia	18-11-1999 a 19-11-2031 ó 36 (máximo)
Conexión A-6 con Avila	18-11-1999 a 19-11-2031 ó 36 (máximo)

- Orden de 7 de julio de 1999 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista de peaje: Autopista A-6, conexión con Segovia y autopista A-6 conexión con Avila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje tramo: Villalba-Adanero (BOE 9-7-99).
- Real Decreto 1724/99, de 5 de noviembre por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje; autopista A-6, conexión con Segovia y autopista A-6 conexión con Avila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero (BOE 18-11-99).
- ORDEN FOM/2768/2002, de 31 de octubre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-51, A-6, conexión Ávila (BOE de 08-11-2002).
- ORDEN FOM/1112/2003, de 21 de abril, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-61, A-6 conexión Segovia (BOE de 8-5-2003).
- ORDEN FOM/587/2004, de 11 de febrero, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409 (BOE 058 de 08-03-2004).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTAS DE LEÓN, S. A., CONCESIONARIA DEL ESTADO (AULESA)

Concesión	Duración
León-Astorga	10-3-2000 a 11-3-2055

- Orden de 21 de septiembre de 1999 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje León-Astorga (BOE 24-9-99).
- Real Decreto 309/2000 de 25 de febrero por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje León-Astorga (BOE 10-3-00).
- Orden FOM/3468/2002, de 20 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-12, León-Astorga (BOE de 22-1-2003).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA DEL HENARES, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO (HENARSA)

Concesión	Duración
Madrid a Guadalajara	4-11-2000 a 4-11-2024

- Orden de 4 de febrero de 2000 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2 de Madrid a Guadalajara y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I (BOE 10-2-00).
- Orden de 5 de junio de 2000 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I (BOE 6-6-00).
- Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I (BOE 4-11-00).
- Orden FOM/2694/2003, de 18 de septiembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje R-2, Madrid-Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, tramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I (BOE de 1-10-2003).
- Real Decreto 914/2006, de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, adjudicada por el Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre, en relación con las actuaciones en el enlace M-45/M-50 con la carretera N-II (BOE 2-9-06).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA MADRID SUR, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.

Concesión	Duración
Madrid a Ocaña	30-12-2000 a 30-12-2065

- Orden de 11 de abril de 2000 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de

la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, tramo: M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N IV hasta la carretera N-II; del eje Sureste, tramo M-40-M-50 y de la prolongación de la conexión de la carretera N II con el distribuidor Este y actuaciones de mejora en la M-50. Tramo: M-409-N-IV (BOE 14-4-00).

- Orden de 5 de junio de 2000 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N IV hasta la carretera N II, del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera nacional II con el distribuidor Este y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV (BOE 6-6-00).
- Real Decreto 3540/2000, de 29 de diciembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor Este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV (BOE 30-12-00).
- Real Decreto 528/2004, de 6 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 3540/2000 por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor Este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV (BOE 7-4-04).
- Orden FOM/1230/2004, de 6 de abril, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50 - Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje sureste, tramo M-40 - M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409 - N-IV (BOE 07-05-2004).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA EJE AEROPUERTO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A

Concesión	Duración
Eje Aeropuerto	27-11-2002 a 27-11-2027 (ó 2028)

- Orden FOM/541/2002, de 5 de marzo, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje Eje Aeropuerto desde la A-10 hasta la M-40, y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el Eje Aeropuerto y el Nudo de Hortaleza, y la conexión Aeropuerto-Variante N-II y vías de servicio sur de Barajas (BOE de 13-03-2002).
- Real Decreto 1197/2002, de 8 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje eje aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje eje aeropuerto, desde la A-10 hasta la M-40; y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el eje aeropuerto y el nudo de Hortaleza, y de la conexión aeropuerto-variante N-II y vías de servicio sur de Barajas (BOE de 26-11-2002).
- Orden FOM/1738/2005, de 19 de mayo, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio e la autopista de peaje Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje Eje Aeropuerto

desde la A-10 hasta la M-40, y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el Eje Aeropuerto y el Nudo de Hortaliza, y la conexión Aeropuerto-Variante N-II y vías de servicio sur de Barajas (BOE 11-06-2005).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA MADRID-LEVANTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA S. A.

Concesión	Duración
Ocaña-La Roda	22-2-2004 a 22-2-2040

- Orden FOM/2266/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje Ocaña-La Roda y la Autovía libre de peaje A-42, Tramo: N-301-Atalaya del Cañavate (BOE de 8-8-2003).
- Corrección de errores de la Orden FOM/2266/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-42, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate (BOE de 2-10-2003).
- Real Decreto 280/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-42, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate (BOE 21-02-2004)
- Orden FOM/2415/2006, de 17 de julio, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje Ocaña – La Roda y la autovía libre de peaje A-43, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate (BOE 25-7-06).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA MADRID-TOLEDO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A

Concesión	Duración
Madrid-Toledo	22-2-2004 a 22-2-2040

- Orden FOM/2267/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje Madrid-Toledo y la Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo (BOE de 8-8-2003).
- Corrección de errores de la Orden FOM/2267/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo (BOE de 2-10-2003).
- Real Decreto 281/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo (BOE 21-02-2004)
- Resolución de 27 de septiembre de 2006, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo de Autopista Madrid – Toledo Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (BOE 17-10-06).
- Resolución de 29 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental

el proyecto de «Área de Servicio de Moraleja de Enmedio en la Autopista de Peaje Madrid-Toledo AP-41» (BOE 10-1-07).

- Orden FOM/4090/2006, de 14 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-41, Madrid-Toledo, y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: circunvalación norte de Toledo (BOE 5-1-07).
- Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de autopista de peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba N-IV (BOE 31-5-07).

Sociedad Concesionaria: AUTOPISTA DE LA COSTA CÁLIDA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA S. A.

Concesión	Duración
Cartagena-Vera	15-2-2004 a 15-2-2040

- Orden FOM/2265/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje Cartagena-Vera (BOE de 8-8-2003).
- Orden FOM/4091/2006, de 27 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-7, Cartagena-Vera (BOE 5-1-07).
- Corrección de errores de la Orden FOM/2265/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Cartagena-Vera (BOE de 2-10-2003).
- Real Decreto 245/2004, de 6 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Cartagena-Vera (BOE 14-02-2004).

Sociedad Concesionaria: CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA S. A.

Concesión	Duración
Circunvalación de Alicante	22-2-2004 a 22-2-2040

- Orden FOM/2264/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de «El Campello» y otras actuaciones (BOE de 8-8-2003).
- Corrección de errores de la Orden FOM/2264/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de «El Campello» y otras actuaciones (BOE de 2-10-2003).
- Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de El Campello y otras actuaciones (BOE 21-02-2004).
- Orden FOM/2708/2007, de 26 de julio, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-7 circunvalación de Alicante, la variante de El Campello y otras actuaciones (BOE 19-9-07).

- Real Decreto 1603/2007, de 30 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de El Campello y otras actuaciones (BOE 1-12-07).

Autopista de Málaga (tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga (en construcción))

- Resolución de la Ministra de Fomento por la que se anuncia la licitación de un contrato de concesión para la construcción de un tramo de la Autopista de Málaga, por el procedimiento abierto y forma de adjudicación de concurso (BOE 12-08-05).
- Resolución de la Ministra de Fomento por la que se anuncia la modificación de las fechas de obtención de documentos y presentación de las ofertas del contrato de concesión para la construcción de un tramo de la autopista de Málaga (BOE 29-09-05).
- Orden FOM/2942/2006, de 11 de septiembre, por la que se adjudica la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas – Málaga (BOE 27-9-06).

I.3. Disposiciones específicas sobre tarifas

- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se aprueban las tarifas y los peajes a aplicar en la autopista de peaje AP-41, Madrid-Toledo.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Alicante-Cartagena.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Bilbao-Zaragoza.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Burgos-Armiñón.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Campomanes-León.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ferrol-Frontera portuguesa.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista León-Astorga.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Guadalajara.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Ocaña.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Málaga-Estepona.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ocaña-La Roda.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas cuya concesión ostenta Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas cuya concesión ostenta Castellana de Autopistas, S.A., Concesionaria del Estado.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Montmeló-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-El Papiol y Zaragoza-Mediterráneo.

- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Villalba-Adanero.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Estepona-Guadiaro.
- Orden Ministerial, de 21 de diciembre de 2007, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista cuya concesión ostenta Autopista Eje Aeropuerto, Concesionaria Española, S.A.

Anexo II. Indicadores de tráfico de las autopistas de la Red Estatal

II.1. Introducción

En este Anexo se desglosan los principales indicadores correspondiente al año 2008 para cada una de las 27 autopistas que componen la Red a fecha 31 de diciembre.

Con el fin de facilitar la consulta a la información, las autopistas se relacionan por orden correlativo de numeración AP-x, según la nomenclatura oficial.

Los indicadores seleccionados son los siguientes:

- Intensidad media diaria (IMD) y nivel de uso o demanda agregada ($V_h \times km$) por autopista y tramo, incluyendo tanto los que están sujetos a peaje como los que se encuentren exentos, en su caso.
- Distribución horaria (horas del día), diaria (días de la semana) y mensual (meses del año) de la IMD en las barreras de peaje más representativas de cada autopista.
- Distribución de frecuencias de la intensidad horaria en el conjunto de la autopista, es decir número de horas anuales que la intensidad supera un determinado porcentaje de la IMD, y en particular valores de los indicadores correspondientes a la hora 30 y a la hora 100.
- Distribución mensual de la demanda agregada ($V_h \times km$) en el conjunto de la autopista

En las páginas siguientes se incluyen los datos y comentarios correspondientes a cada una de las autopistas de la Red Estatal, de acuerdo con la nomenclatura y orden que aparecen en la tabla 1.2.1 del capítulo 1 de esta publicación.

II.2. Indicadores de tráfico de las autopistas de la Red Estatal, según la relación siguiente

- AP-1: Burgos - Armiñón
- AP-2: Zaragoza - Mediterráneo
- AP-36: Ocaña - La Roda
- AP-4: Sevilla - Cádiz
- AP-41: Madrid - Toledo
- AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila
- AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo
- AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero
- AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia
- AP-66: León - Campomanes
- AP-68: Bilbao - Zaragoza
- AP-7: Montmeló - La Jonquera

AP-7: Montmeló - Papiol
AP-7: Barcelona - Tarragona
AP-7: Tarragona - Valencia
AP-7: Valencia - Alicante
AP-7: Circunvalación de Alicante
AP-7: Alicante - Cartagena
AP-7: Cartagena - Vera
AP-7: Málaga - Guadiaro
AP-71: León - Astorga
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa
M-12: Eje Aeropuerto
R-2: Madrid - Guadalajara
R-3: Madrid - Arganda del Rey
R-4: Madrid - Ocaña
R-5: Madrid - Navalcarnero

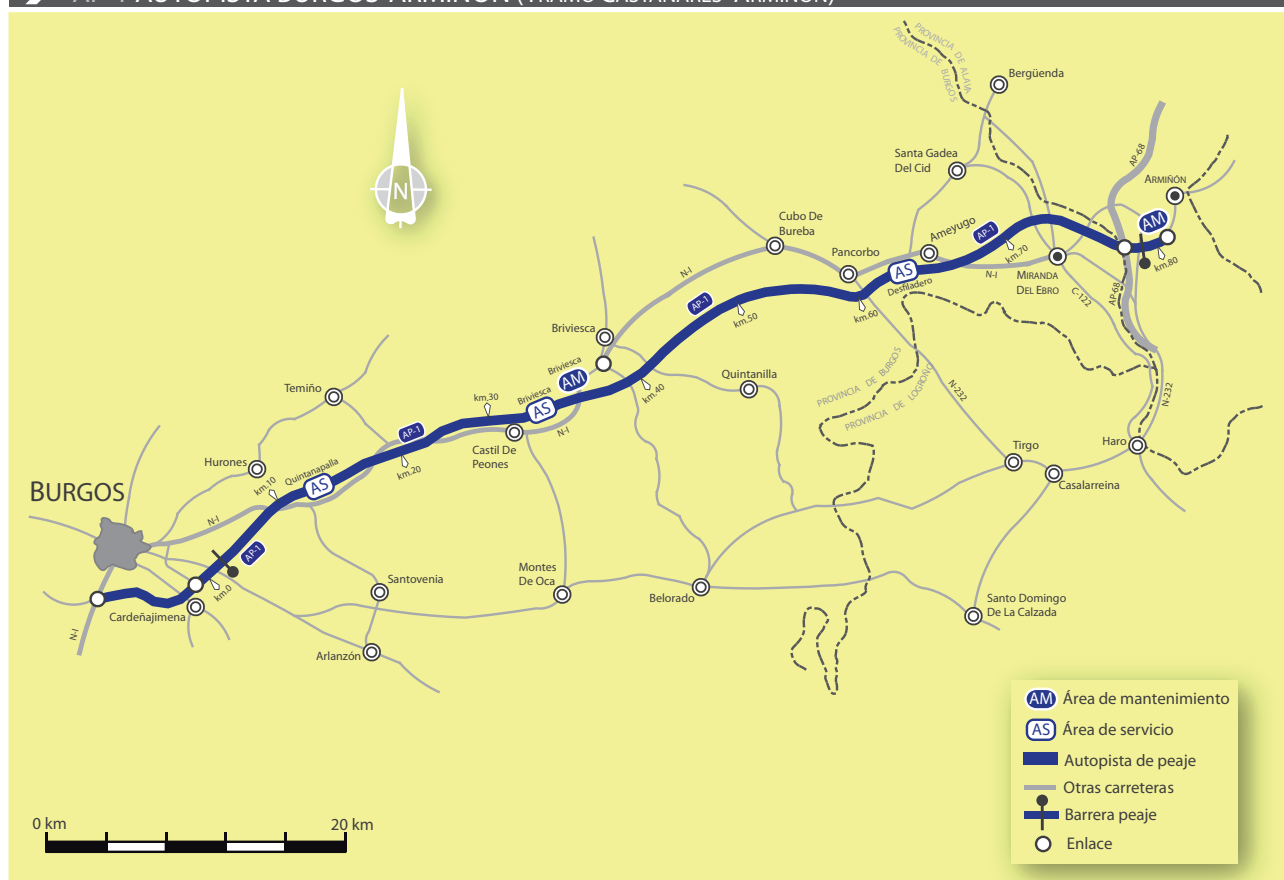
AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN (TRAMO CASTAÑARES - ARMIÑÓN)

AP-1

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-1 AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN (TRAMO CASTAÑARES - ARMIÑÓN)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de trabajo	Alquiler de vehículos de ocio
AP-1 BURGOS-ARMIÑÓN	Quintanapalla	12	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•	•
	Briviesca	36	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•	•
	Desfiladero	64	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•	•

▲ Dirección Cantábrico

▼ Dirección Burgos

● Ambas direcciones

■ Julio y Agosto



AP-1: Burgos – Armiñón. Km. 60+500. Desfiladero de Pancorbo (Burgos)

AUTOPISTA AP-1: Burgos – Armiñón

Sociedad concesionaria: EUROPISTAS CESA
Longitud: 84,3 km

La autopista AP-1 corresponde al itinerario Burgos – Armiñón y posee una longitud total de 84,3 km distribuidos en 7 tramos de peaje, a los cuales deben añadirse otros 3 tramos libres de longitud menor.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-1).

Tabla T-1 (AP-1). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	AP-1. Europistas Concesionaria del Estado, S.A. U.
Domicilio	Capuchinos de Basurto, 6, 4º. 48013 BILBAO Área de Peaje de Castañares. Apdo. 355 CARDEÑAJIMENO. BURGOS
Fecha de constitución	27/02/07
Capital social (*)	88,01
Ingresos de explotación 2008 (*)	77,91
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	26,1

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-1: Burgos - Armiñón	30/05/74	Parcial: 13/02/1978 Total: 20/07/1984	30/11/18

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-1: Burgos – Armiñón fue de 22.250 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 17.603 corresponden a la categoría de ligeros y 4.647 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente superior (105,3%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD se mantuvieron razonablemente estables en torno a la media en la práctica totalidad de los tramos de peaje, salvo en el que va desde el enlace con la autopista del Ebro hasta Armiñón, donde la intensidad media desciende significativamente hasta un valor de 12.613 Vh/día. El valor de la IMD contando además los tramos libres ascendió a la cifra de 23.413 Vh/día. Esos tramos libres de peaje suponen unos 20 km, lo son sólo para aquellos recorridos internos entre Ameyugo y Armiñón, fruto de un convenio.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 686,53 millones de Vh × km, valor que corresponde al 3,5% del conjunto de la Red Estatal, ligeramente superior a la participación porcentual de la autopista AP-1 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,3%. Si se incluyen los tramos libres de peaje, la utilización anual de esta autopista alcanzó la cifra de 713,16 millones de Vh × km.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-1).

Tabla T-2 (AP-1). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Castañares-Rubena	17.716	4.801	22.517	-7,88	53.364.159	14.459.237	67.823.396	-7,88
Rubena-Briviesca	18.812	4.743	23.555	-3,70	202.215.739	50.992.282	253.208.021	-3,70
Briviesca-Pancorbo	18.373	4.739	23.112	-3,53	142.287.077	36.698.740	178.985.817	-3,53
Pancorbo-Ameyugo	17.205	4.586	21.791	-3,93	54.218.177	14.450.628	68.668.805	-3,93
Ameyugo-Miranda	17.299	4.739	22.038	-3,79	47.611.910	13.045.177	60.657.087	-3,79
Miranda-Enl. Aut. Ebro	16.507	4.604	21.111	-3,96	26.703.116	7.449.667	34.152.783	-3,96
Enl. Aut. Ebro-Armiñón	9.156	3.457	12.613	-0,38	16.722.648	6.315.713	23.038.361	-0,38
Total tramo de peaje	17.603	4.647	22.250	-4,05	543.122.826	143.411.444	686.534.270	-4,05

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Ameyugo-Miranda	1.665	2.478	4.143	15,08	4.582.899	6.821.098	11.403.997	15,08
Miranda-Intercambiador	1.894	2.526	4.420	15,68	3.064.200	4.084.424	7.148.624	15,68
Intercambiador-Armiñón	1.894	2.526	4.420	15,68	3.459.357	4.611.154	8.070.511	15,68
Total tramos libres	360	503	863	15,42	11.106.456	15.516.676	26.623.132	15,42

(Longitud t. libres: ≈ 20 km.)

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	84,30	3,3%
IMD total (Vh/d)	22.250	105,3%
Demanda total (MVh x km)	686,53	3,5%

(*) Tramos de peaje.

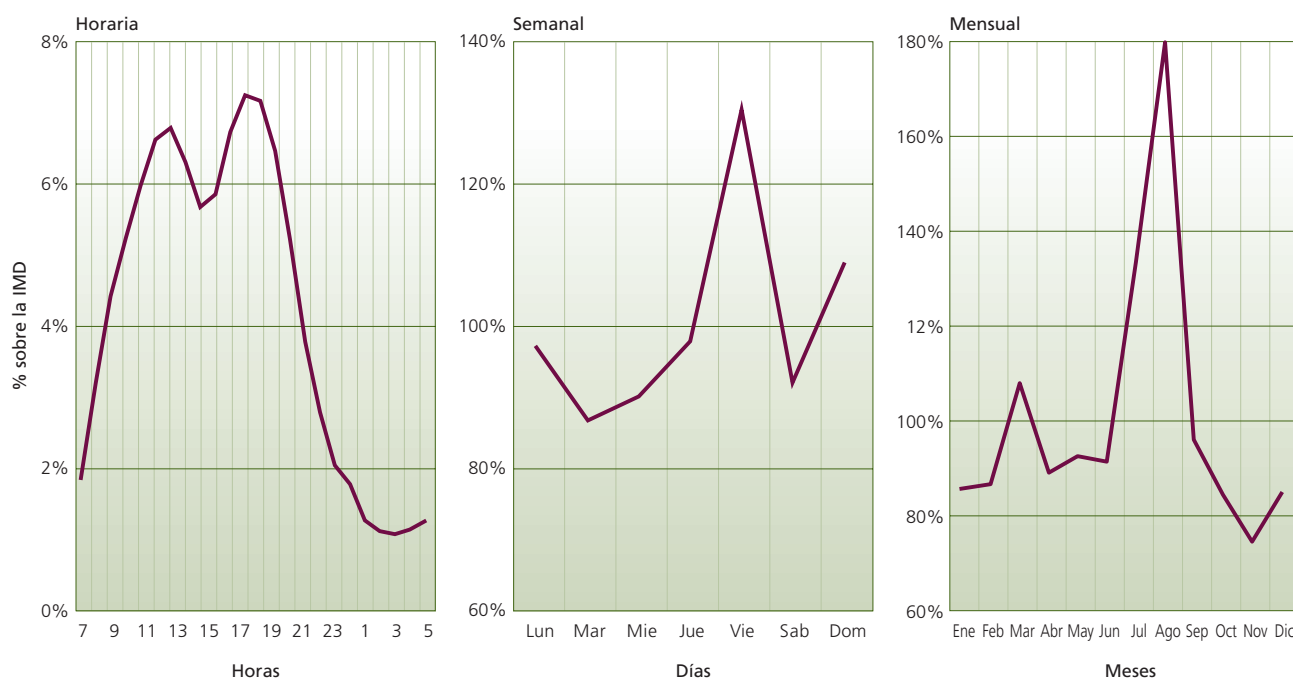
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-1 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,75% de la intensidad total media diaria medida en la barrera de Castañares de 22.515 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,20%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 130,02% de la media de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de marzo (107,36%) y especialmente en el período julio-agosto (132,90% - 180,08%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-1).

Tabla y gráfico T-3 (AP-1). Distribución de las intensidades medias: AP-1, Burgos-Armiñón. Barrera Castañares. Año 2008



Horaria			Castañares		
Horas	IMD	% s/IMD	Horas	IMD	% s/IMD
7	411	1,83	19	1.604	7,12
8	710	3,15	20	1.446	6,42
9	985	4,37	21	1.166	5,18
10	1.170	5,20	22	841	3,74
11	1.336	5,93	23	618	2,74
12	1.481	6,58	24	451	2,00
13	1.519	6,75	1	391	1,74
14	1.410	6,26	2	277	1,23
15	1.268	5,63	3	242	1,07
16	1.309	5,81	4	233	1,03
17	1.505	6,68	5	247	1,10
18	1.622	7,20	6	273	1,21
Total			22.515		

Diaria			Castañares	
Día	IMD	% s/IMD		
Lun	21.747	96,59		
Mar	19.442	86,35		
Mie	20.192	89,68		
Jue	21.936	97,43		
Vie	29.273	130,02		
Sáb	20.626	91,61		
Dom	24.775	108,32		
Total		22.515		

Mensual			Castañares	
Mes	IMD	% s/IMD		
Ene	19.124	85,12		
Feb	19.334	86,06		
Mar	24.120	107,36		
Abr	19.876	88,47		
May	20.661	91,97		
Jun	20.397	90,79		
Jul	29.856	132,90		
Ago	40.457	180,08		
Sep	21.430	95,39		
Oct	18.844	83,88		
Nov	16.603	73,90		
Dic	18.888	84,07		
Total		22.515		

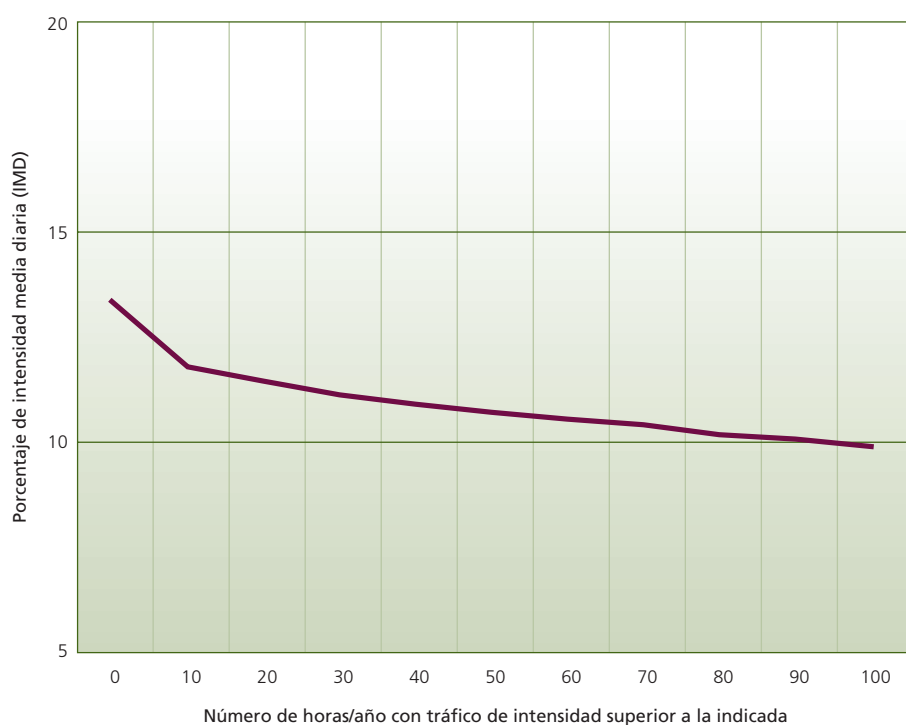
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 11,04% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que superó durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,81% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 13,26% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-1).

Tabla y gráfico T-4 (AP-1). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-1: Burgos-Armiñón



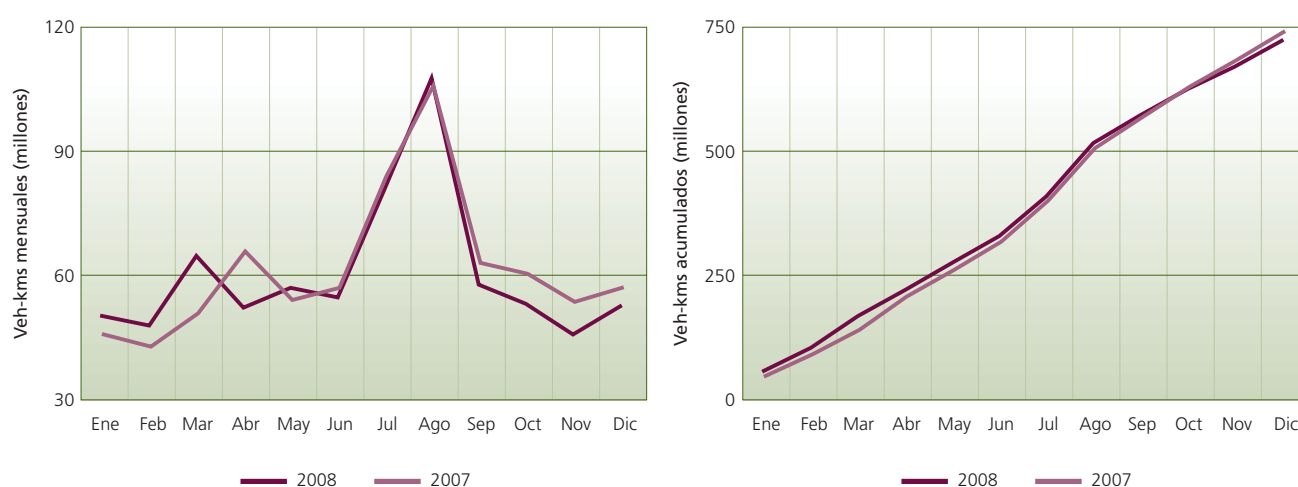
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	13,26
10	11,71
20	11,36
30	11,04
40	10,82
50	10,63
60	10,47
70	10,33
80	10,10
90	9,99
100	9,81

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de marzo y en el período de verano julio-agosto.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-1).

Tabla y gráfico T-5 (AP-1). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2008. Autopista AP-1: Burgos-Armiñón



Autopista AP-1	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	49,32	46,91	63,77	51,29	56,06	53,73	
Mens. 2007	45,42	42,50	50,60	65,56	53,73	56,78	
Acum. 2008	49,32	96,24	160,01	211,30	267,36	321,08	
Acum. 2007	45,42	87,92	138,52	204,08	257,81	314,59	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	79,91	106,69	56,86	52,17	44,87	51,58	713,16
Mens. 2007	83,57	105,54	62,68	60,03	53,38	56,74	736,53
Acum. 2008	400,99	507,68	564,54	616,71	661,58	713,16	
Acum. 2007	398,16	503,70	566,38	626,41	679,79	736,53	

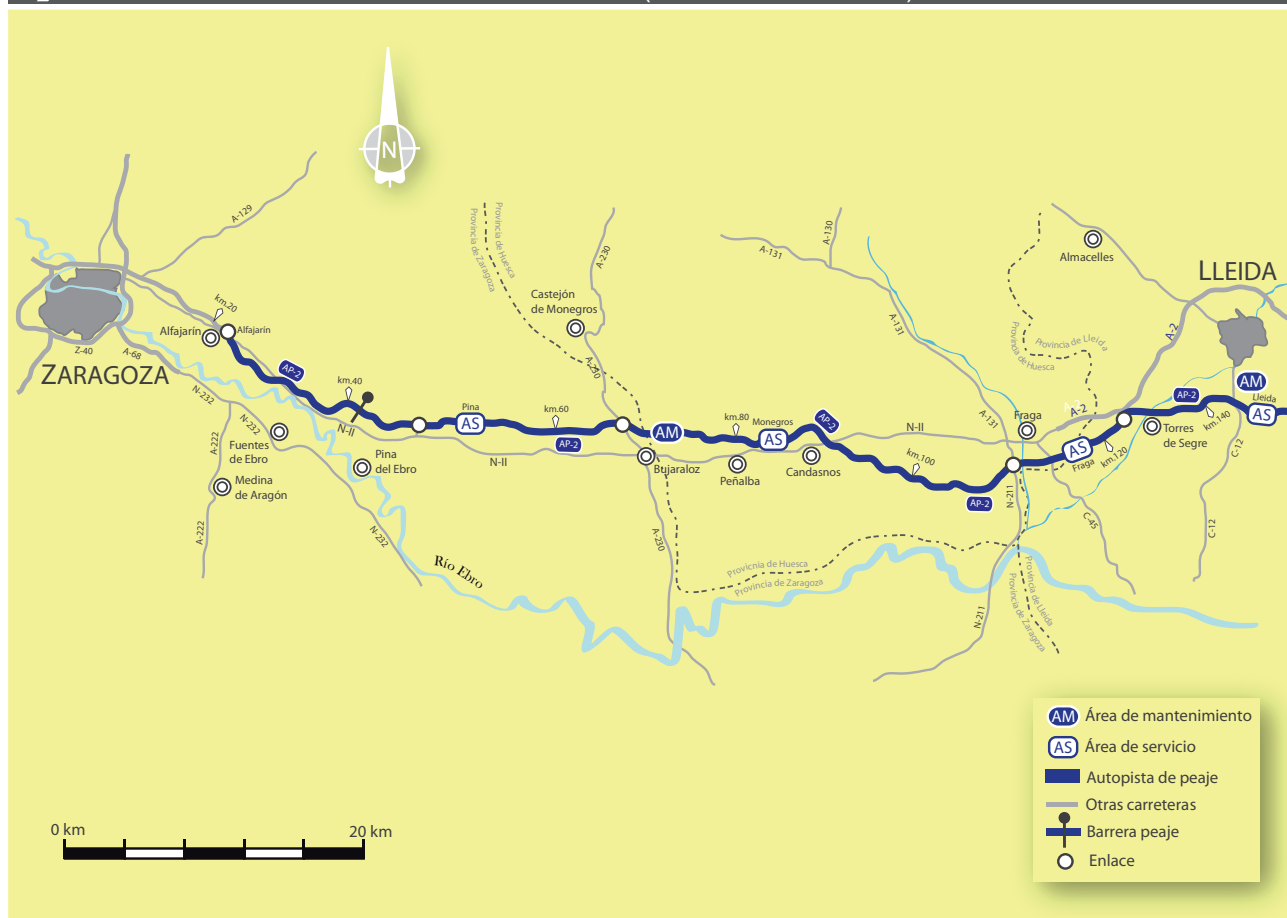
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO ZARAGOZA-LLEIDA)

AP-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-2 AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO ZARAGOZA-LLEIDA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de trabajo	Alquiler de vehículos de ocio
AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO	Pina de Ebro	48	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•
	Monegros	86	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•
	Fraga	119	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•
	Lleida	142	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•

▲ Dirección Zaragoza

▼ Dirección Tarragona

● Ambas direcciones



AP-2: Zaragoza – Mediterráneo

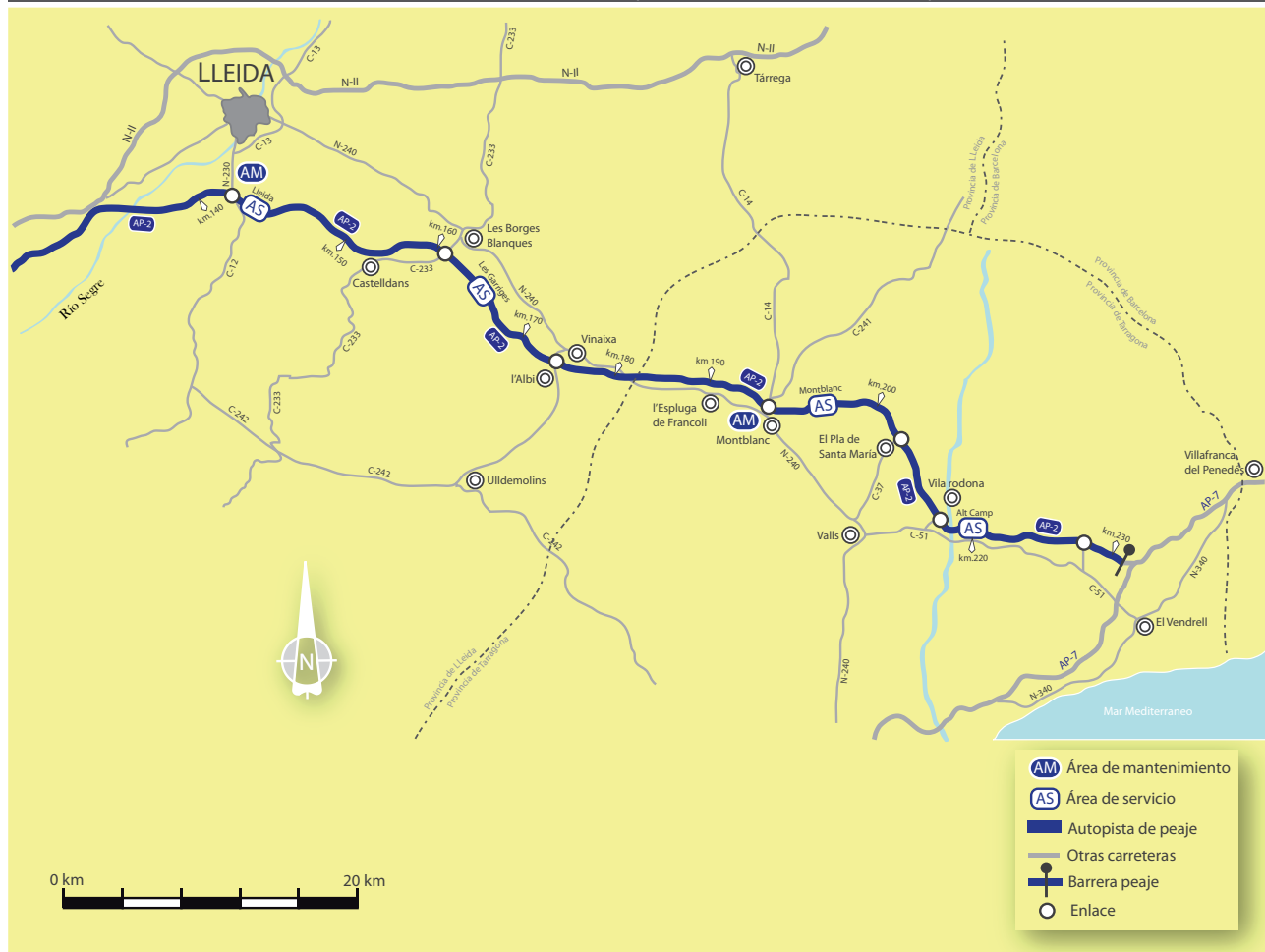
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO LIEIDA-MEDITERRÁNEO)

AP-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-2 AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO LIEIDA-MEDITERRÁNEO)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Café	Restaurante	Bar	Albergue	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de carga
AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO	Lleida	142	•	•	•	•	-	•	•	-	-	•	•	•	•
	Les Garriges	164	•	•	•	•	-	•	•	-	-	•	•	•	•
	Montblanc	195	•	•	•	•	-	•	•	-	-	•	•	•	•
	Alt Camp	221	•	•	•	•	-	•	•	-	-	•	•	•	•

↗ Dirección Zaragoza

↘ Dirección Tarragona

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-2: Zaragoza – Mediterráneo

Sociedad concesionaria: ACESA

Longitud: 215,5 km

La autopista AP-2 corresponde al itinerario Zaragoza – Mediterráneo y posee una longitud total de 215,5 km distribuidos en 15 tramos de peaje. Esta autopista no dispone de tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-2).

Tabla T-1 (AP-2). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal)
Domicilio	Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA
Fecha de constitución	24/02/1967
Capital social (*)	411,46
Ingresos de explotación 2008 (*)	646,22
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	311,30

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	25/06/73	09/07/76	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - La Junquera	06/02/67	29/01/70	31/08/21
	Autopista AP-7: Barcelona - Tarragona	29/01/68	01/03/72	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - Papiol	15/05/74	01/07/78	31/08/21

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-2: Zaragoza – Mediterráneo fue de 14.348 vehículos, de los cuales 12.289 corresponden a la categoría de ligeros y 2.059 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (67,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según tramos, desde el de menor intensidad (Soses – Lleida) con 10.807 Vh/día hasta el de mayor magnitud (L'Albornar – Mediterráneo), con un valor de 17.197 Vh/día.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 1.131,59 millones de Vh × km, valor que corresponde al 5,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-2 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 8,5%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-2).

Tabla T-2 (AP-2). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Alfajarín-Pina	14.305	2.079	16.384	-6,07	130.003.201	18.897.218	148.900.419	-6,07
Pina-Bujaraloz	14.355	2.192	16.547	-6,10	125.044.009	19.098.097	144.142.106	-6,1
Bujaraloz-Límite Z/H	13.175	2.136	15.311	-6,44	19.384.944	3.142.174	22.527.118	-6,44
Límite Z/H-Fraga	13.175	2.136	15.311	-6,44	209.521.330	33.962.040	243.483.370	-6,44
Fraga-Límite H/L	11.444	1.996	13.440	-7,10	26.470.631	4.615.857	31.086.488	-7,1
Límite H/L-Soses	11.444	1.996	13.440	-7,10	28.229.757	4.922.605	33.152.362	-7,1
Soses-Lleida	9.100	1.707	10.807	-10,31	43.096.399	8.086.401	51.182.800	-10,31
Lleida-Borges Blanques	10.677	1.767	12.444	-9,81	81.009.978	13.403.233	94.413.211	-9,81
Borges Blanques-L'Albi	11.125	1.810	12.935	-9,33	49.022.521	7.974.887	56.997.408	-9,33
L'Albi-Límite L/T	11.183	1.805	12.988	-9,32	33.112.208	5.345.833	38.458.041	-9,32
Límite L/T-Montblanc	11.183	1.805	12.988	-9,32	48.788.320	7.876.679	56.664.999	-9,32
Montblanc-Pla de Sta. María	10.538	1.878	12.416	-9,91	51.799.819	9.232.293	61.032.112	-9,91
Pla Sta. María-Vila-Rodona	10.642	2.091	12.733	-9,35	34.549.218	6.788.600	41.337.818	-9,35
Vila-Rodona-L'Albornar	12.972	2.789	15.761	-8,08	63.526.554	13.659.346	77.185.900	-8,08
L'Albornar-Mediterráneo	14.226	2.971	17.197	-7,02	25.669.062	5.360.967	31.030.029	-7,02
Total tramo de peaje	12.289	2.059	14.348		969.227.951	162.366.230	1.131.594.181	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	215,49	8,5%
IMD total (Vh/d)	14.348	67,9%
Demanda total (MVh x km)	1.132,00	5,8%

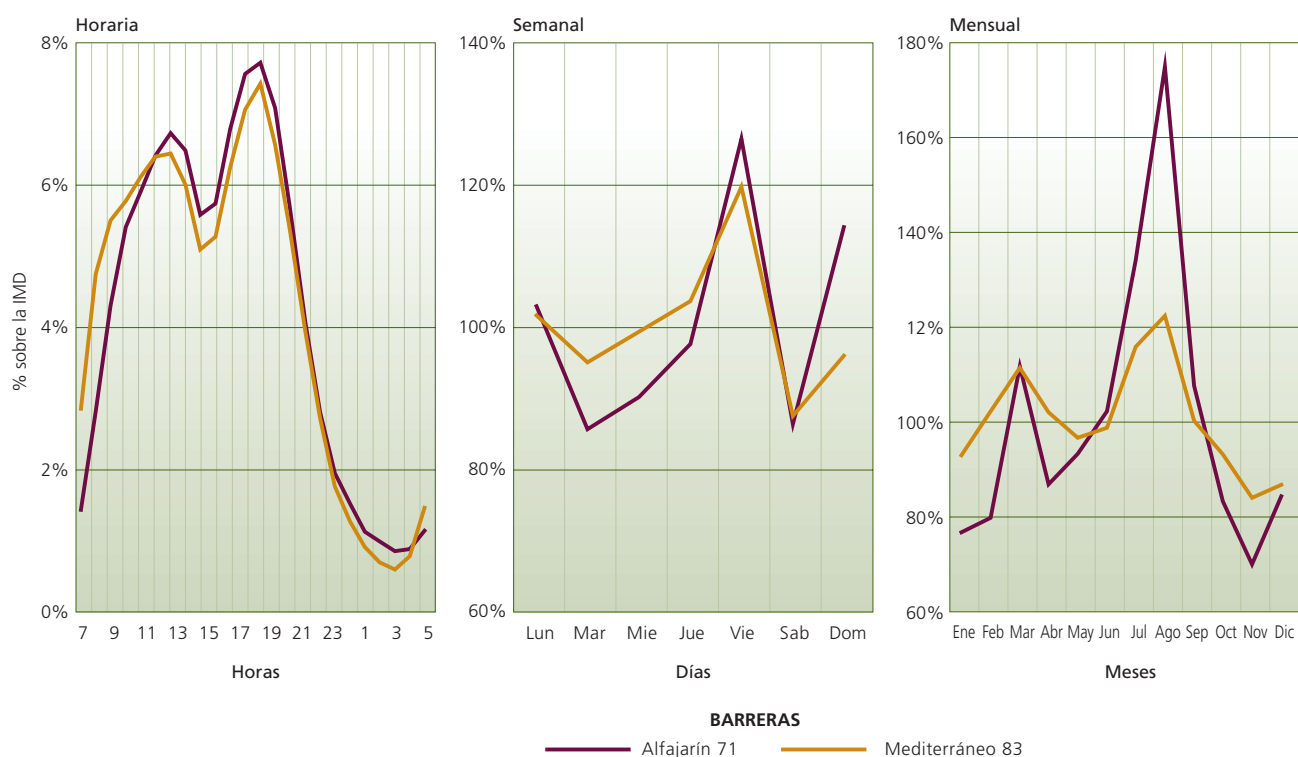
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-2 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Alfajarín un valor del 6,69% de la intensidad total diaria de 16.390 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,68%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 119,31% de la media de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de marzo (110,87%) y especialmente en el período julio-agosto (115,25% - 121,83%), todo ello en la barrera Mediterráneo.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-2).

Tabla y gráfico T-3 (AP-2). Distribución de las intensidades medias: AP-2, Zaragoza-Mediterráneo. Año 2008



Horaria	Alfajarín		Mediterráneo	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	228	1,39	390	2,81
8	455	2,78	654	4,71
9	698	4,26	757	5,46
10	880	5,37	795	5,73
11	960	5,86	842	6,07
12	1.044	6,37	882	6,36
13	1.096	6,69	888	6,40
14	1.055	6,44	827	5,96
15	908	5,54	701	5,05
16	934	5,70	726	5,23
17	1.106	6,75	862	6,21
18	1.232	7,52	974	7,02
19	1.265	7,68	1.025	7,38
20	1.154	7,04	905	6,52
21	922	5,63	738	5,32
22	662	4,04	542	3,91
23	454	2,77	372	2,68
24	313	1,91	239	1,72
1	242	1,48	170	1,23
2	177	1,08	121	0,87
3	156	0,95	90	0,65
4	132	0,81	77	0,55
5	137	0,84	102	0,74
6	180	1,10	197	1,42
Total	16.390		13.876	

Diaria	Alfajarín		Mediterráneo	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	16.809	102,56	14.049	101,25
Mar	13.970	85,23	13.136	94,67
Mie	14.709	89,74	13.728	98,93
Jue	15.933	97,21	14.332	103,29
Vie	20.665	126,08	16.556	119,31
Sáb	14.086	85,94	12.085	87,09
Dom	18.634	113,69	13.263	95,58
Total	16.390		13.876	

Mensual	Alfajarín		Mediterráneo	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	12.484	76,17	12.824	92,42
Feb	12.977	79,18	14.111	101,69
Mar	18.216	111,14	15.384	110,87
Abr	14.133	86,23	14.075	101,43
May	15.183	92,64	13.327	96,04
Jun	16.667	101,69	13.622	98,17
Jul	21.874	133,46	15.992	115,25
Ago	28.574	174,34	16.905	121,83
Sep	17.534	106,98	13.827	99,65
Oct	13.544	82,64	12.847	92,58
Nov	11.366	69,35	11.576	83,42
Dic	13.717	83,69	11.960	86,19
Total	16.390		13.876	

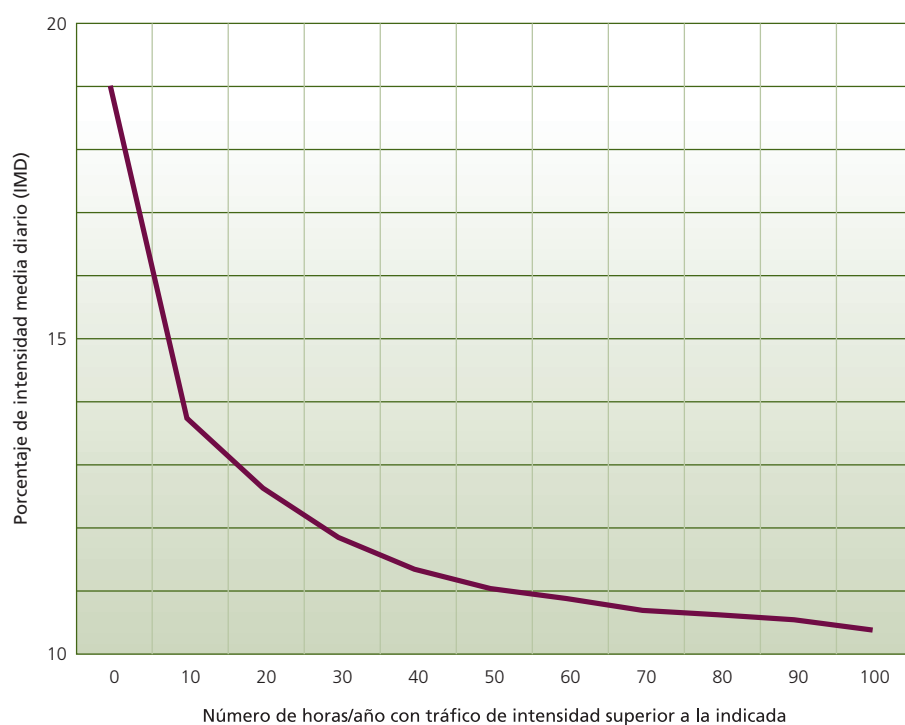
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 11,79% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,33% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 18,91% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-2).

Tabla y gráfico T-4 (AP-2). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



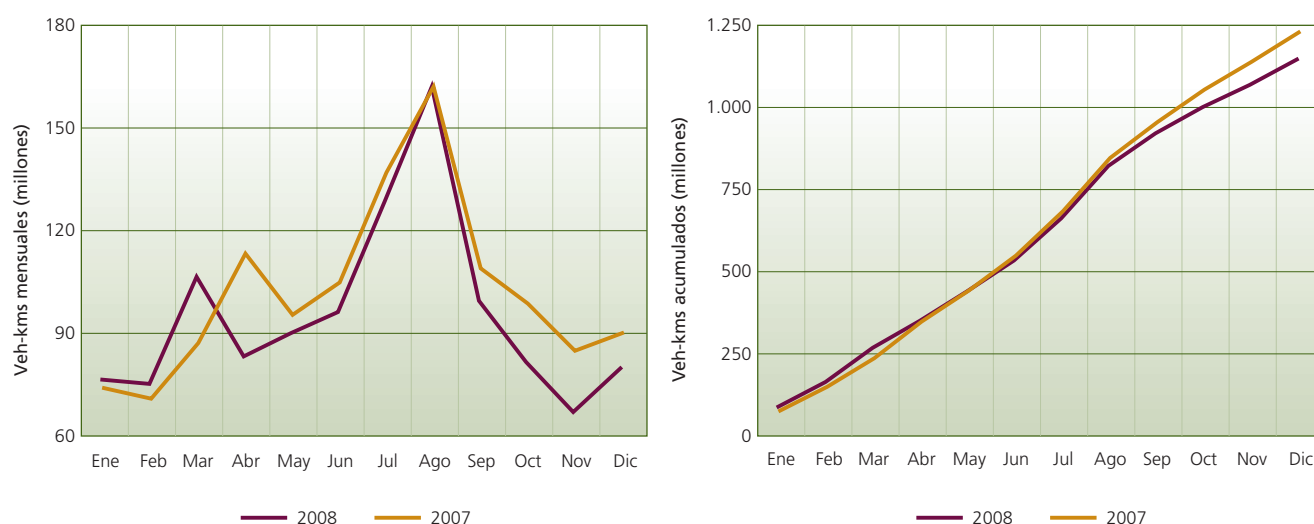
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	18,91
10	13,68
20	12,58
30	11,79
40	11,29
50	10,98
60	10,82
70	10,64
80	10,57
90	10,49
100	10,33

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de marzo y en el período de verano julio–agosto.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-2).

Tabla y gráfico T-5 (AP-2). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2008. Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



Autopista AP-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	75,24	73,98	105,26	81,95	88,91	94,98	
Mens. 2007	73,65	70,59	86,68	112,93	94,95	104,45	
Acum. 2008	75,24	149,22	254,48	336,42	425,33	520,31	
Acum. 2007	73,65	144,24	230,92	343,85	438,79	543,24	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	127,29	160,91	98,32	80,47	65,85	78,44	1.131,59
Mens. 2007	136,65	161,61	108,53	98,29	84,46	89,59	1.222,37
Acum. 2008	647,61	808,51	906,84	987,30	1.053,15	1.131,59	
Acum. 2007	679,89	841,50	950,03	1.048,32	1.132,78	1.222,37	

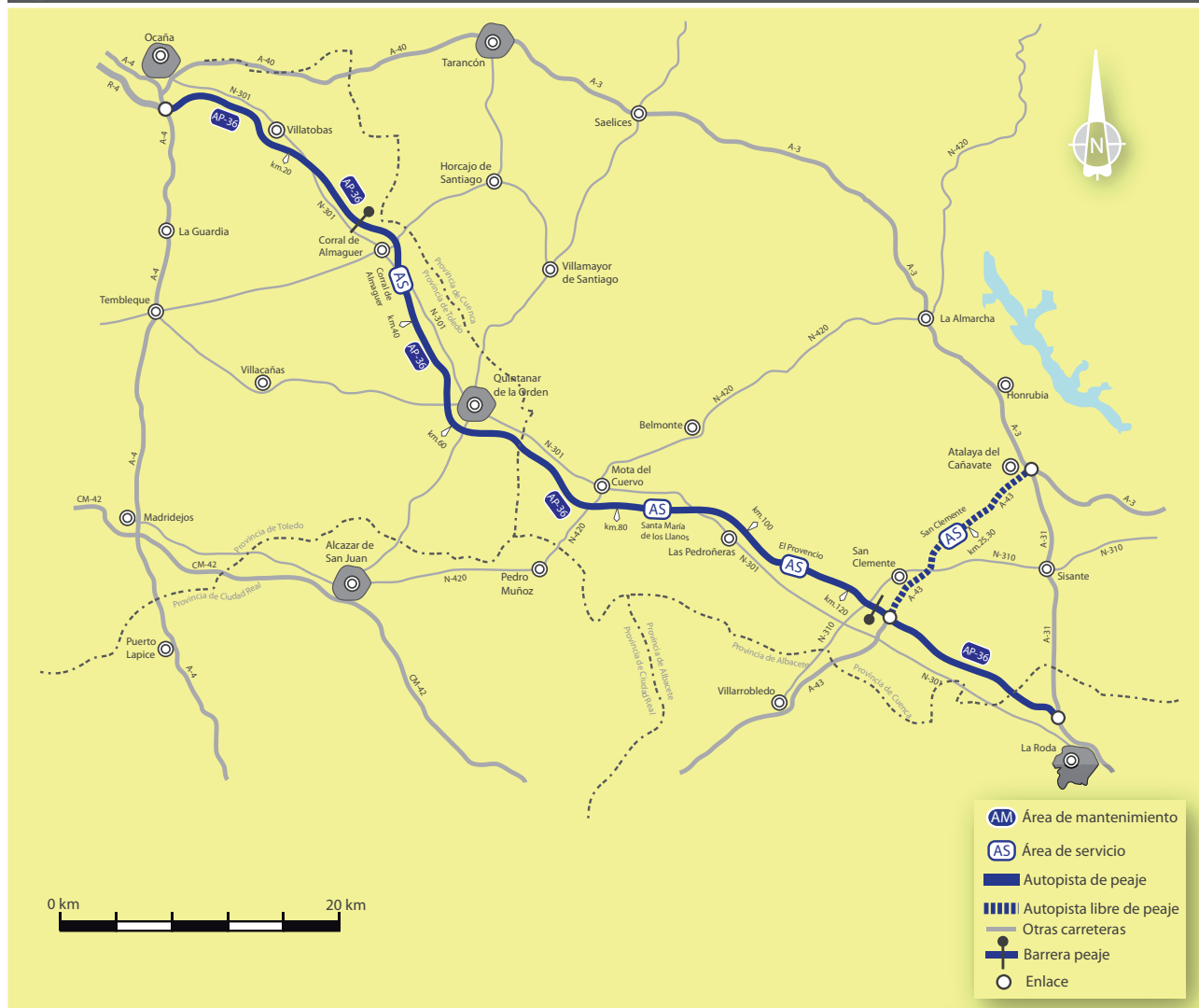
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA

AP-36

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-36 AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-36 OCAÑA-LA RODA														
	Corral de Almaguer	41	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	●	●
	Santa María de los Ilanos	84	●	●	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●
	El Provençio	108	●	●	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●
	San Clemente	152	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	●	●

 Dirección Ocaña

 Dirección La Roda

- Ambas direcciones



AP-36: Ocaña – La Roda. Km. 52

AUTOPISTA AP-36: Ocaña – La Roda

Sociedad concesionaria: MADRID-LEVANTE CESA

Longitud: 127,5 km

La autopista AP-36 corresponde al itinerario Ocaña – La Roda y posee una longitud total de 127,5 Km distribuidos en 5 tramos de peaje, a los cuales deben añadirse otros 2 tramos libres de longitud menor.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-36).

Tabla T-1 (AP-36). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Madrid-Levante Concesionaria Española, S. A.
Domicilio	Plaza de Manuel Gómez Moreno, nº 2. 28020 MADRID
Fecha de constitución	23/03/04
Capital social (*)	154,47
Ingresos de explotación 2008 (*)	19,57
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	1,50

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	* Autopista AP-36: Ocaña - La Roda	13/02/04	27/07/06	13/02/40 a 13/02/44
	* Autovía libre de peaje A-43, tramo N-301 - Atalaya del Cañavate	13/02/04	27/07/06	13/02/40 a 13/02/44

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-36: Ocaña – La Roda fue de 4.770 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 4.497 corresponden a la categoría de ligeros y 273 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (22,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD se mantuvieron razonablemente estables en torno a la media en la práctica totalidad de los tramos de peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 222,57 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 1,1% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-36 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 5,0%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-36).

Tabla T-2 (AP-36). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Ocaña-Corral de Almaguer	4.870	285	5.154	3,56	60.895.474	3.560.306	64.455.779	3,82
Corral de Almaguer-Quintanar de la Orden	4.638	274	4.912	2,40	40.296.477	2.379.065	42.675.542	2,68
Quintanar de la Orden-Mota del Cuervo	4.171	257	4.429	1,74	32.351.197	1.995.378	34.346.574	1,99
Mota del Cuervo-El Pedernoso	4.232	263	4.495	1,67	31.556.963	1.963.009	33.519.972	1,95
El Pedernoso-San Clemente	4.360	277	4.637	2,26	44.734.757	2.841.194	47.575.951	2,56
Total tramo de peaje	4.497	273	4.770	2,49	209.834.868	12.738.951	222.573.819	2,76

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
San Clemente-La Roda	4.799	379	5.178	7,81	43.436.736	3.428.048	46.864.784	157,89
Enlace N301-Atalaya del Cañavate	2.083	897	2.981	-6,64	21.679.382	9.336.725	31.016.107	123,33
Total tramos libres	3.347	656	4.003	1,55	65.116.118	12.764.773	77.880.891	142,92

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	127,50	5,0%
IMD total (Vh/d)	4.770	22,6%
Demanda total (MVh x km)	222,57	1,1%

(*) Tramos de peaje.

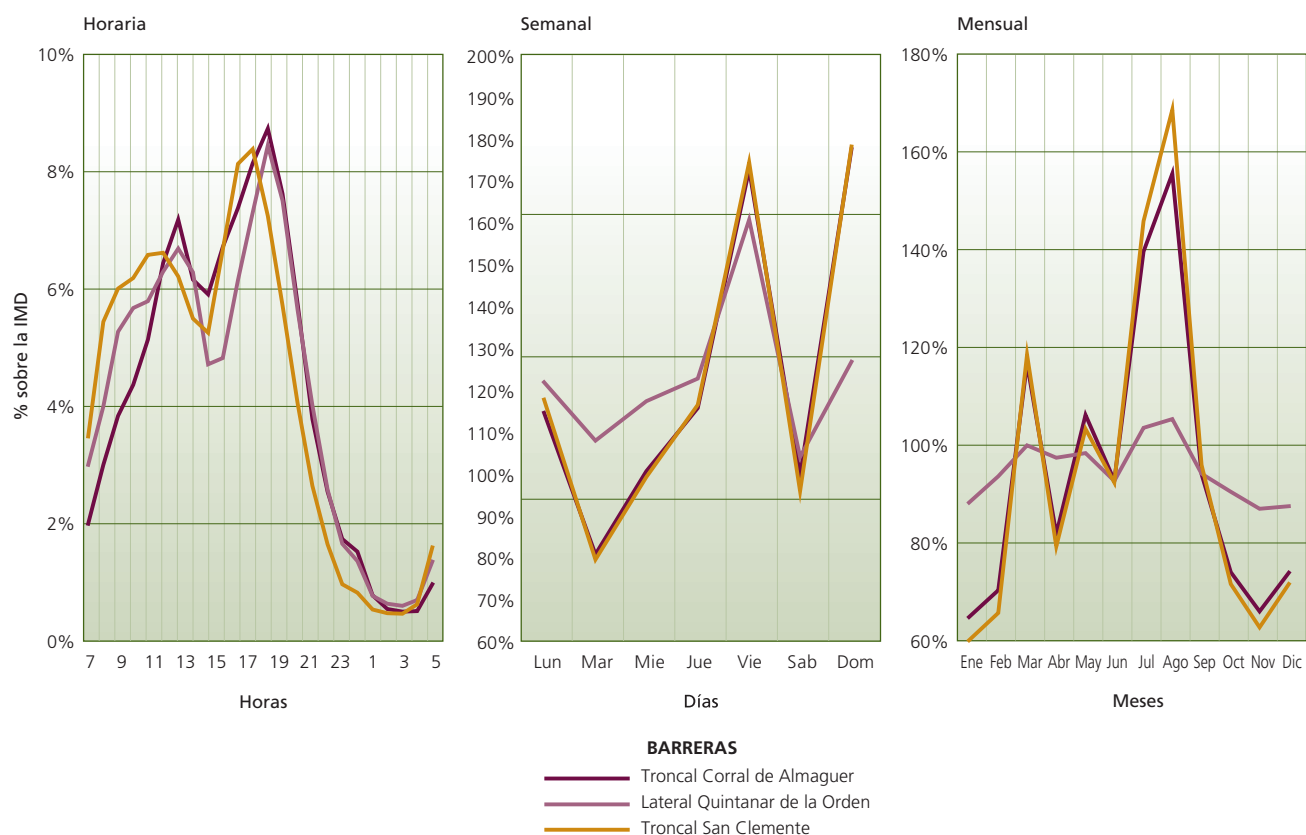
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-36 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la troncal (Corral de Almaguer) un valor del 7,13% de la intensidad total diaria de 5.149 Vh/día y la segunda llega hasta el 8,68%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los domingos en Corral de Almaguer alcanzando un valor de 134,99% de la media de la IMD en ese punto, mientras que en Quintanar de la Orden la punta semanal corresponde al viernes, con un 124,20% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de marzo (125,42%) y especialmente en el período julio-agosto (152,14% - 170,71%). Estos datos corresponden a la barrera situada en Corral de Almaguer.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-36).

Tabla y gráfico T-3 (AP-36). Distribución de las intensidades medias: AP-36, Ocaña-La Roda. Año 2008



Horaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	100	1,95	20	2,95	159	3,43
8	152	2,95	27	3,95	250	5,39
9	195	3,79	36	5,22	276	5,96
10	222	4,32	39	5,63	284	6,14
11	262	5,09	40	5,74	302	6,53
12	329	6,38	43	6,24	304	6,57
13	367	7,13	46	6,64	286	6,16
14	315	6,11	43	6,23	252	5,44
15	301	5,85	32	4,66	241	5,20
16	343	6,66	33	4,77	307	6,62
17	377	7,33	42	6,10	374	8,08
18	417	8,09	50	7,25	386	8,33
19	447	8,68	58	8,39	334	7,20
20	390	7,57	52	7,45	263	5,67
21	293	5,69	39	5,58	185	3,99
22	192	3,73	27	3,96	120	2,59
23	129	2,50	18	2,53	74	1,59
24	87	1,69	11	1,61	42	0,91
1	76	1,47	9	1,30	36	0,77
2	37	0,73	5	0,72	23	0,49
3	26	0,50	4	0,58	20	0,43
4	23	0,45	4	0,55	19	0,41
5	23	0,46	4	0,65	27	0,58
6	47	0,92	9	1,30	71	1,54
Total	5.149		694		4.634	

Diaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	4.869	94,56	689	99,22	4.477	96,60
Mar	3.751	72,85	626	90,26	3.337	72,01
Mie	4.408	85,60	669	96,33	3.926	84,73
Jue	4.904	95,24	693	99,79	4.439	95,80
Vie	6.787	131,81	862	124,20	6.162	132,98
Sáb	4.373	84,94	609	87,81	3.824	82,53
Dom	6.951	134,99	711	102,39	6.272	135,35
Total	5.149		694		4.634	

Mensual	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	3.342	64,90	640	92,25	2.751	59,36
Feb	3.671	71,29	683	98,45	3.055	65,92
Mar	6.458	125,42	735	105,95	5.910	127,53
Abr	4.364	84,75	714	102,92	3.788	81,74
May	5.829	113,20	722	104,07	5.089	109,81
Jun	5.024	97,57	676	97,44	4.496	97,02
Jul	7.834	152,14	764	110,13	7.386	159,38
Ago	8.790	170,71	778	112,15	8.616	185,92
Sep	5.098	99,01	688	99,17	4.693	101,27
Oct	3.895	75,64	658	94,85	3.373	72,79
Nov	3.414	66,30	630	90,81	2.893	62,43
Dic	3.888	75,51	634	91,39	3.372	72,76
Total	5.149		694		4.634	

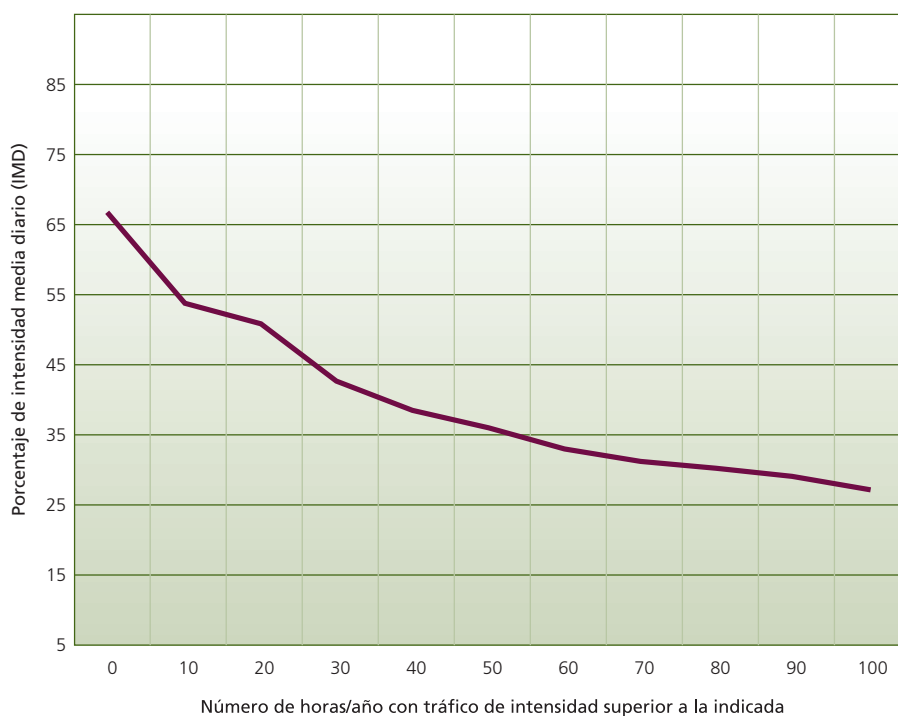
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 40,07% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 25,44% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 62,55% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-36).

Tabla y gráfico T-4 (AP-36). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



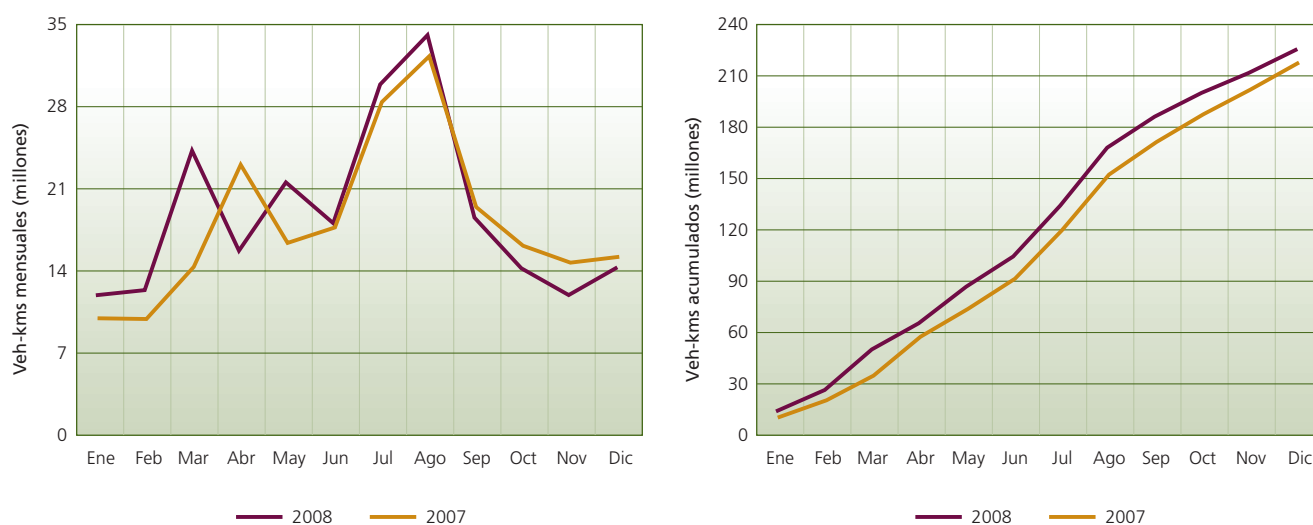
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	62,55
10	50,53
20	47,81
30	40,07
40	36,12
50	33,79
60	30,97
70	29,25
80	28,33
90	27,26
100	25,44

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de marzo y en el período de verano julio–agosto. La utilización de la vía durante este año superó ligeramente los 222 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-36).

Tabla y gráfico T-5 (AP-36). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2008. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



Autopista AP-36	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	11,61	12,01	23,87	15,35	21,18	17,73	
Mens. 2007	9,82	9,81	14,24	22,96	16,25	17,60	
Acum. 2008	11,61	23,62	47,49	62,85	84,03	101,76	
Acum. 2007	9,82	19,63	33,87	56,83	73,08	90,68	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	29,51	33,77	18,18	13,88	11,62	13,86	222,57
Mens. 2007	28,28	32,19	19,35	16,05	14,59	15,07	216,21
Acum. 2008	131,27	165,04	183,22	197,09	208,71	222,57	
Acum. 2007	118,96	151,15	170,50	186,55	201,14	216,21	

AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ

AP-4

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-4 AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-4 SEVILLA-CÁDIZ	Los Palacios	20	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	•
	Cerro Fantasma	42	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	•
	El Cuadrejón	69	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

▲ Dirección Sevilla ▼ Dirección Cádiz ● Ambas direcciones



AP-4: Sevilla – Cádiz

AUTOPISTA AP-4: Sevilla – Cádiz

Sociedad concesionaria: AUMAR, S. A.

Longitud: 93,8 km

La autopista AP-4 corresponde al itinerario Sevilla – Cádiz y posee una longitud total de 93,8 km distribuidos en 4 tramos de peaje. Esta autopista carece de tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-4).

Tabla T-1 (AP-4). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.
Domicilio	Paseo Alameda, n° 36. 46023 VALENCIA
Fecha de constitución	16/09/71
Capital social (*)	213,60
Ingresos de explotación 2008 (*)	N/D
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	134,8

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla - Cádiz	06/02/69	30/07/69	31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona - Valencia	23/07/71	08/09/71	31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia - Alicante	21/12/72	22/12/71	31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-4: Sevilla - Cádiz fue de 24.221 vehículos, de los cuales 22.401 corresponden a la categoría de ligeros y 1.820 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (117,8%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 19.273 Vh/día en el tramo Jerez – Puerto Real hasta 31.909 Vh/día en el tramo Dos Hermanas – Los Palacios.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 831,69 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 4,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también superior a la participación porcentual de la autopista AP-4 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,7%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-4).

Tabla T-2 (AP-4). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Dos Hermanas-Los Palacios	29.812	2.096	31.909	-3,46	127.663.017	8.976.135	136.639.152	-2,99
Los Palacios-Las Cabezas	27.287	1.909	29.196	-3,51	213.522.659	14.938.762	228.461.421	-3,04
Las Cabezas-Jerez	20.828	1.551	22.379	-2,78	255.749.738	19.049.824	274.799.562	-2,30
Jerez-Puerto Real	17.311	1.962	19.273	-2,06	172.273.012	19.521.360	191.794.372	-2,02
Total tramo de peaje	22.401	1.820	24.221	-2,93	769.208.426	62.486.080	831.694.506	-2,55

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	93,80	3,7%
IMD total (Vh/d)	24.906	117,8%
Demanda total (MVh x km)	831,69	4,2%

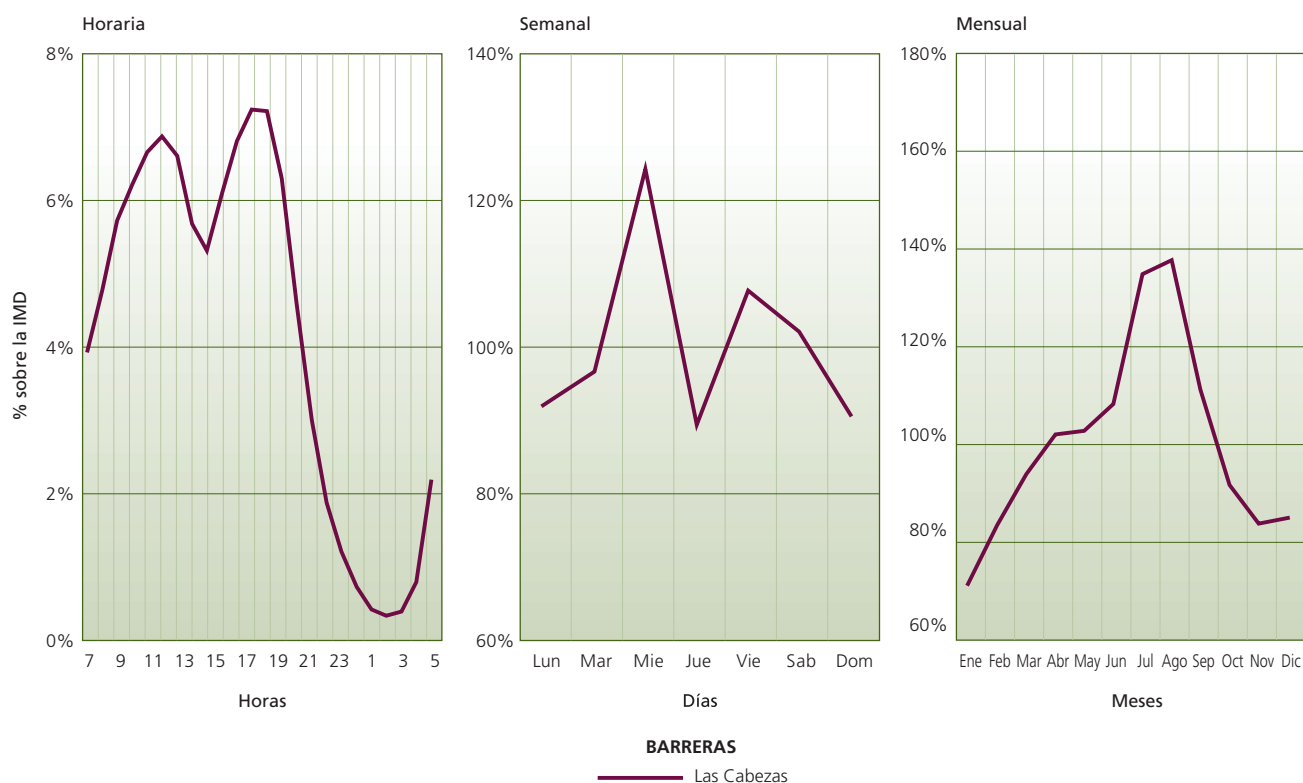
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-4 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,83% de la intensidad total diaria en la barrera de Las Cabezas de 22.103 Vh/día y la segunda llega a alcanzar el 7,20%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los miércoles y otra los viernes, siendo la primera el 123,87% y la segunda el 107,28% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período julio-agosto-septiembre (134,23% - 137,10% - 110,66%).

Los datos detallados pueden consultarse en el la tabla T-3 (AP-4).

Tabla y gráfico T-3 (AP-4). Distribución de las intensidades medias: AP-4, Sevilla-Cádiz. Año 2008



Horaria		Las Cabezas	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	864	3,91	
8	1.046	4,73	
9	1.255	5,68	
10	1.365	6,18	
11	1.463	6,62	
12	1.510	6,83	
13	1.451	6,56	
14	1.247	5,64	
15	1.165	5,27	
16	1.339	6,06	
17	1.495	6,76	
18	1.590	7,20	
19	1.586	7,17	
20	1.383	6,26	
21	1.007	4,56	
22	656	2,97	
23	406	1,83	
24	259	1,17	
1	152	0,69	
2	85	0,38	
3	66	0,30	
4	78	0,35	
5	167	0,76	
6	470	2,13	
Total		22.103	

Diaria		Mediterráneo	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	20.260	91,66	
Mar	21.271	96,24	
Mie	27.379	123,87	
Jue	19.673	89,01	
Vie	23.713	107,28	
Sáb	22.477	101,69	
Dom	19.963	90,32	
Total	22.103		

Mensual		Mediterráneo	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	15.668	70,89	
Feb	18.308	82,83	
Mar	20.636	93,36	
Abr	22.415	101,41	
May	22.583	102,17	
Jun	23.788	107,62	
Jul	29.669	134,23	
Ago	30.304	137,10	
Sep	24.458	110,66	
Oct	20.148	91,16	
Nov	18.386	83,18	
Dic	18.646	84,36	
Total	22.103		

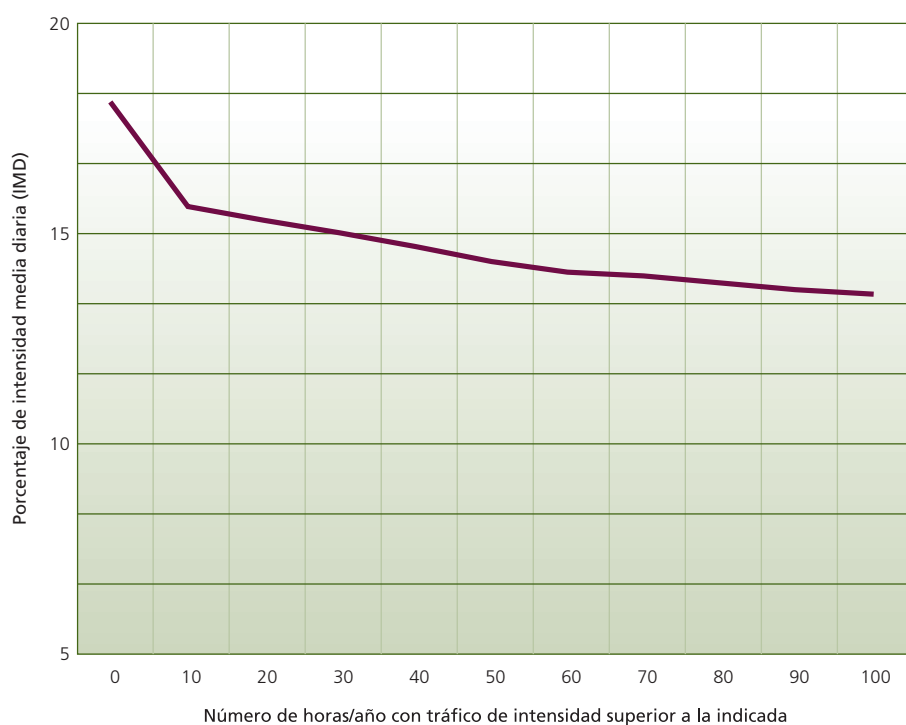
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 14,93% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,48% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 18% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-4).

Tabla y gráfico T-4 (AP-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



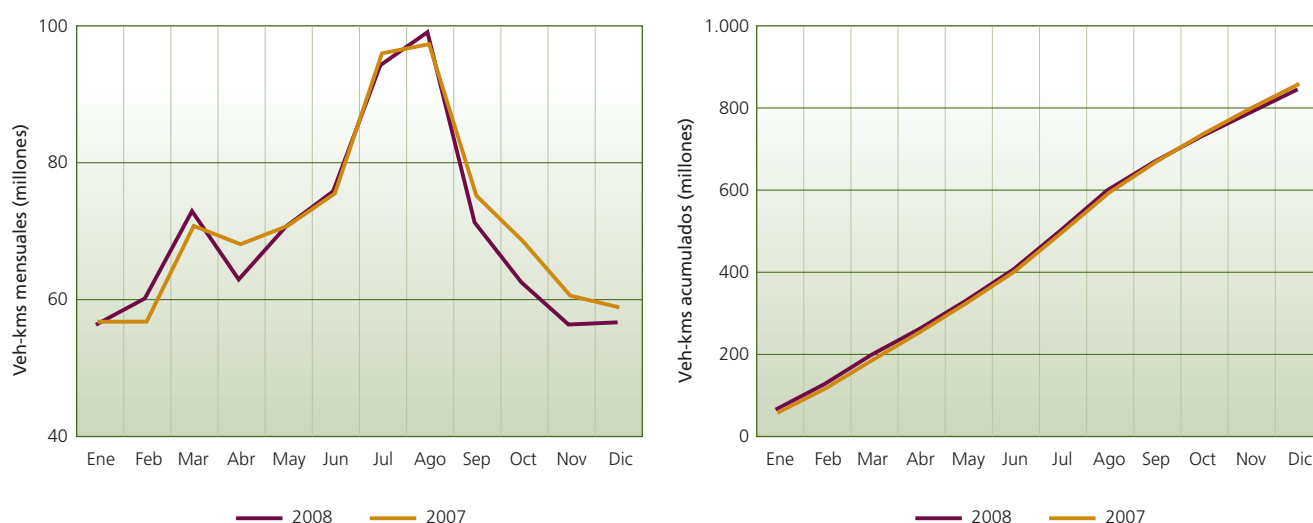
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	18,00
10	15,55
20	15,23
30	14,93
40	14,60
50	14,25
60	14,00
70	13,91
80	13,74
90	13,58
100	13,48

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto-septiembre. La utilización de la vía durante este año superó los 831 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-4).

Tabla y gráfico T-5 (AP-4). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2008. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



Autopista AP-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	55,80	59,54	72,33	62,36	70,05	75,20		
Mens. 2007	56,62	56,60	70,53	67,94	70,59	75,25		
Acum. 2008	55,80	115,34	187,67	250,03	320,08	395,28		
Acum. 2007	56,62	113,22	183,75	251,69	322,28	397,53		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	93,61	98,45	70,67	61,95	55,71	56,02	831,69	
Mens. 2007	95,83	97,16	75,00	68,31	60,37	58,72	852,92	
Acum. 2008	488,89	587,34	658,01	719,96	775,67	831,69		
Acum. 2007	493,36	590,52	665,52	733,83	794,20	852,92		

AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

AP-41

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas


→ AP-41 AUTOPISTA MADRID-TOLEDO



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Teléfono	Albergue	Alquiler de coches	Dinero	Autobuses	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-41 MADRID-TOLEDO	Numancia	31	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•

↻ Dirección Madrid

↻ Dirección Toledo

● Ambas direcciones



AP-41: Madrid – Toledo. pk. 16,00. Salida al peaje lateral de Carranque

AUTOPISTA AP-41: Madrid – Toledo

Sociedad concesionaria: MADRID - TOLEDO C.E.A.S.A.

Longitud: 58,8 km

La autopista AP-41 corresponde al itinerario Madrid - Toledo y posee una longitud total de 58,8 km distribuidos en 7 tramos de peaje, a los cuales deben añadirse otros 3 tramos libres de longitud menor.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-41).

Tabla T-1 (AP-41). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Madrid Toledo Concesionaria Española de Autopistas, S. A.
Domicilio	Salida 25 AP-41. Antigua carretera Madrid-Toledo (N-401). Km 38. 45200 ILLESCAS (TOLEDO)
Fecha de constitución	10/03/04
Capital social (*)	100,83
Ingresos de explotación 2008 (*)	5,88
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-5,30

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-41: Madrid - Toledo	12/02/00	27/12/02	22/02/2040

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-41: Madrid – Toledo fue de 2.401 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 2.323 corresponden a la categoría de ligeros y 77 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (11,4%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD presentan una considerable variabilidad en función de los tramos de peaje, desde 1.731 Vh/día en el tramo Villaluenga – Villaseca de la Sagra hasta 4.004 Vh/día en el tramo R5 – Serranillos del Valle.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 51,68 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,3% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-1 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 2,3%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-41).

Tabla T-2 (AP-41). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
R5-Serranillos del Valle	3.892	112	4.004	-23,3	9.259.770	267.294	9.527.064	-23,3
Serranillos del Valle-Carranque	3.395	96	3.491	-14,0	10.338.141	294.162	10.632.303	-14
Carranque-Illescas	2.440	86	2.526	-12,1	7.787.431	273.512	8.060.943	-12,1
Illescas-Numancia de la Sagra	2.165	110	2.275	-9,7	2.932.047	148.763	3.080.810	-9,7
Numancia de la Sagra-Villaluenga	1.717	53	1.770	-10,0	3.757.521	113.632	3.871.153	-10
Villaluenga-Villaseca de la Sagra	1.674	57	1.731	-8,8	5.562.181	186.476	5.748.657	-8,8
Villaseca de la Sagra-Toledo	1.716	63	1.779	-7,6	10.371.402	382.698	10.754.100	-7,6
Total tramo de peaje	2.323	77	2.401	-13,30	50.008.493	1.666.537	51.675.030	-13,30

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Enlace Guadarrama-Enlace Bargas	3.230	765	3.995,0		15.841.212	3.751.866	19.593.078	
Enlace Bargas-Enlace Olías	1.109	342	1.451,0		811.788	250.344	1.062.132	
Enlace Olías-Enlace AP-41	168	15	183,0		153.720	13.725	167.445	
Total tramos libres	2.565	613	3.178		16.806.720	4.015.935	20.822.655	

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	58,80	2,3%
IMD total (Vh/d)	2.401	11,4%
Demanda total (MVh x km)	51,68	0,3%

(*) Tramos de peaje.

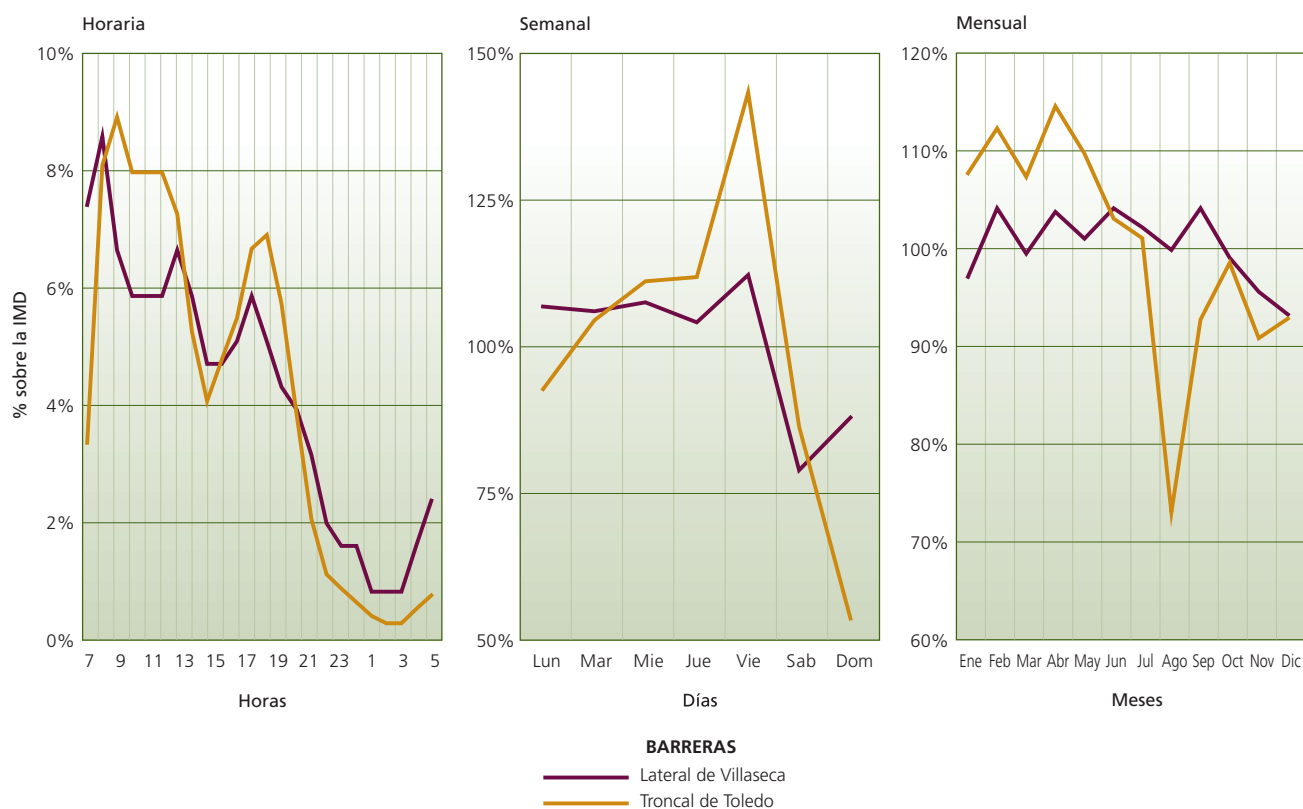
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-41 a lo largo de las 24 horas del día muestra dos puntas situadas en torno a las 9 h y las 19 h. Estas punta alcanzan en la troncal de Toledo unos valores del 8,87% y del 6,86% respectivamente de la intensidad total diaria de 846 Vh/día.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes alcanzando en Toledo un valor de 142,86% de la media de la IMD en ese punto. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una punta estacional localizada en los meses de abril y mayo (114,26% y 109,39%) en el troncal de Toledo.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-41).

Tabla y gráfico T-3 (AP-41). Distribución de las intensidades medias: AP-41, Madrid-Toledo. Año 2008



Horaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	19	7,36	28	3,31
8	22	8,53	68	8,04
9	17	6,59	75	8,87
10	15	5,81	67	7,92
11	15	5,81	67	7,92
12	15	5,81	67	7,92
13	17	6,59	61	7,21
14	15	5,81	44	5,20
15	12	4,65	34	4,02
16	12	4,65	40	4,73
17	13	5,04	46	5,44
18	15	5,81	56	6,62
19	13	5,04	58	6,86
20	11	4,26	48	5,67
21	10	3,88	32	3,78
22	8	3,10	17	2,01
23	5	1,94	9	1,06
24	4	1,55	7	0,83
1	4	1,55	5	0,59
2	2	0,78	3	0,35
3	2	0,78	2	0,24
4	2	0,78	2	0,24
5	4	1,55	4	0,47
6	6	2,33	6	0,71
Total	258		846	

Diaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	275	106,29	781	92,21
Mar	273	105,52	881	104,01
Mie	277	107,07	937	110,63
Jue	268	103,59	943	111,33
Vie	289	111,71	1.210	142,86
Sáb	203	78,46	727	85,83
Dom	226	87,36	450	53,13
Total	259		847	

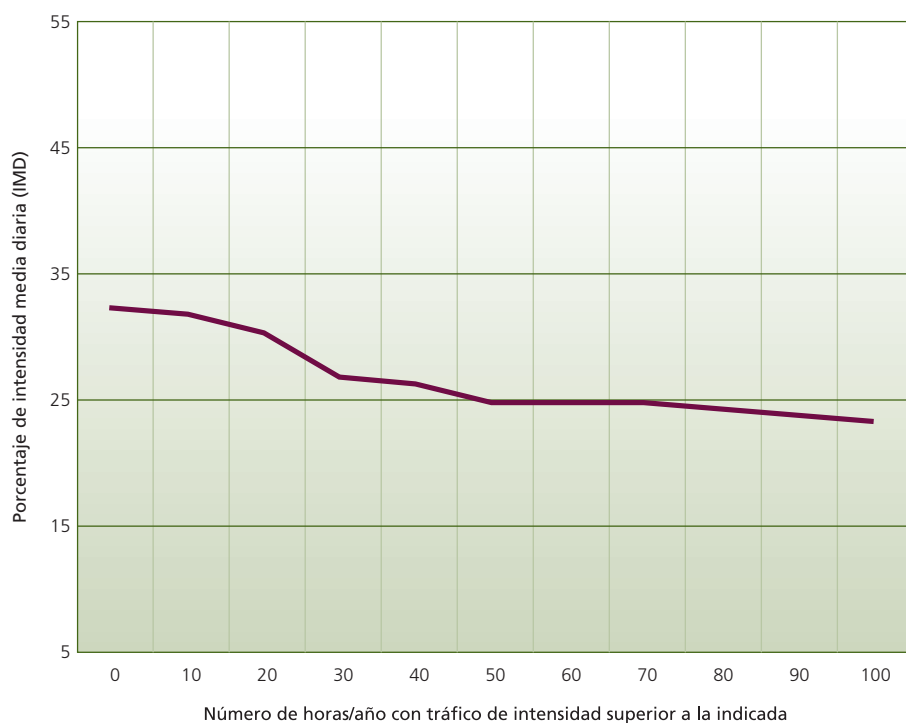
Mensual	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	249	96,82	905	107,38
Feb	267	103,82	944	112,00
Mar	255	99,16	902	107,02
Abr	266	103,43	963	114,26
May	259	100,71	922	109,39
Jun	267	103,82	866	102,75
Jul	262	101,88	849	100,73
Ago	256	99,55	613	72,73
Sep	267	103,82	779	92,43
Oct	254	98,77	828	98,24
Nov	245	95,27	763	90,53
Dic	239	92,94	780	92,54
Total	257		843	

c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 26,50% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 23,00% de la intensidad media diaria (hora 100).

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-41).

Tabla y gráfico T-4 (AP-41). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



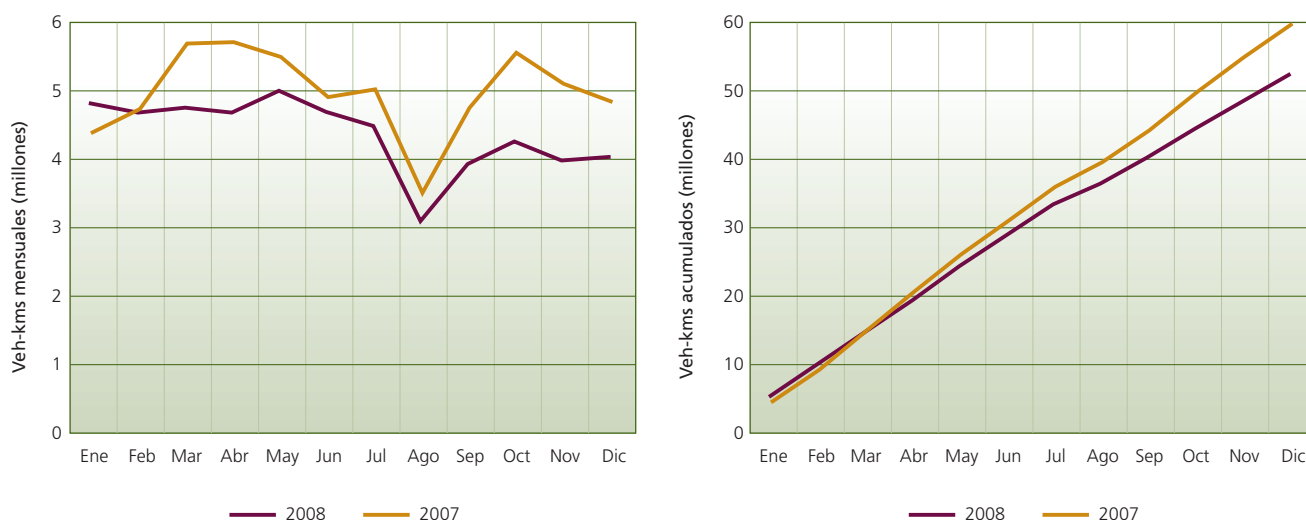
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	32,00
10	31,50
20	30,00
30	26,50
40	26,00
50	24,50
60	24,50
70	24,50
80	24,00
90	23,50
100	23,00

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas mencionadas que se produjeron durante los meses de abril y mayo. La utilización de la vía durante este año superó los 51 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-41).

Tabla y gráfico T-5 (AP-41). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2008. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



Autopista AP-41	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	4,75	4,62	4,69	4,62	4,94	4,63		
Mens. 2007	4,37	4,71	5,67	5,69	5,47	4,89		
Acum. 2008	4,75	9,37	14,06	18,68	23,62	28,25		
Acum. 2007	4,37	9,08	14,75	20,44	25,91	30,80		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	4,43	3,04	3,87	4,20	3,92	3,97	51,68	
Mens. 2007	5,00	3,49	4,73	5,54	5,08	4,83	59,47	
Acum. 2008	32,68	35,72	39,59	43,79	47,71	51,68		
Acum. 2007	35,80	39,29	44,02	49,56	54,64	59,47		

AUTOPISTA AP-51: AP-6 – Conexión con Ávila

Sociedad concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S. A.

Longitud: 23,1 km

La autopista AP-51 corresponde al itinerario AP-6 – Conexión con Ávila y posee una longitud total de 23,1 km en un tramo único de peaje. Esta autopista carece de tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-51).

Tabla T-1 (AP-51). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Castellana de Autopistas, S. A.
Domicilio	C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID
Fecha de constitución	25/11/95
Capital social (*)	64,00
Ingresos de explotación 2008 (*)	N/D
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-17,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas)			29/01/18
	Villalba - Villacastín	18/01/68	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín - Adanero	18/08/72	27/12/76	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	05/11/99	07/11/02	18/11/31 a 36
	Autopista AP-51: Segovia - San Rafael (Castellana)	05/11/99	08/04/03	18/11/31 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

(**) Tramo Villalba-Alto del Coloco.

(***) Tramo Alto del Coloco-Villacastín.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-51: AP-6 – Conexión con Ávila fue de 7.091 vehículos, de los cuales 6.645 corresponden a la categoría de ligeros y 446 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (33,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 59,95 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,3% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-51 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 0,9%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-51).

Tabla T-2 (AP-51). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Ávila-Villacastín	6.645	446	7.091	0,64	56.180.148	3.774.541	59.954.689	0,64
Total tramo de peaje	6.645	446	7.091	0,64	56.180.148	3.774.541	59.954.689	0,64

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	23,10	0,9%
IMD total (Vh/d)	7.091	33,6%
Demanda total (MVh x km)	59,95	0,3%

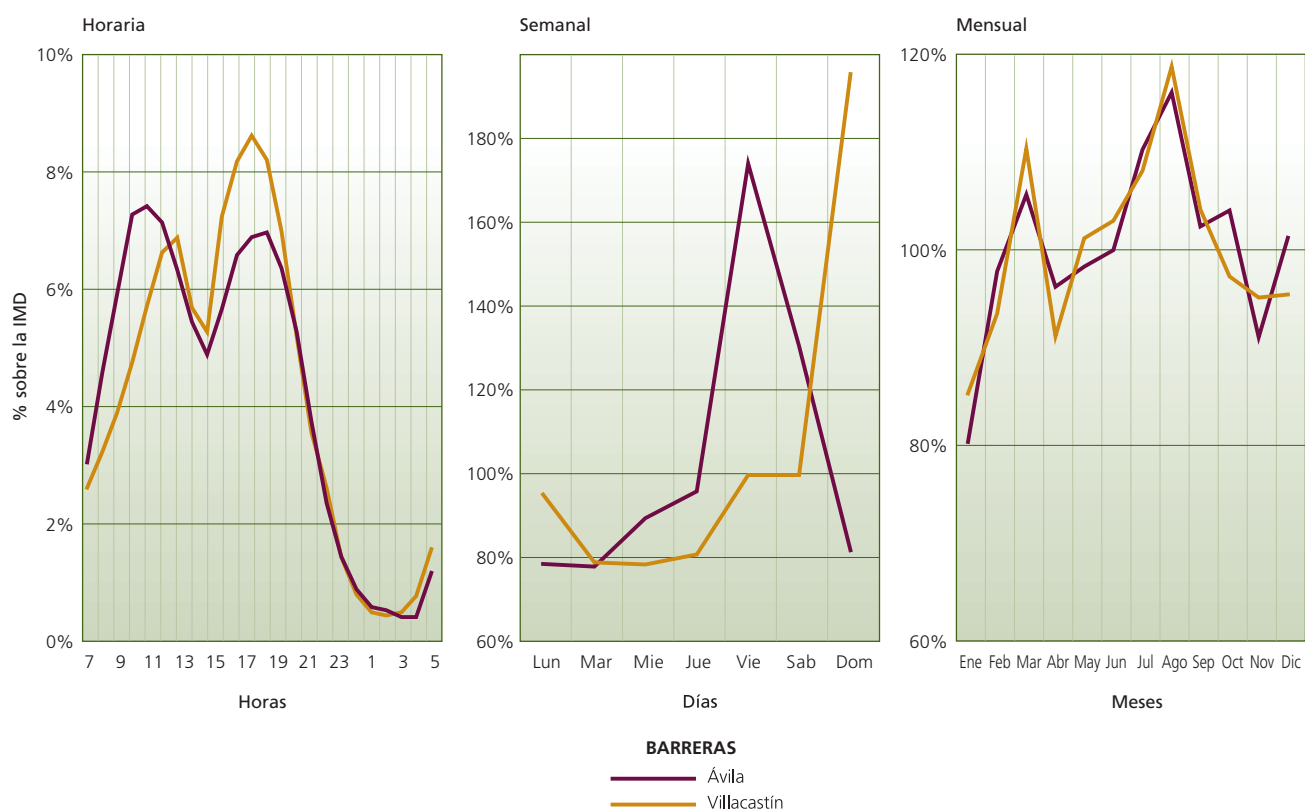
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-51 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas cuya magnitud y situación horaria depende de la barrera de que se trate. En Villacastín las puntas se sitúan en torno a las 13 h y las 18 h, y la primera de ellas alcanza un valor del 6,82% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,56%. En Ávila las puntas se invierten situándose en torno a las 11 h (7,36%) y las 19 h (6,91%).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes en Ávila y los domingos en Villacastín, siendo la primera el 165,18% y la segunda el 185,04% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una evolución con dos puntas estacionales en los meses de marzo, julio y agosto, con valores máximos que oscilan respectivamente entre el 115,77% de la IMD (Ávila, agosto) y el 118,44% (Villacastín, también en agosto).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-51).

Tabla y gráfico T-3 (AP-51). Distribución de las intensidades medias: AP-51, Ávila-Villacastín. Año 2008



Horaria	Ávila		Villacastín	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	108	3,00	93	2,57
8	163	4,53	115	3,18
9	211	5,86	139	3,84
10	260	7,22	170	4,70
11	265	7,36	205	5,66
12	255	7,08	238	6,57
13	226	6,28	247	6,82
14	194	5,39	204	5,64
15	174	4,83	189	5,22
16	202	5,61	260	7,18
17	235	6,53	294	8,12
18	246	6,83	310	8,56
19	249	6,91	295	8,15
20	227	6,30	251	6,93
21	188	5,22	186	5,14
22	133	3,69	127	3,51
23	83	2,30	93	2,57
24	50	1,39	50	1,38
1	30	0,83	27	0,75
2	19	0,53	16	0,44
3	17	0,47	14	0,39
4	13	0,36	16	0,44
5	13	0,36	26	0,72
6	40	1,11	55	1,52
Total	3.601		3.620	

Diaria	Ávila		Villacastín	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	2.756	76,47	3.326	91,80
Mar	2.735	75,89	2.780	76,73
Mie	3.120	86,57	2.766	76,35
Jue	3.334	92,51	2.847	78,58
Vie	5.953	165,18	3.485	96,19
Sáb	4.495	124,72	3.485	96,19
Dom	2.865	79,50	6.704	185,04
Total	3.604		3.623	

Mensual	Ávila		Villacastín	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.885	80,06	3.079	84,99
Feb	3.514	97,51	3.375	93,16
Mar	3.797	105,34	3.986	110,02
Abr	3.456	95,90	3.292	90,85
May	3.530	97,94	3.654	100,85
Jun	3.592	99,67	3.719	102,64
Jul	3.961	109,91	3.905	107,78
Ago	4.172	115,77	4.291	118,44
Sep	3.678	102,06	3.761	103,80
Oct	3.738	103,71	3.513	96,95
Nov	3.271	90,75	3.435	94,80
Dic	3.638	100,94	3.447	95,13
Total	3.604		3.623	

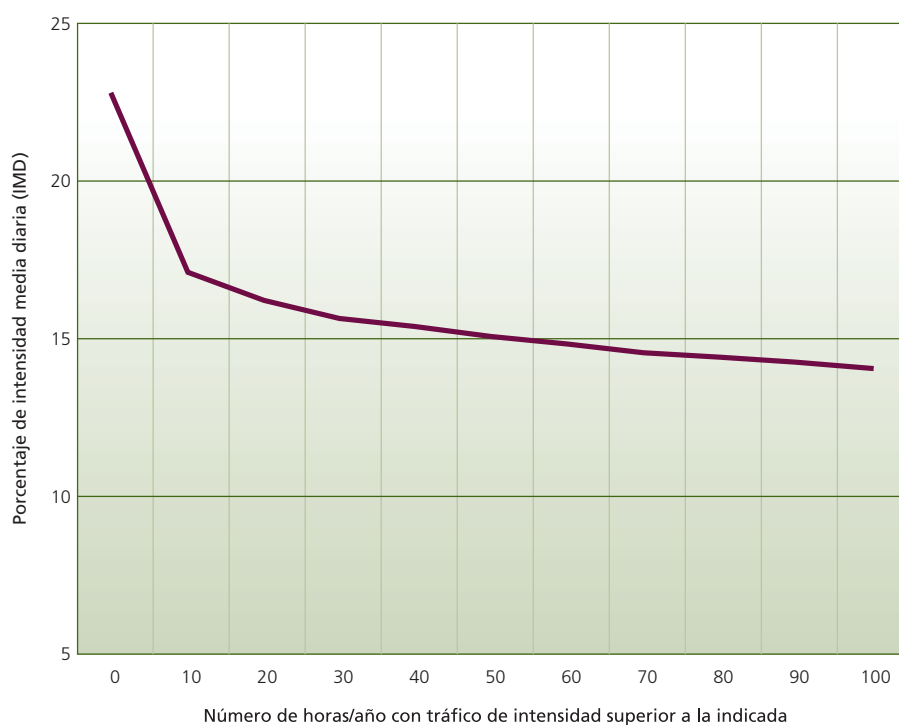
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,52% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,93% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 22,60% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-51).

Tabla y gráfico T-4 (AP-51). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,60
10	16,99
20	16,09
30	15,52
40	15,26
50	14,94
60	14,71
70	14,44
80	14,29
90	14,14
100	13,93

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de marzo el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año prácticamente alcanzó los 60 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-51).

Tabla y gráfico T-5 (AP-51). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2008. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



Autopista AP-51	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	4,27	4,17	5,57	4,68	5,14	5,07	
Mens. 2007	3,70	3,71	4,31	5,01	4,43	4,40	
Acum. 2008	4,27	8,44	14,01	18,68	23,83	28,89	
Acum. 2007	3,70	7,41	11,72	16,73	21,16	25,56	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	5,63	6,06	5,16	5,19	4,65	5,07	59,95
Mens. 2007	5,86	5,96	5,39	5,45	5,00	5,08	58,30
Acum. 2008	34,52	40,58	45,74	50,93	55,57	60,54	
Acum. 2007	31,42	37,38	42,77	48,22	53,22	58,30	

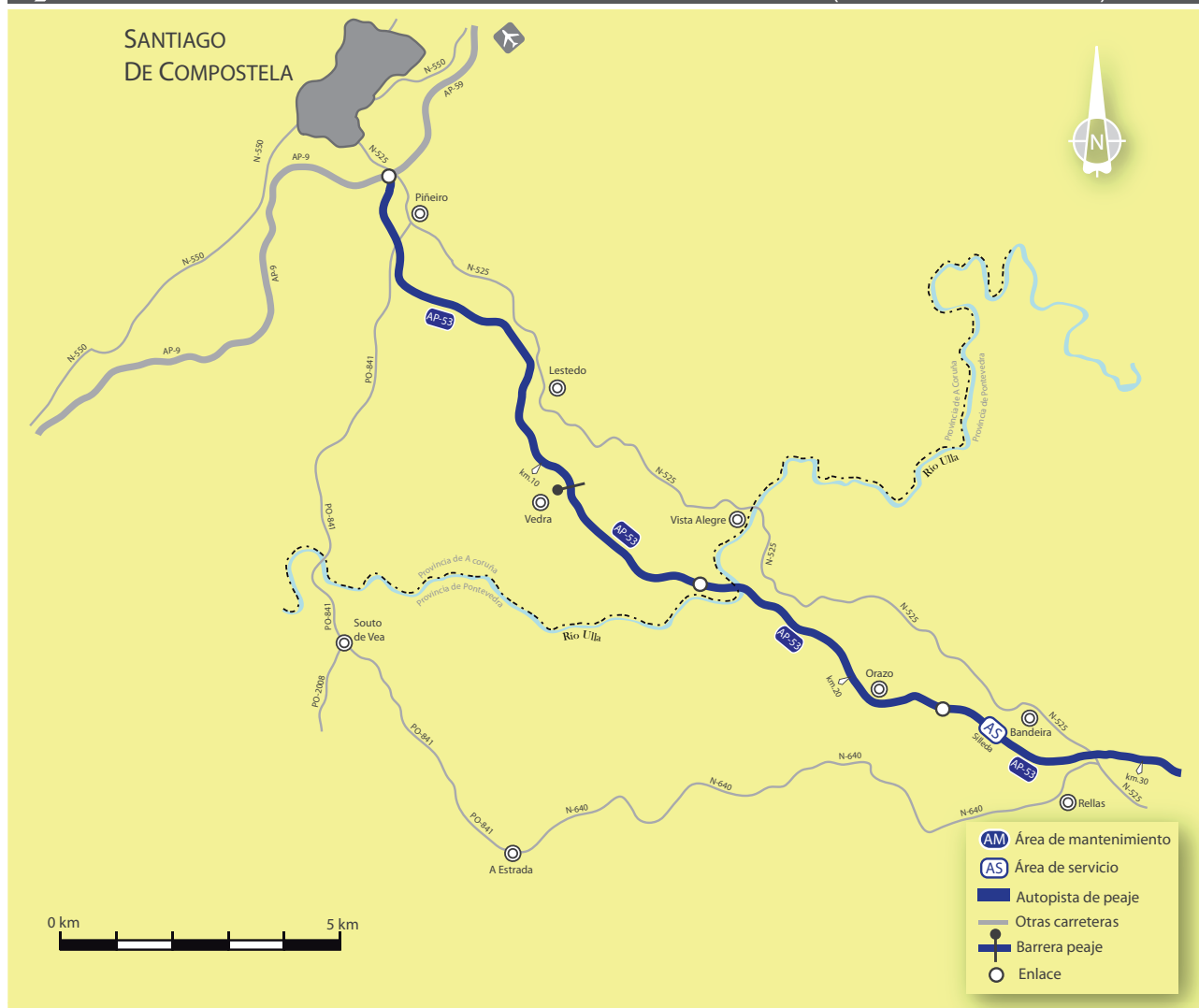
AUTOPISTA SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO (TRAMO SANTIAGO-BANDEIRA)

AP-53

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-53 AUTOPISTA SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE STO. DOMINGO (TRAMO SANTIAGO-BANDEIRA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Telefonos	Parada de Autobuses	Albergue	Moneda	Parque	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-53 SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO	Silleda	27	•	•	-	•	-	-	-	-	-	-	•

⬆ Dirección Santiago

● Ambas direcciones



AP-53: Santiago – Alto de Santo Domingo

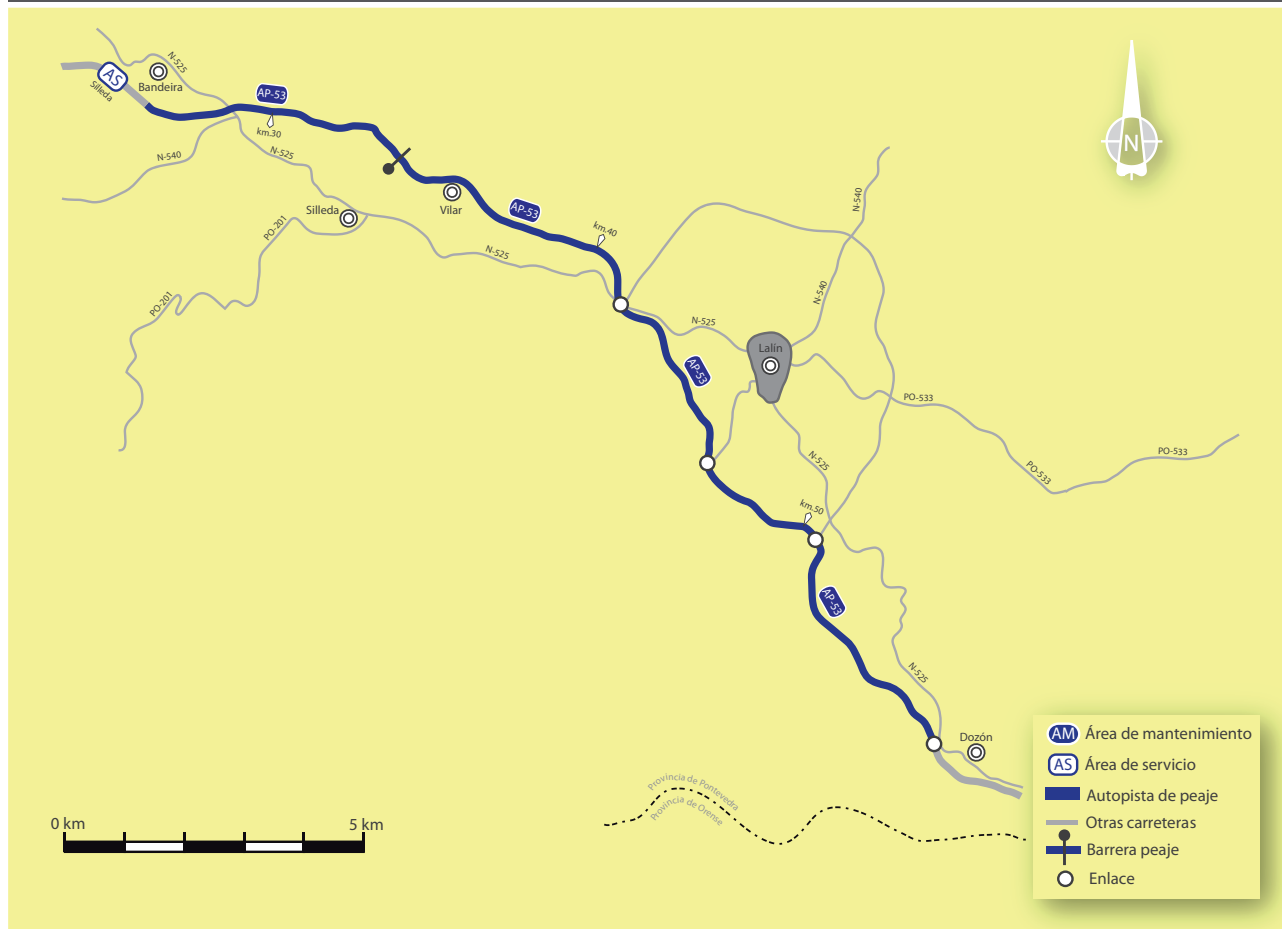
AUTOPISTA SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO (TRAMO BANDEIRA-ALTO DE STO. DOMINGO)

AP-53

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-53 AUTOPISTA SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE STO. DOMINGO (TRAMO BANDEIRA-ALTO DE STO. DOMINGO)



SERVICIOS

AUTOPISTA

ÁREA

P.K.



AP-53 SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO

Silleda

27

▲ Dirección Santiago

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-53: Santiago de Compostela – Alto de Santo Domingo

Sociedad concesionaria: ACEGA

Longitud: 56,6 km

La autopista AP-53 corresponde al itinerario Santiago de Compostela – Alto de Sto. Domingo y posee una longitud total de 56,6 km con cuatro tramos de peaje. Esta autopista posee además tres tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-53).

Tabla T-1 (AP-53). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Central Gallega, C. E. S. A.
Domicilio	El Feal - San Mamede de Ribadulla, Vedra - A Coruña
Fecha de constitución	24/11/95
Capital social (*)	32,25
Ingresos de explotación 2008 (*)	10,74
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	0,50

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	29/10/99	22/12/02	12/11/74

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-53: Santiago – Alto de Sto. Domingo en sus tramos de peaje fue de 5.683 vehículos, de los cuales 5.293 corresponden a la categoría de ligeros y 390 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente inferior (26,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 4.893 Vh/día en el tramo Silleda – Alto de Sto. Domingo hasta 6.450 Vh/día en el tramo Santiago – Ribadulla.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 117,74 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,6% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-53 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 2,2%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-53).

Tabla T-2 (AP-53). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Santiago-Ribadulla	6.027	423	6.450	3,05	32.955.877	2.312.981	35.268.858	3,05
Ribadulla-Bandeira	5.766	410	6.176	2,90	19.921.761	1.416.566	21.338.327	2,90
Bandeira-Silleda	5.519	399	5.918	3,05	18.381.581	1.328.909	19.710.491	3,05
Silleda-Alto de Sto. Domingo	4.536	357	4.893	4,85	38.393.230	3.024.141	41.417.371	4,85
Total tramos de peaje	5.293	390	5.683	3,67	109.652.449	8.082.597	117.735.047	3,67

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Lalin Oeste-Dozón	5.776	425	6.201	13,14	84.093	6.194	90.287	13,14
Total tramos libres	5.776	425	6.201	13,14	84.093	6.194	90.287	13,14

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	56,60	2,2%
IMD total (Vh/d)	5.683	26,9%
Demanda total (MVh x km)	117,74	0,6%

(*) Tramos de peaje.

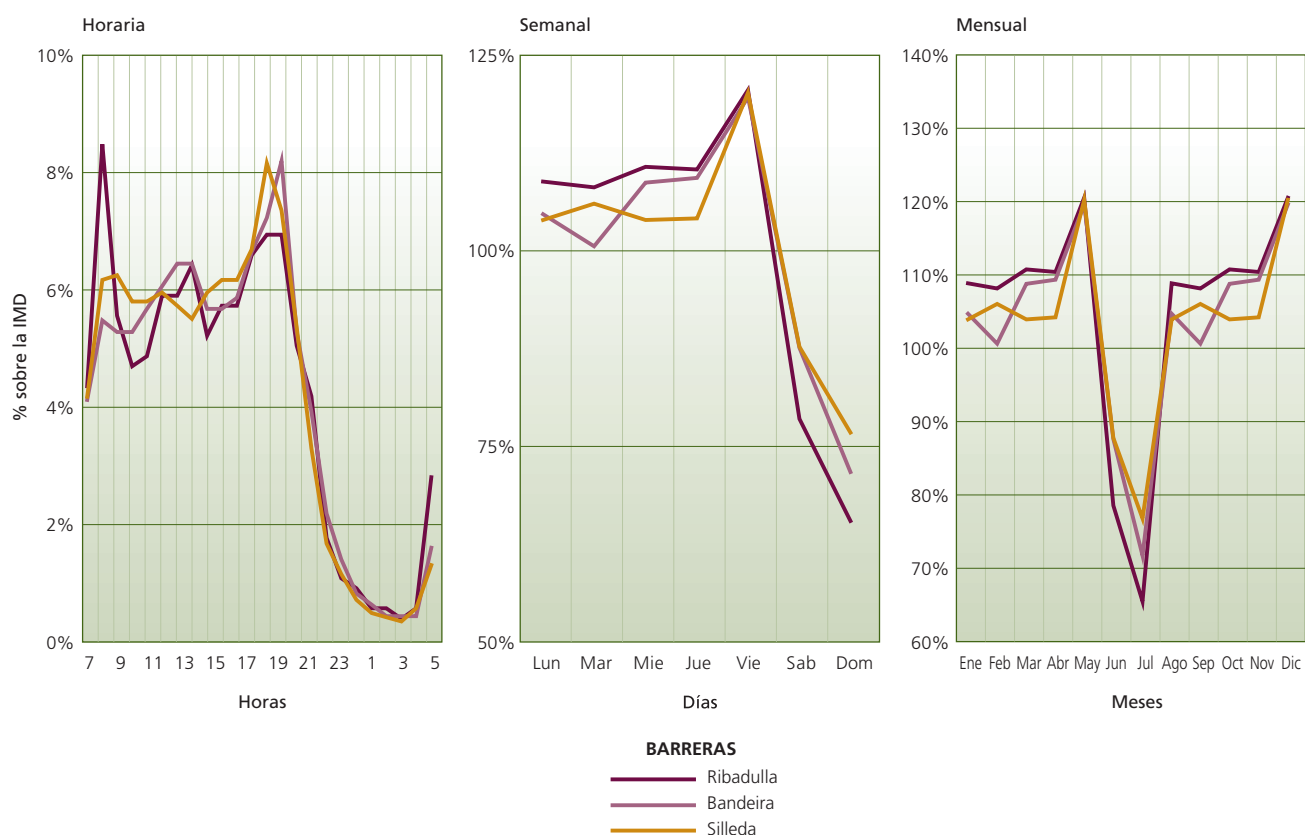
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-53 a lo largo de las 24 horas del día muestra en las estaciones de Ribadulla y Silleda tres puntas situadas en este caso en torno a las 8 h, a las 14 h y a las 19 h. Los valores anteriores se sitúan en 8,43%, 6,37% y 6,88% de la IMD en Ribadulla, mientras que los valores correspondientes a Silleda son 6,19%, 5,90% y 8,11% con un ligero decalaje horario.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo en Ribadulla un 120,14% y en Silleda de 119,84% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian una punta localizada especialmente en el mes de Mayo en Ribadulla, con un valor de 120,14% de la IMD.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-53).

Tabla y gráfico T-3 (AP-53). Distribución de las intensidades medias: AP-53, Santiago de Compostela-Alto de Sto. Domingo. Año 2008



Horaria	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	25	4,30	21	4,07	56	4,13
8	49	8,43	28	5,43	83	6,12
9	32	5,51	27	5,23	84	6,19
10	27	4,65	27	5,23	78	5,75
11	28	4,82	29	5,62	78	5,75
12	34	5,85	31	6,01	80	5,90
13	34	5,85	33	6,40	77	5,68
14	37	6,37	33	6,40	74	5,46
15	30	5,16	29	5,62	80	5,90
16	33	5,68	29	5,62	83	6,12
17	33	5,68	30	5,81	83	6,12
18	38	6,54	34	6,59	90	6,64
19	40	6,88	37	7,17	110	8,11
20	40	6,88	42	8,14	99	7,30
21	29	4,99	27	5,23	72	5,31
22	24	4,13	20	3,88	44	3,24
23	10	1,72	11	2,13	22	1,62
24	6	1,03	7	1,36	15	1,11
1	5	0,86	4	0,78	9	0,66
2	3	0,52	3	0,58	6	0,44
3	3	0,52	2	0,39	5	0,37
4	2	0,34	2	0,39	4	0,29
5	3	0,52	2	0,39	7	0,52
6	16	2,75	8	1,55	17	1,25
Total	581		516		1.356	

Diaria	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	630	108,43	538	104,26	1.404	103,54
Mar	626	107,75	517	100,19	1.432	105,60
Mie	641	110,33	559	108,33	1.404	103,54
Jue	639	109,98	562	108,91	1.407	103,76
Vie	698	120,14	615	119,19	1.625	119,84
Sáb	454	78,14	450	87,21	1.184	87,32
Dom	378	65,06	368	71,32	1.036	76,40
Total	581		516		1.356	

Mensual	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	630	108,43	538	104,26	1.404	103,54
Feb	626	107,75	517	100,19	1.432	105,60
Mar	641	110,33	559	108,33	1.404	103,54
Abr	639	109,98	562	108,91	1.407	103,76
May	698	120,14	615	119,19	1.625	119,84
Jun	454	78,14	450	87,21	1.184	87,32
Jul	378	65,06	368	71,32	1.036	76,40
Ago	630	108,43	538	104,26	1.404	103,54
Sep	626	107,75	517	100,19	1.432	105,60
Oct	641	110,33	559	108,33	1.404	103,54
Nov	639	109,98	562	108,91	1.407	103,76
Dic	698	120,14	615	119,19	1.625	119,84
Total	581		516		1.356	

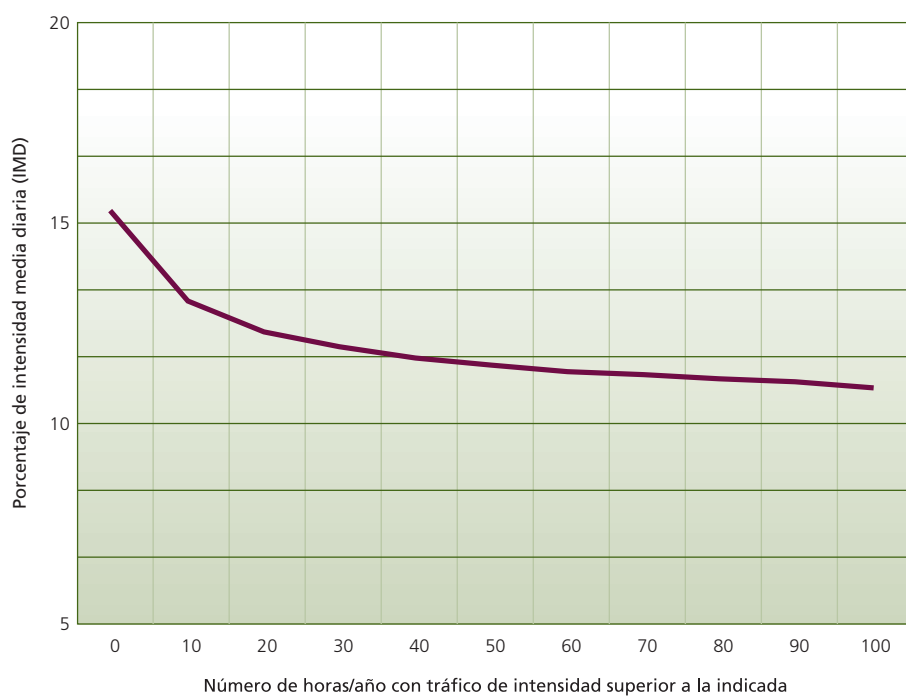
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 11,83% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,80% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 15,18% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-53).

Tabla y gráfico T-4 (AP-53). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	15,18
10	12,97
20	12,19
30	11,83
40	11,55
50	11,36
60	11,20
70	11,13
80	11,03
90	10,96
100	10,80

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización ($Vh \times km$) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 117 millones de $Vh \times km$.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-53).

Tabla y gráfico T-5 (AP-53). Distribución mensual de los $Vh \times km$. recorridos Año 2008. Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



Autopista AP-53	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	8,98	9,19	9,71	9,47	9,79	9,69	
Mens. 2007	8,06	7,71	9,01	8,84	9,16	10,13	
Acum. 2008	8,98	18,17	27,88	37,35	47,14	56,83	
Acum. 2007	8,06	15,77	24,78	33,62	42,78	52,91	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	10,58	10,87	10,06	10,04	9,74	9,61	117,74
Mens. 2007	10,41	10,48	10,02	10,32	9,57	9,56	113,27
Acum. 2008	67,41	78,29	88,35	98,39	108,13	117,74	
Acum. 2007	63,32	73,80	83,82	94,14	103,71	113,27	

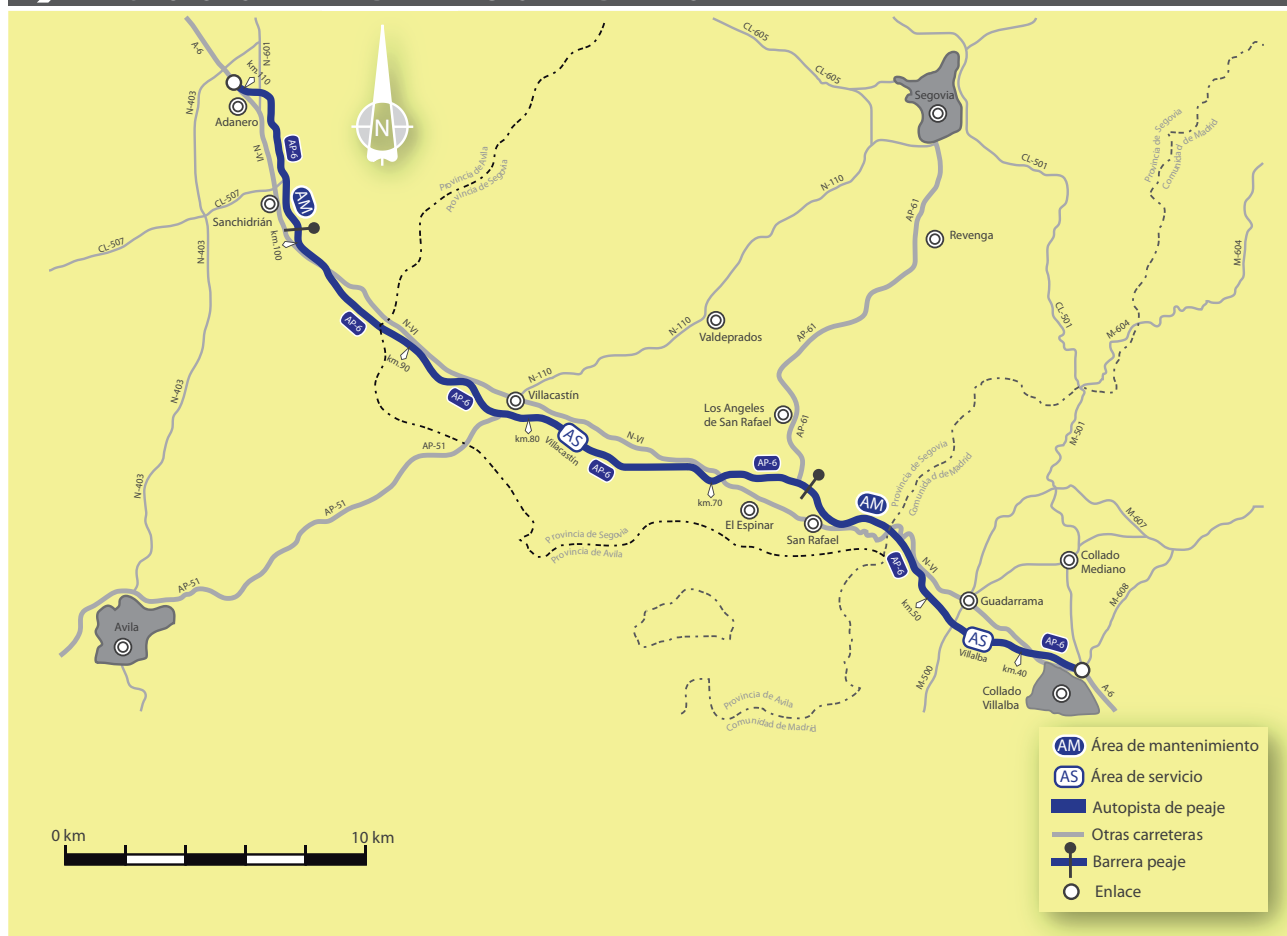
AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO

AP-6

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-6 AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Albergue	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de carga
AP-6 VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO	Villalba Villacastín	43 80	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

↻ Dirección Adanero

↻ Dirección Villalba

● Ambas direcciones



AP-6: Villalba – Villacastín – Adanero

AUTOPISTA AP-6: Villalba – Adanero

Sociedad concesionaria: IBERPISTAS

Longitud: 69,6 km

Fecha de concesión: 29/01/68

La autopista AP-6 corresponde al itinerario Villalba – Adanero y posee una longitud total de 69,6 km en tres tramos de peaje. Esta autopista posee además dos tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-6).

Tabla T-1 (AP-6). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Iberpistas, S. A. C. E.
Domicilio	C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID
Fecha de constitución	20/11/1967
Capital social (*)	50,00
Ingresos de explotación 2008 (*)	110,75
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	63,90

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas)			29/01/18
	Villalba - Villacastín	18/01/68	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín - Adanero	18/08/72	27/12/76	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	05/11/99	07/11/02	18/11/31 a 36
	Autopista AP-51: Segovia - San Rafael (Castellana)	05/11/99	08/04/03	18/11/31 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

(**) Tramo Villalba-Alto del Coloco.

(***) Tramo Alto del Coloco-Villacastín.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-6: Villalba – Adanero fue de 29.765 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 25.728 corresponden a la categoría de ligeros y 4.036 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (140,8%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 21.090 Vh/día en el tramo Villacastín – Adanero hasta 41.150 Vh/día en el tramo Villalba – San Rafael.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 758,21 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 3,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, superior a la participación porcentual de la autopista AP-6 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 2,8%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-6).

Tabla T-2 (AP-6). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Villalba-San Rafael	35.470	5.680	41.150	-4,98	267.039.965	42.762.890	309.802.855	-4,98
San Rafael-Villacastín	25.676	4.611	30.286	-4,76	195.277.513	35.065.504	230.343.017	-4,76
Villacastín-Adanero	18.674	2.416	21.090	-6,3	193.078.442	24.984.755	218.063.197	-6,3
Total tramo de peaje	25.728	4.036	29.765	-5,31	655.395.920	102.813.149	758.209.069	-5,31

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Villalba-PK 47	54.124	7.500	61.624	-1,5	156.890.123	21.740.786	178.630.909	-1,47
PK 47-PK 52	41.724	7.247	48.972	-3,8	69.941.837	12.148.176	82.090.013	-3,8
Total tramos libres	49.581	7.407	56.988	-2,22	226.831.960	33.888.962	260.720.922	-2,22

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	69,60	2,8%
IMD total (Vh/d)	29.765	140,8%
Demanda total (MVh x km)	758,21	3,9%

(*) Tramos de peaje.

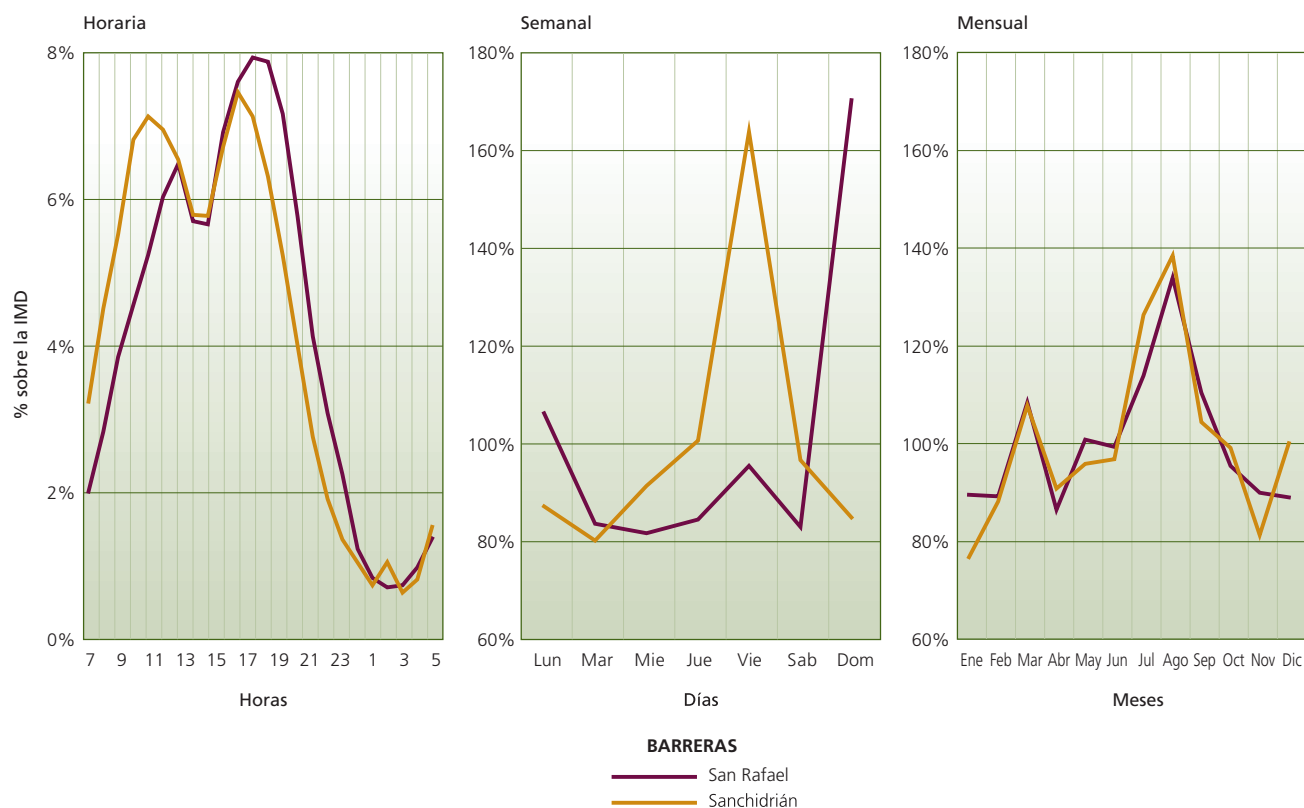
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-6 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso, en la barrera de San Rafael, en torno a las 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,44% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 7,89%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes en Sanchidrián y otra los domingos en San Rafael, siendo la primera el 163,26% y la segunda el 169,70% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de marzo (107,77%) en San Rafael y el período julio-agosto (125,65% - 137,77%) en Sanchidrián.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-6).

Tabla y gráfico T-3 (AP-6). Distribución de las intensidades medias: AP-6, Villalba-Adanero. Año 2008



Horaria	San Rafael		Sanchidrián	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	301	1,97	339	3,20
8	426	2,79	473	4,47
9	581	3,81	580	5,48
10	690	4,52	717	6,77
11	793	5,20	750	7,09
12	914	5,99	731	6,91
13	983	6,44	688	6,50
14	864	5,66	608	5,74
15	857	5,62	607	5,74
16	1.049	6,88	706	6,67
17	1.154	7,57	785	7,42
18	1.204	7,89	750	7,09
19	1.195	7,83	664	6,27
20	1.087	7,13	550	5,20
21	873	5,72	420	3,97
22	624	4,09	288	2,72
23	464	3,04	198	1,87
24	337	2,21	140	1,32
1	182	1,19	106	1,00
2	121	0,79	74	0,70
3	102	0,67	107	1,01
4	106	0,69	63	0,60
5	143	0,94	82	0,77
6	204	1,34	158	1,49
Total	15.260		10.585	

Diaria	San Rafael		Sanchidrián	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	16.121	105,64	9.163	86,57
Mar	12.677	83,07	8.425	79,59
Mie	12.380	81,13	9.605	90,74
Jue	12.797	83,86	10.594	100,09
Vie	14.480	94,89	17.281	163,26
Sáb	12.575	82,40	10.166	96,04
Dom	25.896	169,70	8.930	84,36
Total	15.260		10.585	

Mensual	San Rafael		Sanchidrián	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	13.570	88,93	8.060	76,14
Feb	13.515	88,56	9.268	87,55
Mar	16.446	107,77	11.339	107,11
Abr	13.105	85,88	9.550	90,21
May	15.279	100,13	10.084	95,26
Jun	15.058	98,68	10.182	96,19
Jul	17.281	113,25	13.301	125,65
Ago	20.335	133,26	14.584	137,77
Sep	16.749	109,76	10.986	103,77
Oct	14.471	94,83	10.429	98,51
Nov	13.635	89,35	8.538	80,65
Dic	13.481	88,34	10.527	99,44
Total	15.260		10.585	

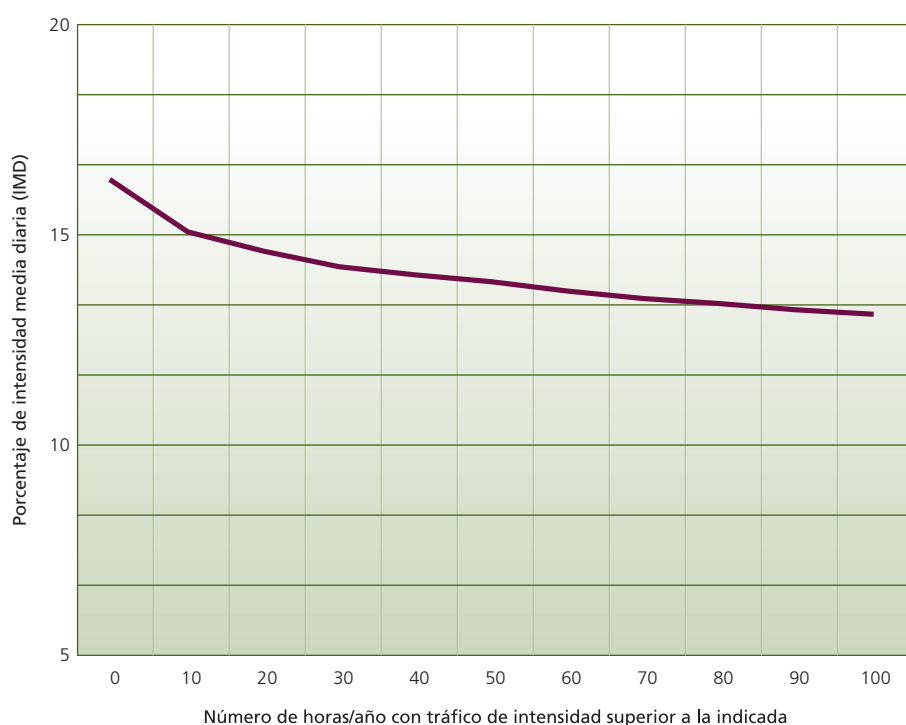
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 14,15% de la IMD (valor de la hora 30). El valor superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,03% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 16,20% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-6).

Tabla y gráfico T-4 (AP-6). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



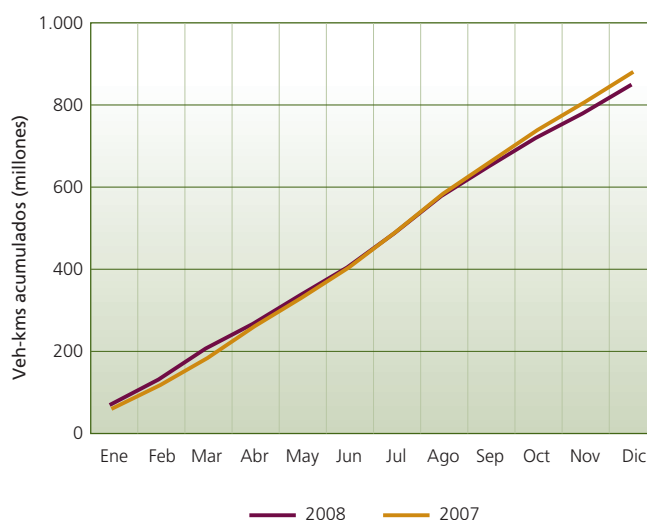
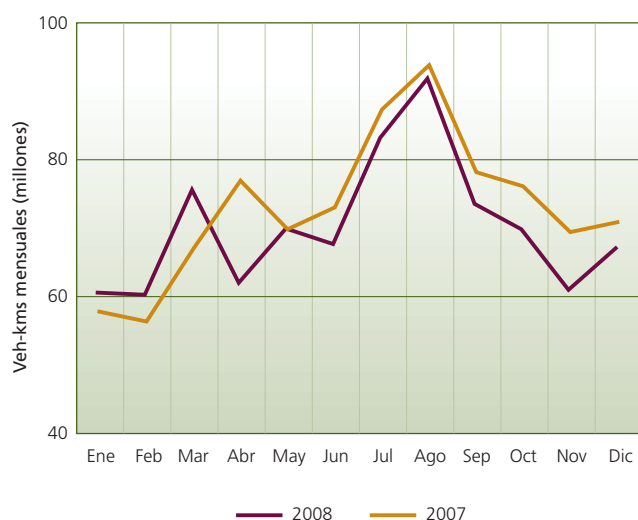
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	16,20
10	14,99
20	14,53
30	14,15
40	13,97
50	13,80
60	13,58
70	13,40
80	13,28
90	13,14
100	13,03

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de marzo y el período de verano julio-agosto. La utilización del conjunto de la vía durante este año superó los 835 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-6).

Tabla y gráfico T-5 (AP-6). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



Autopista AP-6	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	59,92	59,62	75,03	61,40	69,35	67,04	
Mens. 2007	57,58	56,14	66,85	76,72	69,59	72,83	
Acum. 2008	59,92	119,55	194,57	255,97	325,33	392,37	
Acum. 2007	57,58	113,72	180,57	257,29	326,88	399,71	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	82,56	91,27	72,94	69,27	60,34	66,45	835,21
Mens. 2007	87,14	93,67	77,93	75,96	69,20	70,67	874,28
Acum. 2008	474,93	566,20	639,14	708,41	768,75	835,21	
Acum. 2007	486,85	580,52	658,45	734,41	803,61	874,28	

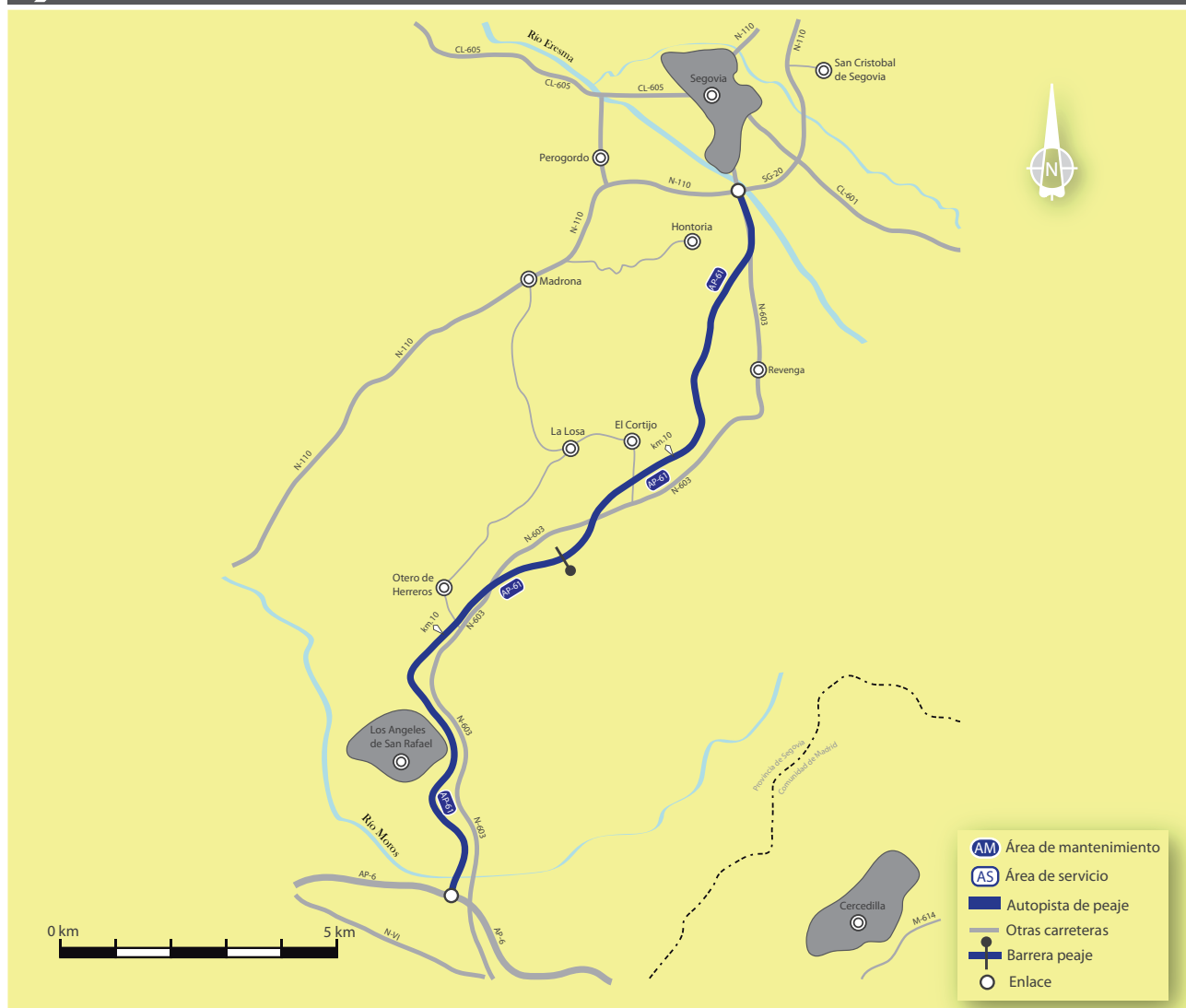
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA

AP-61

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ **AP-61 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA**



SERVICIOS

[illegible]

AUTOPISTA AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia

Sociedad concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S. A.

Longitud: 27,7 km

La autopista AP-61 corresponde al itinerario AP-6 – Conexión con Segovia y posee una longitud total de 27,7 km en tres tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-61).

Tabla T-1 (AP-61). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Castellana de Autopistas, S. A.
Domicilio	C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID
Fecha de constitución	25/11/95
Capital social (*)	64,00
Ingresos de explotación 2008 (*)	N/D
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-17,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas)			29/01/18
	Villalba - Villacastín	18/01/68	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín - Adanero	18/08/72	27/12/76	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	05/11/99	07/11/02	18/11/31 a 36
	Autopista AP-51: Segovia - San Rafael (Castellana)	05/11/99	08/04/03	18/11/31 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

(**) Tramo Villalba-Alto del Coloco.

(***) Tramo Alto del Coloco-Villacastín.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia fue de 5.810 vehículos, de los cuales 5.196 corresponden a la categoría de ligeros y 613 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (27,5%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 6.429 Vh/día en el tramo Otero - San Rafael hasta 5.508 Vh/día en el tramo Segovia - Ortigosa.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 58,86 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,3% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-61 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 1,1%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-61).

Tabla T-2 (AP-61). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Segovia-Ortigosa	4.934	575	5.508	-3,40	25.117.314	2.925.021	28.042.335	-3,4
Ortigosa-Otero	5.095	585	5.680	-3,32	10.777.444	1.238.010	12.015.454	-3,32
Otero-San Rafael	5.728	701	6.429	-3,66	16.750.095	2.049.445	18.799.540	-3,66
Total tramo de peaje	5.196	613	5.810	-3,48	52.644.853	6.212.476	58.857.329	-3,48

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	27,70	1,1%
IMD total (Vh/d)	5.810	27,5%
Demanda total (MVh x km)	58,86	0,3%

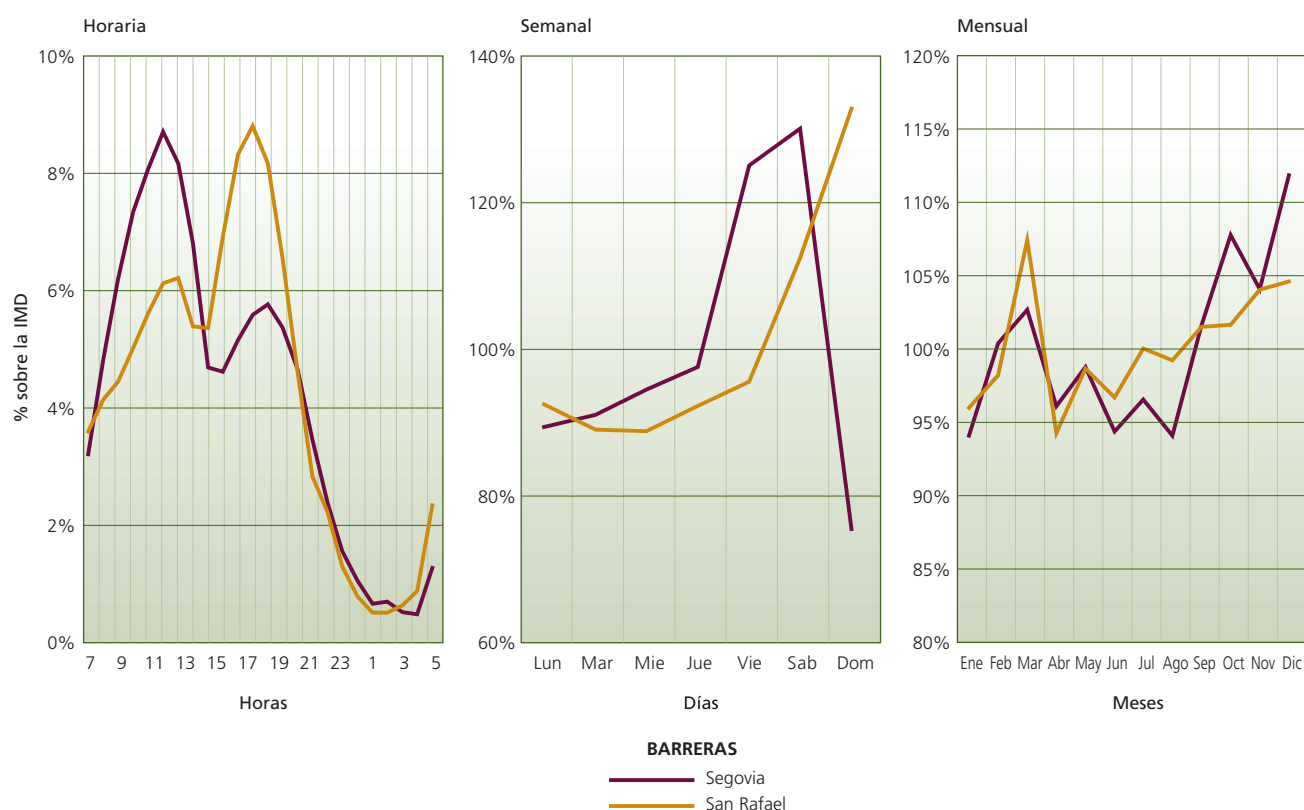
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-61 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas cuya magnitud y situación horaria depende de la barrera de que se trate. En San Rafael las puntas se sitúan en torno a las 13 h y las 18 h, y la primera de ellas alcanza un valor del 6,16% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,76%. En Segovia las puntas se invierten situándose en torno a las 12 h (8,66%) y las 19 h (5,71%).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los sábados en Segovia y los domingos en San Rafael, siendo la primera el 129,65% y la segunda el 132,37% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una evolución relativamente suave sin grandes puntas estacionales con valores que oscilan entre el 94,07% de la IMD (San Rafael, abril) y el 111,64% (Segovia, diciembre).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-61).

Tabla y gráfico T-3 (AP-61). Distribución de las intensidades medias: AP-61, Segovia-San Rafael. Año 2008



Horaria	Segovia		San Rafael	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	88	3,16	116	3,54
8	133	4,78	134	4,09
9	171	6,14	144	4,39
10	203	7,29	163	4,97
11	223	8,01	182	5,55
12	241	8,66	199	6,07
13	226	8,12	202	6,16
14	188	6,75	175	5,34
15	129	4,63	174	5,31
16	127	4,56	225	6,86
17	142	5,10	271	8,27
18	154	5,53	287	8,76
19	159	5,71	266	8,11
20	148	5,32	213	6,50
21	128	4,60	149	4,55
22	95	3,41	91	2,78
23	65	2,33	71	2,17
24	42	1,51	41	1,25
1	28	1,01	24	0,73
2	17	0,61	15	0,46
3	18	0,65	15	0,46
4	13	0,47	19	0,58
5	12	0,43	27	0,82
6	34	1,22	75	2,29
Total	2.784		3.278	

Diaria	Segovia		San Rafael	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	2.476	89,00	3.018	92,07
Mar	2.521	90,62	2.906	88,65
Mie	2.618	94,10	2.897	88,38
Jue	2.703	97,16	3.010	91,82
Vie	3.467	124,62	3.119	95,15
Sáb	3.607	129,65	3.671	111,99
Dom	2.089	75,09	4.339	132,37
Total	2.784		3.278	

Mensual	Segovia		San Rafael	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.612	93,88	3.140	95,80
Feb	2.787	100,19	3.212	97,99
Mar	2.850	102,46	3.514	107,19
Abr	2.668	95,89	3.084	94,07
May	2.742	98,56	3.228	98,46
Jun	2.620	94,18	3.162	96,47
Jul	2.681	96,35	3.272	99,82
Ago	2.612	93,88	3.245	99,00
Sep	2.821	101,40	3.321	101,31
Oct	2.992	107,55	3.325	101,43
Nov	2.890	103,87	3.404	103,85
Dic	3.106	111,64	3.422	104,38
Total	2.784		3.278	

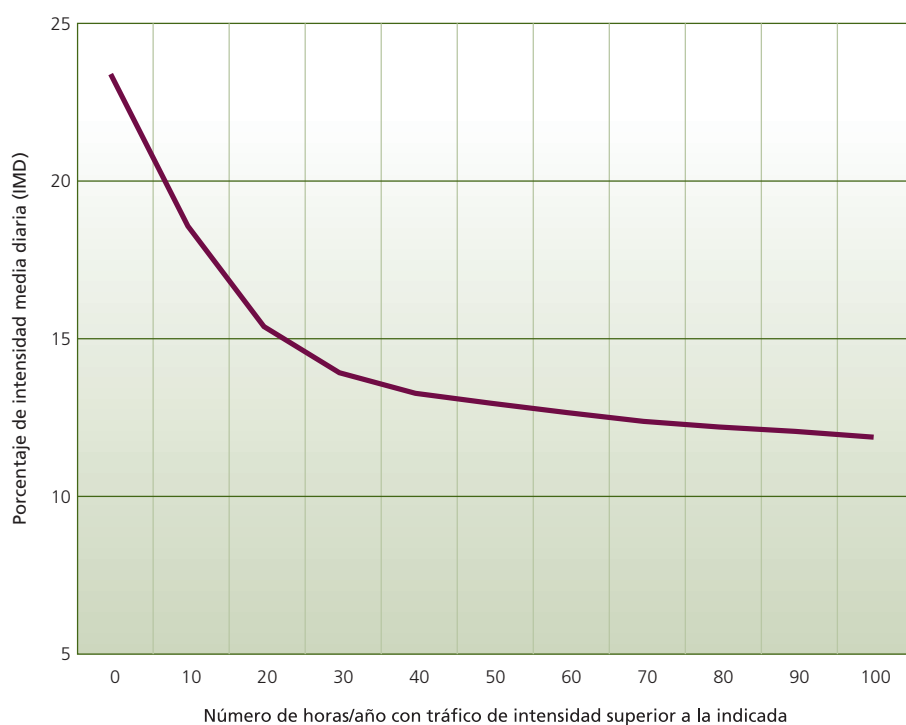
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 13,80% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,77% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 23,20% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-61).

Tabla y gráfico T-4 (AP-61). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



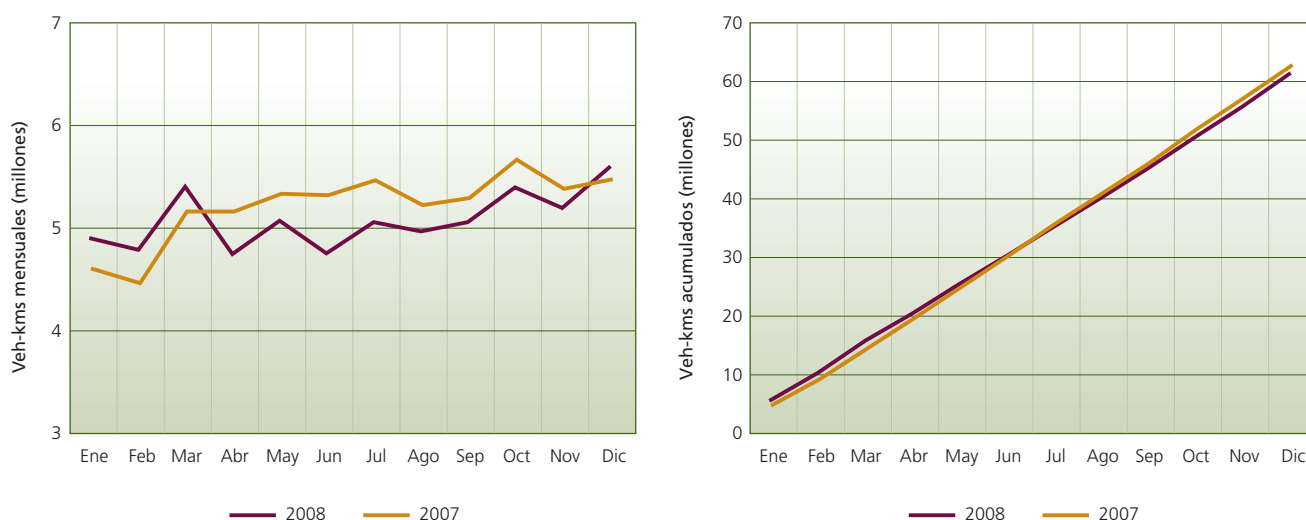
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	23,20
10	18,45
20	15,26
30	13,80
40	13,16
50	12,84
60	12,55
70	12,27
80	12,07
90	11,94
100	11,77

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta una evolución sin grandes oscilaciones, alcanzando sus valores máximos en marzo y octubre. La utilización de la vía durante este año superó los 58 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-61).

Tabla y gráfico T-5 (AP-61). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



Autopista AP-61	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	4,86	4,75	5,36	4,71	5,03	4,72		
Mens. 2007	4,59	4,45	5,15	5,15	5,32	5,31		
Acum. 2008	4,86	9,61	14,97	19,67	24,70	29,42		
Acum. 2007	4,59	9,04	14,19	19,34	24,66	29,97		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	5,02	4,92	5,01	5,36	5,15	5,55	58,86	
Mens. 2007	5,45	5,21	5,28	5,65	5,37	5,46	62,39	
Acum. 2008	34,44	39,36	44,37	49,73	54,89	60,44		
Acum. 2007	35,42	40,63	45,91	51,56	56,93	62,39		

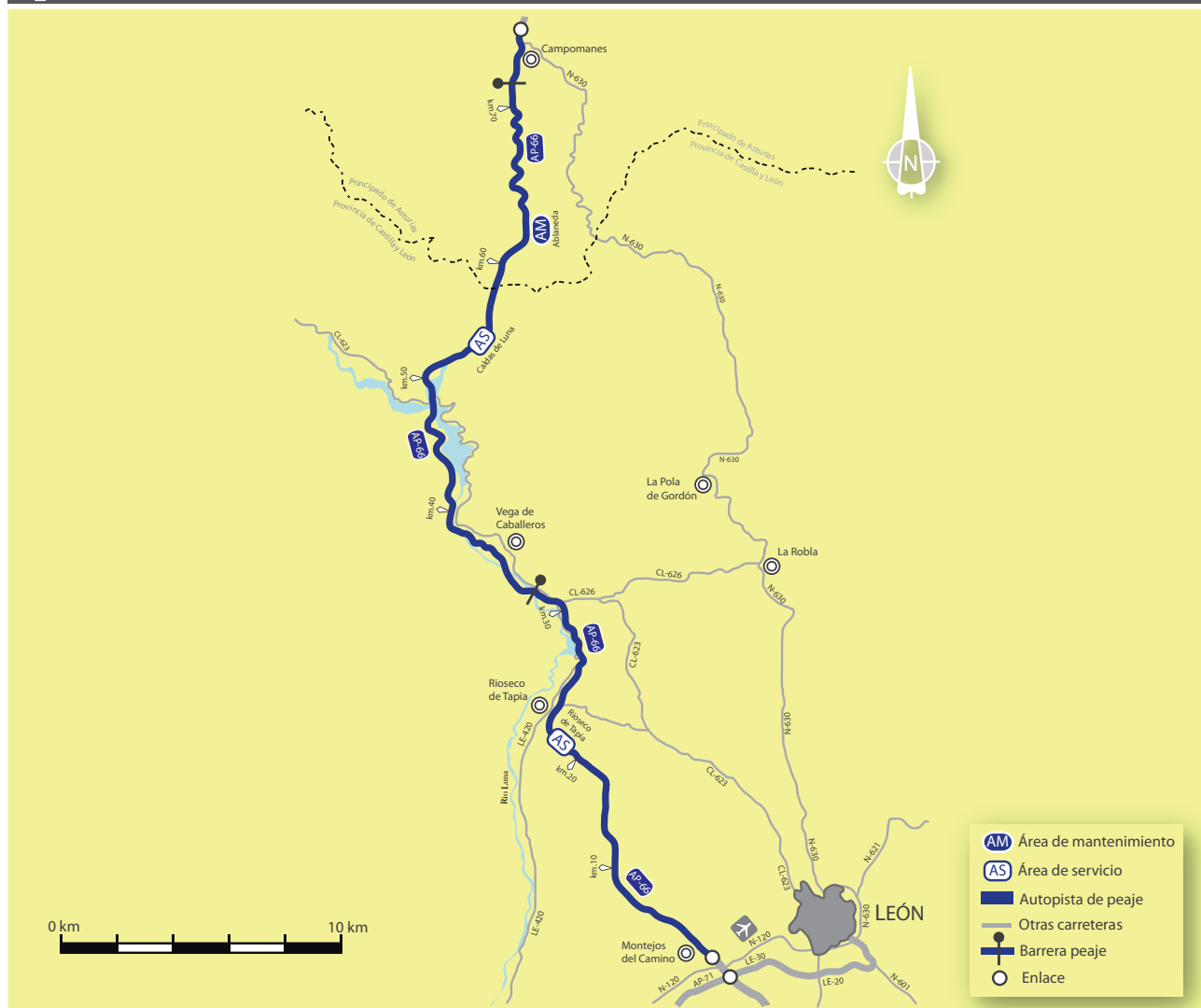
AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES

AP-66

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-66 AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Albergue	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de carga	Alquiler de vehículos de trabajo
AP-66 LEÓN-CAMPOMANES															
	Rioseco de Tapia	26	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Caldas de Luna	63	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

↗ Dirección Campomanes ↘ Dirección León ● Ambas direcciones



AP-66: León – Campomanes. Puente Fernández-Casado

AUTOPISTA AP-66: León – Campomanes

Sociedad concesionaria: AUCALSA

Longitud: 77,8 km

La autopista AP-66 corresponde al itinerario León - Campomanes y posee una longitud total de 77,8 km en tres tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-66).

Tabla T-1 (AP-66). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S. A. (AUCALSA)
Domicilio	Parque Empresarial ASIPO - Plaza de Santa Bárbara, 4-2º 4B. 33428 CAYÉS-Llanera (ASTURIAS)
Fecha de constitución	15/11/75
Capital social (*)	326,20
Ingresos de explotación 2008 (*)	41,03
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	12,40

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-66: León - Campomanes	17/10/75	11/08/83	17/10/50

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-66: León - Campomanes fue de 9.997 vehículos, de los cuales 8.354 corresponden a la categoría de ligeros y 1.643 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD claramente inferior (47,3%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 8.911 Vh/día en el tramo La Magdalena – León hasta 10.766 Vh/día en el tramo Campomanes – Oblanca.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 284,51 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 1,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también inferior a la participación porcentual de la autopista AP-66 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,1%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-66).

Tabla T-2 (AP-66). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Campomanes-Oblanca	9.011	1.755	10.766	-2,71	93.037.313	18.120.130	111.157.443	-2,45
Oblanca-La Magdalena	8.837	1.663	10.500	-2,81	65.333.708	12.294.892	77.628.600	-2,56
La Magdalena-León	7.390	1.521	8.911	-2,95	79.384.119	16.338.734	95.722.853	-2,7
Total tramo de peaje	8.354	1.643	9.997	-2,81	237.755.140	46.753.756	284.508.896	-2,55

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	77,80	3,1%
IMD total (Vh/d)	9.997	47,3%
Demanda total (MVh x km)	284,51	1,4%

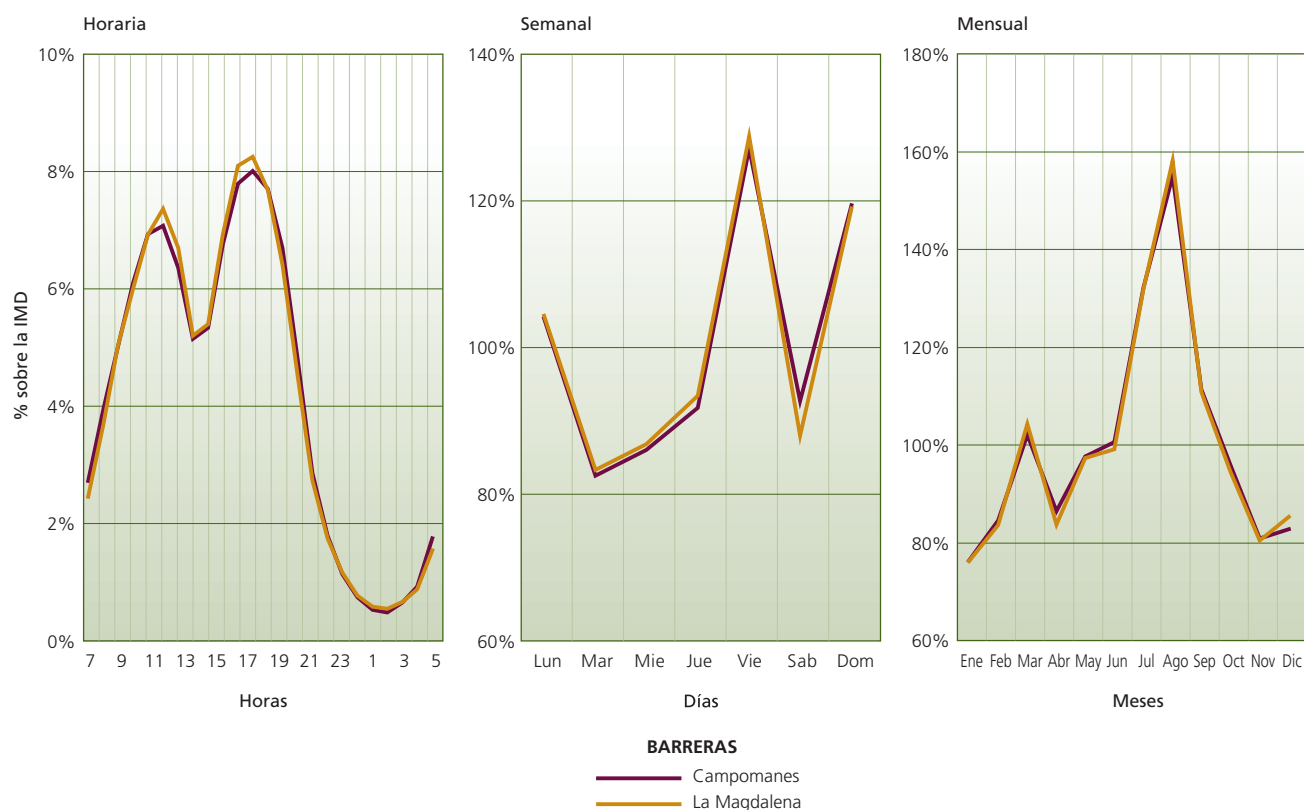
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-66 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en La Magdalena un valor del 7,31% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,20%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes y otra los domingos, siendo la primera el 128,37% y la segunda el 118,52% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de marzo (103,69%) y en el período julio-agosto-septiembre (131,31% - 157,58% - 110,18%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-66).

Tabla y gráfico T-3 (AP-66). Distribución de las intensidades medias: AP-66, León-Campomanes. Año 2008



Horaria	Campomanes		La Magdalena	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	288	2,68	206	2,40
8	419	3,90	312	3,63
9	535	4,97	428	4,98
10	652	6,06	511	5,95
11	741	6,88	590	6,87
12	756	7,02	628	7,31
13	679	6,31	571	6,65
14	548	5,09	442	5,15
15	568	5,28	459	5,35
16	721	6,70	590	6,87
17	833	7,74	691	8,05
18	856	7,95	704	8,20
19	824	7,65	655	7,63
20	714	6,63	545	6,35
21	511	4,75	383	4,46
22	303	2,81	230	2,68
23	187	1,74	146	1,69
24	117	1,08	96	1,11
1	75	0,69	62	0,72
2	51	0,48	45	0,53
3	47	0,43	42	0,49
4	65	0,60	52	0,61
5	94	0,87	71	0,83
6	183	1,70	128	1,49
Total	10.766		8.588	

Diaria	Campomanes		La Magdalena	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	11.147	103,54	8.926	103,94
Mar	8.841	82,12	7.115	82,85
Mie	9.214	85,58	7.419	86,39
Jue	9.839	91,39	7.986	93,00
Vie	13.642	126,71	11.024	128,37
Sáb	9.936	92,29	7.516	87,52
Dom	12.810	118,98	10.178	118,52
Total	10.766		8.588	

Mensual	Campomanes		La Magdalena	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	8.156	75,75	6.492	75,60
Feb	9.042	83,99	7.122	82,94
Mar	10.919	101,42	8.904	103,69
Abr	9.242	85,84	7.132	83,05
May	10.450	97,06	8.302	96,68
Jun	10.757	99,91	8.459	98,50
Jul	14.165	131,57	11.276	131,31
Ago	16.617	154,35	13.532	157,58
Sep	11.915	110,68	9.462	110,18
Oct	10.251	95,22	8.061	93,87
Nov	8.643	80,28	6.859	79,87
Dic	8.845	82,16	7.275	84,72
Total	10.766		8.588	

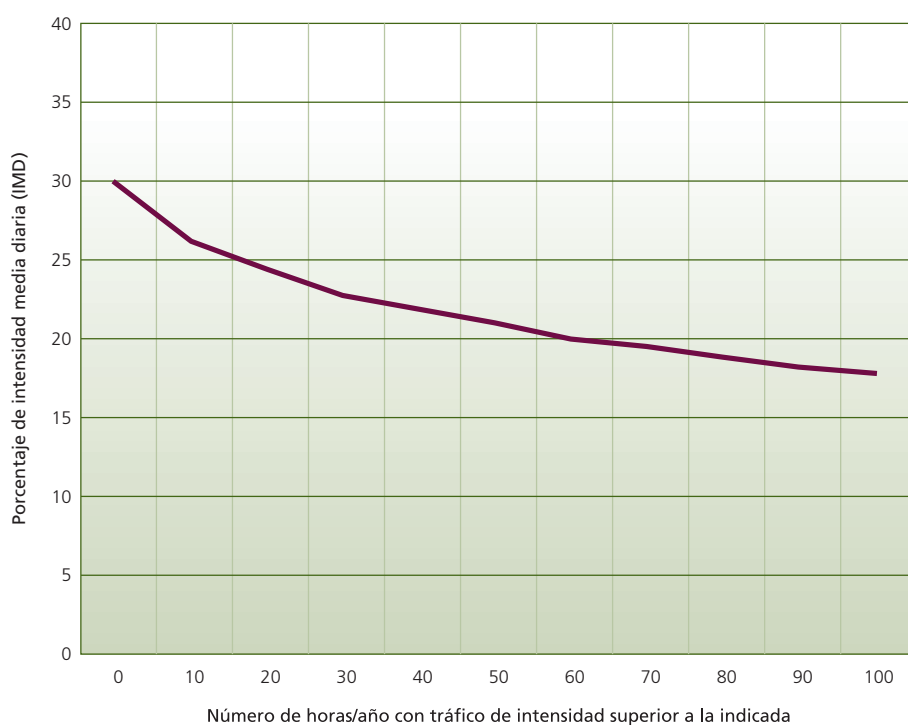
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 22,49% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,58% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 29,64% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-66).

Tabla y gráfico T-4 (AP-66). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-66: León-Campomanes



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	29,64
10	25,93
20	24,15
30	22,49
40	21,63
50	20,76
60	19,74
70	19,26
80	18,58
90	17,96
100	17,58

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto-septiembre, con una punta adicional menos acusada en el mes de marzo, debida seguramente a la festividad de la Semana Santa. La utilización de la vía durante este año superó los 284 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-66).

Tabla y gráfico T-5 (AP-66). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-66: León-Campomanes



Autopista AP-66	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	18,24	18,79	24,60	19,75	23,26	23,13		
Mens. 2007	16,52	17,18	20,29	25,90	22,09	24,12		
Acum. 2008	18,24	37,03	61,63	81,38	104,64	127,77		
Acum. 2007	16,52	33,70	53,99	79,89	101,98	126,10		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	31,72	37,65	25,78	22,80	18,71	20,08	284,51	
Mens. 2007	33,39	38,09	26,71	24,32	21,46	21,92	291,99	
Acum. 2008	159,49	197,14	222,92	245,72	264,43	284,51		
Acum. 2007	159,49	197,58	224,29	248,61	270,07	291,99		

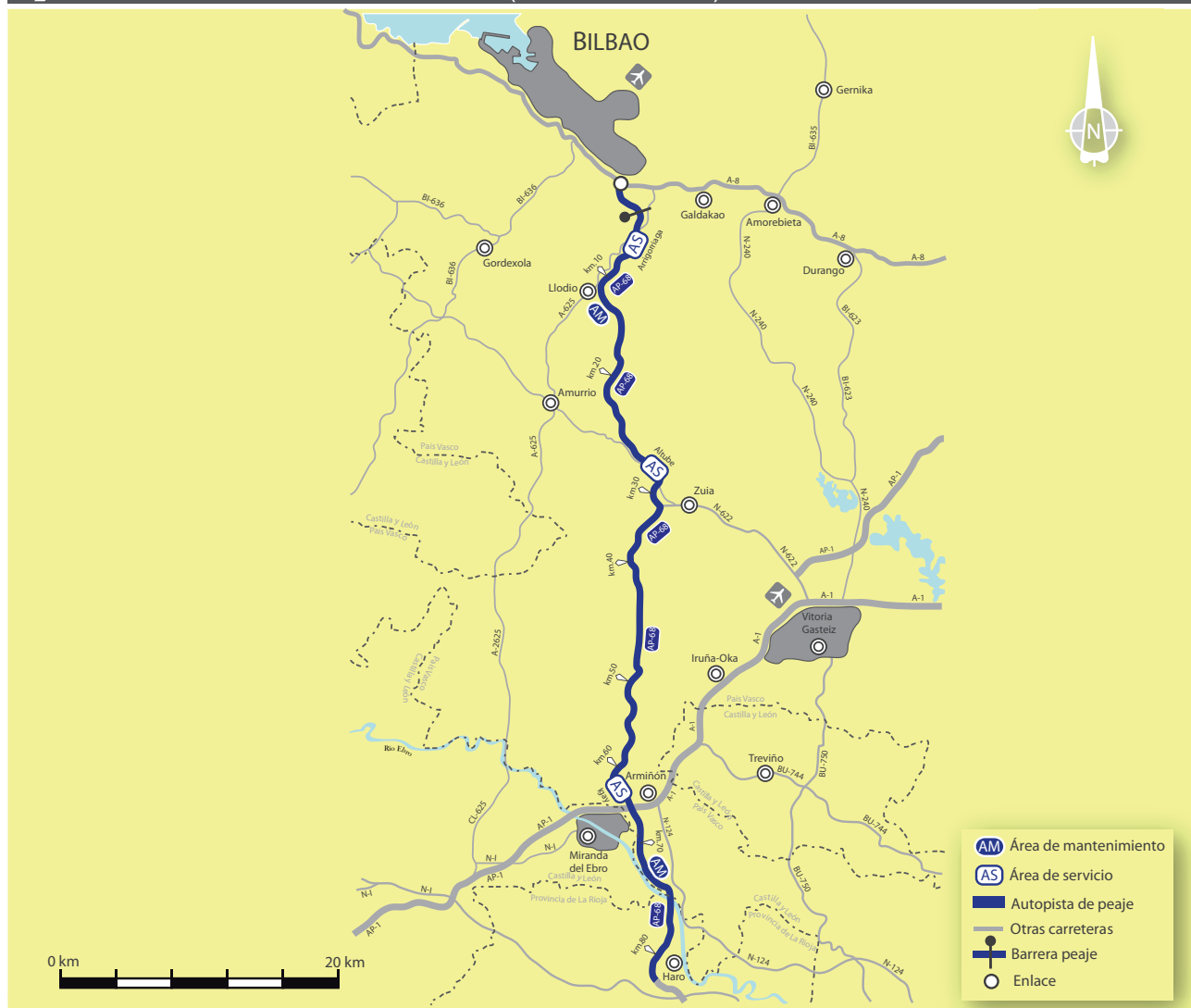
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO BILBAO-HARO)

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO BILBAO-HARO)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Albergue	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de trabajo
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA	Arrigorriaga	6	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Altsube	36	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Igay	64	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

▲ Dirección Bilbao ▼ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones



AP-68: Bilbao – Zaragoza

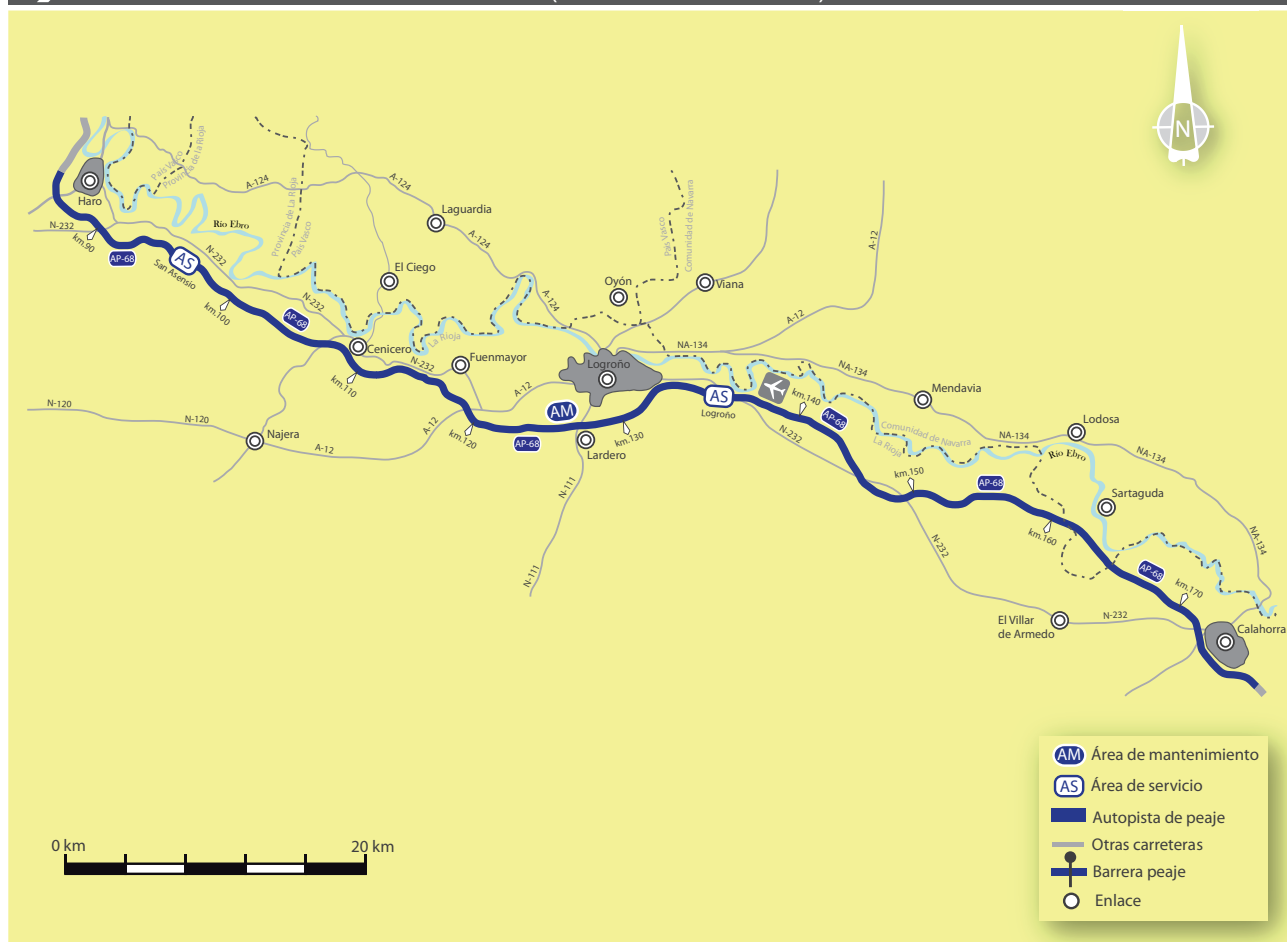
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO HARO-CALAHORRA)

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO HARO-CALAHORRA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚗	☕	✂	☎	🚰	🛏	🏠	💰	🌳	📶	📺	♿
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA														
	San Asensio	100	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Logroño	136	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•



Dirección Bilbao



Dirección Zaragoza



Ambas direcciones

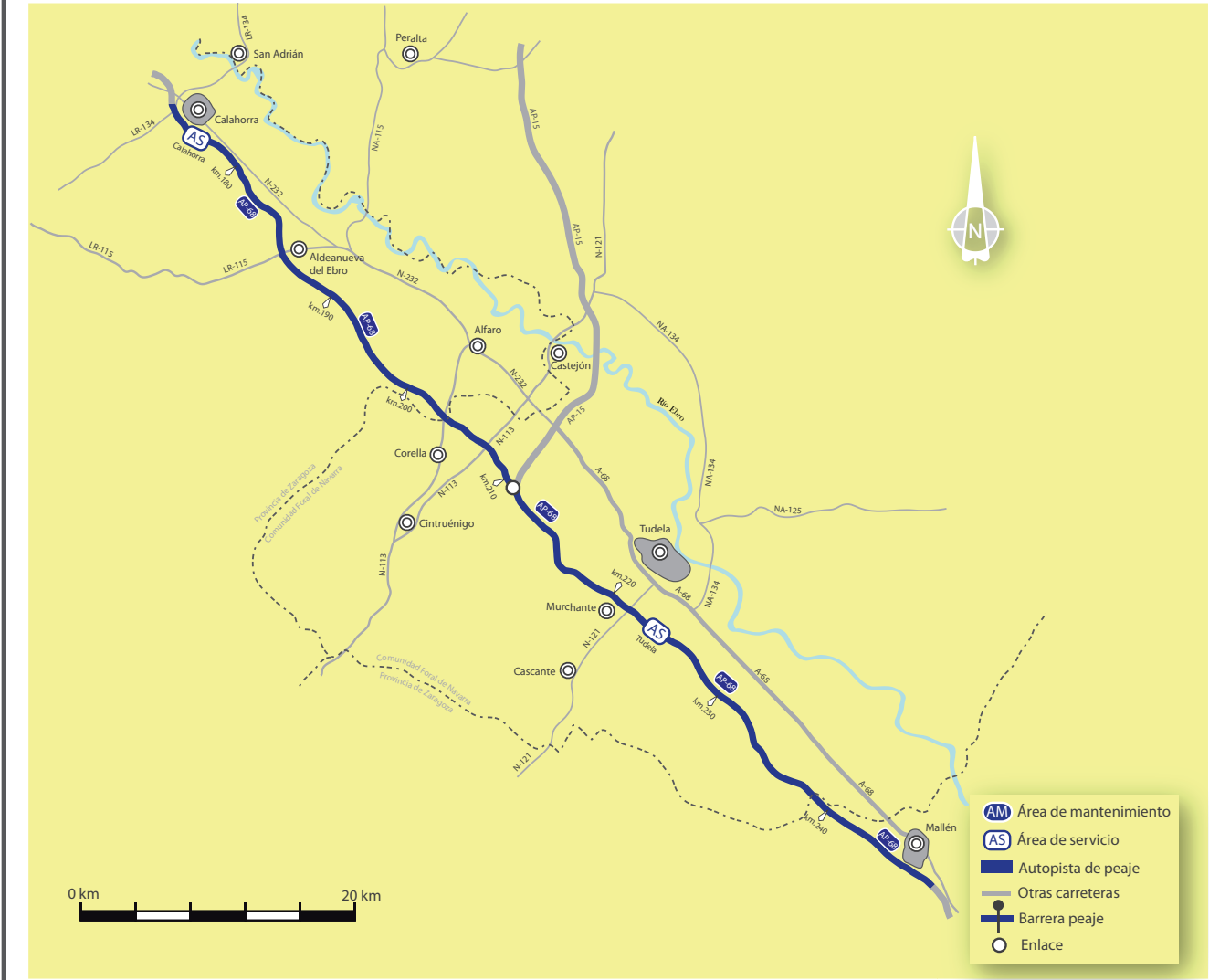
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO CALAHORRA-MALLÉN)

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ **AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO CALAHORRA-MALLÉN)**



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA														
	Calahorra Tudela	177 223	• •	• •	• •	• •	- •	- -	- •	- -	- •	- -	• •	• •

 Dirección Bilbao
 Dirección Zaragoza
 Ambas direcciones

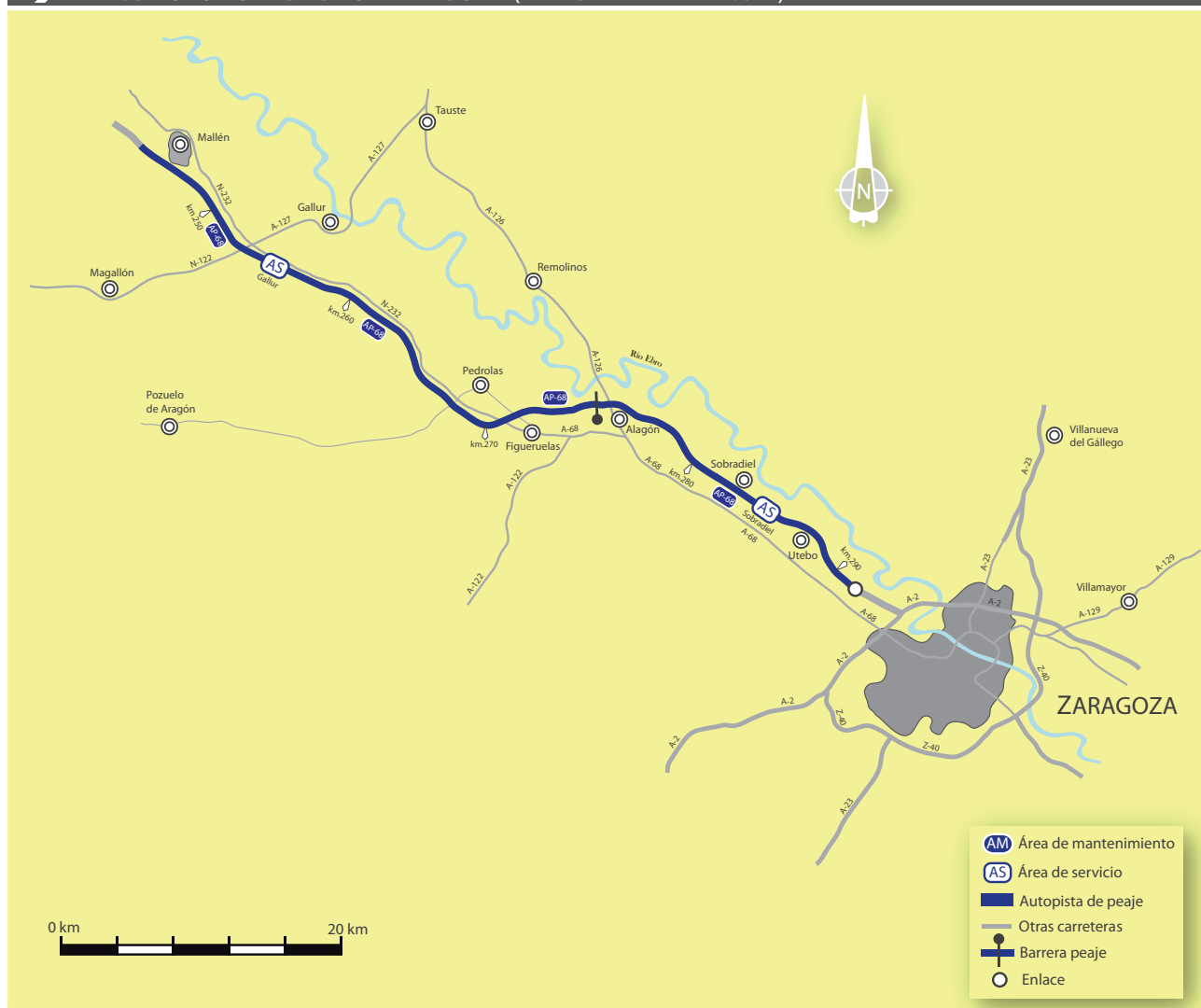
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO MALLÉN-ZARAGOZA)

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO MALLÉN-ZARAGOZA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de carga	Alquiler de vehículos de pasajeros
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA														
	Gallur	254	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Sobradiel	283	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

↶ Dirección Bilbao

↷ Dirección Zaragoza

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-68: Bilbao – Zaragoza

Sociedad concesionaria: AVASA

Longitud: 294,4 km

Fecha de concesión: 10/11/73

La autopista AP-68 corresponde al itinerario Bilbao - Zaragoza y posee una longitud total de 294,4 km en 22 tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos libres.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-68).

Tabla T-1 (AP-68). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Vasco Aragonesa, C. E. S. A.
Domicilio	Barrio de Anuntzibai, s/n. 48410 OROZCO (VIZCAYA)
Fecha de constitución	18/12/65
Capital social (*)	237,095
Ingresos de explotación 2008 (*)	154,34
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	52,0

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-68: Bilbao - Zaragoza	02/11/73	01/03/78	11/11/26

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-68: Bilbao – Zaragoza fue de 14.734 vehículos, de los cuales 12.938 corresponden a la categoría de ligeros y 1.796 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (69,7%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 8.237 Vh/día en el tramo Alfaro – Enlace Autopista de Navarra hasta 40.136 Vh/día en el tramo Bilbao – Arrigorriaga.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 1.587,64 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 8,1% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, que es también inferior a la participación porcentual de la autopista AP-68 en cuanto a longitud dentro del total de la red, cuyo valor es el 11,6%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-68).

Tabla T-2 (AP-68). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Bilbao (Soluc. Sur)-Arrigorriaga	34.265	5.871	40.136	-3,32	59.444.146	10.184.591	69.628.737	-3,05
Arrigorriaga-Areta N.	32.882	5.674	38.556	-3,19	76.540.131	13.209.790	89.749.921	-2,92
Areta N.-Areta S.	29.582	5.203	34.785	-3,30	24.902.451	4.379.881	29.282.332	-3,03
Areta S.-Ciórroga	26.032	5.131	31.163	-3,38	155.488.737	30.648.259	186.136.996	-3,12
Ciórroga-Altube	26.554	5.835	32.389	-3,30	64.239.932	14.117.335	78.357.267	-3,03
Altube-Subijana	12.453	2.266	14.719	-5,82	80.630.454	14.667.858	95.298.312	-5,56
Subijana-Enl. Aut. Burgos	12.397	2.273	14.670	-5,75	65.426.556	11.995.320	77.421.876	-5,50
Enl.Aut.Burgos-Zambrana	8.779	1.450	10.229	-1,71	12.980.235	2.144.533	15.124.768	-1,44
Zambrana-Haro	9.384	986	10.370	-2,28	51.034.832	5.364.384	56.399.216	-2,01
Haro-Cenicero	9.910	1.002	10.912	4,58	81.836.924	8.268.396	90.105.320	4,87
Cenicero-Navarrete	9.998	1.290	11.288	9,18	31.692.189	4.087.528	35.779.717	9,49
Navarrete-Logroño	9.860	1.378	11.238	8,56	31.900.540	4.460.230	36.360.770	8,87
Logroño-Agoncillo	9.880	1.280	11.160	9,26	56.193.049	7.281.997	63.475.046	9,56
Agoncillo-Lodosa	9.873	860	10.733	7,50	76.814.999	6.694.498	83.509.497	7,79
Lodosa-Calahorra	10.544	921	11.465	8,24	40.557.840	3.544.098	44.101.938	8,54
Calahorra-Alfaro	7.932	820	8.752	2,24	78.296.585	8.095.421	86.392.006	2,52
Alfaro-Enl. Aut. Navarra	7.418	819	8.237	-0,28	16.183.017	1.786.093	17.969.110	1,53
Enl. Aut. Navarra-Tudela	11.791	1.412	13.203	-0,95	47.516.365	5.687.502	53.203.867	-0,69
Tudela-Gallur	11.517	1.410	12.927	0,45	126.621.428	15.501.482	142.122.910	0,73
Gallur-Alagón (Autovía)	12.904	1.322	14.226	1,30	107.122.564	10.965.961	118.088.525	1,58
Alagón (Autovía)-Alagón Tauste	11.788	1.185	12.973	2,58	10.742.078	1.080.222	11.822.300	2,85
Alagón Tauste-Zaragoza (Ronda)	13.016	1.244	14.260	1,74	97.945.211	9.361.112	107.306.323	2,02
Total tramos de peaje	12.938	1.796	14.734	0,15	1.394.110.256	193.526.497	1.587.636.753	0,42

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	294,40	11,6%
IMD total (Vh/d)	14.734	69,7%
Demanda total (MVh x km)	1.587,64	8,1%

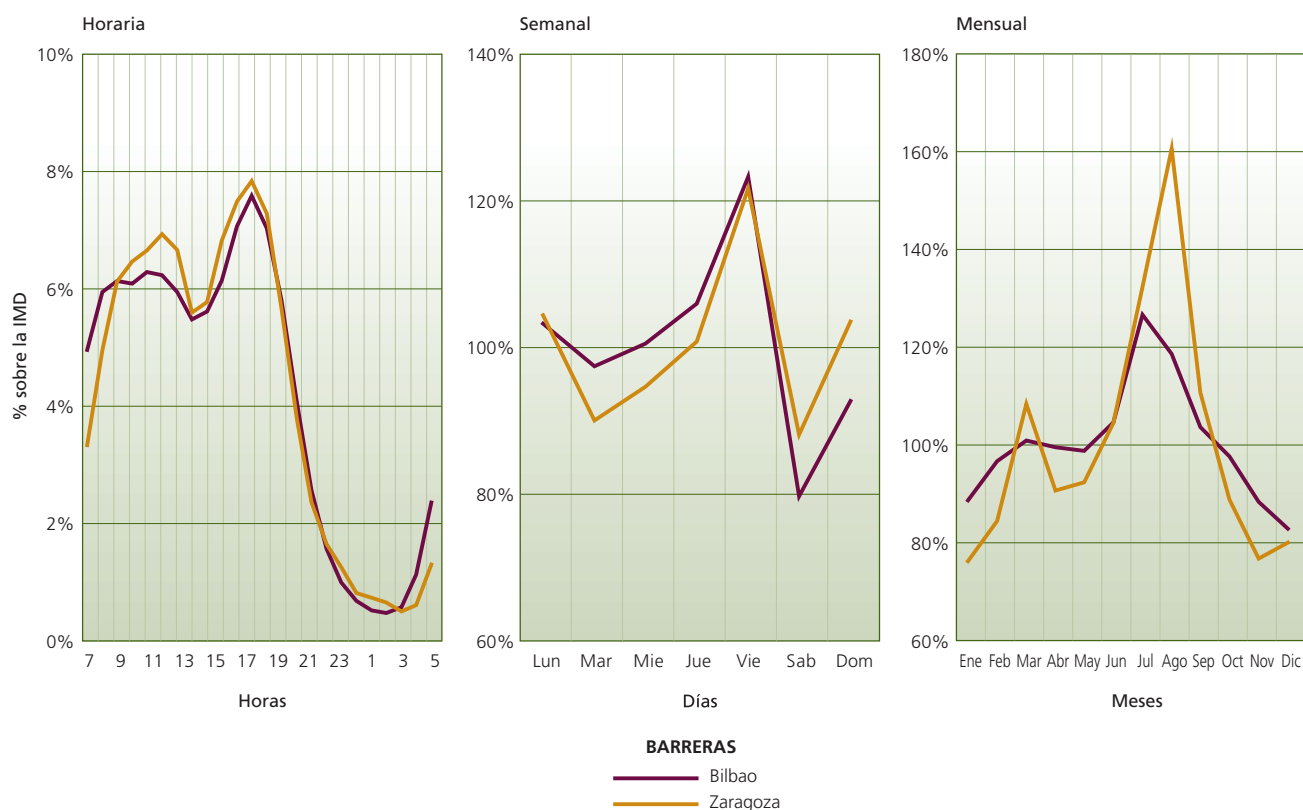
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-66 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en Bilbao un valor del 6,23% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,54%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 122,87% de la IMD en Bilbao. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de junio-julio-agosto (104,02% - 125,97% - 117,95%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-68).

Tabla y gráfico T-3 (AP-68). Distribución de las intensidades medias: AP-68, Bilbao-Zaragoza. Año 2008



Horaria	Bilbao		Zaragoza	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	1.421	4,91	422	3,28
8	1.705	5,89	630	4,89
9	1.760	6,08	781	6,07
10	1.747	6,03	826	6,42
11	1.804	6,23	850	6,60
12	1.789	6,18	885	6,88
13	1.706	5,89	851	6,61
14	1.571	5,43	714	5,55
15	1.611	5,56	736	5,72
16	1.762	6,09	872	6,77
17	2.030	7,01	957	7,43
18	2.182	7,54	1.002	7,78
19	2.019	6,97	930	7,22
20	1.664	5,75	721	5,60
21	1.168	4,03	483	3,75
22	730	2,52	298	2,32
23	439	1,52	205	1,59
24	273	0,94	155	1,20
1	181	0,63	98	0,76
2	136	0,47	88	0,68
3	121	0,42	77	0,60
4	151	0,52	58	0,45
5	312	1,08	72	0,56
6	666	2,30	161	1,25
Total	28.949		12.872	

Diaria	Bilbao		Zaragoza	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	29.763	102,81	13.385	103,99
Mar	28.079	96,99	11.542	89,67
Mie	28.988	100,13	12.129	94,23
Jue	30.569	105,60	12.919	100,37
Vie	35.570	122,87	15.610	121,27
Sáb	22.967	79,34	11.291	87,72
Dom	26.719	92,30	13.270	103,09
Total	28.949		12.872	

Mensual	Bilbao		Zaragoza	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	25.495	88,07	9.731	75,60
Feb	27.795	96,01	10.795	83,86
Mar	29.028	100,27	13.878	107,82
Abr	28.647	98,96	11.596	90,09
May	28.412	98,15	11.810	91,75
Jun	30.113	104,02	13.368	103,85
Jul	36.467	125,97	16.957	131,74
Ago	34.145	117,95	20.585	159,92
Sep	29.837	103,07	14.165	110,05
Oct	28.092	97,04	11.349	88,17
Nov	25.409	87,77	9.795	76,10
Dic	23.811	82,25	10.221	79,40
Total	28.949		12.872	

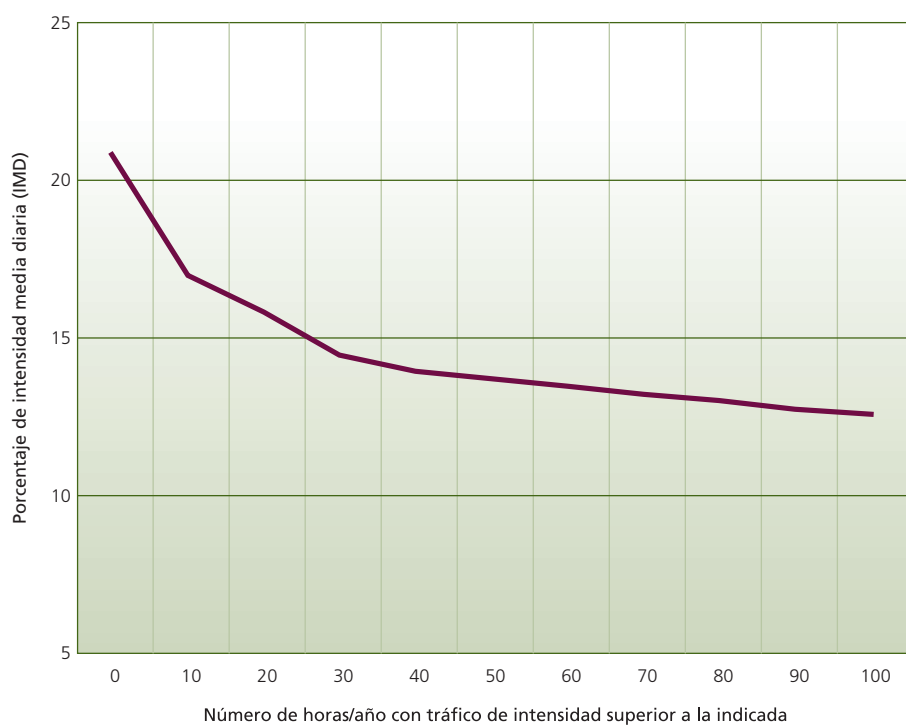
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 14,33% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,47% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 20,69% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestran la tabla T-4 (AP-68).

Tabla y gráfico T-4 (AP-68). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



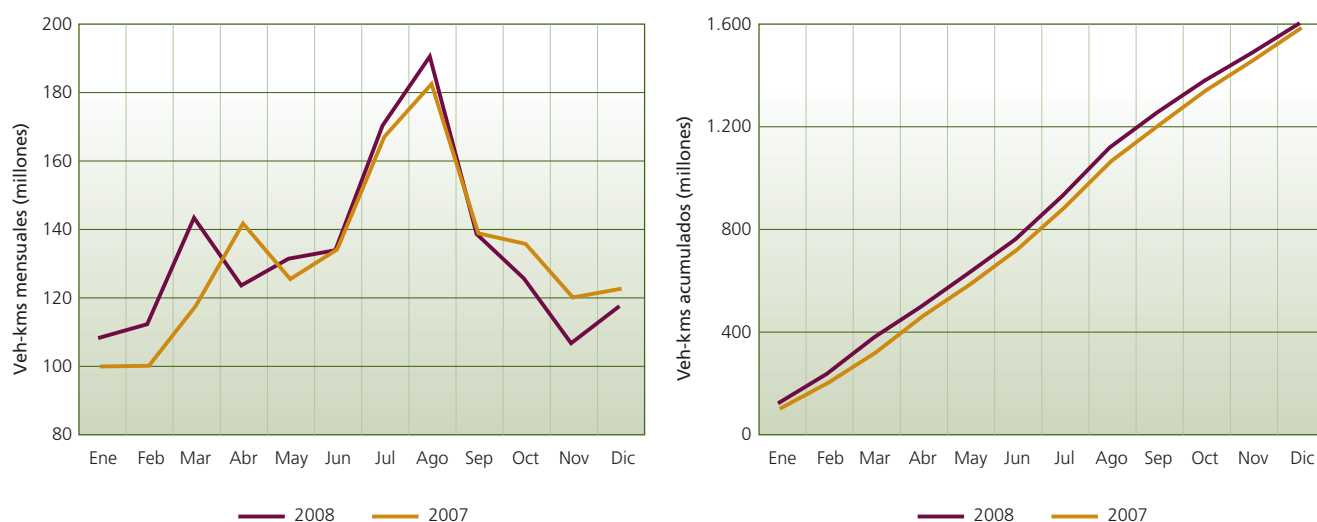
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,69
10	16,87
20	15,71
30	14,33
40	13,82
50	13,59
60	13,35
70	13,09
80	12,90
90	12,62
100	12,47

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto-septiembre, con una punta adicional menos acusada en el mes de marzo, debida seguramente a la festividad de la Semana Santa. La utilización de la vía durante este año superó los 1.587 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-68).

Tabla y gráfico T-5 (AP-68). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



Autopista AP-68	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	107,24	111,17	142,16	122,30	130,27	132,64	
Mens. 2007	99,57	99,71	117,16	141,32	125,06	133,72	
Acum. 2008	107,24	218,42	360,58	482,88	613,15	745,80	
Acum. 2007	99,57	199,28	316,44	457,76	582,82	716,54	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	169,13	189,32	137,47	124,45	105,51	115,95	1.587,64
Mens. 2007	166,61	182,10	138,52	135,27	119,80	122,17	1.581,01
Acum. 2008	914,93	1.104,25	1.241,72	1.366,18	1.471,68	1.587,64	
Acum. 2007	883,15	1.065,25	1.203,77	1.339,04	1.458,84	1.581,01	

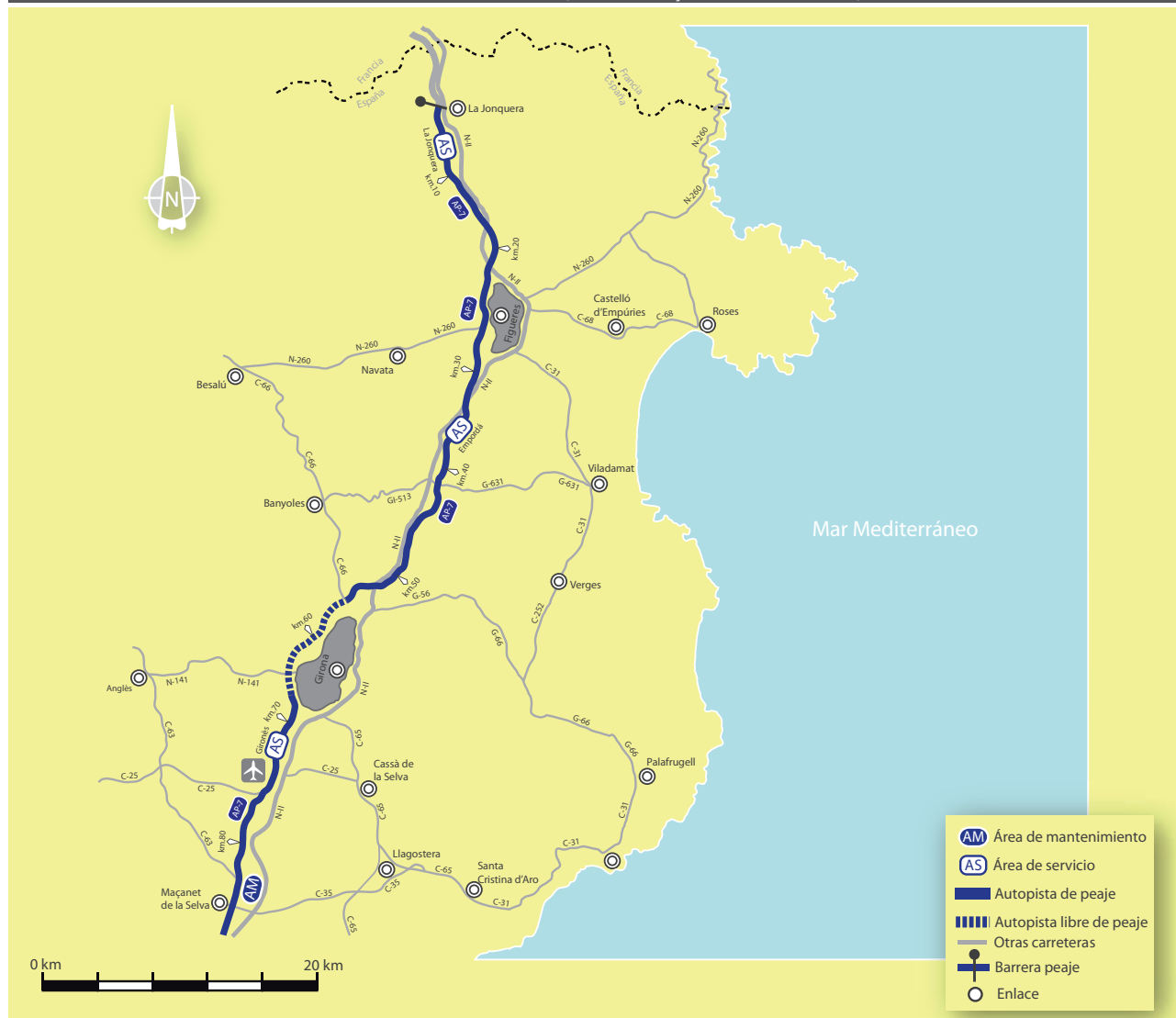
AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA (TRAMO MAÇANET-LA JONQUERA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA (TRAMO MAÇANET-LA JONQUERA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de carga
AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA	La Jonquera	7	•	•	•	•	-	•	•	•	•	•	•
	Empordà	35	•	•	•	•	-	•	•	•	•	•	•
	Gironès	71	•	•	•	•	-	•	•	•	•	•	•

▲ Dirección La Jonquera ▼ Dirección Barcelona ● Ambas direcciones



AP-7: Montmeló – La Jonquera

AUTOPISTA AP-7: Montmeló – La Jonquera

Sociedad concesionaria: ACESA

Longitud: 136,0 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Montmeló – La Jonquera posee una longitud total de 136 km distribuidos en dieciséis tramos de peaje. Esta autopista carece de tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 ACESA M-LJ).

Tabla T-1 (AP-7 ACESA M-LJ). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal)
Domicilio	Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA
Fecha de constitución	24/02/1967
Capital social (*)	411,467
Ingresos de explotación 2008 (*)	646,225
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	311,300

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	25/06/73	09/07/76	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - La Jonquera	06/02/67	29/01/70	31/08/21
	Autopista AP-7: Barcelona - Tarragona	29/01/68	01/03/72	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - Papiol	15/05/74	01/07/78	31/08/21

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Montmeló – La Jonquera fue de 46.761 vehículos, de los cuales 36.952 corresponden a la categoría de ligeros y 9.809 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (220,8%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 18.535 Vh/día en el tramo Figueres S. – Figueres N. hasta 117.174 Vh/día en el tramo Montmeló – Granollers.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 2.327,24 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que es más del doble de la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 5,4%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 ACESA M-LJ).

Tabla T-2 (AP-7 ACESA M-LJ). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Montmeló-Granollers	101.063	16.111	117.174	-2,19	112.816.379	17.984.862	130.801.241	-2,19
Granollers-Enlace C-60	76.251	15.247	91.498	-3,12	178.610.079	35.715.692	214.325.771	-3,12
Enlace C-60-Cardedeu	67.470	13.954	81.424	-3,85	42.967.547	8.886.726	51.854.273	-3,85
Cardedeu-St. Celoni	55.865	12.203	68.068	-4,40	269.485.636	58.864.856	328.350.492	-4,40
St. Celoni-Hostalric	47.562	11.514	59.076	-4,60	282.528.171	68.395.670	350.923.841	-4,6
Hostalric-Límite B/GI	44.310	11.203	55.513	-4,35	45.084.703	11.398.749	56.483.452	-4,35
Límite B/GI-Lloret	44.310	11.203	55.513	-4,35	130.388.852	32.966.164	163.355.016	-4,35
Lloret-Cassa	33.488	8.997	42.485	-7,96	158.356.990	42.542.549	200.899.539	-7,96
Cassa-Girona S.	34.692	9.553	44.245	-9,60	93.071.284	25.627.652	118.698.936	-9,6
Girona S.-Girona N.	41.130	10.229	51.359	-5,32	139.547.411	34.706.378	174.253.789	-5,32
Girona N.-L'Escala	24.141	8.108	32.249	-5,61	129.882.778	43.623.370	173.506.148	-5,61
L'Escala-Figueres S.	21.697	8.015	29.712	-5,21	90.847.352	33.559.333	124.406.685	-5,21
Figueres S.-Figueres N.	12.327	6.208	18.535	-4,16	38.349.095	19.313.807	57.662.902	-4,16
Figueres N.-La Jonquera	16.534	6.949	23.483	-4,17	82.301.120	34.588.319	116.889.439	-4,17
La Jonquera-Aduana	15.423	6.949	22.372	-1,88	18.966.318	8.545.007	27.511.325	-1,88
Aduana-Frontera	20.517	9.122	29.639	-3,66	25.831.799	11.485.272	37.317.071	-3,66
Total tramo de peaje	36.952	9.809	46.761		1.839.035.514	488.204.406	2.327.239.920	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	136,00	5,4%
IMD total (Vh/d)	46.671	220,8%
Demanda total (MVh x km)	2.327,24	11,8%

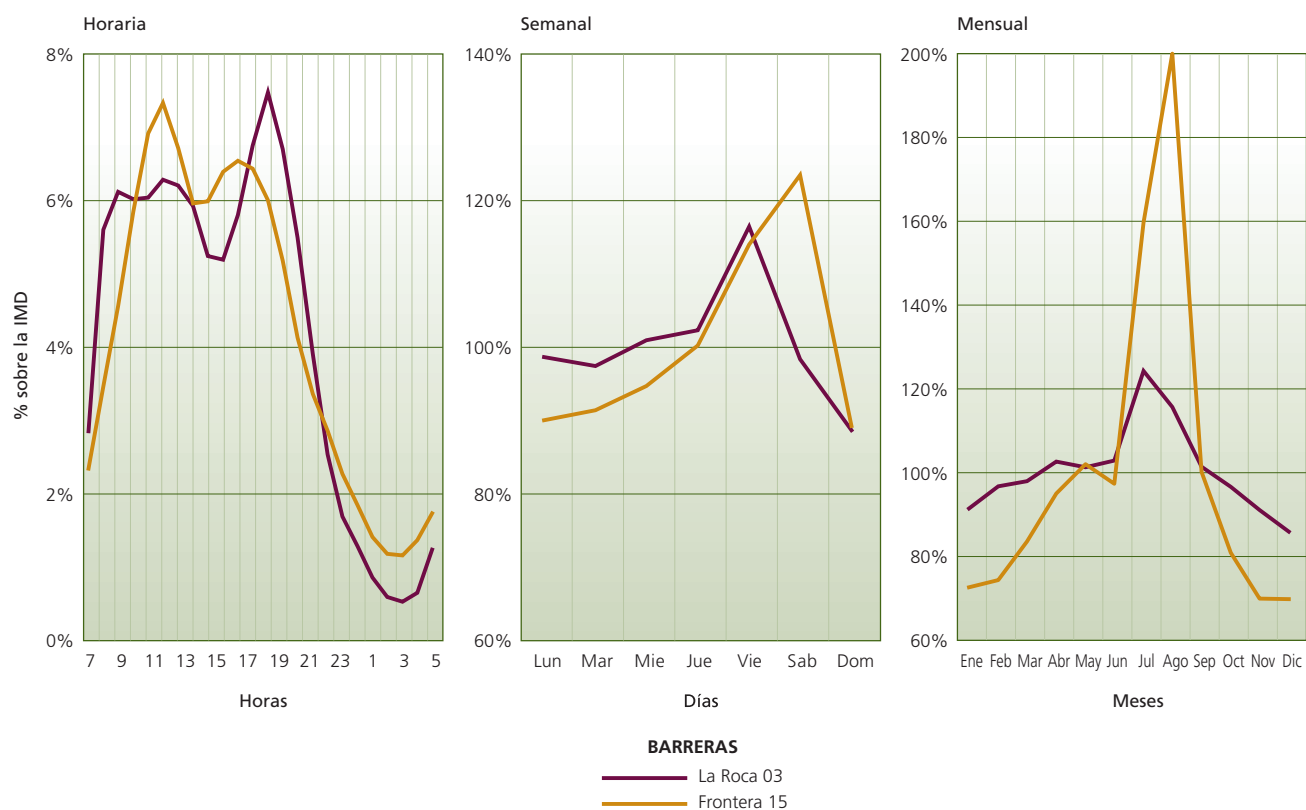
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Montmeló – La Jonquera a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de la Frontera un valor del 7,29% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,43% en La Roca.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,04% de la IMD, en la misma barrera de la Roca. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (159,05% - 199,37%) en la barrera de la Frontera.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 ACESA M-LJ).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Montmeló-La Jonquera. Año 2008



Horaria	La Roca		Frontera	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	2.575	2,81	515	2,30
8	5.085	5,56	766	3,42
9	5.565	6,08	1.011	4,52
10	5.468	5,98	1.300	5,81
11	5.502	6,00	1.538	6,87
12	5.707	6,24	1.623	7,29
13	5.636	6,16	1.493	6,67
14	5.385	5,88	1.325	5,92
15	4.756	5,20	1.332	5,95
16	4.712	5,15	1.420	6,35
17	5.270	5,76	1.455	6,50
18	6.138	6,71	1.430	6,39
19	6.803	7,43	1.334	5,96
20	6.097	6,66	1.149	5,14
21	4.989	5,45	915	4,09
22	3.538	3,87	743	3,32
23	2.289	2,50	631	2,82
24	1.512	1,65	500	2,23
1	1.131	1,24	403	1,80
2	749	0,82	307	1,37
3	501	0,55	255	1,14
4	446	0,49	251	1,12
5	554	0,61	297	1,33
6	1.098	1,20	379	1,69
Total	91.506		22.372	

Diaria	La Roca		Frontera	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	89.877	98,22	20.059	89,66
Mar	88.798	97,04	20.359	91,00
Mie	92.007	100,55	21.097	94,30
Jue	93.253	101,91	22.334	99,83
Vie	106.184	116,04	25.409	113,58
Sáb	89.659	97,98	27.535	123,08
Dom	80.802	88,30	19.877	88,85
Total	91.506		22.372	

Mensual	La Roca		Frontera	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	83.007	90,71	16.084	71,89
Feb	87.856	96,01	16.479	73,66
Mar	89.059	97,33	18.544	82,89
Abr	93.293	101,95	21.090	94,27
May	91.998	100,54	22.663	101,30
Jun	93.494	102,17	21.629	96,68
Jul	113.065	123,56	35.583	159,05
Ago	105.234	115,00	44.604	199,37
Sep	92.157	100,71	22.252	99,46
Oct	87.733	95,88	17.940	80,19
Nov	82.758	90,44	15.479	69,19
Dic	78.035	85,28	15.452	69,07
Total	91.474		22.317	

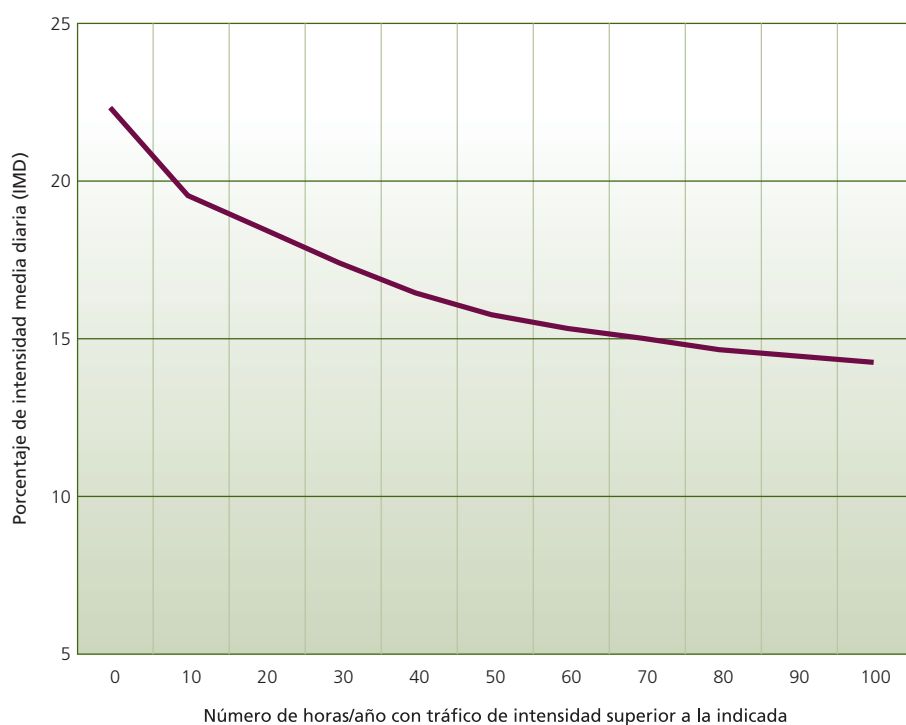
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 17,28% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,15% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 22,16% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 ACESA M-LJ).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



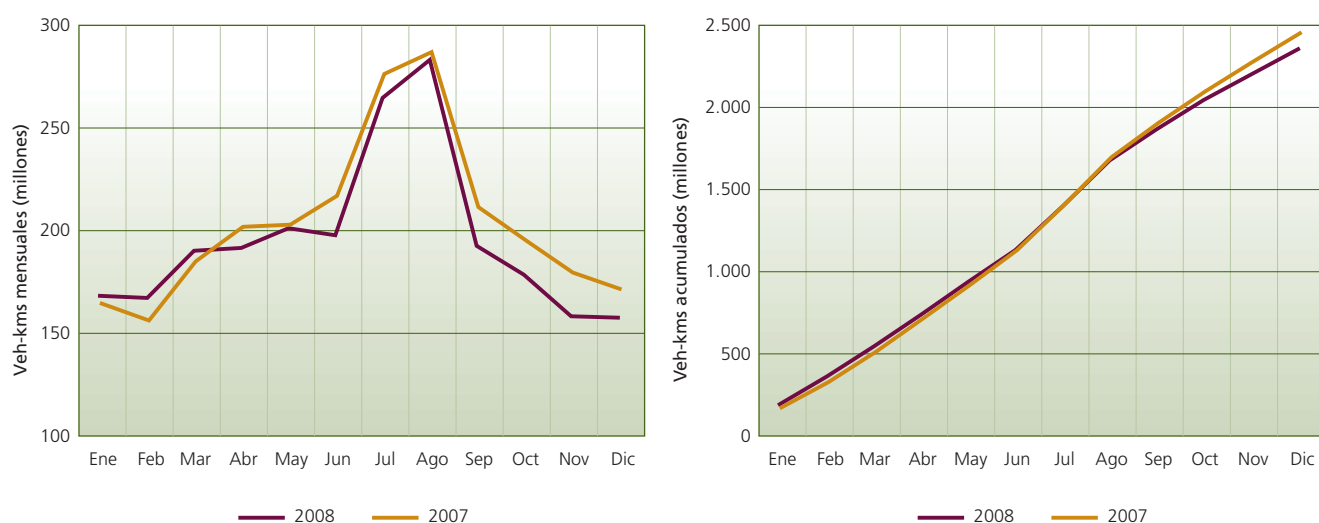
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,16
10	19,43
20	18,36
30	17,28
40	16,34
50	15,64
60	15,21
70	14,90
80	14,53
90	14,34
100	14,15

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 2.327 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 ACESA M-LJ).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	166,18	165,20	188,18	189,41	199,31	195,85	
Mens. 2007	163,75	155,66	184,50	201,08	202,26	216,24	
Acum. 2008	166,18	331,38	519,56	708,97	908,28	1.104,13	
Acum. 2007	163,75	319,41	503,91	704,99	907,25	1.123,49	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	262,64	281,25	190,61	176,59	156,39	155,64	2.327,24
Mens. 2007	275,60	286,40	210,83	194,75	178,74	171,15	2.440,96
Acum. 2008	1.366,76	1.648,01	1.838,62	2.015,21	2.171,60	2.327,24	
Acum. 2007	1.399,09	1.685,49	1.896,32	2.091,07	2.269,81	2.440,96	

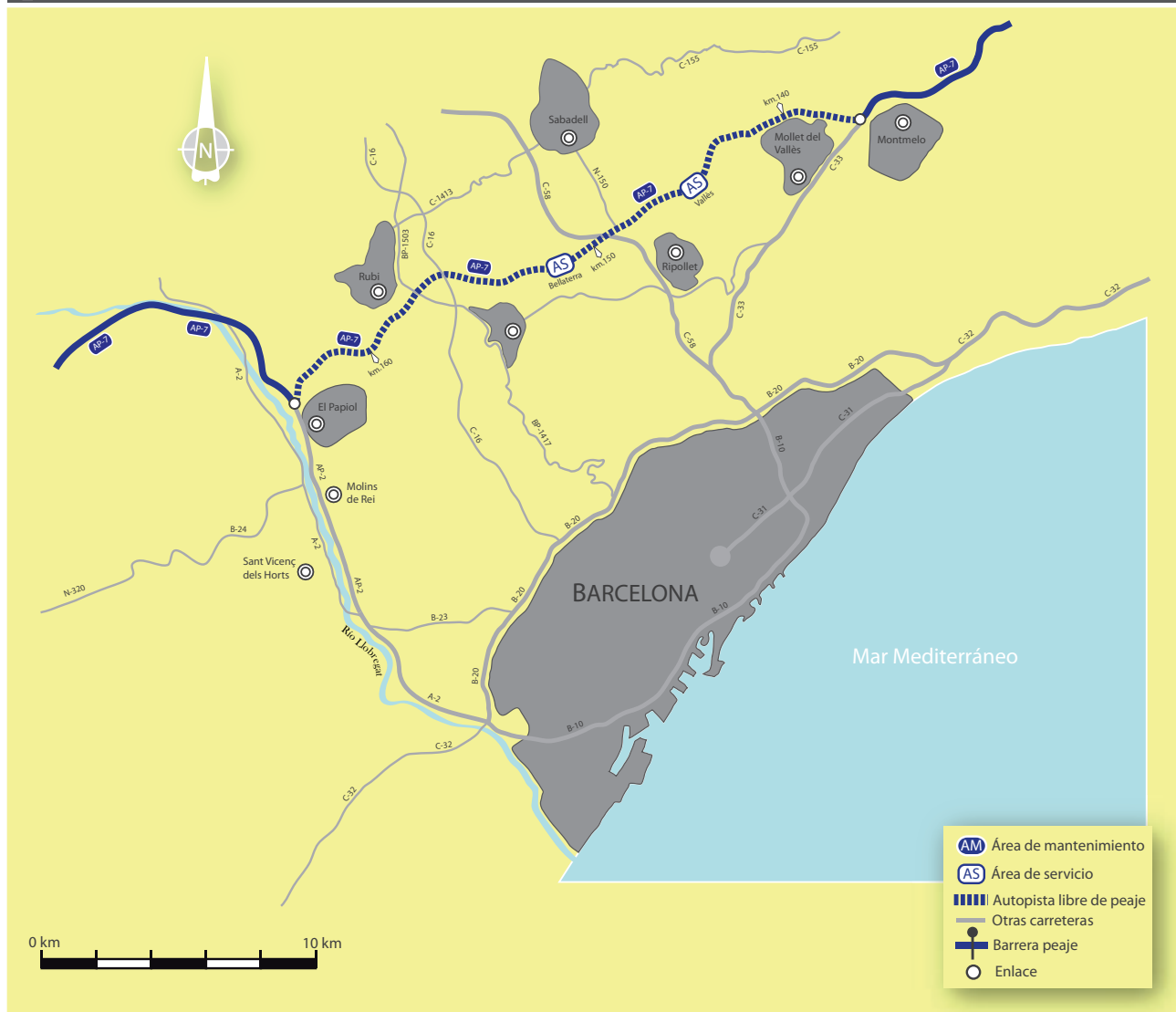
AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de trabajo	Alquiler de vehículos de ocio
AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL	Vallés Bellaterra	144 151	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

▲ Dirección Montmeló ▼

● Ambas direcciones



AP-7: Montmeló – Papiol

AUTOPISTA AP-7: Montmeló – Papiol

Sociedad concesionaria: ACESA

Longitud: 26,6 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Montmeló – Papiol posee una longitud total de 26,6 km distribuidos en nueve tramos de peaje. Esta autopista carece de tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 ACESA M-P).

Tabla T-1 (AP-7 ACESA M-P). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal)
Domicilio	Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA
Fecha de constitución	24/02/1967
Capital social (*)	411,467
Ingresos de explotación 2008 (*)	646,225
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	311,300

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	25/06/73	09/07/76	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - La Jonquera	06/02/67	29/01/70	31/08/21
	Autopista AP-7: Barcelona - Tarragona	29/01/68	01/03/72	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - Papiol	15/05/74	01/07/78	31/08/21

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Montmeló – Papiol fue de 114.760 vehículos, de los cuales 87.907 corresponden a la categoría de ligeros y 26.853 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy alta y desde luego muy superior (543,0%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, siendo de hecho la mayor de ellas. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 85.111 Vh/día en el tramo Vallés – Bellaterra hasta 136.815 Vh/día en el tramo Rubí – El Papiol.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 1.118,94 millones de Vh × km, que corresponde aproximadamente al 5,7% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que quintuplica la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,1%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 ACESA M-P).

Tabla T-2 (AP-7 ACESA M-P). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Montmeló-Mollet	88.165	23.842	112.007	-1,87	148.434.996	40.140.919	188.575.915	-1,87
Mollet-Caldes	93.058	26.262	119.320	-3,56	19.754.327	5.574.838	25.329.165	-3,56
Caldes-Sta. Perpétua	101.325	30.670	131.995	-4,20	101.983.488	30.869.363	132.852.851	-4,2
Sta. Perpétua-Barberá	100.071	31.161	131.232	-4,70	62.264.107	19.388.167	81.652.274	-4,7
Barberá-Vallés	101.686	33.022	134.708	-3,31	62.152.732	20.183.557	82.336.289	-3,31
Vallés-Bellaterra	61.469	23.642	85.111	-2,54	91.115.346	35.043.887	126.159.233	-2,54
Bellaterra-St. Cugat	74.902	29.633	104.535	-3,20	69.632.113	27.548.054	97.180.167	-3,20
St. Cugat-Rubí	65.974	20.801	86.775	-4,48	70.265.839	22.154.731	92.420.570	-4,48
Rubí-El Papiol	108.314	28.501	136.815	-2,86	231.515.007	60.919.856	292.434.863	-2,86
Total tramo de peaje	87.907	26.853	114.760		857.117.955	261.823.372	1.118.941.327	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	26,60	1,1%
IMD total (Vh/d)	114.760	543,0%
Demanda total (MVh x km)	1.119,00	5,7%

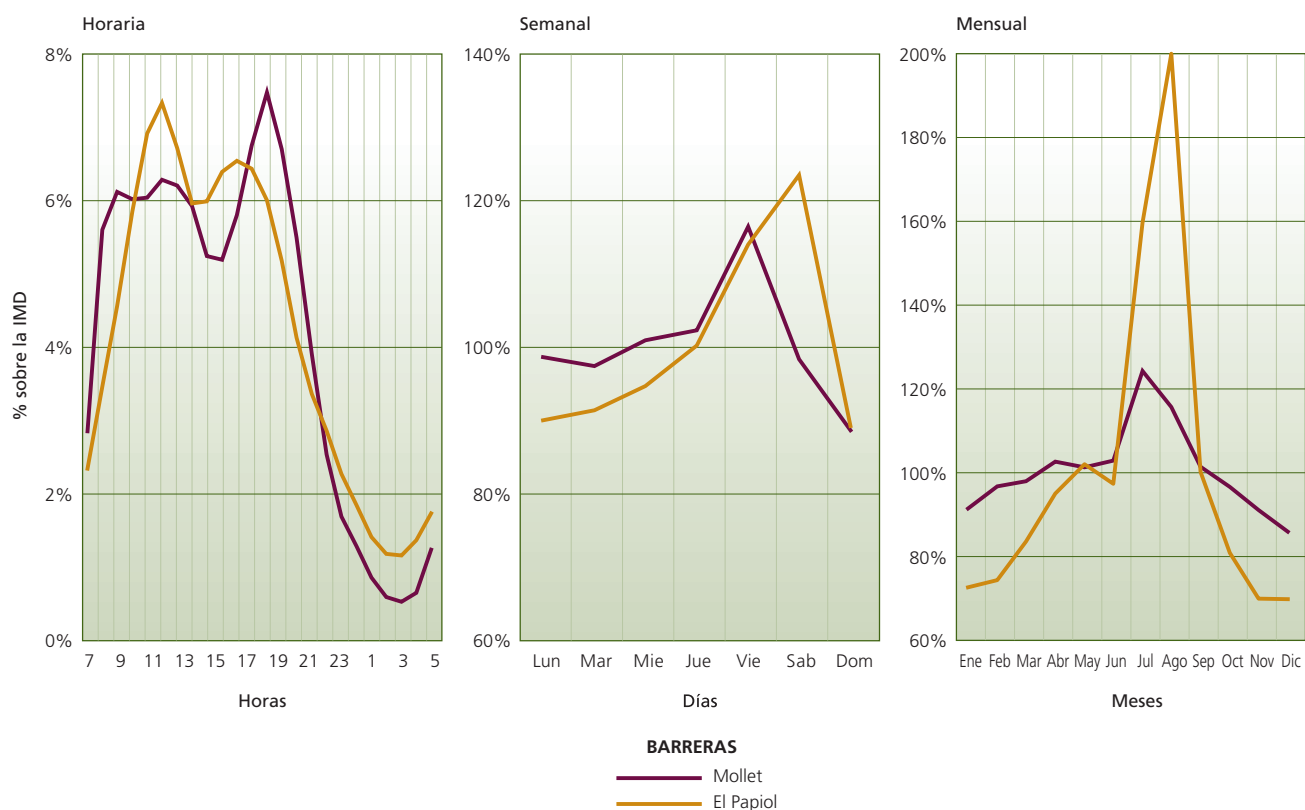
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Montmeló – Papiol a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 17 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de El Papiol un valor del 7,29% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,50%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,04% de la IMD, en la misma barrera de Mollet. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el periodo de verano durante los meses de julio-agosto (159,05% - 199,37%) en la barrera de El Papiol.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 ACESA M-P).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA M-P). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Montmeló-Papiol. Año 2008



Horaria	Mollet		El Papiol	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	2.575	2,81	515	2,30
8	5.085	5,56	766	3,42
9	5.565	6,08	1.011	4,52
10	5.468	5,98	1.300	5,81
11	5.502	6,00	1.538	6,87
12	5.707	6,24	1.623	7,29
13	5.636	6,16	1.493	6,67
14	5.385	5,88	1.325	5,92
15	4.756	5,20	1.332	5,95
16	4.712	5,15	1.420	6,35
17	5.270	5,76	1.455	6,50
18	6.138	6,71	1.430	6,39
19	6.803	7,43	1.334	5,96
20	6.097	6,66	1.149	5,14
21	4.989	5,45	915	4,09
22	3.538	3,87	743	3,32
23	2.289	2,50	631	2,82
24	1.512	1,65	500	2,23
1	1.131	1,24	403	1,80
2	749	0,82	307	1,37
3	501	0,55	255	1,14
4	446	0,49	251	1,12
5	554	0,61	297	1,33
6	1.098	1,20	379	1,69
Total	91.506		22.372	

Diaria	Mollet		El Papiol	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	89.877	98,22	20.059	89,66
Mar	88.798	97,04	20.359	91,00
Mie	92.007	100,55	21.097	94,30
Jue	93.253	101,91	22.334	99,83
Vie	106.184	116,04	25.409	113,58
Sáb	89.659	97,98	27.535	123,08
Dom	80.802	88,30	19.877	88,85
Total	91.511		22.381	

Mensual	Mollet		El Papiol	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	83.007	90,71	16.084	71,89
Feb	87.856	96,01	16.479	73,66
Mar	89.059	97,33	18.544	82,89
Abr	93.293	101,95	21.090	94,27
May	91.998	100,54	22.663	101,30
Jun	93.494	102,17	21.629	96,68
Jul	113.065	123,56	35.583	159,05
Ago	105.234	115,00	44.604	199,37
Sep	92.157	100,71	22.252	99,46
Oct	87.733	95,88	17.940	80,19
Nov	82.758	90,44	15.479	69,19
Dic	78.035	85,28	15.452	69,07
Total	91.474		22.317	

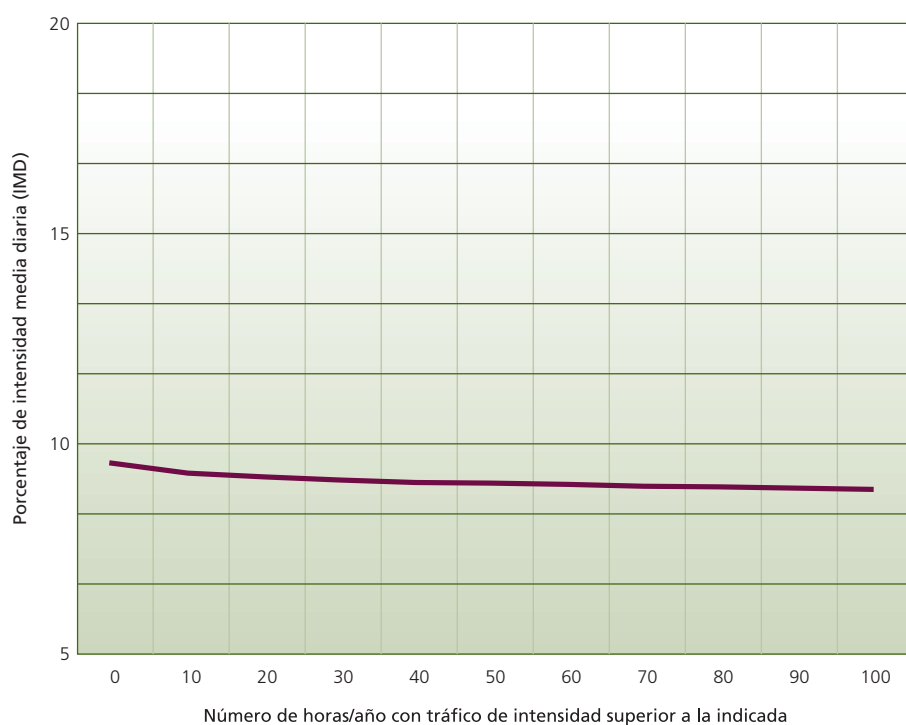
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 9,11% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 8,90% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 9,47% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 ACESA M-P).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA M-P). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



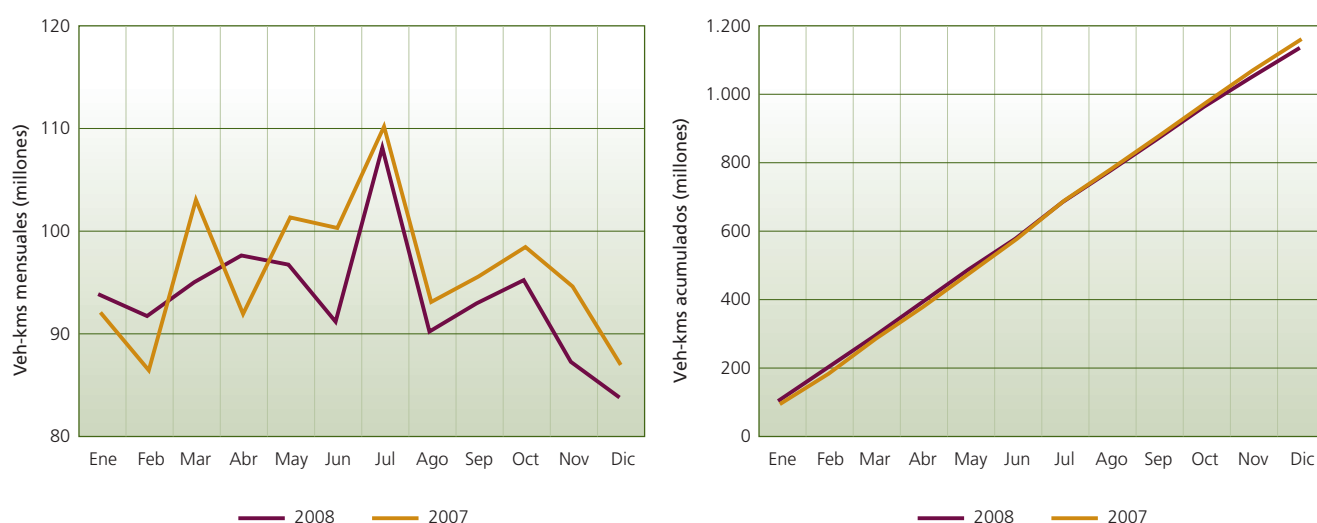
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	9,47
10	9,22
20	9,13
30	9,11
40	9,06
50	9,04
60	8,99
70	8,97
80	8,94
90	8,92
100	8,90

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 1.152 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 ACESA M-P).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-P). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	91,82	86,28	102,90	91,82	101,22	100,14		
Mens. 2007	88,49	84,30	97,59	90,40	98,97	96,61		
Acum. 2008	91,82	178,10	281,00	372,82	474,04	574,18		
Acum. 2007	88,49	172,79	270,38	360,78	459,75	556,36		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	110,02	92,99	95,43	98,34	94,45	87,02	1.152,43	
Mens. 2007	107,76	90,68	94,72	95,15	92,51	86,96	1.124,14	
Acum. 2008	684,20	777,19	872,62	970,96	1.065,41	1.152,43		
Acum. 2007	664,12	754,80	849,52	944,67	1.037,18	1.124,14		

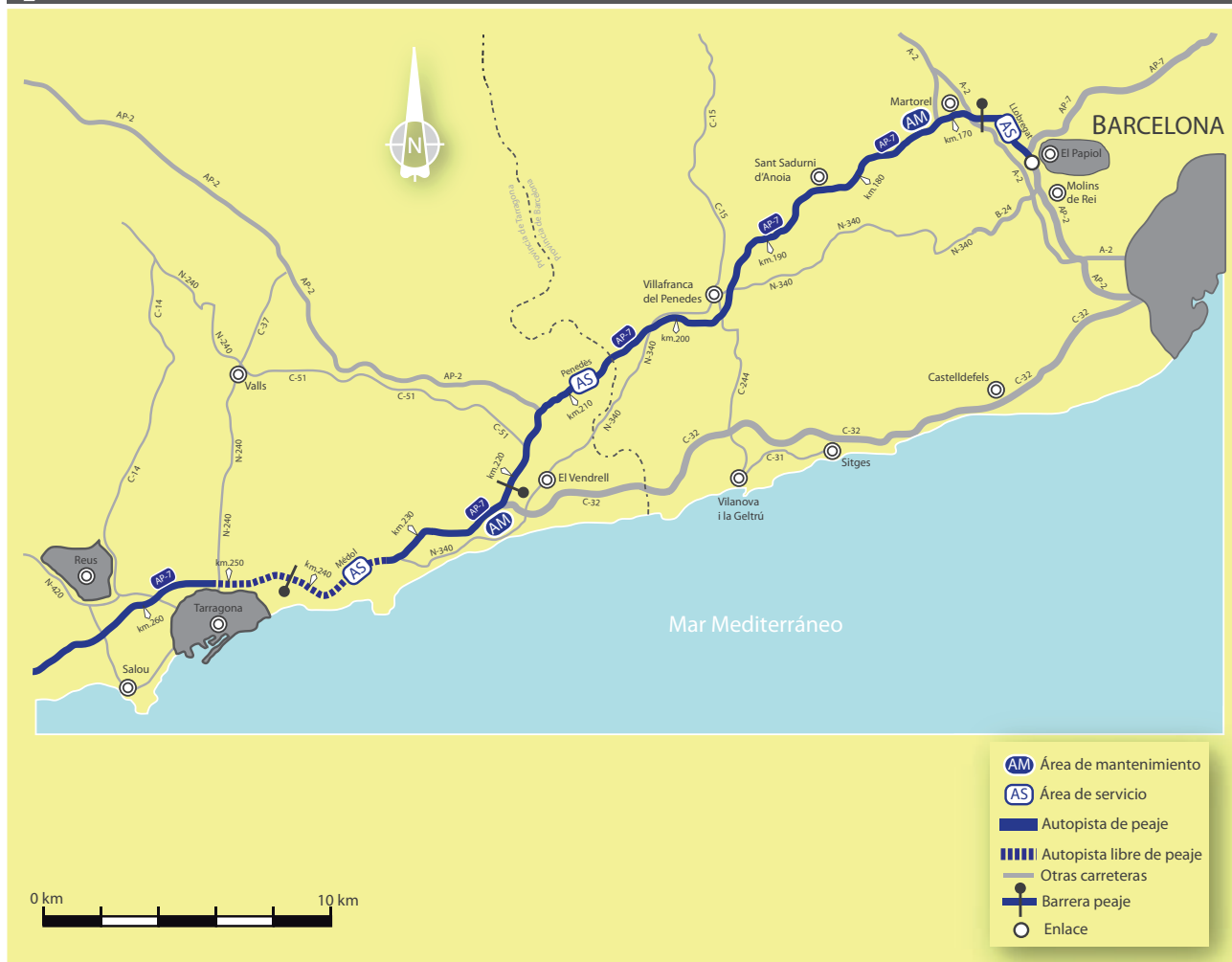
AUTOPISTA BARCELONA-TARRAGONA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA BARCELONA-TARRAGONA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
AP-7 BARCELONA-TARRAGONA														
	Llobregat	166	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•
	Penedés	208	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•
	Médol	237	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•

▲ Dirección Barcelona

▼ Dirección Valencia

● Ambas direcciones



AP-7: Barcelona – Tarragona

AUTOPISTA AP-7: Barcelona – Tarragona

Sociedad concesionaria: ACESA

Longitud: 100,4 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Barcelona - Tarragona posee una longitud total de 100,4 km distribuidos en quince tramos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 ACESA B-T).

Tabla T-1 (AP-7 ACESA B-T). Datos de la sociedad concesionaria	
Denominación social	Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal)
Domicilio	Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA
Fecha de constitución	24/02/1967
Capital social (*)	411,467
Ingresos de explotación 2008 (*)	646,225
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	311,300

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	25/06/73	09/07/76	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - La Jonquera	06/02/67	29/01/70	31/08/21
	Autopista AP-7: Barcelona - Tarragona	29/01/68	01/03/72	31/08/21
	Autopista AP-7: Montmeló - Papiol	15/05/74	01/07/78	31/08/21

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Barcelona – Tarragona fue de 61.691 vehículos, de los cuales 49.819 corresponden a la categoría de ligeros y 11.872 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (291,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 28.609 Vh/día en el tramo Salou – Fin de la Concesión hasta 114.060 Vh/día en el tramo Molins de Rei – El Papiol.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 2.266,03 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 11,5% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje y que es también muy superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 4%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 ACESA B-T).

Tabla T-2 (AP-7 ACESA B-T). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Molins de Rei - El Papiol	90.022	24.038	114.060	-6,50	123.884.340	33.079.711	156.964.051	-6,5
El Papiol - Martorell	70.526	17.299	87.825	-6,84	247.284.344	60.655.934	307.940.278	-6,84
Martorell - Gelida	67.215	16.012	83.227	-5,06	102.584.952	24.437.576	127.022.528	-5,06
Gelida - Sant Sadurni	62.676	14.822	77.498	-5,42	162.641.573	38.463.031	201.104.604	-5,42
Sant Sadurni - Vilafranca N.	62.011	14.900	76.911	-5,32	241.483.908	58.022.388	299.506.296	-5,32
Vilafranca N. - Vilafranca C	50.111	11.820	61.931	-6,34	40.165.844	9.473.864	49.639.708	-6,34
Vilafranca C. - Vilafranca S	42.669	10.069	52.738	-6,51	50.910.778	12.013.806	62.924.584	-6,51
Vilafranca S. - Limite B/T	43.186	10.301	53.487	-6,71	133.404.511	31.819.508	165.224.019	-6,71
Limite B/T - Enlace Medit.	43.186	10.301	53.487	-6,71	87.566.471	20.886.266	108.452.737	-6,71
Enlace Medit. - El Vendrell	34.793	8.159	42.952	-6,36	93.085.948	21.829.751	114.915.699	-6,36
El Vendrell - Altafulla	39.858	8.981	48.839	-6,95	177.099.535	39.903.865	217.003.400	-6,95
Altafulla - Tarragona	43.945	10.134	54.079	-7,94	236.918.027	54.635.250	291.553.277	-7,94
Tarragona - Reus	36.769	8.646	45.415	-10,04	62.577.357	14.714.892	77.292.249	-10,04
Reus - Salou	29.366	6.726	36.092	-12,44	57.501.142	13.170.025	70.671.167	-12,44
Salou - Fin Concesión	23.249	5.360	28.609	-12,95	12.848.894	2.962.186	15.811.080	-12,95
Total tramo de peaje	49.819	11.872	61.691		1.829.957.624	436.068.053	2.266.025.677	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	100,40	4,0%
IMD total (Vh/d)	61.691	291,9%
Demanda total (MVh x km)	2.266,03	11,5%

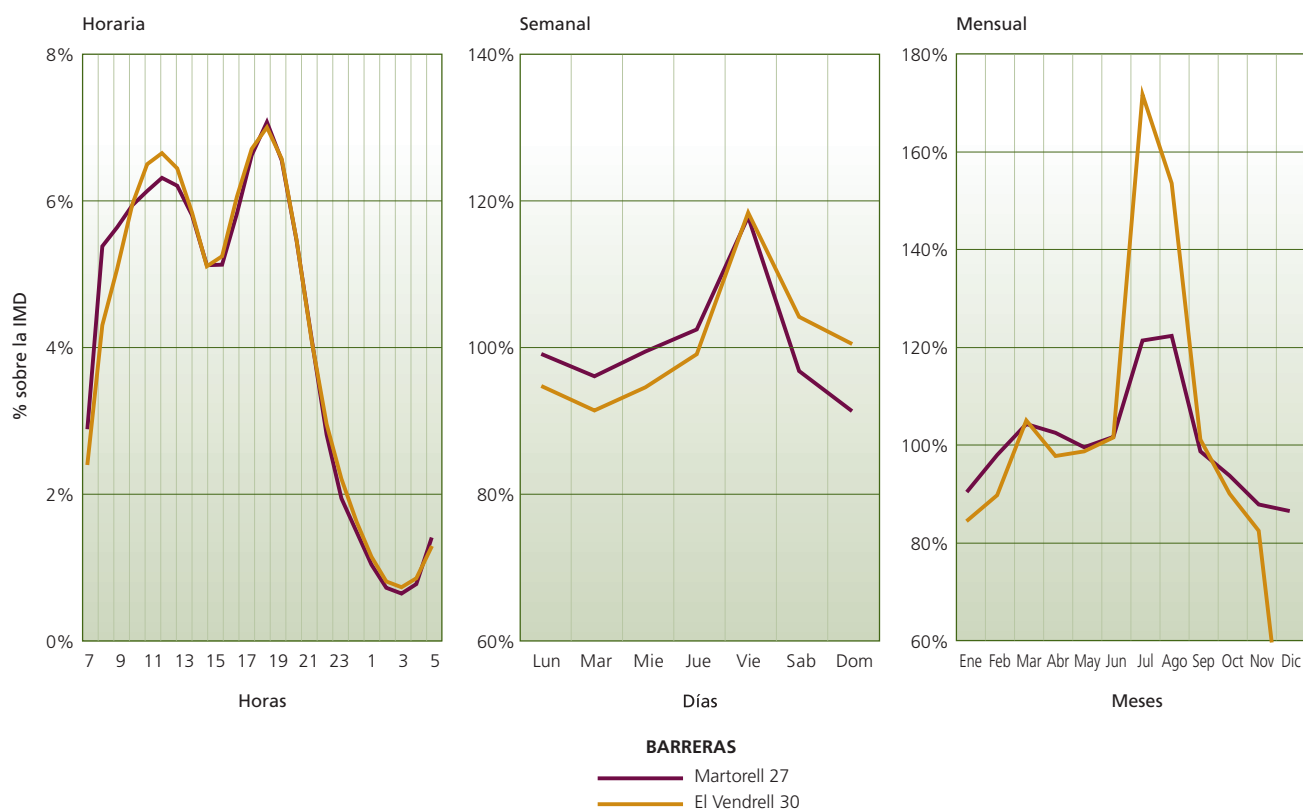
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Barcelona – Tarragona a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Martorell un valor del 6,27% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,03%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 117,39% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (171,01% - 152,94%) en la barrera de El Vendrell.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 ACESA B-T).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Barcelona-Tarragona. Año 2008



Horaria	Martorell		El Vendrell	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	1.917	2,87	826	2,38
8	3.565	5,34	1.480	4,26
9	3.744	5,60	1.746	5,03
10	3.939	5,90	2.051	5,91
11	4.066	6,09	2.240	6,45
12	4.189	6,27	2.293	6,61
13	4.116	6,16	2.222	6,40
14	3.845	5,76	2.011	5,79
15	3.396	5,08	1.758	5,07
16	3.399	5,09	1.804	5,20
17	3.859	5,78	2.087	6,01
18	4.394	6,58	2.313	6,66
19	4.696	7,03	2.416	6,96
20	4.351	6,51	2.267	6,53
21	3.620	5,42	1.882	5,42
22	2.715	4,06	1.401	4,04
23	1.849	2,77	1.012	2,92
24	1.269	1,90	752	2,17
1	962	1,44	548	1,58
2	669	1,00	383	1,10
3	456	0,68	266	0,77
4	404	0,60	238	0,69
5	491	0,73	281	0,81
6	898	1,34	427	1,23
Total	66.809		34.704	

Diaria	Martorell		El Vendrell	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	65.856	98,57	32.628	94,23
Mar	63.908	95,66	31.502	90,98
Mie	66.141	99,00	32.611	94,18
Jue	68.188	102,06	34.167	98,68
Vie	78.428	117,39	40.854	117,99
Sáb	64.381	96,37	35.923	103,75
Dom	60.837	91,06	34.690	100,19
Total	66.809		34.704	

Mensual	Martorell		El Vendrell	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	60.160	90,05	28.889	84,02
Feb	64.991	97,28	30.628	89,08
Mar	69.266	103,68	35.876	104,35
Abr	68.033	101,83	33.406	97,16
May	66.087	98,92	33.723	98,08
Jun	67.483	101,01	34.711	100,96
Jul	80.642	120,71	58.795	171,01
Ago	81.287	121,67	52.583	152,94
Sep	65.542	98,10	34.545	100,48
Oct	62.184	93,08	30.742	89,41
Nov	58.257	87,20	28.129	81,81
Dic	57.417	85,94	10.553	30,69
Total	66.809		34.704	

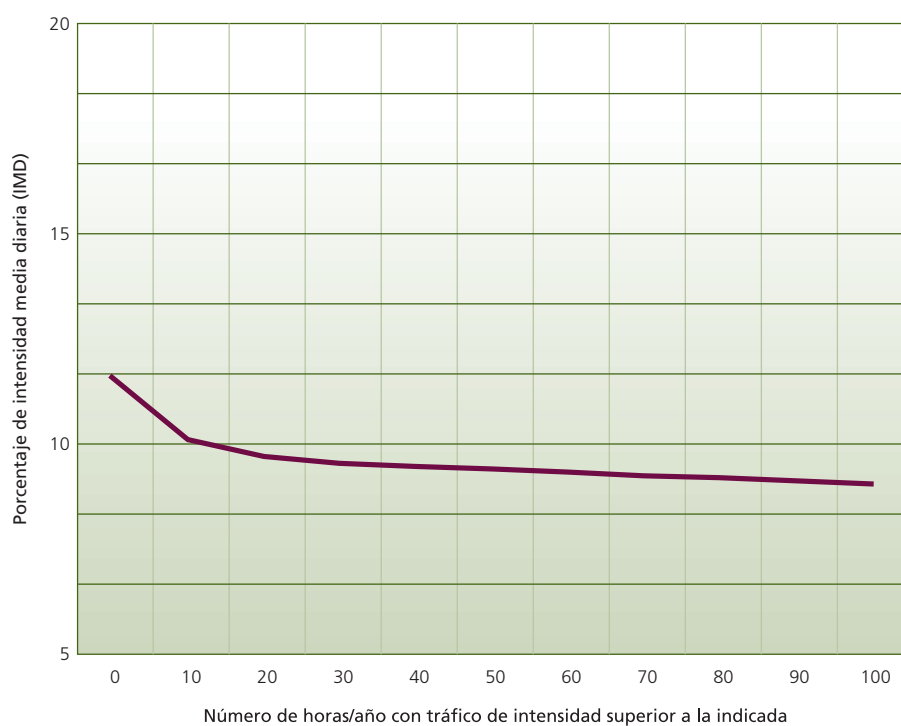
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 9,45% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 8,96% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 11,50% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 ACESA B-T).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



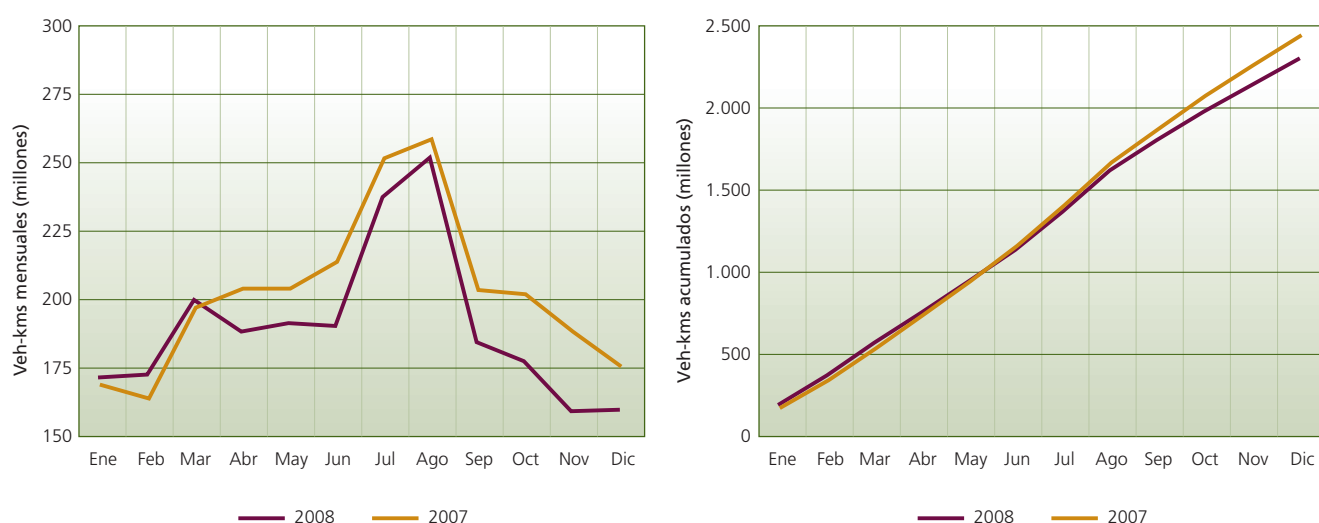
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	11,50
10	10,02
20	9,61
30	9,45
40	9,37
50	9,32
60	9,25
70	9,15
80	9,11
90	9,04
100	8,96

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto con una punta adicional menos acusada en el mes de marzo. La utilización de la vía durante este año superó los 2.266 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 ACESA B-T).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA B-T). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	170,09	171,17	198,26	186,83	189,89	188,75	
Mens. 2007	168,38	163,44	196,55	203,45	203,43	213,32	
Acum. 2008	170,09	341,26	539,52	726,34	916,23	1.104,98	
Acum. 2007	168,38	331,82	528,37	731,82	935,25	1.148,57	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	235,95	250,35	182,94	176,02	157,65	158,26	2.266,13
Mens. 2007	251,15	258,03	203,07	201,57	187,70	175,55	2.425,64
Acum. 2008	1.340,92	1.591,27	1.774,21	1.950,23	2.107,88	2.266,13	
Acum. 2007	1.399,72	1.657,75	1.860,82	2.062,39	2.250,09	2.425,64	

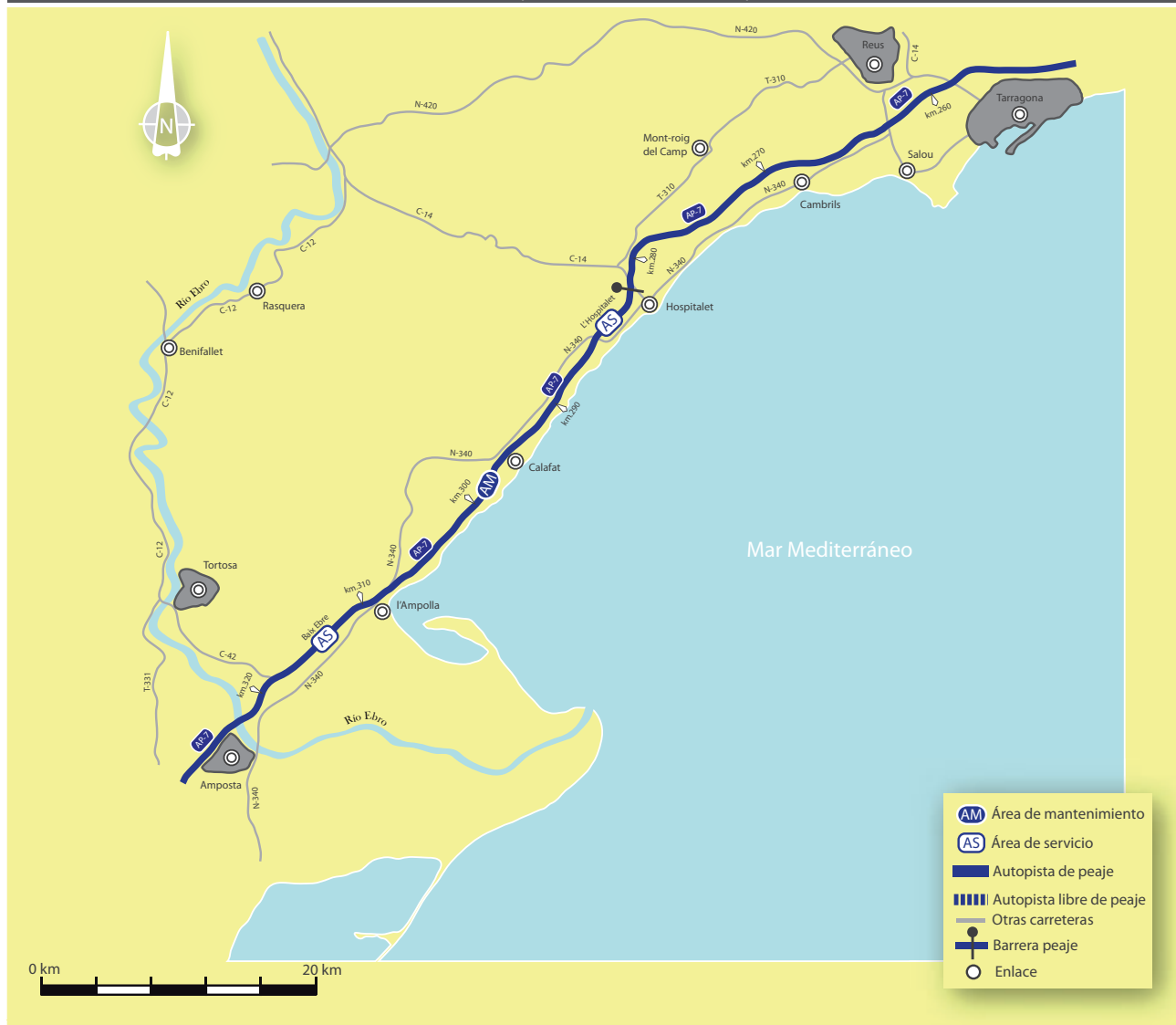
AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO SALOU-AMPOSTA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ **AP-7 AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO SALOU-AMPOSTA)**



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÀREA	P.K.												
AP-7 TARRAGONA-VALENCIA														
	L'Hospitalet Baix Ebre	283 317	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•

 Dirección Barcelona

 **Dirección Valencia**

- Ambas direcciones



AP-7: Tarragona – Valencia

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO AMPOSTA-CASTELLÓN)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO AMPOSTA-CASTELLÓN)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Alquiler	Hotel	Albergue	Moneda	Accesibilidad	Información	Regalo	Discapacidad
AP-7 TARRAGONA-VALENCIA													
	Benicarló	358	:	:	:	:	-	-	:	-	:	-	:
	La Ribera	404	:	:	:	:	-	-	:	-	:	-	:

▲ Dirección Barcelona

▼ Dirección Valencia

● Ambas direcciones

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO CASTELLÓN-PUÇOL)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO CASTELLÓN-PUÇOL)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 TARRAGONA-VALENCIA														
	La Plana Sagunto	448 478	:	:	:	:	-	:	:	-	:	-	:	:

⬆ Dirección Barcelona

⬇ Dirección Valencia

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-7: Tarragona – Valencia

Sociedad concesionaria: AUMAR

Longitud: 225,3 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Tarragona – Valencia posee una longitud total de 225,3 km distribuidos en quince tramos de peaje. Esta autopista carece de tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 AUMAR T-V).

Tabla T-1 (AP-7 AUMAR T-V). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.
Domicilio	Paseo Alameda, n° 36. 46023 VALENCIA
Fecha de constitución	16/09/71
Capital social (*)	213,60
Ingresos de explotación 2008 (*)	N/D
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	134,8

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla - Cádiz	06/02/69	30/07/69	31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona - Valencia	23/07/71	08/09/71	31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia - Alicante	21/12/72	22/12/71	31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Tarragona – Valencia fue de 22.155 vehículos, de los cuales 17.479 corresponden a la categoría de ligeros y 4.676 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD similar (104,8%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 18.658 Vh/día en el tramo Vinaroz – Peñíscola hasta 28.275 Vh/día en el tramo Salou – Cambrils.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 1.827,08 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 9,3% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que es aproximadamente proporcional a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 8,9%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 AUMAR T-V).

Tabla T-2 (AP-7 AUMAR T-V). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Salou-Cambrils	22.359	5.916	28.275	-13,47	56.466.302	14.940.262	71.406.564	-13,24
Cambrils-Hospitalet	21.264	5.822	27.086	-12,25	121.407.702	33.239.014	154.646.716	-12,02
Hospitalet-Ametlla	20.492	5.746	26.238	-9,21	123.000.295	34.485.559	157.485.854	-8,97
Ametlla-L'Ampolla	20.329	5.721	26.050	-8,60	79.610.900	22.404.152	102.015.052	-8,35
L'Ampolla-Tortosa	19.889	5.768	25.657	-8,06	79.345.885	23.011.557	102.357.442	-7,80
Tortosa-Amposta	17.740	5.525	23.265	-8,54	35.062.249	10.919.092	45.981.340	-8,29
Amposta-Vinaroz	14.663	4.577	19.240	-8,81	129.869.348	40.539.743	170.409.092	-8,56
Vinaroz-Peñíscola	14.117	4.541	18.658	-9,37	98.171.328	31.575.454	129.746.782	-9,12
Peñíscola-Torrelblanca	16.240	4.529	20.769	-9,99	151.565.957	42.272.651	193.838.607	-9,75
Torrelblanca-Oropesa	17.116	4.172	21.288	-10,05	97.098.309	23.663.184	120.761.492	-9,81
Oropesa-Castellón N.	17.634	4.253	21.887	-11,07	121.981.772	29.420.855	151.402.627	-10,83
Castellón N.-Castellón S.	16.819	4.209	21.028	-11,68	46.784.430	11.707.412	58.491.842	-11,44
Castellón S.-Villarreal	16.913	3.968	20.881	-14,96	67.472.864	15.832.860	83.305.724	-14,72
Villarreal-Moncófar	17.140	3.827	20.967	-17,59	67.122.191	14.989.705	82.111.896	-17,36
Moncófar-Puzol	16.774	3.689	20.463	-19,27	166.502.101	36.616.475	203.118.576	-19,05
Total tramo de peaje	17.479	4.676	22.155	-11,77	1.441.461.631	385.617.974	1.827.079.605	-11,53

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	225,30	8,9%
IMD total (Vh/d)	22.155	104,8%
Demanda total (MVh x km)	1.827,08	9,3%

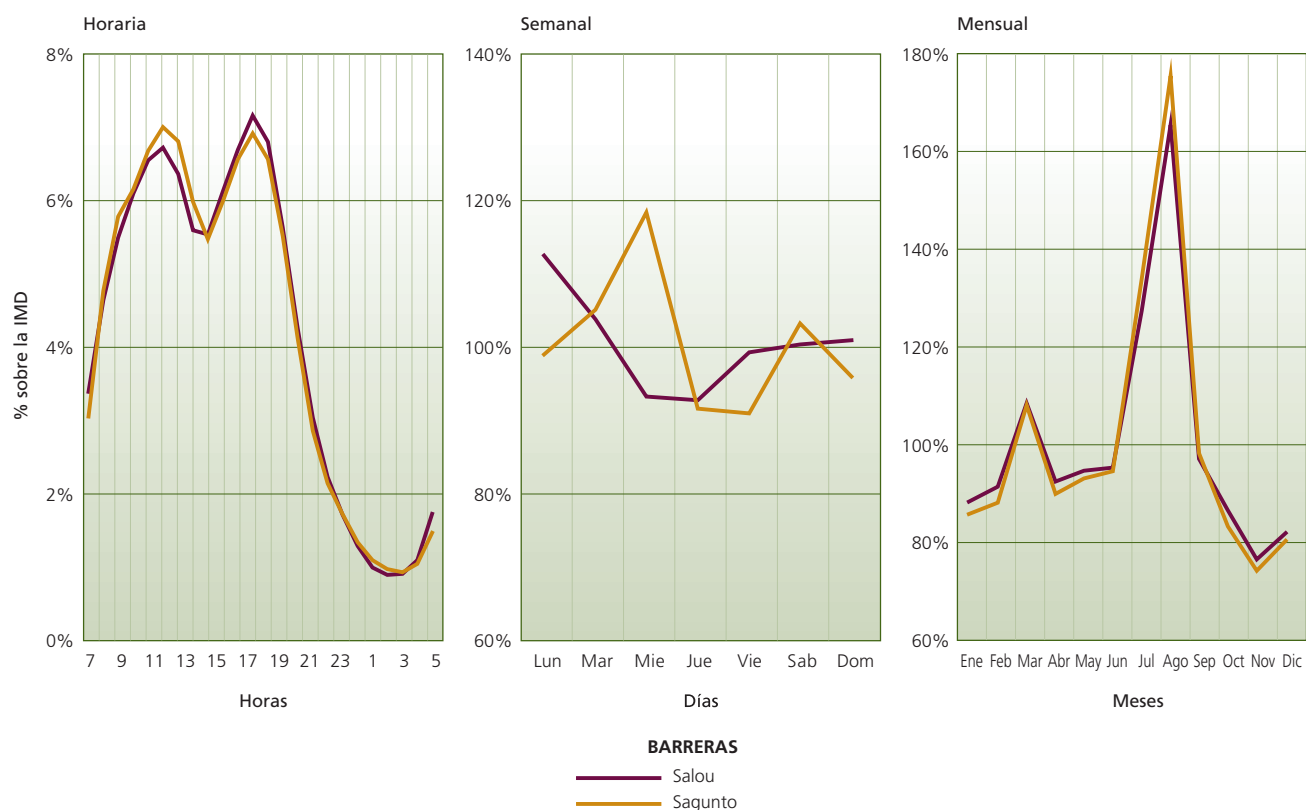
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Tarragona – Valencia a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Salou un valor del 6,68% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,12%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los lunes del 112,13% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (126,70% - 164,86%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 AUMAR T-V).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Tarragona-Valencia. Año 2008



Horaria	Salou		Sagunto	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	907	3,35	616	3,01
8	1.245	4,60	968	4,73
9	1.477	5,45	1.175	5,74
10	1.641	6,06	1.252	6,12
11	1.762	6,50	1.358	6,64
12	1.810	6,68	1.424	6,96
13	1.712	6,32	1.385	6,77
14	1.505	5,56	1.216	5,94
15	1.488	5,50	1.111	5,43
16	1.650	6,09	1.219	5,96
17	1.802	6,65	1.335	6,52
18	1.928	7,12	1.406	6,87
19	1.832	6,76	1.335	6,52
20	1.514	5,59	1.121	5,48
21	1.145	4,23	837	4,09
22	812	3,00	578	2,82
23	593	2,19	430	2,10
24	456	1,68	346	1,69
1	338	1,25	266	1,30
2	259	0,96	216	1,05
3	231	0,85	191	0,93
4	235	0,87	182	0,89
5	286	1,06	205	1,00
6	457	1,69	292	1,43
Total	27.085		20.463	

Diaria	Salou		Sagunto	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	30.370	112,13	20.175	98,59
Mar	28.003	103,39	21.420	104,67
Mie	25.158	92,89	24.142	117,98
Jue	25.011	92,34	18.661	91,19
Vie	26.791	98,91	18.537	90,59
Sáb	27.070	99,94	21.037	102,80
Dom	27.239	100,57	19.557	95,57
Total	27.085		20.463	

Mensual	Salou		Sagunto	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	23.750	87,69	17.436	85,21
Feb	24.594	90,80	17.915	87,55
Mar	29.216	107,87	21.979	107,41
Abr	24.885	91,88	18.285	89,35
May	25.468	94,03	18.930	92,51
Jun	25.635	94,65	19.231	93,98
Jul	34.317	126,70	27.281	133,32
Ago	44.652	164,86	35.768	174,79
Sep	26.132	96,48	19.984	97,66
Oct	23.281	85,95	16.921	82,69
Nov	20.564	75,92	15.054	73,57
Dic	22.011	81,27	16.313	79,72
Total	27.085		20.463	

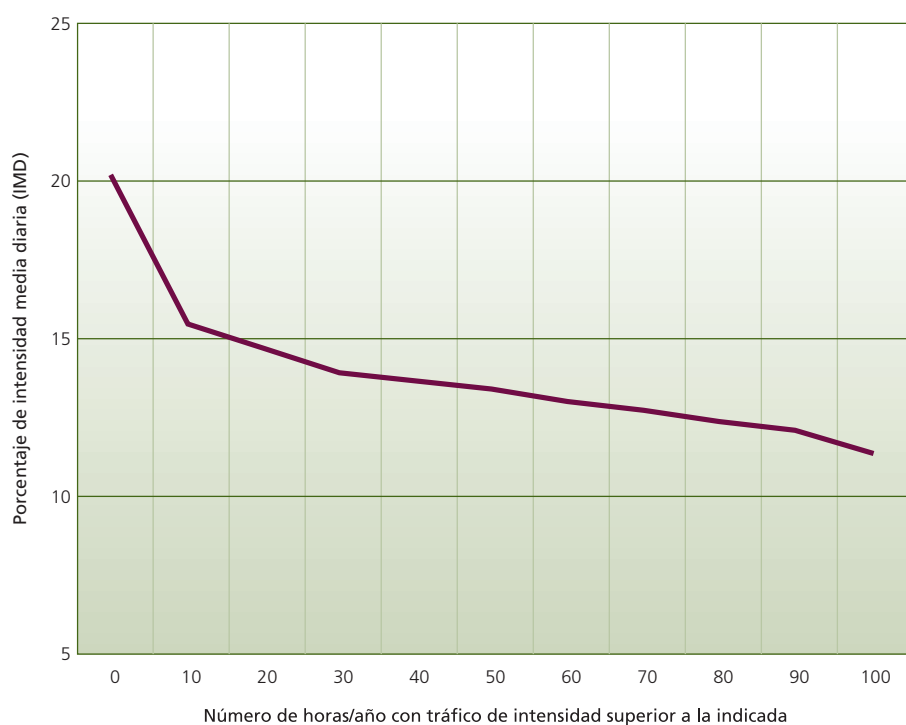
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 13,81 de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,26% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 20% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 AUMAR T-V).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



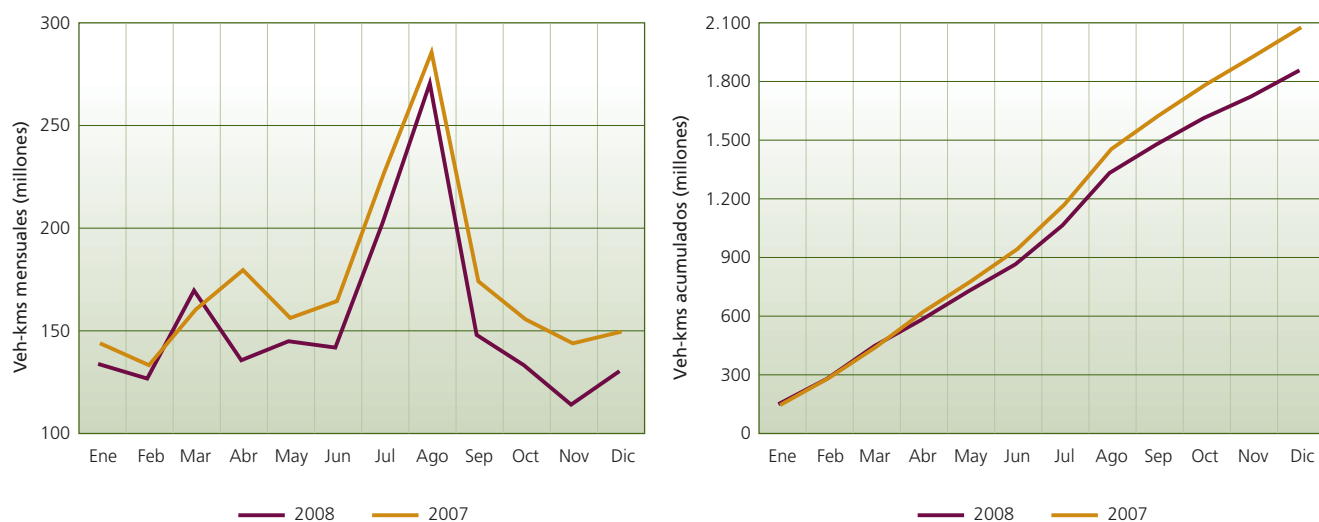
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,00
10	15,34
20	14,58
30	13,81
40	13,55
50	13,28
60	12,88
70	12,62
80	12,26
90	11,97
100	11,26

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 1.827 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 AUMAR T-V).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



Autopista AP-7 (AUMAR)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	131,66	124,83	167,74	133,78	143,00	139,74		
Mens. 2007	143,00	132,51	159,59	179,05	155,44	163,76		
Acum. 2008	131,66	256,48	424,22	558,01	701,00	840,75		
Acum. 2007	143,00	275,51	435,10	614,15	769,59	933,35		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	200,41	268,60	146,09	131,35	111,91	127,96	1.827,08	
Mens. 2007	226,55	284,98	173,32	155,06	143,22	148,65	2.065,13	
Acum. 2008	1.041,16	1.309,76	1.455,85	1.587,21	1.699,12	1.827,08		
Acum. 2007	1.159,90	1.444,88	1.618,20	1.773,26	1.916,48	2.065,13		

AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 VALENCIA-ALICANTE	La Safor	570	•	•	•	•	-	-	•	-	•	■	•	•

↗ Dirección Valencia

↘ Dirección Alicante

● Ambas direcciones

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ **AP-7 AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO ONDARA-ALICANTE)**



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 VALENCIA-ALICANTE														
	San Antonio La Marina	613 655	• •	• •	• •	• •	- -	- -	- •	- -	- •	■ ■	• •	- •

 Dirección Valencia

 Dirección Alicantante

- Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-7: Valencia – Alicante

Sociedad concesionaria: AUMAR

Longitud: 148,5 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Valencia – Alicante posee una longitud total de 148,5 km distribuidos en once tramos de peaje. Esta autopista carece de tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 AUMAR V-A).

Tabla T-1 (AP-7 AUMAR V-A). Datos de la sociedad concesionaria				
Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.			
Domicilio	Paseo Alameda, n° 36. 46023 VALENCIA			
Fecha de constitución	16/09/71			
Capital social (*)	213,60			
Ingresos de explotación 2008 (*)	N/D			
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	134,8			

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-4: Sevilla - Cádiz	06/02/69	30/07/69	31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona - Valencia	23/07/71	08/09/71	31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia - Alicante	21/12/72	22/12/71	31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Valencia – Alicante fue de 26.180 vehículos, de los cuales 24.115 corresponden a la categoría de ligeros y 2.065 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo superior (123,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 21.646 Vh/día en el tramo Xeresa – Oliva hasta 32.855 Vh/día en el tramo Villajoyosa – San Juan.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 1.423,10 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 7,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor ligeramente superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 5,9%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 AUMAR V-A).

Tabla T-2 (AP-7 AUMAR V-A). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Silla-Algemesí	25.105	1.938	27.043	-10,71	129.559.161	10.001.144	139.560.305	-10,46
Algemesí-Favareta	26.346	2.062	28.408	-11,26	134.227.832	10.504.143	144.731.975	-11,02
Favareta-Xeresa	25.064	1.942	27.006	-10,09	133.107.325	10.311.241	143.418.567	-9,85
Xeresa-Oliva	20.118	1.528	21.646	-8,80	111.039.424	8.435.752	119.475.176	-8,55
Oliva-Ondara	21.206	1.674	22.880	-9,34	155.463.246	12.272.261	167.735.506	-9,08
Ondara-Benisa	21.108	1.956	23.064	-7,55	96.416.312	8.936.366	105.352.678	-7,29
Benisa-Altea	20.758	2.114	22.872	-8,56	127.259.013	12.962.859	140.221.871	-8,30
Altea-Benidorm	23.668	2.155	25.823	-8,50	90.175.365	8.210.440	98.385.805	-8,25
Benidorm-Terra Mítica	25.368	2.286	27.654	-11,37	35.652.975	3.213.450	38.866.426	-11,12
Terra Mítica-Villajoyosa	28.442	2.588	31.030	-13,08	64.332.731	5.855.383	70.188.114	-12,84
Villajoyosa-San Juan	30.082	2.773	32.855	-16,18	233.630.142	21.537.239	255.167.381	-15,96
Total tramo de peaje	24.115	2.065	26.180	-10,99	1.310.863.525	112.240.279	1.423.103.804	-10,74

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	148,50	5,9%
IMD total (Vh/d)	26.180	123,9%
Demanda total (MVh x km)	1.423,10	7,2%

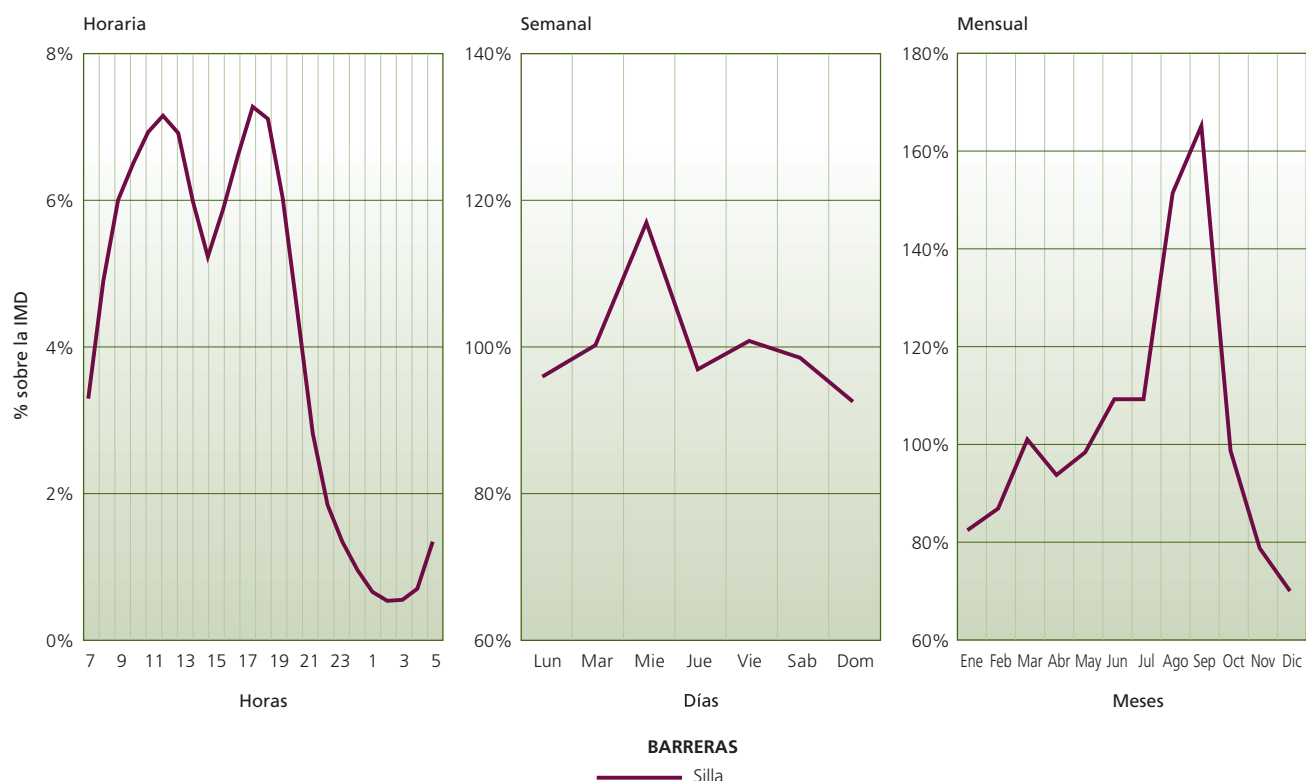
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Valencia – Alicante a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Silla un valor del 7,11% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,23%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los miércoles del 116,52% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de agosto-septiembre (150,76% - 164,55%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 AUMAR V-A).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Valencia-Alicante. Año 2008



Horaria		Silla	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	887	3,28	
8	1.314	4,86	
9	1.613	5,96	
10	1.749	6,47	
11	1.862	6,88	
12	1.923	7,11	
13	1.858	6,87	
14	1.604	5,93	
15	1.404	5,19	
16	1.577	5,83	
17	1.775	6,56	
18	1.956	7,23	
19	1.912	7,07	
20	1.619	5,99	
21	1.196	4,42	
22	750	2,77	
23	487	1,80	
24	350	1,30	
1	247	0,91	
2	168	0,62	
3	133	0,49	
4	137	0,51	
5	179	0,66	
6	345	1,27	
Total		27.043	

Diaria		Silla	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	25.869	95,66	
Mar	27.002	99,85	
Mie	31.511	116,52	
Jue	26.108	96,54	
Vie	27.156	100,42	
Sáb	26.520	98,07	
Dom	24.951	92,26	
Total	27.043		

Mensual		Silla	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	22.186	82,04	
Feb	23.317	86,22	
Mar	27.153	100,41	
Abr	25.180	93,11	
May	26.421	97,70	
Jun	29.366	108,59	
Jul	29.366	108,59	
Ago	40.771	150,76	
Sep	44.499	164,55	
Oct	26.508	98,02	
Nov	21.119	78,09	
Dic	18.852	69,71	
Total	27.043	100,00	

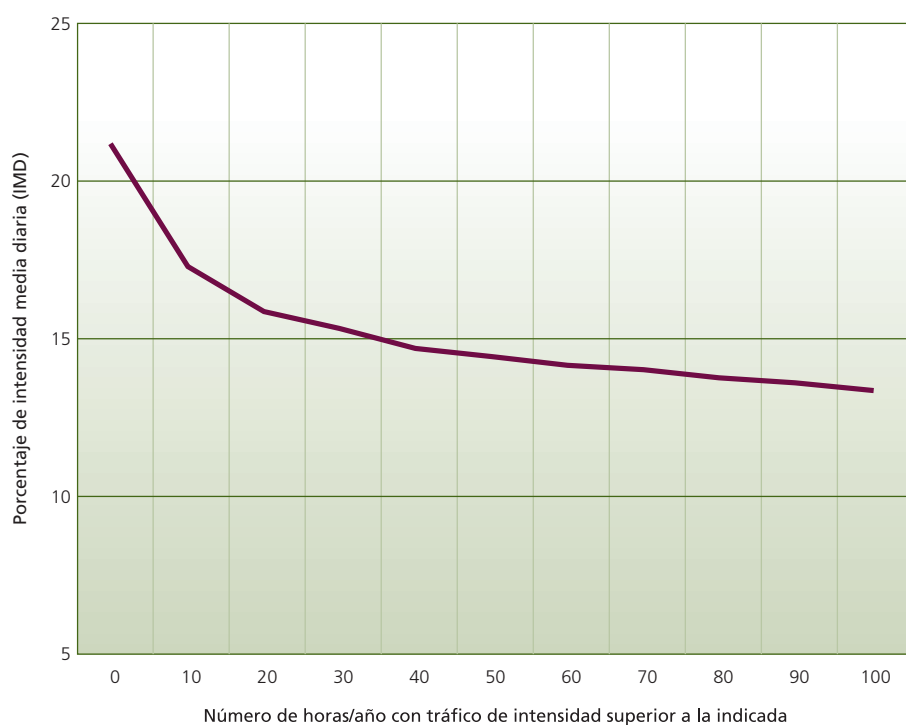
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 15,21 de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,24% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 21% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 AUMAR V-A).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Valencia-Alicante



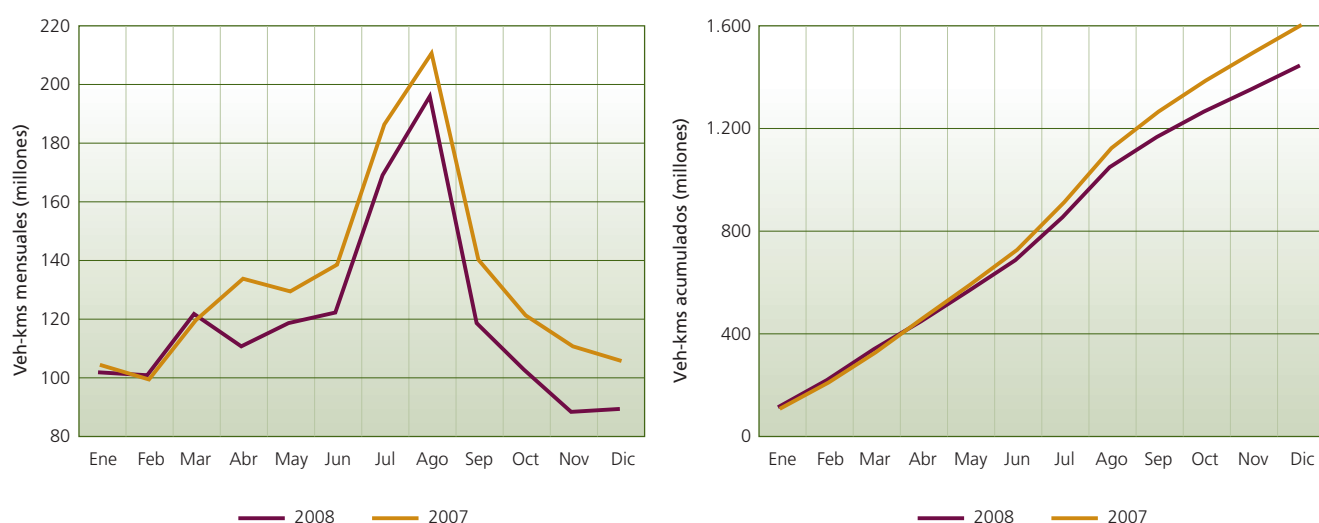
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	21,00
10	17,18
20	15,75
30	15,21
40	14,57
50	14,32
60	14,03
70	13,90
80	13,64
90	13,49
100	13,24

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 1.423 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 AUMAR V-A).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



Autopista AP-7 (AUMAR)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	100,47	99,47	120,41	109,25	117,15	120,80	
Mens. 2007	103,86	99,04	119,15	133,40	128,87	138,11	
Acum. 2008	100,47	199,94	320,35	429,60	546,76	667,56	
Acum. 2007	103,86	202,90	322,05	455,45	584,32	722,43	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	167,74	194,44	117,16	101,32	87,02	87,87	1.423,10
Mens. 2007	185,84	210,12	139,69	120,73	110,20	105,37	1.594,38
Acum. 2008	835,30	1.029,74	1.146,90	1.248,21	1.335,23	1.423,10	
Acum. 2007	908,27	1.118,39	1.258,08	1.378,81	1.489,01	1.594,38	

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-7 CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE	Agost	696	.	.	-	.	-	-	-	.	-	.	.

↗ Dirección Alicante Norte ↘ Dirección Alicante Sur ● Ambas direcciones



AP-7: Circunvalación de Alicante

AUTOPISTA AP-7: Circunvalación de Alicante

Sociedad concesionaria: CIRALSA

Longitud: 33,2 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde a la Circunvalación de Alicante posee una longitud total de 33,2 km en un solo tramo de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 CIRALSA).

Tabla T-1 (AP-7 CIRALSA). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Circunvalación de Alicante, S. A. Concesionaria del Estado
Domicilio	Autopista AP-7, PK 703. Área de peaje Monforte del Cid. 03670 ALICANTE
Fecha de constitución	05/04/04
Capital social (*)	50,17
Ingresos de explotación 2008 (*)	8,73
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-5,50

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	AP-7: Circunvalación de Alicante	13/04/04	11/12/07	13/04/40-44

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Cartagena – Vera fue de 9.981 vehículos, de los cuales 9.213 corresponden a la categoría de ligeros y 767 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (43,4%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 121,39 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,58% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 CIRALSA).

Tabla T-2 (AP-7 CIRALSA). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Monforte - San Vicente	8.399	699	9.097		48.696.850	4.007.652	52.704.502	
San Vicente - Busot	9.113	747	9.859		36.380.829	3.045.978	39.426.807	
Busot - Campello	9.103	766	9.869		15.871.119	1.331.278	17.202.398	
Campello - AUMAR	8.642	748	9.390		11.102.538	948.947	12.051.485	
Total tramo de peaje	9.213	767	9.981		112.051.336	9.333.855	121.385.191	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	33,20	1,3%
IMD total (Vh/d)	9.981	43,4%
Demanda total (MVh x km)	121,39	0,58%

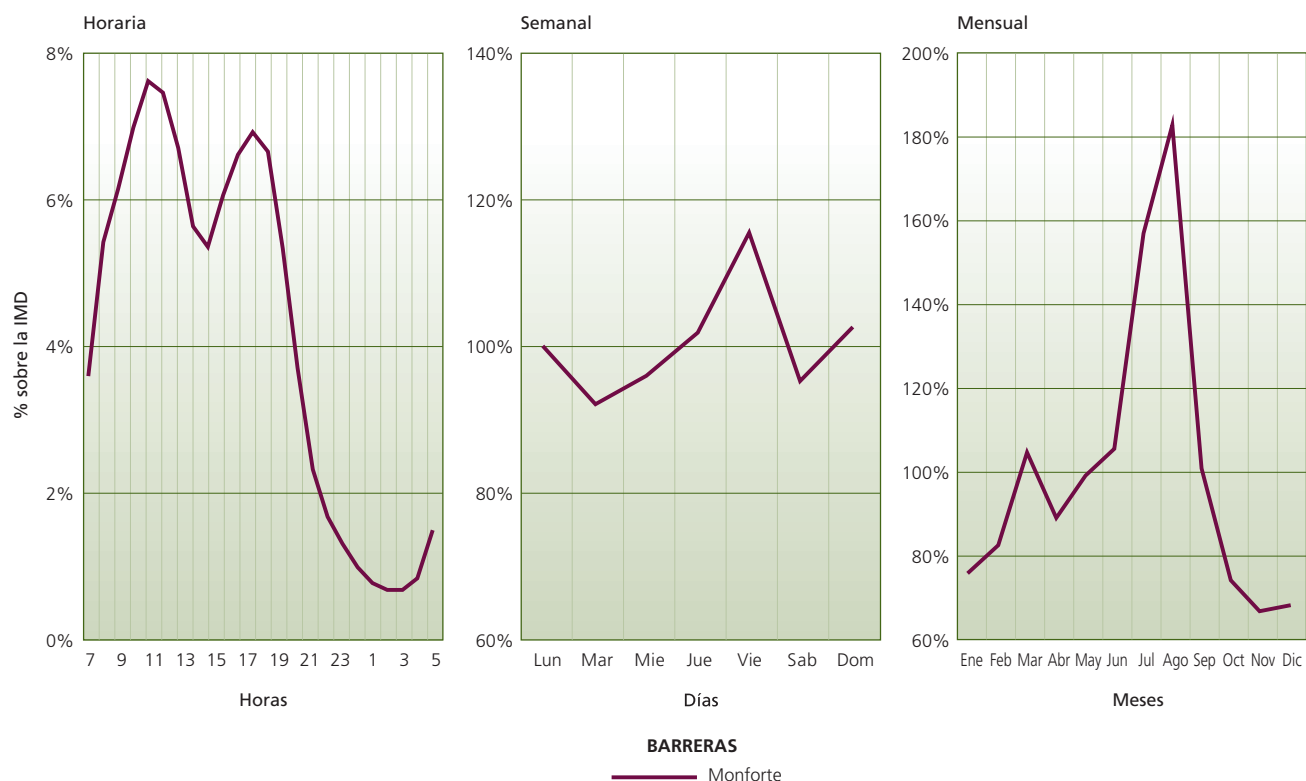
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Circunvalación de Alicante a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Monforte un valor del 7,58% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,88%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,09% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual los datos muestran las habituales puntas estacionales, concentradas en los meses de julio (156,15%) y agosto (182,06%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 CIRALSA).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 CIRALSA). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Circunvalación de Alicante. Año 2008



Horaria		Monforte	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	331	3,58	
8	498	5,38	
9	565	6,10	
10	642	6,94	
11	701	7,58	
12	686	7,42	
13	616	6,66	
14	518	5,60	
15	491	5,31	
16	557	6,02	
17	608	6,57	
18	637	6,88	
19	612	6,62	
20	490	5,30	
21	339	3,66	
22	211	2,28	
23	151	1,63	
24	117	1,27	
1	88	0,95	
2	68	0,73	
3	59	0,64	
4	59	0,64	
5	74	0,80	
6	132	1,43	
Total		9.249	

Diaria		Monforte	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	9.201	99,48	
Mar	8.481	91,69	
Mie	8.841	95,58	
Jue	9.386	101,48	
Vie	10.645	115,09	
Sáb	8.772	94,84	
Dom	9.441	102,08	
Total	9.249		

Mensual		Monforte	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	6.967	75,33	
Feb	7.565	81,79	
Mar	9.610	103,91	
Abr	8.172	88,35	
May	9.102	98,41	
Jun	9.686	104,72	
Jul	14.443	156,15	
Ago	16.839	182,06	
Sep	9.256	100,08	
Oct	6.786	73,37	
Nov	6.106	66,02	
Dic	6.227	67,33	
Total	9.249		

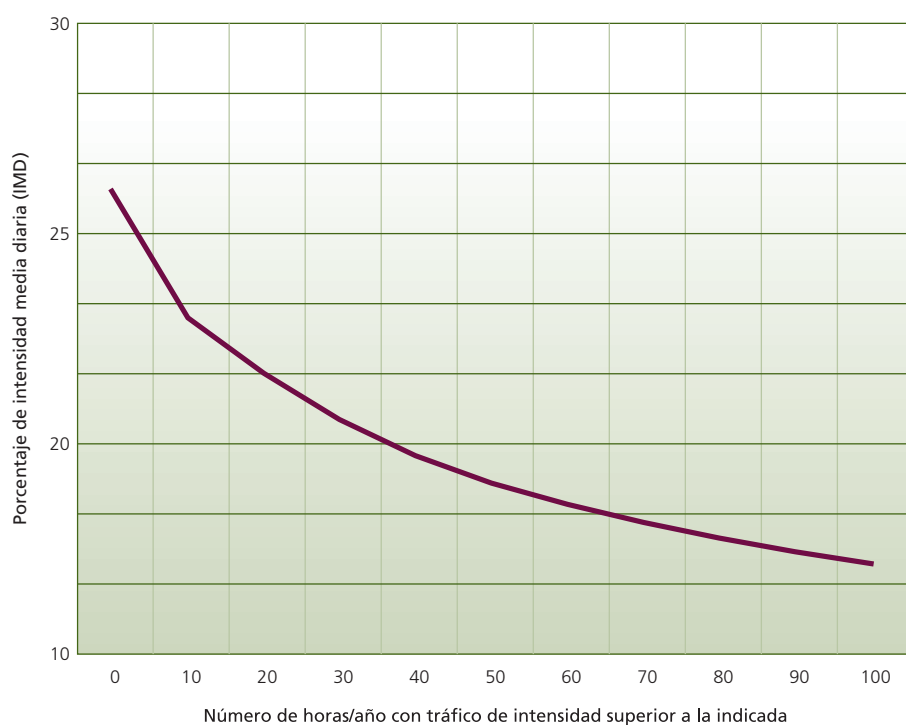
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de las 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 20,49% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,06% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 25,92% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 CIRALSA).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 CIRALSA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



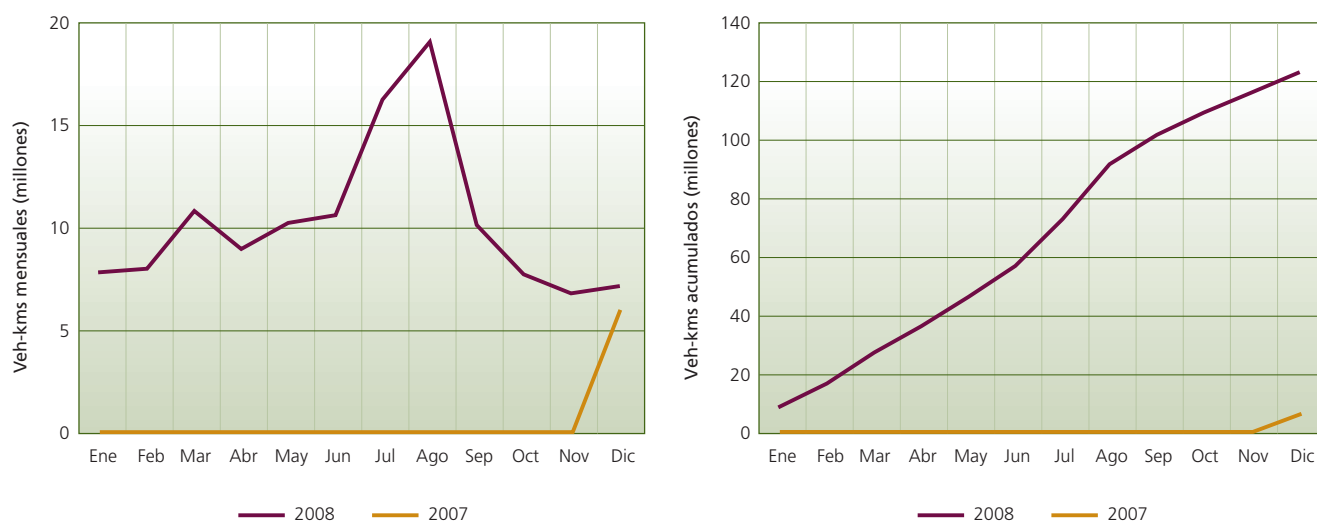
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	25,92
10	22,90
20	21,59
30	20,49
40	19,63
50	18,97
60	18,47
70	18,05
80	17,67
90	17,34
100	17,06

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto, con un adicional de menor intensidad en el mes de marzo. La utilización de la vía durante este año superó los 121 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 CIRALSA).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 CIRALSA). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	7,66	7,82	10,63	8,79	10,05	10,43	
Mens. 2007	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Acum. 2008	7,66	15,49	26,11	34,90	44,95	55,38	
Acum. 2007	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	16,04	18,88	9,95	7,56	6,62	6,95	121,39
Mens. 2007	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,88	5,88
Acum. 2008	71,42	90,30	100,25	107,81	114,44	121,39	
Acum. 2007	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,88	

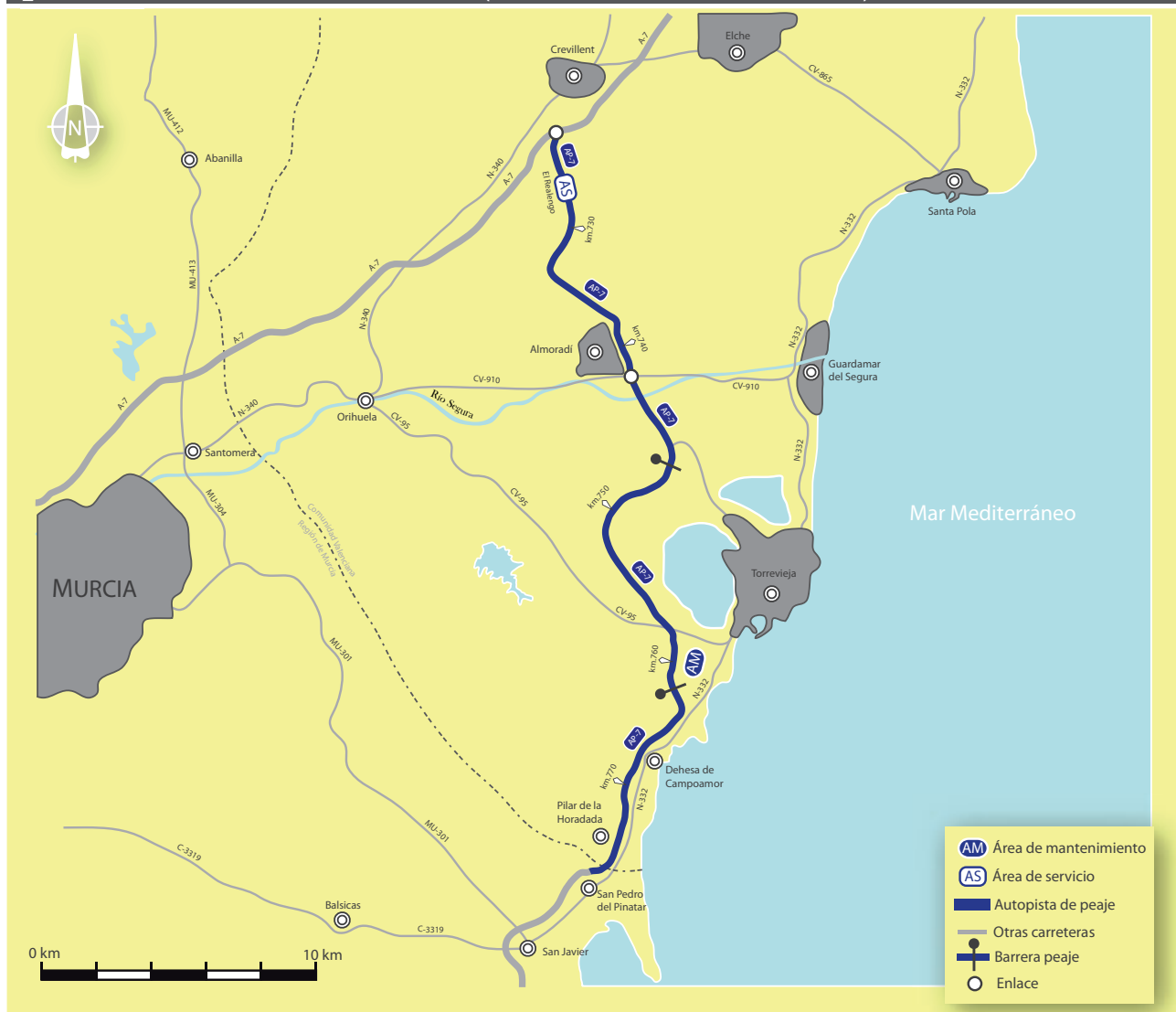
AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA (TRAMO ALICANTE-PILAR DE LA HORADADA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA (TRAMO ALICANTE-PILAR DE LA HORADADA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.										
AP-7 ALICANTE-CARTAGENA	El Realengo	728	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•

▲ Dirección Alicante

▼ Dirección Cartagena

● Ambas direcciones



AP-7: Alicante – Cartagena

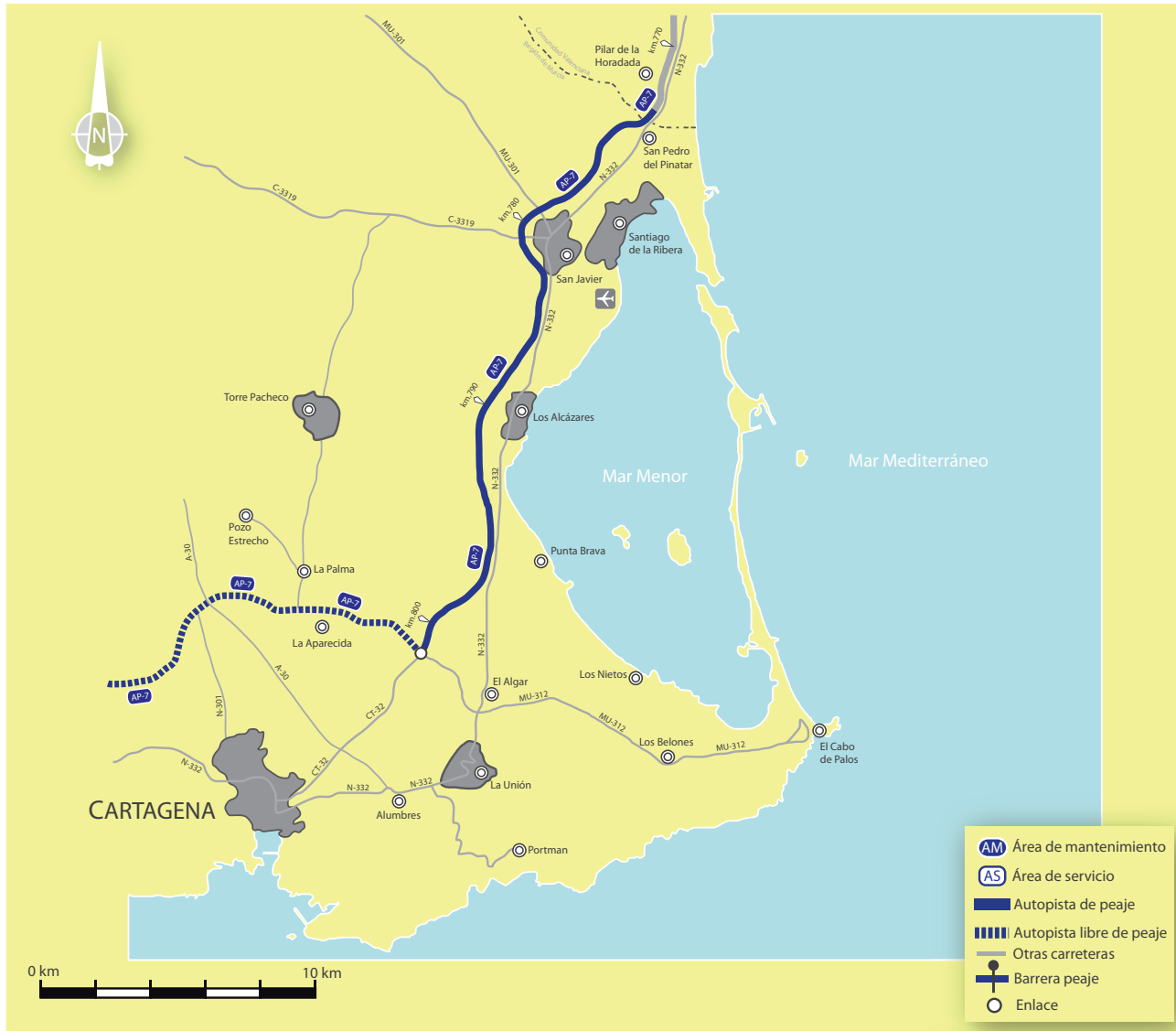
AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA (TRAMO PILAR DE LA HORADADA- CARTAGENA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA (TRAMO PILAR DE LA HORADADA- CARTAGENA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.										
AP-7 ALICANTE-CARTAGENA	El Realengo	728	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

↗ Dirección Alicante

↘ Dirección Cartagena

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-7: Alicante – Cartagena

Sociedad concesionaria: AUSUR

Longitud: 76,6 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Alicante - Cartagena posee una longitud total de 76,6 km en veinticinco tramos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 AUSUR).

Tabla T-1 (AP-7 AUSUR). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista del Sureste Concesionaria Española de Autopistas, S. A.
Domicilio	Ctra. de Villamartín - Salida a Autopista. 03189 ORIHUELA COSTA (ALICANTE)
Fecha de constitución	17/09/98
Capital social (*)	124,39
Ingresos de explotación 2008 (*)	13,301
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	0,5

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-7: Alicante - Cartagena	01/08/98	06/07/01	31/07/48

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Alicante – Cartagena fue de 18.625 vehículos, de los cuales 16.533 corresponden a la categoría de ligeros y 2.092 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo inferior (88,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían acusadamente según los tramos de peaje, en un rango que va desde 7.582 Vh/día en el tramo Los Montesinos – Benijófar hasta 35.696 Vh/día en el tramo Los Beatos – CN 232 (Cartagena).

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 522,16 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 2,7% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor más o menos equilibrado con la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 3%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 AUSUR).

Tabla T-2 (AP-7 AUSUR). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Autovía A-7 (Alicante)-Catral	20.048	2.881	22.929	-7,26	35.219.560	5.061.934	40.281.494	-7,26
Catral-Albatera	23.857	3.221	27.078	-6,86	20.955.638	2.829.115	23.784.753	-6,86
Albatera-Dolores	30.918	3.478	34.396	-6,03	52.053.805	5.856.268	57.910.073	-6,03
Dolores-Almoradí	28.419	3.906	32.325	-9,37	33.284.226	4.575.023	37.859.249	-9,37
Almoradí-Algorfa	28.132	3.591	31.723	-9,72	23.681.486	3.023.166	26.704.652	-9,72
Algorfa-Torreveja	27.128	3.069	30.197	-9,89	25.815.213	2.920.934	28.736.147	-9,89
Torreveja-Los Montesinos	6.677	909	7.586	-10,01	14.418.063	1.963.323	16.381.386	-10,01
Los Montesinos-Benijófar	6.616	966	7.582	-9,99	7.022.240	1.024.985	8.047.225	-9,99
Benijófar-San Miguel	6.593	1.283	7.876	-9,93	9.893.246	1.924.861	11.818.107	-9,93
San Miguel-La Zenia	9.012	1.737	10.749	-8,88	17.481.535	3.368.551	20.850.086	-8,88
La Zenia-Campoamor	8.039	1.253	9.292	-8,94	13.239.509	2.062.962	15.302.471	-8,94
Campoamor-Pilar de la Horadada	13.944	2.346	16.290	-8,92	9.696.999	1.631.175	11.328.174	-8,92
Pilar de la H.-S.Pedro Pinatar	22.496	2.362	24.858	-10,00	31.287.307	3.285.101	34.572.408	-10,00
S. Pedro Pinatar-Las Tárragas	18.816	2.062	20.878	-9,35	9.641.127	1.056.363	10.697.490	-9,35
Las Tárragas-El Mirador	14.859	2.195	17.054	-9,15	12.508.256	1.847.579	14.355.835	-9,15
El Mirador-S. Javier Norte	14.712	2.098	16.810	-9,16	14.538.237	2.073.031	16.611.268	-9,16
S. Javier N.-S. Javier Centro	13.829	1.804	15.633	-8,32	7.086.044	924.418	8.010.462	-8,32
S. Javier C.-S. Javier Sur	13.480	1.437	14.917	-8,69	10.853.861	1.156.900	12.010.761	-8,69
S. Javier S.-Los Alcázares N.	15.203	1.586	16.789	-7,25	13.354.221	1.393.106	14.747.327	-7,25
Los Alcáz. N.-Los Alcázares C.	14.526	1.490	16.016	-7,73	21.797.311	2.235.909	24.033.220	-7,73
Los Alcáz. C.-Los Alcázares S.	15.340	1.741	17.081	-7,79	21.896.745	2.484.627	24.381.372	-7,79
Los Alcáz. S.-Torre del Negro	15.679	1.768	17.447	-7,79	21.232.456	2.394.565	23.627.021	-7,79
Torre del Negro-Los Beatos	17.856	1.705	19.561	-10,84	16.338.033	1.559.875	17.897.908	-10,84
Los Beatos-CN-232 (Cartagena)	32.494	3.202	35.696	-13,55	20.217.651	1.992.100	22.209.751	-13,55
Total tramos de peaje	16.533	2.092	18.625	-8,75	463.512.767	58.645.871	522.158.638	-8,75

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	76,60	3,0%
IMD total (Vh/d)	18.625	88,1%
Demanda total (MVh x km)	522,16	2,7%

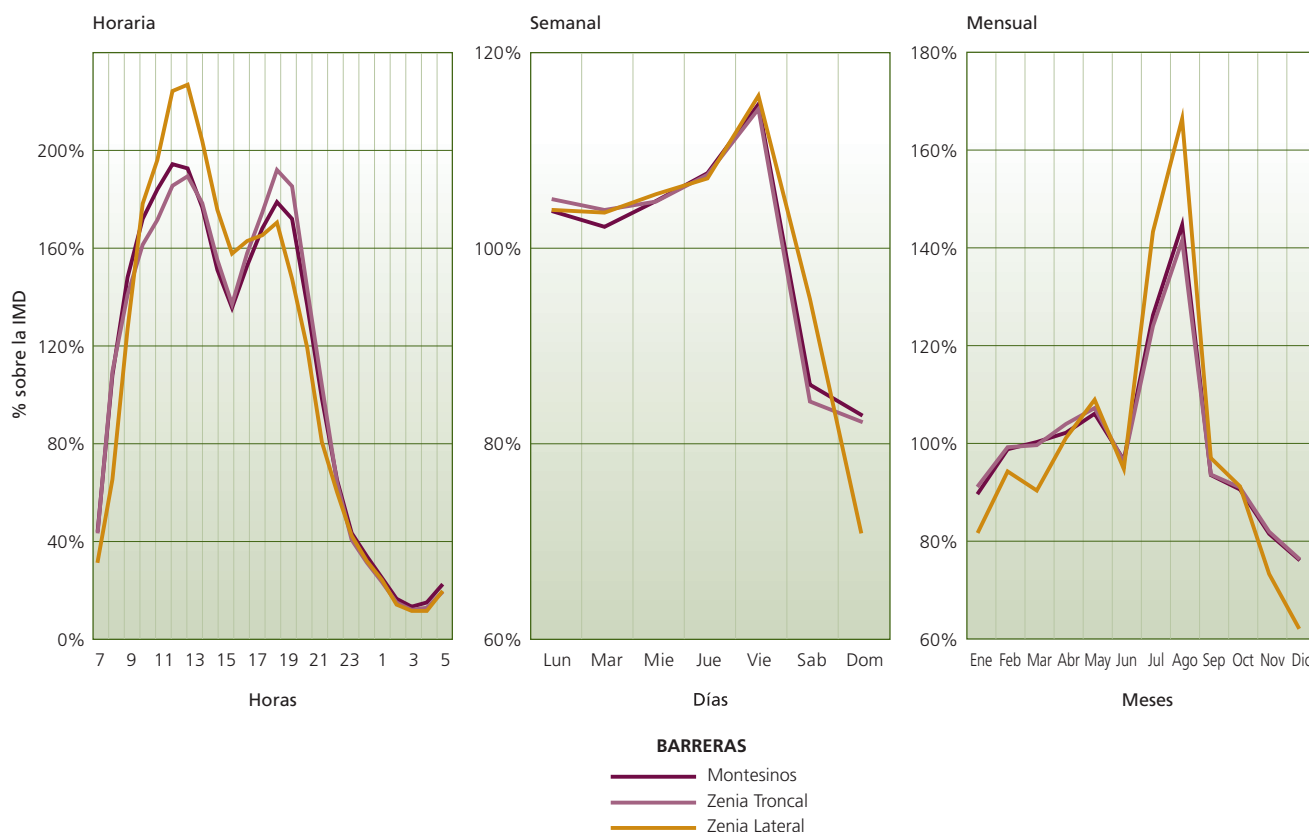
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Alicante – Cartagena a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Montesinos un valor del 176,97% de la intensidad media horaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 162,72%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,42% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (125,55% - 144,06%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 AUSUR).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUSUR). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Alicante-Cartagena. Año 2008



Horaria	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	126	39,89	152	39,26	12	28,21
8	309	97,82	384	99,18	25	58,77
9	425	134,55	496	128,11	49	115,18
10	494	156,39	568	146,71	69	162,19
11	529	167,47	604	156,01	76	178,65
12	559	176,97	654	168,92	87	204,51
13	554	175,39	668	172,54	88	206,86
14	508	160,82	629	162,46	79	185,70
15	434	137,40	546	141,02	68	159,84
16	389	123,15	482	124,49	61	143,39
17	439	138,98	556	143,61	63	148,09
18	483	152,91	615	158,85	64	150,44
19	514	162,72	677	174,86	66	155,14
20	494	156,39	653	168,66	57	133,99
21	392	124,10	504	130,18	46	108,13
22	282	89,28	364	94,02	31	72,87
23	185	58,57	223	57,60	23	54,06
24	122	38,62	140	36,16	16	37,61
1	95	30,08	107	27,64	12	28,21
2	69	21,84	79	20,40	9	21,16
3	44	13,93	49	12,66	5	11,75
4	35	11,08	38	9,81	4	9,40
5	40	12,66	41	10,59	4	9,40
6	60	18,99	63	16,27	7	16,45
Total	7.581		9.292		1.021	

Diaria	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	7.842	103,44	9.723	104,64	1.057	103,57
Mar	7.721	101,85	9.624	103,57	1.055	103,34
Mie	7.922	104,49	9.708	104,47	1.074	105,22
Jue	8.139	107,36	9.962	107,21	1.091	106,84
Vie	8.674	114,42	10.588	113,94	1.177	115,25
Sáb	6.499	85,73	7.806	84,01	965	94,47
Dom	6.267	82,67	7.614	81,94	722	70,70
Total	7.581		9.292		1.021	

Mensual	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	6.771	89,32	8.441	90,84	831	81,39
Feb	7.443	98,18	9.165	98,63	956	93,63
Mar	7.554	99,64	9.199	99,00	916	89,72
Abr	7.698	101,54	9.598	103,29	1.026	100,49
May	7.992	105,42	9.911	106,66	1.106	108,34
Jun	7.273	95,94	8.889	95,66	962	94,18
Jul	9.518	125,55	11.460	123,33	1.457	142,67
Ago	10.921	144,06	13.090	140,87	1.693	165,79
Sep	7.039	92,85	8.644	93,03	984	96,36
Oct	6.819	89,95	8.396	90,36	925	90,60
Nov	6.132	80,88	7.555	81,31	742	72,63
Dic	5.742	75,75	7.058	75,96	630	61,75
Total	7.581		9.292		1.021	

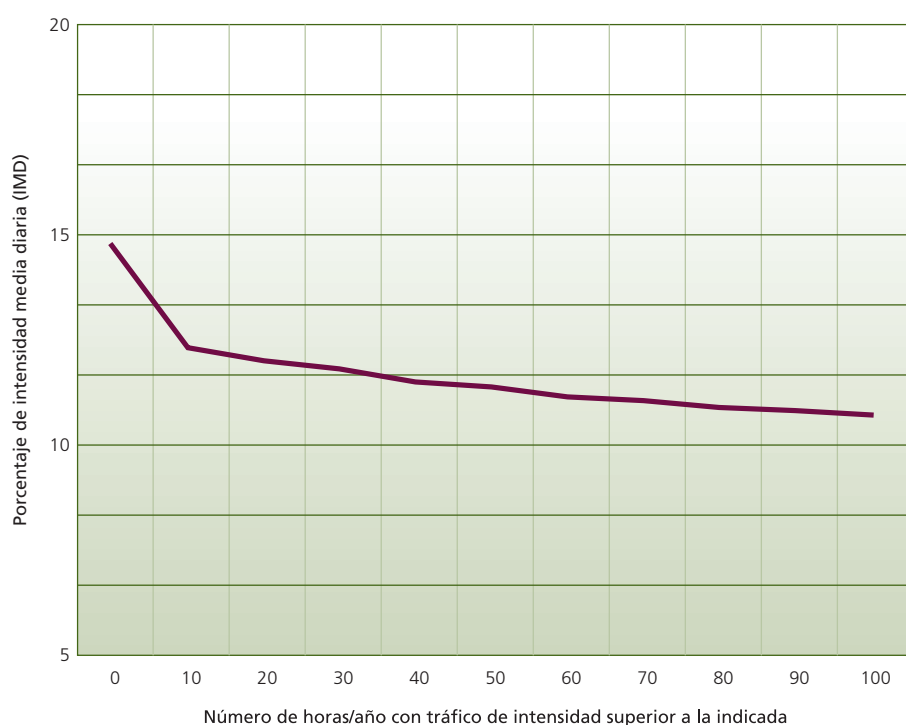
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 11,72% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,62% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 14,66% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 AUSUR).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUSUR). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	14,66
10	12,22
20	11,92
30	11,72
40	11,41
50	11,30
60	11,06
70	10,97
80	10,81
90	10,73
100	10,62

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto con una punta adicional menos acusada en el mes de mayo. La utilización de la vía durante este año superó los 522 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 AUSUR).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUSUR). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



Autopista AP-7 (AUSUR)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	39,10	39,59	41,02	43,92	48,87	42,79	
Mens. 2007	37,86	37,85	42,62	49,62	55,50	48,94	
Acum. 2008	39,10	78,69	119,71	163,63	212,50	255,29	
Acum. 2007	37,86	75,71	118,33	167,95	223,45	272,39	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	59,43	58,30	40,95	38,20	35,58	34,40	522,15
Mens. 2007	66,84	63,52	44,72	43,56	40,58	39,03	570,64
Acum. 2008	314,72	373,02	413,97	452,17	487,75	522,15	
Acum. 2007	339,23	402,75	447,47	491,03	531,61	570,64	

AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA CARTAGENA-VERA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 CARTAGENA-VERA	Mazarrón	850	▲	▲	▲	▲	-	-	-	-	-	-	▲	-
			▲ Dirección Cartagena	▼ Dirección Vera	● Ambas direcciones									



AP-7: Cartagena – Vera. Túnel de la Loma de Bas

AUTOPISTA AP-7: Cartagena – Vera

Sociedad concesionaria: AUCOSTA

Longitud: 112,6 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Cartagena – Vera posee una longitud total de 112,6 km distribuidos en doce tramos de peaje. Forman además parte de esta autopista cuatro tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 AUCOSTA).

Tabla T-1 (AP-7 AUCOSTA). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista de la Costa Cálida, C. E. A. S. A.
Domicilio	C/ Saturno, nº 1. 28224 POZUELO DE ALARCÓN (MADRID)
Fecha de constitución	25/03/04
Capital social (*)	113,00
Ingresos de explotación 2008 (*)	9,67
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-9,30

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-7: Cartagena - Vera	06/02/04	29/03/07	06/02/40-44

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Cartagena – Vera fue de 2.419 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 2.131 corresponden a la categoría de ligeros y 288 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (11,4%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 1.550 Vh/día en el tramo Cuevas de Almanzora – Vera hasta 3.177 Vh/día en el tramo Las Palas – Mazarrón.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 86,58 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, y que es también sensiblemente inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 4,5%. Si se tienen en cuenta los tramos libres, la utilización anual de la autopista alcanzó el valor de 135,42 millones de Vh x km.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 AUCOSTA).

Tabla T-2 (AP-7 AUCOSTA). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Cartagena (Oeste)-Las Palas	2.731	305	3.036	-6,9	14.443.440	1.613.054	16.056.494	-6,9
Las Palas-Mazarrón	2.847	330	3.177	-6,6	16.515.732	1.914.363	18.430.095	-6,6
Mazarrón-Ramonete	2.175	309	2.484	-2,5	9.504.837	1.350.342	10.855.179	-2,5
Ramonete-Cabo de Cope	2.355	355	2.710	-1,1	7.636.700	1.151.180	8.787.880	-1,1
Cabo de Cope-Águilas	1.936	326	2.262	-4,6	8.531.255	1.436.565	9.967.820	-4,6
Águilas-Pulpí	1.908	271	2.179	8	8.463.735	1.202.134	9.665.869	8
Pulpí-Cuevas del Almanzora	1.353	204	1.557	-4,2	5.694.777	858.636	6.553.413	-4,2
Cuevas del Almanzora-Vera (A-7)	1.354	196	1.550	-3,6	5.471.027	791.965	6.262.992	-3,6
Total tramo de peaje	2.131	288	2.419	-3,5	76.261.502	10.318.239	86.579.741	-3,5

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Cartagena (Los Beatos)-La Palma	9.512	790	10.302	19,2	19.286.912	1.601.836	20.888.748	19,2
La Palma-Cartagena (Norte)	9.461	755	10.216	18,2	16.344.067	1.304.278	17.648.345	18,2
Cartagena (N.)-Sta. Ana/Los Dolores	5.691	538	6.229	12,5	4.040.838	382.002	4.422.840	12,5
Sta. Ana/Los Dolores-Cartagena (O.)	5.642	490	6.132	10,7	5.410.227	469.871	5.880.098	10,7
Total tramos libres	8.311	693	9.004	17,1	45.082.043	3.757.986	48.840.028	17,1

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	112,60	4,5%
IMD total (Vh/d)	2.419	11,4%
Demanda total (MVh x km)	86,58	0,4%

(*) Tramos de peaje.

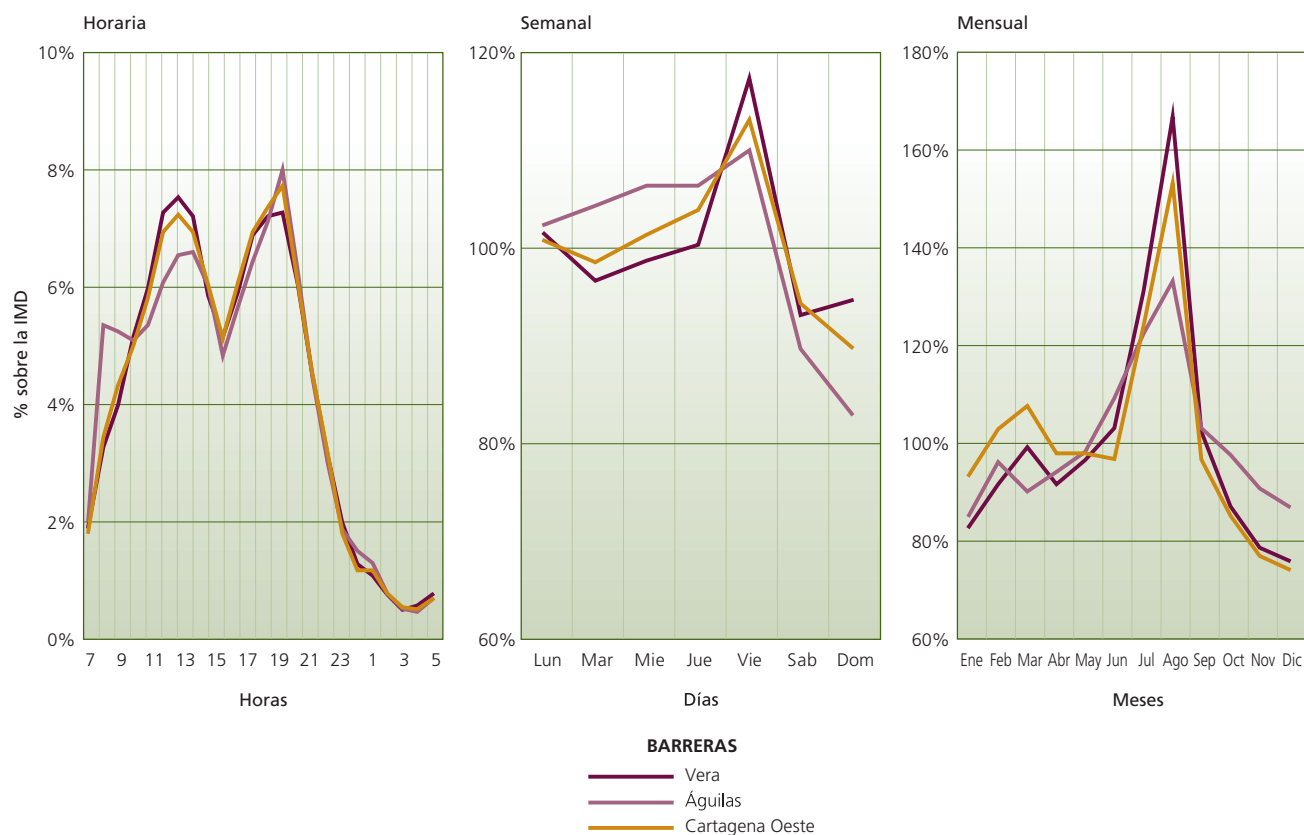
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Cartagena – Vera a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Vera un valor del 7,48% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,22%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 117,02% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (130,43% - 166,22%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 AUCOSTA).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUCOSTA). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Cartagena-Vera. Año 2008



Horaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	29	1,87	38	1,97	54	1,78
8	50	3,22	102	5,30	103	3,39
9	61	3,93	100	5,19	130	4,28
10	79	5,09	97	5,04	150	4,94
11	92	5,93	102	5,30	175	5,76
12	112	7,22	116	6,03	209	6,88
13	116	7,48	125	6,49	218	7,18
14	111	7,16	126	6,55	209	6,88
15	90	5,80	115	5,97	182	5,99
16	79	5,09	92	4,78	154	5,07
17	91	5,87	108	5,61	183	6,03
18	106	6,83	123	6,39	209	6,88
19	111	7,16	136	7,06	222	7,31
20	112	7,22	153	7,95	233	7,67
21	93	6,00	120	6,23	183	6,03
22	69	4,45	85	4,42	136	4,48
23	48	3,09	57	2,96	95	3,13
24	30	1,93	35	1,82	53	1,75
1	19	1,23	28	1,45	34	1,12
2	16	1,03	24	1,25	34	1,12
3	11	0,71	14	0,73	22	0,72
4	7	0,45	9	0,47	15	0,49
5	8	0,52	8	0,42	14	0,46
6	11	0,71	12	0,62	19	0,63
Total	1.551		1.925		3.036	

Diaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	1.569	101,16	1.965	102,08	3.049	100,43
Mar	1.494	96,32	2.002	104,00	2.983	98,25
Mie	1.526	98,39	2.042	106,08	3.067	101,02
Jue	1.551	100,00	2.042	106,08	3.144	103,56
Vie	1.815	117,02	2.111	109,66	3.425	112,81
Sáb	1.440	92,84	1.721	89,40	2.855	94,04
Dom	1.463	94,33	1.593	82,75	2.719	89,56
Total	1.551		1.925		3.036	

Mensual	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	1.278	82,40	1.631	84,73	2.821	92,92
Feb	1.412	91,04	1.839	95,53	3.105	102,27
Mar	1.530	98,65	1.723	89,51	3.251	107,08
Abr	1.411	90,97	1.800	93,51	2.956	97,36
May	1.489	96,00	1.879	97,61	2.954	97,30
Jun	1.590	102,51	2.090	108,57	2.919	96,15
Jul	2.023	130,43	2.345	121,82	3.746	123,39
Ago	2.578	166,22	2.551	132,52	4.631	152,54
Sep	1.578	101,74	1.974	102,55	2.915	96,01
Oct	1.341	86,46	1.867	96,99	2.569	84,62
Nov	1.211	78,08	1.735	90,13	2.318	76,35
Dic	1.169	75,37	1.665	86,49	2.234	73,58
Total	1.551		1.925		3.036	

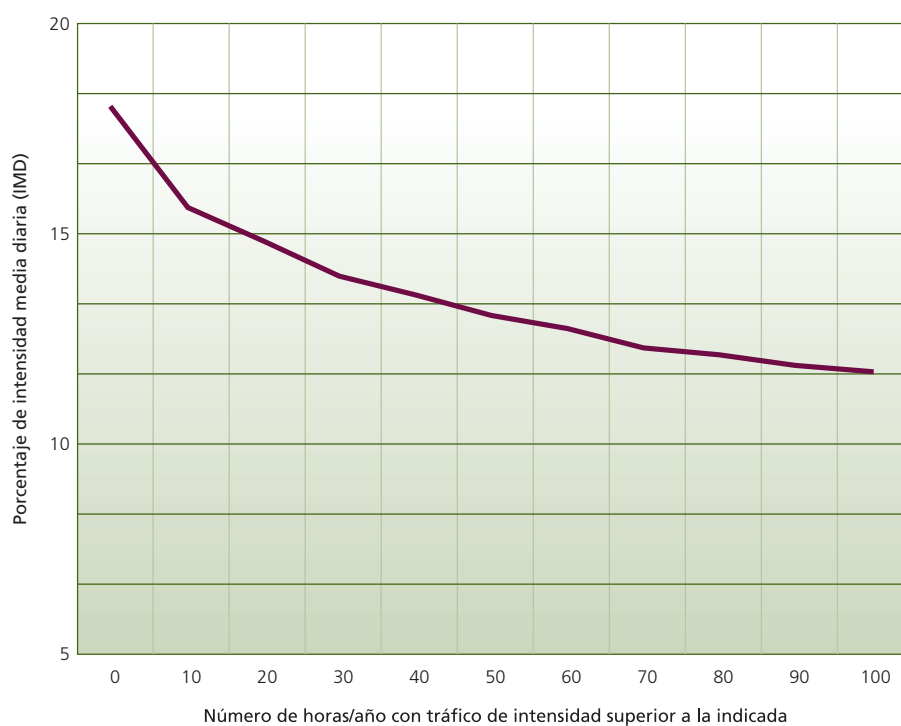
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 13,90% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,63% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 17,89% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 AUCOSTA).

Tabla y gráfico T-4(AP-7 AUCOSTA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-7: Cartagena-Vera



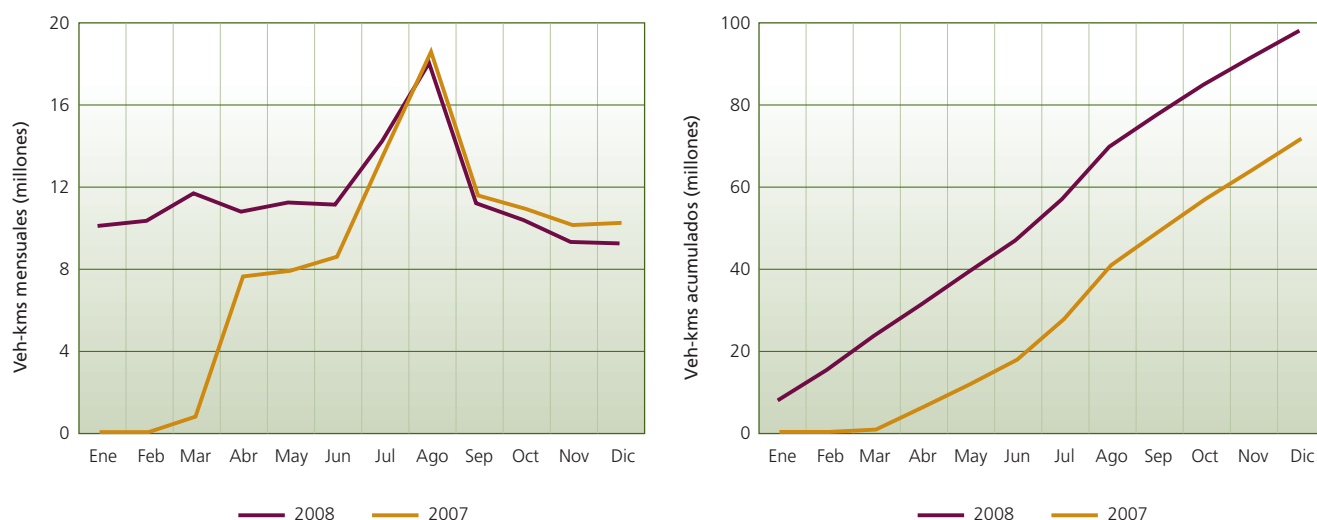
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	17,89
10	15,54
20	14,73
30	13,90
40	13,46
50	12,96
60	12,65
70	12,20
80	12,04
90	11,78
100	11,63

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje y libres) durante este año superó los 135 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 AUCOSTA).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUCOSTA). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Cartagena-Vera



Autopista AP-7 (AUCOSTA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	9,92	10,17	11,49	10,60	11,05	10,94		
Mens. 2007	0,00	0,00	0,76	7,58	7,86	8,55		
Acum. 2008	9,92	20,09	31,58	42,18	53,23	64,17		
Acum. 2007	0,00	0,00	0,76	8,34	16,20	24,75		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	14,04	17,84	11,02	10,18	9,12	9,05	135,42	
Mens. 2007	13,60	18,51	11,51	10,88	10,10	10,18	99,53	
Acum. 2008	78,21	96,05	107,07	117,25	126,37	135,42		
Acum. 2007	38,35	56,86	68,37	79,25	89,35	99,53		

AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO (TRAMO MÁLAGA-ESTEPONA-GUADIARO)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO (TRAMO MÁLAGA-ESTEPONA-GUADIARO)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Telefonos	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de maquinaria	Alquiler de vehículos especiales	Alquiler de vehículos de lujo	Alquiler de vehículos de transporte	Alquiler de vehículos de trabajo
AP-7 MÁLAGA-GUADIARO														
	Manilva	138	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•	•
	Rio Castor	160	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•	•
	Altos de Marbella	187	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•	•
	Arroyo de la Miel	224	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•	•

▲ Dirección Málaga

▼ Dirección Guadiaro

● Ambas direcciones



AP-7: Málaga – Guadiaro

AUTOPISTA AP-7: Málaga – Guadiaro

Sociedad concesionaria: AUSOL

Longitud: 98,2 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Málaga – Guadiaro posee una longitud total de 98,2 km distribuidos en nueve tramos de peaje. Forman además parte de esta autopista tres tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-7 AUSOL).

Tabla T-1 (AP-7 AUSOL M-G). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista del Sol, C.E.S.A.
Domicilio	Pza. Manuel Gómez Moreno, 2 Edificio Alfredo Mahou. 28020 MADRID
Fecha de constitución	12/04/1996
Capital social (*)	143,06
Ingresos de explotación 2008 (*)	63,03
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	21,60

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio (1)	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-7: Málaga - Guadiaro:	—	—	—
	Málaga - Estepona	15/03/96	29/06/99	15/03/46
	Estepona - Guadiaro	18/06/99	12/08/02	18/06/54

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-7: Málaga – Guadiaro fue de 32.042 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 29.830 corresponden a la categoría de ligeros y 2.212 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (141,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 17.658 Vh/día en el tramo Manilva – Guadiaro hasta 86.258 Vh/día en el tramo Benalmádena – Fuengirola.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 1.150,95 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 5,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que es también superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 3,9%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-7 AUSOL).

Tabla T-2 (AP-7 AUSOL). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Benalmádena-Fuengirola	81.137	5.121	86.258	-3,22%	460.585.504	29.069.560	489.655.065	-3,22%
Fuengirola-Calahonda	18.154	1.073	19.227	-8,77%	86.910.466	5.136.506	92.046.972	-8,77%
Calahonda-Marbella	18.162	1.073	19.235	-8,77%	102.503.339	6.056.001	108.559.340	-8,77%
Variante de Marbella	70.392	3.648	74.039	-6,68%	120.829.898	6.261.125	127.091.023	-6,68%
Marbella-San Pedro	16.298	1.418	17.716	-8,22%	55.893.320	4.861.534	60.754.854	-8,22%
San Pedro-Estepona	16.230	1.407	17.637	-8,22%	89.696.484	7.773.414	97.469.898	-8,22%
Variante de Estepona	29.567	3.586	33.153	-7,10%	26.945.379	3.267.828	30.213.207	-7,10%
Estepona-Manilva	15.561	2.064	17.625	-7,55%	69.529.474	9.222.600	78.752.074	-7,55%
Manilva-Guadiaro	15.586	2.072	17.658	-7,47%	58.613.290	7.790.388	66.403.678	-7,47%
Total tramo de peaje	29.830	2.212	32.042	-5,96%	1.071.507.154	79.438.956	1.150.946.110	-5,96%

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Málaga-Fuengirola	81.137	5.121	86.258	-3,22%	460.585.504	29.069.560	489.655.065	-3,22%
Variante de Marbella	70.392	3.648	74.039	-6,68%	120.829.898	6.261.125	127.091.023	-6,68%
Variante de Estepona	29.567	3.586	33.153	-7,10%	26.945.379	3.267.828	30.213.207	-7,10%
Total tramos libres	73.256	4.648	77.904	-4,10%	608.360.781	38.598.513	646.959.294	-4,10%

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	98,20	3,9%
IMD total (Vh/d)	29.830	141,1%
Demanda total (MVh x km)	1.150,95	5,8%

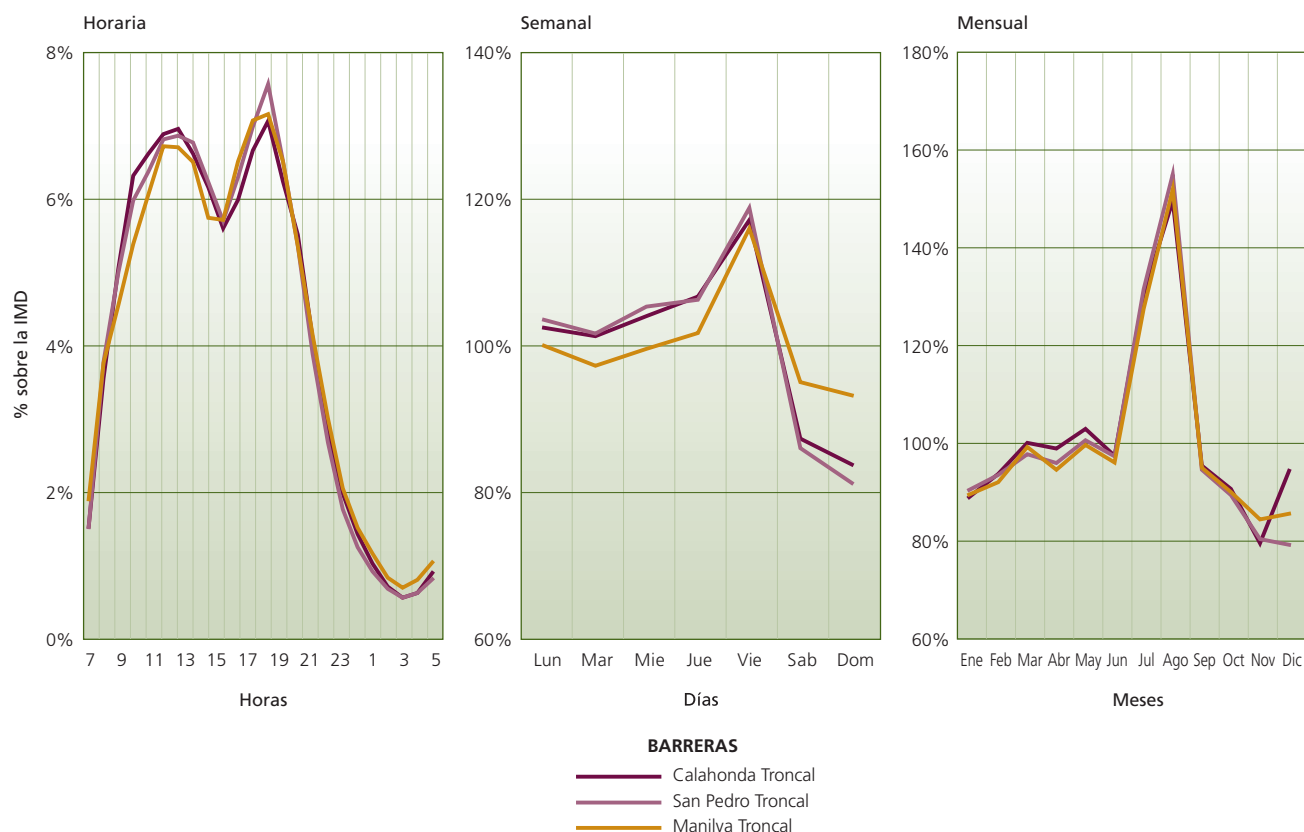
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Málaga – Guadiaro a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de la troncal de Calahonda un valor del 6,92% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,02%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,76% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio - agosto (129,86% - 149,03%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-7 AUSOL).

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUSOL). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Málaga-Guadiaro. Año 2008



Horaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	273	1,49	222	1,484	303	1,87
8	644	3,52	559	3,736	606	3,73
9	918	5,01	742	4,959	735	4,52
10	1.150	6,28	890	5,943	870	5,35
11	1.204	6,58	948	6,334	980	6,03
12	1.252	6,84	1.014	6,776	1.087	6,68
13	1.266	6,92	1.021	6,823	1.084	6,66
14	1.204	6,58	1.008	6,730	1.051	6,46
15	1.120	6,12	927	6,193	928	5,70
16	1.018	5,56	847	5,657	924	5,68
17	1.089	5,95	936	6,254	1.053	6,47
18	1.212	6,62	1.040	6,946	1.144	7,03
19	1.285	7,02	1.127	7,527	1.158	7,12
20	1.134	6,20	970	6,476	1.053	6,47
21	1.002	5,47	797	5,325	865	5,31
22	742	4,05	575	3,842	668	4,11
23	514	2,81	395	2,637	484	2,97
24	356	1,95	259	1,728	328	2,02
1	255	1,39	181	1,209	240	1,48
2	182	0,99	133	0,886	183	1,13
3	123	0,67	97	0,645	129	0,79
4	96	0,53	78	0,521	107	0,66
5	108	0,59	89	0,592	125	0,77
6	158	0,86	116	0,776	163	1,00
Total	18.304		14.971		16.270	

Diaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	18.683	102,07	15.436	103,11	16.204	99,60
Mar	18.464	100,87	15.159	101,26	15.757	96,85
Mie	18.973	103,65	15.705	104,90	16.132	99,15
Jue	19.461	106,32	15.847	105,85	16.486	101,33
Vie	21.372	116,76	17.729	118,42	18.810	115,61
Sáb	15.912	86,93	12.816	85,61	15.401	94,66
Dom	15.264	83,39	12.106	80,86	15.099	92,80
Total	18.304		14.971		16.270	

Mensual	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	16.168	88,33	13.448	89,82	14.469	88,93
Feb	17.052	93,16	13.909	92,91	14.880	91,46
Mar	18.205	99,46	14.539	97,11	16.054	98,67
Abr	17.987	98,27	14.279	95,38	15.289	93,97
May	18.727	102,31	14.966	99,97	16.120	99,08
Jun	17.732	96,87	14.474	96,68	15.523	95,41
Jul	23.770	129,86	19.595	130,88	20.651	126,93
Ago	27.279	149,03	23.120	154,43	24.628	151,37
Sep	17.345	94,76	14.071	93,99	15.361	94,42
Oct	16.487	90,07	13.298	88,83	14.553	89,45
Nov	14.452	78,95	11.948	79,81	13.633	83,79
Dic	17.168	93,79	11.773	78,64	13.817	84,92
Total	18.304		14.971		16.270	

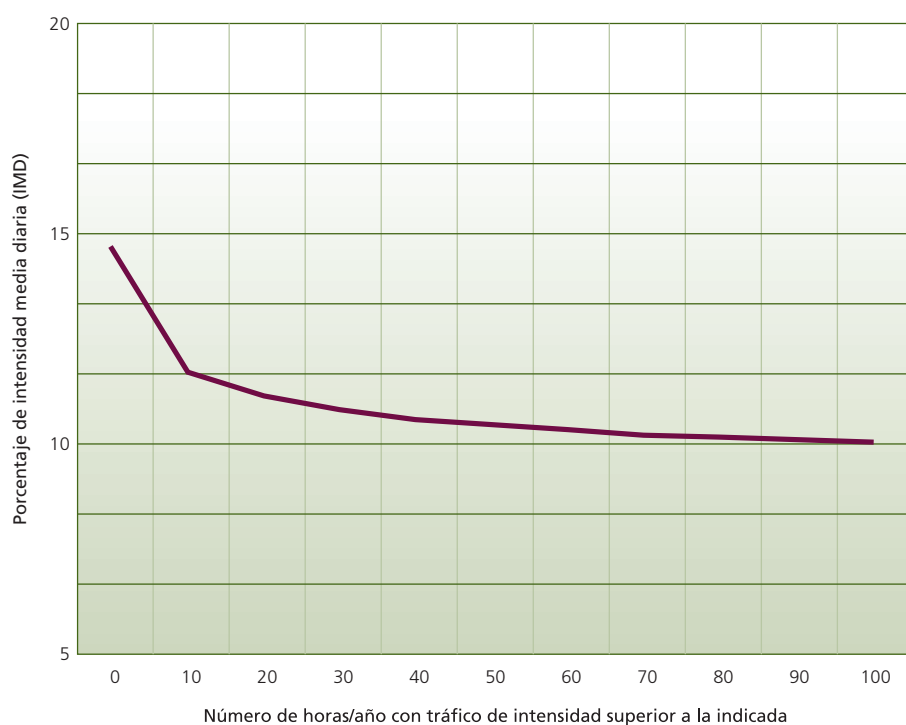
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 10,72% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,95% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 14,56% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-7 AUSOL).

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUSOL). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008.
Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



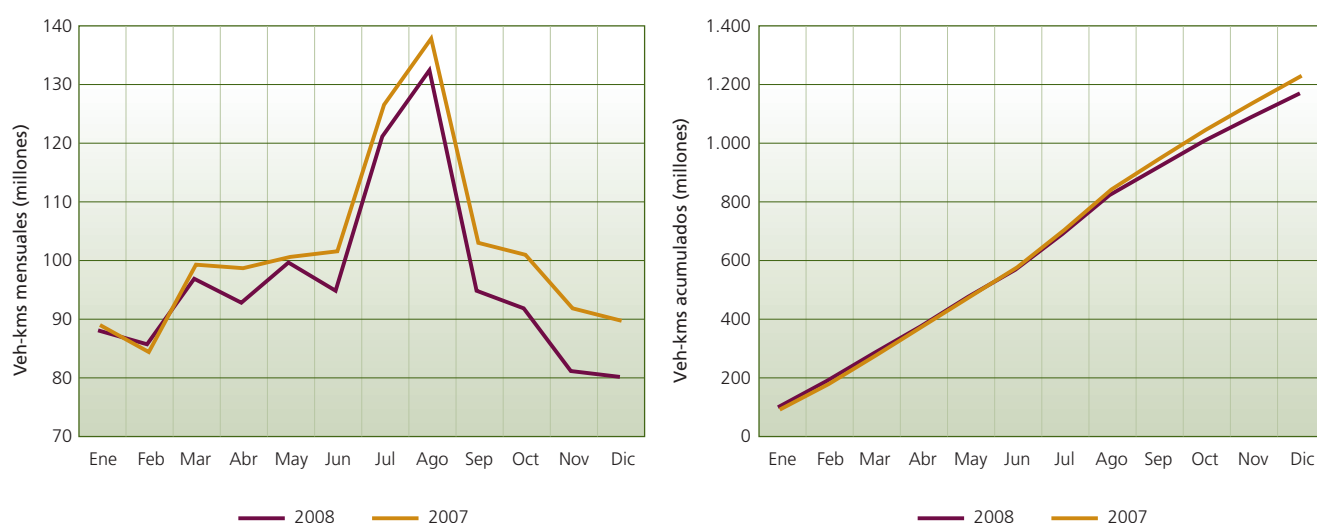
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	14,56
10	11,62
20	11,05
30	10,72
40	10,49
50	10,36
60	10,25
70	10,12
80	10,07
90	10,01
100	9,95

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 1.150 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-7 AUSOL).

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUSOL). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2008. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



Autopista AP-7 (AUSOL)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	87,33	84,97	96,16	92,13	98,98	94,12	
Mens. 2007	88,59	84,11	99,02	98,50	100,41	101,30	
Acum. 2008	87,33	172,31	268,46	360,59	459,57	553,68	
Acum. 2007	88,59	172,70	271,72	370,22	470,63	571,93	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	120,38	131,76	94,12	91,10	80,43	79,46	1.150,95
Mens. 2007	126,29	137,60	102,76	100,69	91,64	89,61	1.220,52
Acum. 2008	674,06	805,83	899,95	991,05	1.071,49	1.150,95	
Acum. 2007	698,22	835,82	938,58	1.039,27	1.130,91	1.220,52	

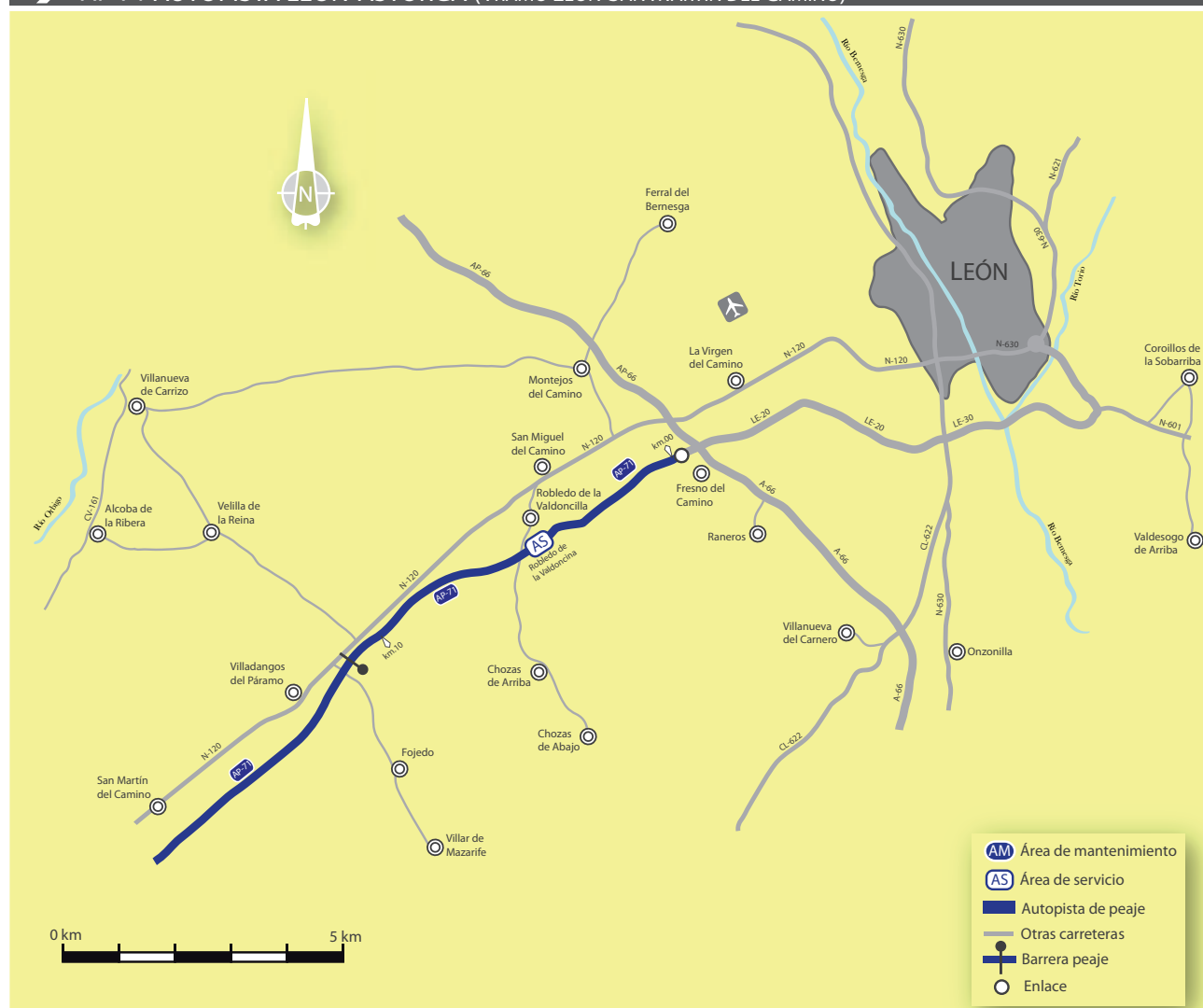
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA (TRAMO LEÓN-SAN MARTÍN DEL CAMINO)

AP-71

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA (TRAMO LEÓN-SAN MARTÍN DEL CAMINO)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚗	☕	✂	☎	🚚	🏠	💰	🌲	📶	🎁	♿
AP-71 LEÓN-ASTORGA													
	Robledo de la Valduncina	6	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•

⬆ Dirección León

⬆ Dirección Astorga

● Ambas direcciones



AP-7I: León – Astorga

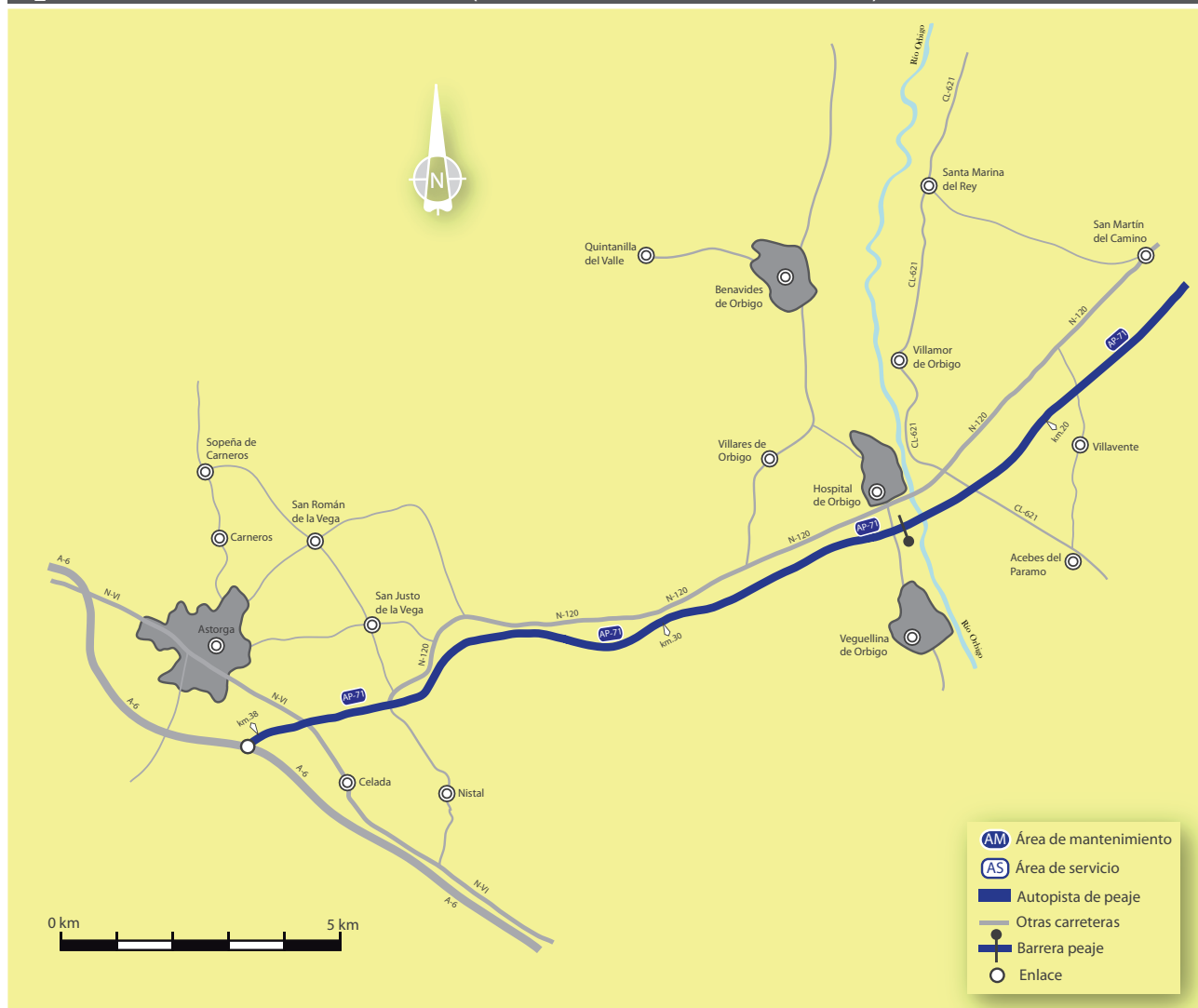
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA (TRAMO SAN MARTÍN DEL CAMINO-ASTORGA)

AP-71

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA (TRAMO SAN MARTÍN DEL CAMINO-ASTORGA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚗	☕	✂	☎	🚰	🛏	🏠	💰	🌲	📶	🛠	♿
AP-71 LEÓN-ASTORGA														
Robledo de la Valduncina	6		•	•	-	•	-	-	-	-	-	-	•	•

⬆ Dirección León

⬆ Dirección Astorga

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-71: León – Astorga

Sociedad concesionaria: AULESA

Longitud: 37,7 km

La autopista AP-71 corresponde al itinerario León – Astorga y posee una longitud total de 37,7 km distribuidos en tres tramos de peaje. Esta autopista posee además un tramo exento de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-71).

Tabla T-1 (AP-71). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas de León, C.E.S.A.
Domicilio	Ctra. Santa María del Páramo, s/n. 24392 VILLADANGOS DEL PÁRAMO (LEÓN)
Fecha de constitución	14/04/00
Capital social (*)	34,642
Ingresos de explotación 2008 (*)	6,513
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	0,2

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	AP-71: León - Astorga	11/03/00	24/12/02	10/03/55

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-71: León – Astorga fue de 5.347 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 4.651 corresponden a la categoría de ligeros y 695 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente menor (25,3%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 4.777 Vh/día en el tramo Hospital de Órbigo – Astorga hasta 5.913 Vh/día en el tramo León – Villadangos.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para los tramos de peaje de la vía en 73,78 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,5%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-71).

Tabla T-2 (AP-71). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
León-Villadangos	5.216	737	5.953	7,33	20.234.658	2.859.349	23.094.007	7,61
Villadangos-Hospital	4.725	692	5.417	4,17	24.384.653	3.569.613	27.954.266	4,46
Hospital-Astorga	4.112	665	4.777	1,75	19.562.595	3.165.032	22.727.627	2,02
Total tramo de peaje	4.651	695	5.347	4,37	64.181.906	9.593.994	73.775.900	4,65

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
León-Astorga	6.929	2.051	8.980	-0,80	7.861.643	2.327.065	10.188.708	-0,41
Total tramos libres	6.929	2.051	8.980	-0,80	7.861.643	2.327.065	10.188.708	-0,41

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	37,70	1,5%
IMD total (Vh/d)	5.347	25,3%
Demanda total (MVh x km)	73,78	0,4%

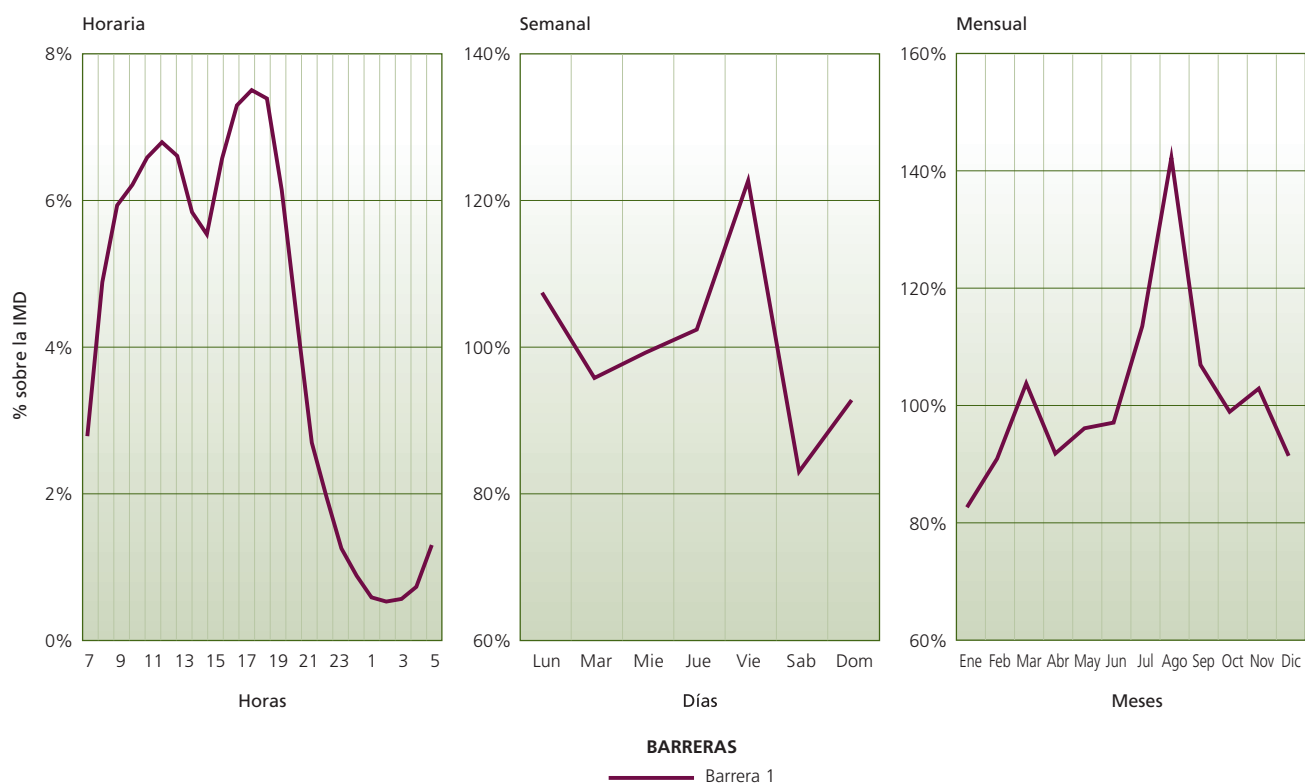
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-71 León – Astorga a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,75% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 7,46%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 122,27% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (112,96% - 141,72%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-71).

Tabla y gráfico T-3 (AP-71). Distribución de las intensidades medias: AP-71, León-Astorga. Año 2008



Horaria	Barrera I	
Horas	IMD	% s/IMD
7	148	2,77
8	259	4,84
9	315	5,89
10	330	6,17
11	350	6,55
12	361	6,75
13	351	6,56
14	310	5,80
15	294	5,50
16	349	6,53
17	388	7,26
18	399	7,46
19	393	7,35
20	326	6,10
21	234	4,38
22	142	2,66
23	102	1,91
24	65	1,22
1	45	0,84
2	29	0,54
3	26	0,49
4	28	0,52
5	37	0,69
6	66	1,23
Total	5.347	

Diaria	Barrera I	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	5.710	106,79
Mar	5.099	95,36
Mie	5.285	98,84
Jue	5.452	101,96
Vie	6.538	122,27
Sáb	4.418	82,62
Dom	4.928	92,16
Total	5.347	

Mensual	Barrera I	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	4.404	82,36
Feb	4.836	90,44
Mar	5.518	103,20
Abr	4.882	91,30
May	5.109	95,55
Jun	5.162	96,54
Jul	6.040	112,96
Ago	7.578	141,72
Sep	5.687	106,36
Oct	5.262	98,41
Nov	5.474	102,38
Dic	4.876	91,19
Total	5.347	

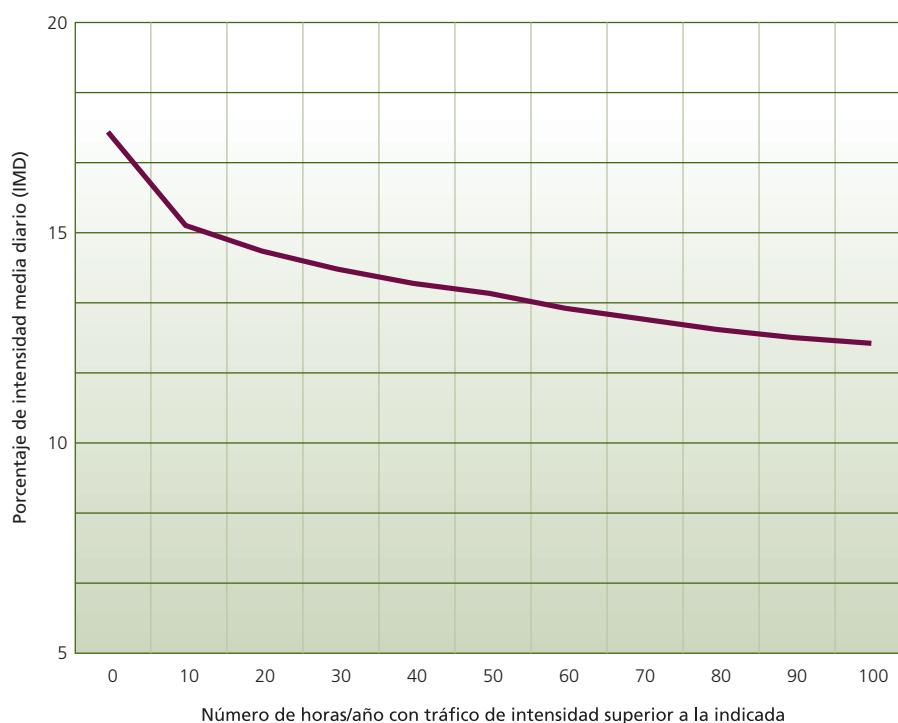
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 14,05% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,29% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 17,26% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-71).

Tabla y gráfico T-4 (AP-71). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-71: León-Astorga



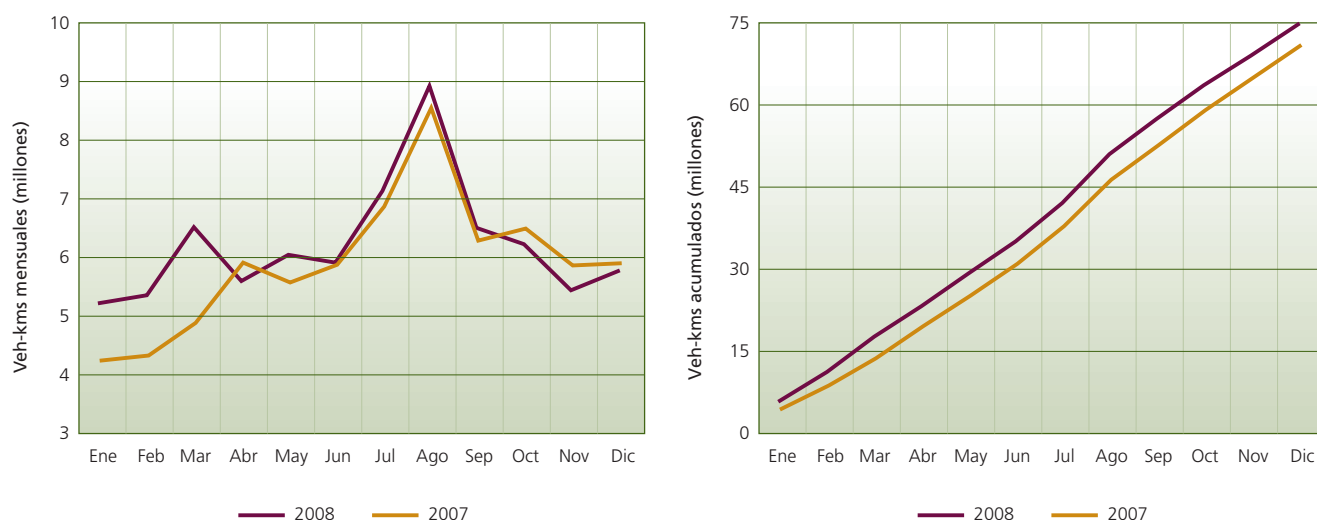
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	17,26
10	15,09
20	14,48
30	14,05
40	13,71
50	13,47
60	13,11
70	12,87
80	12,61
90	12,42
100	12,29

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 73 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-71).

Tabla y gráfico T-5 (AP-71). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2008. Autopista AP-71: León-Astorga

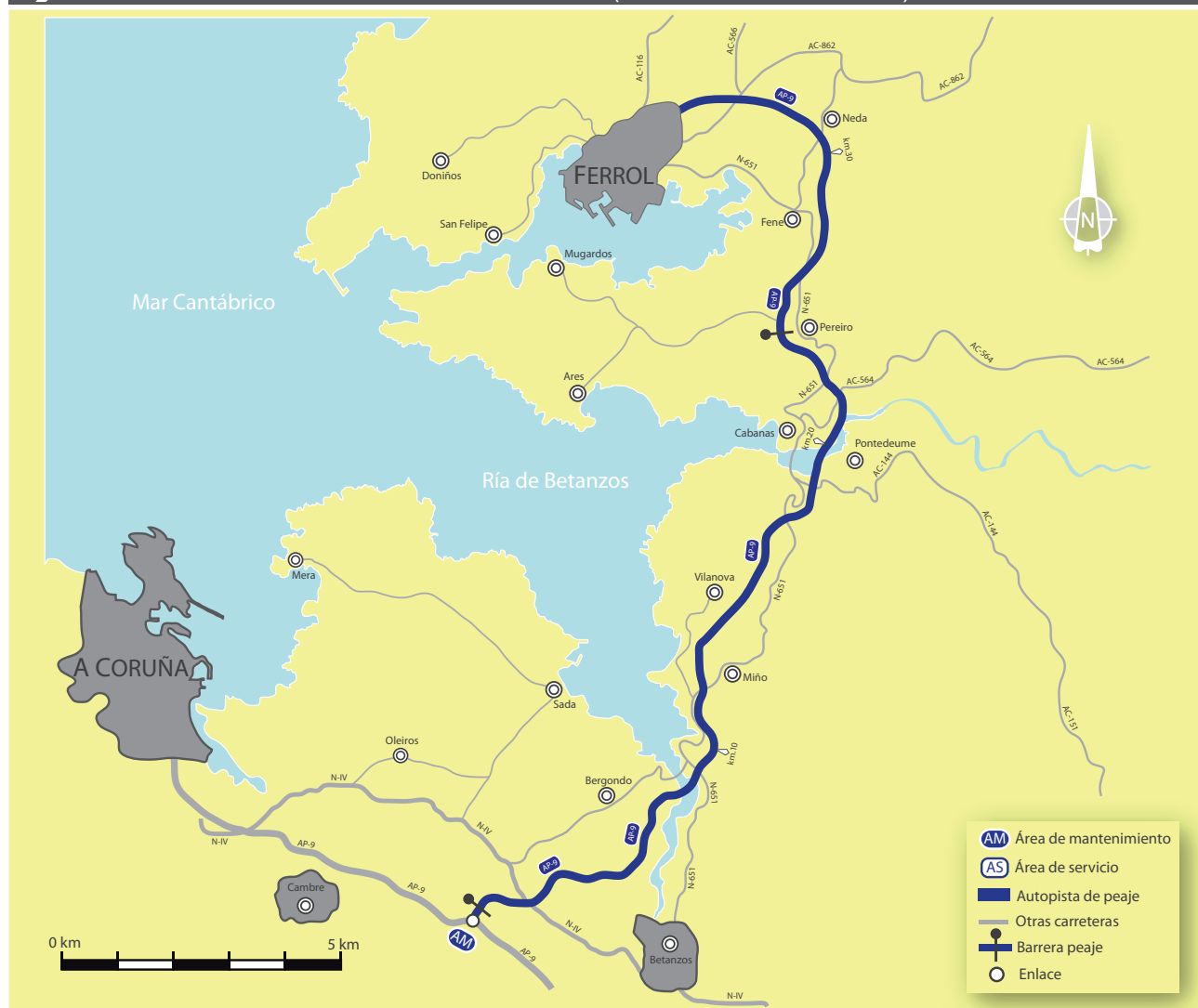


Autopista AP-71	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	5,15	5,29	6,45	5,52	5,97	5,84	
Mens. 2007	4,22	4,30	4,86	5,89	5,55	5,85	
Acum. 2008	5,15	10,43	16,88	22,41	28,38	34,22	
Acum. 2007	4,22	8,52	13,38	19,27	24,82	30,67	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	7,06	8,86	6,43	6,15	5,37	5,70	73,78
Mens. 2007	6,85	8,53	6,26	6,47	5,84	5,88	70,50
Acum. 2008	41,27	50,13	56,56	62,71	68,08	73,78	
Acum. 2007	37,52	46,05	52,31	58,78	64,62	70,50	

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO GUISAMO-FENE-FERROL)



SERVICIOS

[illegible]

 Dirección Ferrol

- Ambas direcciones



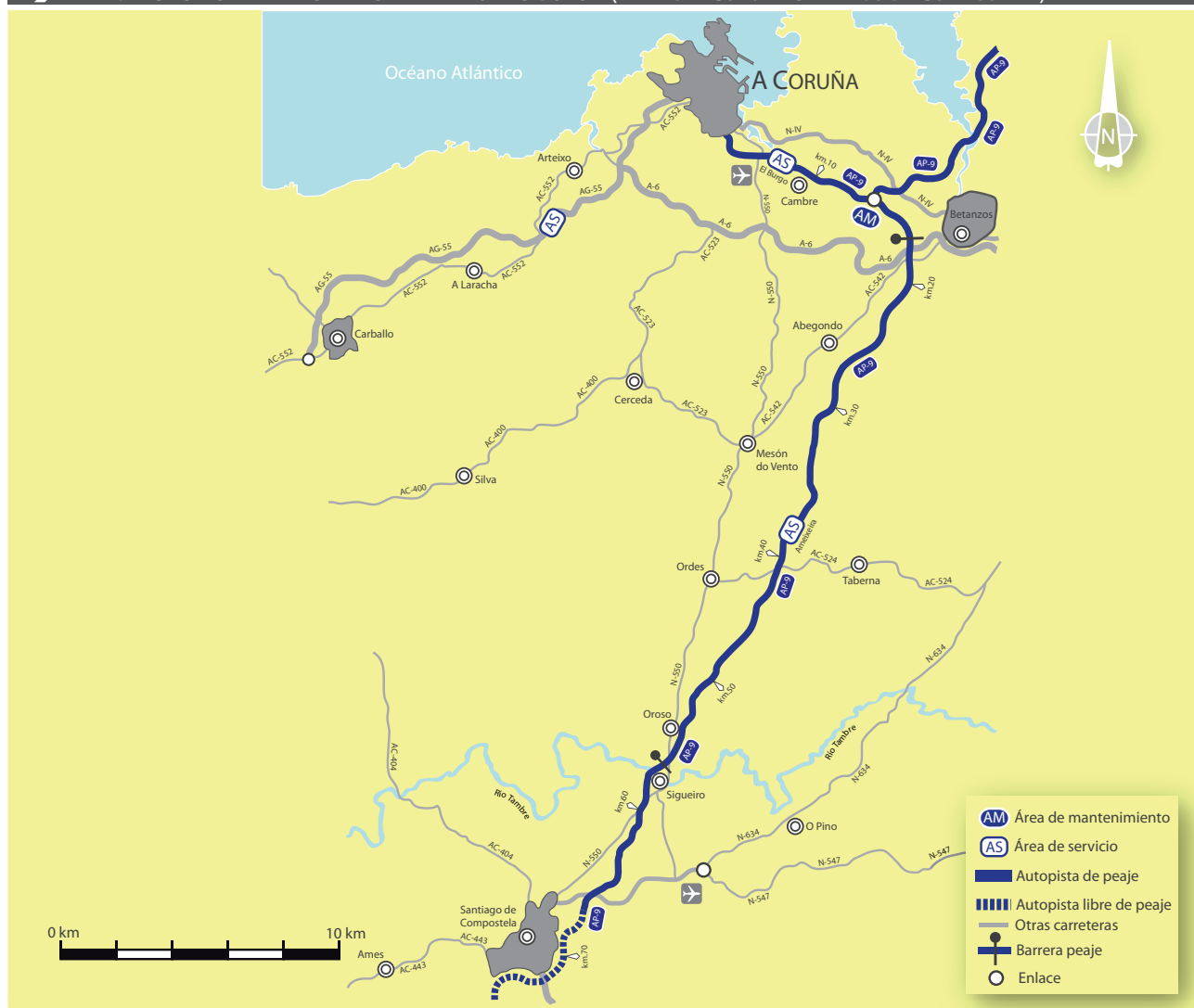
AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa. Puente de Rande (Vigo)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTIERA PORTUGUESA (TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA														
O Burgo Ameixeira	6 39	• •	• •	• •	• •	- -	- -	- -	- -	- -	- -	• •	• •	• •

 Dirección Ferrol

- Ambas direcciones

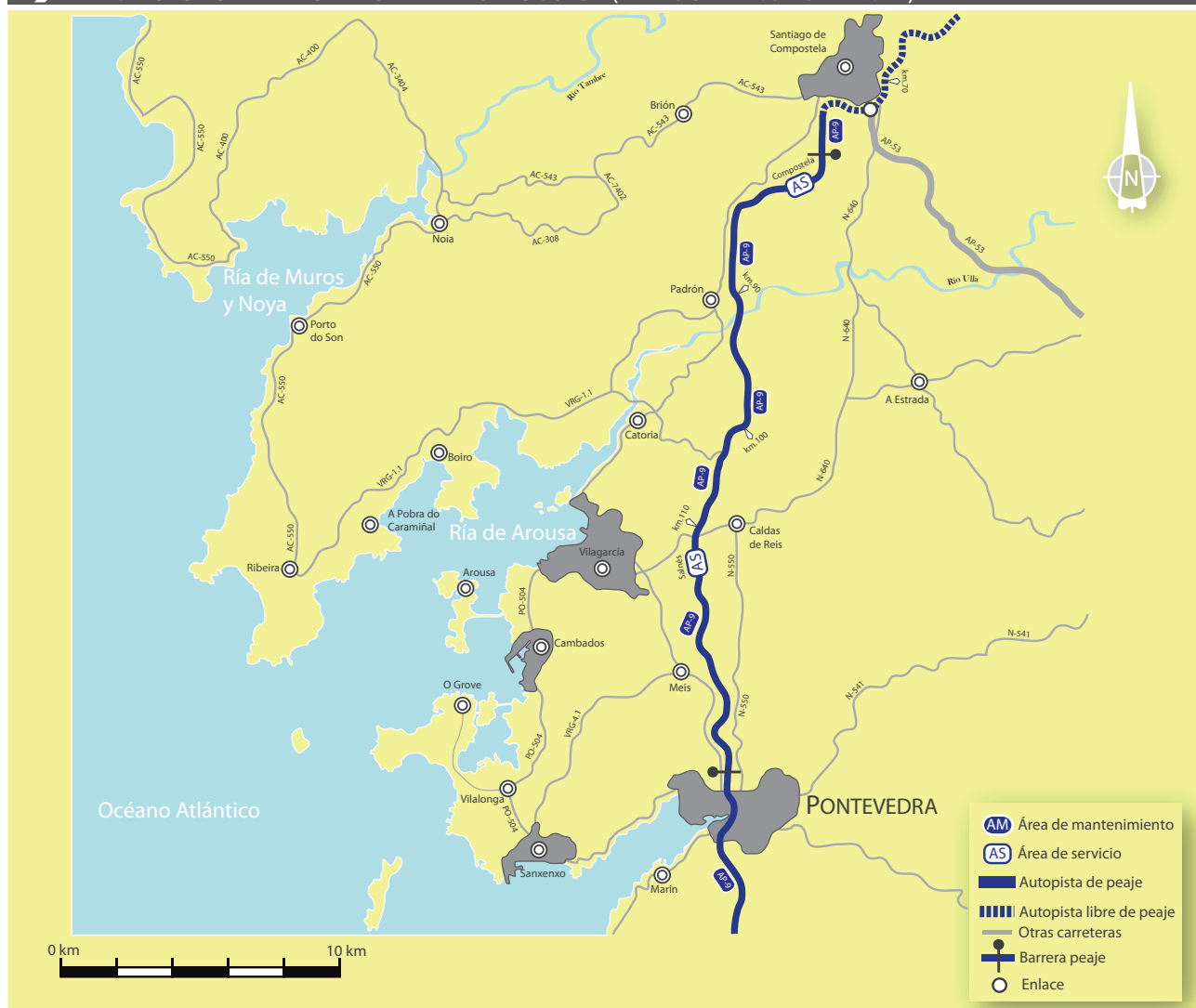
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Albergue	Parque	Alquiler	Moneda	Accesibilidad	Información	Seguros	Accesibilidad
AP-9 FERROL-FRONT. PORTUGUESA	Compostela El Salnés	81 114	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•

▲ Dirección Ferrol

● Ambas direcciones

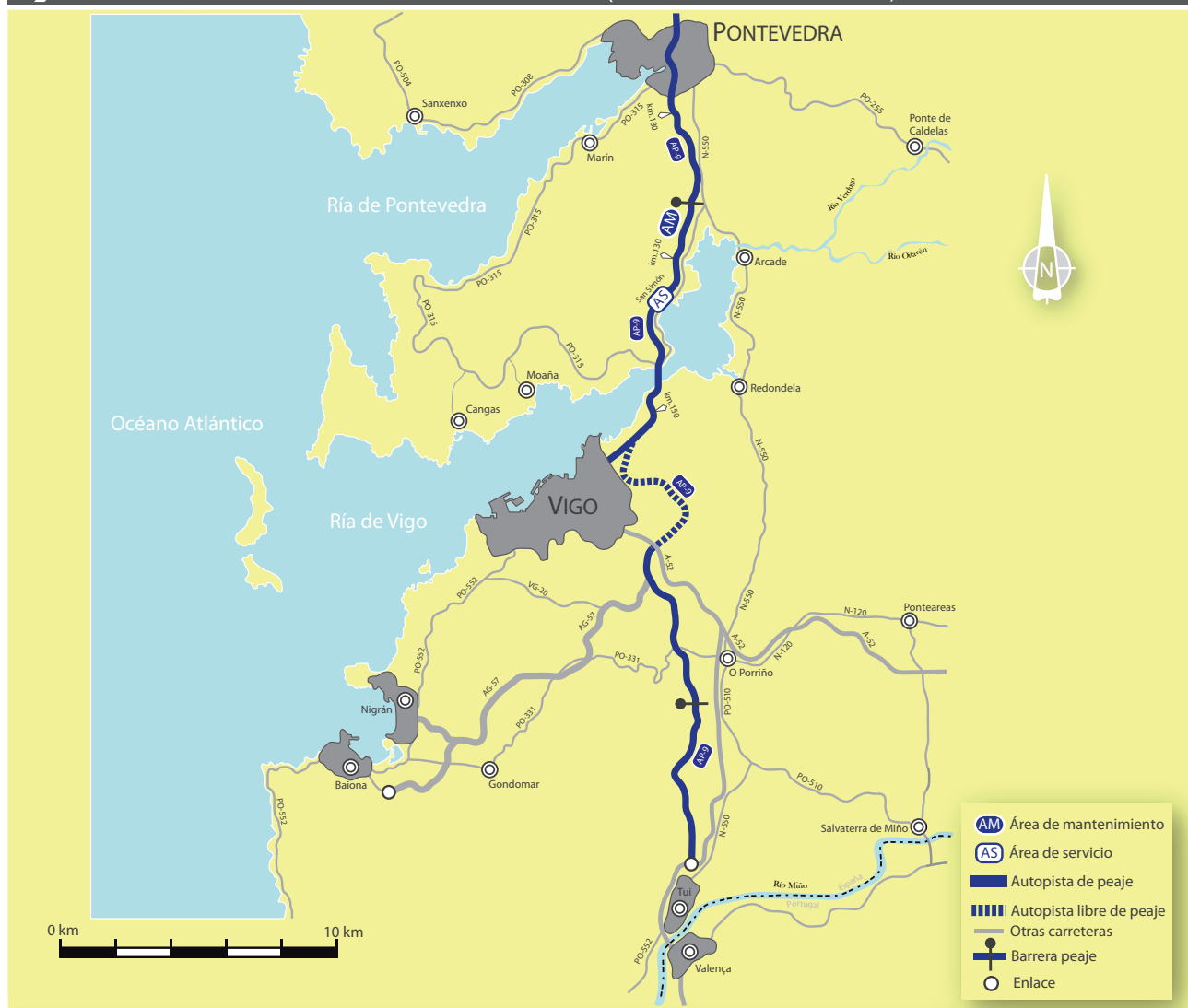
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚛	☕	✂	☎	🏠	🛏	🏰	💰	🌲	📶	🎁	♿
AP-9 FERROL-FRONT. PORTUGUESA	San Simón	144	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

🏠 Dirección Ferrol

• Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa

Sociedad concesionaria: AUDASA

Longitud: 219,6 km

La autopista AP-9 corresponde al itinerario Ferrol – Frontera Portuguesa y posee una longitud total de 219,6 km distribuidos en veinticinco tramos de peaje. Esta autopista posee además nueve tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (AP-9)

Tabla T-1 (AP-9). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopistas del Atlántico, C.E.S.A.
Domicilio	Alfredo Vicenti, 15. 15004 LA CORUÑA
Fecha de constitución	16/10/73
Capital social (*)	195,92
Ingresos de explotación 2008 (*)	157
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	62,1

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-9: Ferrol - Frontera portuguesa	15/11/73	27/04/79	18/08/48

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa fue en los tramos de peaje de 26.827 vehículos, de los cuales 24.279 corresponden a la categoría de ligeros y 2.548 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (126,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 1.265 Vh/día en el tramo Baiona – Tui hasta 66.527 Vh/día en el tramo Rande – Teis.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 2.156,12 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor algo superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 8,7%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (AP-9).

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Ferrol-Neda	23.089	2.310	25.399	2	39.718.037	3.973.257	43.691.294	2,27
Neda-Fene	19.095	2.345	21.440	3,21	30.751.221	3.775.633	34.526.854	3,49
Fene-Cabanas	17.377	1.491	18.868	0,37	34.980.689	3.001.821	37.982.510	0,65
Cabanas-Miño	18.810	1.705	20.515	-0,77	61.960.554	5.616.297	67.576.851	-0,50
Miño-Guísamo R.	20.126	1.821	21.947	-1,40	69.242.506	6.264.122	75.506.628	-1,13
Guísamo R.-Guísamo T.	26.759	2.004	28.763	-4,58	19.587.364	1.466.344	21.053.708	-4,33
Guísamo T.-pk O Ferrol	18.786	763	19.549	-5,65	7.563.384	307.163	7.870.547	-5,39
Guísamo T.-Cecebre	7.973	1.241	9.214	-2,26	4.085.328	636.105	4.721.433	-1,99
Elviña (La Coruña)-La Barcala	54.621	3.385	58.006	-2,53	101.956.487	6.318.634	108.275.121	-2,26
La Barcala-pk O Ferrol	41.923	2.908	44.831	-3,52	95.131.714	6.598.449	101.730.163	-3,25
pk O Ferrol-Cecebre	23.137	2.146	25.283	-1,8	10.161.882	942.546	11.104.428	-1,53
Cecebre-Macenda	31.110	3.386	34.496	-1,92	25.049.447	2.726.649	27.776.096	-1,66
Macenda-Ordenes	19.210	2.045	21.255	-0,54	168.740.232	17.967.120	186.707.352	-0,27
Ordenes-Sigüeiro	19.370	2.128	21.498	-0,12	97.832.769	10.745.962	108.578.731	0,15
Sigüeiro-Santiago N.	17.659	1.842	19.501	0,15	79.496.227	8.293.188	87.789.415	0,42
Santiago N.-Santiago E.	36.944	4.933	41.877	-0,47	63.550.936	8.485.122	72.036.058	-0,2
Santiago E.-Santiago S.	34.912	4.661	39.573	2,3	38.332.843	5.118.082	43.450.925	2,58
Santiago S.-Padrón	22.547	2.845	25.392	-1,1	150.190.932	18.947.529	169.138.461	-0,84
Padrón-Carracedo	18.417	2.393	20.810	-0,23	74.819.605	9.722.845	84.542.450	0,04
Carracedo-Caldas de Reyes	21.063	2.950	24.013	-0,92	43.170.888	6.047.770	49.218.658	-0,65
Caldas de Reyes-Curro	21.287	2.829	24.116	-0,4	70.118.964	9.318.825	79.437.789	-0,13
Curro-Pontevedra Norte	22.603	2.968	25.571	1,12	86.035.321	11.295.316	97.330.637	1,39
Pontevedra N.-Pontevedra S.	42.843	6.070	48.913	-0,61	49.550.546	7.020.814	56.571.360	-0,34

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Pontevedra S.-Vilaboa	32.990	3.695	36.685	-1,69	71.720.528	8.031.920	79.752.448	-1,43
Vilaboa-Cangas	31.191	3.378	34.569	-1,97	97.033.860	10.506.990	107.540.850	-1,7
Cangas-Rande	56.009	4.515	60.524	-0,5	40.998.892	3.304.724	44.303.616	-0,23
Rande-Teis	61.713	4.814	66.527	-0,45	47.432.266	3.699.834	51.132.100	-0,18
Teis-Vigo	57.505	4.298	61.803	-0,86	105.234.494	7.866.730	113.101.224	-0,59
Teis-Peinador	37.454	3.672	41.126	-0,38	93.216.667	9.139.690	102.356.357	-0,11
Peinador-Puxeiros	32.211	3.158	35.369	-0,15	24.757.204	2.427.178	27.184.382	0,12
Puxeiros-Rebullón	18.525	1.260	19.785	-1,99	7.458.309	507.416	7.965.725	-1,72
Rebullón-Porriño	8.147	910	9.057	2,45	23.555.090	2.629.951	26.185.041	2,73
Porriño-Tui	4.096	572	4.668	-1,27	13.492.665	1.885.914	15.378.579	-0,96
Rebullón-AG47	10.379	351	10.730	-5,44	4.178.487	141.221	4.319.708	-5,19
Baiona-Tui	1.143	122	1.265	-0,08	251.098	26.842	277.940	0,19
Total tramo de peaje	24.279	2.548	26.827	-0,75	1.951.357.436	204.758.003	2.156.115.439	-0,48

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Ferrol-Neda	23.089	2.310	25.399	2,00	39.718.037	3.973.257	43.691.294	2,27
Neda-Fene	19.095	2.345	21.440	3,21	30.751.221	3.775.633	34.526.854	3,49
Santiago Norte-Santiago Este	36.944	4.933	41.877	-0,47	63.550.936	8.485.122	72.036.058	-0,20
Santiago Este-Santiago Sur	34.912	4.661	39.573	2,30	38.332.843	5.118.082	43.450.925	2,58
Pontevedra N.-Pontevedra S.	42.843	6.070	48.913	-0,61	49.550.546	7.020.814	56.571.360	-0,34
Teis-Vigo	57.505	4.298	61.803	-0,86	105.234.494	7.866.730	113.101.224	-0,59
Teis-Peinador	37.454	3.672	41.126	-0,38	93.216.667	9.139.690	102.356.357	-0,11
Peinador-Puxeiros	32.211	3.158	35.369	-0,15	24.757.204	2.427.178	27.184.382	0,12
Puxeiros-Rebullón	18.525	1.260	19.785	-1,99	7.458.309	507.416	7.965.725	-1,72
Total tramos libres	35.369	3.776	39.145		452.570.257	48.313.922	500.884.179	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	219,60	8,7%
IMD total (Vh/d)	26.827	126,9%
Demanda total (MVh x km)	2.156,12	11,0%

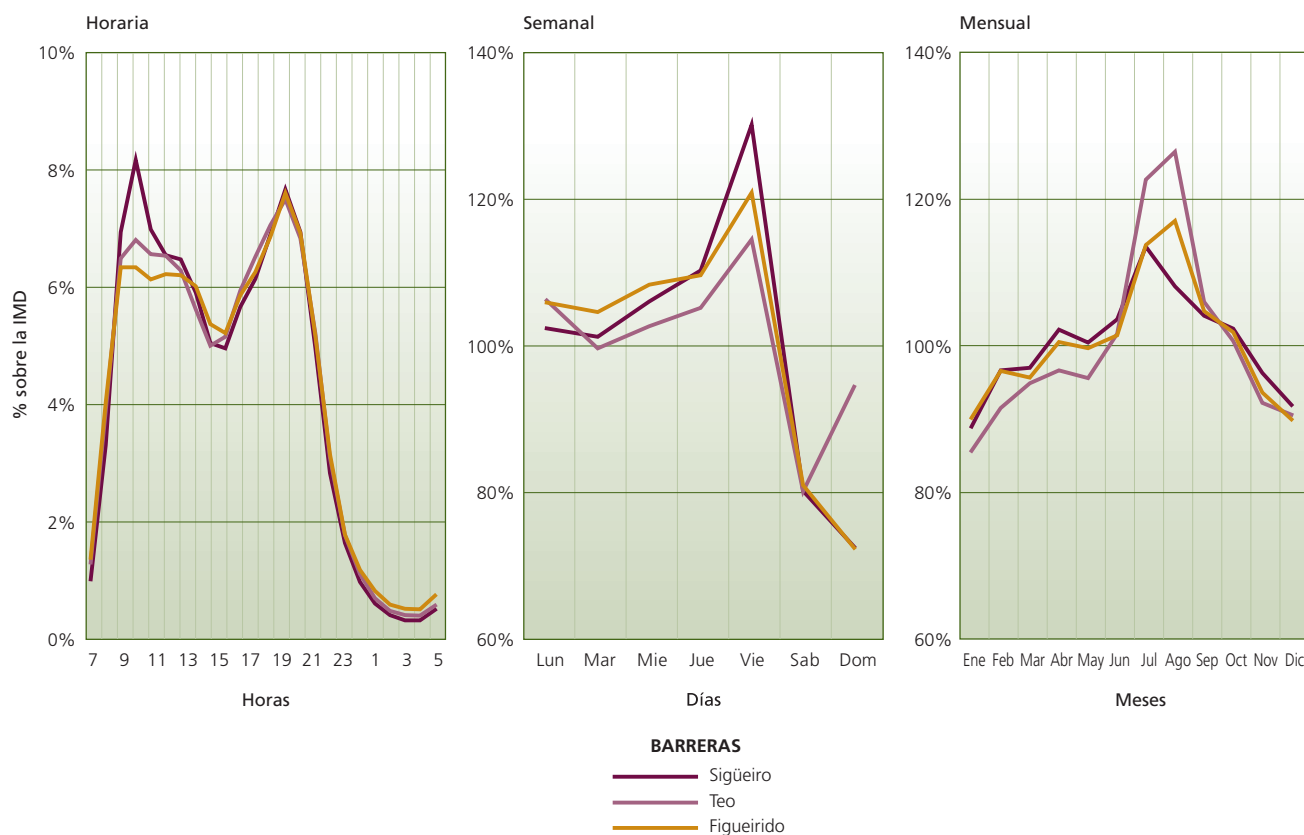
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-9 Ferrol – Frontera Portuguesa a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 10 h y a las 20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Sigüeiro un valor del 8,12% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,61%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 129,73% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (113,07% - 107,63%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (AP-9).

Tabla y gráfico T-3 (AP-9). Distribución de las intensidades medias: AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa. Año 2008



Horaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	209	0,97	319	1,26	490	1,34
8	701	3,26	974	3,84	1.459	3,98
9	1.482	6,89	1.636	6,44	2.308	6,29
10	1.746	8,12	1.715	6,75	2.309	6,29
11	1.490	6,93	1.652	6,51	2.231	6,08
12	1.396	6,49	1.645	6,48	2.263	6,17
13	1.380	6,42	1.581	6,23	2.257	6,15
14	1.259	5,86	1.415	5,57	2.186	5,96
15	1.074	5,00	1.258	4,95	1.952	5,32
16	1.056	4,91	1.294	5,10	1.896	5,17
17	1.199	5,61	1.492	5,89	2.128	5,81
18	1.310	6,09	1.644	6,47	2.279	6,21
19	1.471	6,84	1.778	7,00	2.497	6,81
20	1.637	7,61	1.889	7,44	2.769	7,55
21	1.481	6,89	1.721	6,78	2.522	6,87
22	1056	4,91	1.310	5,16	1.874	5,11
23	598	2,78	773	3,04	1.139	3,10
24	342	1,59	438	1,72	636	1,73
1	197	0,92	268	1,06	414	1,13
2	121	0,56	166	0,65	283	0,77
3	78	0,36	110	0,43	198	0,54
4	59	0,27	91	0,36	173	0,47
5	59	0,27	90	0,35	170	0,46
6	97	0,45	133	0,52	252	0,69
Total	21.498		25.392		36.785	

Diaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	21.921	101,97	26.865	105,80	38.708	105,51
Mar	21.672	100,81	25.206	99,27	38.229	104,21
Mie	22.707	105,62	25.974	102,29	39.595	107,93
Jue	23.617	109,86	26.611	104,80	40.059	109,20
Vie	27.888	129,73	28.965	114,08	44.196	120,48
Sáb	17.152	79,78	20.251	79,75	29.569	80,60
Dom	15.529	72,23	23.872	94,01	26.439	72,07
Total	21.498		25.392		36.685	

Mensual	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	19.041	88,57	21.640	85,22	32.913	89,72
Feb	20.677	96,18	23.129	91,09	35.268	96,14
Mar	20.756	96,55	23.988	94,47	34.941	95,25
Abr	21.869	101,73	24.435	96,23	36.709	100,07
May	21.502	100,02	24.162	95,16	36.408	99,24
Jun	22.181	103,18	25.689	101,17	37.044	100,98
Jul	24.308	113,07	31.040	122,24	41.555	113,28
Ago	23.138	107,63	31.988	125,98	42.765	116,57
Sep	22.291	103,69	26.804	105,56	38.253	104,27
Oct	21.902	101,88	25.440	100,19	37.199	101,40
Nov	20.607	95,86	23.302	91,77	34.189	93,20
Dic	19.674	91,52	22.893	90,16	32.855	89,56
Total	21.498		25.392		36.685	

c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 21,35% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,28% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 23,02% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (AP-9).

Tabla y gráfico T-4 (AP-9). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



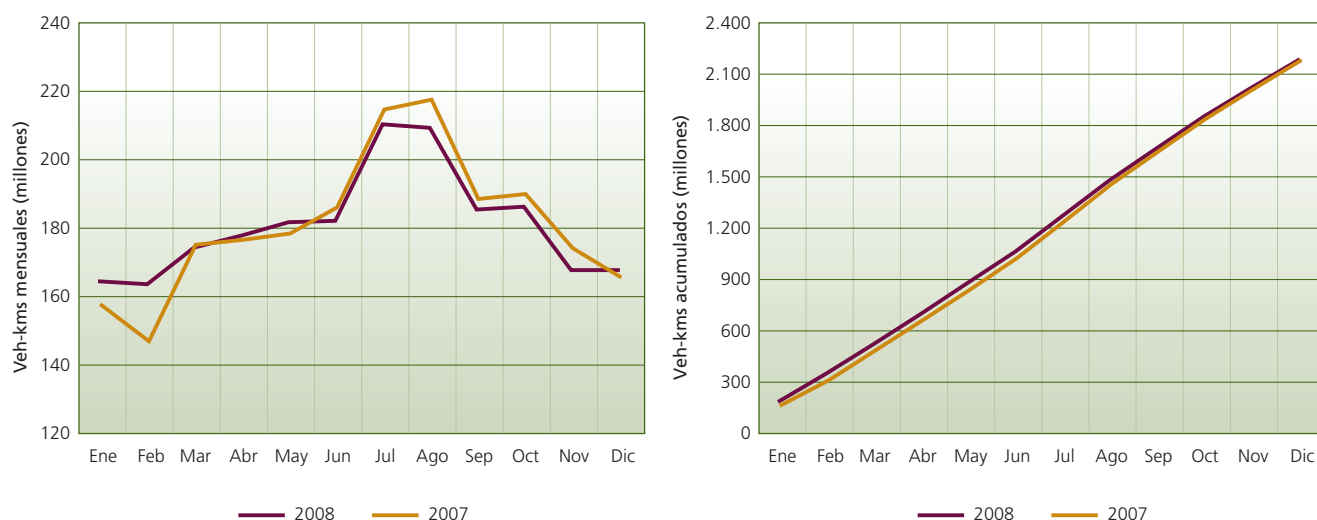
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	23,02
10	22,60
20	22,16
30	21,35
40	20,63
50	19,60
60	18,74
70	17,35
80	16,13
90	14,96
100	9,28

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 2.156 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (AP-9).

Tabla y gráfico T-5 (AP-9). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2008. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



Autopista AP-9	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	163,15	162,43	173,16	176,51	180,43	181,03	
Mens. 2007	157,08	146,50	174,83	176,14	177,96	185,64	
Acum. 2008	163,15	325,58	498,74	675,24	855,67	1.036,70	
Acum. 2007	157,08	303,58	478,41	654,55	832,51	1.018,15	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	209,16	208,08	184,16	185,07	166,49	166,45	2.156,12
Mens. 2007	214,34	217,21	188,03	189,50	173,70	165,52	2.166,45
Acum. 2008	1.245,86	1.453,94	1.638,09	1.823,17	1.989,66	2.156,12	
Acum. 2007	1.232,49	1.449,70	1.637,73	1.827,23	2.000,93	2.166,45	

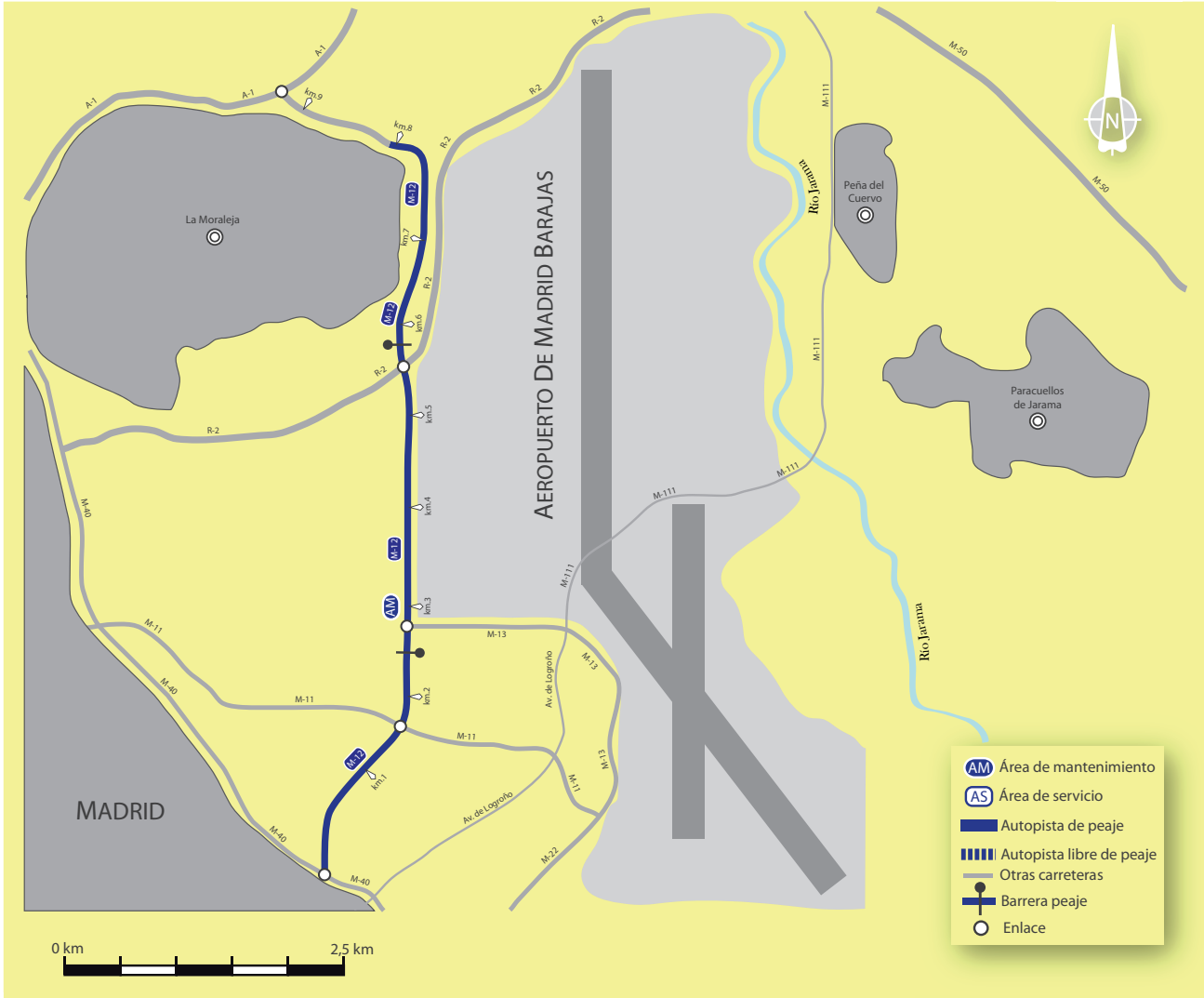
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

M-12

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



M-12 AUTOPISTA EJE AEROPUERTO



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	SITUACIÓN												
M-12 EJE AEROPUERTO				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



M-12: Eje Aeropuerto

AUTOPISTA M-12: Eje Aeropuerto

Sociedad concesionaria: EJE AEROPUERTO

Longitud: 9,4 km

La autopista M-12 corresponde al itinerario Eje Aeropuerto y posee una longitud total de 9,4 km distribuidos en cinco tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos exentos de peaje en general, aunque todos los tramos son libres si se circula entre las 0 h y las 6 h.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (M-12).

Tabla T-1 (M-12). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Eje Aeropuerto, C.E.S.A.
Domicilio	C/ Gobelás, 45-47. 28023 EL PLANTÍO (MADRID)
Fecha de constitución	10/12/02
Capital social (*)	42,3
Ingresos de explotación 2008 (*)	5,9
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-34,4

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista M-12: Eje Aeropuerto	27/11/02	15/06/05	27/11/27-28

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista M-12: Eje Aeropuerto fue en los tramos de peaje de 20.134 vehículos, de los cuales 19.651 corresponden a la categoría de ligeros y 484 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente inferior (95,3%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 4.272 Vh/día en el tramo M-40 – M-11 hasta 50.674 Vh/día en el tramo M-13 – T4.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 69,57 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que se encuentra proporcionado a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 0,4%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (M-12).

Tabla T-2 (M-12). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M-40 - M-11	4.116	156	4.272	-8,43	3.841.470	145.852	3.987.323	-8,43
M-11 - M-13	10.713	263	10.976	-7,91	3.920.822	96.288	4.017.110	-7,91
M-13 - T4	49.451	1.223	50.674	-7,82	23.981.061	593.205	24.574.266	-7,82
T4 - R2	23.373	536	23.909	11,24	16.467.551	377.527	16.845.078	11,24
R2 - A1	20.370	474	20.845	2,74	19.682.773	458.460	20.141.233	2,74
Total tramo de peaje	19.651	484	20.134	-0,79	67.893.678	1.671.332	69.565.010	-0,79

(*) Todos los tramos de la M-12 son libres de peaje de 00-06 h.

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	9,40	0,4%
IMD total (Vh/d)	20.134	95,3%
Demanda total (MVh x km)	69,57	0,4%

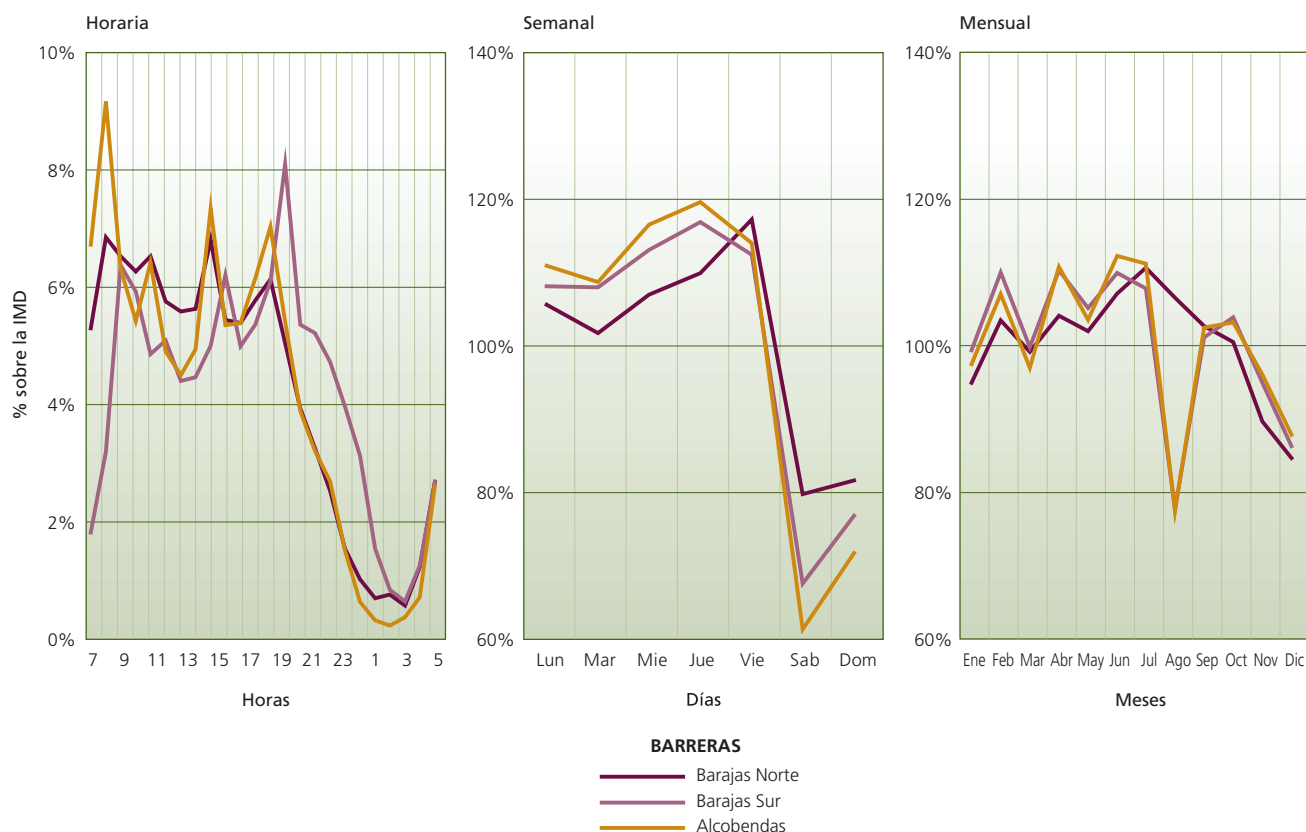
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista M-12 Eje Aeropuerto a lo largo de las 24 horas del día es un reflejo de la peculiar naturaleza de esta vía, y especialmente su función de acceso al Aeropuerto de Barajas. La distribución durante la hora de la mañana es irregular aunque en la barrera de Barajas Sur se puede apreciar una punta a las 20 h que alcanza un valor del 8,05% de la intensidad total diaria en ese punto.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una relativa regularidad durante los días laborables, con un valor máximo del 116,44% en jueves, y un acusado descenso de la IMD durante los fines de semana, que cae hasta un 67,17% en sábado en la misma barrera mencionada anteriormente. En cuanto a la distribución mensual se aprecia el valle estacional, localizado durante el mes de Agosto en los tramos ajenos al Aeropuerto, y una mayor regularidad en el resto de tramos por las circunstancias mencionadas anteriormente.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (M-12).

Tabla y gráfico T-3 (M-12). Distribución de las intensidades medias: M-12, Eje Aeropuerto. Año 2008



Horaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	284	5,25	98	1,76	41	6,67
8	368	6,80	175	3,14	56	9,11
9	350	6,47	352	6,32	39	6,27
10	336	6,22	327	5,87	33	5,37
11	350	6,47	267	4,80	39	6,36
12	309	5,71	280	5,04	30	4,86
13	299	5,53	242	4,35	28	4,45
14	302	5,58	245	4,41	30	4,88
15	365	6,75	275	4,95	45	7,29
16	292	5,39	342	6,15	33	5,30
17	289	5,34	275	4,94	33	5,34
18	310	5,72	295	5,31	38	6,10
19	329	6,08	336	6,04	43	6,97
20	270	4,99	448	8,05	33	5,36
21	210	3,89	295	5,31	24	3,84
22	173	3,20	288	5,17	20	3,16
23	134	2,48	260	4,68	16	2,64
24	81	1,50	218	3,92	9	1,47
1	52	0,97	171	3,08	4	0,58
2	35	0,65	83	1,49	2	0,27
3	38	0,70	44	0,79	1	0,18
4	28	0,52	33	0,59	2	0,32
5	64	1,17	67	1,21	4	0,66
6	142	2,63	147	2,64	16	2,56
Total	5.411		5.563		620	

Diaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	5.691	105,17	5.994	107,75	686	110,54
Mar	5.482	101,30	5.984	107,57	672	108,28
Mie	5.767	106,56	6.267	112,67	720	116,14
Jue	5.925	109,50	6.478	116,44	739	119,19
Vie	6.323	116,84	6.230	112,00	705	113,59
Sáb	4.296	79,39	3.737	67,17	378	60,90
Dom	4.396	81,24	4.250	76,41	443	71,35
Total	5.411		5.653		620	

Mensual	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	5.114	94,51	5.505	98,95	601	97,01
Feb	5.573	102,99	6.094	109,56	661	106,62
Mar	5.342	98,71	5.526	99,33	598	96,53
Abr	5.609	103,66	6.109	109,82	684	110,34
May	5.495	101,54	5.824	104,69	639	103,08
Jun	5.772	106,67	6.090	109,48	693	111,81
Jul	5.963	110,20	5.972	107,36	687	110,76
Ago	5.744	106,15	4.300	77,30	478	77,04
Sep	5.534	102,27	5.603	100,72	633	102,05
Oct	5.415	100,07	5.754	103,43	637	102,74
Nov	4.829	89,23	5.260	94,55	593	95,65
Dic	4.560	84,26	4.777	85,88	542	87,42
Total	5.413		5.568		620	

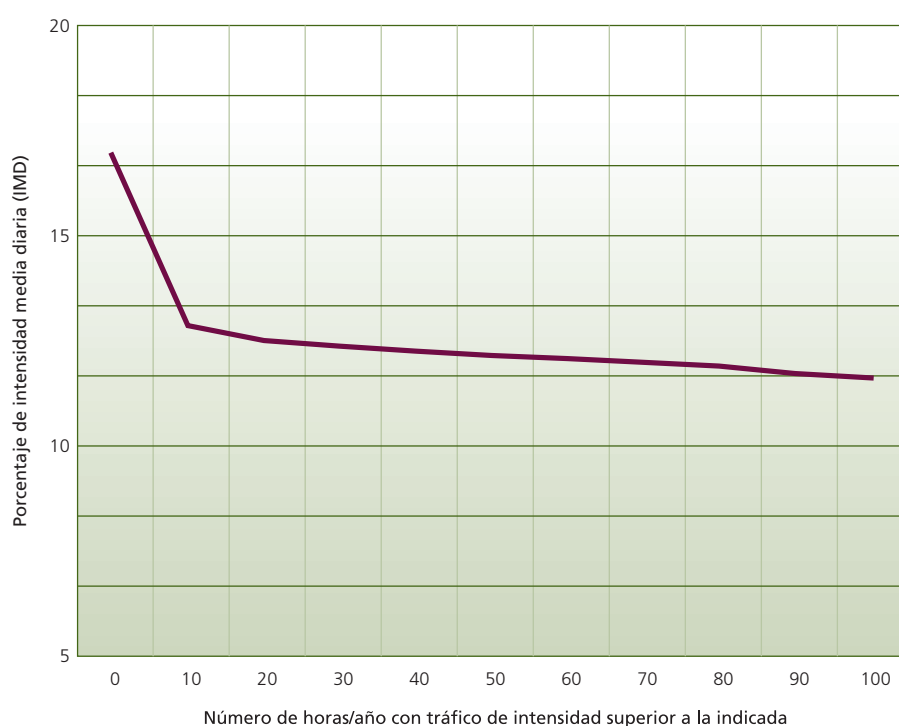
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 12,29% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,53% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 16,83% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (M-12).

Tabla y gráfico T.4 (M-12). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	16,83
10	12,77
20	12,42
30	12,29
40	12,17
50	12,07
60	11,99
70	11,90
80	11,81
90	11,63
100	11,53

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta unas características acordes con la singularidad de esta autopista, que no se encuentra en los grandes valores agregados afectada por las circunstancias de la estacionalidad. La utilización de la vía durante este año superó los 69 millones de Vh × km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (M-12).

Tabla y gráfico T.5 (M-12). Distribución mensual de los Vh × km recorridos. Año 2008. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



Autopista M-12	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	5,81	5,88	5,70	6,26	6,06	6,15		
Mens. 2007	5,60	5,52	6,26	5,44	5,75	6,06		
Acum. 2008	5,81	11,70	17,40	23,66	29,71	35,86		
Acum. 2007	5,60	11,12	17,38	22,82	28,57	34,63		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	5,93	4,86	5,82	6,11	5,61	5,37	69,57	
Mens. 2007	6,01	5,05	4,88	6,56	6,16	5,54	68,83	
Acum. 2008	41,79	46,65	52,47	58,58	64,19	69,57		
Acum. 2007	40,64	45,69	50,57	57,13	63,29	68,83		

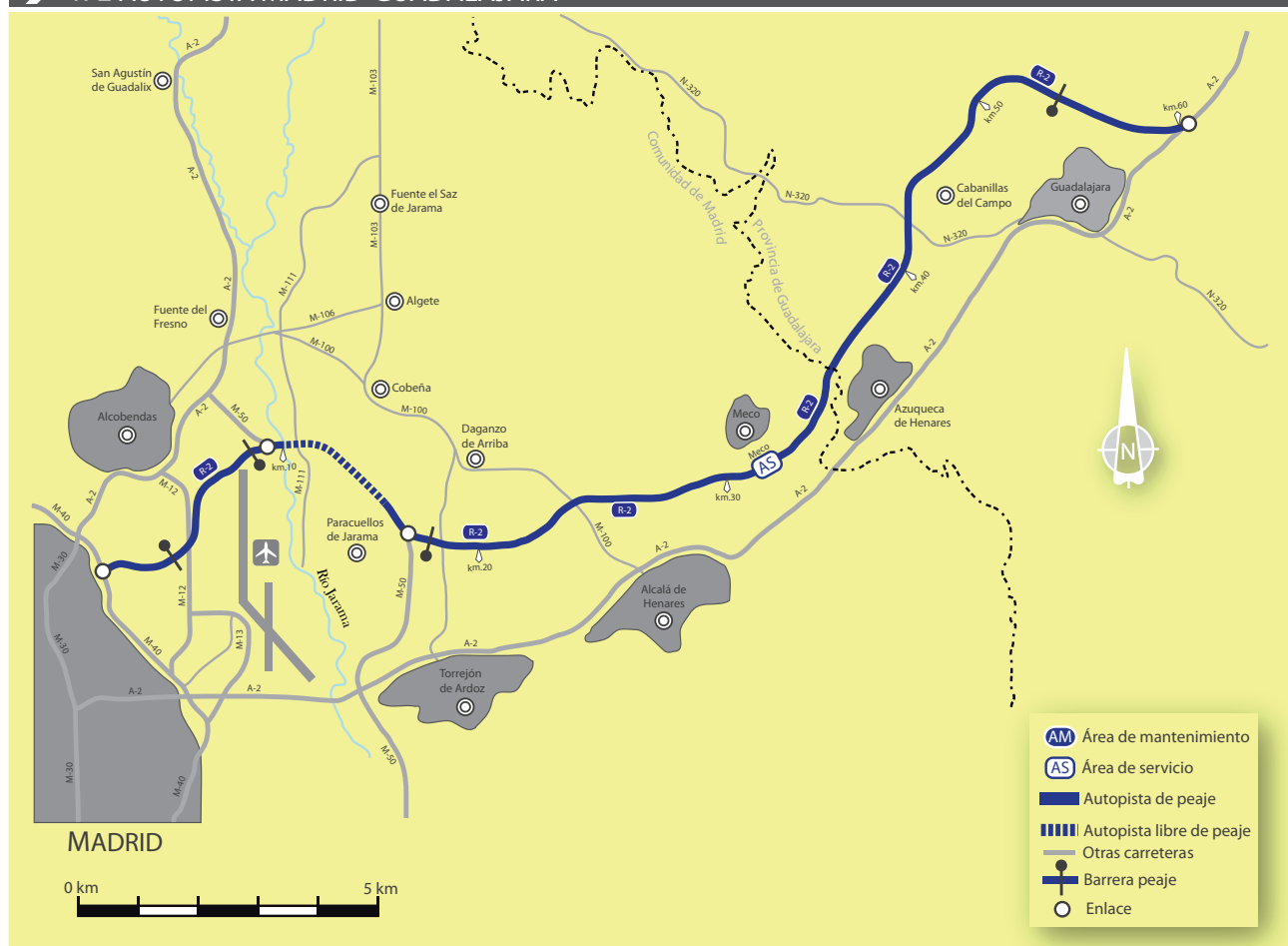
AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA

R-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



→ R-2 AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚰	☕	✂	☎	📺	🛏	🚶	💰	🌲	📶	📺	♿
R-2 MADRID-GUADALAJARA	Meco	36	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•

↗ Dirección Guadalajara

↘ Dirección Madrid

● Ambas direcciones



R-2: Madrid – Guadalajara

AUTOPISTA R-2: Madrid – Guadalajara

Sociedad concesionaria: HENARSA

Longitud: 62,3 km

La autopista R-2 corresponde al itinerario Madrid – Guadalajara y posee una longitud total de 62,3 km distribuidos en ocho tramos de peaje. Esta concesión posee además tres tramos exentos de peaje en la M-50.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (R-2).

Tabla T-1 (R-2). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista del Henares, S. A. Concesionaria del Estado
Domicilio	Ctra. M-100 Alcalá-Daganzo, Km. 6,300
Fecha de constitución	19/12/00
Capital social (*)	96,7
Ingresos de explotación 2008 (*)	24,97
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	1,4

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista R-2: Madrid - Guadalajara	04/11/00		04/11/2024

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista R-2: Madrid – Guadalajara fue en los tramos de peaje de 10.594 vehículos, de los cuales 9.375 corresponden a la categoría de ligeros y 1.218 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD significativamente inferior (50,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 5.296 Vh/día en el tramo Marchamalo – Taracena hasta 17.375 Vh/día en el tramo Ajalvir – Alcalá.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 241,55 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 1,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,5%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (R-2).

Tabla T-2 (R-2). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M-40-Aeropuerto	9.223	329	9.552	1,23	16.877.245	602.930	17.480.175	1,50
Aeropuerto-M-50	11.035	472	11.507	-0,31	20.194.225	863.625	21.057.850	-0,04
M-50 Norte-Ajalvir	7.308	575	7.883	-2,92	20.060.708	1.577.370	21.638.078	-2,66
Ajalvir-Alcalá	15.250	2.125	17.375	-5,19	38.513.323	5.365.668	43.878.991	-4,93
Alcalá-Meco	14.795	2.131	16.926	-4,89	49.276.036	7.097.572	56.373.608	-4,63
Meco-Cabanillas	9.009	1.472	10.481	-4,88	35.610.343	5.817.215	41.427.558	-4,62
Cabanillas-Marchamalo	5.500	1.096	6.596	-5,49	20.329.896	4.052.393	24.382.289	-5,23
Marchamalo-Taracena	4.464	832	5.296	-4,27	12.907.178	2.406.095	15.313.273	-4,00
Total tramo de peaje	9.375	1.218	10.594	-3,99	213.768.954	27.782.868	241.551.821	-3,72

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
Tramo Norte M-50 (A-I/R-2)	26.137	4.702	30.839	-0,44	38.264.769	6.883.974	45.148.743	-0,67
Tramo común M-50 con R-2	25.307	6.327	31.634	-9,32	69.466.883	17.367.678	86.834.560	-4,56
Tramo Sur M-50 (R-2/A-2)	34.973	6.283	41.256	-0,49	88.321.182	15.867.213	104.188.394	-1,13
Total tramos libres	29.112	5.957	35.069	-3,80	196.052.833	40.118.864	236.171.697	-2,33

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	62,30	2,5%
IMD total (Vh/d)	10.594	50,1%
Demanda total (MVh x km)	241,55	1,2%

(*) Tramos de peaje.

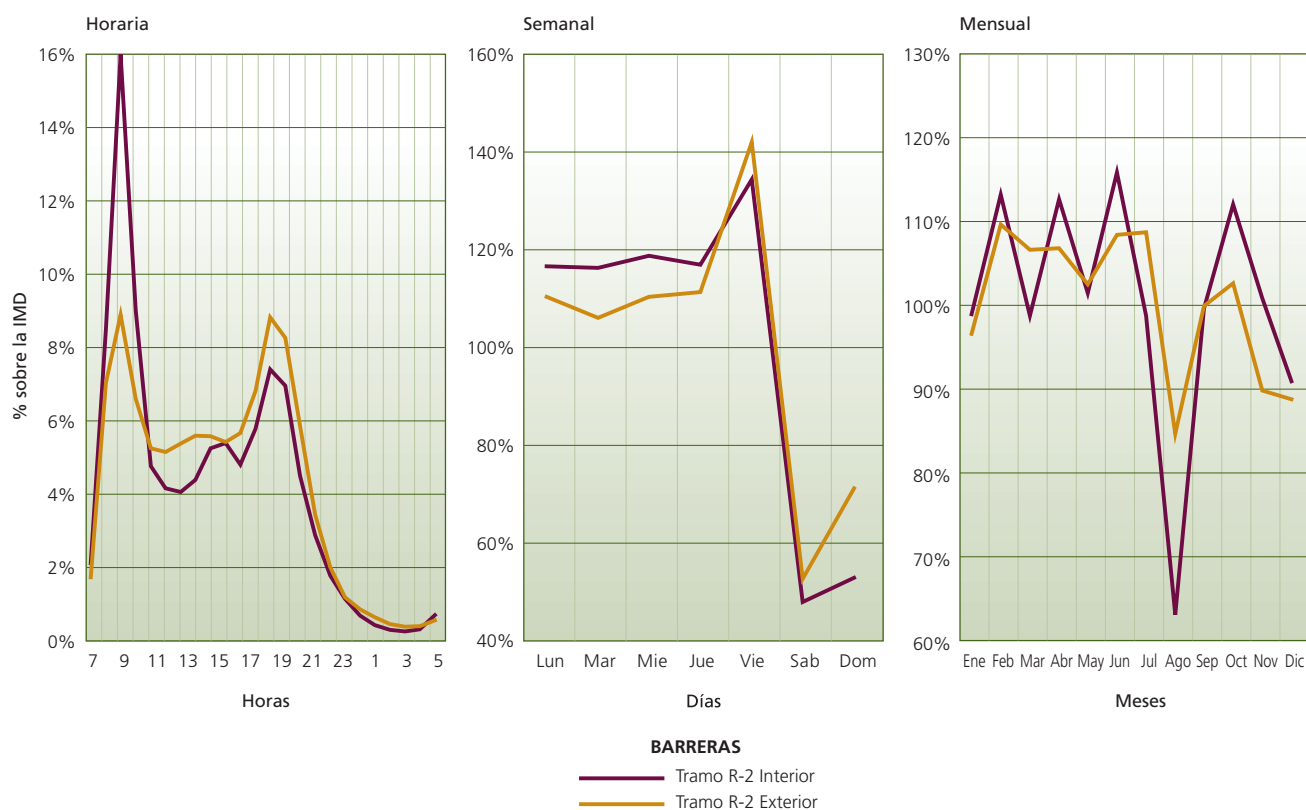
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-2 Madrid – Guadalajara a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 9 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en el tramo R-2 Interior un valor del 16,36% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,32%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 133,73% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente, y una caída muy acusada durante los fines de semana, cayendo en sábado hasta el 47,34%. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (62,70%), dada la naturaleza y función de esta vía que da servicio esencialmente a la relación de Madrid con el corredor del Henares.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (R-2).

Tabla y gráfico T-3 (R-2). Distribución de las intensidades medias: R-2, Madrid-Guadalajara. Año 2008



Horaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	215	2,04	174	1,65
8	885	8,41	737	6,95
9	1.722	16,36	935	8,81
10	940	8,93	691	6,52
11	493	4,68	548	5,17
12	429	4,07	537	5,07
13	419	3,98	561	5,29
14	454	4,31	584	5,51
15	544	5,16	582	5,49
16	558	5,30	566	5,34
17	498	4,73	592	5,58
18	600	5,70	714	6,73
19	770	7,32	927	8,74
20	723	6,87	868	8,18
21	466	4,42	613	5,78
22	295	2,80	356	3,35
23	179	1,70	204	1,92
24	112	1,06	117	1,10
1	64	0,61	83	0,78
2	36	0,34	59	0,56
3	22	0,21	39	0,37
4	18	0,17	32	0,30
5	24	0,23	34	0,32
6	65	0,62	51	0,48
Total	10.530		10.606	

Diaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	12.210	115,96	11.637	109,72
Mar	12.174	115,62	11.181	105,43
Mie	12.439	118,14	11.639	109,74
Jue	12.247	116,31	11.745	110,74
Vie	14.081	133,73	14.997	141,41
Sáb	4.984	47,34	5.523	52,07
Dom	5.505	52,28	7.484	70,56
Total	10.530		10.606	

Mensual	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	10.379	98,57	10.203	96,20
Feb	11.885	112,87	11.592	109,30
Mar	10.357	98,36	11.270	106,26
Abr	11.826	112,31	11.286	106,42
May	10.644	101,08	10.832	102,14
Jun	12.162	115,50	11.458	108,03
Jul	10.363	98,41	11.493	108,37
Ago	6.602	62,70	8.939	84,29
Sep	10.447	99,22	10.561	99,58
Oct	11.761	111,70	10.847	102,27
Nov	10.579	100,47	9.486	89,44
Dic	9.534	90,54	9.378	88,42
Total	10.530		10.606	

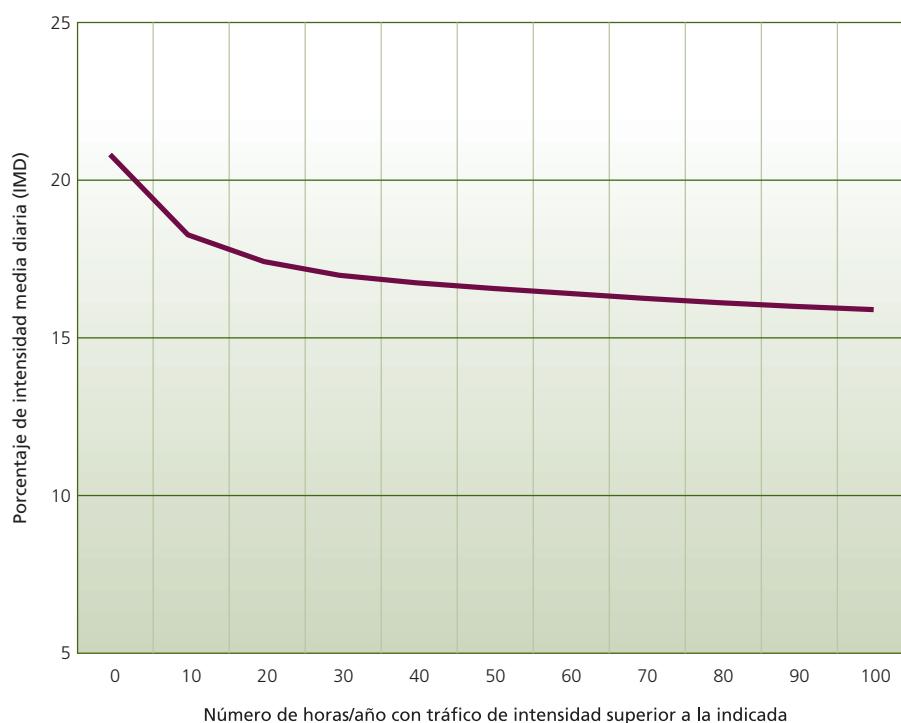
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 16,86% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,78% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 20,63% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (R-2).

Tabla y gráfico T-4 (R-2). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



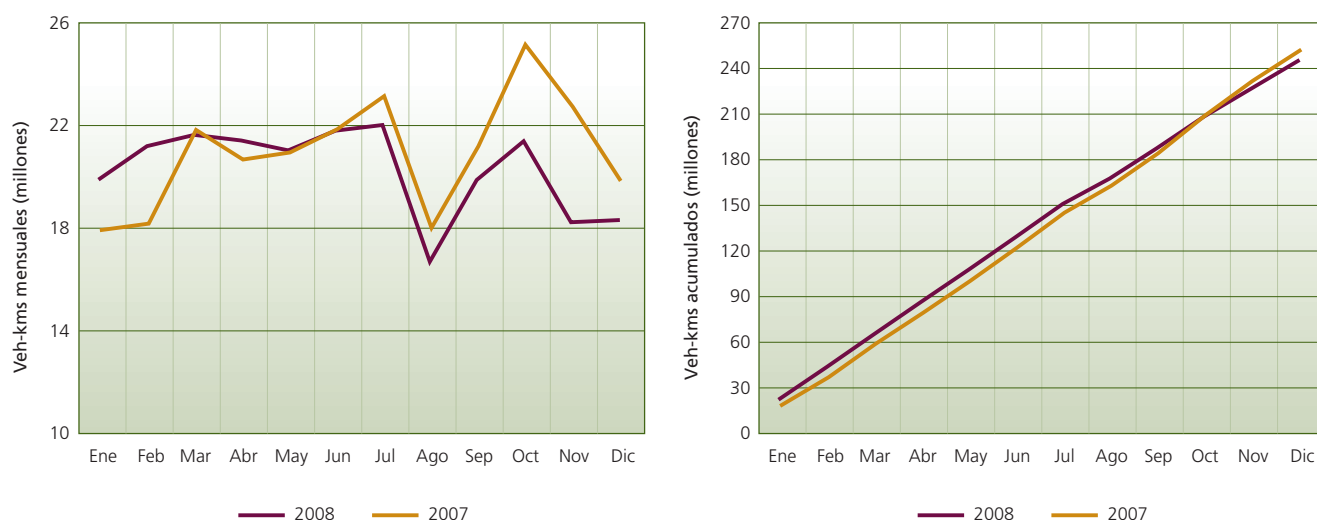
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,63
10	18,16
20	17,29
30	16,86
40	16,63
50	16,44
60	16,30
70	16,14
80	16,00
90	15,88
100	15,78

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización ($Vh \times km$) presenta un valle estacional producido durante el mes vacacional de Agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 241 millones de $Vh \times km$.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (R-2).

Tabla y gráfico T-5 (R-2). Distribución mensual de los $Vh \times km$ recorridos. Año 2008. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



Autopista R-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2008	19,76	21,03	21,48	21,26	20,86	21,63		
Mens. 2007	17,88	18,13	21,76	20,63	20,90	21,81		
Acum. 2008	19,76	40,79	62,27	83,53	104,39	126,01		
Acum. 2007	17,88	36,01	57,77	78,40	99,30	121,11		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2008	21,85	16,54	19,70	21,23	18,06	18,16	241,55	
Mens. 2007	23,08	17,96	21,13	25,09	22,67	19,86	250,90	
Acum. 2008	147,86	164,40	184,10	205,34	223,39	241,55		
Acum. 2007	144,19	162,15	183,28	208,37	231,04	250,90		

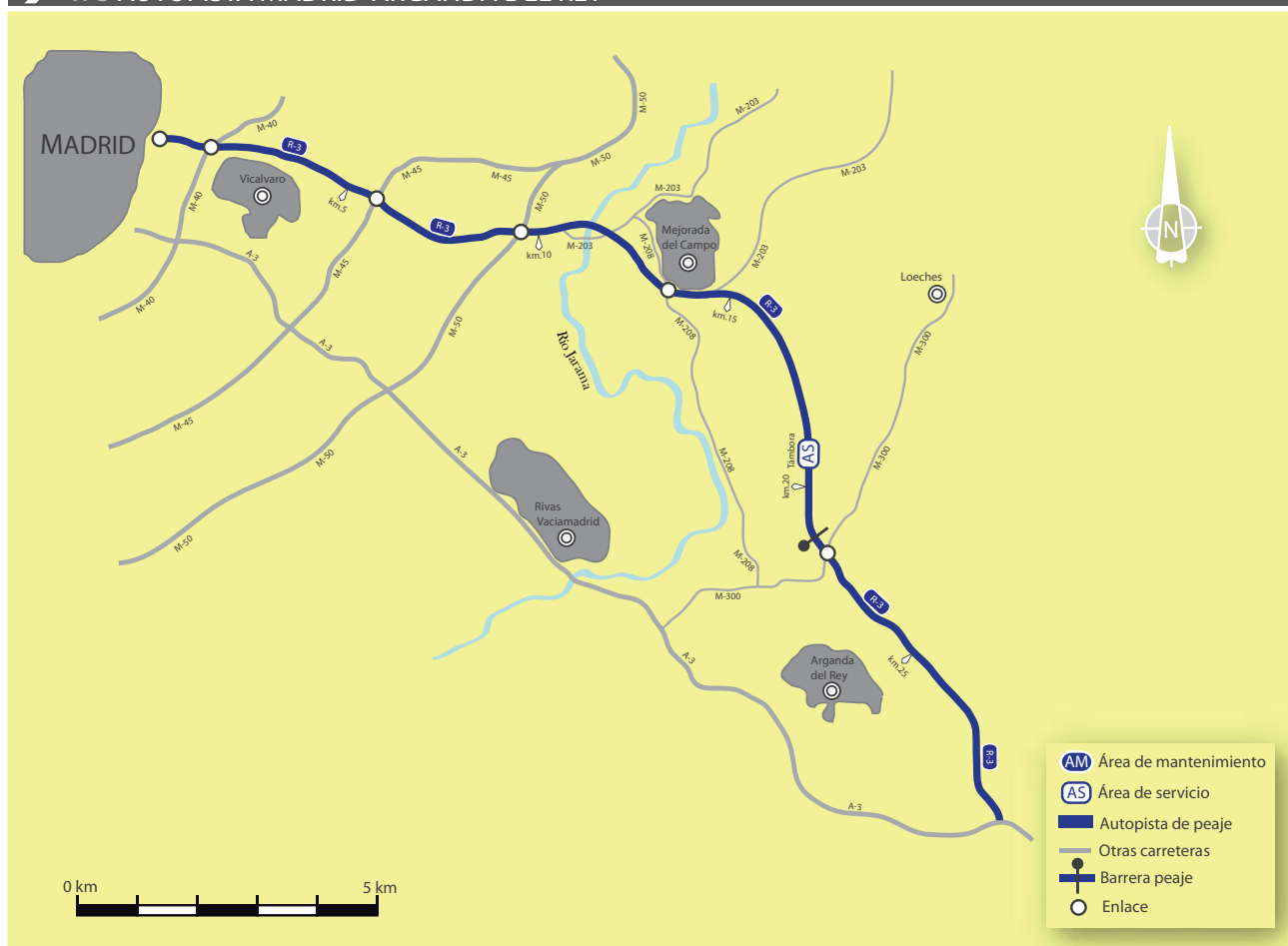
AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY

R-3

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ R-3 AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚗	☕	✂	☎	🚰	🛏	🏠	💰	🌳	📶	🎁	♿
R-3 MADRID-ARGANDA DEL REY	Támbora	18	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•

⬆ Dirección Madrid ⬇ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones



R-3: Madrid – Arganda del Rey

AUTOPISTA R-3: Madrid – Arganda del Rey

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID

Longitud: 31,8 km

Fecha de concesión: 06/10/99

La autopista R-3 corresponde al itinerario Madrid – Arganda del Rey y posee una longitud total de 31,8 km distribuidos en dos tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (R-3).

Tabla T-1 (R-3). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Accesos de Madrid, S. A. C. E.
Domicilio	Área «La Atalaya». Autovía M-50, pk 67,500 Apdo. Correos 71. 28670 VILLAVICIOSA DE ODÓN (MADRID)
Fecha de constitución	19/11/99
Capital social (*)	223,6
Ingresos de explotación 2008 (*)	29,68
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-5,54

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista R-3: Madrid - Arganda del Rey	07/10/99	16/02/04	07/10/49
	Autopista R-5: Madrid - Navalcarnero	07/10/99	16/02/04	07/10/49

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh × km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista R-3: Madrid – Arganda del Rey fue de 16.522 vehículos, de los cuales 15.454 corresponden a la categoría de ligeros y 1.068 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (78,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 13.594 Vh/día en el tramo M-50 – Arganda hasta 20.146 Vh/día en el tramo M-40 – M-50.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 180,28 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,3%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (R-3).

Tabla T-2 (R-3). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M40-M50	19.318	828	20.146	-9,40	65.046.104	2.786.475	67.832.579	-9,40
M50-Arganda	12.742	852	13.594	-4,25	105.398.898	7.045.299	112.444.197	-4,25
Total tramo de peaje	15.454	1.068	16.522	-6,25	170.445.002	9.831.774	180.276.776	-6,25

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	31,80	1,3%
IMD total (Vh/d)	16.522	78,2%
Demanda total (MVh x km)	180,28	0,9%

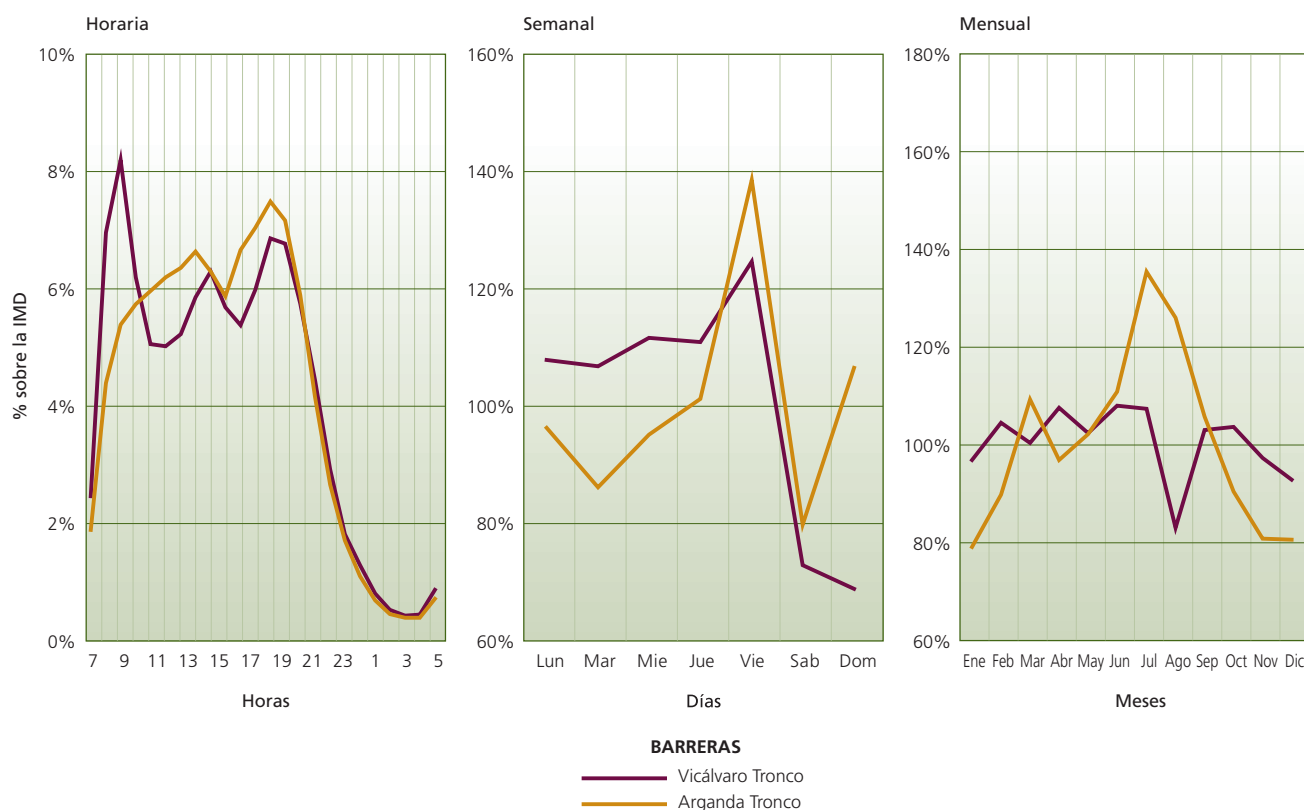
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-3 Madrid – Arganda del Rey a lo largo de las 24 horas del día muestra una forma con varias puntas, situadas en la barrera troncal de Vicálvaro en torno a las 9 h, las 15 h y las 19 h. La primera de ellas alcanza en ese punto un valor del 8,15% de la intensidad total diaria en ese punto mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,24% y la última el 6,80%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 124,09% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente, y una caída acusada durante los fines de semana, cayendo en domingo hasta el 68,36% en la barrera mencionada. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (82,45%), dada la naturaleza y función de esta vía que da servicio esencialmente a la relación de Madrid con su área metropolitana oriental.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (R-3).

Tabla y gráfico T-3 (R-3). Distribución de las intensidades medias: R-3, Madrid-Arganda. Año 2008



Horaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	461	2,42	145	1,84
8	1.319	6,91	342	4,34
9	1.555	8,15	421	5,34
10	1.173	6,14	448	5,68
11	955	5,00	466	5,91
12	948	4,97	484	6,14
13	988	5,18	497	6,30
14	1.107	5,80	519	6,58
15	1.192	6,24	492	6,24
16	1.076	5,64	459	5,82
17	1.017	5,33	521	6,61
18	1.131	5,92	551	6,99
19	1.299	6,80	586	7,43
20	1.282	6,72	561	7,12
21	1.087	5,69	460	5,83
22	839	4,40	324	4,11
23	548	2,87	206	2,61
24	338	1,77	131	1,66
1	237	1,24	83	1,05
2	144	0,75	50	0,63
3	90	0,47	32	0,41
4	72	0,38	27	0,34
5	76	0,40	27	0,34
6	155	0,81	52	0,66
Total	19.089		7.884	

Diaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	20.487	107,38	7.555	95,79
Mar	20.282	106,30	6.752	85,61
Mie	21.200	111,12	7.462	94,61
Jue	21.056	110,36	7.944	100,72
Vie	23.675	124,09	10.885	138,01
Sáb	13.812	72,39	6.255	79,30
Dom	13.042	68,36	8.358	105,97
Total	19.079		7.887	

Mensual	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	18.392	96,29	6.181	78,47
Feb	19.852	103,94	7.028	89,23
Mar	19.056	99,77	8.563	108,72
Abr	20.442	107,02	7.586	96,31
May	19.434	101,75	7.998	101,54
Jun	20.520	107,43	8.687	110,29
Jul	20.401	106,81	10.620	134,83
Ago	15.748	82,45	9.876	125,39
Sep	19.567	102,44	8.287	105,21
Oct	19.685	103,06	7.077	89,85
Nov	18.476	96,73	6.315	80,18
Dic	17.630	92,30	6.300	79,98
Total	19.100		7.877	

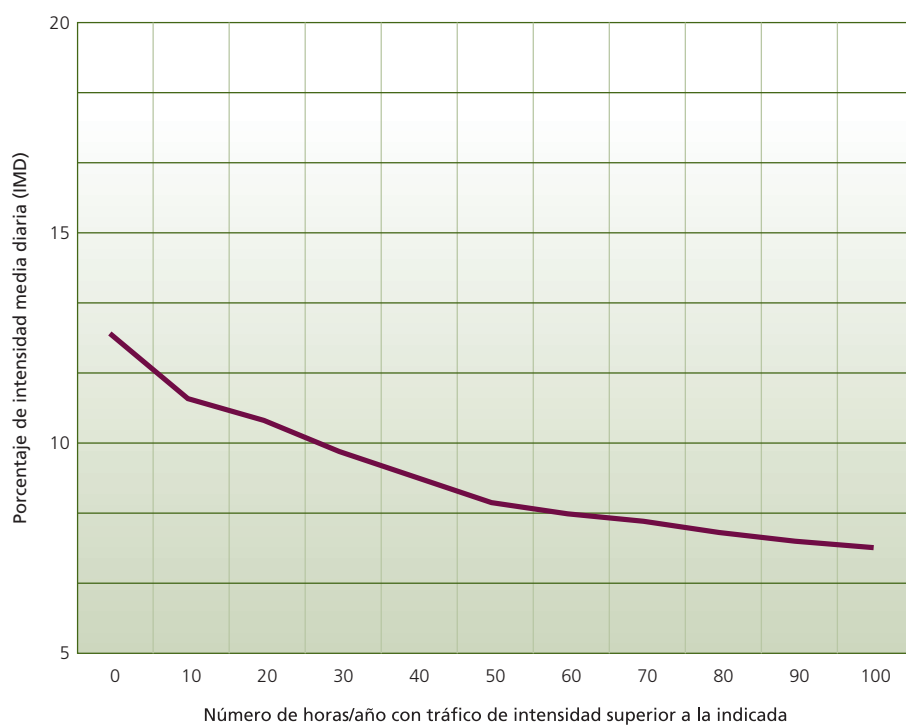
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 9,70% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 7,43% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 12,48% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (R-3).

Tabla y gráfico T-4 (R-3). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista R-3: Madrid-Arganda



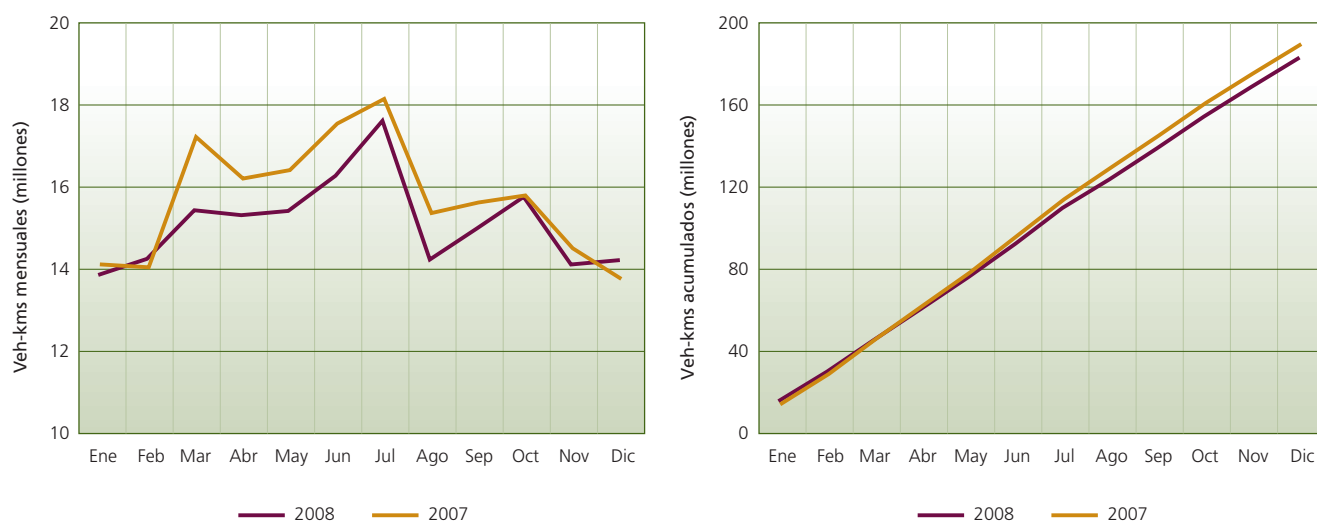
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	12,48
10	10,97
20	10,45
30	9,70
40	9,10
50	8,50
60	8,23
70	8,04
80	7,78
90	7,58
100	7,43

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta algunos valles durante el mes vacacional de agosto y el mes de diciembre. La utilización de la vía durante este año superó los 180 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (R-3).

Tabla y gráfico T-5 (R-3). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2008. Autopista R-3: Madrid-Arganda



Autopista R-3	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	13,78	14,15	15,34	15,21	15,31	16,17	
Mens. 2007	14,09	14,01	17,19	16,18	16,38	17,51	
Acum. 2008	13,78	27,93	43,26	58,48	73,79	89,95	
Acum. 2007	14,09	28,10	45,29	61,47	77,85	95,36	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	17,51	14,14	14,89	15,65	14,01	14,12	180,28
Mens. 2007	18,12	15,33	15,59	15,76	14,47	13,75	188,38
Acum. 2008	107,47	121,60	136,49	152,15	166,15	180,28	
Acum. 2007	113,48	128,81	144,40	160,16	174,63	188,38	

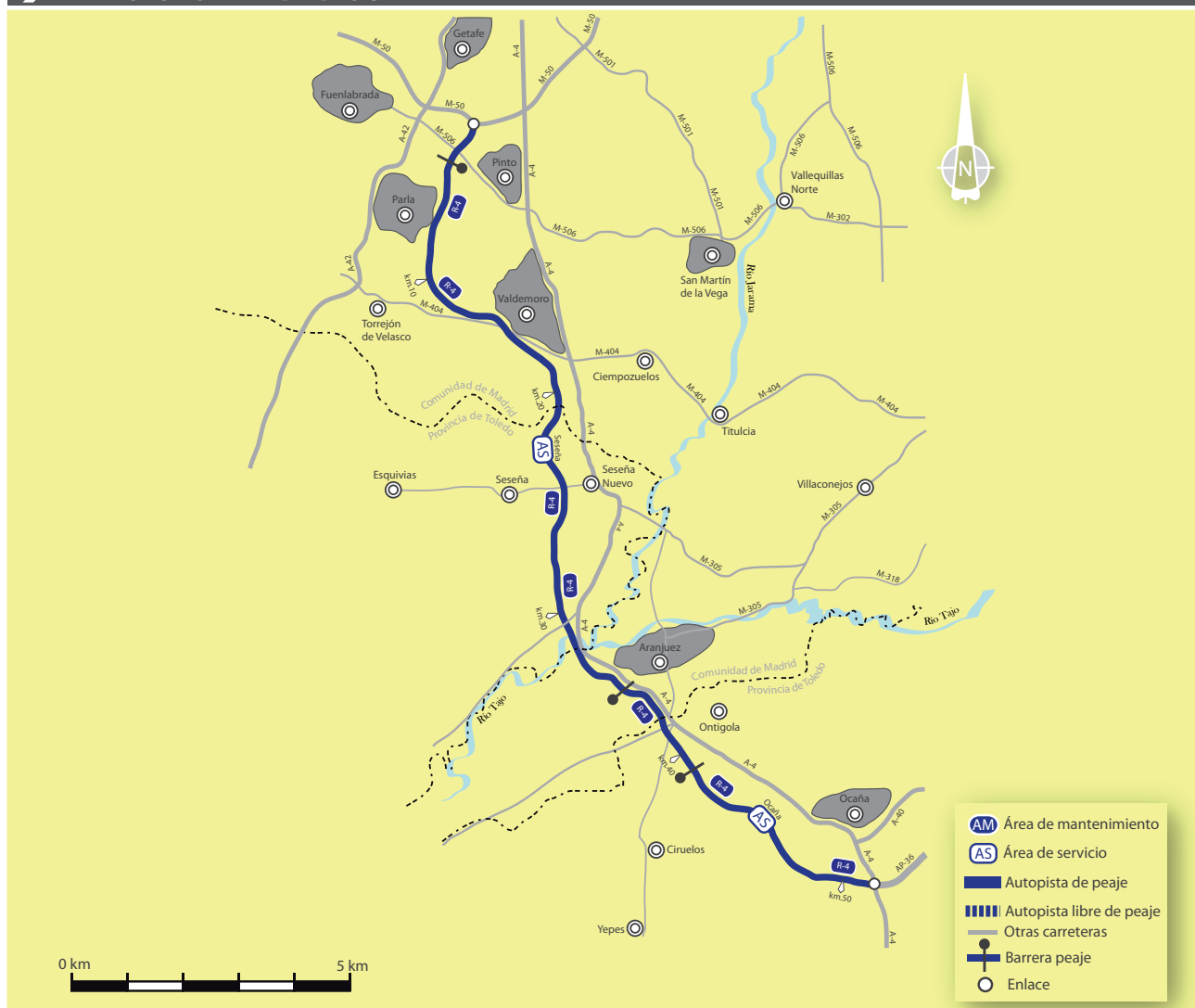
AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

R-4

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ R-4 AUTOPISTA MADRID-OCAÑA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Albergue	Alquiler de coches	Alquiler de furgonetas	Alquiler de camiones	Alquiler de autobuses	Alquiler de motos	Alquiler de bicicletas	Alquiler de coches de lujo	Alquiler de coches de alquiler
R-4 MADRID-OCAÑA	Seseña	100	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ocaña	136	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

⬆ Dirección Madrid

⬆ Dirección Ocaña

● Ambas direcciones



R-4: Madrid – Ocaña

AUTOPISTA R-4: Madrid – Ocaña

Sociedad concesionaria: MADRID SUR, C.E.S.A.

Longitud: 52,5 km

La autopista R-4 corresponde al itinerario Madrid – Ocaña y posee una longitud total de 52,5 km distribuidos en dos tramos de peaje. Esta concesión posee además otros tres tramos exentos de peaje en la M-50.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (R-4).

Tabla T-1 (R-4). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista Madrid Sur, C.E.S.A.
Domicilio	Edificio Alfredo Mahou. Pza. Manuel Gómez Moreno, 2. MADRID
Fecha de constitución	27/02/01
Capital social (*)	173,00
Ingresos de explotación 2008 (*)	24,72
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	5,8

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista R-4: Madrid - Ocaña	29/12/00	07/04/04	29/12/65

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 en los tramos de peaje de la autopista R-4: Madrid – Ocaña fue de 10.402 vehículos, de los cuales 9.806 corresponden a la categoría de ligeros y 595 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD bastante inferior (49,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 9.643 Vh/día en el tramo Valdemoro – Ocaña hasta 12.935 Vh/día en el tramo M-50 – Valdemoro.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de los tramos de peaje la vía en 199,87 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 1% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,1%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (R-4).

Tabla T-2 (R-4). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M-50 - Valdemoro	12.163	773	12.935	-7,60	53.863.041	3.423.078	57.286.119	-7,60
Valdemoro-Ocaña	9.101	542	9.643	-8,62	134.567.471	8.016.330	142.583.801	-8,62
Total tramo de peaje	9.806	595	10.402	-8,33	188.430.512	11.439.408	199.869.920	-8,33

Tramos libres de peaje en la M-50	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M-31 - A-4 (8,3 km)	48.093	17.694	65.787	-10,31	146.096.044	53.752.228	199.848.272	-10,31
A-4 - R-4 (2,5 km)	55.585	26.511	82.096	2,90	50.860.155	24.257.685	75.117.840	2,90
R-4 - A-42 (2,7)	45.151	21.909	67.060	-4,70	44.618.226	21.650.320	66.268.546	-4,70
Total tramos libres	48.892	20.170	69.062	-6,60	241.574.425	99.660.233	341.234.658	-6,60

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	52,50	2,1%
IMD total (Vh/d)	10.402	49,2%
Demanda total (MVh x km)	199,87	1,0%

(*) Tramos de peaje.

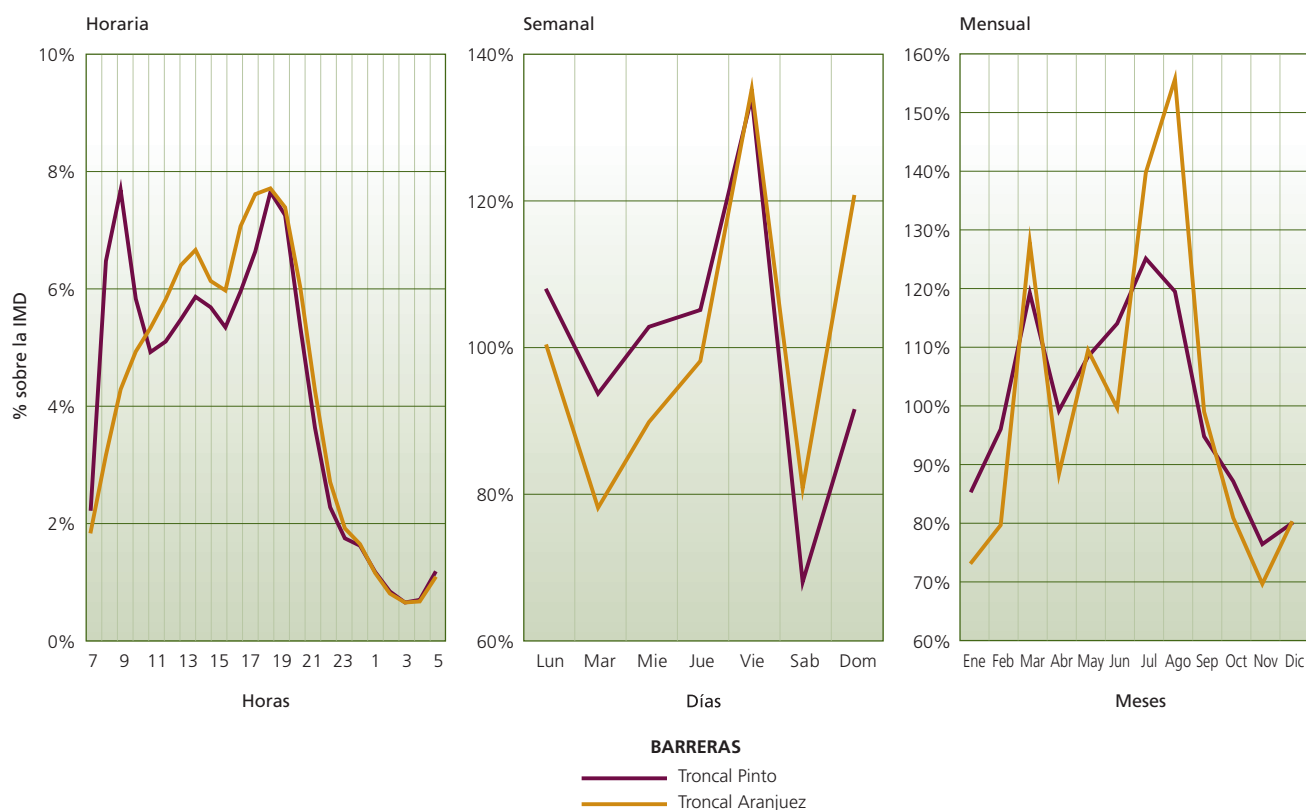
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-4 Madrid – Ocaña a lo largo de las 24 horas del día muestra una forma con varias puntas, situadas en la barrera troncal de Pinto en torno a las 9 h, las 14 h y las 19 h. La primera de ellas alcanza en ese punto un valor del 7,63% de la intensidad total diaria en ese punto mientras que la segunda llega a alcanzar el 5,81% y la última el 7,60%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 133,75% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 67,58% en la barrera mencionada. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas que podrían ser de naturaleza estacional localizadas en los meses de Marzo (118,71%) y de julio-agosto (124,56% - 118,96%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (R-4).

Tabla y gráfico T-3 (R-4). Distribución de las intensidades medias: R-4, Madrid-Ocaña. Año 2008



Horaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	261	2,20	149	1,81
8	763	6,42	256	3,11
9	907	7,63	348	4,23
10	687	5,78	401	4,88
11	578	4,87	434	5,28
12	600	5,05	474	5,76
13	645	5,42	522	6,35
14	690	5,81	543	6,61
15	670	5,64	500	6,08
16	629	5,29	487	5,92
17	702	5,90	577	7,01
18	782	6,58	622	7,56
19	903	7,60	630	7,66
20	856	7,20	603	7,34
21	630	5,30	491	5,97
22	425	3,58	346	4,21
23	265	2,23	218	2,65
24	201	1,69	153	1,86
1	186	1,57	131	1,60
2	133	1,12	91	1,10
3	93	0,79	62	0,75
4	71	0,60	50	0,60
5	77	0,65	51	0,62
6	131	1,10	83	1,01
Total	11.885		8.221	

Diaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	12.759	107,35	8.202	99,77
Mar	11.086	93,28	6.389	77,72
Mie	12.174	102,43	7.348	89,39
Jue	12.445	104,71	8.036	97,75
Vie	15.896	133,75	11.083	134,81
Sáb	8.032	67,58	6.611	80,41
Dom	10.803	90,90	9.878	120,15
Total	11.885		8.221	

Mensual	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	10.111	85,07	5.985	72,80
Feb	11.352	95,51	6.508	79,16
Mar	14.109	118,71	10.470	127,35
Abr	11.731	98,70	7.225	87,88
May	12.821	107,87	8.955	108,92
Jun	13.493	113,53	8.146	99,08
Jul	14.804	124,56	11.451	139,28
Ago	14.139	118,96	12.758	155,18
Sep	11.208	94,30	8.094	98,45
Oct	10.292	86,60	6.608	80,38
Nov	9.022	75,91	5.686	69,16
Dic	9.437	79,40	6.539	79,54
Total	11.885		8.221	

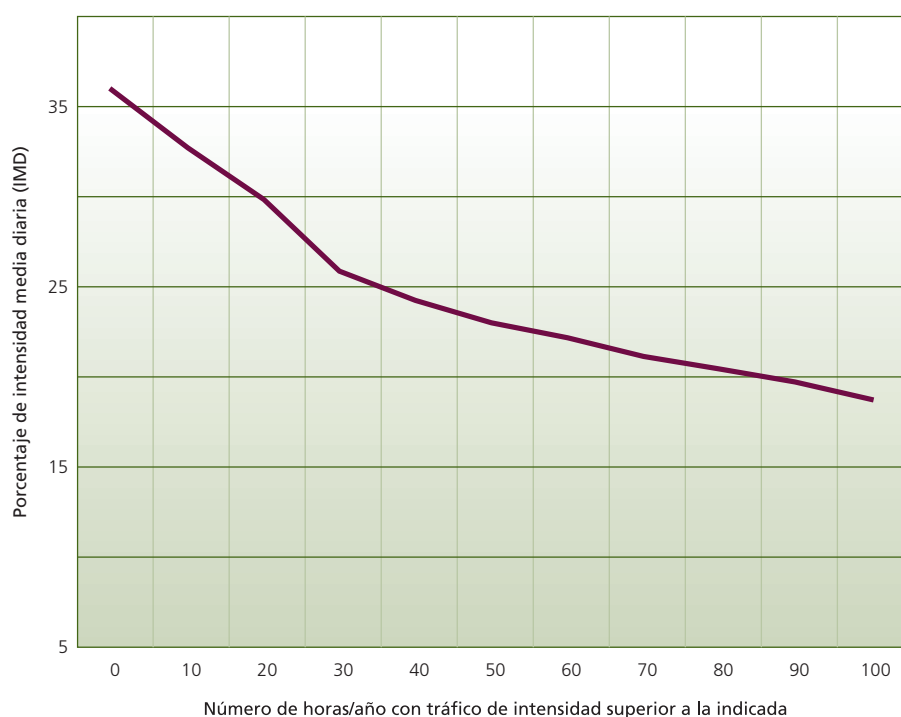
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 25,66% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 18,55% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 35,70% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (R-4).

Tabla y gráfico T-4 (R-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



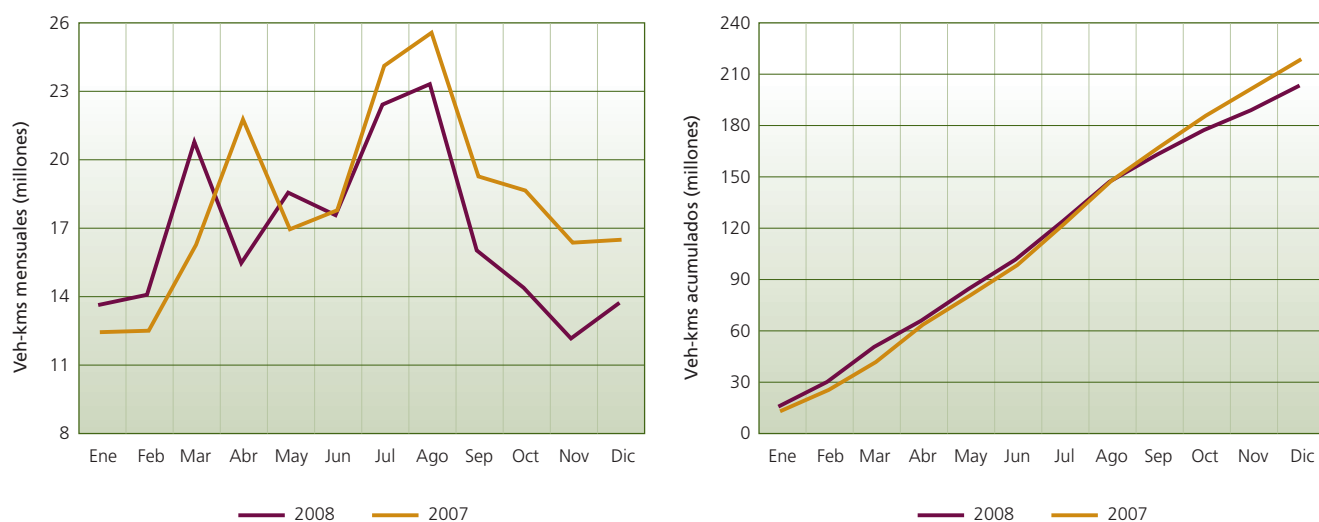
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	35,70
10	32,49
20	29,64
30	25,66
40	24,04
50	22,80
60	21,97
70	20,94
80	20,23
90	19,50
100	18,55

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales de abril y julio-agosto mencionadas en el apartado correspondiente. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 199 millones de Vh × km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (R-4).

Tabla y gráfico T-5 (R-4). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2008. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



Autopista R-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2008	13,46	13,89	20,61	15,28	18,36	17,37	
Mens. 2007	12,37	12,45	16,20	21,72	16,88	17,74	
Acum. 2008	13,46	27,36	47,96	63,24	81,60	98,97	
Acum. 2007	12,37	24,82	41,02	62,74	79,62	97,36	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2008	22,23	23,13	15,85	14,20	11,99	13,49	199,87
Mens. 2007	24,04	25,51	19,22	18,58	16,30	16,42	217,43
Acum. 2008	121,20	144,33	160,18	174,39	186,38	199,87	
Acum. 2007	121,40	146,91	166,13	184,71	201,01	217,43	

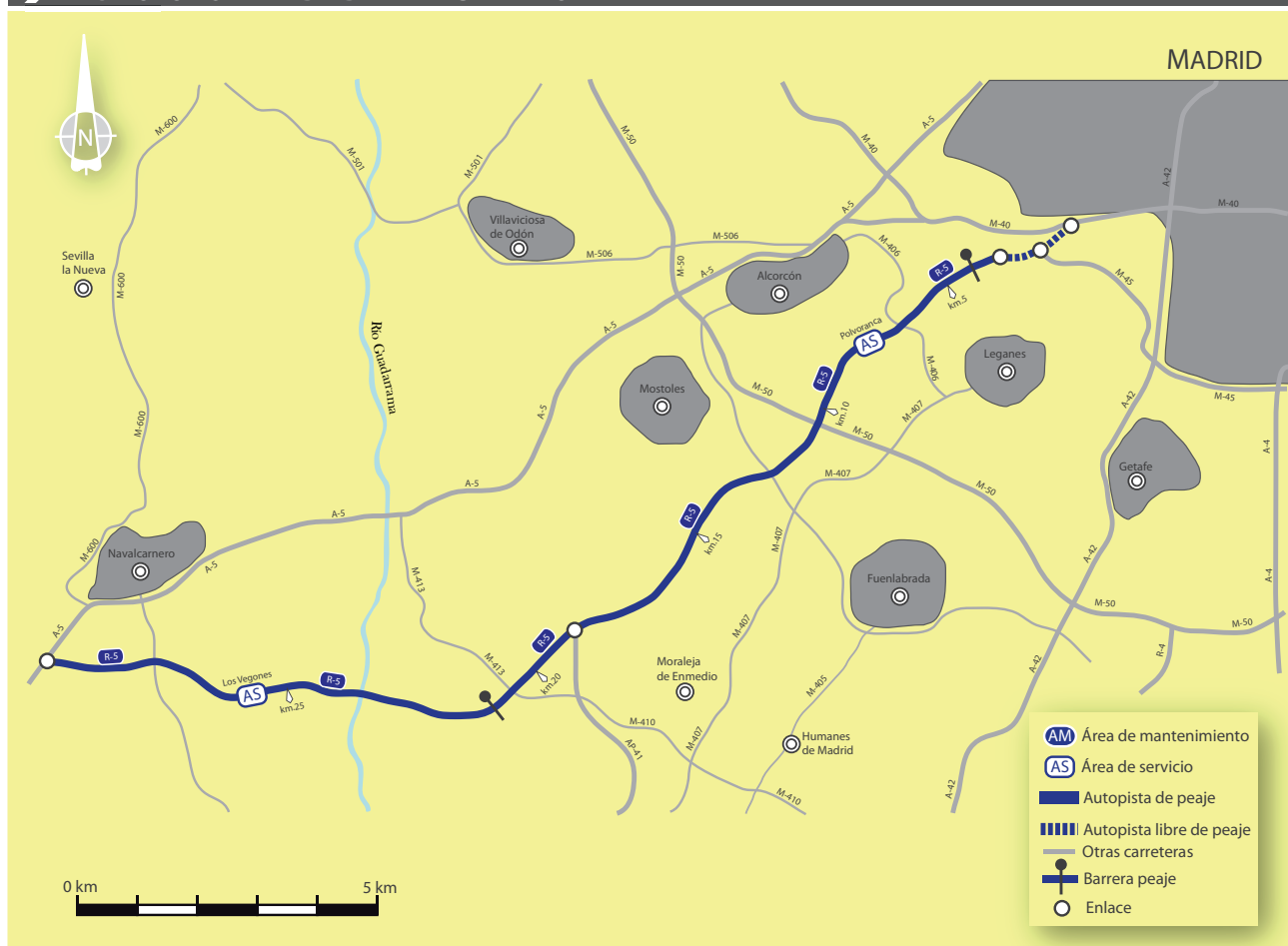
AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO

R-5

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ R-5 AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO



SERVICIOS

			SERVICIOS													
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.														
R-5 MADRID-NAVALCARNERO																
	Polvoranca Los Vegones	100 136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•		

⬆ Dirección Madrid ⬇ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones

AUTOPISTA R-5: Madrid – Navacarnero

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID

Longitud: 28,9 km

La autopista R-5 corresponde al itinerario Madrid – Navacarnero y posee una longitud total de 28,9 km distribuidos en dos tramos de peaje. Esta autopista no posee tramos exentos de peaje.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1 (R-5).

Tabla T-1 (R-5). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Accesos de Madrid, S. A. C. E.
Domicilio	Área «La Atalaya». Autovía M-50, pk 67,500 Apdo. Correos 71. 28670 VILLAVICIOSA DE ODÓN (MADRID)
Fecha de constitución	19/11/99
Capital social (*)	223,6
Ingresos de explotación 2008 (*)	29,68
Resultado de explotación después de impuestos 2008 (*)	-5,54

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista R-3: Madrid - Arganda del Rey	07/10/99	16/02/04	07/10/49
	Autopista R-5: Madrid - Navacarnero	07/10/99	16/02/04	07/10/49

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2008.

a) Intensidad media diaria (Vh/día) y demanda agregada (Vh x km)

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2008 de la autopista R-5: Madrid – Navacarnero fue de 11.873 vehículos, de los cuales 11.354 corresponden a la categoría de ligeros y 519 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (56,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 10.772 Vh/día en el tramo M-50 – Navacarnero hasta 12.974 Vh/día en el tramo M-40 – M-50.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2008 para el conjunto de la vía en 119,43 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,6% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,1%.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-2 (R-5).

Tabla T-2 (R-5). Intensidades de tráfico. Año 2008

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 08/07
M40-M50	12.611	363	12.974	-0,34	32.400.566	932.020	33.332.586	-0,34
M50-Navacarnero	10.290	482	10.772	-6,39	82.249.003	3.849.378	86.098.381	-6,39
Total tramo de peaje	11.354	519	11.873	-4,77	114.649.569	4.781.398	119.430.967	-4,77

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	28,90	1,1%
IMD total (Vh/d)	11.873	56,2%
Demanda total (MVh x km)	119,43	0,6%

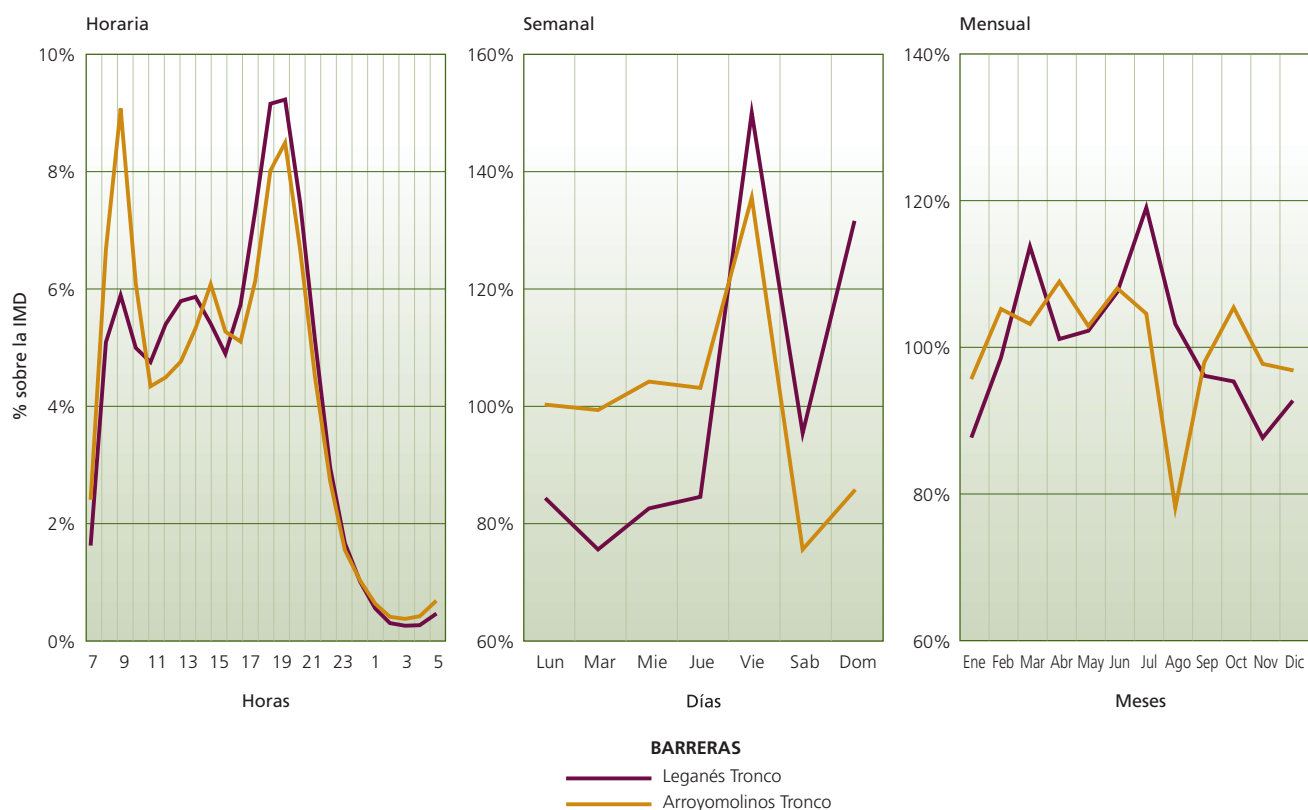
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-5 Madrid – Navacarnero a lo largo de las 24 horas del día muestra una forma con varias puntas, situadas en la barrera troncal de Leganés en torno a las 9 h, las 15 h y las 20 h. La primera de ellas alcanza en ese punto un valor del 9,03% de la intensidad total diaria en ese punto mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,03% y la última el 8,44%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 135,08% de la IMD, en la misma barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 75,06% en la barrera mencionada. En cuanto a la distribución mensual se aprecia especialmente un valle por razones vacacionales en el mes de agosto (77,74%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3 (R-5).

Tabla y gráfico T-3 (R-5). Distribución de las intensidades medias: R-5, Madrid-Navacarnero. Año 2008



Horaria	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	359	2,38	170	1,61
8	997	6,62	532	5,04
9	1.360	9,03	617	5,84
10	910	6,04	522	4,94
11	646	4,29	496	4,70
12	669	4,44	565	5,35
13	710	4,71	606	5,74
14	795	5,28	614	5,81
15	908	6,03	566	5,36
16	786	5,22	512	4,85
17	761	5,05	600	5,68
18	916	6,08	769	7,28
19	1.200	7,96	962	9,11
20	1.272	8,44	969	9,17
21	994	6,60	782	7,40
22	670	4,45	536	5,07
23	403	2,67	307	2,91
24	226	1,50	171	1,62
1	147	0,98	101	0,96
2	88	0,58	53	0,50
3	54	0,36	27	0,26
4	49	0,33	22	0,21
5	55	0,37	23	0,22
6	92	0,61	42	0,40
Total	15.067		10.564	

Diaria	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	15.029	99,75	8.844	83,62
Mar	14.894	98,86	7.943	75,10
Mie	15.619	103,67	8.683	82,10
Jue	15.455	102,58	8.885	84,01
Vie	20.351	135,08	15.816	149,54
Sáb	11.309	75,06	10.033	94,86
Dom	12.806	85,00	13.831	130,77
Total	15.066		10.576	

Mensual	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	14.393	95,47	9.244	87,54
Feb	15.803	104,82	10.364	98,14
Mar	15.496	102,78	11.966	113,31
Abr	16.362	108,53	10.635	100,71
May	15.450	102,48	10.755	101,84
Jun	16.225	107,62	11.312	107,12
Jul	15.708	104,19	12.526	118,62
Ago	11.720	77,74	10.850	102,74
Sep	14.704	97,53	10.106	95,70
Oct	15.836	105,04	10.023	94,91
Nov	14.675	97,34	9.215	87,26
Dic	14.542	96,46	9.726	92,10
Total	15.076		10.560	

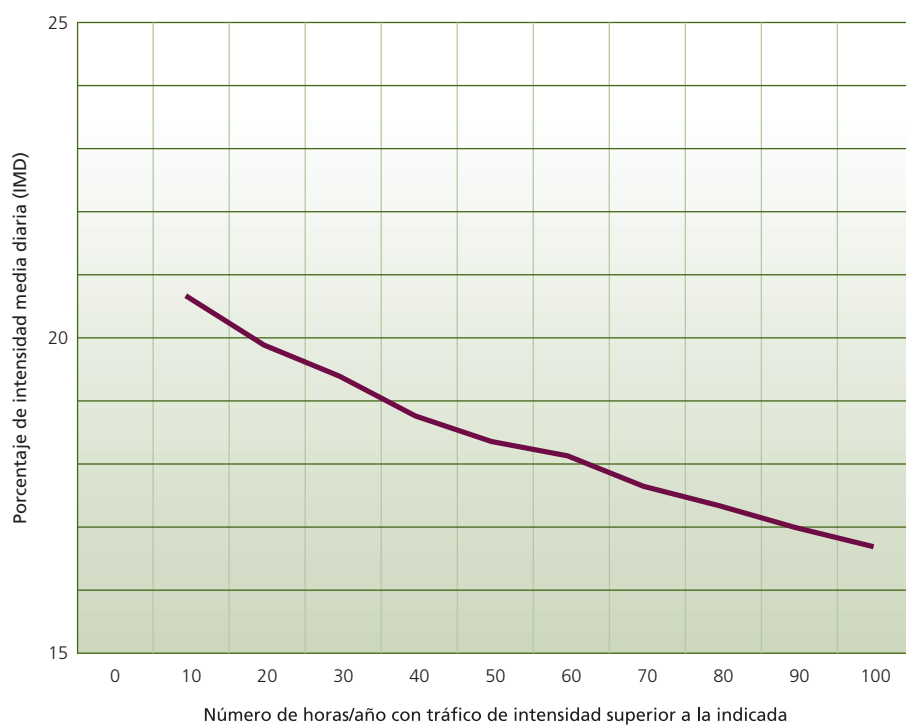
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.784 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 18,70% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 16,46% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2008 fue del 20,58% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestra la tabla T-4 (R-5).

Tabla y gráfico T-4 (R-5). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2008. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



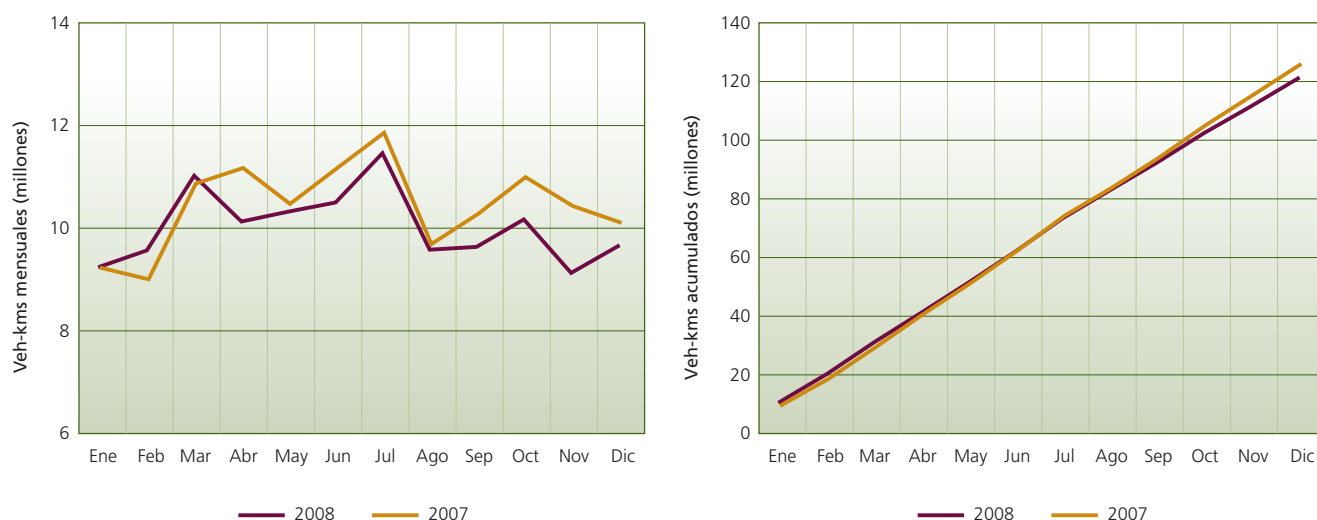
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,58
10	19,83
20	19,33
30	18,70
40	18,30
50	18,07
60	17,59
70	17,28
80	16,94
90	16,64
100	16,46

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2008 de la demanda agregada o grado de utilización ($Vh \times km$) presenta varios altibajos y el valle estacional de gusto mencionado anteriormente. La utilización de la vía durante este año superó los 119 millones de $Vh \times km$.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5 (R-5).

Tabla y gráfico T-5 (R-5). Distribución mensual de los $Vh \times km$ recorridos. Año 2008. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



Autopista R-5	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2007	9,17	9,49	10,94	10,04	10,24	10,41		
Mens. 2006	9,20	8,98	10,85	11,14	10,45	11,14		
Acum. 2007	9,17	18,65	29,59	39,64	49,88	60,29		
Acum. 2006	9,20	18,18	29,03	40,17	50,62	61,76		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2007	11,37	9,50	9,56	10,10	9,04	9,57	119,43	
Mens. 2006	11,83	9,67	10,25	10,97	10,41	10,09	124,98	
Acum. 2007	71,67	81,17	90,73	100,82	109,86	119,43		
Acum. 2006	73,59	83,26	93,51	104,48	114,89	124,98		

Anexo III. Resumen estadístico 1974-2008

III.1. Evolución de la demanda en la Red Estatal (veh × km anuales)

Red Estatal de Autopistas de Peaje. Evolución de la demanda-vehículos × kilómetro anuales (millones) (años 1974-1980)								
		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	506,68	646,65	695,92	760,88	862,56	870,30	856,15
	Pes.	63,57	80,35	83,67	98,54	118,68	122,96	126,35
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	85,21	88,81	90,98	87,32	96,81	100,21	93,73
	Pes.	2,64	2,99	3,01	3,00	3,29	3,51	3,50
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	449,09	555,84	603,19	714,75	825,11	863,31	890,99
	Pes.	58,75	71,14	78,56	103,62	115,80	121,07	128,58
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	—	—	—	—	43,19	62,81	68,44
	Pes.	—	—	—	—	6,73	7,23	7,63
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	—	—	98,25	382,19	503,90	548,27	553,45
	Pes.	—	—	11,01	50,35	63,67	74,78	80,35
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	117,89	126,97	134,06	169,71	199,77	214,43	211,79
	Pes.	23,06	21,79	22,14	26,38	29,30	31,28	32,76
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	162,07	231,97	289,25	307,30	310,88	278,15	298,84
	Pes.	17,89	24,22	26,76	30,27	31,39	31,27	33,90
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	108,21	115,41	103,24	103,73	118,41	126,33	129,15
	Pes.	7,98	9,23	6,84	6,99	7,97	9,56	10,51
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	118,30	259,31	270,09	367,58	572,72	645,78	645,51
	Pes.	13,57	29,45	30,26	45,20	75,81	92,92	100,90
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	—	—	40,66	126,87	158,53	212,94	250,59
	Pes.	—	—	2,47	8,32	12,00	19,00	26,72
AP-9 Ferrol-Front.Port.	Tot.	—	—	—	—	—	84,80	123,65
	Pes.	—	—	—	—	—	9,54	17,91
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	—	—	—	—	102,37	274,36	377,29
	Pes.	—	—	—	—	13,84	48,04	61,05
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	—	—	—	—	25,80	68,56	74,74
	Pes.	—	—	—	—	1,14	4,16	5,91
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—
Total veh-km (ligeros)		1.359,99	1.785,79	2.060,92	2.647,66	3.340,43	3.774,93	3.938,25
Total veh-km (pesados)		187,46	239,17	264,72	372,67	479,62	575,32	636,07
Veh-km (total)		1.547,45	2.024,96	2.325,64	3.020,33	3.820,05	4.350,25	4.574,32
Crecimiento		—	30,86%	14,85%	29,87%	26,48%	13,88%	5,15%

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Red Estatal de Autopistas de Peaje. Evolución de la demanda-vehículos X kilómetro anuales (millones) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	853,64 130,86	875,81 136,54	870,53 138,24	906,26 133,40	939,97 141,23	1.034,20 159,35	1.165,00 174,44	1.299,37 198,51	1.440,07 237,24	1.460,02 251,45
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	93,79 3,38	97,83 3,45	97,57 3,52	100,64 3,32	109,00 4,16	120,73 4,84	143,53 5,93	161,63 6,85	190,04 8,23	193,24 8,52
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	858,84 123,33	862,15 133,13	837,95 143,38	869,52 136,69	907,65 141,24	989,20 156,02	1.121,80 184,85	1.277,17 212,85	1.451,48 248,78	1.487,88 260,03
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	59,04 8,00	61,35 8,83	62,60 9,24	63,54 9,09	67,09 9,91	268,96 43,53	309,74 56,53	423,17 89,88	495,93 115,15	508,18 119,89
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	540,42 87,76	529,67 83,22	517,03 85,53	509,25 79,04	519,92 81,80	561,13 88,14	634,46 103,33	735,46 125,25	898,50 167,72	953,87 180,87
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	210,11 32,99	212,55 32,99	210,12 33,26	215,47 35,79	224,18 36,48	240,79 39,59	263,18 42,98	290,90 45,94	328,43 50,96	355,79 54,88
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	314,86 34,54	335,80 41,64	330,79 42,90	348,00 44,47	371,60 48,47	417,08 55,10	457,48 60,31	521,66 70,22	591,15 82,23	631,58 86,15
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	137,20 12,35	134,76 12,39	123,85 11,71	117,54 11,62	124,62 11,35	135,58 11,80	154,96 11,23	181,38 12,72	217,44 15,04	234,05 16,12
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	627,45 99,51	615,30 98,07	589,52 94,54	591,96 97,38	627,58 105,58	700,22 121,02	798,40 131,41	896,66 151,20	1.014,50 171,19	1.028,11 180,19
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	258,02 29,57	251,46 29,07	250,40 27,92	253,21 26,54	355,77 34,76	402,29 38,87	450,85 36,13	509,70 41,21	572,63 45,66	651,99 53,21
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	170,64 17,92	178,01 20,53	164,32 18,20	162,55 16,45	180,24 17,14	203,20 18,78	227,05 20,21	268,14 23,08	338,76 29,73	401,98 33,94
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	501,83 82,35	511,87 82,61	470,17 74,81	460,28 72,13	460,29 71,21	476,36 67,71	523,65 77,75	605,47 88,78	697,90 102,89	738,20 107,64
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	122,66 13,54	136,93 15,51	125,22 14,37	142,00 16,60	158,22 21,20	168,85 22,27	184,43 26,28	210,80 29,99	239,29 35,11	255,19 41,19
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	— —	— —	30,96 3,95	61,51 10,33	66,07 11,38	72,05 12,96	77,49 13,87	87,94 15,36	102,46 18,29	116,03 21,50
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total veh-km (ligeros)		4.072,40	4.105,51	3.979,46	4.108,88	4.376,29	4.950,66	5.566,77	6.357,61	7.250,36	7.600,53
Total veh-km (pesados)		676,10	697,98	701,57	692,85	735,91	839,98	945,25	1.111,84	1.328,22	1.415,58
Veh-km (total)		4.748,50	4.803,49	4.681,03	4.801,73	5.112,20	5.790,64	6.512,02	7.469,45	8.578,58	9.016,11
Crecimiento		3,81%	1,16%	-2,55%	2,58%	6,47%	13,27%	12,46%	14,70%	14,85%	5,10%

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km). Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Red Estatal de Autopistas de Peaje. Evolución de la demanda-vehículos × kilómetro anuales (millones) (años 1991-2000)											
		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	1.522,54 266,41	1.564,44 278,87	1.540,21 266,92	1.563,74 285,94	1.450,66 292,05	1.347,54 292,02	1.440,40 329,95	1.524,60 347,39	1.678,35 377,72	1.789,42 404,54
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	200,38 9,01	211,01 9,94	219,66 9,52	367,93 14,99	243,47 11,57	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	1.541,46 264,06	1.519,90 256,95	1.470,83 242,52	1.506,40 263,33	1.585,03 282,59	1.598,94 287,29	1.673,21 312,28	1.750,93 331,63	1.724,92 336,84	1.883,56 381,04
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	529,82 126,26	487,49 122,90	446,16 113,31	456,61 119,54	473,78 125,85	511,42 132,10	570,15 154,17	615,41 159,03	682,79 176,50	818,39 232,86
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	969,56 168,51	960,18 156,66	898,60 132,38	861,91 135,08	889,51 143,49	869,75 135,84	898,46 151,26	973,53 163,32	1.050,06 174,91	1.172,81 224,23
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	396,55 59,53	418,15 59,93	418,81 58,30	422,43 61,64	441,23 64,32	455,11 65,16	474,74 68,89	526,25 76,08	582,20 82,61	619,66 88,15
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	666,63 80,47	684,46 79,28	678,12 80,91	700,51 90,16	697,05 95,66	699,35 98,82	741,37 109,18	825,23 121,26	882,77 132,70	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	266,80 18,33	316,64 21,11	274,13 17,31	273,19 17,27	261,89 16,64	255,29 16,21	268,08 16,56	345,91 23,82	404,93 29,71	456,68 34,59
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	1.072,68 189,29	1.063,72 188,07	1.014,52 174,73	1.025,46 185,17	1.061,52 193,74	1.077,85 194,08	1.166,65 232,24	1.372,76 296,05	1.570,16 337,99	1.686,69 367,72
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	686,47 56,93	684,96 56,77	655,11 52,31	666,82 53,57	667,47 54,19	675,27 53,90	715,97 59,20	882,02 74,48	1.029,28 88,26	1.153,75 97,95
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	482,74 42,62	573,34 53,24	714,30 64,53	735,18 68,10	768,78 74,17	792,41 74,56	851,24 81,33	956,58 91,29	1.142,48 108,85	1.286,32 124,36
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	765,09 105,55	759,97 99,82	747,60 92,36	744,79 96,25	753,72 100,46	758,46 101,82	789,18 106,67	868,52 112,62	967,29 140,84	1.144,71 170,07
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	275,52 35,92	290,12 33,56	297,88 30,76	312,98 38,08	339,27 61,68	352,67 71,32	375,32 84,71	421,41 96,73	466,49 108,78	512,33 120,68
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	131,63 24,07	135,29 23,28	133,06 21,15	145,22 23,08	148,35 24,08	149,92 25,36	158,29 27,38	172,14 28,49	193,42 32,57	211,06 35,70
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	307,14 26,10	690,61 66,35
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total veh-km (ligeros)		8.060,91	8.229,29	8.151,98	8.330,97	8.241,24	7.995,50	8.389,24	9.313,10	10.527,90	11.077,75
Total veh-km (pesados)		1.446,96	1.440,38	1.357,01	1.452,20	1.540,49	1.548,48	1.733,82	1.922,19	2.154,38	2.348,24
Veh-km (total)		9.507,87	9.669,67	9.508,99	9.783,17	9.781,73	9.543,98	10.123,06	11.235,29	12.682,28	13.425,99
Crecimiento		5,45%	1,70%	-1,66%	2,88%	-0,01%	-2,43%	6,07%	10,99%	12,88%	5,86%

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km). Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Red Estatal de Autopistas de Peaje. Evolución de la demanda-vehículos X kilómetro anuales (millones) (años 2001-2008)									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	1.881,11 416,67	2.012,08 439,63	2.072,47 457,13	2.156,17 473,20	2.229,40 477,47	2.338,72 496,83	2.440,94 3.158,47	2.327,24 488,20
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	1.967,86 384,91	2.053,96 401,57	2.116,64 412,69	2.169,13 427,04	2.210,42 429,79	2.332,77 455,42	2.425,64 480,78	2.266,03 436,07
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	877,25 249,41	900,87 231,87	930,67 222,50	969,76 242,28	1.082,75 259,45	1.124,12 266,12	1.594,39 279,73	1.118,94 261,82
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	1.195,96 201,93	1.229,23 195,32	1.216,27 178,21	1.210,67 174,62	1.159,46 163,95	1.203,27 167,42	1.222,37 179,85	1.131,59 162,37
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	656,49 93,84	693,07 96,82	728,13 102,70	771,88 105,58	781,68 110,83	773,64 110,83	874,26 112,40	758,21 102,81
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	521,17 42,52	567,05 47,73	612,86 53,33	674,47 56,92	748,54 65,06	830,22 73,34	852,91 68,65	831,69 62,49
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	1.809,62 383,90	1.879,05 401,44	1.924,12 400,94	1.973,57 408,25	1.931,21 389,47	2.073,75 433,18	1.152,43 448,52	1.827,08 385,62
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	1.268,98 106,97	1.359,55 118,50	1.444,16 125,78	1.484,08 127,80	1.527,64 128,17	1.538,32 132,53	2.065,11 131,87	1.423,10 112,24
AP-9 Ferrol-Front. Portugal	Tot. Pes.	1.402,07 136,26	1.464,31 143,41	1.565,97 151,12	1.813,64 175,74	1.890,09 181,58	2.008,61 191,44	2.166,45 207,80	2.156,12 204,76
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	1.261,89 185,25	1.328,08 183,18	1.380,28 174,49	1.455,06 184,95	1.455,28 183,52	1.523,46 188,53	1.580,96 203,05	1.587,64 193,53
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	555,72 128,30	596,97 133,77	618,50 136,21	650,15 142,90	652,49 143,75	683,36 147,93	736,53 173,76	686,53 143,41
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	227,56 38,29	235,42 39,37	246,46 38,94	248,63 37,48	255,60 38,94	274,82 43,26	291,99 46,99	284,51 46,75
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	789,68 70,47	870,90 81,77	1.005,23 91,61	1.096,00 100,90	1.142,58 118,23	1.187,76 126,11	1.220,53 101,81	1.150,95 79,44
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	157,38 17,88	346,76 42,11	408,43 53,26	464,28 62,39	518,90 66,41	549,56 66,21	570,64 67,82	522,16 58,65
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	5,76 0,34	45,29 2,70	50,71 3,16	51,78 3,33	52,79 3,33	60,54 3,76	59,95 3,77
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	44,17 2,64	51,73 6,79	91,91 6,34	99,85 6,93	113,28 8,01	117,74 8,08
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	58,79 5,32	82,54 5,35	54,27 7,06	58,75 7,71	70,50 8,01	73,78 9,59
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	35,65 3,98	48,31 5,01	50,66 5,41	54,31 5,41	291,99 46,99	58,86 6,21
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	26,89 2,36	140,92 12,13	174,39 15,94	216,07 23,82	250,90 30,73	241,55 27,78
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	106,55 5,10	156,68 10,76	187,28 14,66	188,38 12,24	180,28 9,83
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	62,93 2,02	83,45 2,97	175,33 10,10	124,97 5,43	119,43 4,78
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	88,59 4,99	127,71 7,37	107,53 4,48	217,42 12,75	199,87 11,44
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	19,23 0,61	63,97 2,28	68,84 0,17	69,57 1,67
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	83,95 3,58	216,22 12,18	222,57 12,74
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	0,31 0,00	59,45 2,18	51,68 1,67
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	99,53 9,78	86,58 10,32
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	5,88 0,52	121,39 9,33
Total veh-km (Ligeros)		12.116,14	12.986,23	13.865,07	15.005,14	15.580,32	16.660,50	17.575,00	16.819,64
Total veh-km (Pesados)		2.456,60	2.556,83	2.615,91	2.764,62	2.815,79	2.990,95	3.158,47	2.855,39
Veh-km (TOTAL)		14.572,74	15.543,06	16.480,98	17.769,76	18.396,11	19.651,45	20.733,47	19.675,02
Crecimiento		8,55%	6,66%	6,03%	7,82%	11,62%	10,59%	5,50%	-5,11%

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km). Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

III.2. Evolución de la longitud de las autopistas en servicio (km)

Autopistas de peaje estatales: longitud en servicio (km) por años (años 1974-1980)							
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	120,9	142,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7
AP-7 Barcelona-Tarragona	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	—	—	—	25,0	25,0	25,0	25,0
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	—	—	105,8	214,4	214,4	214,4	214,4
AP-6 Villalba-Adanero	44,5	44,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	88,0	98,5	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6
AP-4 Sevilla-Cádiz	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5
AP-7 Tarragona-Valencia	123,0	123,0	123,0	166,5	226,9	226,9	226,9
AP-7 Valencia-Alicante	—	—	83,8	83,8	83,8	113,0	113,0
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	—	—	—	—	—	58,7	62,4
AP-68 Bilbao-Zaragoza	—	—	—	—	129,1	188,3	294,5
AP-1 Burgos-Armiñón	—	—	—	—	50,3	50,3	62,1
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Málaga-Guadiaro	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Alicante-Cartagena	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	—	—
AP41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	—
Total km	585,70	618,00	846,70	1.023,80	1.263,60	1.410,70	1.532,40
Crecimiento	—	5,51%	37,01%	20,92%	23,42%	11,64%	8,63%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: longitud en servicio (km) por años (años 1981-1990)										
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7	149,7
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7
AP-7 Barcelona-Tarragona	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4
AP-6 Villalba-Adanero	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6
AP-4 Sevilla-Cádiz	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5
AP-7 Tarragona-Valencia	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3
AP-7 Valencia-Alicante	113,0	113,0	113,0	113,0	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	85,8	85,8	85,8	91,4	91,4	91,4	91,4	99,3	99,3	117,3
AP-68 Bilbao-Zaragoza	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5
AP-1 Burgos-Armiñón	74,4	74,4	74,4	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	—	—	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8
AP-7 Málaga-Guadiaro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Alicante-Cartagena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total km	1.564,50	1.564,50	1.651,30	1.662,70	1.698,10	1.698,10	1.698,10	1.706,00	1.706,00	1.724,00
Crecimiento	2,09%	0,00%	5,55%	0,69%	2,13%	0,00%	0,00%	0,47%	0,00%	1,06%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: longitud en servicio (km) por años (años 1991-2000)										
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	149,7	149,7	149,7	149,7	136,2	136,2	136,2	136,2	136,2	136,2
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	16,7	16,7	16,7	49,0	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1	99,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4	214,4
AP-6 Villalba-Adanero	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	105,6	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5
AP-7 Tarragona-Valencia	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3	223,3
AP-7 Valencia-Alicante	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	134,3	157,2	157,2	157,2	157,2	157,2	166,5	175,3	191,7	191,7
AP-68 Bilbao-Zaragoza	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5	294,5
AP-1 Burgos-Armiñón	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2	80,9	80,9	80,9	80,9
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8	86,8
AP-7 Málaga-Guadiaro	—	—	—	—	—	—	—	—	75,7	75,7
AP-7 Alicante-Cartagena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total km	1.741,00	1.763,90	1.763,90	1.796,20	1.733,70	1.733,70	1.743,70	1.752,50	1.844,60	1.739,00
Crecimiento	0,99%	1,32%	0,00%	1,83%	-3,48%	0,00%	0,58%	0,50%	5,26%	-5,72%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: longitud en servicio (km) por años (años 2001-2008)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	136,2	136,2	136,0	136,0	136,0	136,0	135,98	135,98
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	99,1	99,1	100,4	100,4	100,4	100,4	100,36	100,36
AP-7 Montmeló-El Papiol	25,0	25,0	26,6	26,6	26,6	26,6	26,64	26,64
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	214,4	214,4	215,5	215,5	215,5	215,5	215,49	215,49
AP-6 Villalba-Adanero	69,5	69,5	69,6	69,6	69,6	69,6	69,60	69,60
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	93,5	93,5	93,8	93,8	93,8	93,8	93,82	93,82
AP-7 Tarragona-Valencia	223,3	223,3	225,3	225,3	225,3	225,3	225,32	225,32
AP-7 Valencia-Alicante	148,4	148,4	148,5	148,5	148,5	148,5	148,52	148,52
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	191,7	191,7	219,0	219,6	219,6	219,6	219,60	219,60
AP-68 Bilbao-Zaragoza	294,5	294,5	294,4	294,4	294,4	294,4	294,42	294,42
AP-1 Burgos-Armiñón	80,9	80,9	84,3	84,3	84,3	84,3	84,30	84,30
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	86,8	86,8	77,7	77,8	77,8	77,8	77,76	77,76
AP-7 Málaga-Guadiaro	75,7	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,15	98,15
AP-7 Alicante-Cartagena	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,60	76,60
AP-51 Ávila-Villacastín	—	23,1	23,1	23,1	23,1	23,1	23,10	23,10
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	—	34,1	46,8	56,6	56,6	56,6	56,61	56,61
AP-71 León-Astorga	—	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,70	37,70
AP-61 Segovia-San Rafael	—	—	27,7	27,7	27,7	27,7	27,68	27,68
R-2 M40-Guadalajara	—	—	62,5	62,3	62,3	62,3	62,30	62,30
R-3 M40-Arganda del Rey	—	—	—	31,8	31,8	31,8	31,80	31,80
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	28,9	28,9	28,9	28,86	28,86
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	52,5	52,5	52,5	52,50	52,50
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	9,4	9,4	9,44	9,44
AP-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	127,50	127,50	127,50
AP-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	58,80	58,80	58,80
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	112,60	112,60
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	33,20	33,20
Total km	1.815,60	1.933,00	2.063,70	2.187,11	2.196,55	2.382,85	2.528,67	2.528,67
Crecimiento	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	6,44%	8,95%	6,12%	0,00%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

III.3. Evolución del tráfico: IMD (veh/día)

Autopistas de peaje estatales: IMD (veh/día) (años 1974-1980)								
		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	14.728 1.899	13.354 1.659	13.002 1.563	13.925 1.803	15.823 2.172	15.859 2.243	15.026 2.306
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	13.980 433	14.571 491	14.885 492	14.326 492	15.884 540	16.474 577	15.334 572
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	15.377 2.012	15.367 1.967	16.630 2.166	19.760 2.865	22.811 3.201	23.659 3.323	24.565 3.545
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	9.389 1.463	6.875 793	7.480 834
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	— —	— —	5.276 591	6.179 814	6.439 814	7.001 957	7.053 1.024
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	7.258 1.420	7.817 1.342	8.168 1.349	6.690 1.040	7.796 1.143	8.455 1.236	8.326 1.288
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	5.886 650	6.954 726	7.630 706	7.973 785	8.066 814	7.365 829	7.732 877
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	3.171 234	3.382 270	3.017 200	3.039 205	3.470 234	3.681 279	3.774 307
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	5.603 643	5.776 656	6.002 672	6.870 845	7.524 996	7.828 1.129	7.773 1.215
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	3.563 216	4.148 272	5.183 392	5.874 543	6.059 646
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	5.704 642	5.414 784
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	4.689 634	4.169 729	4.606 745
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	2.479 110	3.604 226	4.060 321
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total ligeros		8.060	8.142	7.942	7.767	8.015	7.589	7.421
Total pesados		1.111	1.091	1.020	1.093	1.151	1.156	1.199
IMD total		9.171	9.233	8.962	8.860	9.166	8.745	8.620
Crecimiento		—	0,68%	-2,94%	-1,14%	3,45%	-4,59%	-1,43%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: IMD (veh/día) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	15.557 2.385	15.948 2.491	15.934 2.530	16.478 2.425	17.099 2.578	18.892 2.911	21.282 3.187	23.671 3.616	26.296 4.332	26.660 4.592
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	15.486 558	16.080 568	16.007 577	16.504 544	17.914 684	19.880 797	23.635 978	26.541 1.126	31.233 1.352	31.759 1.401
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	23.575 3.386	23.613 3.653	23.166 3.964	23.597 3.710	24.857 3.875	27.154 4.283	30.793 5.074	34.963 5.827	39.624 6.791	40.618 7.099
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	6.470 877	6.723 969	6.861 1.013	6.944 994	7.352 1.086	27.404 4.435	31.558 5.760	42.998 9.133	51.004 11.843	52.226 12.330
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	6.920 1.124	6.761 1.066	6.607 1.093	6.489 1.007	6.659 1.047	7.181 1.128	8.119 1.322	9.387 1.599	11.423 2.132	12.127 2.300
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	8.380 1.316	8.355 1.299	8.283 1.311	8.452 1.368	8.810 1.436	9.478 1.558	10.360 1.692	11.420 1.803	12.929 2.006	14.005 2.161
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	8.153 894	8.734 1.078	8.582 1.113	8.982 1.148	9.621 1.256	10.821 1.429	11.689 1.565	13.497 1.817	15.337 2.133	16.386 2.235
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	3.999 360	3.929 362	3.629 343	3.417 338	3.632 331	3.959 344	4.525 328	5.282 371	6.350 439	6.835 471
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	7.590 1.204	7.455 1.192	7.233 1.160	7.178 1.181	7.596 1.277	8.514 1.472	9.707 1.597	10.873 1.833	12.336 2.082	12.501 2.191
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	6.258 717	6.147 710	6.071 677	6.124 642	6.933 676	7.240 717	8.316 667	9.376 758	10.563 842	12.027 982
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	5.648 593	5.852 671	5.247 581	4.982 504	5.595 531	6.209 576	7.053 628	8.101 693	9.638 846	11.257 950
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	4.681 768	4.754 769	4.374 696	4.281 670	4.275 663	4.433 629	4.874 721	5.617 822	6.494 957	6.870 1.002
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	5.622 581	4.966 563	4.611 529	4.970 581	5.142 689	5.487 723	5.994 854	6.832 972	7.777 1.141	8.294 1.339
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	— —	— —	2.494 318	2.049 344	2.141 354	2.275 410	2.445 438	2.768 484	3.233 577	3.661 678
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total ligeros		7.165	7.188	6.821	6.792	7.096	7.987	8.981	10.223	11.644	12.195
Total pesados		1.190	1.224	1.202	1.145	1.193	1.355	1.525	1.788	2.133	2.271
IMD total		8.355	8.412	8.023	7.937	8.289	9.342	10.506	12.011	13.777	14.466
Crecimiento		-3,07%	0,68%	-4,62%	-1,07%	4,43%	12,70%	12,46%	14,33%	14,70%	5,00%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: IMD (veh/día) (años 1991-2000)											
		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	27.802 4.685	28.488 5.078	28.124 4.874	28.554 5.221	28.509 5.462	27.076 5.868	29.021 6.648	30.717 6.999	33.815 7.610	35.955 8.128
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	32.934 1.479	34.585 1.631	36.103 1.567	31.111 1.268	27.387 1.303	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	42.080 7.208	41.379 6.996	40.152 6.620	41.123 7.189	43.270 7.714	43.530 7.821	45.677 8.525	47.799 9.053	47.089 9.196	51.278 10.373
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	54.489 12.984	49.997 12.603	45.884 11.652	46.960 12.294	48.724 12.943	52.543 13.550	58.635 15.856	63.220 16.354	70.219 18.151	83.935 23.882
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	12.327 2.142	12.174 1.986	11.425 1.683	10.958 1.717	11.309 1.824	11.027 1.722	11.423 1.924	12.377 2.076	13.350 2.224	14.870 2.843
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	15.610 2.343	16.415 2.353	16.504 2.299	16.628 2.426	17.358 2.530	17.866 2.558	18.687 2.711	20.715 2.994	22.918 3.252	24.325 3.460
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	17.295 2.087	17.709 2.051	17.593 2.099	18.174 2.339	18.085 2.482	18.095 2.557	19.235 2.833	21.410 3.146	22.903 3.443	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	7.791 535	9.214 614	8.005 505	7.978 505	7.648 486	7.434 471	7.828 483	10.101 695	11.825 868	13.300 1.008
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	13.043 2.302	12.894 2.281	12.336 2.124	12.469 2.252	12.907 2.356	13.070 2.353	14.186 2.824	16.692 3.600	19.092 4.110	20.453 4.459
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	12.663 1.050	12.595 1.044	12.085 965	12.301 988	12.313 1.000	12.423 992	13.207 1.092	16.271 1.374	18.987 1.628	21.225 1.802
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	11.985 990	11.266 1.046	12.454 1.116	12.887 1.194	13.476 1.301	13.852 1.303	14.427 1.379	15.826 1.510	17.578 1.676	18.390 1.779
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	7.118 981	7.052 925	6.956 858	6.930 895	7.013 934	7.038 943	7.343 992	8.082 1.048	9.002 1.311	10.623 1.578
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	8.954 1.167	9.403 1.088	9.680 1.000	10.172 1.238	11.026 2.004	11.430 2.312	12.198 2.753	13.696 3.144	15.161 3.536	16.605 3.912
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	4.254 760	4.256 728	4.199 668	4.583 729	4.680 759	4.718 798	4.995 864	5.659 928	6.320 1.053	6.642 1.124
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	22.063 1.875	24.939 2.396
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total ligeros		12.795	12.880	12.662	12.815	12.793	12.601	13.215	14.633	16.077	17.422
Total pesados		2.297	2.254	2.108	2.234	2.391	2.440	2.731	3.020	3.290	3.693
IMD total		15.092	15.134	14.770	15.049	15.184	15.041	15.946	17.653	19.367	21.115
Crecimiento		4,33%	0,28%	-2,41%	1,89%	0,90%	-0,94%	6,02%	10,70%	9,71%	9,03%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: IMD (veh/día) (años 2001-2008)									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot. Pes.	37.901 8.395	40.540 8.858	41.756 9.210	43.324 9.508	44.918 9.620	47.121 10.011	49.180 10.654	46.761 9.809
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot. Pes.	53.721 10.508	56.072 10.963	57.782 11.266	59.053 11.626	60.342 11.733	63.683 12.433	66.217 13.125	61.691 11.872
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot. Pes.	90.218 25.651	92.646 23.845	95.712 22.882	99.460 24.848	111.353 26.682	115.608 27.369	118.518 28.768	114.760 26.853
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot. Pes.	15.206 2.568	15.628 2.483	15.464 2.266	15.350 2.214	14.741 2.084	15.273 2.129	15.541 2.287	14.348 2.059
AP-6 Villalba-Adanero	Tot. Pes.	25.482 3.694	27.281 3.812	28.662 4.043	30.301 4.145	30.770 4.363	30.454 4.363	34.414 4.786	29.765 4.036
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot. Pes.	15.218 1.241	16.560 1.394	17.897 1.557	19.642 1.658	21.859 1.900	24.244 2.142	24.906 2.001	24.221 1.820
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot. Pes.	22.004 4.668	22.847 4.881	23.396 4.875	23.931 4.950	23.482 4.736	25.215 6.267	25.111 5.454	22.155 4.676
AP-7 Valencia-Alicante	Tot. Pes.	23.409 1.973	25.081 2.187	26.640 2.320	27.302 2.351	28.180 2.364	29.297 2.444	29.412 2.433	26.180 2.065
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot. Pes.	19.904 1.935	20.787 2.036	21.958 2.118	22.565 2.186	23.581 2.265	25.060 2.389	27.029 2.592	26.827 2.548
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot. Pes.	11.742 1.724	12.356 1.702	12.844 1.624	13.503 1.716	13.542 1.708	14.177 1.754	14.712 1.889	14.734 1.796
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot. Pes.	18.062 4.171	19.402 4.348	20.101 4.427	21.072 4.631	21.206 4.672	22.209 4.808	23.937 5.647	22.250 4.647
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot. Pes.	7.433 1.234	7.697 1.271	8.048 1.259	8.736 1.317	9.006 1.372	9.664 1.505	10.288 1.655	9.997 1.643
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot. Pes.	28.595 2.552	28.290 2.656	28.060 2.557	30.510 2.337	31.894 3.300	31.405 3.521	34.070 2.842	32.042 2.212
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot. Pes.	11.543 1.311	12.373 1.506	14.608 1.905	16.560 2.225	18.559 2.375	19.926 2.638	20.410 2.426	18.625 2.092
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot. Pes.	— —	4.618 273	5.372 320	5.997 373	6.141 395	6.261 395	7.180 454	7.091 446
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot. Pes.	— —	— —	3.614 216	4.369 283	4.449 307	4.832 335	5.483 388	5.683 390
AP-71 León-Astorga	Tot. Pes.	— —	— —	4.272 387	3.749 492	3.944 513	4.269 560	5.123 704	5.347 695
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot. Pes.	— —	— —	4.806 537	4.769 495	5.014 536	5.376 536	6.177 678	5.810 613
R-2 M40-Guadalajara	Tot. Pes.	— —	— —	5.002 438	6.180 532	7.669 701	9.592 1.039	11.034 1.351	10.594 1.218
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot. Pes.	— —	— —	— —	10.438 500	13.499 927	16.136 1.264	16.230 1.055	16.522 1.068
R-5 M40-Navalcarnero	Tot. Pes.	— —	— —	— —	6.793 218	7.922 282	10.208 425	11.864 515	11.873 519
R-4 M50-Ocaña	Tot. Pes.	— —	— —	— —	6.296 355	6.665 384	9.150 527	11.346 665	10.402 595
M-12 Eje Aeropuerto	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	10.239 325	18.566 663	19.979 588	20.134 484
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	4.194 179	4.646 262	4.770 273
AP-41 Madrid-Toledo	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	1.741 25	2.770 102	2.401 77
AP-7 Cartagena-Vera	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3.179 315	2.419 288
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot. Pes.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8.434 744	9.981 767
Total ligeros		18.687	19.466	19.281	18.981	19.470	20.270	19.490	17.295
Total pesados		3.789	3.833	3.638	3.497	3.520	3.639	3.503	3.839
IMD total		22.476	23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134
Crecimiento		6,45%	3,66%	-1,63%	-1,92%	0,31%	4,00%	-3,83%	-8,09%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

III.4. Evolución de la accidentalidad (indicadores de mortalidad y de peligrosidad)

Autopistas de peaje estatales: índices de accidentalidad (años 1974-1980)								
		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	3,6 25,9	2,3 20,1	1,2 20,5	2,2 15,6	0,8 14,0	1,8 19,3	1,4 17,3
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	0,0 27,0	2,3 13,5	2,2 15,4	0,0 10,3	1,0 19,6	1,0 16,0	0,0 14,9
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort. Pelig.	1,8 26,1	0,9 18,0	1,5 22,2	1,1 18,7	1,1 15,5	1,6 20,7	1,9 20,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	7,0 55,6	9,6 43,0	5,9 43,8
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort. Pelig.	— —	— —	6,1 35,6	5,0 32,4	6,4 32,0	4,4 32,0	2,7 32,9
AP-6 Villalba-Adanero	Mort. Pelig.	1,7 34,8	1,6 22,1	1,5 30,6	0,6 28,9	2,0 36,5	4,7 37,8	2,4 26,4
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort. Pelig.	0,6 13,0	2,2 16,0	2,1 17,6	5,2 14,0	2,6 15,8	3,2 15,8	4,4 19,1
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort. Pelig.	1,9 38,8	0,0 24,3	1,9 26,2	0,0 25,1	1,7 16,9	4,0 19,0	1,6 28,7
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort. Pelig.	5,1 27,9	3,1 31,6	4,4 33,7	0,8 25,3	5,1 31,4	5,6 35,8	5,3 35,3
AP-7 Valencia-Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	4,9 24,7	0,7 11,0	2,5 20,8	4,2 27,7	4,8 26,7
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	1,2 15,3	3,2 17,0
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	4,9 17,6	3,7 20,8	3,2 20,4
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	11,6 38,8	4,4 46,7	5,0 40,1
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Índice de mortalidad		2,39	1,83	2,11	2,15	2,80	3,31	2,93
Índice de peligrosidad		26,37	20,59	23,48	20,23	21,88	25,70	24,66

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: índices de accidentalidad (años 1981-1990)

		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	1,3 17,4	1,1 16,0	3,3 19,9	2,5 20,6	1,5 16,0	3,1 15,4	1,3 15,1	1,0 16,8	2,3 16,6	1,6 12,8
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	1,1 15,0	0,0 15,0	0,0 8,2	0,0 9,9	0,0 8,3	0,8 14,9	0,0 8,4	0,6 14,2	0,0 11,0	1,0 12,9
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort. Pelig.	1,8 19,7	1,5 15,6	2,5 17,2	1,5 20,1	0,8 16,1	1,3 16,6	1,9 14,7	2,7 17,1	1,0 16,1	0,9 12,0
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort. Pelig.	5,1 65,3	8,1 38,8	1,6 44,7	6,3 67,7	1,5 43,2	1,9 11,5	1,3 19,7	0,9 10,6	2,4 16,1	0,4 9,8
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort. Pelig.	3,1 32,2	4,5 31,4	6,6 33,5	4,5 37,3	5,6 32,9	3,6 33,7	3,8 30,1	3,9 28,6	2,0 26,8	4,6 25,6
AP-6 Villalba-Adanero	Mort. Pelig.	1,4 32,2	0,5 30,1	2,4 30,0	4,2 28,3	3,1 28,1	2,9 22,8	3,0 19,8	0,7 15,1	2,4 18,6	2,0 18,0
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort. Pelig.	3,5 14,0	1,2 9,3	1,5 13,6	3,7 21,0	2,4 19,1	2,6 19,2	1,3 20,8	3,6 20,7	1,9 21,7	2,0 22,5
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort. Pelig.	0,7 24,0	2,2 20,4	0,8 28,3	4,3 23,0	3,2 23,3	3,0 20,7	3,9 21,3	3,3 24,3	3,2 20,2	3,4 21,8
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort. Pelig.	7,9 33,7	5,7 34,7	7,6 33,6	4,4 36,0	7,0 35,7	5,1 32,3	4,1 31,3	5,7 31,6	6,6 33,2	4,2 28,4
AP-7 Valencia-Alicante	Mort. Pelig.	2,7 20,0	2,8 18,6	4,0 21,6	2,8 20,9	3,9 26,1	4,7 24,9	2,2 24,8	4,9 20,2	3,0 22,9	3,7 23,2
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort. Pelig.	3,5 22,6	0,0 15,4	1,8 18,9	0,6 17,2	0,6 20,0	1,5 16,7	0,9 22,5	3,0 23,1	2,1 20,7	1,7 20,6
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort. Pelig.	2,8 27,7	2,2 23,8	4,5 30,6	3,5 30,2	5,4 30,4	6,5 30,9	4,4 31,9	5,6 27,1	3,1 32,9	4,9 29,4
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort. Pelig.	2,5 42,1	1,5 36,1	3,0 37,5	3,5 32,4	7,6 44,9	4,2 38,5	3,8 29,8	3,8 38,4	0,8 26,3	4,3 29,8
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort. Pelig.	— —	— —	0,0 22,6	3,3 24,4	9,1 40,9	6,9 27,8	7,7 38,7	6,8 30,7	4,9 42,0	11,2 32,7
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Índice de mortalidad		2,99	2,39	3,82	3,06	3,38	3,35	2,53	3,21	2,60	2,75
Índice de peligrosidad		24,91	22,28	24,57	26,24	24,63	22,73	22,22	21,84	22,42	19,94

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: índices de accidentalidad (años 1991-2000)

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	1,2 9,2	0,9 7,7	1,2 7,1	0,2 4,9	1,2 6,8	0,8 6,7	0,4 5,6	0,9 5,9	1,1 5,1	0,8 3,7
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	0,5 10,0	0,0 8,1	0,0 2,7	0,5 10,9	1,2 7,4	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort. Pelig.	1,0 8,1	0,9 6,2	0,7 5,9	0,8 5,0	0,6 4,0	0,6 4,4	0,2 3,6	0,6 3,9	0,5 3,2	0,4 3,5
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort. Pelig.	0,6 7,4	2,2 7,0	0,7 5,2	0,2 6,4	0,8 4,6	0,4 6,3	0,0 4,0	0,6 3,7	0,7 5,3	0,1 3,7
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort. Pelig.	2,4 19,1	2,0 18,0	2,6 16,2	2,6 13,3	3,0 16,3	1,5 13,2	1,3 11,9	2,0 10,7	1,0 9,2	1,9 8,4
AP-6 Villalba-Adanero	Mort. Pelig.	0,2 11,8	1,7 10,5	2,4 11,7	1,9 8,8	1,6 9,1	2,2 7,3	1,9 5,5	0,9 4,4	1,4 5,7	1,6 4,2
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort. Pelig.	5,7 22,2	1,0 18,0	0,7 13,6	1,1 14,1	1,3 12,3	1,0 12,2	0,9 13,7	0,9 10,1	1,1 8,5	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort. Pelig.	2,6 16,1	4,4 18,9	3,6 15,0	1,8 16,1	2,7 17,2	1,6 13,3	3,3 13,8	3,2 13,6	1,5 5,4	0,4 6,4
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort. Pelig.	5,0 27,1	4,6 26,0	5,0 23,9	5,1 23,9	3,5 22,2	3,1 21,2	2,6 17,6	2,5 17,6	1,1 14,6	1,8 14,3
AP-7 Valencia-Alicante	Mort. Pelig.	4,4 17,8	4,5 18,8	1,5 14,2	1,8 13,7	2,5 14,2	2,4 17,5	1,1 14,4	1,6 12,9	1,6 11,8	1,8 10,7
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort. Pelig.	2,1 14,3	1,7 10,8	1,1 14,8	1,4 13,7	2,5 18,2	1,6 23,0	1,5 23,0	1,8 18,9	2,0 21,4	0,8 19,3
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort. Pelig.	3,0 22,8	2,9 23,6	2,8 17,5	3,1 17,8	3,1 17,8	2,0 19,6	2,9 18,2	2,9 15,8	1,2 13,7	2,4 14,3
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort. Pelig.	4,7 32,7	3,1 28,3	2,0 27,5	2,2 19,2	2,7 22,7	2,6 19,3	3,5 29,3	3,1 21,6	1,7 21,4	1,2 17,6
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort. Pelig.	9,1 25,1	3,7 24,4	6,8 25,6	6,2 13,1	2,7 13,5	2,0 18,0	1,9 21,5	0,0 16,8	0,5 16,0	1,4 19,0
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1,0 5,5	1,0 6,4
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M40-Navalcarnero	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M50-Ocaña	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Índice de mortalidad		2,62	2,19	1,94	1,78	1,98	1,52	1,37	1,51	1,17	1,21
Índice de peligrosidad		16,06	14,78	13,04	11,91	12,47	12,91	12,14	10,97	10,09	9,42

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: índices de accidentalidad (años 2001-2008)

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	0,8 2,2	1,2 1,8	0,6 6,3	0,4 3,4	0,1 6,3	0,3 6,4	0,3 6,7	0,4 5,8
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort. Pelig.	0,9 1,9	0,5 2,1	0,9 6,0	0,5 4,3	0,4 8,7	0,3 7,3	0,2 7,5	0,1 6,8
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort. Pelig.	0,8 2,2	0,1 2,1	0,4 7,6	0,2 6,9	0,0 13,0	0,4 10,8	0,0 12,2	0,1 9,4
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort. Pelig.	1,7 5,4	1,6 3,3	2,9 8,2	2,4 10,3	0,9 9,7	0,4 7,1	0,7 5,6	0,4 4,2
AP-6 Villalba-Adanero	Mort. Pelig.	2,3 5,6	1,6 4,9	1,0 4,1	0,6 4,3	0,9 3,6	0,1 2,8	0,5 3,7	0,2 1,8
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort. Pelig.	0,8 5,2	0,5 4,2	1,5 2,4	0,6 3,3	0,3 2,3	0,2 2,6	0,4 3,8	0,5 3,5
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort. Pelig.	1,5 12,9	2,4 11,8	1,9 12,2	1,6 10,0	1,3 10,2	0,6 8,6	1,4 8,0	1,1 7,8
AP-7 Valencia-Alicante	Mort. Pelig.	1,3 9,1	1,2 8,1	1,9 10,0	1,2 6,4	1,0 6,0	1,0 5,3	0,4 4,0	0,5 4,6
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort. Pelig.	0,6 18,0	0,6 12,2	0,7 10,0	0,6 7,9	0,4 6,3	0,2 5,6	0,2 5,9	0,2 6,1
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort. Pelig.	2,0 14,4	1,5 15,7	2,0 16,8	1,0 12,2	0,5 11,7	0,9 8,1	0,1 8,3	0,6 7,7
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort. Pelig.	3,1 16,9	0,7 16,4	1,3 16,2	0,8 14,5	1,1 11,0	0,7 10,5	0,0 9,8	0,7 8,3
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort. Pelig.	1,3 15,8	0,0 11,5	1,2 19,1	0,8 22,5	0,0 13,7	1,1 12,4	0,0 10,6	0,7 12,0
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort. Pelig.	1,5 5,8	0,6 5,3	1,3 5,7	1,0 7,8	0,6 5,8	0,8 5,1	0,1 1,4	0,2 2,1
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort. Pelig.	0,6 8,9	2,3 9,8	2,2 7,3	0,6 6,9	1,2 7,1	0,4 5,3	0,4 4,2	1,1 6,5
AP-51 Ávila-Villacastín	Mort. Pelig.	— —	0,0 0,0	2,2 6,6	0,0 2,0	0,0 1,9	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 3,3
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Mort. Pelig.	— —	— —	0,0 2,3	0,0 6,1	0,0 6,5	1,0 8,0	0,0 0,0	0,0 6,8
AP-71 León-Astorga	Mort. Pelig.	— —	— —	0,0 22,1	0,0 11,6	0,0 5,5	1,7 0,0	0,0 5,7	0,0 1,4
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort. Pelig.	— —	— —	0,0 5,6	2,1 2,1	0,0 0,0	1,8 1,8	1,6 3,2	1,7 1,7
R-2 M40-Guadalajara	Mort. Pelig.	— —	— —	0,0 11,2	0,0 3,5	2,3 8,6	0,9 6,5	0,6 4,9	0,0 6,6
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	0,0 5,6	0,0 3,8	0,0 4,8	0,5 8,0	0,0 6,1
R-5 M40-Navalcarnero	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	0,0 7,9	0,0 10,8	0,0 1,1	0,0 2,4	0,0 5,0
R-4 M50-Ocaña	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	0,0 7,9	1,6 4,7	0,0 2,8	0,0 5,1	0,0 4,5
M-12 Eje Aeropuerto	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	0,0 5,2	0,0 1,6	0,0 2,9	0,0 4,3
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	1,2 6,0	0,4 4,6	0,0 4,5
AP-41 Madrid-Toledo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 0,0	1,7 5,1	0,0 5,8
AP-7 Cartagena-Vera	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 3,1	0,0 3,7
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 0,0	0,0 4,1
Índice de mortalidad		1,30	1,14	1,40	0,90	0,60	0,50	0,41	0,37
Índice de peligrosidad		8,23	7,21	9,10	7,50	8,00	6,80	7,20	6,29

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

III.5. Evolución de los ingresos (ingresos totales e índice tarifario)

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros x mil/veh x km) (años 1974-1980)		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	4.033,99 7,93	5.931,39 9,20	7.111,30 10,22	8.631,56 11,36	11.436,18 13,22	13.528,90 15,57	15.322,38 17,91
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	947,20 11,12	1.163,56 13,10	1.316,82 14,48	1.565,04 17,91	1.936,28 20,01	2.278,74 22,72	2.653,59 28,31
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud. I.Tarifario	3.785,78 8,41	5.592,42 10,04	6.810,79 11,30	9.479,04 13,28	12.777,04 15,51	15.637,55 18,09	17.746,26 19,89
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	580,88 13,46	798,32 12,74	843,88 12,32
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	1.155,93 11,78	4.057,85 10,64	6.292,72 12,50	7.633,39 13,88	8.807,17 15,93
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud. I.Tarifario	2.524,13 21,40	3.140,29 24,76	4.065,31 30,35	5.605,22 33,06	6.541,90 33,06	7.555,98 35,22	7.974,47 37,62
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud. I.Tarifario	1.769,02 10,94	3.465,32 14,97	4.885,39 16,89	5.942,21 19,35	7.276,09 23,38	8.522,47 30,65	10.319,80 34,56
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud. I.Tarifario	853,98 7,87	1.010,60 8,77	1.180,39 11,42	1.399,10 13,46	1.769,68 14,97	2.196,04 17,37	2.567,34 19,89
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud. I.Tarifario	1.194,39 10,10	2.647,40 10,22	3.222,75 11,96	4.846,80 13,16	8.649,89 15,09	10.187,88 15,75	11.083,87 17,19
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	655,58 16,11	2.321,05 18,27	3.038,96 19,17	4.328,37 20,31	5.122,19 20,49
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	662,26 7,81	977,37 7,93
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	1.702,31 16,65	4.863,63 17,73	7.722,04 20,49
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	373,41 14,48	967,75 14,12	1.286,83 17,19
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M40-Ocaña	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total Ingresos		15.108,48	22.950,97	30.404,24	43.847,86	62.375,32	79.161,29	92.427,19
Total Índice Tarifario		9,74	11,36	13,10	14,54	16,35	18,21	20,19
Crecimiento		—	51,91%	32,47%	44,22%	42,25%	26,91%	16,76%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	19.141,21 22,42	23.374,74 26,44	26.232,62 30,11	30.801,45 34,02	35.766,77 38,04	45.839,19 44,29	53.567,61 45,98	62.103,78 47,78	70.055,77 48,62	80.251,94 54,99
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	2.974,23 31,73	3.747,31 38,34	4.346,76 44,53	5.040,51 50,06	6.038,19 55,41	7.676,13 63,59	9.636,03 67,13	11.447,48 70,80	13.653,79 71,82	15.482,07 80,11
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud. I.Tarifario	21.564,43 25,12	26.122,57 30,29	29.195,85 34,86	33.030,78 37,98	38.619,42 42,55	48.660,95 49,16	58.022,91 51,75	68.359,12 53,55	78.079,29 53,79	90.389,82 60,76
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud. I.Tarifario	1.053,15 17,85	1.274,03 20,61	1.405,17 22,42	1.658,91 26,08	1.983,40 29,57	2.866,83 10,64	4.195,67 13,52	6.134,53 14,48	8.185,78 16,53	10.535,14 20,73
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud. I.Tarifario	9.885,99 18,27	12.540,48 23,68	13.729,58 26,56	16.741,25 32,88	19.720,95 37,92	24.765,30 44,11	28.928,52 45,62	33.960,19 46,16	42.351,52 47,12	52.856,01 55,41
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud. I.Tarifario	9.180,28 43,69	11.166,68 52,53	12.061,71 57,40	13.910,00 64,55	15.410,13 68,76	18.804,83 78,07	21.480,77 81,62	24.151,07 83,00	27.419,98 83,48	33.168,06 93,16
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud. I.Tarifario	12.357,11 39,25	14.717,52 43,81	16.933,22 51,21	19.493,47 56,01	22.599,74 60,82	30.366,92 72,78	34.441,00 75,31	39.442,02 75,61	46.520,74 78,67	58.066,18 91,95
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud. I.Tarifario	2.930,66 21,34	3.877,31 28,79	4.628,03 37,38	4.900,83 41,71	5.581,18 44,78	6.829,12 50,36	8.667,80 55,95	10.765,93 59,38	13.090,64 60,22	16.191,87 69,18
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud. I.Tarifario	12.241,53 18,21	16.438,76 25,96	20.534,24 34,86	26.734,88 45,14	30.740,33 48,98	39.075,10 55,83	49.481,33 61,96	58.424,99 65,15	66.926,30 65,99	78.126,77 75,97
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud. I.Tarifario	6.262,37 24,28	7.897,54 31,43	9.157,80 36,60	10.366,02 40,93	15.886,07 44,66	21.608,13 53,73	26.963,21 59,80	31.929,37 62,63	36.272,88 63,35	47.253,37 72,48
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud. I.Tarifario	3.648,50 21,40	5.064,97 29,09	5.653,06 34,38	6.454,09 34,68	7.788,28 43,21	9.769,45 48,08	11.708,32 51,57	14.242,78 53,13	17.923,38 52,89	20.645,37 51,39
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud. I.Tarifario	11.327,09 22,60	13.861,98 27,11	18.226,11 38,77	21.702,61 47,18	27.126,56 58,96	35.959,76 75,49	41.408,53 79,09	48.044,31 79,33	55.984,28 80,24	66.700,32 90,21
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud. I.Tarifario	2.401,04 19,59	3.233,32 23,62	3.908,74 31,19	5.447,45 38,34	7.627,50 48,20	9.866,52 58,42	10.999,72 59,62	12.571,37 59,62	14.517,45 60,64	18.332,67 71,82
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	1.834,35 59,26	4.303,01 69,96	5.058,72 76,57	6.230,27 86,49	6.885,19 88,83	7.781,30 88,47	9.087,30 88,71	10.365,66 89,31
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M40-Ocaña	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total Ingresos		114.967,61	143.317,23	167.847,23	200.585,27	239.947,23	308.318,49	366.386,60	429.358,24	500.069,12	598.365,25
Total Índice Tarifario		24,22	29,69	35,88	41,77	46,94	53,25	56,25	57,46	58,30	66,35
Crecimiento		24,39%	24,66%	17,12%	19,50%	19,62%	28,49%	18,83%	17,19%	16,47%	19,66%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 1991-2000)											
		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	89.079,61 58,48	100.418,30 64,19	103.395,12 67,13	110.645,67 70,74	117.649,50 75,31	105.676,02 78,43	108.339,64 75,19	115.795,20 75,97	123.290,42 73,44	130.865,58 73,14
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	16.986,41 84,74	19.294,29 91,41	21.156,83 96,28	24.581,21 66,83	28.467,00 53,19	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud. I.Tarifario	100.079,33 64,91	107.314,32 70,62	110.583,22 75,19	120.379,30 79,93	132.826,98 83,78	139.836,40 87,45	149.318,45 89,25	151.061,99 86,25	132.744,94 76,93	133.904,90 71,10
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud. I.Tarifario	12.323,15 23,26	10.981,09 22,54	8.988,74 20,13	9.391,54 20,55	9.706,04 20,49	11.129,00 21,76	13.349,08 23,44	13.456,66 21,88	9.813,33 14,36	158,07 1,80
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud. I.Tarifario	56.747,56 58,54	59.879,44 62,39	58.249,49 64,85	59.491,90 69,00	64.990,56 73,08	65.528,11 75,37	68.262,35 75,97	73.686,49 75,67	80.794,06 76,93	87.765,20 74,83
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud. I.Tarifario	38.975,63 98,27	43.249,43 103,43	45.449,14 108,54	48.515,56 114,85	53.196,54 120,56	56.417,73 123,99	58.554,93 123,33	64.413,95 122,43	71.817,82 123,33	71.544,60 115,45
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud. I.Tarifario	66.145,59 99,23	72.985,11 106,62	76.209,54 112,39	83.455,82 119,12	88.512,68 126,99	92.950,73 132,88	98.270,65 132,52	108.886,32 131,92	118.844,01 134,63	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud. I.Tarifario	19.710,79 73,86	25.058,00 79,15	22.777,16 83,06	23.834,58 87,27	24.087,96 91,95	24.367,13 95,44	24.202,22 90,27	22.393,29 64,73	26.604,40 65,69	30.131,14 65,99
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud. I.Tarifario	86.876,30 81,02	93.216,38 87,63	93.628,67 92,26	99.903,72 97,42	108.945,34 102,65	114.662,89 106,38	118.825,08 101,87	99.214,60 72,30	115.361,87 73,44	124.095,18 73,56
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud. I.Tarifario	53.080,19 77,35	57.343,77 83,72	57.720,00 88,11	61.872,15 92,80	65.291,19 97,84	68.563,04 101,51	69.233,11 96,70	60.564,95 68,70	71.906,29 69,84	80.800,07 70,02
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud. I.Tarifario	26.070,10 54,09	32.707,08 57,04	41.930,81 58,72	45.722,66 62,20	50.276,23 65,39	54.362,99 68,58	58.187,59 68,34	64.858,10 67,79	79.026,48 69,18	84.598,94 65,75
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud. I.Tarifario	76.064,09 99,41	80.162,99 105,48	81.941,99 109,62	86.088,97 115,57	91.678,39 121,64	95.867,44 126,39	98.938,61 125,37	107.647,28 123,93	120.490,91 124,59	98.980,68 86,49
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud. I.Tarifario	21.140,00 76,75	23.908,86 82,40	25.573,07 85,82	27.665,55 88,41	29.671,91 87,45	31.962,91 90,63	33.818,23 90,09	37.634,90 89,31	42.201,99 90,45	43.917,40 85,70
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud. I.Tarifario	11.759,40 89,31	12.778,72 94,48	13.059,99 98,15	15.003,31 103,31	16.192,59 109,14	17.081,24 113,95	18.108,92 114,37	19.447,25 112,99	22.120,43 114,37	22.599,44 107,10
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	11.043,72 35,94	23.311,70 33,78
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-71 León-Astorga	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-2 M40-Guadalajara	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-4 M40-Ocaña	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Total Ingresos		675.038,16	739.297,78	760.663,76	816.551,93	881.492,91	878.405,64	917.408,86	939.060,98	1.026.060,67	932.672,88
Total Índice Tarifario		70,98	76,45	79,99	83,48	86,55	92,01	90,63	83,60	80,90	69,48
Crecimiento		12,81%	9,52%	2,89%	7,35%	7,95%	-0,35%	4,44%	2,36%	9,26%	-9,10%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 2001-2008)									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	139.933,05 74,41	188.482,70 93,68	201.359,90 97,16	186.566,50 86,53	197.059,90 88,39	216.913,30 92,75	193.199,17 79,15	201.143,22 86,43
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud. I.Tarifario	140.701,74 71,52	160.932,60 78,35	170.820,40 80,70	183.378,60 84,54	191.495,10 86,63	210.444,90 90,21	192.399,08 79,32	189.185,00 83,49
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud. I.Tarifario	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud. I.Tarifario	93.873,88 78,49	104.828,00 85,28	108.311,50 89,05	108.328,90 89,48	106.609,80 91,95	114.141,70 94,86	108.938,03 89,12	99.293,99 87,75
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud. I.Tarifario	75.060,82 117,62	94.391,13 136,19	102.220,44 140,39	109.685,11 142,10	113.745,86 145,51	122.779,40 158,70	132.220,50 151,24	121.235,34 159,90
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud. I.Tarifario	32.050,05 61,48	38.025,62 67,06	42.397,50 69,18	50.699,87 75,17	57.062,28 76,23	63.686,80 76,71	68.792,13 80,66	69.234,14 83,24
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud. I.Tarifario	132.447,08 73,20	150.218,82 79,94	158.421,50 82,33	177.970,54 90,18	180.827,64 93,63	201.013,40 96,93	207.971,42 100,71	188.129,85 132,20
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud. I.Tarifario	87.952,77 69,30	103.544,59 76,16	113.413,30 78,53	127.436,71 85,87	136.250,01 89,19	145.335,80 94,48	151.378,28 94,94	138.446,46 123,73
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud. I.Tarifario	92.485,19 65,99	106.230,81 72,55	116.416,20 74,34	135.992,66 74,98	145.599,90 77,03	158.512,20 78,92	152.877,60 70,57	155.230,00 72,00
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud. I.Tarifario	98.265,48 77,89	107.908,00 81,25	134.061,20 97,13	136.254,76 93,64	140.717,28 96,69	151.973,90 99,76	150.475,00 95,18	165.244,32 104,08
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud. I.Tarifario	48.348,66 87,03	56.921,42 95,35	60.841,30 98,37	65.995,36 101,51	68.027,81 104,26	73.320,50 107,29	79.312,90 107,68	77.907,09 113,48
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud. I.Tarifario	24.715,84 108,60	28.185,19 119,72	30.230,70 122,66	33.689,94 135,50	35.804,44 140,08	36.975,90 134,55	40.485,75 138,65	38.757,11 136,22
AP-7 Málaga-Guadario	Recaud. I.Tarifario	28.145,34 35,64	37.114,00 42,62	52.609,00 52,34	58.170,16 53,08	62.535,25 54,73	58.961,90 49,64	62.537,59 51,24	66.147,27 57,47
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud. I.Tarifario	4.038,02 25,66	9.476,08 27,33	10.301,60 25,22	13.762,13 29,64	14.984,03 28,88	16.202,30 29,48	17.327,68 30,37	15.428,59 29,55
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud. I.Tarifario	— —	324,94 56,41	2.986,38 65,94	3.224,51 63,59	3.343,62 64,58	3.586,10 67,93	4.167,83 68,84	4.409,59 73,55
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	3.480,30 78,79	6.852,69 83,03	7.656,64 83,30	8.622,00 86,35	10.144,12 89,55	10.746,13 91,27
AP-71 León-Astorga	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	4.937,90 83,99	4.669,51 90,26	5.036,57 92,81	5.707,00 97,14	7.089,00 100,56	7.640,06 103,56
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	2.948,41 82,70	4.034,27 83,51	4.335,20 85,58	4.993,70 91,94	5.824,64 93,33	6.000,16 101,94
R-2 M40-Guadalajara	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	2.634,70 97,98	14.826,56 105,22	18.828,60 107,97	24.331,50 112,61	25.469,93 101,52	24.971,65 103,38
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	2.634,70 97,98	6.694,80 62,83	11.296,64 72,10	12.508,00 66,80	12.639,09 67,09	12.134,37 67,31
R-4 M40-Ocaña	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	2.634,70 97,98	9.233,77 104,24	8.401,66 100,68	20.086,80 186,80	26.547,22 122,10	25.508,04 127,62
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	2.634,70 97,98	5.441,81 86,47	14.095,60 110,37	9.302,70 53,10	11.576,88 92,64	11.106,54 93,00
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	722,20 37,55	5.574,30 87,10	25.469,93 101,52	6.863,15 98,66
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	7.498,20 89,32	19.980,59 92,41	21.249,64 95,47
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	24,60 79,35	6.016,19 101,20	4.552,00 88,09
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8.700,04 87,41	11.321,46 130,76
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud. I.Tarifario	— —	— —	— —	— —	— —	— —	431,13 73,32	8.731,94 71,94
Total Ingresos		998.017,92	1.186.583,90	1.318.392,24	1.442.909,17	1.524.436,03	1.681.930,60	1.703.134,39	1.680.617,11
Total Índice Tarifario		68,64	76,34	79,99	81,20	82,87	91,43	82,14	85,42
Crecimiento		7,01%	18,89%	11,11%	9,44%	5,65%	10,33%	1,26%	1,32%

⁽¹⁾ Desde 30-6-95 quedan segregadas de la Red Estatal las autopistas A-19 tramo Mongat-Malgrat (49,0 km) y A-17 tramo. Barcelona-Montmeló (13,5 km) incluido en la concesión Barcelona-La Jonquera (Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, BOE 30-6-95).

⁽²⁾ Desde 1-1-00 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-99).

⁽³⁾ Desde el 29-11-03 queda segregado el tramo León-Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).