



El tráfico en las autopistas de peaje

Año 2009



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

serie monografías

El tráfico en las autopistas de peaje

Año 2009



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: 161-10-222-1

Índice

Resumen.....	5
1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje en España	23
2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje	33
3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje	39
4. Los servicios a los usuarios.....	47
5. Tarifas e ingresos de las autopistas	53
6. Actividades de conservación	65
7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal	79
8. Calidad y sostenibilidad ambiental	93
ANEXOS	
Anexo I. Normativa legal aplicable a la Red Estatal y sus autopistas	99
I.1. Normativa general.....	99
I.2. Disposiciones de interés particular	101
Anexo II. Datos detallados del tráfico por autopista, año 2009.....	121
AP-1: Burgos – Armiñón	123
AP-2: Zaragoza – Mediterráneo	133
AP-36: Ocaña – La Roda	143
AP-4: Sevilla – Cádiz	153
AP-41: Madrid – Toledo	163
AP-51: AP-6 – Conexión con Ávila.....	173
AP-53: Santiago – Alto de Sto. Domingo	183
AP-6: Villalba – Villacastín - Adanero	193
AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia	203
AP-66: León – Campomanes	213
AP-68: Bilbao – Zaragoza	223
AP-7: Montmeló – La Jonquera	233
AP-7: Montmeló – Papiol	243
AP-7: Barcelona – Tarragona	253
AP-7: Tarragona – Valencia	263
AP-7: Valencia – Alicante	273

AP-7:	Circunvalación de Alicante	283
AP-7:	Alicante – Cartagena	293
AP-7:	Cartagena – Vera	303
AP-7:	Málaga – Guadiaro	313
AP-71:	León – Astorga	323
AP-9:	Ferrol – Frontera Portuguesa	333
M-12:	Eje Aeropuerto	347
R-2:	Madrid – Guadalajara	357
R-3:	Madrid – Arganda del Rey	367
R-4:	Madrid – Ocaña	377
R-5:	Madrid – Navacarnero	387
Anexo III.	Resumen estadístico 1974-2009	397
III.1.	Evolución de la demanda en la Red Estatal (veh × km anuales)	397
III.2.	Evolución de la longitud de las autopistas (km)	401
III.3.	Evolución del tráfico IMD (veh/día)	405
III.4.	Evolución de la accidentalidad	409
III.5.	Evolución de los ingresos	413

Resumen

La publicación *La Red de Autopistas Estatales de Peaje – Año 2009* tiene como objetivo presentar 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 2.531,45 km, soporta una intensidad media diaria que en el promedio de los tramos de peaje de la Red alcanza la cifra de 19.263 vehículos, y da servicio a una demanda agregada de movilidad y transporte por carretera cuya magnitud en el año 2009 fue de 17.798,75 millones de vehículos × km, igualmente en los tramos sujetos a peaje.

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.

Estos ocho capítulos se completan con 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 2009, y el tercero contiene una tabulación de los datos estadísticos desde el año 1974 hasta el 2009 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 2009, 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: 2.531,45 km.
- IMD promedio (tramos de peaje): 19.263 vehículos/día.

- Demanda agregada de uso (tramos de peaje): 17.798,75 millones de vehículos × km.
- Índice global de mortalidad: 0,29 (en el tronco).
- Índice global de peligrosidad: 6,09 (en el tronco).
- Ingresos totales: 1.470,35 millones de euros, IVA excluido.

En el presente resumen se han extractado, para facilidad del lector, algunos de los datos y hechos más significativos entre 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 2009

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		135,98	06/02/67
AP-7: Montmeló - Papiol	ACESA	26,64	15/05/74
AP-7: Tarragona - Valencia		225,32	08/09/71
AP-7: Valencia - Alicante	AUMAR	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	31,63	06/10/99
Longitud total a 31 de diciembre de 2009 (tramos de peaje)		2.531,45	

(*) La longitud del recorrido desde julio de 2009 pasa a ser de 31,63 km en lugar de los 28,86 km considerados anteriormente.

Tabla TR-I.2. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación, año 2009

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh × km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	20.646	635,30
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	13.025	1.024,47
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	4.612	214,61
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	23.774	814,14
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.883	40,42
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	8.458	70,12
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.865	121,19
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	28.039	712,30
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.297	62,11
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.956	282,56
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	13.574	1.458,74
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.961	473,05
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	57.556	2.108,35
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.101	74,99
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	7.978	96,76
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	29.471	1.055,70
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	44.214	2.194,45
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	109.766	1.067,32
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	19.723	1.622,07
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	22.928	1.242,90
AP-71: León - Astorga	37,70	5.115	70,39
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	24.143	1.616,60
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	19.611	67,57
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	9.378	213,25
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	14.842	172,27
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	8.835	169,30
R-5: Madrid - Navacarnero (*)	31,63	10.665	117,81
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.531,45	19.263	17.798,75

(*) La longitud del recorrido desde julio de 2009 pasa a ser de 31,63 km en lugar de los 28,86 km considerados anteriormente.

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009

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 2009.

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 2009 de 2.531,45 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 4,26%. 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 superar la cifra de 17.798 millones de Vh x km en los tramos de peaje durante el año 2009. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.150%, que en media interanual acumulativa equivalente supondría el 7,23%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (210% y 2,14% 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 2009 han sido inferiores a los del año anterior por razones derivadas de la situación económica general, repitiéndose en ese sentido la tendencia a la baja que ya se manifestaba el año anterior.

Tabla TR-2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1978-2009) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km recorridos)

	1979	1984	1989	1994	1999	2004	2009
Oferta (km)	1.410,70	1.662,70	1.706,00	1.796,20	1.844,60	2.187,11	2.531,45
Demanda (MVh x km)	4.350,25	4.801,73	8.578,58	9.783,17	12.682,28	17.769,78	17.798,75

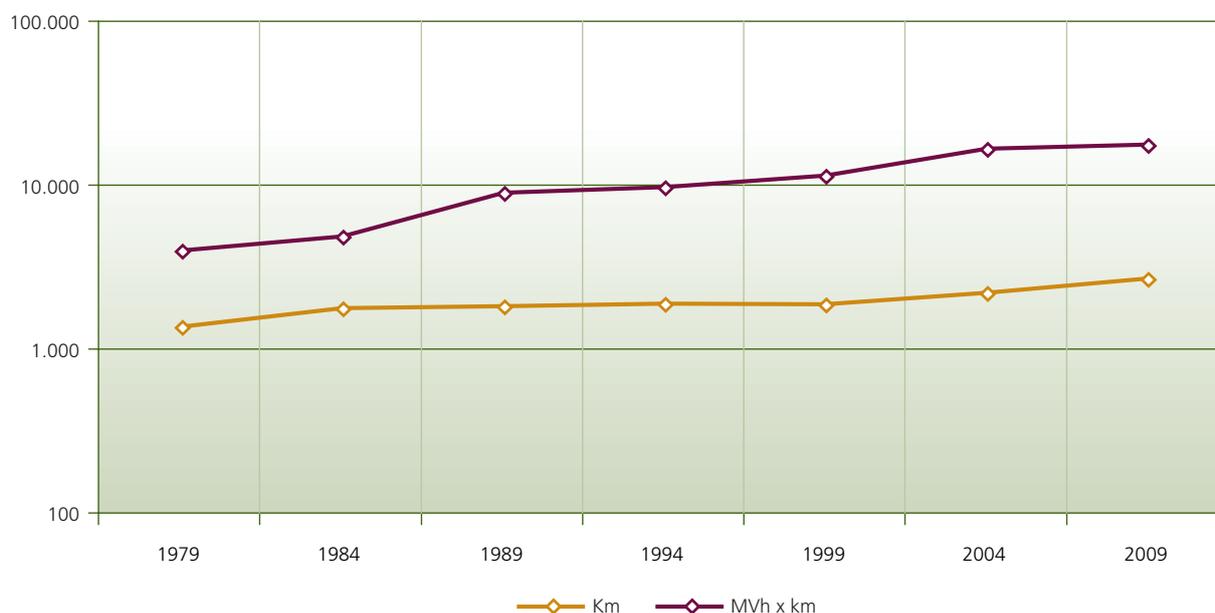
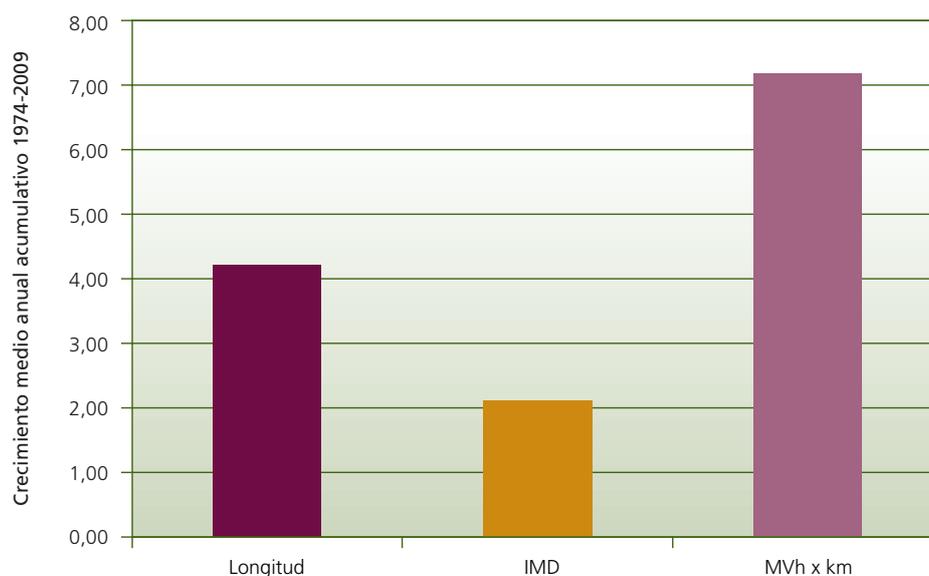


Tabla TR-2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2009) (incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje)

	1974	2008	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.531,45	432,21	4,26
IMD	9.171	19.263	210,04	2,14
MVh x km	1.547,45	17.798,75	1.150,20	7,23

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.



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

En el año 2009 se registraron en las carreteras españolas 1.897 víctimas mortales por accidentes de tráfico (2.181 en 2008) y 760 heridos que tuvieron la consideración de graves (866 en 2008). Por sexto 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 seis últimos años se ha alcanzado un descenso acumulado del 50,5% en el número de fallecidos y superior al 70% 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 2009 fue de 72 fallecidos (76 en 2008), de los cuales 68 correspondieron al tronco de las autopistas (72 en 2008) y 4 a los enlaces (4 en 2008). Esta cifra supone el 61% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (67 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.828 (2.138 en 2008), correspondiendo 1.688 (1.983 en 2008) al tronco de las autopistas y 140 a los enlaces (155 en 2008).

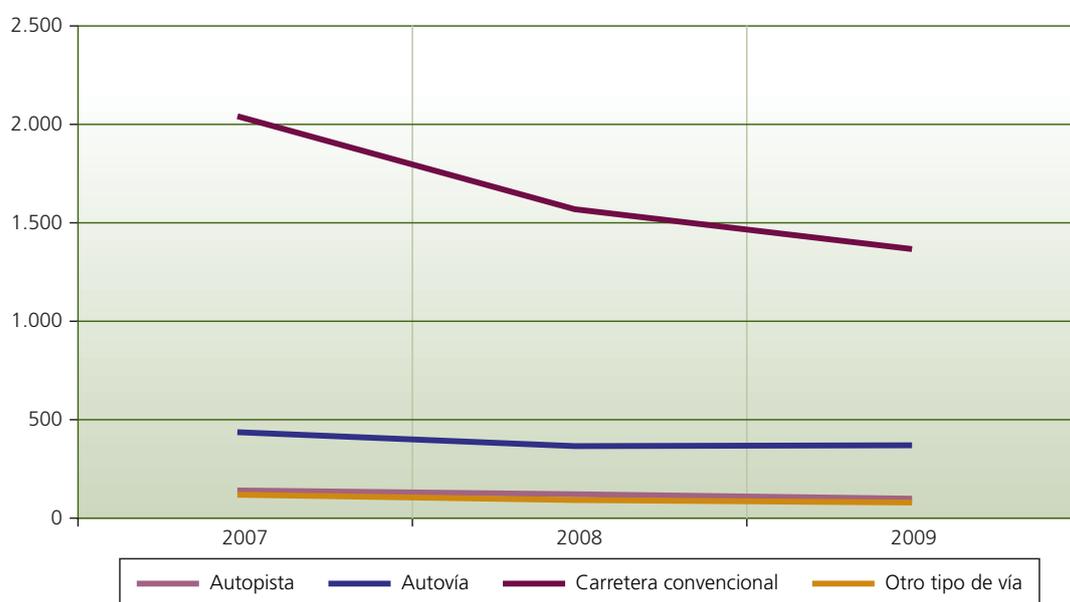
Las autopistas de peaje mantuvieron en 2009 un nivel razonable de reducción en el número de fallecidos tanto respecto al año pasado (-4,07%) y también al 2007 (-20,27%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2009 fue de 118 (123 en 2008), de las cuales 72 correspondieron a la autopistas de la Red Estatal.

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 2007-2009

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	2007	2008	2009	% distribución 09	Diferencia 09-08	Diferencia 09-07	% Var. 09-08	% Var. 09-07
Autopista	148	123	118	6,2	-5	-30	-4,07	-20,27
Autovía	421	352	333	17,6	-19	-88	-5,40	-20,90
Carretera convencional	2.041	1.588	1.346	71,0	-242	-695	-15,24	-34,05
Otro tipo de vía	131	118	100	5,3	-18	-31	-15,25	-23,66
Total	2.741	2.181	1.897	100,0	-284	-844	-13,02	-30,79

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).



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 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, la Sociedad Concesionaria, deberá darle traslado de las reclamaciones formuladas, incluyendo su propio informe individualizado y las medidas adoptadas en cada caso.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 1.897, lo que supone una reducción significativa frente a las 2.317 presentadas en el año 2008. 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 2009, clasificadas por motivos.

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2009

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-41: Madrid - Toledo	4	1	2	0	0	2	9
AP-51: Ávila - Villacastín	8	3	16	0	0	2	29
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	15	4	5	0	0	9	33
AP-6: Villalba - Adanero	27	15	15	0	6	11	74
AP-61: Segovia - San Rafael	9	7	5	0	3	1	25
AP-66: León - Campomanes	25	12	15	0	10	8	70
AP-68: Bilbao - Zaragoza	16	6	9	1	9	20	61
AP-7: Alicante - Cartagena	11	11	6	0	9	18	55
AP-7: Barcelona - Tarragona	77	8	2	0	14	11	112
AP-7: Cartagena - Vera	3	12	5	0	6	20	46
AP-7: Circunvalación de Alicante	4	9	0	0	0	14	27
AP-7: Málaga - Guadiaro	27	17	6	0	22	70	142
AP-7: Montmeló - La Jonquera	111	14	4	0	27	41	197
AP-7: Tarragona - Valencia	4	18	14	1	17	11	65
AP-7: Valencia - Alicante	9	7	2	0	21	21	60
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	4	11	29	0	0	7	51
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	58	19	7	0	125	58	267
M-12: Eje Aeropuerto	3	139	5	0	0	24	171
R-2: Madrid - Guadalajara	15	20	3	0	1	9	48
R-3: Madrid - Arganda	19	12	22	0	1	22	76
R-4: Madrid a Ocaña	7	23	5	0	0	15	50
R-5: Madrid - Navalcarnero	30	31	6	0	2	16	85
Total	511	420	189	3	323	451	1.897

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.

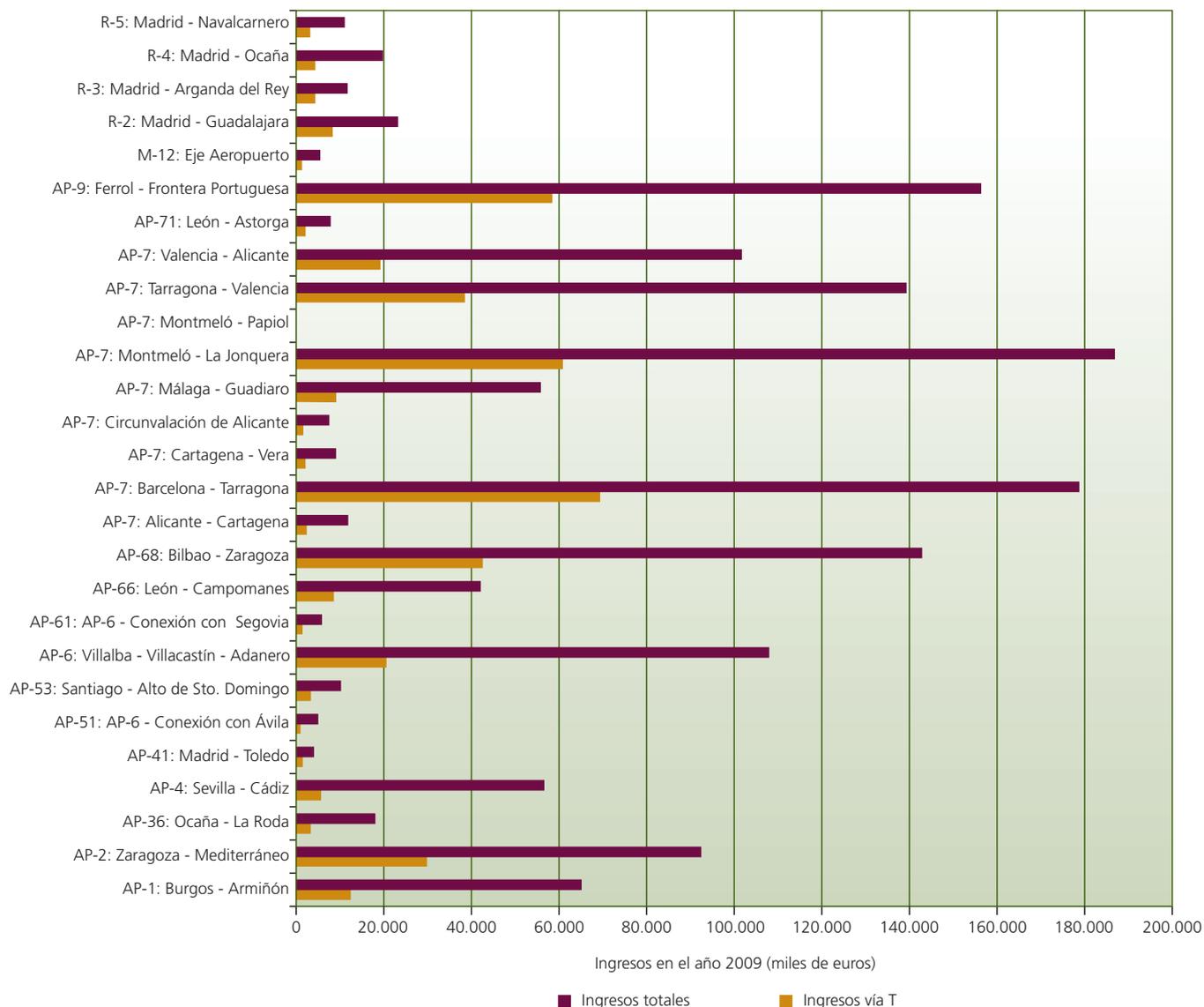
Las tarifas vigentes en las autopistas de la Red Estatal son las que se especifican en la correspondiente norma del Ministerio de Fomento, por la que se revisan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje, todo ello según lo indicado en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, 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 2009 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 2009, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.470,35 millones de euros (1.680,62 en 2008, si bien esta cifra con el IVA incluido), lo cual hace difícil establecer una comparación interanual directa entre ambos años. Téngase en cualquier caso en cuenta al respecto, que tal como se indica en el apartado 2, la demanda agregada en el conjunto de la Red Estatal cayó en 2009 un 8,75% en relación con el año 2008.

En la tabla TR-5.1 se resumen, para las distintas concesiones y autopistas, los ingresos obtenidos por peaje en el año 2009.

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	20.646	635,30	64.815,99	12.165,96	102,02	768,87
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	13.025	1.024,47	92.300,52	29.689,68	90,10	428,33
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	17.896,31	2.934,57	83,39	140,36
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	56.443,04	5.283,69	69,33	601,61
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	3.738,00	1.143,00	92,48	63,56
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.316	70,12	4.635,74	589,72	66,11	200,68
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,19	9.921,71	3.051,92	81,87	175,28
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	28.039	712,30	108.307,75	20.379,65	152,05	1.556,15
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.148	62,11	5.584,51	1.040,1	89,91	201,75
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	41.964,00	8.240,00	148,52	539,66
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	142.787,00	42.301,00	97,88	484,98
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	11.489,32	1.915,04	24,29	149,99
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	178.709,10	69.154,16	84,76	1.780,68
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	8.749,42	1.634,27	116,68	77,69
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	7.155,09	1.093,30	73,95	215,51
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	55.555,16	8.781,00	52,62	566,02
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	186.875,15	60.478,44	85,16	1.374,28
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	19.723	1.622,07	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	22.928	1.242,90	139.209,58	38.253,56	112,00	617,83
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	109.766	1.067,32	101.535,73	18.936,20	95,13	683,65
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	7.399,22	1.544,68	105,12	196,27
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.143	1.616,60	156.271,33	58.136,74	96,67	711,62
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	19.611	67,57	5.027,01	839,37	74,40	532,52
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	22.784,40	8.008,07	106,84	365,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	11.176,71	4.023,61	64,88	351,47
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	19.346,83	3.922,07	114,27	368,51
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	10.671,25	2.709,43	90,58	369,76
Total Red Estatal	2.531,5	19.263	17.798,75	1.470.349,87	406.249,23	82,61	581,47

(*) Vía T: Telepeaje interoperable.
Las tarifas indicadas no incluyen el IVA.



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.

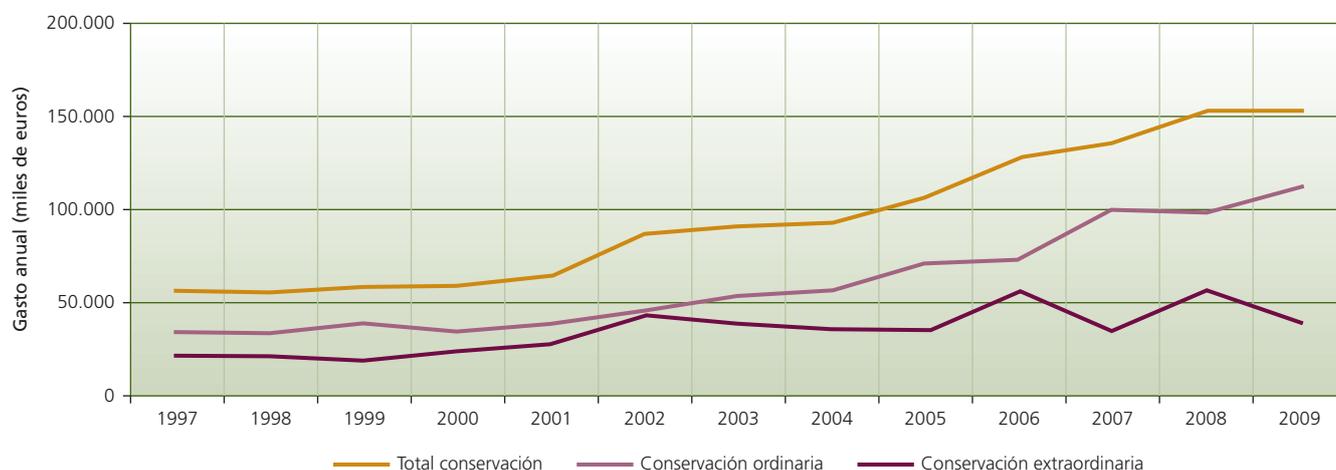
En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2009 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 151,19 millones de euros, lo cual supone una ligera reducción en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (152,47 millones de euros). Este hecho indica que a pesar de la situación de crisis económica a la cual no son ajenas las sociedades concesionarias de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (8,75% de caída interanual de la demanda) se ha mantenido razonablemente la intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, habida cuenta que por otra parte la Red no ha crecido más que exiguamente en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 111,69 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (73,87%) y el resto, 39,50 millones de euros, a conservación extraordinaria (26,13%). Ello supone en relación con el año 2008 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación ordinaria. El gasto promedio por km. de autopista se situó en la cifra de 59,79 miles de euros/km. (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 44,17 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 15,62 miles de euros a conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 35% de su importe, correspondiendo el restante 65% a medios ajenos.

Tabla TR-6.I. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1997-2009)

Año	Conservación ordinaria	Conservación extraordinaria	Total	% Incremento interanual	% Incremento acumulado
1997	35.121,39	21.379,45	56.500,84		
1998	34.622,54	21.049,67	55.672,22	-1,47	-6,52
1999	39.219,97	18.975,51	58.195,48	4,53	-1,98
2000	35.431,68	23.379,58	58.811,26	1,06	-0,93
2001	38.930,82	26.608,72	65.539,54	11,44	10,51
2002	45.030,51	41.954,94	86.985,45	32,72	43,24
2003	51.805,40	38.646,07	90.451,47	3,98	47,22
2004	57.010,78	36.106,05	93.116,84	2,95	50,17
2005	71.174,79	35.502,45	106.677,24	14,56	64,73
2006	73.836,84	54.233,27	128.070,11	20,05	84,78
2007	100.516,04	34.843,95	135.359,99	6,25	91,03
2008	96.769,66	55.691,98	152.461,64	12,63	103,67
2009	111.694,54	39.499,42	151.193,97	-0,83	102,84

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 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 Decisión 2009/750/CE de 6 de octubre) 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.

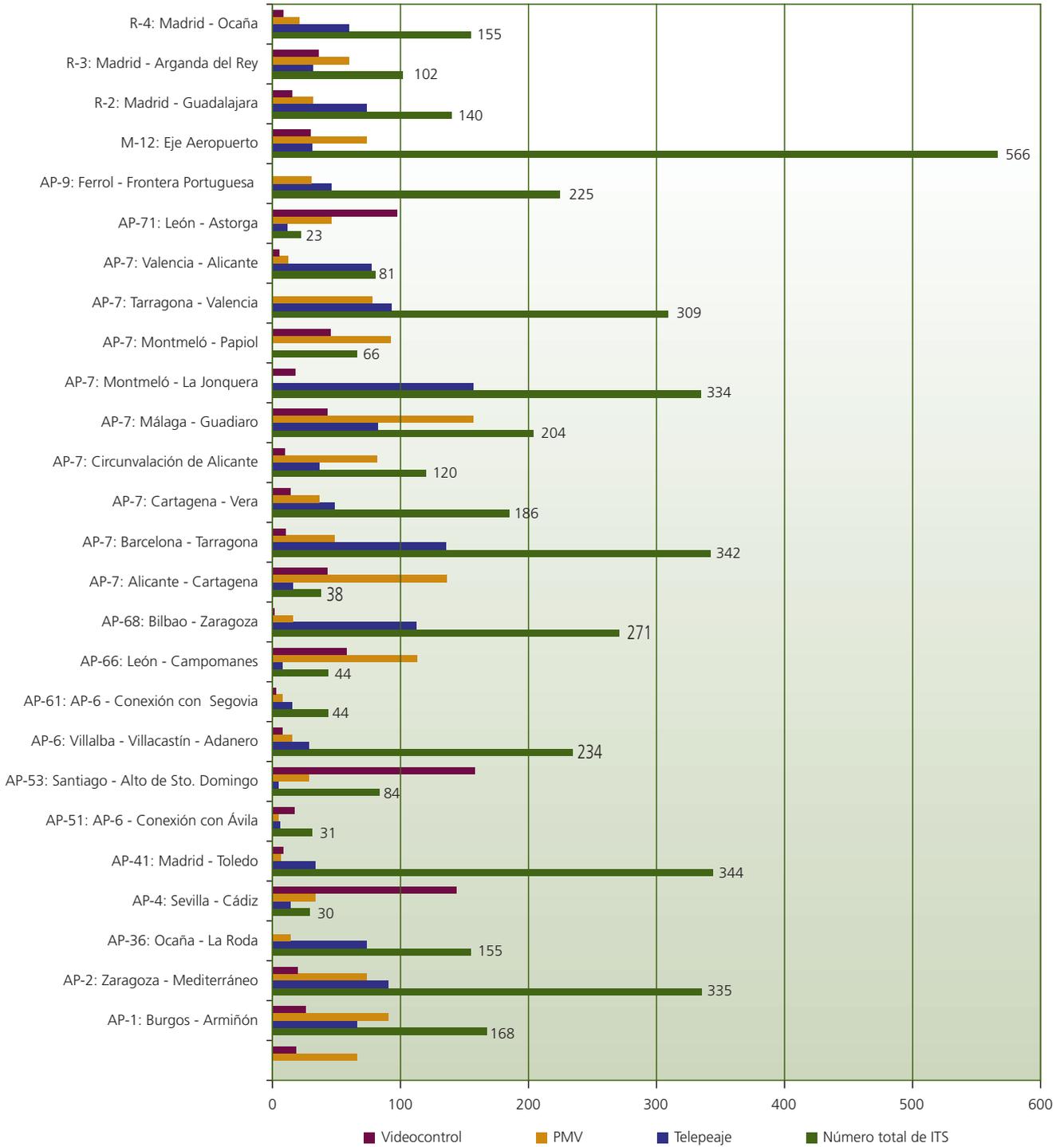
La tabla TR-7.1 muestra la importancia de la dotación de sistemas ITS en las autopistas de la Red Estatal. En total se hallaban instalados a 31 de diciembre de 2009 un total de 1.382 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 847 sistemas de videocontrol, 612 estaciones de aforo 719 paneles de mensaje variable (PMV) y 40 estaciones meteorológicas. El número total de sistemas ITS instalados en la Red Estatal ascendía a 4.719.

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2009

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	20.646	635,30	66	12	0	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	13.025	1.024,47	91	44	0	26
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	74	32	0	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	14	7	0	0
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	34	26	0	144
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.316	70,12	7	9	0	9
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,19	5	15	0	18
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	28.039	712,30	29	37	3	158
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.148	62,11	16	15	0	8
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	8	23	0	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	113	34	0	58
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	136	50	0	43
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	157	56	0	44
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	19.723	1.622,07	0	2	0	18
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	22.928	1.242,90	93	77	0	46
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	109.766	1.067,32	78	0	0	0
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	12	2	0	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.143	1.616,60	46	56	6	98
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	19.611	67,57	31	21	1	0
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	74	21	0	30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	32	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	22	19	0	9
Total	2.531,5	19.263	17.798,75	1.382	719	26	847

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2009

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	5	20	45	168
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	0	25	13	134	335
AP-36: Ocaña - La Roda	27	0	1	1	0	155
AP-4: Sevilla - Cádiz	9	0	0	0	0	30
AP-41: Madrid-Toledo	90	0	2	4	44	344
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	6	0	0	0	0	31
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	10	0	2	0	34	84
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	7	0	0	0	0	234
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	0	0	0	0	44
AP-66: León - Campomanes	3	0	5	2	0	44
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	0	23	2	0	271
AP-7: Alicante - Cartagena	10	0	0	0	0	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	84	0	13	8	8	342
AP-7: Cartagena - Vera	14	0	2	0	17	186
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	1	1	43	120
AP-7: Málaga - Guadiaro	21	0	8	0	54	204
AP-7: Montmeló - La Jonquera	26	0	23	11	17	334
AP-7: Montmeló - Papiol	41	0	2	1	2	66
AP-7: Tarragona - Valencia	81	0	10	2	0	309
AP-7: Valencia - Alicante	1	0	0	2	0	81
AP-71: León - Astorga	3	0	0	0	0	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	14	0	5	0	0	225
M-12: Eje Aeropuerto	37	0	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	0	3	0	0	140
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	0	3	0	18	102
R-4: Madrid - Ocaña	28	0	2	8	11	155
R-5: Madrid - Navalcamero	16	0	2	0	20	88
Total	612	0	140	75	918	4.719



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 preservación 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) y posteriormente con el RDL 1/2008 de 11 de enero por el que se aprueba el texto refundido de la Ley EIA de proyectos (BOE, de 26 de enero de 2008). 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.

Tabla TR-8.1. Autopistas de la Red Estatal. Mapas estratégicos de ruido. Año 2009

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Vh x xkm (millones)	Tráfico eq. anual (*)	Est. previo (fecha)	Inf. pública (fecha)	Plan de acción (S/N)	Observaciones
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	663,16	7,87	junio-07	septiembre-08	No	Corresponde en el año 2012
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	1.024,47	4,75	diciembre-07	julio-08	No	No corresponde
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	214,61	1,68	—	—	—	
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	814,14	8,68	diciembre-07	septiembre-08	No	No corresponde
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	40,42	0,69	—	—	—	No corresponde
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1			—	—	—	No corresponde
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	121,19	2,14	—	—	—	
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6			mayo-08	julio-08	No	No corresponde
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7			—	—	—	Corresponde en el año 2012
AP-66: León - Campomanes	77,8	282,56	3,63	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.458,74	4,95	junio-07	No	—	
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	473,05	6,18	septiembre-07	julio-08	No	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	2.108,35	21,01	diciembre-07	julio-08	No	No corresponde
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	74,99	0,67	—	—	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2						
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	1.055,70	10,76	En elaboración	—	—	
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	2.194,45	16,14	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.067,32	40,06	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.622,07	7,20	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	1.242,90	8,37	diciembre-07	septiembre-08	No	No corresponde
AP-71: León - Astorga	37,7	70,39	1,87	—	—	—	
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.612,10	7,34	junio-07	septiembre-08	No	
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	67,57	7,16	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	213,25	3,42	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	172,27	5,42	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	169,30	3,22	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	117,81	3,72	No	No	No	No
Total Red Estatal	2.531,5	19.675,02	7,77				

(*) Millones de vehículos/año: ≥ 6 Mvh (año 2007). Entre 3 y 6 Mvh (año 2010).

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 2009 de 2.531,45 km y con una intensidad media diaria (IMD) de 19.263 vehículos en el conjunto de los tramos de peaje, de los cuales un 13% son pesados. La longitud total ha variado ligeramente respecto a la del año 2008 (2.528,68 km) debido a una pequeña variación de recorrido de la autopista M-50 producida en el mes de julio de este último año. 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 período 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 período 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 obra 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

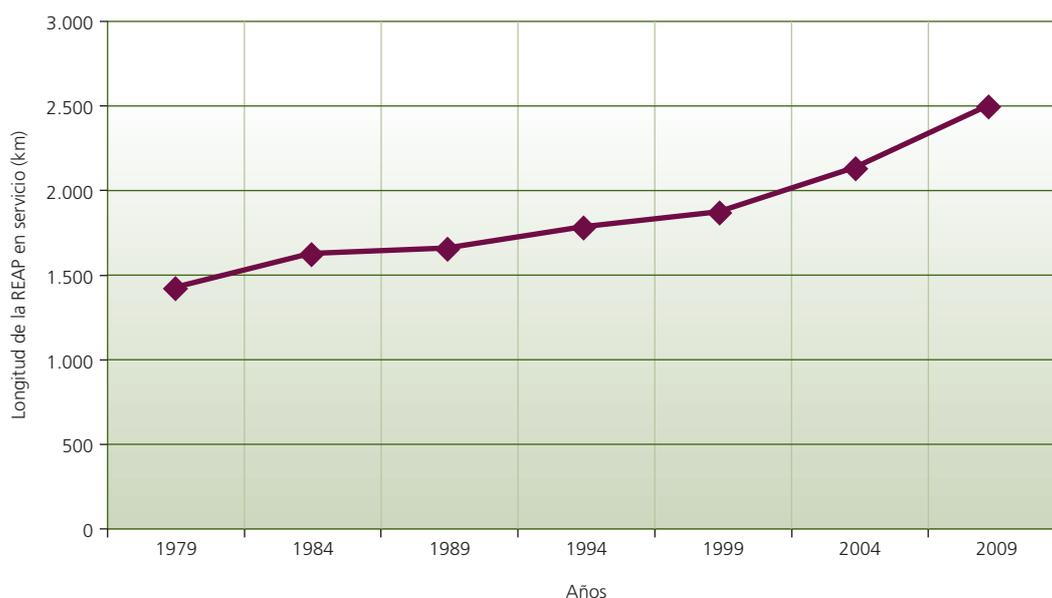
55/1999 de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en cuyo artículo 60 regula el contrato de servicios de gestión de autovías como nueva modalidad del contrato de servicios, obligando al concesionario a modernizar la infraestructura para adaptarla a la correcta prestación 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 período 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.1.1. Evolución de la Red Estatal 1974-2009 (kilómetros en servicio)

		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	2009		
1.815,60	1.933,00	2.063,70	2.187,11	2.196,55	2.382,85	2.528,68	2.528,68	2.531,45		



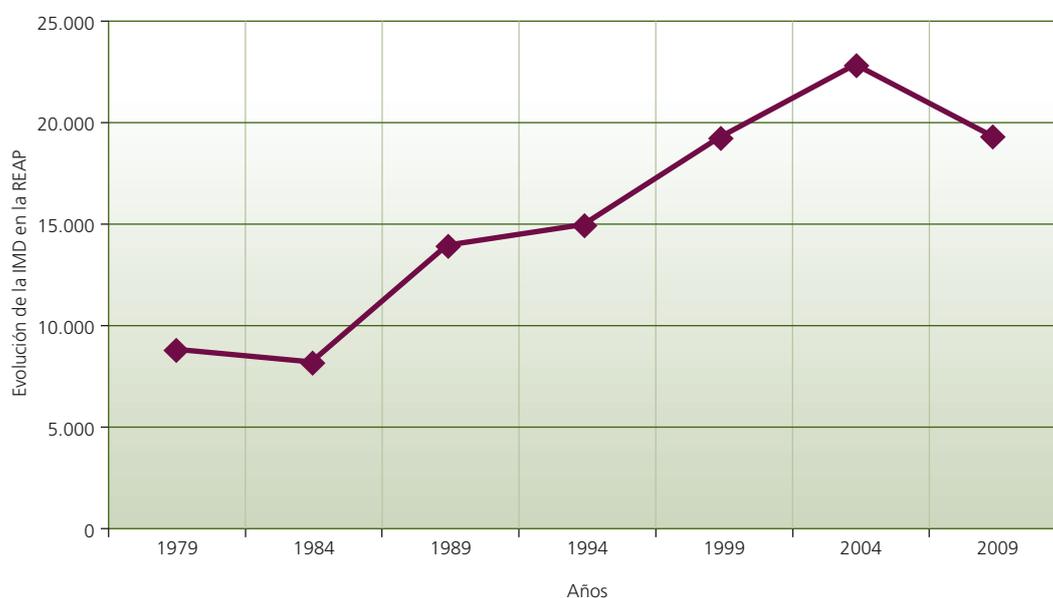
1979	1984	1989	1993	1999	2004	2009
1.410,70	1.662,70	1.706,00	1.796,20	1.844,60	2.187,11	2.531,45

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 2009 con 522,90 km de longitud, soportando una intensidad media diaria ligeramente inferior a 27.000 vehículos, con una participación de pesados en torno al 8%.

La evolución de la red a lo largo de los últimos 35 años (1974-2009) 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 1974-2009. (Intensidad media diaria)

		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	2009		
22.476	23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134	19.263		



1979	1984	1989	1994	1999	2004	2009
8.745	7.937	13.777	15.049	19.367	22.478	19.263

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009

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 2009.

1.2. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el año 2009

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 2009 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 Vh x km en las vías).

Tabla 1.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2009

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 - Guadíaro	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	31,63	06/10/99
Longitud total a 31 de diciembre de 2009		2.531,45	

(*) La longitud del recorrido desde julio de 2009 pasa a ser de 31,63 km en lugar de los 28,86 km considerados anteriormente.

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. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación. Año 2009

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh × km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	20.646	635,30
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	13.025	1.024,47
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	4.612	214,61
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	23.774	814,14
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.883	40,42
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	8.458	70,12
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.865	121,19
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	28.039	712,30
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.297	62,11
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.956	282,56
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	13.574	1.458,74
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.961	473,05
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	57.556	2.108,35
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.101	74,99
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	7.978	96,76
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	29.471	1.055,70
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	44.214	2.194,45
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	109.766	1.067,32
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	19.723	1.622,07
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	22.928	1.242,90
AP-71: León - Astorga	37,70	5.115	70,39
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	24.143	1.616,60
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	19.611	67,57
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	9.378	213,25
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	14.842	172,27
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	8.835	169,30
R-5: Madrid - Navalcamero (*)	31,63	10.665	117,81
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.531,45	19.263	17.798,75

(*) La longitud del recorrido desde julio de 2009 pasa a ser de 31,63 km en lugar de los 28,86 km considerados anteriormente.

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 aproximadamente 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 2009 una longitud total de 2.531,45 km y una IMD de 19.263 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 2009 una extensión total de 522,90 km y soportaba una intensidad media diaria ligeramente inferior a 27.000 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 transpor-

te, 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 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 y cuya definición se concreta en la Decisión 2009/750/CE de 6 de octubre de 2009. 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 2009 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. Año 2009			
Sociedad concesionaria	Denominación social	Constitución	Capital social (millones de €)
ACESA	Autopistas, Concesionaria Española, SAU	24/02/67	411,47
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 S. A.	15/11/75	326,20
AUCOSTA	Autopista de la Costa Cálida, CESA	06/02/04	113,00
AUDASA	Autopistas del Atlántico, CESA	16/10/73	195,92
AULESA	Autopistas de León, CESA	10/03/00	34,64
AUMAR	Autopistas Aumar, SACR	16/09/71	632,00
AUSOL	Autopista del Sol, CESA	12/04/96	143,06
AUSUR	Autopista del Sureste, CESA	17/09/98	114,63
AVASA	Autopista Vasco-Aragonesa, CESA	18/12/69	237,10
CASTELLANA	Castellana de Autopistas, SACE Unipersonal	25/11/95	52,00
CIRALSA	Ciralsa, SACE	05/04/04	50,17
EJE AEROPUERTO	Autopista Eje Aeropuerto, CESA	10/12/02	42,30
EUROPISTAS	AP-I Europistas, CESA Unipersonal	27/02/07	88,01
HENARSA	Autopista del Henares, CESA	19/12/00	96,70
IBERPISTAS	Iberpistas, SACE Unipersonal	20/11/67	50,00
MADRID - LEVANTE	Autopista Madrid Levante, CESA	23/03/04	154,47
MADRID - TOLEDO	Autopista Madrid Toledo, CESA	10/03/04	113,44
MADRID SUR	Autopista Madrid Sur, CESA	27/02/01	644,00

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 y el Real Decreto 432/2008 y la O.C. 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 2009, se puede constatar una regresión significativa 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 viajerosxKm, 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:

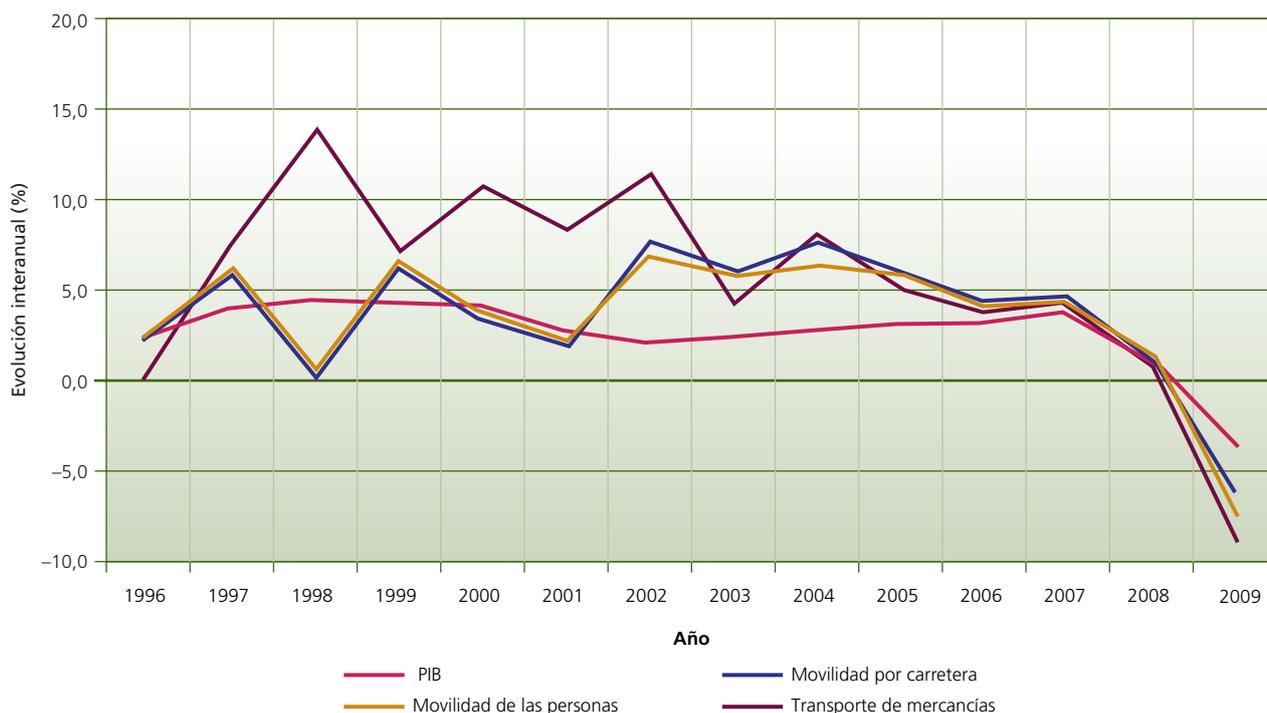
- El crecimiento de la movilidad interurbana de personas refleja nuevas pautas sociales y estilos de vida.
- La demanda tiene destinos y orígenes más dispersos que años atrás y no se limita a ciertos períodos del año, aún así la tasa interanual ha sido del $-7,4\%$, valor que indica una regresión importante que la sitúa muy por debajo de la del 2008 que llegó al $1,3\%$.
- 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 decrecido aún bastante más que el propio PIB, alcanzando un valor interanual negativo de $-8,8\%$, lo cual da una idea de la importancia de la crisis económica.
- 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 (1995-2009)

Tasa interanual de evolución (%)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PIB	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	-3,6
Movilidad de las personas	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	-7,4
Movilidad por carretera	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	-6,0
Transporte de mercancías	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	-8,8

Fuentes: INE, M. de Fomento y elaboración propia.



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 vehículosxKm. que han circulado cada año por las autopistas de la red. En el año 2009 la Red Estatal de autopistas de peaje ha crecido ligeramente en longitud debido a la razón mencionada en el capítulo anterior, y la demanda se ha contraído en un 8,75% en relación con la del año 2008, acentuando la caída que ya se experimentaba ese año en relación con su anterior que señalaba un decrecimiento relativo del 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 2009 de 2.531,45 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de casi el 432% en el plazo de 35 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,26%. 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 x Km en el año 1974 a alcanzar la cifra de casi 17.800 millones de Vh x km en el año 2009 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 1.150%, que en media anual acumulativa equivaldría a 7,23%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (210% y 2,14% 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. Entre los dos últimos años, 2008 y 2009, la longitud total en explotación ha variado ligeramente, como ya se ha indicado, pasando de 2.528,68 km a 2.531,45 km.

En cuanto a la evolución reciente (2008-2009) de la demanda se puede ver en las tablas 2.2.3 y 2.2.4 cómo dentro de una situación general marcadamente 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 x km recorridos se sitúa para el conjunto de los tramos de peaje de la Red en un valor promedio de -8,75%

Las tablas y gráficos siguientes ilustran las consideraciones anteriores.

Tabla 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1974-2009) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km/año)												
	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	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	2.528,68	2.528,68	2.531,45
Crecimiento	0,50%	5,26%	-5,72%	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	0,43%	8,48%	6,12%	0,00%	0,11%
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	17.798,75
Crecimiento	10,99%	12,88%	5,86%	8,54%	6,66%	6,03%	7,82%	3,52%	6,82%	5,51%	-5,11%	-8,75%

Gráfico 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1974-2009). Kilómetros en servicio y millones de Vh x km/año

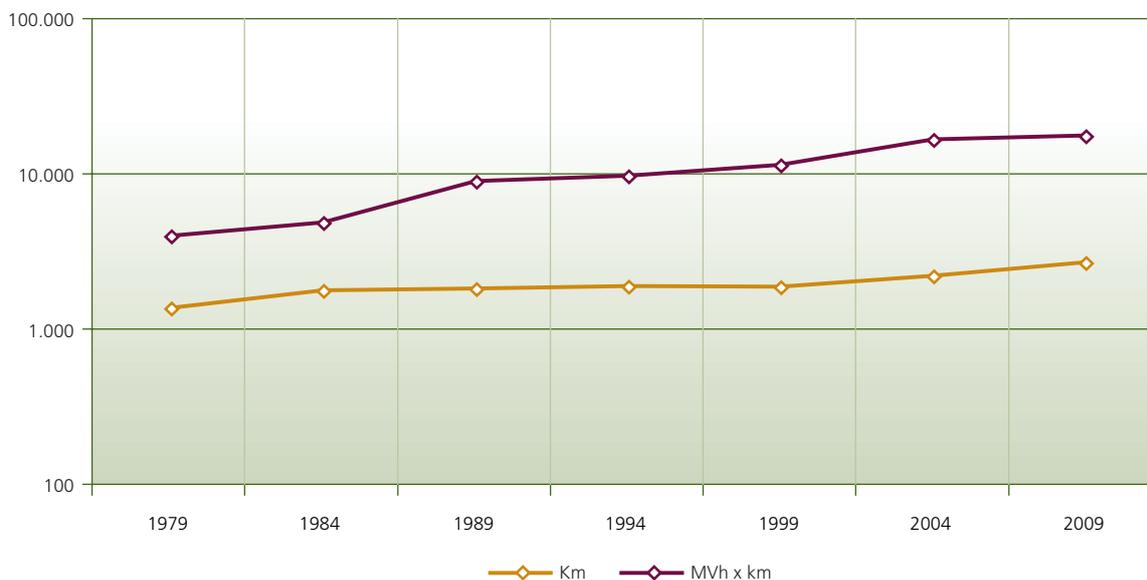


Tabla 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2009). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

	1974	2009	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.531,45	432,21	4,26
IMD	9.171	19.263	210,04	2,14
MVh x km	1.547,45	17.798,75	1.150,20	7,23

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.

Gráfico 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2009). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

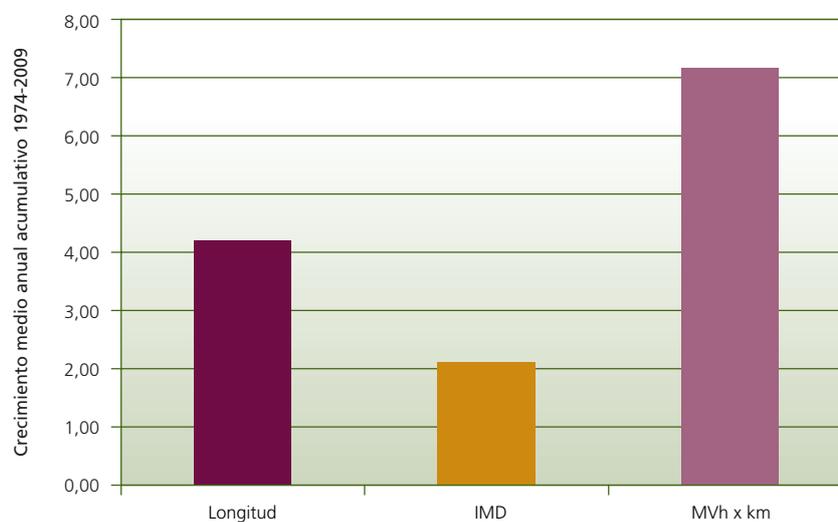


Tabla 2.2.3. Autopistas de la Red Estatal. IMD por autopista, año 2009

Denominación de la autopista	IMD (vh/día)	V. ligeros	V. pesados	% Variación 09/08
AP-1: Burgos - Armiñón	20.646	17.098	3.548	-7,21
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	13.025	11.410	1.615	-9,50
AP-36: Ocaña - La Roda	4.612	4.242	370	-6,54
AP-4: Sevilla - Cádiz	23.774	22.272	1.502	-2,11
AP-41: Madrid-Toledo	1.883	1.832	51	-21,60
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	8.316	7.789	527	16,95
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.865	5.509	356	3,20
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	28.039	24.699	3.340	-6,05
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	6.148	5.599	549	5,53
AP-66: León - Campomanes	9.956	8.465	1.491	-0,68
AP-68: Bilbao - Zaragoza	13.574	12.151	1.423	-7,43
AP-7: Alicante - Cartagena	16.961	15.122	1.838	-16,90
AP-7: Barcelona - Tarragona	57.556	47.652	9.904	-6,70
AP-7: Cartagena - Vera	2.101	1.847	253	-13,20
AP-7: Circunvalación de Alicante	7.978	7.461	517	-19,24
AP-7: Málaga - Guadiaro	29.471	27.630	1.840	-8,02
AP-7: Montmeló - La Jonquera	44.214	35.886	8.327	-5,45
AP-7: Tarragona - Valencia	19.723	16.096	3.627	-11,22
AP-7: Valencia - Alicante	22.928	21.380	1.548	-12,66
AP-7: Montmeló - Papiol	109.766	86.160	23.606	-4,35
AP-71: León - Astorga	5.115	4.544	572	-4,59
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	24.143	22.048	2.095	-2,06
M-12: Eje Aeropuerto	19.611	19.270	341	-0,03
R-2: Madrid - Guadalajara	9.378	8.479	900	-11,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	14.842	14.140	702	-4,44
R-4: Madrid - Ocaña	8.835	8.390	445	-15,06
R-5: Madrid - Navalcarnero	10.665	10.320	345	-1,35
Total Red Estatal (tramos de peaje)	19.263	16.759	2.504	-8,75

Tabla 2.2.4. Autopistas de la Red Estatal. Demanda agregada (Vh x km) por autopista, año 2009

Denominación de la autopista	Millones de Vh x km	V. ligeros	V. pesados	% Variación 09/08
AP-1: Burgos - Armiñón	635,30	526,09	109,21	-7,21
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	1.024,47	897,44	127,03	-9,50
AP-36: Ocaña - La Roda	214,61	197,40	17,21	-6,54
AP-4: Sevilla - Cádiz	814,14	762,70	51,44	-2,11
AP-41: Madrid-Toledo	40,42	39,33	1,09	-21,60
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	70,12	65,67	4,45	16,95
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	121,19	113,83	7,36	3,20
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	712,30	627,45	84,85	-6,05
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	62,11	56,57	5,55	5,53
AP-66: León - Campomanes	282,56	240,26	42,30	-0,68
AP-68: Bilbao - Zaragoza	1.458,74	1.305,81	152,93	-7,43
AP-7: Alicante - Cartagena	473,05	421,79	51,26	-16,90
AP-7: Barcelona - Tarragona	2.108,35	1.745,55	362,81	-6,70
AP-7: Cartagena - Vera	74,99	65,95	9,04	-13,20
AP-7: Circunvalación de Alicante	96,76	90,49	6,27	-19,24
AP-7: Málaga - Guadiaro	1.055,70	989,78	65,92	-8,02
AP-7: Montmeló - La Jonquera	2.194,45	1.781,15	413,31	-5,45
AP-7: Tarragona - Valencia	1.622,07	1.323,80	298,27	-11,22
AP-7: Valencia - Alicante	1.242,90	1.159,00	83,90	-12,66
AP-7: Montmeló - Papiol	1.067,32	837,79	229,53	-4,35
AP-71: León - Astorga	70,39	62,52	7,87	-4,59
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	1.616,60	1.476,54	140,06	-2,06
M-12: Eje Aeropuerto	67,57	66,39	1,17	-0,03
R-2: Madrid - Guadalajara	213,25	192,80	20,46	-11,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	172,27	164,12	8,15	-4,44
R-4: Madrid - Ocaña	169,30	160,78	8,52	-15,06
R-5: Madrid - Navalcarnero	117,81	114,00	3,81	-1,35
Total Red Estatal (tramos de peaje)	17.798,75	15.484,98	2.313,77	-8,75

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

3.1. La seguridad vial en las carreteras españolas

En el año 2009 se registraron en las carreteras españolas 1.897 víctimas mortales por accidentes de tráfico (2.181 en 2008) y 760 heridos que tuvieron la consideración de graves (866 en 2008). Por sexto 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. Las personas fallecidas en el año 2009 en relación con el 2003 suponen un descenso acumulado del 50,5%, al registrarse 2.096 muertos menos. El promedio diario de víctimas mortales se situó en 5,2 frente al valor de 10,9 en 2003.

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 2009 superaba la cifra de 31,15 millones (30,97 en 2008), con un censo de conductores en torno a 24,5 millones (23,7 en 2008). La tasa de muertos por millón de vehículos se sitúa en este año 2009 en un valor de 61, inferior a la del año 2008 que ascendía a 70. El descenso interanual en el número de desplazamientos por carretera se puede estimar en torno a un valor del 6% entre 2009 y 2008.

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; 1.346 personas, es decir casi el 71% del total. En 2009 han fallecido en este tipo de vía 242 personas menos que en 2008 (-15,24%), y 695 menos que en 2007 (-34,05%). Las autopistas de peaje mantuvieron en 2009 un nivel razonable de reducción en el número de fallecidos tanto respecto al año pasado (-4,07%) y también al 2007 (-20,27%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2009 fue de 118 (123 en 2008), de las cuales 72 correspondieron a la autopistas de la Red Estatal. En las autovías también se constatan reducciones respecto de 2008 y 2007, respectivamente del 5,40% y del 20,90%. El número de muertos en este tipo de vías durante el año 2009 fue de 333 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 41,7% de los accidentes mortales y graves. A este tipo le siguen los accidentes por colisiones frontales que representan un 18,87% de la mortalidad, y las colisiones fronto-laterales un 14,87%. 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. Años 2004-2009

Accidentes	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Accidentes mortales	3.036	2.876	2.626	2.415	1.929	1.690
Víctimas mortales	3.511	3.332	3.015	2.741	2.181	1.897
Heridos graves	1.635	1.505	1.429	1.150	866	760

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).

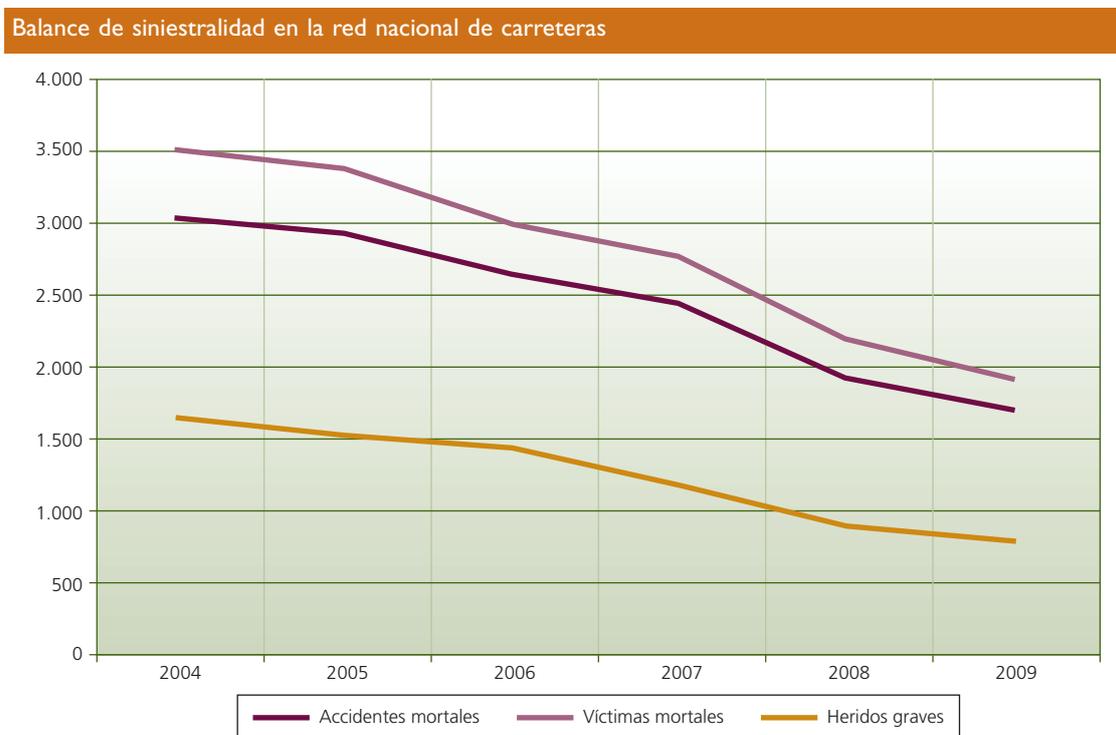
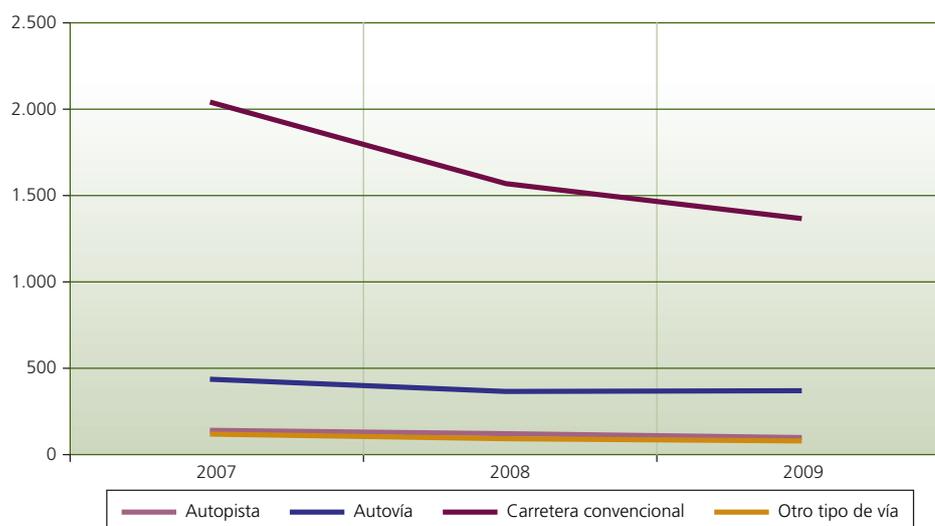


Tabla y gráfico 3.1.2. Distribución de la mortalidad por tipo de vía. Años 2007-2009

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	2007	2008	2009	% distribución 09	Diferencia 09-08	Diferencia 09-07	% Var. 09-08	% Var. 09-07
Autopista	148	123	118	6,2	-5	-30	-4,07	-20,27
Autovía	421	352	333	17,6	-19	-88	-5,40	-20,90
Carretera convencional	2.041	1.588	1.346	71,0	-242	-695	-15,24	-34,05
Otro tipo de vía	131	118	100	5,3	-18	-31	-15,25	-23,66
Total	2.741	2.181	1.897	100,0	-284	-844	-13,02	-30,79

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).

Mortalidad según el tipo de vía

**Tabla 3.1.3.** Siniestralidad por Comunidades Autónomas. Año 2009

Comunidades Autónomas	Víctimas mortales en carretera	
	2009	% Var. 09-08
Andalucía	330	-12,7
Aragón	89	-21,2
Principado de Asturias	43	-4,4
Islas Baleares	38	-33,3
Canarias	51	-12,1
Cantabria	23	21,1
Castilla-La Mancha	155	-17,6
Castilla y León	197	-15,8
Cataluña	269	-6,3
Extremadura	67	-21,2
Galicia	185	-4,1
Madrid	105	-1,9
Región de Murcia	66	1,5
Comunidad Foral de Navarra	32	-8,6
La Rioja	30	15,4
Comunidad Valenciana	166	-24,9
País Vasco	51	-26,1
Total nacional	1.897	-13,0

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).

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

Como se ha indicado en el apartado anterior, en el año 2009 las autopistas de peaje constituyen el tipo de vía que presentan los valores de siniestralidad más bajos en términos absolutos de toda la red nacional de carreteras, habiendo experimentado una reducción interanual razonable 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 2009 fue de 72 fallecidos (76 en 2008), de los cuales 68 correspondieron al tronco de las autopistas (72 en 2008) y 4 a los enlaces (4 en 2008). Esta cifra supone el 61% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (67 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.828 (2.138 en 2008), correspondiendo 1.688 (1.983 en 2008) al tronco de las autopistas y 140 a los enlaces (155 en 2008).

La autopista que sufrió durante el año 2009 un mayor número de víctimas mortales fue la AP-7 en el itinerario Tarragona-Valencia, con 13 personas fallecidas, que supone el 18,05% del total de la Red, le siguen en número absoluto la AP-7 itinerario Barcelona - Tarragona con 9 muertos (12,50%) y la AP-7 itinerario Valencia-Alicante con 7 muertos (9,72%). Sin embargo, al considerar el índice de mortalidad I_m (número de fallecidos por cada centenar de millones de Vh \times km recorridos en la autopista), el valor más alto corresponde a la AP-51 Ávila-Villacastín con 5,61, seguida de la AP-41 Madrid-Toledo con un índice de 2,47.

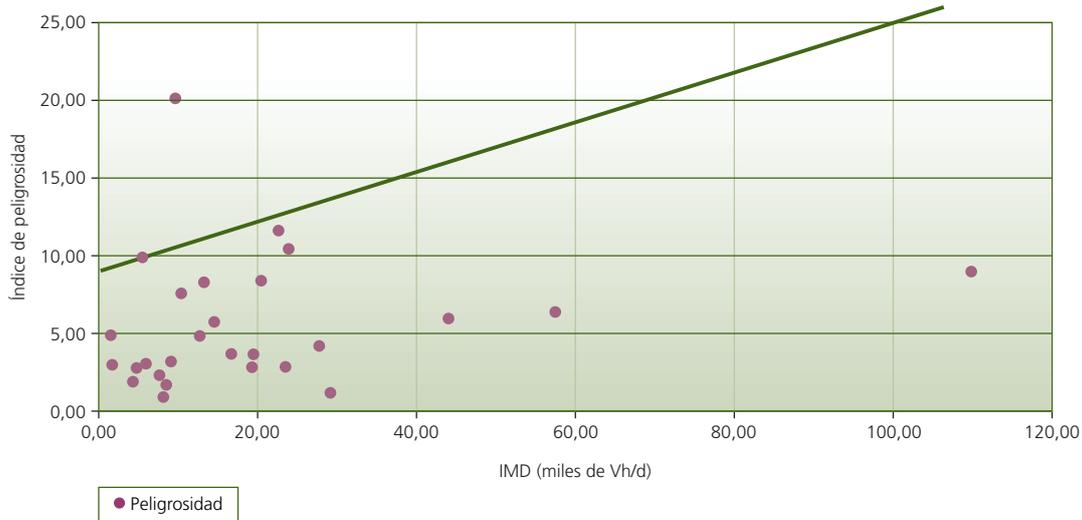
La autopista con el mayor número de accidentes con víctimas en el tronco a lo largo del año 2009 fue la AP-7 itinerario Tarragona-Valencia con 147 (13,56%), seguida de la AP-7 Barcelona-Tarragona con 136 accidentes (12,55%), y en tercer lugar la AP-7 Montmeló-La Jonquera con 133 (12,27%). Los valores 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-66 León-Campomanes con 20,17, la AP-7 Montmeló-Papiol con 11,62 y la AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa con 10,45.

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 2009.

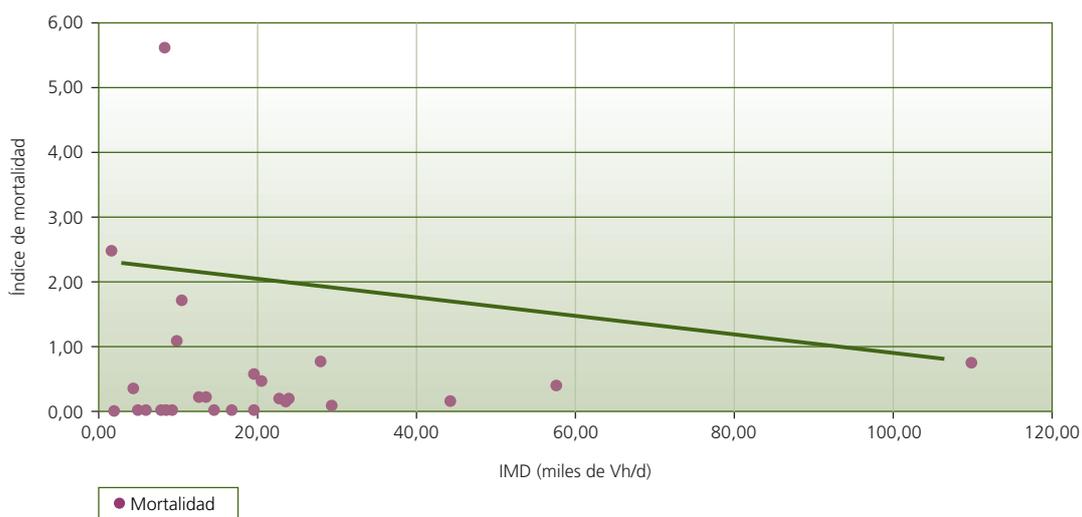
Tabla y gráfico 3.2.1. Correlaciones IMD-IPE IMD-IM. Año 2009

Autopista	IMD (miles de Vh/d)	Índices de accidentalidad	
		Peligrosidad	Mortalidad
AP-1: Burgos - Armiñón	20,65	8,44	0,45
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	13,03	4,98	0,20
AP-36: Ocaña - La Roda	4,61	2,00	0,33
AP-4: Sevilla - Cádiz	23,77	2,95	0,12
AP-41: Madrid - Toledo	1,88	4,95	2,47
AP-51: Ávila - Villacastín	8,46	1,00	5,61
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	5,87	9,90	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	28,04	4,27	0,75
AP-61: Segovia - San Rafael	6,30	3,14	0,00
AP-66: León - Campomanes	9,96	20,17	1,06
AP-68: Bilbao - Zaragoza	13,57	8,37	0,20
AP-7: Alicante - Cartagena	16,96	3,81	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	57,56	6,45	0,38
AP-7: Cartagena - Vera	2,10	3,07	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	7,98	2,40	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	29,47	1,30	0,06
AP-7: Montmeló - La Jonquera	44,21	6,06	0,14
AP-7: Tarragona - Valencia	109,77	9,06	0,74
AP-7: Valencia - Alicante	19,72	3,70	0,56
AP-7: Montmeló - Papiol	22,93	11,62	0,19
AP-71: León - Astorga	5,12	2,84	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	24,14	10,45	0,19
M-12: Eje Aeropuerto	19,61	2,96	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	9,38	3,28	0,00
R-3: Madrid - Arganda	14,84	5,80	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	8,84	1,77	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	10,67	7,64	1,70

Correlación entre el Índice de peligrosidad y la IMD



Correlación entre el Índice de peligrosidad 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 2009 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. Año 2009

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	635,30	57	2	126	3	8,44	0,45
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	1.024,47	51	2	88	2	4,98	0,20
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	214,61	2	1	6	1	2,00	0,33
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	814,14	24	1	44	1	2,95	0,12
AP-41: Madrid - Toledo	58,81	40,42	2	1	2	1	4,95	2,47
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	70,12	71	4	1	6	1,00	5,61
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	121,19	11	1	0	0	9,90	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	712,30	34	3	59	6	4,27	0,75
AP-61: Segovia - San Rafael	27,7	62,11	2	0	2	0	3,14	0,00
AP-66: León - Campomanes	77,8	282,56	21	1	58	3	20,17	1,06
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	1.458,74				3	8,37	0,20
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	473,05	18	0	28	0	3,81	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	2.108,35	136	4	236	8	6,45	0,38
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	74,99	4	0	9	0	3,07	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	96,76	5	0	12	0	2,40	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	1.055,70	67	4	87	4	1,30	0,06
AP-7: Montmeló - La Jonquera	135,98	2.194,45	133	2	208	3	6,06	0,14
AP-7: Tarragona - Valencia	26,64	1.622,07	147	12	268	12	9,06	0,74
AP-7: Valencia - Alicante	225,32	1.242,90	46	6	86	7	3,70	0,56
AP-7: Montmeló - Papiol	148,52	1.067,32	124	2	180	2	11,62	0,19
AP-71: León - Astorga	37,7	70,39	3	0	2	0	2,84	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	1.616,60	94	4	138	4	10,45	0,19
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	67,57	3	0	3	0	2,96	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	213,25	7	0	9	0	3,28	0,00
R-3: Madrid - Arganda	31,80	172,27	10	0	11	0	5,80	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	52,50	169,30	3	0	3	0	1,77	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	117,81	9	2	22	2	7,64	1,70
Total tronco	2.531,45	17.798,75	1.084	52	1.688	68	6,09	0,29

Tabla 3.3.2. Accidentes en los enlaces. Año 2009

Autopista	Accidentes con víctimas		Número de víctimas	
	Totales	Mortales	Totales	Mortales
AP-1: Burgos - Armiñón	2	0	3	0
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	2	0	2	0
AP-36: Ocaña - La Roda	0	0	0	0
AP-4: Sevilla - Cádiz	6	1	7	1
AP-41: Madrid - Toledo	2	0	1	0
AP-51: Ávila - Villacastín	0	0	0	0
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	1	0	2	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	4	0	5	0
AP-7: Alicante - Cartagena	4	0	7	0
AP-7: Barcelona - Tarragona	14	1	19	1
AP-7: Cartagena - Vera	1	0	1	0
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	12	0
AP-7: Málaga - Guadiaro	0	0	0	0
AP-7: Montmeló - La Jonquera	13	1	34	1
AP-7: Tarragona - Valencia	2	0	3	0
AP-7: Valencia - Alicante	3	0	4	0
AP-7: Montmeló - Papiol	1	0	1	0
AP-71: León - Astorga	3	0	3	0
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	17	1	28	1
M-12: Eje Aeropuerto	6	0	8	0
R-2: Madrid - Guadalajara	0	0	0	0
R-3: Madrid - Arganda	0	0	0	0
R-4: Madrid a Ocaña	0	0	0	0
R-5: Madrid - Navalcarnero				
Total enlaces	86	4	140	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 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, núm. 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. El número de vías de peaje equipadas con el sistema Vía T es a 31 de diciembre de 2009 de 1.382 en el conjunto de la Red Estatal, y su distribución por autopistas puede consultarse en el apartado 7.2 de este mismo informe. En cuanto a la recaudación obtenida por el conjunto de las sociedades concesionarias por ese medio, la cifra correspondiente (IVA excluido) ascendió a 406,25 millones de Euros, que supone el 27,63% del total. Los detalles por autopista pueden consultarse en el apartado 5.3.2 de este informe.

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. A 31 de diciembre de 2009 existen 70 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 una 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 indique deberá darle 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 2009, clasificadas por motivos.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 1.897 (2.317 en 2008). Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes:

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

Las 511 reclamaciones con motivo del peaje ocupan el primer lugar en importancia dentro de las que obedecen a una causa identificada y representan el 26,93% del total de las reclamaciones, lo que supone un aumento en relación con el año anterior tanto en valor absoluto como especialmente relativo. Este tipo de reclamaciones 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.

A continuación del peaje el número mayor de reclamaciones corresponde a la categoría inespecífica de «otros», con un total de 451 (23,77% del total). Se aprecia igualmente una mejora en cuanto a la segunda causa de reclamación, que es la señalización, donde la situación ha pasado de 449 reclamaciones en 2008 a 420 en el pre-

Tabla 4.2.1. Áreas de servicio. Año 2009

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	58,80	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	27,1	0	N/A
AP-66: León - Campomanes	77,8	2	Rioseco de Tapia (26), Caldas de Luna (62)
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,40	9	Arrigorriaga (6), Altube (36), Igay (64), San Asensio (100), Logroño (136), Calahorra (177), Tudela (223), Gallur (254), Sobradiel (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	0	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	37,7	1	Robledo de la Valdoncina (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	9,40	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	31,6	2	Polvoranca (6), Los Vegones (25)
Total	2.531,45	70	

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 (2009).

sente año. Al margen de éstas, destacan igualmente las 323 reclamaciones motivadas por la circulación, que representan el 17,02% 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 ha reducido igualmente en relación con el número del año precedente

En general, debe indicarse que un número apreciable de las reclamaciones recibidas no están fundamentadas con la suficiente objetividad; sin embargo, las que si poseen un motivo contrastable, no solamente permiten resarcir al usuario de la concreta deficiencia que se reclama, sino que constituyen un instrumento 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 9,3 millones de vehículosxkilómetro, lo cual supone una mejora en relación con el año anterior (8,5 millones de vehículos x kilómetro).

Tabla 4.3.1. Reclamaciones. Año 2009

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-41: Madrid - Toledo	4	1	2	0	0	2	9
AP-51: Ávila - Villacastín	8	3	16	0	0	2	29
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	15	4	5	0	0	9	33
AP-6: Villalba - Adanero	27	15	15	0	6	11	74
AP-61: Segovia - San Rafael	9	7	5	0	3	1	25
AP-66: León - Campomanes	25	12	15	0	10	8	70
AP-68: Bilbao - Zaragoza	16	6	9	1	9	20	61
AP-7: Alicante - Cartagena	11	11	6	0	9	18	55
AP-7: Barcelona - Tarragona	77	8	2	0	14	11	112
AP-7: Cartagena - Vera	3	12	5	0	6	20	46
AP-7: Circunvalación de Alicante	4	9	0	0	0	14	27
AP-7: Málaga - Guadaro	27	17	6	0	22	70	142
AP-7: Montmeló - La Jonquera	111	14	4	0	27	41	197
AP-7: Tarragona - Valencia	4	18	14	1	17	11	65
AP-7: Valencia - Alicante	9	7	2	0	21	21	60
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	4	11	29	0	0	7	51
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	58	19	7	0	125	58	267
M-12: Eje Aeropuerto	3	139	5	0	0	24	171
R-2: Madrid - Guadalajara	15	20	3	0	1	9	48
R-3: Madrid - Arganda	19	12	22	0	1	22	76
R-4: Madrid a Ocaña	7	23	5	0	0	15	50
R-5: Madrid - Navalcarnero	30	31	6	0	2	16	85
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	511	420	189	3	323	451	1.897

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 Miembro 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 1,3 hab/vh también algo inferior al de los países indicados aunque convergiendo con ellos. 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-

dita 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 (DAC) 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. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas de control del peaje

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 barra.
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.

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

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 y 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 2009.

5.3. Tarifas e ingresos de cada autopista y del conjunto de la Red Estatal (2009)

5.3.1. Tarifas vigentes durante el año 2009

Las tarifas vigentes en las autopistas de la Red Estatal son las que se especifican en la correspondiente norma del Ministerio de Fomento, por la 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 2009 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 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 x 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 horarias, los valores mínimos en horario habitual corresponden a la AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 0,0259 euros/km, seguida de la AP-51 (AP-6-Conexión con Ávila) con 0,0281 euros/km, y la AP-7 (Cartagena-Vera) con 0,0315 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria, si se exceptúa el tramo correspondiente a los túneles de la AP-6 (0,9525 euros/km) éstos corresponden a la AP-7 (Málaga-Guadiaro) con 0,3249 euros/km, seguida de la de la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,1900 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-7 (Málaga-Guadiaro) con 0,1258 euros/km seguida de la AP-9 (Ferrol-Frontera Portuguesa) con 0,0754 euros/km y de la AP-61 (AP-6-Conexión con Segovia) con un valor de 0,0633 euros/km.

En cuanto a los vehículos pesados del grupo 1, los valores mínimos corresponden a la AP-7 (Montmeló-Papiol) con un valor de 0,0470 euros/km, seguida de la AP-7 (Cartagena-Vera) con 0,0643 euros/km, y la AP-71 (León-

Astorga) con 0,0676 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria, exceptuando el tramo de la AP-6 que corresponde a los túneles del Guadarrama (5,4435 euros/km), éstos se dan en la AP-7 (Málaga-Guadiaro) con un valor de 0,3409 euros/km, seguida de la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,2400 euros/km, y de la AP-6 (Villalba-Villacastín-Adanero) con 0,1915 euros/km.

Finalmente, y en cuanto a lo que se refiere a los vehículos pesados del grupo 2, los valores mínimos corresponden a la AP-7 (Montmeló-Papiol) con un valor de 0,0565 euros/km, seguida de la AP-7 (Cartagena-Vera) con 0,0796 euros/km, y la R-4 (Madrid-Ocaña) con 0,0802 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria, con la excepción anteriormente indicada, éstos corresponden AP-7 (Málaga-Guadiaro) con un valor de 0,5434 euros/km, seguida de la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,3100 euros/km, y de las AP-9 (Ferrol-Frontera Portuguesa) y AP-6 (Villalba-Villacastín-Adanero) con 0,2125 euros/km.

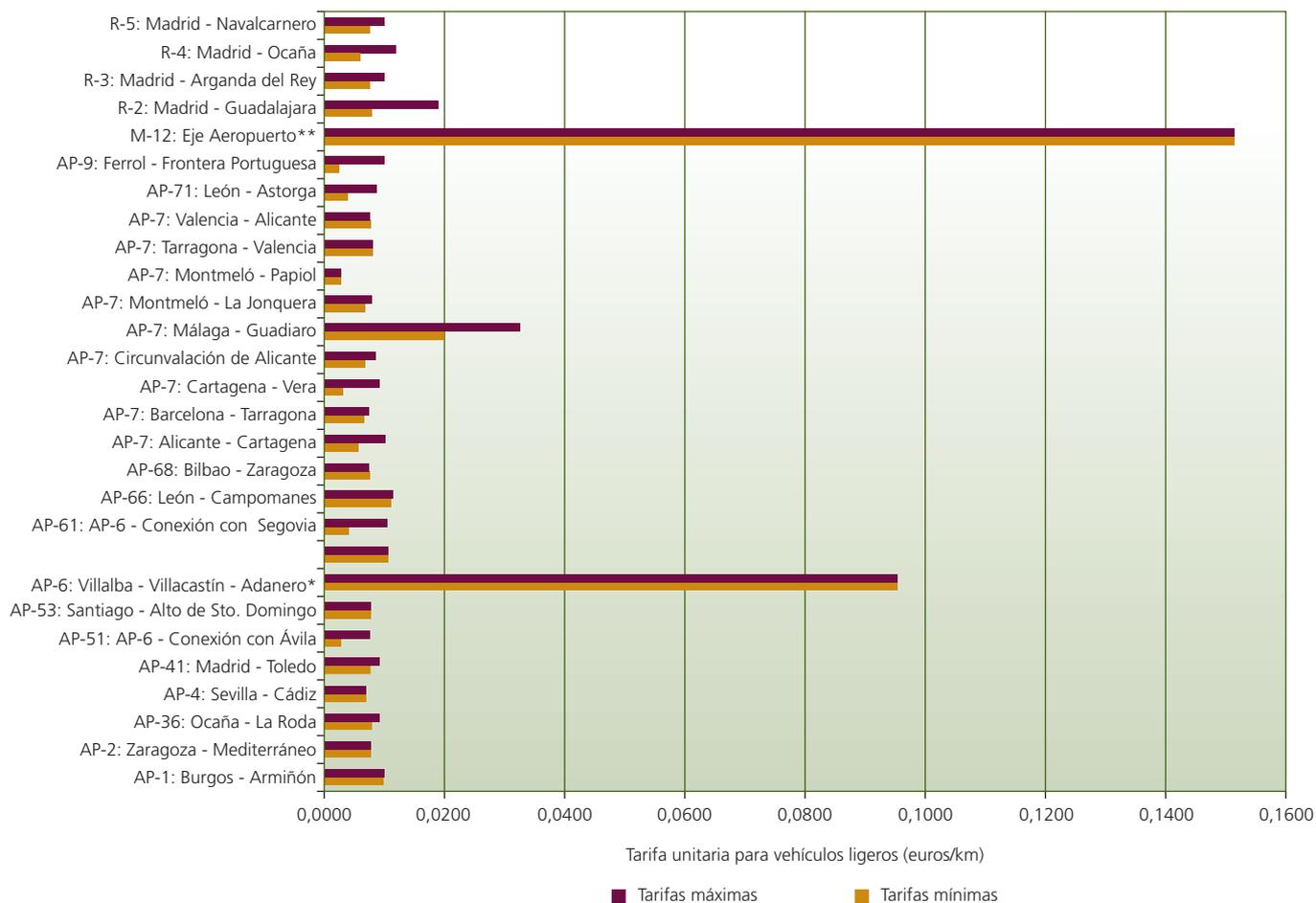
Todas las tarifas indicadas son con exclusión del IVA correspondiente.

Tabla 5.3.1.1. Autopista de la Red Estatal. Resumen de tarifas (2009)

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	20.646	635,30	0,1001	0,1001	0,1077	0,1904	0,1077	0,2063
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	13.025	1.024,47	0,0794	0,0794	0,1173	0,1173	0,1761	0,1761
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	0,0797	0,0925	0,1112	0,1312	0,1359	0,1570
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	0,0700	0,0691	0,1200	0,1218	0,1400	0,1350
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	0,0773	0,0926	0,1088	0,1311	0,1311	0,1569
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.316	70,12	0,0281	0,0763	0,0965	0,0965	0,1208	0,1208
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,19	0,0780	0,0780	0,1316	0,1316	0,1561	0,1561
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero (*)	69,6	28.039	712,30	0,9525	0,9525	5,4435	5,4435	6,2599	6,2599
				0,1066	0,1066	0,1915	0,1915	0,2125	0,2125
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.148	62,11	0,0426	0,1059	0,1125	0,1125	0,1366	0,1366
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	0,1123	0,1141	0,1423	0,1436	0,1823	0,1831
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	0,0760	0,0760	0,1381	0,1381	0,1603	0,1603
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	0,0575	0,1021	0,1021	0,1191	0,1303	0,1447
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	0,0668	0,0762	0,1066	0,1402	0,1336	0,1791
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	0,0315	0,0926	0,0643	0,1311	0,0796	0,1569
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	0,0682	0,0869	0,0958	0,1230	0,1157	0,1473
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	0,1991	0,3249	0,3139	0,3409	0,3945	0,5434
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	0,0690	0,0798	0,1107	0,1290	0,1386	0,1616
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	19.723	1.622,07	0,0286	0,0286	0,0470	0,0470	0,0565	0,0565
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	22.928	1.242,90	0,0811	0,0811	0,1094	0,1094	0,1203	0,1203
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	109.766	1.067,32	0,0773	0,0773	0,1045	0,1045	0,1147	0,1147
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	0,0403	0,0884	0,0676	0,1352	0,0820	0,1641
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.143	1.616,60	0,0250	0,1004	0,0845	0,1567	0,0898	0,2125
M-12: Eje Aeropuerto (**)	9,4	19.611	67,57	1,5100	1,5100	1,8500	1,8500	1,8500	1,8500
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	0,0800	0,1900	0,1200	0,2400	0,1400	0,3100
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	0,0761	0,1002	0,1066	0,1363	0,1293	0,1709
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	0,0602	0,1202	0,0682	0,1364	0,0802	0,1605
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	0,0761	0,1002	0,1066	0,1363	0,1293	0,1709
Total Red Estatal	2.531,5	19.263	17.798,75	0,0250	0,3249	0,0470	0,3409	0,0565	0,5434

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

(**) La tarifa establecida para la autopista M-12 según el R. D. de concesión no se establece en €/km, sino por barrera de peaje. Las tarifas indicadas no incluyen el IVA.

Gráfico 5.3.1.1. Comparación de tarifas por autopistas

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

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

5.3.2. Ingresos obtenidos por las autopistas en el año 2009

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2009, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.470,35 millones de euros (1.680,62 en 2008, si bien esta cifra con el IVA incluido), lo cual hace difícil establecer una comparación interanual directa. Téngase en cuenta, que tal como se indica en el capítulo 2, la demanda agregada en el conjunto de la Red Estatal cayó en 2009 un 8,75% en relación con el año 2008. Entre todas las autopistas destacan especialmente en este sentido la AP-7 en sus itinerarios Montmeló-La Jonquera con unos ingresos de 186,88 millones de euros, Barcelona-Tarragona con 178,71 millones de euros, y la AP-9 Ferrol-Frontera portuguesa, con 156,27 millones de euros. Entre los tres itinerarios generan unos ingresos ligeramente superiores al 35% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. En sentido contrario, las autopistas con menos ingresos totales han sido la AP-41 (Madrid-Toledo), con 3,74 millones de euros, la AP-51 (AP-6-Conexión con Ávila) con 4,64 millones de euros, y la M-12 (Eje Aeropuerto) con 5,03 millones de euros.

Destaca la consolidación 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 itinerario 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 supera un 35%. Estos datos ponen de manifiesto la aceptación de este

servicio avanzado por parte de los usuarios de la Red Estatal de Autopistas, que supone ya más del 27% de los ingresos obtenidos.

En la tabla 5.3.2.1 se resumen, para las distintas concesiones y autopistas las recaudaciones por peaje en el año 2009. Comparando las recaudaciones con los Vehxkm 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 2009 es de 82,61 euros/milVehxkm, sin incluir impuestos.

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 152,05 euros/mil veh × km, AP-66 (León-Campomanes) con 148,52 euros/mil veh × km y AP-7 (Cartagena-Vera) con 116,68 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 1,78 millones de euros/km, AP-6 (Villalba - Adanero) con 1,56 millones de euros/km y AP-7 (Montmeló-La Jonquera) con 1,37 millones de euros/km. Los valores inferiores corresponden a las autopistas AP-41 (Madrid-Toledo) con 0,06 millones de euros/km, AP-7 (Cartagena-Vera) con 0,08 millones de euros/km, y AP-36 (Ocaña-La Roda) con 0,14 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, núm. 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 2009, 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%. La variación de los ingresos en este último año debe considerar que la tabla consigna a partir de 2009 valores netos, es decir sin IVA.

En cualquier caso se debe mencionar que 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. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2009

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	20.646	635,30	64.815,99	12.165,96	102,02	768,87
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	13.025	1.024,47	92.300,52	29.689,68	90,10	428,33
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	17.896,31	2.934,57	83,39	140,36
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	56.443,04	5.283,69	69,33	601,61
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	3.738,00	1.143,00	92,48	63,56
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.316	70,12	4.635,74	589,72	66,11	200,68
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,19	9.921,71	3.051,92	81,87	175,28
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	28.039	712,30	108.307,75	20.379,65	152,05	1.556,15
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.148	62,11	5.584,51	1.040,1	89,91	201,75
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	41.964,00	8.240,00	148,52	539,66
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	142.787,00	42.301,00	97,88	484,98
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	11.489,32	1.915,04	24,29	149,99
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	178.709,10	69.154,16	84,76	1.780,68
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	8.749,42	1.634,27	116,68	77,69
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	7.155,09	1.093,30	73,95	215,51
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	55.555,16	8.781,00	52,62	566,02
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	186.875,15	60.478,44	85,16	1.374,28
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	19.723	1.622,07	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	22.928	1.242,90	139.209,58	38.253,56	112,00	617,83
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	109.766	1.067,32	101.535,73	18.936,20	95,13	683,65
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	7.399,22	1.544,68	105,12	196,27
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.143	1.616,60	156.271,33	58.136,74	96,67	711,62
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	19.611	67,57	5.027,01	839,37	74,40	532,52
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	22.784,40	8.008,07	106,84	365,72
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	11.176,71	4.023,61	64,88	351,47
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	19.346,83	3.922,07	114,27	368,51
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	10.671,25	2.709,43	90,58	369,76
Total Red Estatal	2.531,5	19.263	17.798,75	1.470.349,87	406.249,23	82,61	581,47

(*) Vía T: Telepeaje interoperable.
Las tarifas no incluyen el IVA.

Gráfico 5.3.2.1. Comparación de ingresos por autopistas

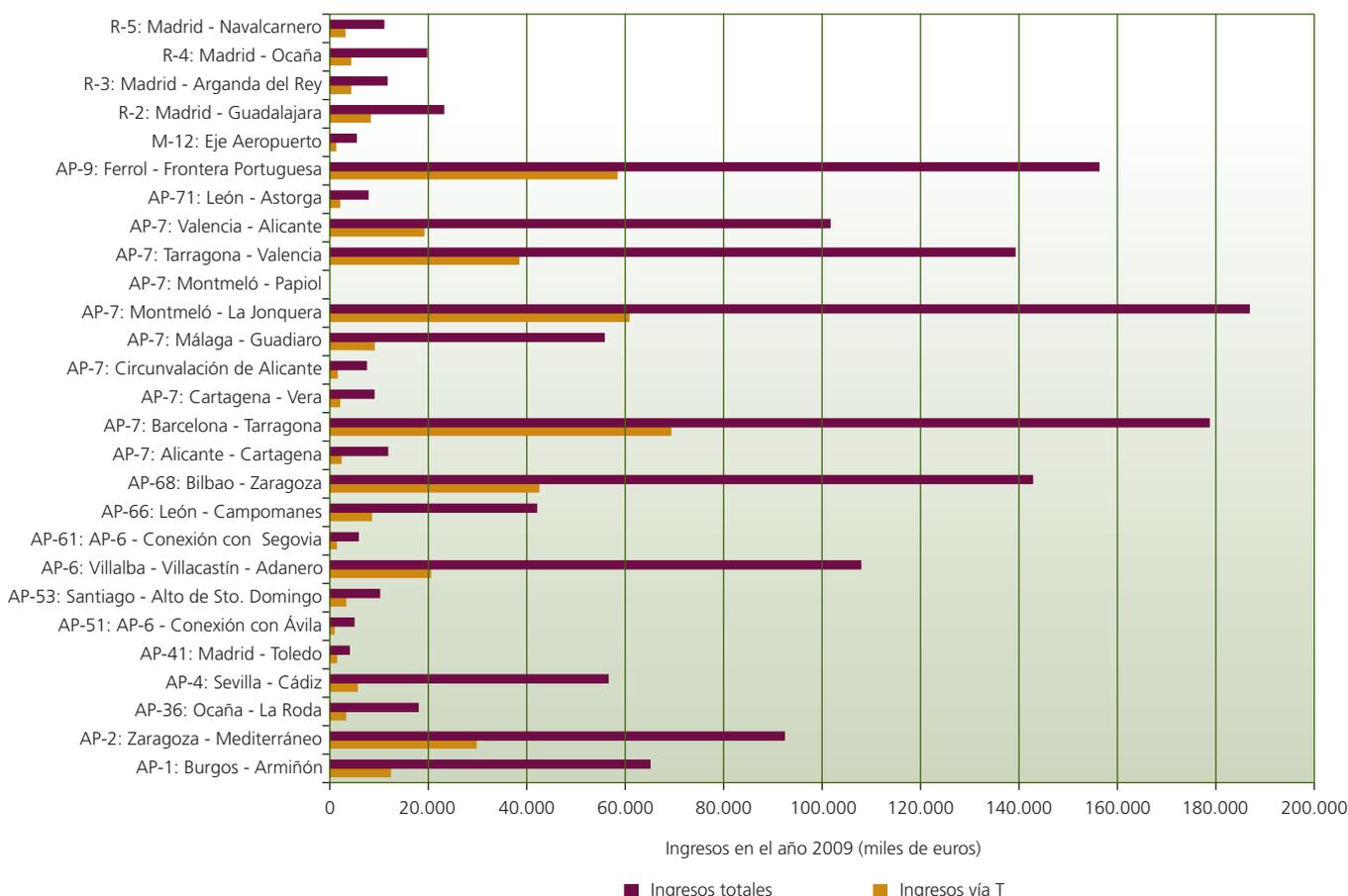


Tabla 5.3.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución de ingresos (1974-2009)

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	2009	2.531,5	19.263	17.798,75	1.470.349,87 (*)

(*) IVA excluido.

Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1974-1990)

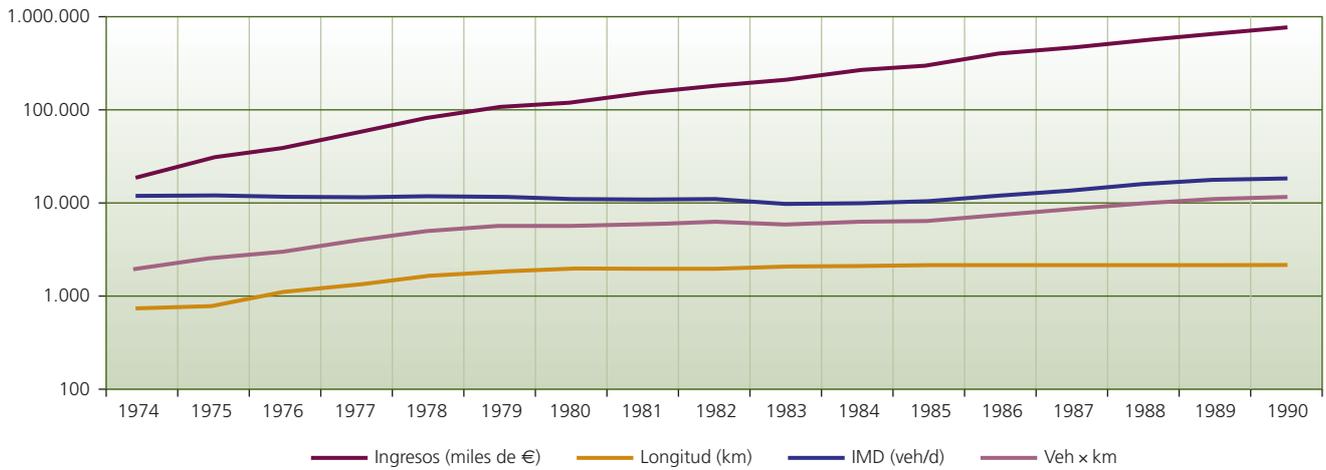
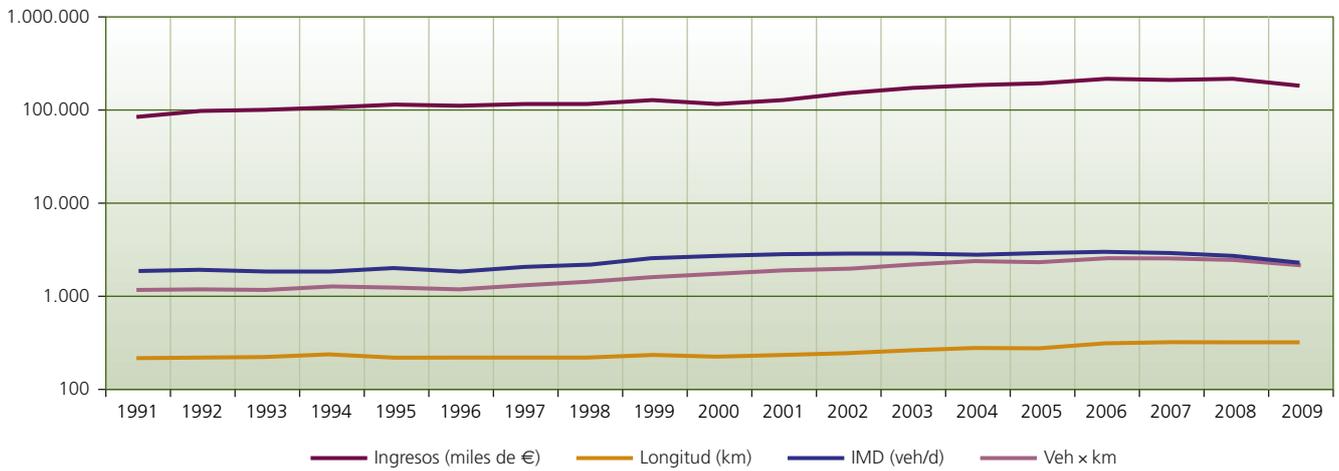


Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1991-2009) (continuación)



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), 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 2009 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 151,19 millones de euros, lo cual supone una ligera reducción en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (152,47 millones de euros). Este hecho indica que a pesar de la situación de crisis económica a la cual no son ajenas las sociedades concesionarias de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (8,75% de caída interanual de la demanda) se ha mantenido razonablemente la intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, habida cuenta que por otra parte la Red no ha crecido más que exiguamente en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 111,69 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (73,87%) y el resto, 39,50 millones de euros, a conservación extraordinaria (26,13%). Ello supone en relación con el año 2008 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación ordinaria. El gasto promedio por km. de autopista se situó en la cifra de 59,79 miles de euros/km (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales

44,17 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 15,62 miles de euros a conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 35% de su importe, correspondiendo el restante 65% a medios ajenos.

Analizando el total de la inversión realizada en conservación por cada una de las concesionarias se deduce que ACESA y AUMAR son las que mayor inversión han consignado, con 34,91 y 22,82 millones de euros respectivamente. Destacan las inversiones realizadas por AUCALSA, que con 77,76 kilómetros ha aplicado 11,56 millones de euros (148,63 miles €/km), debido principalmente a actuaciones en firmes flexibles, vialidad invernada e instalaciones de peaje, así como por ACCESOS DE MADRID, que con 63,43 kilómetros de longitud ha invertido 6,81 millones de euros (107,46 miles de €/km) debido fundamentalmente a actuaciones en instalaciones de energía y alumbrado, vialidad ordinaria e instalaciones de peaje.

La concesionaria que menor inversión total ha realizado, ha sido EJE AEROPUERTO, con un importe que asciende a 0,80 millones de euros, circunstancia que guarda relación con su reducida longitud que asciende a 9,44 km. La menor inversión por kilómetro corresponde a AUCOSTA con 15,95 miles de €/km, aunque procede recordar que su puesta en servicio es relativamente reciente (año 2007).

Los elementos que generan mayor gasto en total (conservación ordinaria y extraordinaria) son las instalaciones de peaje (24,78 millones de euros) seguidas por los firmes (23,42 millones de euros en los de tipo flexible y 0,52 millones de euros en los de tipo rígido, estos últimos minoritarios en la red), y la vialidad ordinaria (19,56 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2009 el balizamiento (1,32 millones de euros), las obras de fábrica (1,52 millones de euros) y las marcas viales (2,29 millones de euros).

A finales de año la longitud total de autopistas de peaje era de 2.531,45 km, con una ligera variación en relación al año 2008 (2.528,68 km) debida a la modificación del recorrido de la autopista R-5. 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 invernada y los de contra incendios, además de la coordinación de las comunicaciones y la asistencia mecánica y sanitaria a los usuarios.

Durante el ejercicio 2009 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 invernada

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 el año 1996. Aunque no se tenga en cuenta el efecto de las nuevas autopistas que han iniciado su explotación durante el período 1996-2009, 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. Durante el año 2009, y a pesar de los efectos de la crisis económica, el nivel de inversión se ha mantenido razonablemente estable en relación con el año anterior.

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 2009.

Tabla 6.1.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria

Gasto en conservación por elementos, año 2009 (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	6.449,71	4.260,02	1.017,07	2.447,99	4.981,98	1.441,38	619,70
2. Firmes rígidos	62,55	0,00	0,00	450,36	0,00	0,00	10,91
3. Obras de tierra	135,07	62,98	222,20	312,04	294,13	89,95	167,56
4. Drenajes	1.478,14	137,69	188,50	564,44	426,54	93,17	262,43
5. Obras de fábrica	220,85	113,05	106,08	204,60	463,15	49,47	45,70
6. Puentes y viaductos	1.344,24	211,48	84,84	861,30	373,00	40,02	619,27
7. Vegetación	2.982,10	75,85	2.852,88	3.243,14	1.406,18	95,53	756,48
8. Señalización vertical	193,31	60,92	272,88	344,07	222,21	99,66	474,54
9. Marcas viales	553,76	15,39	218,98	143,88	276,41	106,38	141,47
10. Balizamiento	79,49	17,11	140,75	170,42	39,25	284,86	35,40
11. Barreras de seguridad	1.542,01	308,88	492,34	1.372,53	1.135,43	0,00	2.776,88
12. Vallas de cerramiento	194,63	47,20	1.299,40	701,99	287,85	14,28	147,42
13. Limpieza de la vía	1.678,86	128,61	174,18	2.535,91	743,50	233,95	1.099,92
14. Instalaciones de energía y alumbrado	701,56	229,24	388,84	720,98	761,02	663,35	963,05
15. Instalaciones de comunicación y control	1.802,01	163,73	542,07	638,57	578,28	90,74	1.517,98
16. Instalaciones de peaje	8.294,93	1.299,67	1.254,35	6.622,80	2.266,15	848,80	1.165,08
17. Instalaciones en túneles	0,00	110,41	745,83	69,71	0,00	0,00	710,23
18. Vialidad ordinaria	6.685,61	1.016,79	1.940,82	1.391,33	1.965,80	816,83	323,73
19. Vialidad invernal	508,27	3.298,21	359,32	24,63	864,75	1.623,53	1.318,09
Gasto total en conservación	34.907,09	11.557,23	12.301,31	22.820,68	17.085,63	6.591,89	13.155,84
Longitud a 31-12-2009 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	72,96	148,63	56,02	48,80	58,03	78,20	109,29
	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	1.027,54	141,91	16,63	47,92	85,57	55,10	324,66
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	592,74	115,65	28,92	11,84	19,07	212,28	18,20
4. Drenajes	102,75	168,83	71,84	47,28	136,49	372,61	264,61
5. Obras de fábrica	40,25	23,27	77,75	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	13,67	18,46	0,00	35,99	12,32	33,67	68,39
7. Vegetación	412,37	441,94	99,32	279,57	147,86	349,00	606,73
8. Señalización vertical	163,60	22,83	23,57	110,95	38,92	305,38	42,13
9. Marcas viales	47,52	103,59	14,55	0,52	109,36	158,74	45,96
10. Balizamiento	43,46	37,07	23,11	5,89	29,22	249,86	47,36
11. Barreras de seguridad	115,10	85,91	49,39	19,23	216,69	266,54	496,83
12. Vallas de cerramiento	84,12	82,50	45,23	14,14	44,64	207,01	45,75
13. Limpieza de la vía	68,11	143,91	47,55	12,73	359,69	297,14	399,02
14. Instalaciones de energía y alumbrado	99,58	82,88	24,15	220,65	995,96	1.786,07	241,05
15. Instalaciones de comunicación y control	177,01	81,21	31,69	27,28	66,39	326,26	181,85
16. Instalaciones de peaje	299,85	149,40	171,40	171,31	489,96	489,39	88,49
17. Instalaciones en túneles	48,95	101,53	0,00	13,49	0,00	163,13	28,00
18. Vialidad ordinaria	474,99	488,19	329,36	69,87	490,09	1.194,45	395,93
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	172,60	225,20	371,03	349,57	692,83
Gasto total en conservación	3.811,60	2.289,08	1.227,05	1.314,29	3.613,26	6.816,19	3.987,78
Longitud a 31-12-2009 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	38,83	29,88	32,55	23,22	58,00	107,46	75,96

Tabla 6.1.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria (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	6,04	107,70	190,29	177,52	30,72	23.429,45	15,50	9,26
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	524,25	0,35	0,21
3. Obras de tierra	2,35	29,59	28,54	164,81	65,60	2.573,52	1,70	1,02
4. Drenajes	51,41	302,14	133,20	14,73	67,50	4.884,29	3,23	1,93
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	142,71	34,69	2,11	1.523,69	1,01	0,60
6. Puentes y viaductos	20,04	6,56	9,51	0,00	31,83	3.784,58	2,50	1,50
7. Vegetación	46,06	354,64	76,11	113,13	83,83	14.422,72	9,54	5,70
8. Señalización vertical	0,92	48,87	38,06	18,35	30,83	2.512,00	1,66	0,99
9. Marcas viales	0,56	289,76	28,54	23,80	9,23	2.288,40	1,51	0,90
10. Balizamiento	0,22	51,51	28,54	21,82	11,19	1.316,52	0,87	0,52
11. Barreras de seguridad	30,80	55,39	104,66	35,54	16,69	9.120,85	6,03	3,60
12. Vallas de cerramiento	1,03	61,03	28,54	47,36	15,32	3.369,42	2,23	1,33
13. Limpieza de la vía	3,15	166,79	142,71	88,18	33,12	8.357,03	5,53	3,30
14. Instalaciones de energía y alumbrado	4,09	222,41	323,17	72,81	343,30	8.844,14	5,85	3,49
15. Instalaciones de comunicación y control	12,09	211,62	121,79	109,71	137,10	6.817,37	4,51	2,69
16. Instalaciones de peaje	50,92	97,99	183,62	138,61	699,93	24.782,65	16,39	9,79
17. Instalaciones en túneles	71,20	0,00	0,00	77,93	110,06	2.250,48	1,49	0,89
18. Vialidad ordinaria	478,49	321,31	204,59	657,24	310,18	19.555,60	12,93	7,73
19. Vialidad invernal	23,56	767,52	229,76	0,00	8,12	10.836,99	7,17	4,28
Gasto total en conservación	802,93	3.094,84	2.014,36	1.796,23	2.006,66	151.193,96	100,00	59,73
Longitud a 31-12-2009 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.531,45		
Gasto unitario (miles de euros/km)	85,06	24,27	34,25	15,95	60,44	59,73		

Las cifras de gastos no incluyen IVA.

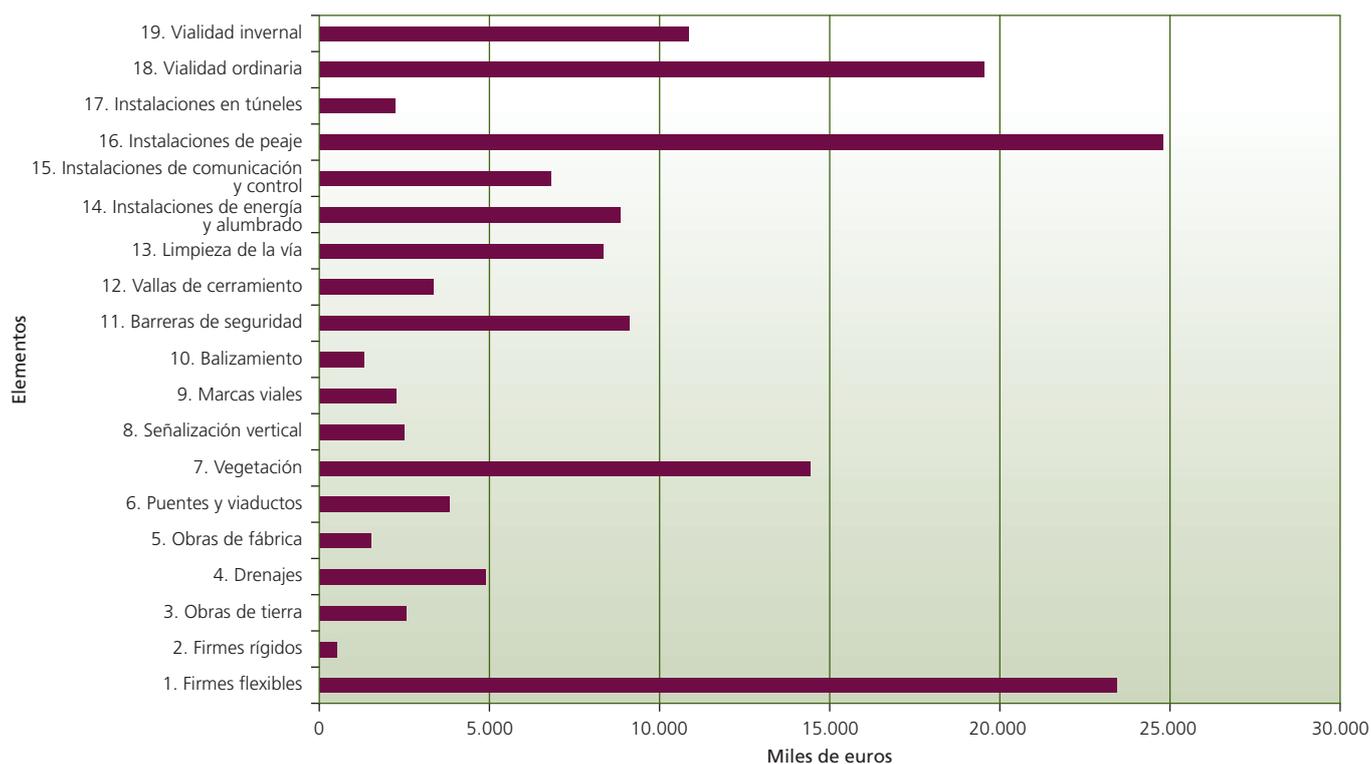
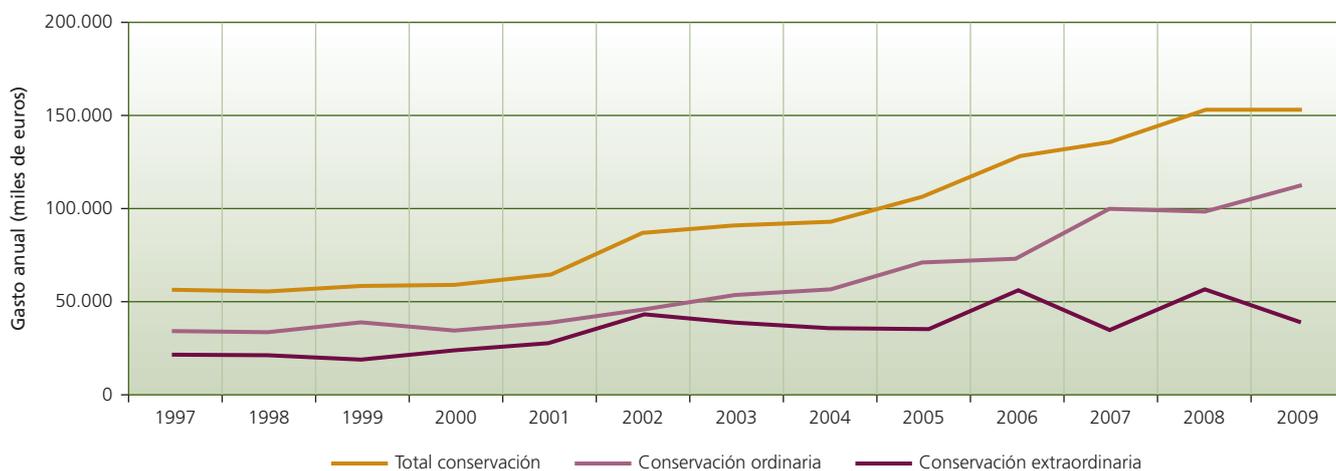
Gráfico 6.1.1. Gasto total en conservación por elementos (2009)

Tabla 6.1.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1997-2009)

Año	Conservación Ordinaria	Conservación Extraordinaria	Total	% Incremento Interanual	% Incremento Acumulado
1997	35.121,39	21.379,45	56.500,84		
1998	34.622,54	21.049,67	55.672,22	-1,47	-6,52
1999	39.219,97	18.975,51	58.195,48	4,53	-1,98
2000	35.431,68	23.379,58	58.811,26	1,06	-0,93
2001	38.930,82	26.608,72	65.539,54	11,44	10,51
2002	45.030,51	41.954,94	86.985,45	32,72	43,24
2003	51.805,40	38.646,07	90.451,47	3,98	47,22
2004	57.010,78	36.106,05	93.116,84	2,95	50,17
2005	71.174,79	35.502,45	106.677,24	14,56	64,73
2006	73.836,84	54.233,27	128.070,11	20,05	84,78
2007	100.516,04	34.843,95	135.359,99	6,25	91,03
2008	96.769,66	55.691,98	152.461,64	12,63	103,67
2009	111.694,54	39.499,42	151.193,97	-0,83	102,84

Cifras en miles de euros.
Las cifras de gastos no incluyen IVA.

Gráfico 6.1.2. Evolución de los gastos de conservación en la Red (1997-2009)

6.2. Indicadores de conservación ordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2009)

La gestión de las tareas ordinarias de conservación y mantenimiento que realizan las Sociedades Concesionarias han supuesto para el año 2009 un importe de 111,69 millones de euros, lo que representa el 73,87% 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 44,17 miles de euros/km. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios aproximadamente en un 35% de su presupuesto, correspondiendo el restante 65% 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 25,80 y 15,35 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 0,80 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 14,86 miles de €/km.

Los elementos que generan mayor gasto en conservación ordinaria son las instalaciones de peaje (20,62 millones de euros) y la vialidad ordinaria (19,36 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2009 son los firmes rígidos (0,14 millones de euros) por su carácter minoritario en el conjunto de la red, y los puentes y viaductos (0,82 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 de la conservación ordinaria mantiene la tendencia predominante del uso de medios ajenos, con valores similares a los del ejercicio del año 2008.

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.

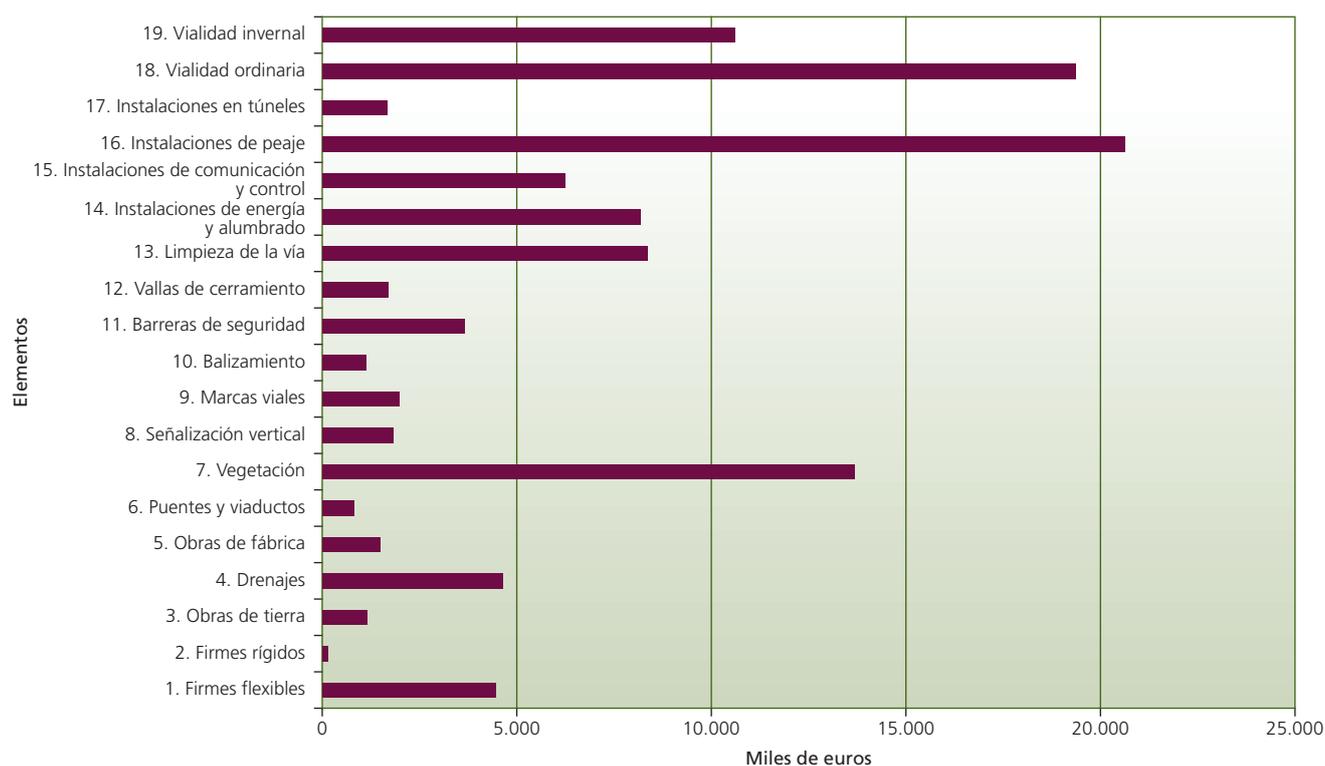
Tabla 6.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria

Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2009 (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	748,58	67,40	192,85	259,21	763,32	269,79	619,70
2. Firmes rígidos	31,43	0,00	0,00	102,27	0,00	0,00	10,91
3. Obras de tierra	135,07	18,67	222,20	2,10	294,13	26,86	167,56
4. Drenajes	1.478,14	60,51	188,50	558,17	426,54	53,25	262,43
5. Obras de fábrica	220,85	90,59	106,08	204,60	463,15	49,47	45,70
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	84,84	93,19	373,00	40,02	0,00
7. Vegetación	2.342,89	67,45	2.852,88	3.212,87	1.337,13	95,53	756,48
8. Señalización vertical	0,00	4,15	272,88	158,45	109,36	74,18	474,54
9. Marcas viales	553,76	0,00	218,98	6,40	276,41	76,38	141,47
10. Balizamiento	79,49	0,34	140,75	170,42	39,25	108,05	35,40
11. Barreras de seguridad	367,29	62,69	479,49	294,92	724,29	0,00	229,77
12. Vallas de cerramiento	174,07	37,37	274,29	117,96	257,76	14,28	147,42
13. Limpieza de la vía	1.678,86	128,61	174,18	2.535,91	743,50	233,95	1.099,92
14. Instalaciones de energía y alumbrado	701,56	198,12	388,84	470,60	761,02	649,63	963,05
15. Instalaciones de comunicación y control	1.802,01	95,43	252,24	541,58	480,47	77,96	1.517,98
16. Instalaciones de peaje	8.294,93	620,74	726,05	5.204,39	1.401,10	471,88	1.165,08
17. Instalaciones en túneles	0,00	31,11	332,99	5,71	0,00	0,00	710,23
18. Vialidad ordinaria	6.685,61	1.016,79	1.814,88	1.391,33	1.965,80	749,95	323,73
19. Vialidad invernal	508,27	3.298,21	307,50	24,63	864,75	1.444,29	1.318,09
Gasto en conservación ordinaria	25.802,80	5.798,18	9.030,42	15.354,71	11.280,99	4.435,46	9.989,46
Longitud a 31-12-2009 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	53,93	74,57	41,12	32,83	38,32	52,62	82,98
	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	356,13	128,49	16,63	47,92	85,57	55,10	324,66
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	39,35	34,83	28,92	11,84	19,07	0,00	18,20
4. Drenajes	102,75	56,43	71,84	47,28	136,49	372,61	264,61
5. Obras de fábrica	40,25	23,27	77,75	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	13,67	0,40	0,00	35,99	12,32	33,67	68,39
7. Vegetación	412,37	441,94	99,32	279,57	147,86	349,00	606,73
8. Señalización vertical	163,60	21,76	23,57	10,38	38,92	305,38	42,13
9. Marcas viales	21,47	103,59	14,55	0,52	9,86	158,74	45,96
10. Balizamiento	43,46	37,07	23,11	5,89	29,22	249,86	47,36
11. Barreras de seguridad	115,10	85,91	49,39	19,23	216,69	266,54	496,83
12. Vallas de cerramiento	84,12	82,50	45,23	14,14	44,64	207,01	45,75
13. Limpieza de la vía	68,11	143,91	47,55	12,73	359,69	297,14	399,02
14. Instalaciones de energía y alumbrado	99,58	38,72	24,15	220,65	701,44	1.776,66	241,05
15. Instalaciones de comunicación y control	177,01	81,21	31,69	27,28	66,39	326,26	181,85
16. Instalaciones de peaje	299,85	139,23	171,40	171,31	489,96	489,39	88,49
17. Instalaciones en túneles	48,95	88,68	0,00	13,49	0,00	144,83	28,00
18. Vialidad ordinaria	474,99	488,19	329,36	69,87	490,09	1.194,45	395,93
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	172,60	225,20	371,03	349,57	692,83
Gasto en conservación ordinaria	2.560,74	1.996,13	1.227,05	1.213,72	3.219,24	6.576,20	3.987,78
Longitud a 31-12-2009 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	26,09	26,06	32,55	21,44	51,67	103,68	75,96

Tabla 6.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria (continuación)

Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2009 (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	6,04	107,70	190,29	177,52	30,72	4.447,63	3,98	1,76
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	145,03	0,13	0,06
3. Obras de tierra	2,35	29,59	28,54	41,78	27,59	1.148,64	1,03	0,45
4. Drenajes	51,41	302,14	133,20	14,73	62,36	4.643,37	4,16	1,83
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	142,71	34,69	2,11	1.501,23	1,34	0,59
6. Puentes y viaductos	20,04	6,56	9,51	0,00	31,83	823,43	0,74%	0,33
7. Vegetación	46,06	354,64	76,11	113,13	83,83	13.675,79	12,24	5,40
8. Señalización vertical	0,92	48,87	38,06	18,35	9,98	1.815,47	1,63	0,72
9. Marcas viales	0,56	289,76	28,54	23,80	0,92	1.971,67	1,77	0,78
10. Balizamiento	0,22	51,51	28,54	21,82	8,94	1.120,69	1,00	0,44
11. Barreras de seguridad	30,80	55,39	104,66	35,54	16,69	3.651,22	3,27	1,44
12. Vallas de cerramiento	1,03	61,03	28,54	47,36	15,32	1.699,82	1,52	0,67
13. Limpieza de la vía	3,15	166,79	142,71	88,18	33,12	8.357,03	7,48	3,30
14. Instalaciones de energía y alumbrado	4,09	222,41	323,17	72,81	343,30	8.200,84	7,34	3,24
15. Instalaciones de comunicación y control	12,09	211,62	121,79	109,71	137,10	6.251,66	5,60	2,47
16. Instalaciones de peaje	50,92	97,99	183,62	138,61	413,91	20.618,86	18,46	8,15
17. Instalaciones en túneles	71,20	0,00	0,00	77,93	110,06	1.663,20	1,49	0,66
18. Vialidad ordinaria	478,49	321,31	204,59	657,24	306,66	19.359,27	17,33	7,65
19. Vialidad invernal	23,56	767,52	229,76	0,00	1,88	10.599,69	9,49	4,19
Gasto en conservación ordinaria	802,93	3.094,84	2.014,36	1.673,20	1.636,33	111.694,54	100,00	44,12
Longitud a 31-12-2009 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.531,45		
Gasto unitario (miles de euros/km)	85,06	24,27	34,25	14,86	49,29	44,12		

Las cifras de gastos no incluyen IVA.

Gráfico 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por elementos (2009)

En la tabla 6.2.2 se detallan, dentro de la inversión realizada en conservación ordinaria, las estimaciones sobre 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. Conservación ordinaria según medios. Año 2009

Sociedad concesionaria	Longitud en explotación	Gastos en conservación ord.	% medios propios (**)	% medios ajenos (**)
ACESA (*)	478,47	25.802,80	36,00%	64,00%
ACCESOS DE MADRID	63,43	6.576,20	20,00%	80,00%
ACEGA	56,61	1.213,74	72,00%	28,00%
AUCALSA	77,76	5.798,18	55,00%	45,00%
AUCOSTA	112,62	1.673,20	34,00%	66,00%
AUDASA	219,60	9.030,42	28,00%	72,00%
AULESA	37,70	1.227,05	61,00%	39,00%
AUMAR	467,66	15.354,71	5,00%	95,00%
AUSOL	98,15	2.560,74	70,00%	30,00%
AUSUR	76,60	1.996,13	12,00%	88,00%
AVASA	294,42	11.280,99	47,00%	53,00%
CIRALSA	33,20	1.636,33	16,00%	84,00%
EJE AEROPUERTO	9,44	802,93	70,00%	30,00%
EUROPISTAS	84,30	4.435,46	42,00%	58,00%
HENARSA	62,30	3.219,24	61,00%	39,00%
IBERPISTAS/CASTELLANA	120,38	9.989,46	59,00%	41,00%
MADRID - LEVANTE	127,50	3.094,84	29,00%	71,00%
MADRID - TOLEDO	58,81	2.014,36	53,00%	47,00%
MADRID SUR	52,50	3.987,78	0,00%	100,00%
Total Red	2.531,45	111.694,6	35,00%	65,00%

(*) Valor medio de todas sus concesiones.

(**) Estimación aproximada.

Las cifras no incluyen IVA.

6.3. Indicadores de conservación extraordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2009)

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, núm. 41 de 16 de febrero), «El concesionario se compromete a conservar la autopista en perfectas condiciones de utilización, proce-

diendo 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 2009 un total de 39.499,42 miles de euros, cantidad sensiblemente inferior a los 64.602,70 miles de euros que se dedicaron a esta modalidad el año anterior. Tan sólo una pequeña fracción del presupuesto (2%) correspondió a medios propios, siendo el restante 98% efectuado con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación extraordinaria por km. de autopista se situó en la cifra de 15,62 miles de euros/km. Analizando el total de la inversión realizada en conservación ordinaria por cada una de las concesionarias se deduce que ACESA y AUMAR son también las que han dedicado mayores fondos, con 9,10 y 7,47 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 18,98 millones de euros en firmes flexibles y 0,38 en rígidos. A ello le siguen las barreras de seguridad con 5,47 millones de euros, las instalaciones de peaje con 4,16 millones de euros, los puentes y viaductos con 2,96 millones de euros, las vallas de cerramiento con 1,67 millones de euros y las obras de tierra con 1,42 millones de euros. Estas actuaciones han supuesto aproximadamente el 90% 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.

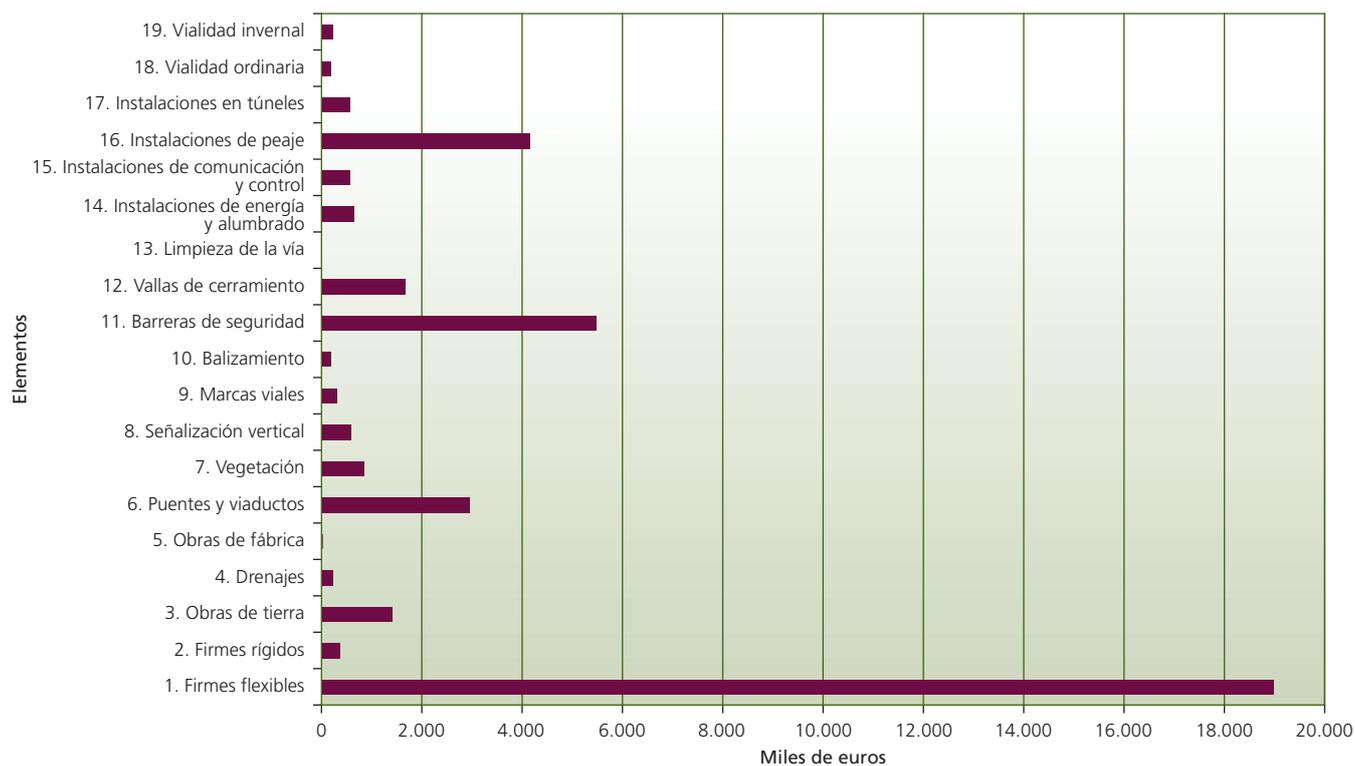
Tabla 6.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria

Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2009 (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	5.701,13	4.192,62	824,21	2.188,78	4.218,66	1.171,59	0,00
2. Firmes rígidos	31,13	0,00	0,00	348,10	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	0,00	44,31	0,00	309,94	0,00	63,10	0,00
4. Drenajes	0,00	77,18	0,00	6,27	0,00	39,93	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	22,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	1.344,24	211,48	0,00	768,11	0,00	0,00	619,27
7. Vegetación	639,21	8,40	0,00	30,27	69,06	0,00	0,00
8. Señalización vertical	193,31	56,77	0,00	185,62	112,85	25,48	0,00
9. Marcas viales	0,00	15,39	0,00	137,48	0,00	30,00	0,00
10. Balizamiento	0,00	16,77	0,00	0,00	0,00	176,82	0,00
11. Barreras de seguridad	1.174,73	246,19	12,85	1.077,61	411,14	0,00	2.547,11
12. Vallas de cerramiento	20,55	9,83	1.025,11	584,03	30,09	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	31,12	0,00	250,37	0,00	13,71	0,00
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	68,30	289,83	96,99	97,81	12,78	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	678,93	528,30	1.418,41	865,04	376,92	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	79,30	412,84	64,00	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	125,94	0,00	0,00	66,88	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	51,82	0,00	0,00	179,24	0,00
Gasto en conservación extraordinaria	9.104,30	5.759,05	3.270,89	7.465,97	5.804,64	2.156,44	3.166,38
Longitud a 31-12-2009 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	19,03	74,06	14,89	15,96	19,72	25,58	26,30
	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	671,41	13,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	553,39	80,82	0,00	0,00	0,00	212,28	0,00
4. Drenajes	0,00	112,40	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	18,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	100,57	0,00	0,00	0,00
8. Señalización vertical	0,00	1,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Marcas viales	26,05	0,00	0,00	0,00	99,50	0,00	0,00
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	44,16	0,00	0,00	294,52	9,41	0,00
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	10,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	12,85	0,00	0,00	0,00	18,30	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 en conservación extraordinaria	1.250,86	292,95	0,00	100,57	394,02	239,99	0,00
Longitud a 31-12-2009 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	12,74	3,82	0,00	1,78	6,32	3,78	0,00

Tabla 6.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria (continuación)

Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2009 (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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.981,82	48,06	7,50
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	379,22	0,96	0,15
3. Obras de tierra	0,00	0,00	0,00	123,03	38,02	1.424,88	3,61	0,56
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	5,15	240,93	0,61	0,10
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22,46	0,06	0,01
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.961,16	7,50	1,17
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	847,50	2,15	0,33
8. Señalización vertical	0,00	0,00	0,00	0,00	20,85	595,95	1,51	0,24
9. Marcas viales	0,00	0,00	0,00	0,00	8,31	316,73	0,80	0,13
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	2,25	195,83	0,50	0,08
11. Barreras de seguridad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.469,63	13,85	2,16
12. Vallas de cerramiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.669,61	4,23	0,66
13. Limpieza de la vía	0,00	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	0,00	643,30	1,63	0,25
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	565,71	1,43	0,22
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	0,00	286,02	4.163,79	10,54	1,64
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	587,29	1,49	0,23
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	0,00	3,51	196,33	0,50	0,08
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	6,23	237,29	0,60	0,09
Gasto en conservación extraordinaria	0,00	0,00	0,00	123,03	370,33	39.499,42	100,00	15,60
Longitud a 31-12-2009 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	2.531,45		
Gasto unitario (miles de euros/km)	0,00	0,00	0,00	1,09	11,15	15,60		

Las cifras de gastos no incluyen IVA.

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 EE.UU., 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. Seguridad en túneles.
3. Conservación de carreteras.
4. Explotación de carreteras.
5. Gestión de ingresos en vías de peaje.
6. Vialidad invernal.
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 Decisión 2009/750/CE de 6 de octubre) 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 D.G. 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 D.G. 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.

Especialmente relevante ha sido durante el año 2009 la promulgación de la Decisión 2009/750/CE de 6 de octubre, mediante la cual la Comisión establece los principios de actuación y los plazos correspondientes a la implantación del servicio EETS en los 27 Estados miembro. La entrada en funcionamiento del servicio tendrá lugar en el mes de octubre del 2012 (vehículos comerciales) y se extenderá a los turismos en ese mismo mes del año 2014.

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 2009 se consolidó 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 proveedoras 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 2009 implantado y en funcionamiento en la totalidad de los tramos de peaje de las autopistas de la Red Estatal, disponiéndose de un total de 1.382 sistemas instalados.

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 406,25 millones de euros, lo que representa un crecimiento en relación al año 2008 de aproximadamente un 8%, y un porcentaje del 27,63% 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, como se ha mencionado en el apartado anterior, a lo largo del año 2009 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 transpo-

sición a la legislación española mediante el Real Decreto 94/2006 de 3 febrero, ha avanzado notablemente en el año 2009 mediante la promulgación de la Decisión 2009/750/CE.

Un segundo ámbito de aplicación de los sistemas ITS que ha seguido teniendo relevancia durante el año 2009 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 total 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.

En la tabla 7.2.1 se relacionan por autopista, las dotaciones de sistemas ITS existentes a 31 de diciembre de 2009, 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.

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 2009, 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 2009 la cifra de 3,02 millones de euros, muy inferior a la que correspondió al año anterior (9,12 millones de euros). Destacaron como principales autopistas inversoras la AP-7 (Barcelona-Tarragona) con 0,99 millones de euros, la AP-2 (Zaragoza-Mediterráneo) con 0,88 millones de euros, y la AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 0,54 millones de euros.

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2009

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	20.646	635,30	66	12	0	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	13.025	1.024,47	91	44	0	26
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	74	32	0	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	14	7	0	0
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	34	26	0	144
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.316	70,12	7	9	0	9
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,19	5	15	0	18
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	28.039	712,30	29	37	3	158
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.148	62,11	16	15	0	8
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	8	23	0	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	113	34	0	58
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	136	50	0	43
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	157	56	0	44
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	19.723	1.622,07	0	2	0	18
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	22.928	1.242,90	93	77	0	46
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	109.766	1.067,32	78	0	0	0
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	12	2	0	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.143	1.616,60	46	56	6	98
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	19.611	67,57	31	21	1	0
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	74	21	0	30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	32	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	22	19	0	9
Total	2.531,5	19.263	17.798,75	1.382	719	26	847

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2009 (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	5	20	45	168
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	0	25	13	134	335
AP-36: Ocaña - La Roda	27	0	1	1	0	155
AP-4: Sevilla - Cádiz	9	0	0	0	0	30
AP-41: Madrid-Toledo	90	0	2	4	44	344
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	6	0	0	0	0	31
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	10	0	2	0	34	84
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	7	0	0	0	0	234
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	0	0	0	0	44
AP-66: León - Campomanes	3	0	5	2	0	44
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	0	23	2	0	271
AP-7: Alicante - Cartagena	10	0	0	0	0	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	84	0	13	8	8	342
AP-7: Cartagena - Vera	14	0	2	0	17	186
AP-7: Circunvalación de Alicante	5	0	1	1	43	120
AP-7: Málaga - Guadiaro	21	0	8	0	54	204
AP-7: Montmeló - La Jonquera	26	0	23	11	17	334
AP-7: Montmeló - Papiol	41	0	2	1	2	66
AP-7: Tarragona - Valencia	81	0	10	2	0	309
AP-7: Valencia - Alicante	1	0	0	2	0	81
AP-71: León - Astorga	3	0	0	0	0	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	14	0	5	0	0	225
M-12: Eje Aeropuerto	37	0	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	0	3	0	0	140
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	0	3	0	18	102
R-4: Madrid - Ocaña	28	0	2	8	11	155
R-5: Madrid - Navalcarnero	16	0	2	0	20	88
Total	612	0	140	75	918	4.719

Gráfico 7.2.1. Sistemas ITS por tipo y autopista

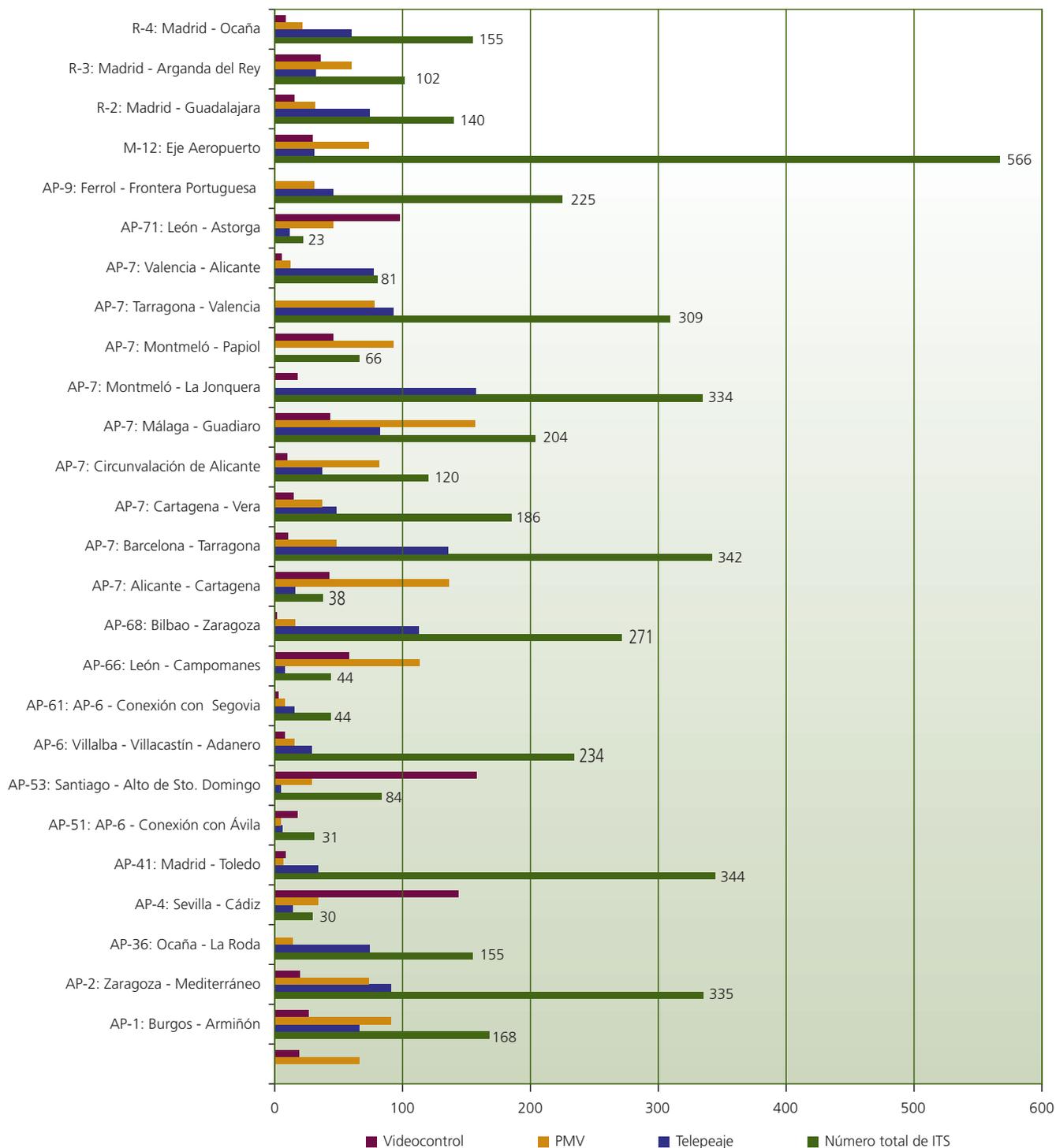


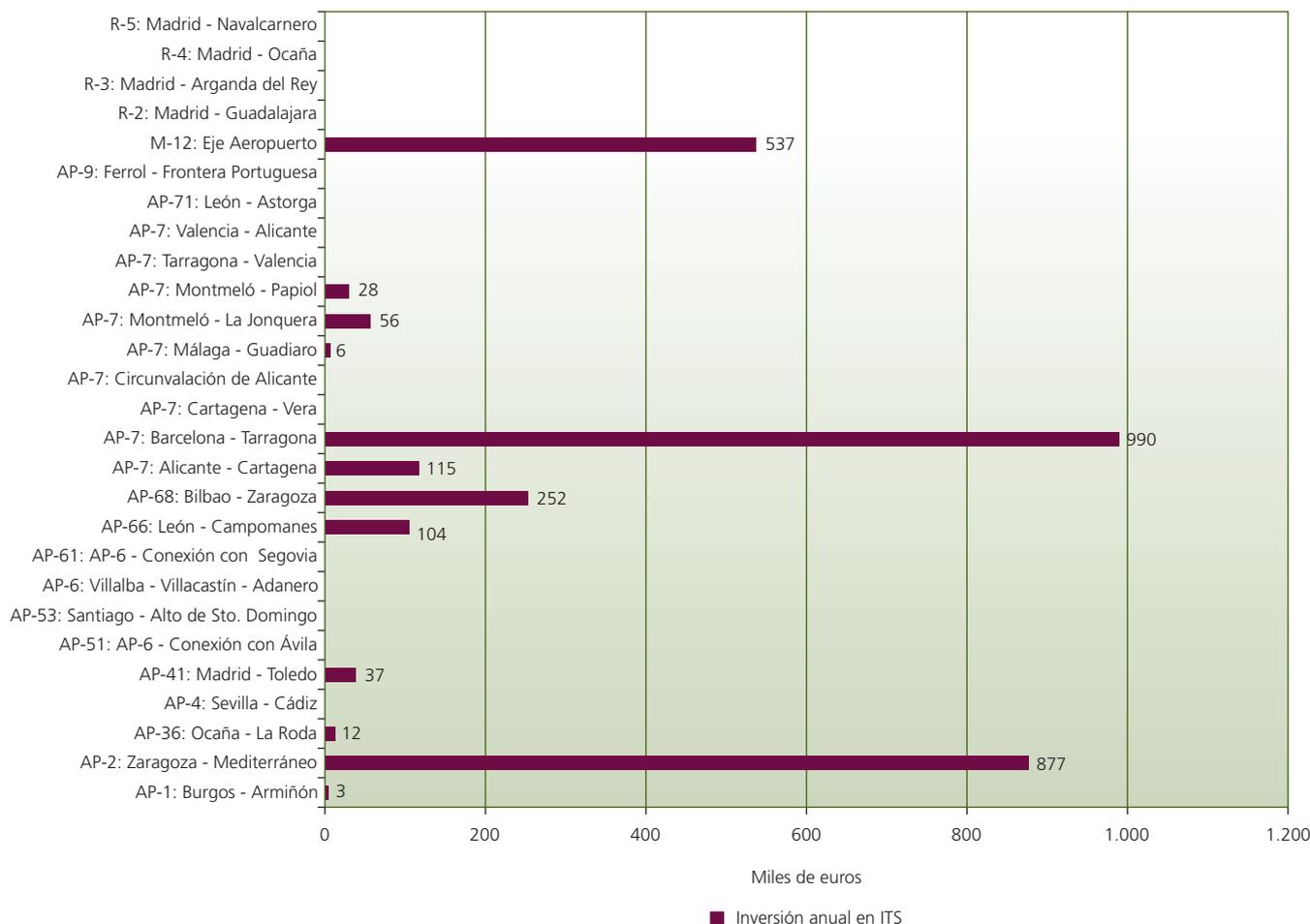
Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2009

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Inversión en sistemas ITS, año 2009 (*)			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	21.552	663,16	0,00	0,00	0,00	2,77
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	13.025	1.024,47	0,00	0,00	0,00	19,00
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	4.612	214,61	0,00	2,00	0,00	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	23.774	814,14	0,21	0,00	0,00	0,00
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.883	40,42	0,00	2,80	0,00	2,80
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	8.458	71,31	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.865	121,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	31.325	795,78	0,00	0,00	0,06	0,12
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.297	63,62	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.956	282,56	16,93	0,00	0,00	14,78
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.574	1.458,74	236,67	0,00	0,00	4,52
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.961	473,05	0,00	0,00	49,50	65,69
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	57.556	2.108,35	45,00	350,00	0,00	312,00
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.101	74,99	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	7.978	96,76	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	29.471	1.055,70	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	44.214	2.194,45	0,00	0,00	0,00	56,00
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	109.766	1.067,32	0,00	0,00	0,00	28,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	19.723	1.622,07	0,10	0,00	0,00	0,00
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	22.928	1.242,90	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-71: León - Astorga	37,7	5.115	70,39	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	26.500	2.124,05	20,00	330,00	0,00	0,00
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	19.611	67,57	0,00	0,00	0,00	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	9.378	213,25	0,00	0,00	0,00	0,00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	14.842	172,27	0,00	0,00	0,00	0,00
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	8.835	169,30	0,00	0,00	0,00	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	10.665	117,81	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	2.531,5	19.263	17.798,75	318,90	684,80	49,56	505,68

Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2009 (continuación)

Denominación de la autopista	Inversión en sistemas ITS, año 2009 (*)					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	0,00	2,77
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	0,00	0,00	18,00	0,00	840,00	877,00
AP-36: Ocaña - La Roda	1,00	0,00	1,00	0,00	8,00	12,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21
AP-41: Madrid-Toledo	1,10	0,00	0,00	0,00	30,50	37,20
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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-66: León - Campomanes	0,00	0,00	31,30	41,25	0,00	104,25
AP-68: Bilbao - Zaragoza	0,00	0,00	0,00	11,28	0,00	252,47
AP-7: Alicante - Cartagena	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115,19
AP-7: Barcelona - Tarragona	283,00	0,00	0,00	0,00	0,00	990,00
AP-7: Cartagena - Vera	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05
AP-7: Málaga - Guadiaro	0,00	0,00	0,00	0,00	5,90	5,90
AP-7: Montmeló - La Jonquera	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,00
AP-7: Montmeló - Papiol	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,00
AP-7: Tarragona - Valencia	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,18
AP-7: Valencia - Alicante	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,03
AP-71: León - Astorga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	16,50	0,00	0,00	0,00	170,00	536,50
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	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	301,60	0,00	50,30	52,64	1.054,45	3.017,93

(*) Cifras en miles de euros.
Las cifras no incluyen el IVA.

Gráfico 7.2.2. Inversión anual en sistemas ITS por autopistas (2009)

7.3. Indicadores sobre despliegue de los ITS en cada autopista (2009)

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 2009 un total de 3.875 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 1.382 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 719 paneles de mensaje variable y 847 sistemas de video control.

En lo que se refiere a los sistemas de telepeaje, la autopista con mayor número en términos absolutos es la AP-7 (Montmeló-La Jonquera), con 157 instalaciones, seguida de la AP-7 (Barcelona-Tarragona) con 136, y la AP-7 (Tarragona-Valencia) con 93.

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-7 (Tarragona-Valencia) con 77, y las AP-7 (Montmeló-La Jonquera) y AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 56 cada una.

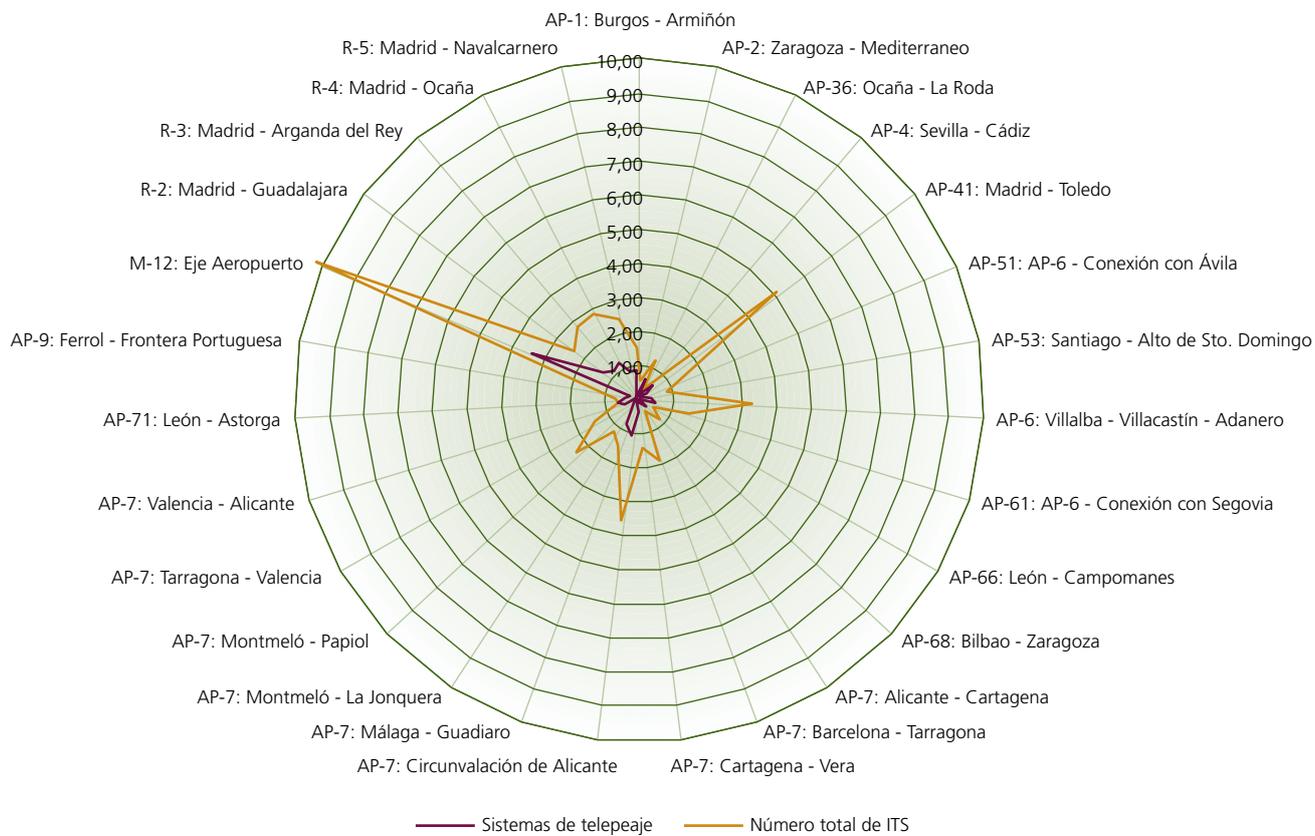
Finalmente la instalación de sistemas de videocontrol alcanza su valor más alto en la AP-6 (Villalba-Adanero) con 158, seguida de la AP-41 (Madrid Toledo) con 144 equipos, y la AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 98 equipos.

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.

Tabla 7.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2009			
Denominación de la autopista	Longitud (km)	Dotación unitaria (ITS/km)	
		Telepeaje (Vía T)	N.º total ITS(*)
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	0,78	1,46
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	0,00	0,51
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	0,58	1,22
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	0,15	0,32
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	0,58	5,10
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	0,30	1,34
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	0,09	0,88
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	0,42	3,36
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	0,58	1,59
AP-66: León - Campomanes	77,8	0,10	0,57
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	0,38	0,92
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	0,21	0,50
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	0,00	1,97
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	0,44	1,50
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	1,11	3,61
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	0,84	1,53
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	0,00	1,18
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	0,00	2,40
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	0,41	1,37
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	0,53	0,55
AP-71: León - Astorga	37,7	0,32	0,61
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	0,21	1,02
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	3,28	10,06
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	1,19	2,25
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	1,01	2,64
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	1,14	2,74
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	0,76	2,36
Total en la Red Estatal	2.531,5	0,38	1,37

(*) Exceptuando la categoría «Otros sistemas ITS».

Gráfico 7.3.1. Dotación ITS-Número de sistemas/km



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 tanto 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 menciona 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 tipos de inspecciones:

- Inspecciones programadas:
- Inspecciones trimestrales programadas.
- 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 los 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 las 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 eva-

luación 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) y posteriormente en el RDL 1/2008 de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de EIA de proyectos (BOE de 26 de enero de 2008). De acuerdo con esta 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 relación con la problemática anteriormente mencionada cabe destacar 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.
- Iniciativas consorciadas para la preservación medioambiental en el contexto de las infraestructuras, y especialmente las autopistas de peaje. Un ejemplo de lo anterior es REMEDINAL, Red de grupos de investigación

compuesta por un total de ocho grupos con amplia experiencia en sus respectivas líneas de investigación. Sus especialidades, aunque diferenciadas, son complementarias, y confieren a la Red un gran potencial investigador abarcando todos los campos relacionados con la restauración ecológica. Además, la red cuenta con la estrecha colaboración con grandes empresas, que han demostrado tener un gran interés en los resultados de la investigación desarrollada dentro de REMEDINAL para su posible aplicación en acciones destinadas a la construcción sostenible.

- Proyectos de investigación como HIDROTAL y EXPERTAL desarrollados 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*, núm. 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 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*, núm. 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*, núm. 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 2009

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	663,16	7,87	junio-07	septiembre-08	No	
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	1.024,47	4,75	diciembre-07	julio-08	No	Corresponde en el año 2012
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	214,61	1,68	—	-	—	No corresponde
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	814,14	8,68	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	40,42	0,69	—	—	—	No corresponde
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1			—	—	—	No corresponde
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	121,19	2,14	—	—	—	No corresponde
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6			mayo-08	julio-08	No	
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7			—	—	—	No corresponde
AP-66: León - Campomanes	77,8	282,56	3,63	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.458,74	4,95	junio-07	No	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	473,05	6,18	septiembre-07	julio-08	No	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	2.108,35	21,01	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	74,99	0,67	—	—	—	No corresponde
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2						Corresponde en el año 2012
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	1.055,70	10,76	En elaboración	—	—	
AP-7: Montmeló - La Jonquera	136,0	2.194,45	16,14	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.067,32	40,06	diciembre-07	julio-08	No	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.622,07	7,20	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	1.242,90	8,37	diciembre-07	septiembre-08	No	
AP-71: León - Astorga	37,7	70,39	1,87	—	—	—	No corresponde
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.612,10	7,34	junio-07	septiembre-08	No	
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	67,57	7,16	No	No	No	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	213,25	3,42	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	172,27	5,42	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	169,30	3,22	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-5: Madrid - Navalcamero	31,6	117,81	3,72	No	No	No	Corresponde en el año 2012
Total Red Estatal	2.531,5	19.675,02	7,77				

(*) Millones de vehículos/año: ≥ 6 Mvh (año 2007). Entre 3 y 6 Mvh (año 2012).

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 en vigor a fecha 31 de diciembre de 2009 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 de 05-06-2001).
- 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, 11-1-2003).
- Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas. (BOE, 24-05-2003)
- 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, 13-6-2003).
- 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, 30-9-2003).
- 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, 1-10-2003).
- 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, 6-11-2003).
- 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, 15-12-2004).
- 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).
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (BOE, 26-1-2007).
- 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 (BOE, 26-1-2008).
- Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras (BOE de 8 de mayo de 2009).
- Decisión 2009/750/CE, de 6 de octubre, en la que se establecen los principios de actuación y los plazos correspondientes para la implantación del servicio EETS en los Estados miembros.

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 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 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 Jonquera, 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 Jonquera, 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 Jonquera, 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 Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo.(BOE, 19-3-94).
- Real Decreto 483/1995, de 24 de marzo de 1995, 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 Jonquera 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 (Málzaga) 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	29-1-68 a 29-1-2018

- 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	08-09-71 a 31-12-2019
Valencia - Alicante	22-12-71 a 31-12-2019

- Decreto-Ley 3/1969, de 13 de febrero, sobre autopista de peje 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-Málaga, 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-Málaga, 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 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).
- Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Zaragoza y Gallur de la Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza.
- Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre de 2009, por el que se modifica la concesión?????????

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 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 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-Málzaga (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-Málzaga (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 (Málzaga) 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 (Málzaga) (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 (Málzaga) (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 (Málzaga) (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 (Málzaga) (BOE, 8-4-94).
- Real Decreto 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málzaga) 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).
- Real Decreto 235/2009, de 23 de febrero, por el que se modifican determinados términos de 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.

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 ex-

plotación 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 Hortaleza, 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-301Atalaya 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	22-2-2004 a 22-2-2040

- 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, 12-08-2005).
- 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, 29-09-2005).
- 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 FOM/4209/2006, de 14 de diciembre, por la que se aprueban las tarifas y los peajes a aplicar en la autopista de peaje AP-41, Madrid-Toledo (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4210/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Alicante-Cartagena (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4211/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4212/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Burgos-Armiñón (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4213/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Campomanes-León (BOE, 16-1-07).

- Orden FOM/4214/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ferrol-Frontera portuguesa (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4215/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista León-Astorga (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4216/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Guadalajara (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4217/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Ocaña (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4218/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Málaga-Estepona (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4219/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ocaña-La Roda (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4220/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas cuya concesión ostenta Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A. (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4221/2006, de 21 de diciembre, 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 (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4222/2006, de 21 de diciembre, 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 (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4223/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4224/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4225/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Villalba-Adanero (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4226/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Estepona-Guadiaro (BOE, 16-1-07).
- Orden FOM/4227/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista cuya concesión ostenta Autopista Eje Aeropuerto, Concesionaria Española, S.A. (BOE, 16-1-07).

Anexo II. Indicadores de tráfico para cada una de las autopistas de la Red Estatal

II.1. Introducción

En este Anexo se desglosan los principales indicadores correspondientes al año 2009 para cada una de las 27 autopistas que componen la Red Estatal a fecha 31 de diciembre.

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

Los indicadores seleccionados son los siguientes:

- Intensidad media diaria (IMD) y nivel de uso o demanda agregada ($Vh \times km$) 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 ($Vh \times km$) 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 indicados.

II.2. Indicadores de tráfico para cada una 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.

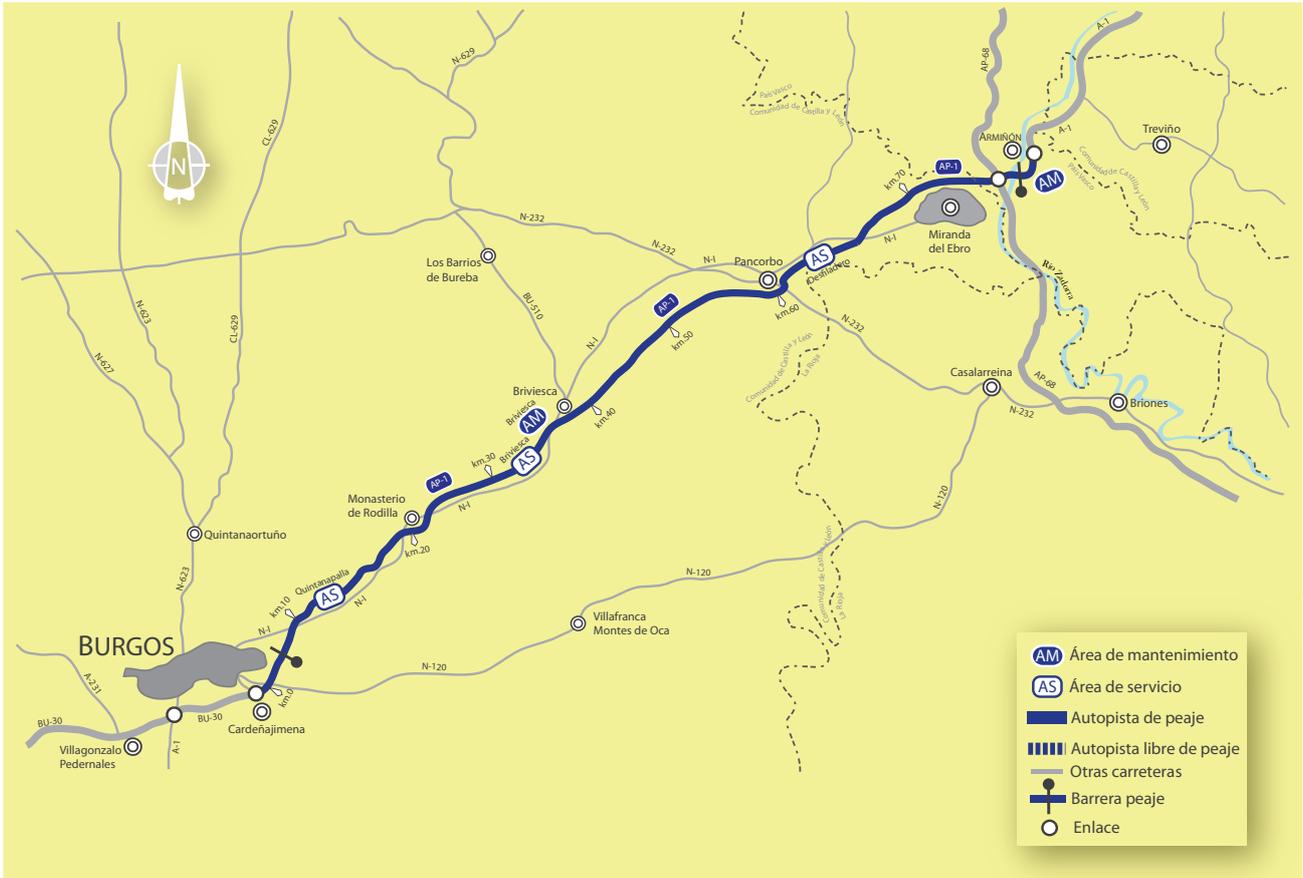
**AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN
(TRAMO CASTAÑARES -ARMIÑÓN)**

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

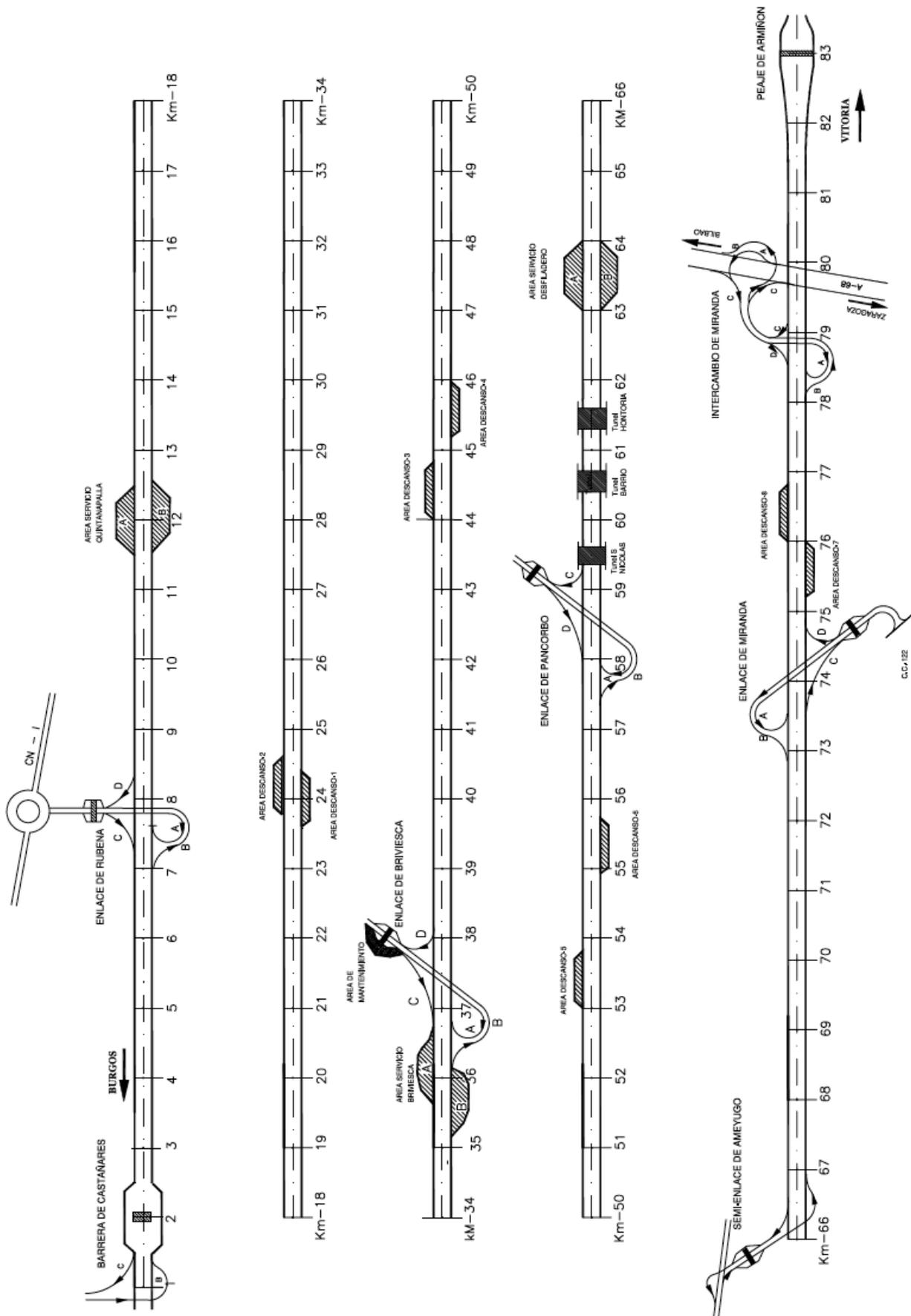
AUTOPISTA	ÁREA	PK.	🚰	☕	🚻	☎	🛠	🏠	🚰	💰	🌲	📍	📺	♿
AP-1 BURGOS-ARMIÑÓN	Quintanapalla	12	•	•	•	•	-	-	-	-	•	•	•	•
	Briviesca	36	•	•	•	•	-	-	-	-	•	•	•	•
	Desfiladero	64	•	•	•	•	-	-	-	-	•	•	•	•

▲ Dirección Cantábrico

▼ Dirección Burgos

● Ambas direcciones

■ Julio y Agosto



Esquema de enlaces de la autopista AP-I: Burgos-Armiñon



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

AUTOPISTA AP-1: Burgos-Armiñón

Sociedad concesionaria: EUROPISTAS CONCECIONARIA DEL ESTADO S.A.U.

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (AP-1). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2009

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

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Datos de la concesión	Autopista AP-1: Burgos-Armiñón	30/05/74	Parcial: 13/02/1978 Total: 20/07/1984	30/11/08

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-1: Burgos-Armiñón fue de 20.646 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 17.098 corresponden a la categoría de ligeros y 3.548 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente superior (111,9%) 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 11.438 Vh/día. El valor de la IMD contando además los tramos libres de peaje ascendió a la cifra de 21.552 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 635,30 millones de Vh × km, valor que corresponde al 3,6% del conjunto de la Red Estatal, también 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 663,16 millones de Vh × km.

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

Tabla T-2 (AP-1). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Castañares-Rubena	17.179	3.386	20.565	-8,67	51.604.396	10.168.347	61.772.743	-8,67
Rubena-Briviesca	18.363	3.636	21.999	-6,60	196.848.519	38.990.261	235.838.780	-6,60
Briviesca-Pancorbo	17.970	3.683	21.653	-6,31	138.790.408	28.447.377	167.237.785	-6,31
Pancorbo-Ameyugo	16.687	3.531	20.218	-7,22	52.441.512	11.097.799	63.539.311	-7,22
Ameyugo-Miranda	16.775	3.680	20.455	-7,18	46.043.388	10.101.692	56.145.080	-7,18
Miranda-Enl.Aut.Ebro	15.049	3.505	18.554	-12,12	24.278.154	5.654.497	29.932.651	-12,12
Enl.Aut.Ebro-Armiñón	8.830	2.608	11.438	-9,32	16.083.314	4.750.809	20.834.123	-9,32
Total tramo de peaje	17.098	3.548	20.646	-7,21	526.089.691	109.210.782	635.300.473	-7,21

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Ameyugo-Miranda	1.783	2.561	4.344	4,83	4.894.339	7.027.259	11.921.598	4,83
Miranda-Intercambiador	2.048	2.594	4.642	5,03	3.303.698	4.184.312	7.488.010	5,03
Intercambiador-Armiñón	2.048	2.594	4.642	5,03	3.729.736	4.723.918	8.453.654	5,03
Total tramos libres	388	518	906	4,95	11.927.773	15.935.489	27.863.262	4,95

(Longitud t. libres: ≈ 20 km.)

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	84,30	3,3%
IMD total (Vh/d)	21.552	111,9%
Demanda total (MVh x km)	635,30	3,6%

(*) Tramos de peaje.

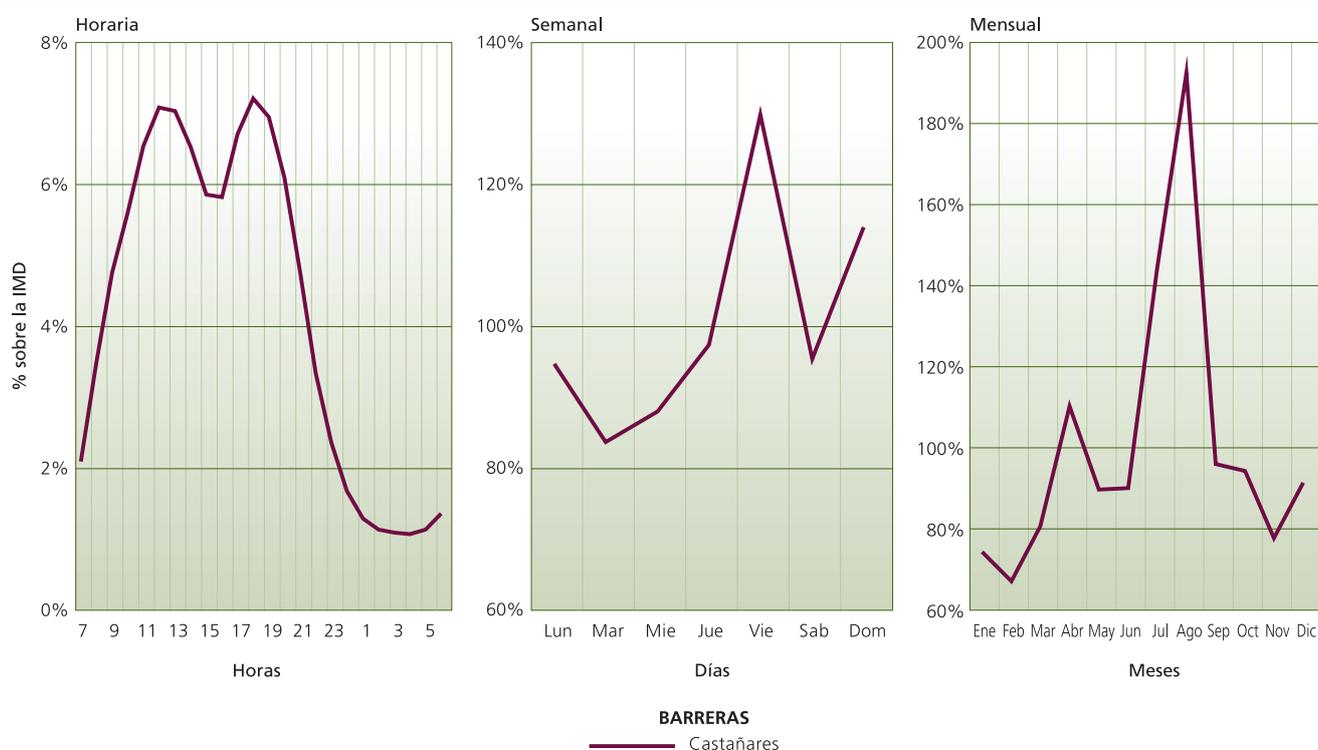
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,04% de la intensidad total media diaria medida en la barrera de Castañares de 20.562 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,17%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 129,40% de la media de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (109,59%) y especialmente en el período julio-agosto (143,48%-191,81%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-1). Distribución de las intensidades medias: AP-1, Burgos-Armiñón. Barrera Castañares. Año 2009



Horaria			Horaria		
Castañares			Castañares		
Horas	IMD	% s/IMD	Horas	IMD	% s/IMD
7	421	2,05%	19	1.421	6,91%
8	711	3,46%	20	1.243	6,05%
9	968	4,71%	21	972	4,73%
10	1.143	5,56%	22	678	3,30%
11	1.336	6,50%	23	478	2,32%
12	1.448	7,04%	24	337	1,64%
13	1.437	6,99%	1	257	1,25%
14	1.333	6,48%	2	225	1,09%
15	1.194	5,81%	3	215	1,05%
16	1.188	5,78%	4	212	1,03%
17	1.372	6,67%	5	224	1,09%
18	1.477	7,17%	6	272	1,32%
Total			20.562		

Diaria		
Castañares		
Día	IMD	% s/IMD
Lun	19.434	94,26%
Mar	17.169	83,27%
Mié	18.052	87,55%
Jue	19.615	96,97%
Vie	26.680	129,40%
Sáb	19.587	95,00%
Dom	23.412	113,55%
Total	20.562	

Mensual		
Castañares		
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	14.870	73,71%
Feb	14.824	66,37%
Mar	16.139	80,00%
Abr	22.847	109,59%
May	17.948	88,96%
Jun	18.624	89,34%
Jul	28.946	143,48%
Ago	38.698	191,81%
Sep	19.871	95,32%
Oct	18.877	93,57%
Nov	16.074	77,10%
Dic	18.310	90,76%
Total	20.562	

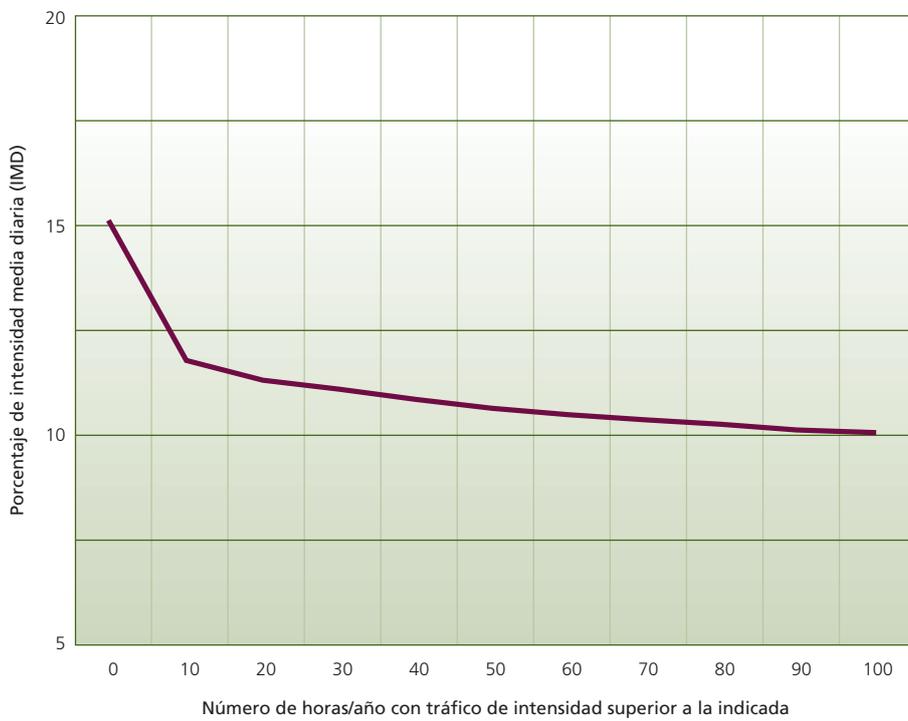
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 11,01% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que superó durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,97% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 14,98% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-1). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-1: Burgos-Armiñón



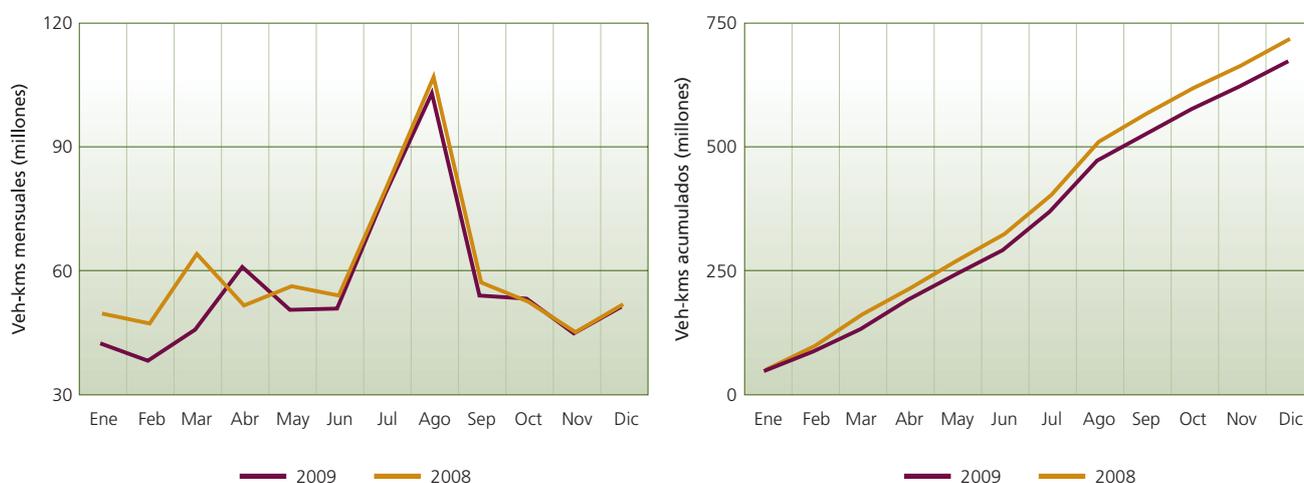
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	14,98
10	11,70
20	11,22
30	11,01
40	10,76
50	10,56
60	10,40
70	10,28
80	10,18
90	10,03
100	9,97

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de abril y en el período de verano julio-agosto.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-I). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista AP-I: Burgos-Armiñón



Autopista AP-I	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	41,56	37,36	44,86	60,06	49,75	49,97		
Mens. 2008	49,32	46,91	63,77	51,29	56,06	53,73		
Acum. 2009	41,56	78,92	123,79	183,84	233,60	283,57		
Acum. 2008	49,32	96,24	160,01	211,30	267,36	321,08		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	77,45	102,14	53,19	52,46	43,92	50,43	663,16	
Mens. 2008	79,91	106,69	56,86	52,17	44,87	51,58	713,16	
Acum. 2009	361,02	463,16	516,35	568,81	612,73	663,16		
Acum. 2008	400,99	507,68	564,54	616,71	661,58	713,16		

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)



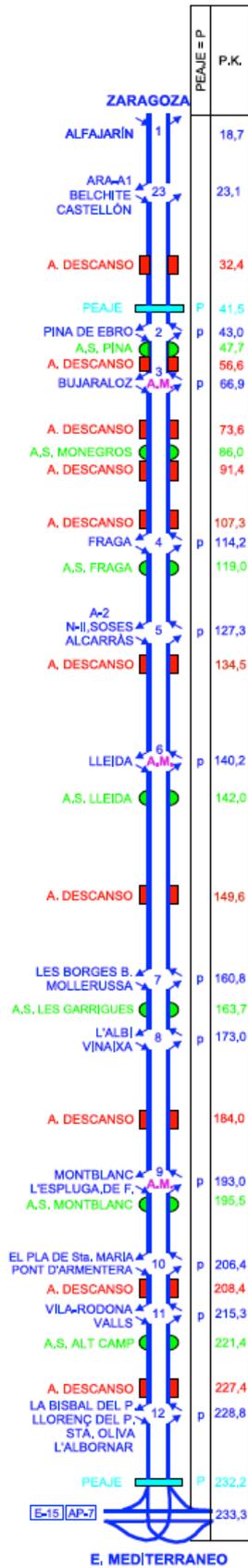
- AM** Área de mantenimiento
- AS** Área de servicio
- Autopista de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

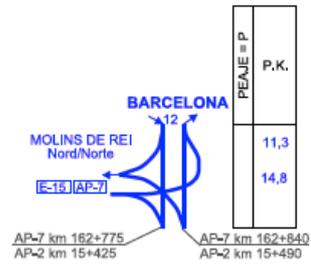
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO													
	Pina de Ebro	48	•	•	•	•	-	-	•	-	-	•	•
	Monegros	86	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•
	Fraga	119	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•
	Lleida	142	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•

⬆️ Dirección Zaragoza ⬇️ Dirección Tarragona ● Ambas direcciones

**AUTOPISTA AP-2
ZARAGOZA - MEDITERRANEO**



**AUTOPISTA AP-2
BARCELONA - EL PAPIOL**



Esquema de enlaces de la autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo

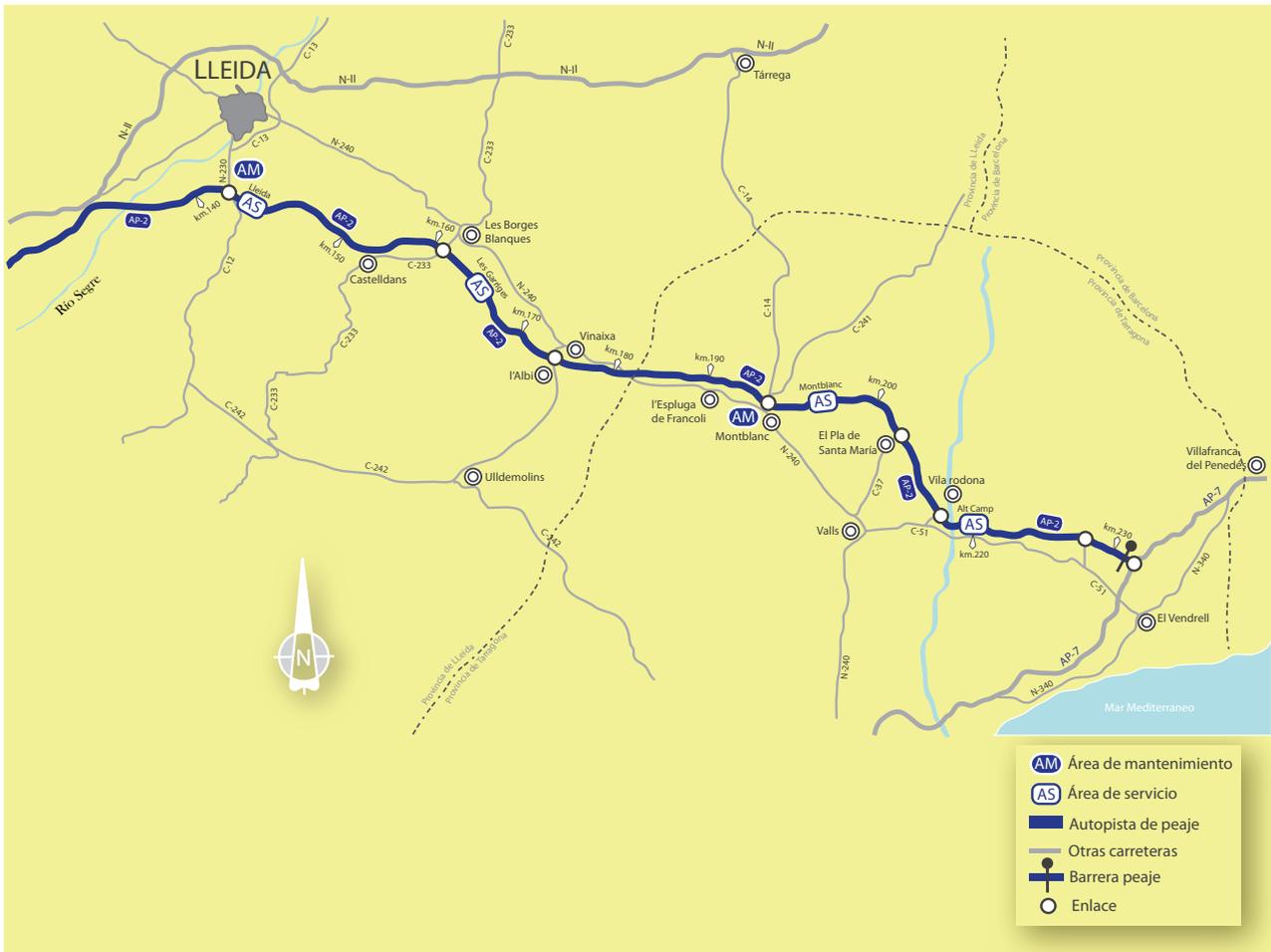
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO
(TRAMO LLEIDA-MEDITERRÁNEO)

AP-2

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



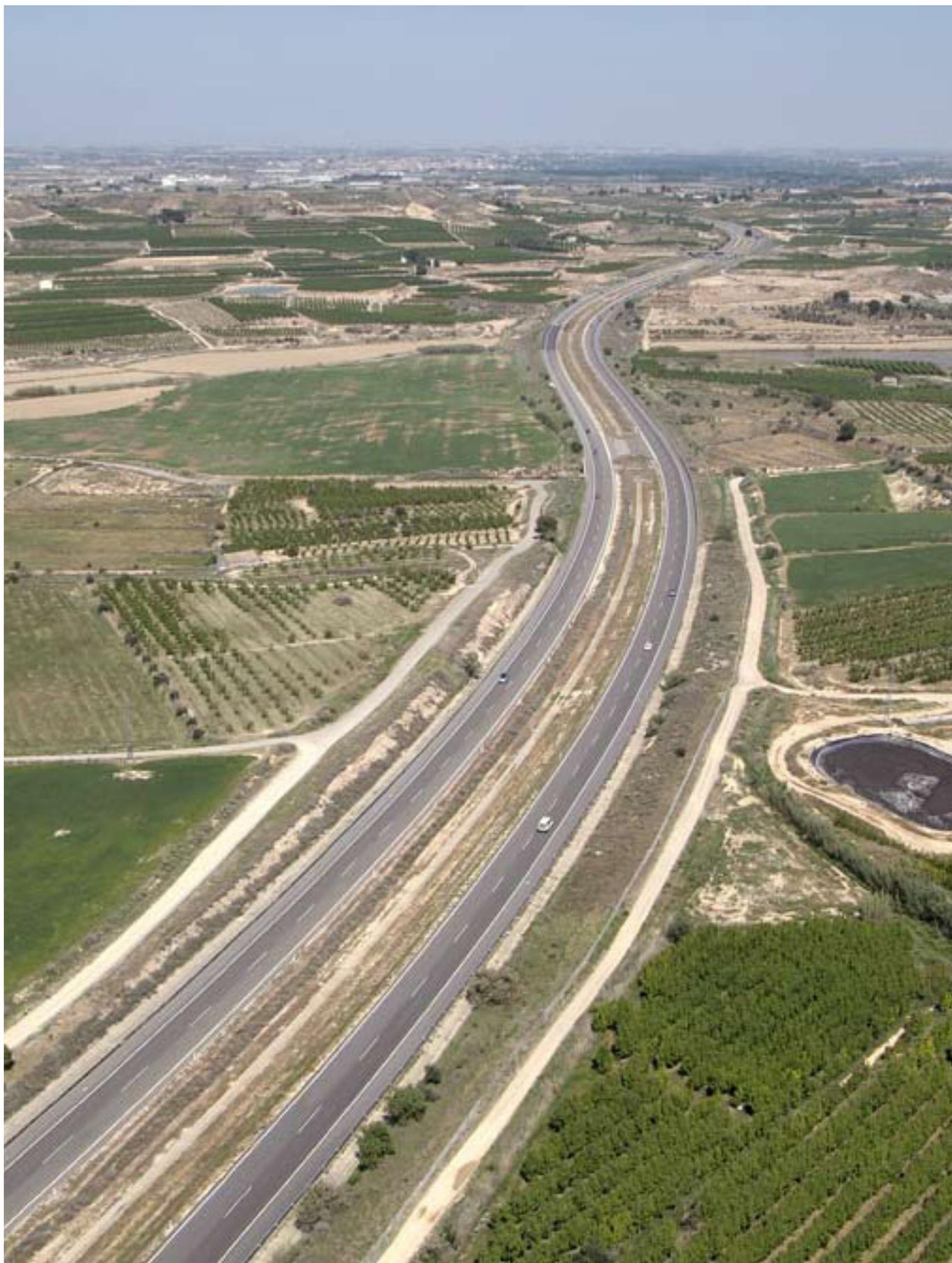
➔ AP-2 AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO LLEIDA-MEDITERRÁNEO)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO	Lleida	142	•	•	•	•	-	•	-	-	•	•	•
	Les Garriges	164	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•
	Montblanc	195	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•
	Alt Camp	221	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•

⬆ Dirección Zaragoza ⬇ Dirección Tarragona ● Ambas direcciones



AP-2: Zaragoza-Mediterráneo

AUTOPISTA AP-2: Zaragoza-Mediterráneo

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A.U (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.

La planta de la autopista se refleja en las figuras F-1 y F-2, y su esquema de enlaces en la F-3.

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 (*)	411,47

	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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo fue de 13.025 vehículos, de los cuales 11.410 corresponden a la categoría de ligeros y 1.615 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (67,6%) 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 (Fraga-Límite Huesca-Lleida y Límite Huesca-Lleida-Soses con 12.122 Vh/día) hasta el de mayor magnitud (L'Albornar-Mediterráneo), con un valor de 28.014 Vh/día.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de la vía en 1.024,46 millones de Vh × km, valor que corresponde al 5,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también 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.

Tabla T-2 (AP-2). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Alfajarín-Pina	13.589	1.590	15.179	-7,36	123.159.854	14.407.904	137.567.758	-7,61
Pina-Bujaraloz	13.619	1.700	15.319	-7,43	118.304.111	14.765.901	133.070.012	-7,68
Bujaraloz-Límite Z/H	12.283	1.749	14.032	-8,36	18.022.125	2.566.549	20.588.674	-8,60
Límite Z/H-Fraga	12.283	1.749	14.032	-8,36	194.791.388	27.740.435	222.531.823	-8,60
Fraga-Límite H/L	10.539	1.583	12.122	-9,80	24.311.408	3.650.836	27.962.244	-10,05
Límite H/L-Soses	10.539	1.583	12.122	-9,80	25.927.042	3.893.457	29.820.499	-10,05
Soses-Lleida	8.344	9.648	17.992	-10,72	39.408.848	6.161.319	45.570.167	-10,97
Lleida-Borges Blanques	9.853	11.191	21.044	-10,07	74.553.558	10.119.637	84.673.195	-10,32
Borges Blanques-L'Albi	10.274	11.646	21.920	-9,96	45.148.387	6.030.245	51.178.632	-10,21
L'Albi-Límite L/T	10.326	11.694	22.020	-9,96	30.492.392	4.038.156	34.530.548	-10,21
Límite L/T-Montblanc	10.326	11.694	22.020	-9,96	44.928.222	5.949.916	50.878.138	-10,21
Montblanc-Pla de Sta. María	9.518	10.972	20.490	-11,64	46.655.566	7.126.900	53.782.466	-11,88
Pla Sta. María-Vila-Rodona	9.643	11.265	20.908	-11,53	31.220.954	5.249.460	36.470.414	-11,77
Vila-Rodona-L'Albornar	11.754	14.036	25.790	-10,95	57.405.030	11.144.204	68.549.234	-11,19
L'Albornar-Mediterráneo	12.845	15.169	28.014	-11,79	23.113.881	4.181.395	27.295.276	-12,04
Total tramo de peaje	11.410	1.615	13.025	-9,22	897.442.766	127.026.314	1.024.469.080	-9,50

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	215,49	8,5%
IMD total (Vh/d)	13.025	67,6%
Demanda total (MVh x km)	1.024,47	5,8%

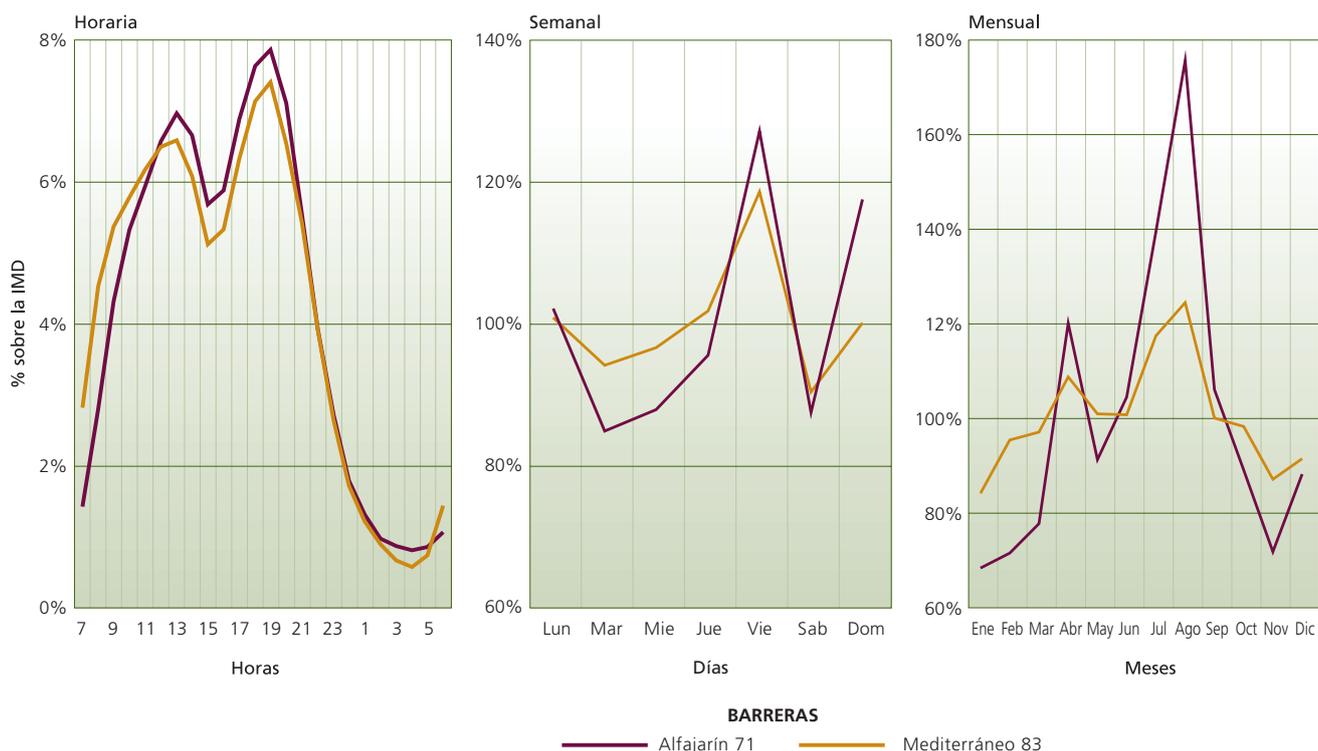
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,93% de la intensidad total diaria de 15.183 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,82%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 126,74% de la media de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (119,58%) y especialmente en el período julio-agosto (138,95%-175,08%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-2). Distribución de las intensidades medias: AP-2, Zaragoza-Mediterráneo. Año 2009



Horaria	Alfajarín		Mediterráneo	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	211	1,39%	341	2,78%
8	420	2,77%	551	4,49%
9	650	4,28%	654	5,33%
10	802	5,28%	704	5,74%
11	896	5,90%	752	6,13%
12	992	6,53%	792	6,46%
13	1.052	6,93%	803	6,55%
14	1.005	6,62%	741	6,04%
15	857	5,64%	623	5,08%
16	887	5,84%	649	5,29%
17	1.040	6,85%	772	6,30%
18	1.153	7,59%	870	7,10%
19	1.188	7,82%	903	7,36%
20	1.074	7,07%	797	6,50%
21	834	5,49%	659	5,37%
22	590	3,89%	476	3,88%
23	407	2,68%	319	2,60%
24	266	1,75%	206	1,68%
1	194	1,28%	144	1,17%
2	142	0,94%	105	0,86%
3	126	0,83%	77	0,63%
4	117	0,77%	66	0,54%
5	124	0,82%	86	0,70%
6	156	1,03%	172	1,40%
Total	15.183		12.262	

Diaria	Alfajarín		Mediterráneo	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	15.456	101,80%	12.327	100,52%
Mar	12.831	84,51%	11.502	93,79%
Mie	13.293	87,56%	11.802	96,24%
Jue	14.457	95,22%	12.438	101,43%
Vie	19.241	126,74%	14.496	118,21%
Sáb	13.225	87,11%	11.037	90,00%
Dom	17.789	117,17%	12.236	99,78%
Total	15.182		12.263	

Mensual	Alfajarín		Mediterráneo	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	10.296	67,82%	10.257	83,64%
Feb	10.775	70,97%	11.637	94,90%
Mar	11.718	77,18%	11.835	96,51%
Abr	18.154	119,58%	13.270	108,21%
May	13.771	90,71%	12.310	100,38%
Jun	15.776	103,91%	12.287	100,20%
Jul	21.096	138,95%	14.338	116,92%
Ago	26.581	175,08%	15.189	123,86%
Sep	16.019	105,51%	12.200	99,49%
Oct	13.450	88,59%	11.987	97,75%
Nov	10.823	71,29%	10.619	86,59%
Dic	13.306	87,64%	11.145	90,88%
Total	15.182		12.263	

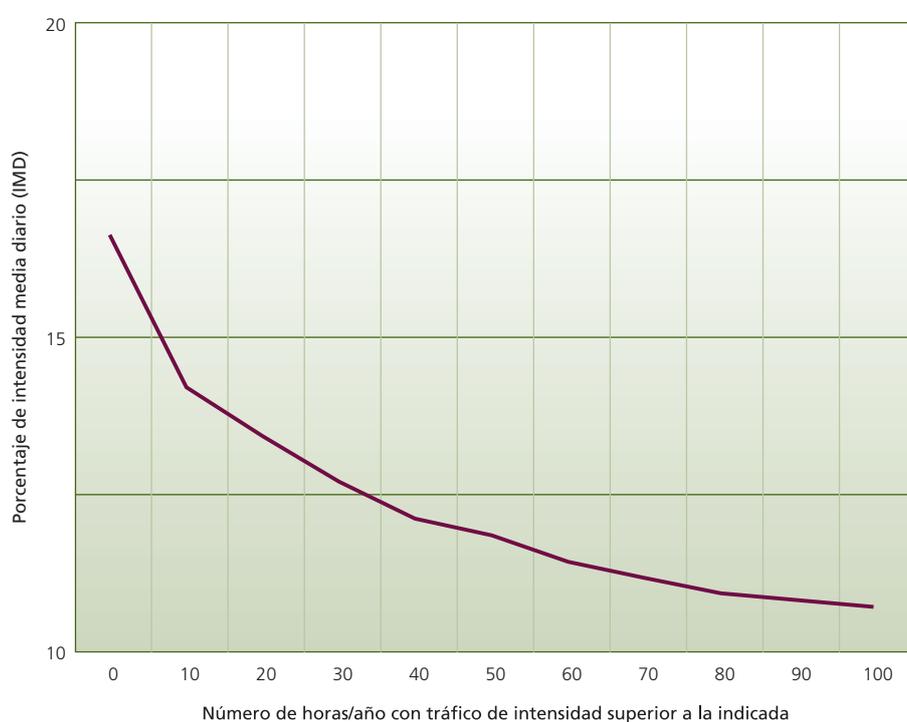
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 12,65% 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 10,66% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 16,57% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-2). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	16,57
10	14,15
20	13,37
30	12,65
40	12,06
50	11,79
60	11,38
70	11,11
80	10,87
90	10,76
100	10,66

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de abril y en el período de verano julio-agosto.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-2). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009. Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



Autopista AP-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	60,11	57,99	68,76	98,19	81,05	89,01	
Mens. 2008	75,24	73,98	105,26	81,95	88,91	94,98	
Acum. 2009	60,11	118,10	186,86	285,05	366,10	455,11	
Acum. 2008	75,24	149,22	254,48	336,42	425,33	520,31	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	120,59	147,68	88,06	77,94	60,74	74,35	1.024,47
Mens. 2008	127,29	160,91	98,32	80,47	65,85	78,44	1.131,59
Acum. 2009	575,70	723,38	811,44	889,38	950,12	1.024,47	
Acum. 2008	647,61	808,51	906,84	987,30	1.053,15	1.131,59	

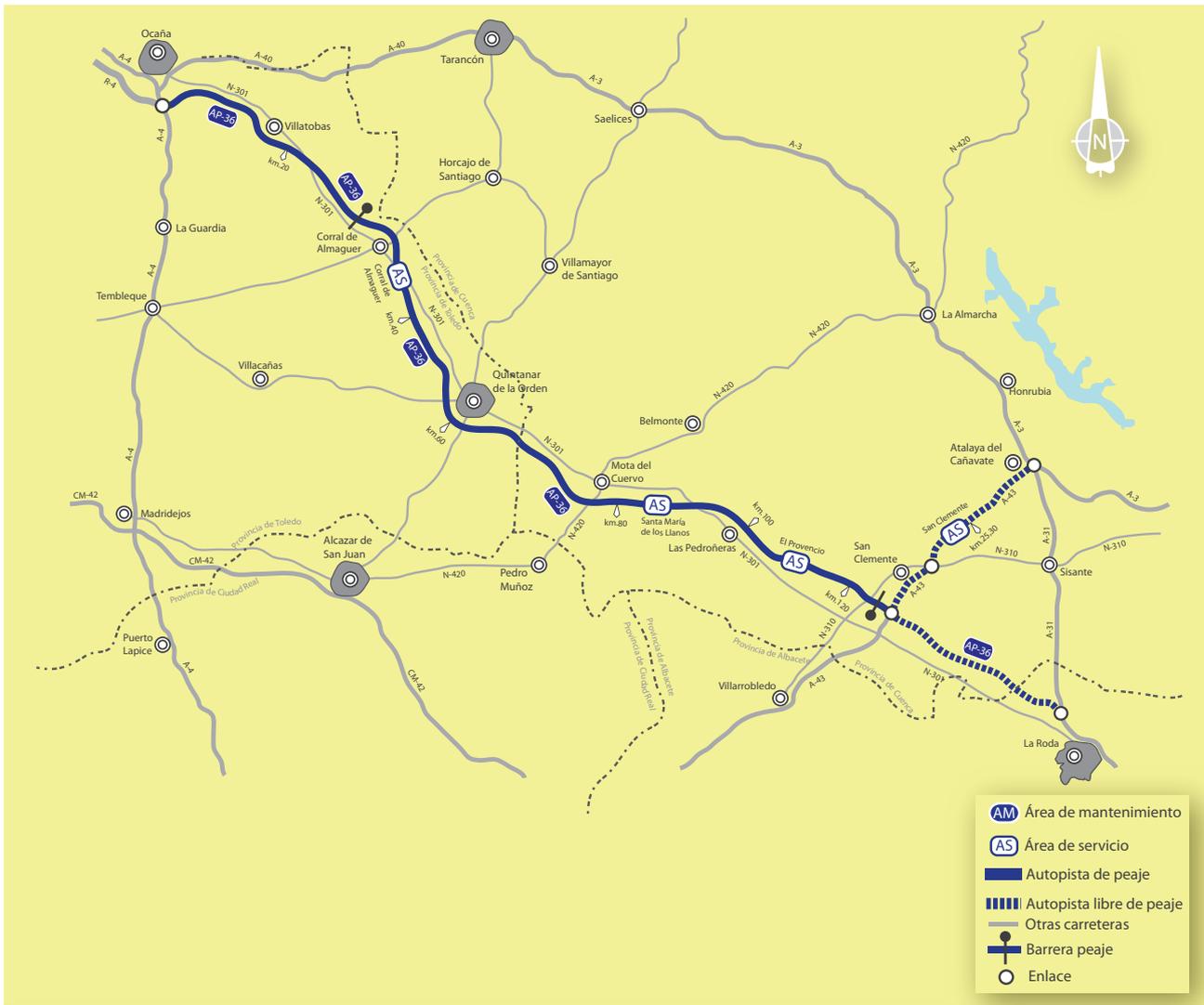
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA

AP-36

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



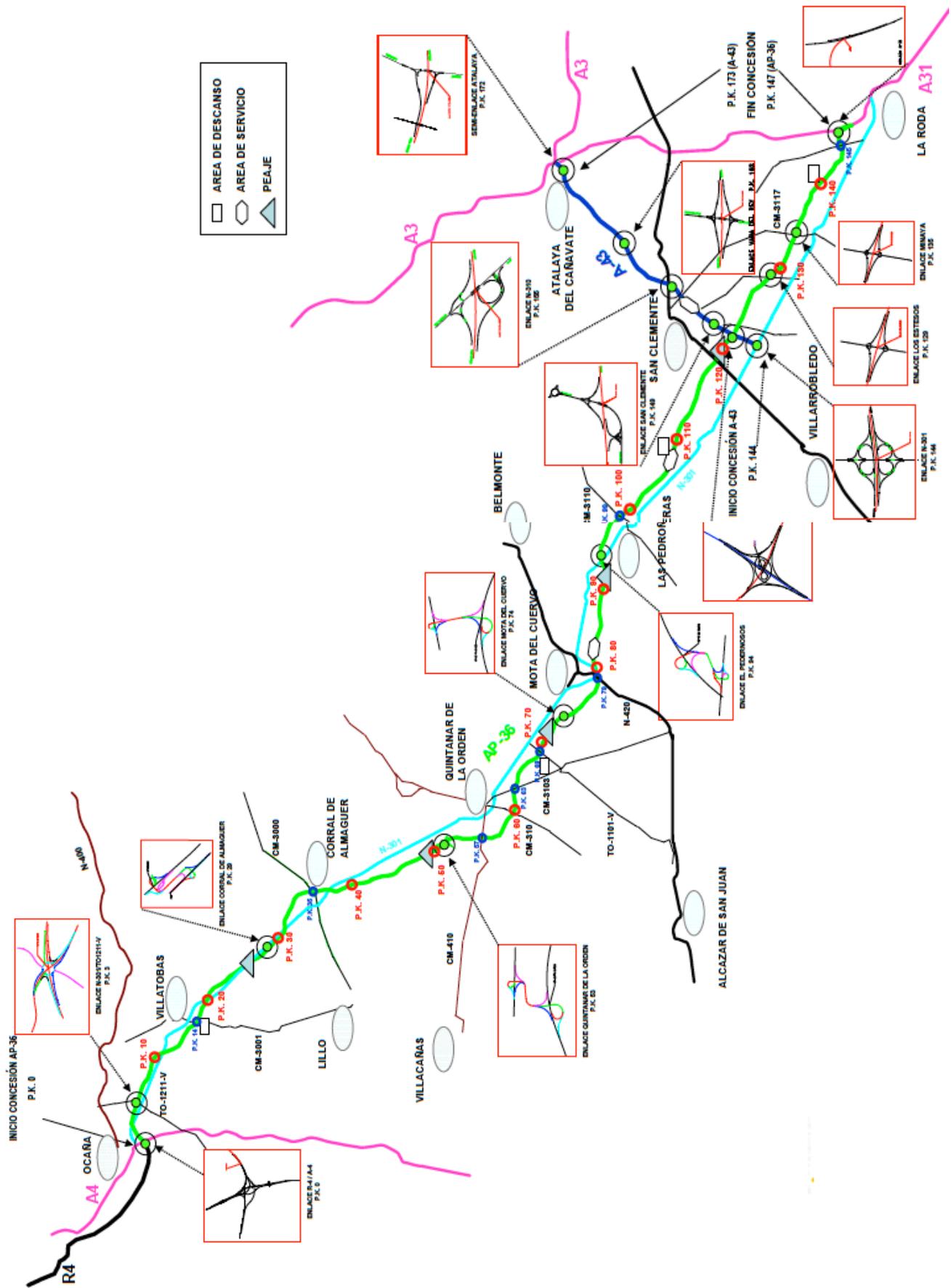
➔ AP-36 AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.	Gasolinera	Restaurante	Bar	Telef. público	Autobús	Alquiler de coches	Moneda	Accesibilidad	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-36 OCAÑA-LA RODA													
	Corral de Almaguer	41	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•
	Santa María de los llanos	84	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•
	El Provencio	108	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•
	San Clemente	152	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•

▲ Dirección Ocaña ▼ Dirección La Roda ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-36: Ocaña-La Roda



AP-36: Ocaña-La Roda

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y el esquema de sus enlaces en la F-2.

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

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-36: Ocaña-La Roda fue de 4.612 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 4.242 corresponden a la categoría de ligeros y 370 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (23,9%) 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 214,61 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 1,2% 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.

Tabla T-2 (AP-36). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Ocaña-Corral de Almaguer	4.537	378	4.915	-7,71	56.587.880	4.710.981	61.298.861	-7,71
Corral de Almaguer-Quintanar de la Orden	4.354	365	4.719	-7,05	37.726.092	3.160.344	40.886.437	-7,05
Quintanar de la Orden-Mota del Cuervo	3.945	350	4.295	-6,31	30.514.575	2.705.688	33.220.262	-6,31
Mota del Cuervo-El Pedernoso	4.015	360	4.375	-5,99	29.861.437	2.677.194	32.538.631	-5,99
El Pedernoso-San Clemente	4.175	387	4.561	-5,08	42.713.974	3.955.875	46.669.849	-5,08
Total tramo de peaje	4.242	370	4.612	-6,54	197.402.454	17.211.564	214.614.484	-6,54

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
San Clemente-La Roda	5.223	487	5.710	3,54	49.566.465	4.621.825	54.188.290	3,54
Enlace N301-Atalaya del Cañavate	2.921	1.478	4.399	4,12	30.170.955	15.264.397	45.435.353	4,12
Total tramos libres	8.144	1.965	10.109	3,83	79.737.420	19.886.222	99.623.643	3,83

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	127,50	5,0%
IMD total (Vh/d)	4.612	23,9%
Demanda total (MVh x km)	214,61	1,2%

(*) Tramos de peaje.

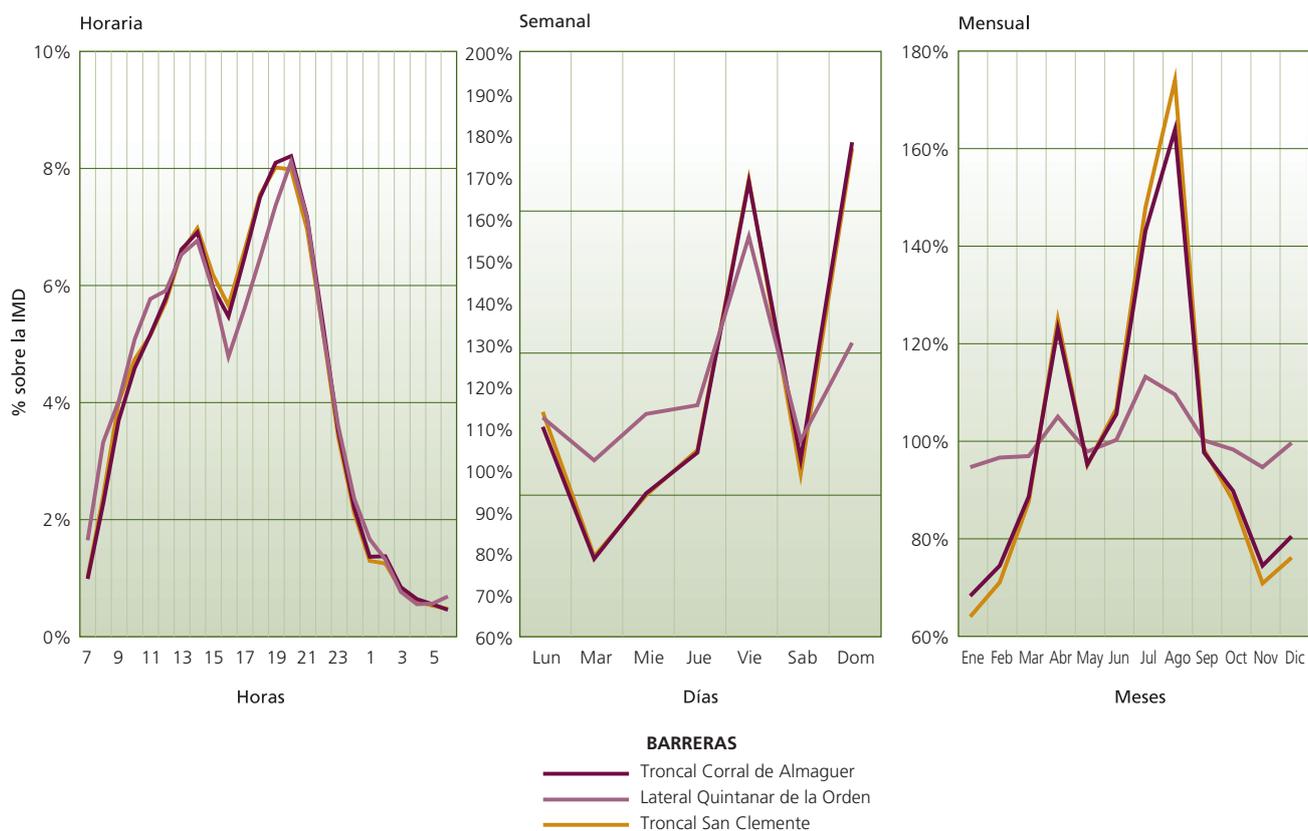
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 14 h y a las 20 h. La primera de ellas alcanza en la troncal de Corral de Almaguer un valor del 6,85% de la intensidad total diaria de 4.772 Vh/día y la segunda llega hasta el 8,16%.

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 143,99% de la media de la IMD en ese punto, mientras que en Quintanar de la Orden la punta semanal corresponde al viernes, con un 127,87% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (128,04%) y especialmente en el período julio-agosto (153,15%-179,07%). Estos datos corresponden a la barrera situada en Corral de Almaguer.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-36). Distribución de las intensidades medias: AP-36, Ocaña-La Roda. Año 2009



Horaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	44	0,93%	10	1,59%	43	0,97%
8	106	2,22%	20	3,27%	104	2,34%
9	174	3,65%	24	3,97%	175	3,95%
10	217	4,54%	30	5,03%	207	4,69%
11	244	5,11%	34	5,72%	225	5,09%
12	273	5,72%	35	5,86%	250	5,67%
13	313	6,57%	39	6,48%	288	6,51%
14	327	6,85%	40	6,71%	306	6,93%
15	282	5,91%	35	5,87%	271	6,13%
16	259	5,42%	28	4,73%	248	5,61%
17	307	6,42%	33	5,55%	289	6,55%
18	356	7,46%	39	6,41%	331	7,50%
19	384	8,05%	44	7,31%	352	7,96%
20	389	8,16%	48	8,06%	350	7,93%
21	340	7,12%	43	7,11%	305	6,91%
22	254	5,32%	31	5,20%	230	5,20%
23	166	3,47%	21	3,55%	148	3,36%
24	103	2,15%	14	2,31%	91	2,06%
1	63	1,31%	10	1,62%	55	1,24%
2	63	1,33%	8	1,27%	53	1,20%
3	38	0,80%	4	0,71%	33	0,75%
4	28	0,59%	3	0,50%	25	0,56%
5	24	0,51%	3	0,51%	21	0,48%
6	19	0,41%	4	0,63%	19	0,42%
Total	4.772		601		4.415	

Diaría	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	4.551	95,37%	582	96,90%	4.323	97,92%
Mar	3.473	72,78%	538	89,57%	3.231	73,18%
Mie	4.005	83,93%	586	97,57%	3.691	83,60%
Jue	4.340	90,95%	595	99,06%	4.033	91,35%
Vie	6.547	137,20%	768	127,87%	6.076	137,62%
Sáb	4.283	89,75%	559	93,07%	3.850	87,20%
Dom	6.869	143,95%	659	109,72%	6.311	142,94%
Total	4.772		601		4.415	

Mensual	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.842	59,56%	556	92,57%	2.395	54,25%
Feb	3.215	67,37%	571	95,07%	2.785	63,09%
Mar	4.062	85,12%	573	95,40%	3.697	83,74%
Abr	6.110	128,04%	634	105,56%	5.757	130,41%
May	4.453	93,32%	580	96,57%	4.108	93,05%
Jun	5.064	106,12%	598	99,56%	4.748	107,55%
Jul	7.308	153,15%	695	115,71%	7.023	159,08%
Ago	8.545	179,07%	668	111,22%	8.466	191,77%
Sep	4.598	96,36%	597	99,40%	4.289	97,15%
Oct	4.129	86,53%	583	97,07%	3.709	84,02%
Nov	3.212	67,31%	556	92,57%	2.773	62,81%
Dic	3.571	74,83%	593	98,73%	3.065	69,43%
Total	4.772		601		4.415	

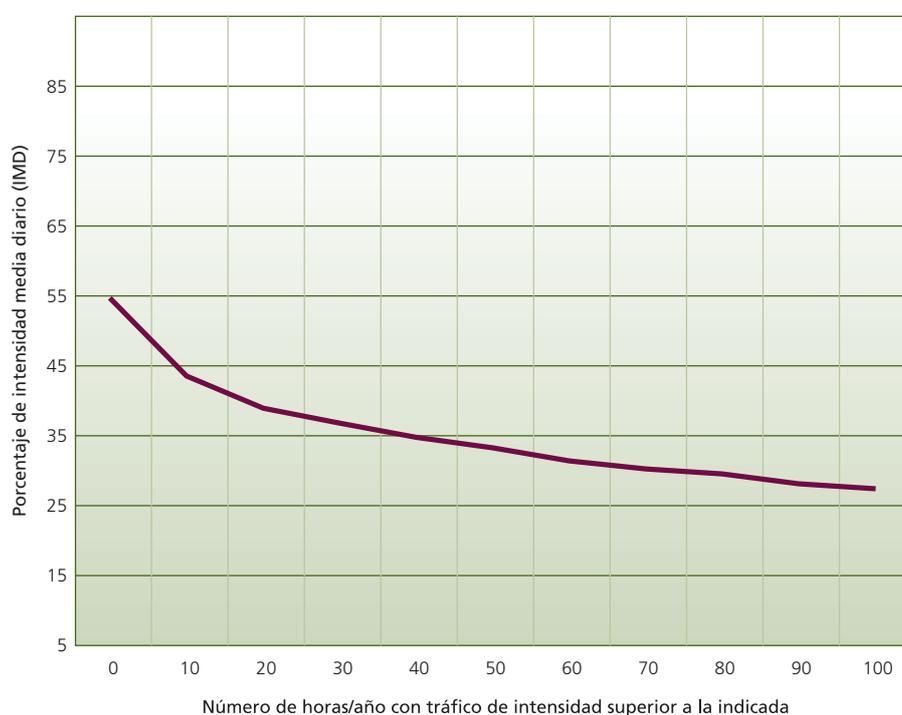
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 36,71% 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 27,15% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 54,84% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-36). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



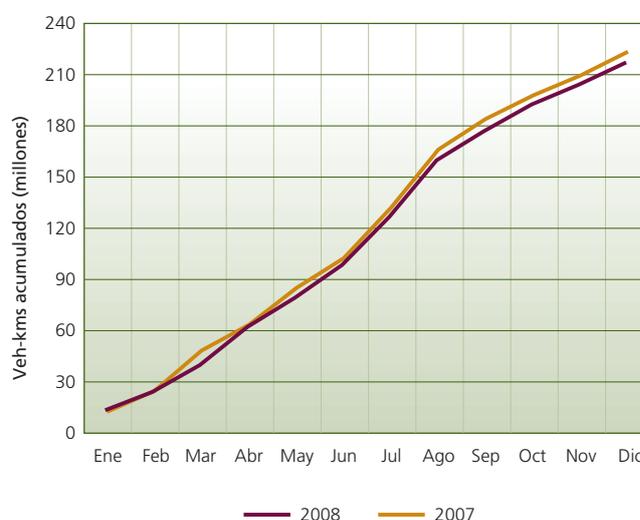
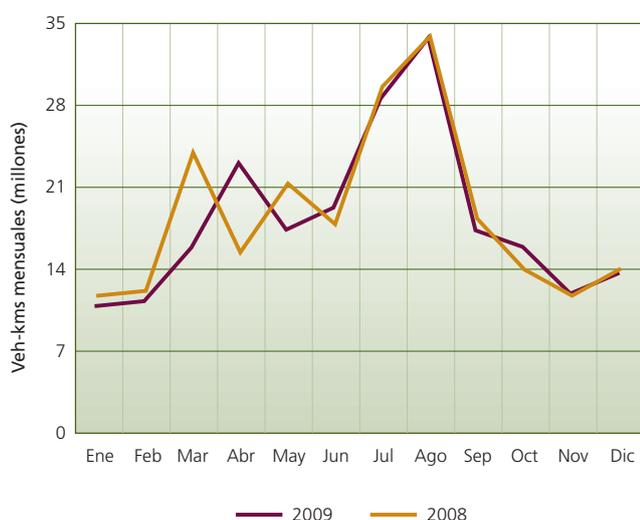
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	54,84
10	43,48
20	38,88
30	36,71
40	34,59
50	33,07
60	31,25
70	30,03
80	29,30
90	27,89
100	27,15

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas vacacionales y estacionales producidas durante el mes de abril y en el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó ligeramente los 214 millones de Vh × km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-36). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



Autopista AP-36	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	10,53	10,92	15,51	22,73	17,03	18,93	
Mens. 2008	11,61	12,01	23,87	15,35	21,18	17,73	
Acum. 2009	10,53	21,45	36,96	59,69	76,72	95,65	
Acum. 2008	11,61	23,62	47,49	62,85	84,03	101,76	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	28,23	33,39	17,00	15,57	11,56	13,29	214,69
Mens. 2008	29,51	33,77	18,18	13,88	11,62	13,86	222,57
Acum. 2009	123,88	157,27	174,27	189,84	201,40	214,69	
Acum. 2008	131,27	165,04	183,22	197,09	208,71	222,57	

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



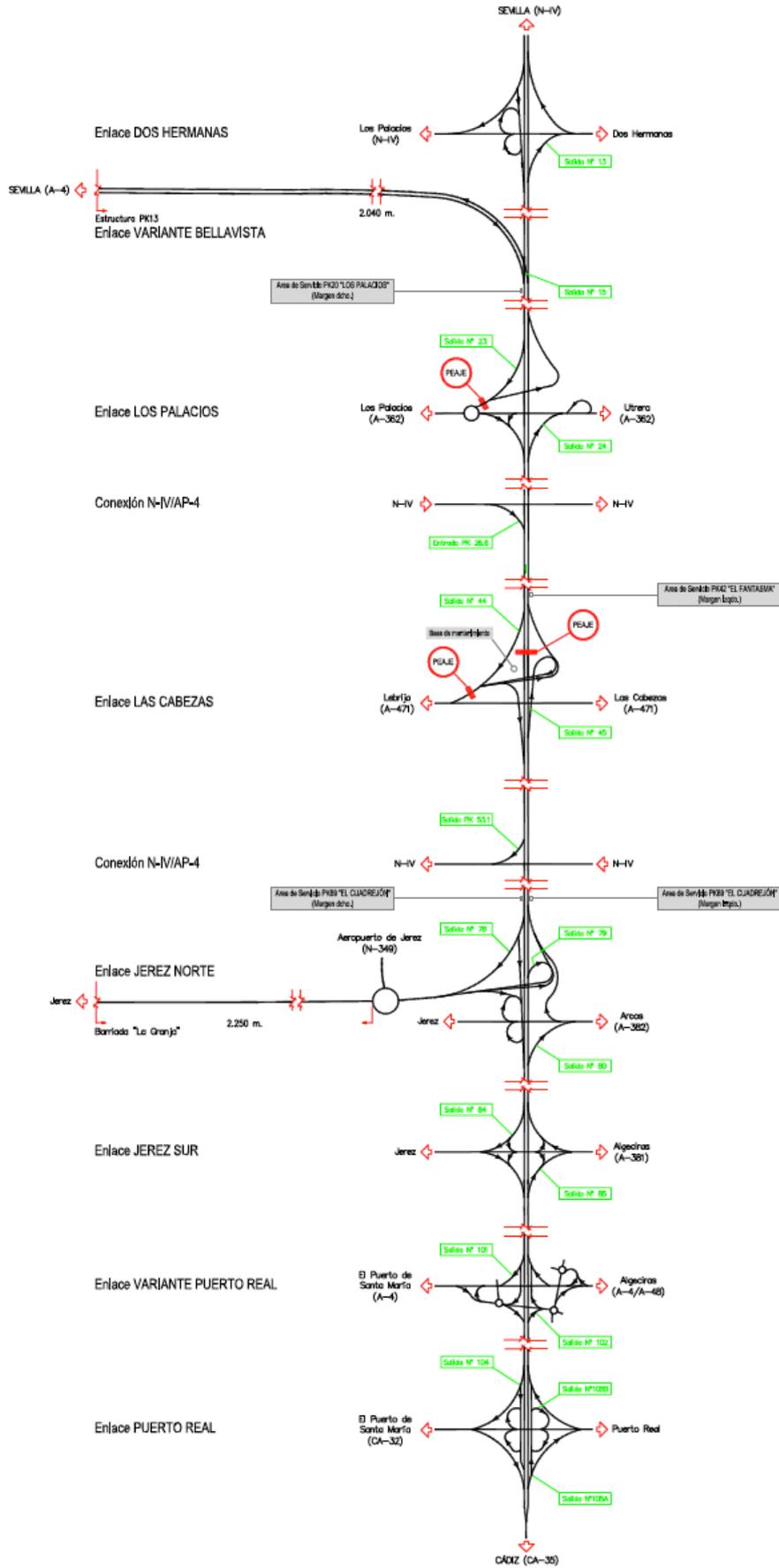
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚰	☕	✂️	☎️	🛠️	🚚	💰	🌲	📄	📺	♿
AP-4 SEVILLA-CÁDIZ													
	Los Palacios	20	☑	☑	☑	☑	-	-	-	-	-	-	☑
	Cerro Fantasma	42	☑	☑	☑	☑	-	-	-	-	-	-	☑
	El Cuadrejón	69	☑	☑	☑	☑	-	-	-	-	-	-	☑

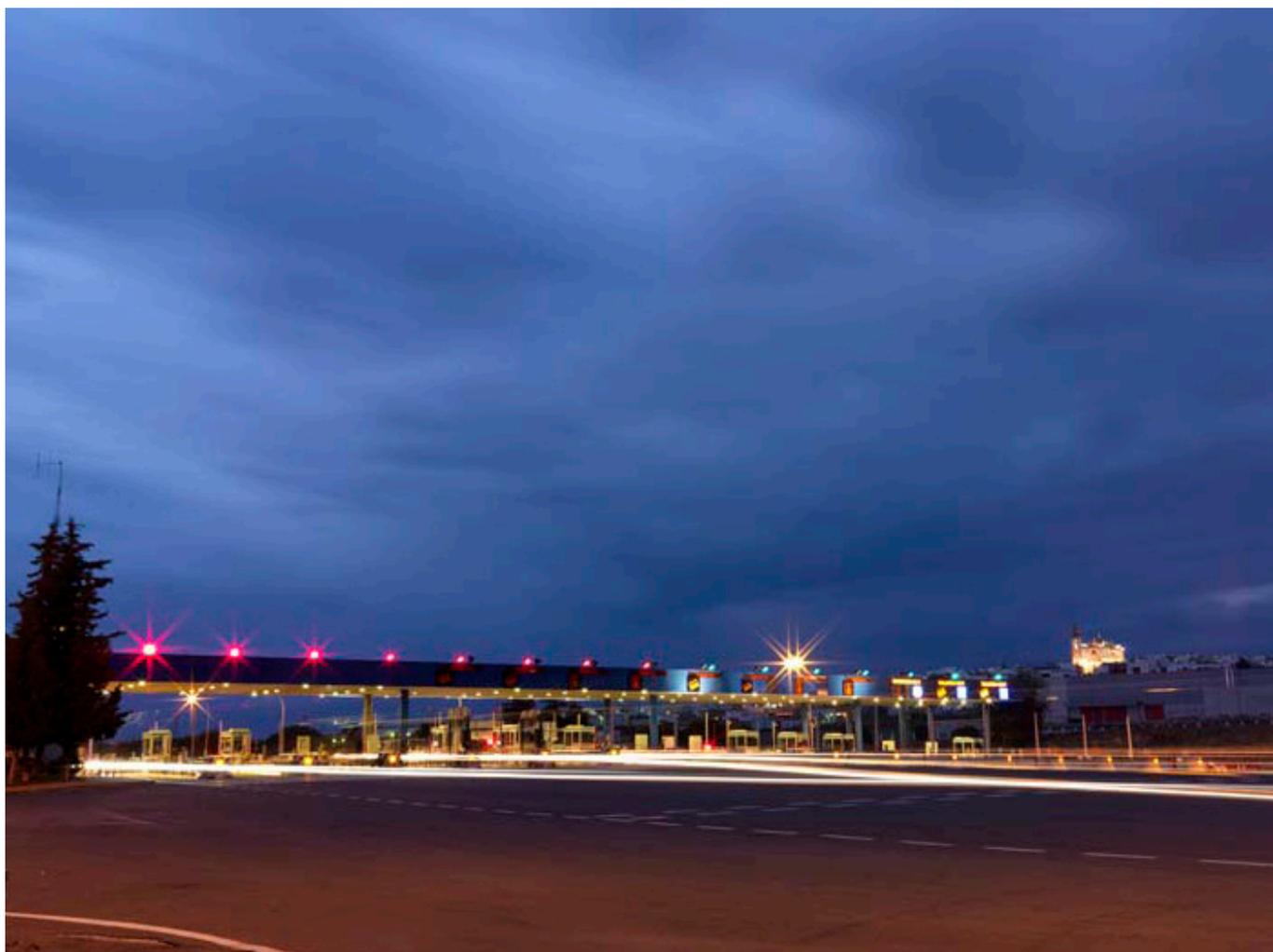
⬆️ Dirección Sevilla

⬆️ Dirección Cádiz

● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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

Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.
Domicilio	Paseo Alameda, nº 36. 46023 VALENCIA
Fecha de constitución	15/09/67
Capital social (*)	214,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz	05/02/65	04/11/71	31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona-Valencia	22/07/67	08/06/74	31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia-Alicante	20/01/68	08/06/76	31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-4: Sevilla-Cádiz fue de 23.774 vehículos, de los cuales 22.272 corresponden a la categoría de ligeros y 1.502 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (123,4%) 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 19.296 Vh/día en el tramo Jerez-Puerto Real hasta 30.556 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 2009 para el conjunto de la vía en 814,13 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 4,6% 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.

Tabla T-2 (AP-4). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Dos Hermanas-Los Palacios	28.824	1.732	30.556	-4,24	123.091.828	7.396.664	130.488.492	-4,50
Los Palacios-Las Cabezas	26.861	1.593	28.454	-2,54	209.614.675	12.431.244	222.045.919	-2,81
Las Cabezas-Jerez	20.777	1.280	22.057	-1,44	254.427.697	15.674.337	270.102.034	-1,71
Jerez-Puerto Real	17.690	1.606	19.296	-0,12	175.561.099	15.937.990	191.499.089	-0,15
Total tramo de peaje	22.272	1.502	23.774	-1,84	762.695.299	51.440.235	814.135.534	-2,11

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	93,80	3,7%
IMD total (Vh/d)	23.774	123,4%
Demanda total (MVh x km)	814,14	4,6%

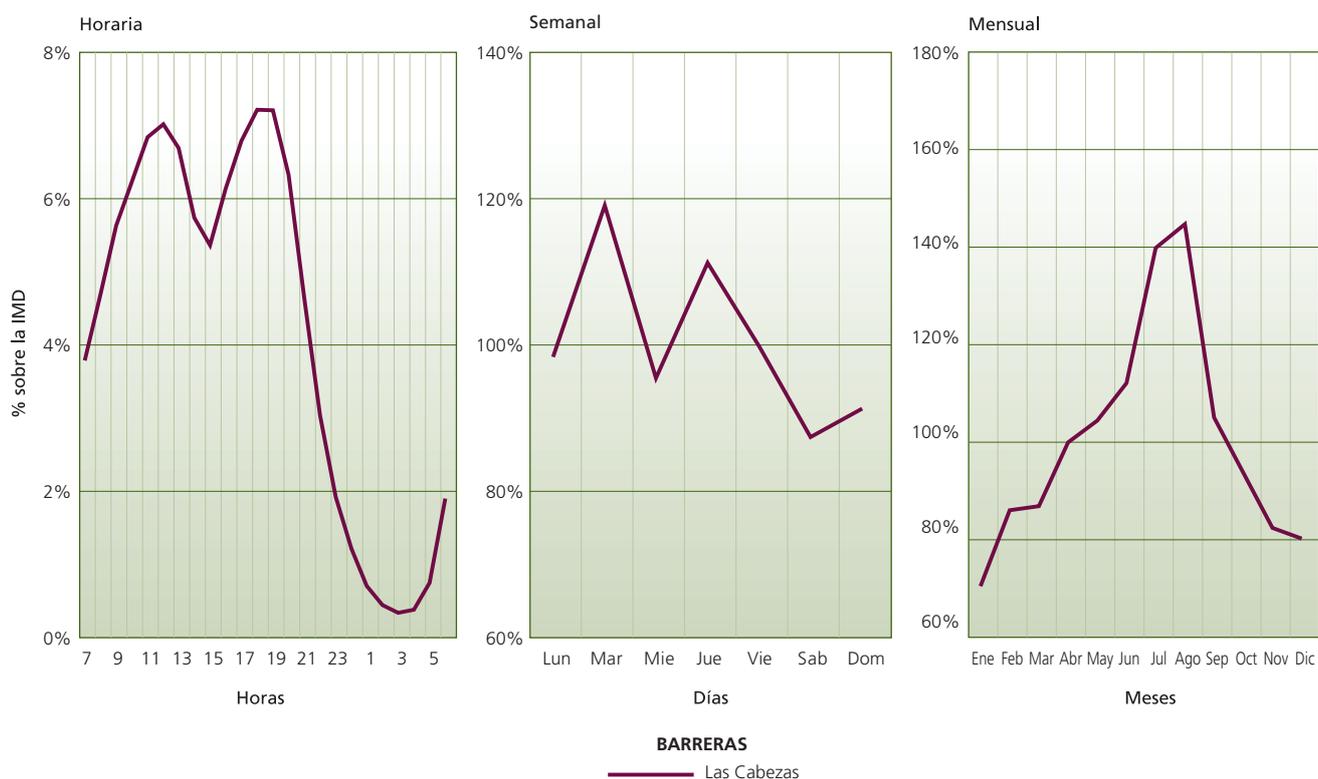
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,98% de la intensidad total diaria en la barrera de Las Cabezas de 22.057 Vh/día y la segunda llega a alcanzar el 7,18%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los martes y otra los jueves, siendo la primera el 118,67% y la segunda el 110,79% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período julio-agosto-septiembre (111,48%-139,21%-144,09%).

Los datos detallados pueden consultarse en el la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-4). Distribución de las intensidades medias: AP-4, Sevilla-Cádiz. Año 2009



Horaria		Las Cabezas	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	826	3,74%	
8	1.025	4,65%	
9	1.233	5,59%	
10	1.365	6,19%	
11	1.499	6,80%	
12	1.539	6,98%	
13	1.467	6,65%	
14	1.257	5,70%	
15	1.174	5,32%	
16	1.345	6,10%	
17	1.489	6,75%	
18	1.583	7,18%	
19	1.580	7,16%	
20	1.386	6,28%	
21	1.013	4,59%	
22	661	3,00%	
23	415	1,88%	
24	259	1,18%	
1	147	0,67%	
2	89	0,40%	
3	65	0,29%	
4	75	0,34%	
5	156	0,71%	
6	410	1,86%	
Total	22.057		

Diaria		Mediterráneo	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	21.611	97,98%	
Mar	26.176	118,67%	
Mie	20.961	95,03%	
Jue	24.438	110,79%	
Vie	21.918	99,37%	
Sáb	19.196	87,03%	
Dom	20.052	90,91%	
Total	22.057		

Mensual		Mediterráneo	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	15.420	69,91%	
Feb	18.854	85,48%	
Mar	19.026	86,26%	
Abr	21.903	99,30%	
May	22.892	103,79%	
Jun	24.589	111,48%	
Jul	30.706	139,21%	
Ago	31.783	144,09%	
Sep	23.042	104,47%	
Oct	20.540	93,12%	
Nov	18.034	81,76%	
Dic	17.563	79,63%	
Total	22.057		

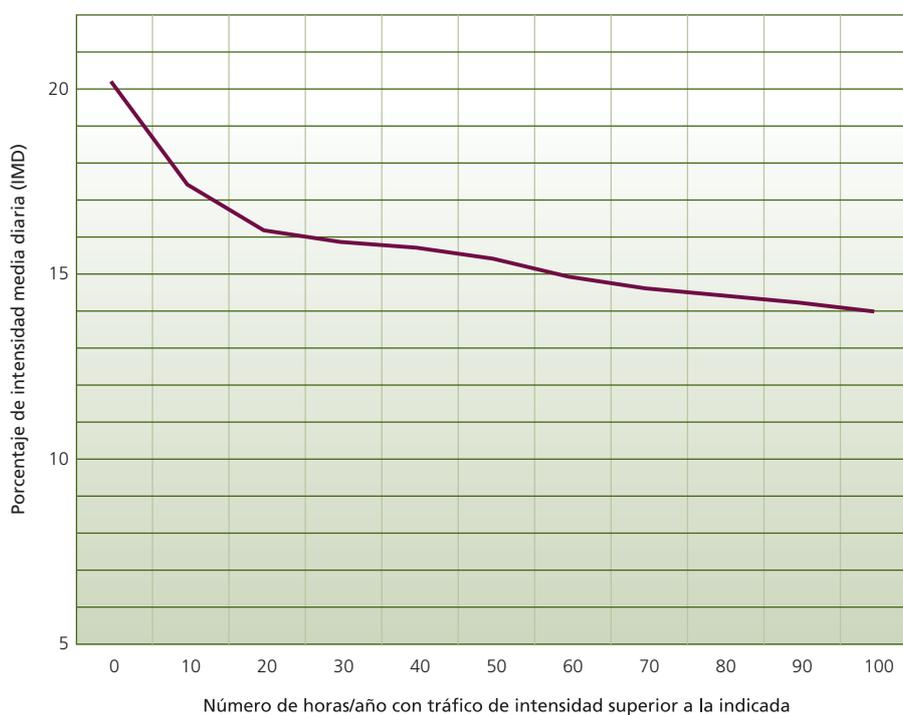
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,77% 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 13,88% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 20,10% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,10
10	17,32
20	16,08
30	15,77
40	15,61
50	15,31
60	14,82
70	14,51
80	14,33
90	14,12
100	13,88

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 814 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-4). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



Autopista AP-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	49,11	54,00	60,46	65,89	71,03	74,76		
Mens. 2008	55,80	59,54	72,33	62,36	70,05	75,20		
Acum. 2009	49,11	103,10	163,57	229,46	300,49	375,25		
Acum. 2008	55,80	115,34	187,67	250,03	320,08	395,28		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	95,36	98,73	69,96	64,60	55,20	55,03	814,14	
Mens. 2008	93,61	98,45	70,67	61,95	55,71	56,02	831,69	
Acum. 2009	470,61	569,34	639,30	703,90	759,10	814,14		
Acum. 2008	488,89	587,34	658,01	719,96	775,67	831,69		

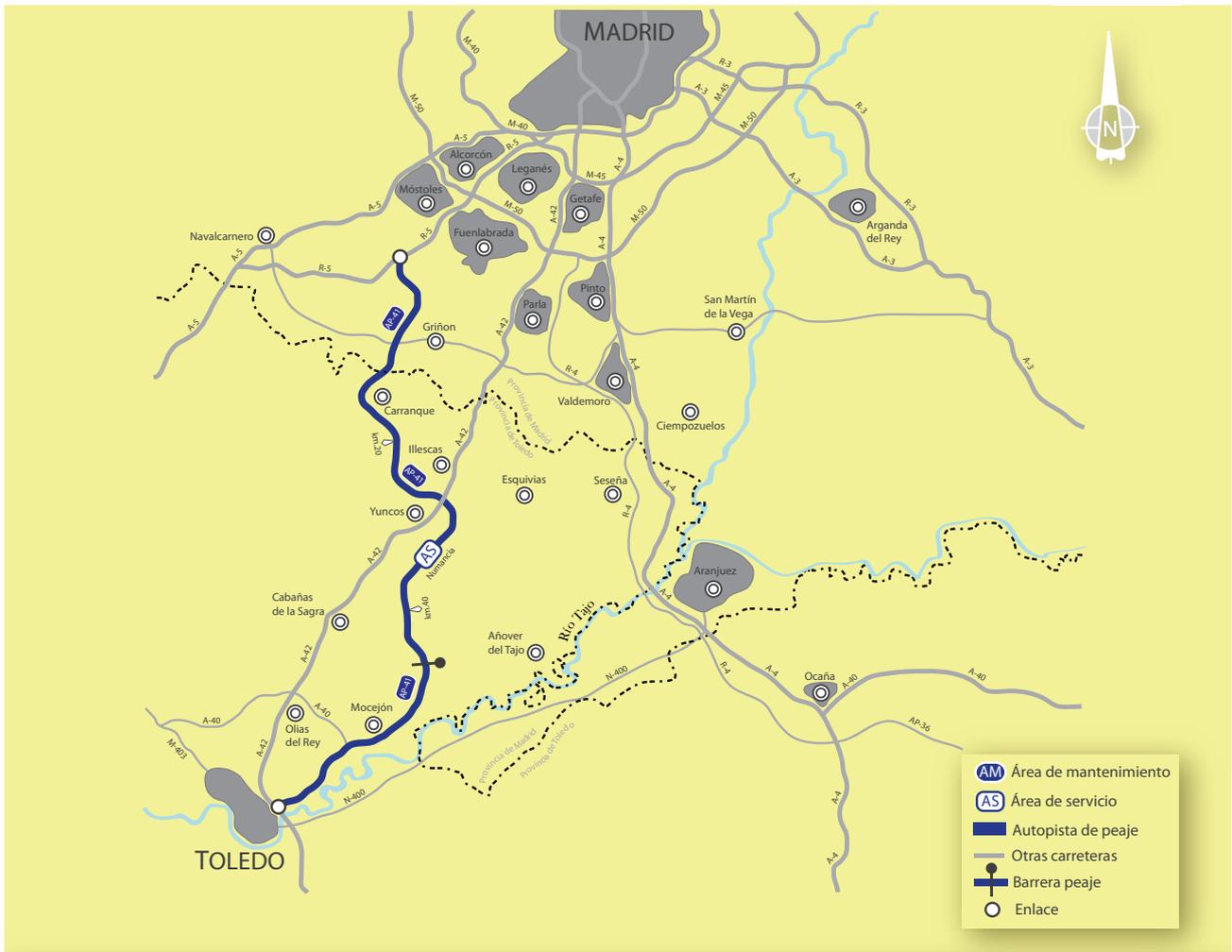
AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

AP-41

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



➔ AP-41 AUTOPISTA MADRID-TOLEDO



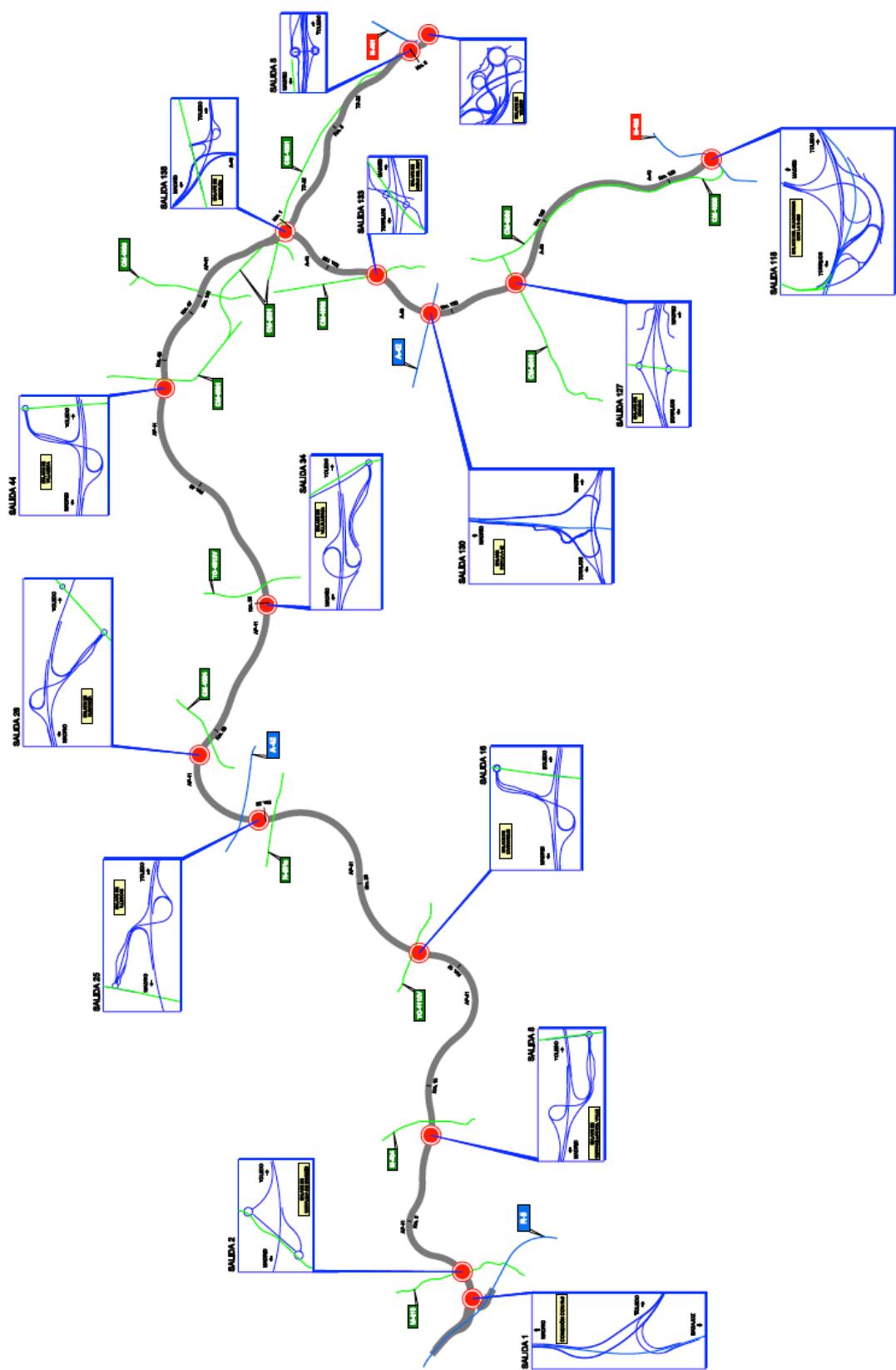
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-41 MADRID-TOLEDO	Numancia	31	•	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•

▲ Dirección Madrid

▼ Dirección Toledo

● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-41: Madrid-Toledo



AP-41: Madrid-Toledo

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 (*)	113,44

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-41: Madrid-Toledo	13/02/04	29/12/06	13/02/2040 (44)

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-41: Madrid-Toledo fue de 1.883 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 1.832 corresponden a la categoría de ligeros y 51 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (9,8%) 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 1.367 Vh/día en el tramo Villaluenga-Villaseca de la Sagra hasta 3.193 Vh/día en el R5-Serranillos del Valle.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 40,42 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, sensiblemente 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.

Tabla T-2 (AP-41). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
R5-Serranillos del Valle	3.117	76	3.193	-20,25	7.395.200	180.668	7.575.867	-20,48
Serranillos del Valle-Carranque	2.685	65	2.750	-21,23	8.154.058	196.560	8.350.618	-21,46
Carranque-Illescas	1.840	55	1.895	-24,96	5.856.526	175.987	6.032.513	-25,16
Illescas-Numancia de la Sagra	1.648	59	1.707	-24,98	2.225.513	79.228	2.304.741	-25,19
Numancia de la Sagra-Villaluenga	1.348	34	1.382	-21,94	2.941.215	74.272	3.015.487	-22,10
Villaluenga-Villaseca de la Sagra	1.329	38	1.367	-21,06	4.403.927	124.841	4.528.768	-21,22
Villaseca de la Sagra-Toledo	1.385	44	1.429	-19,67	8.349.590	263.185	8.612.775	-19,91
Total tramo de peaje	1.832	51	1.883	-21,60	39.326.029	1.094.740	40.420.769	-21,58

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Enlace Guadarrana-Enlace Bargas	3.864	924	4.788	19,85	18.898.824	4.519.284	23.418.108	19,85
Enlace Bargas-Enlace Ollas	797	243	1.040	-28,33	581.810	177.390	759.200	-28,33
Enlace Ollas-Enlace AP-41	209	18	227	24,04	190.713	16.425	207.138	24,04
Total tramos libres	3.011	721		17,40	19.671.347	4.713.099	24.384.446	17,40

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	58,80	2,3
IMD total (Vh/d)	1.883	9,8
Demanda total (MVh x km)	40,40	0,2

(*) Tramos de peaje.

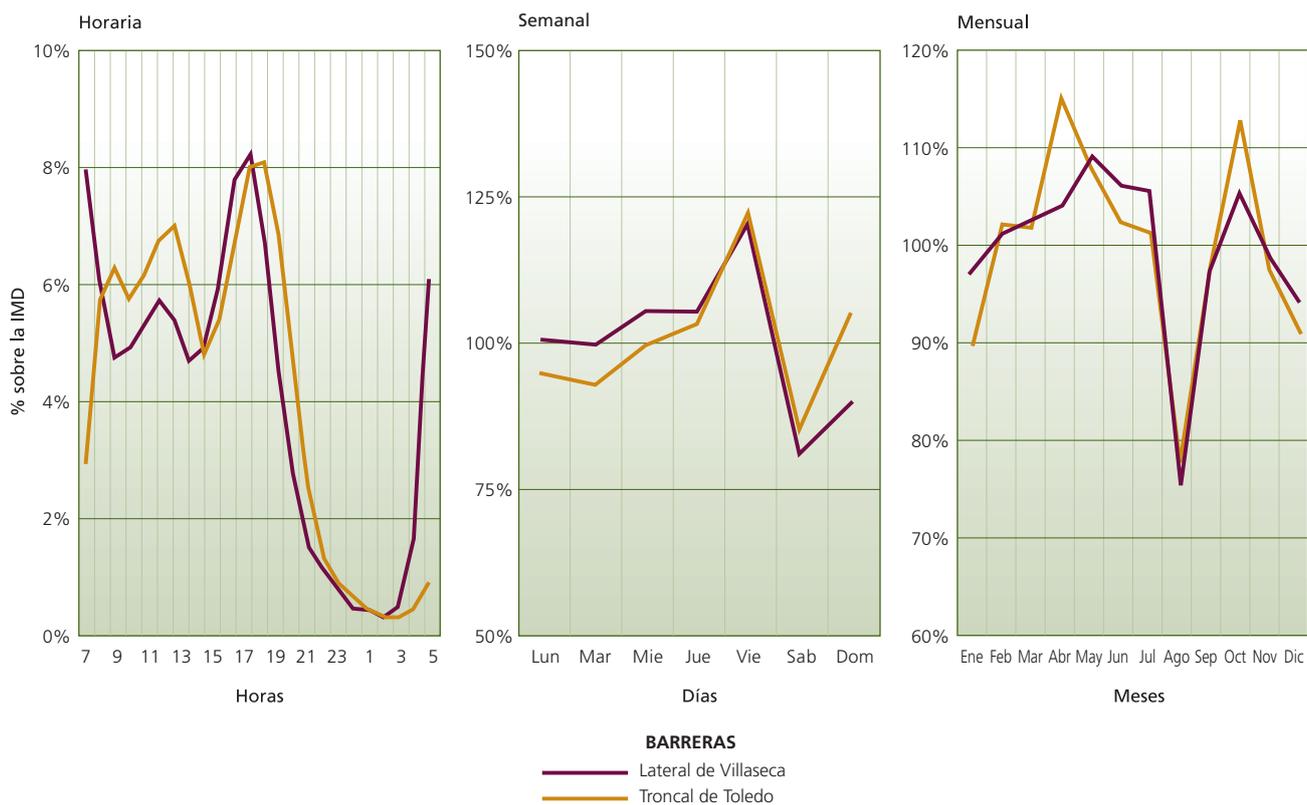
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 13 h y las 19 h. Estas punta alcanzan en la troncal de Toledo unos valores del 7,09% y del 8,16% respectivamente de la intensidad total diaria de 1.482 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 121,71% de la media de la IMD en ese punto. En cuanto a la distribución mensual se aprecia dos puntas estacionales localizadas en los meses de abril y octubre (115,40% y 113,11%) en el troncal de Toledo.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-41). Distribución de las intensidades medias: AP-41, Madrid-Toledo. Año 2009



Horaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	261	8,01	44	2,97
8	199	6,10	86	5,80
9	156	4,79	94	6,34
10	162	4,97	86	5,80
11	177	5,43	93	6,28
12	190	5,83	101	6,82
13	179	5,49	105	7,09
14	155	4,75	90	6,07
15	161	4,94	72	4,86
16	198	6,07	81	5,47
17	257	7,88	101	6,82
18	271	8,31	120	8,10
19	222	6,81	121	8,16
20	150	4,60	101	6,82
21	91	2,79	68	4,59
22	51	1,56	37	2,50
23	37	1,13	20	1,35
24	27	0,83	14	0,94
1	16	0,49	10	0,67
2	15	0,46	7	0,47
3	11	0,34	5	0,34
4	17	0,52	5	0,34
5	56	1,72	7	0,47
6	201	6,17	14	0,94
Total	3.260		1.482	

Diaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	3.254	100,19	1.396	94,50
Mar	3.234	99,57	1.370	92,74
Mie	3.414	105,12	1.467	99,30
Jue	3.413	105,08	1.519	102,82
Vie	3.902	120,14	1.798	121,71
Sáb	2.615	80,51	1.251	84,68
Dom	2.903	89,38	1.540	104,25
Total	3.260		1.482	

Mensual	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	3.182	97,54	1.332	89,79
Feb	3.308	101,40	1.518	102,33
Mar	3.352	102,75	1.516	102,19
Abr	3.406	104,41	1.712	115,40
May	3.572	109,49	1.606	108,26
Jun	3.473	106,46	1.524	102,73
Jul	3.454	105,88	1.507	101,58
Ago	2.462	75,47	1.152	77,65
Sep	3.181	97,51	1.455	98,08
Oct	3.447	105,66	1.678	113,11
Nov	3.231	99,04	1.446	97,47
Dic	3.079	94,38	1.356	91,41
Total	3.260		1.482	

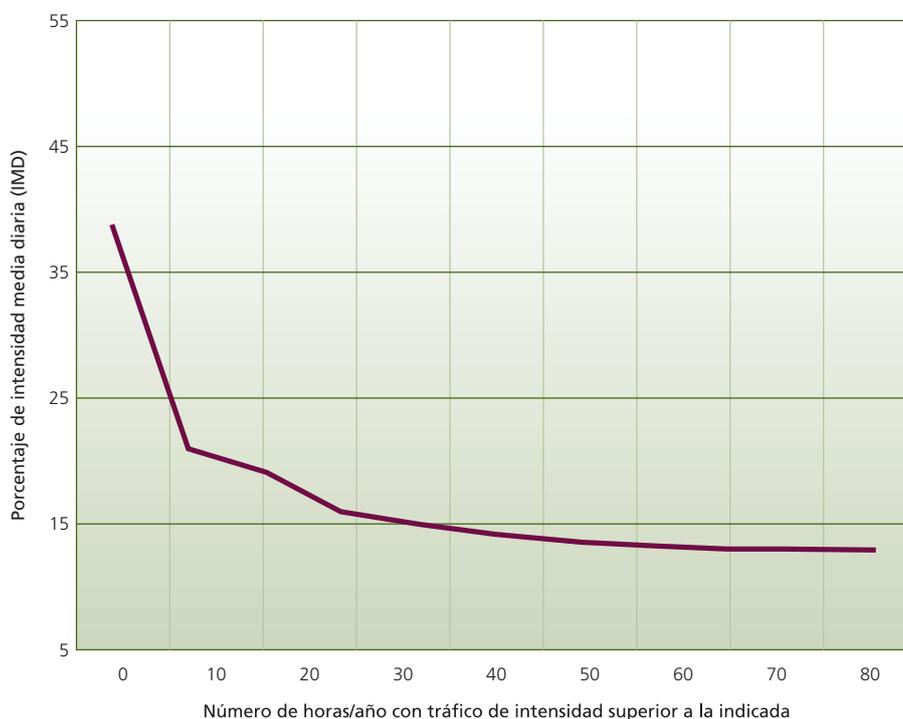
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,10% 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 13,00% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 38,9% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-41). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



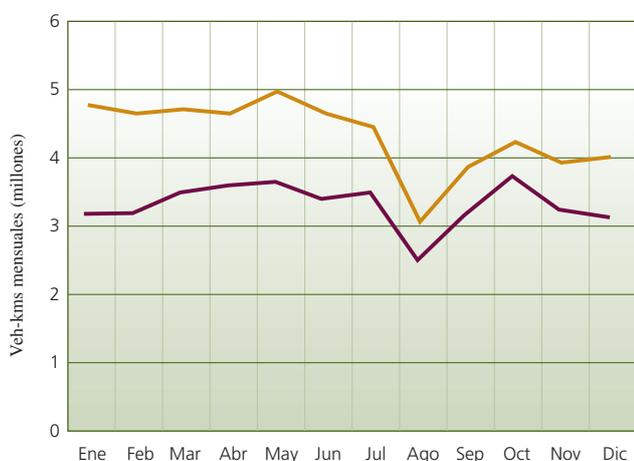
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	38,9
10	21,1
20	19,3
30	16,1
40	15,1
50	14,2
60	13,7
70	13,4
80	13,2
90	13,1
100	13,0

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas mencionadas que se produjeron durante los meses de abril y octubre. La utilización de la vía durante este año superó los 40 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-41). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



— 2009 — 2008

— 2009 — 2008

Autopista AP-41	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	3,23	3,24	3,55	3,65	3,70	3,46		
Mens. 2008	4,75	4,62	4,69	4,62	4,94	4,63		
Acum. 2009	3,23	6,47	10,02	13,67	17,37	20,83		
Acum. 2008	4,75	9,37	14,06	18,68	23,62	28,25		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	3,54	2,55	3,23	3,78	3,30	3,19	40,42	
Mens. 2008	4,43	3,04	3,87	4,20	3,92	3,97	51,68	
Acum. 2009	24,37	26,92	30,15	33,93	37,23	40,42		
Acum. 2008	32,68	35,72	39,59	43,79	47,71	51,68		

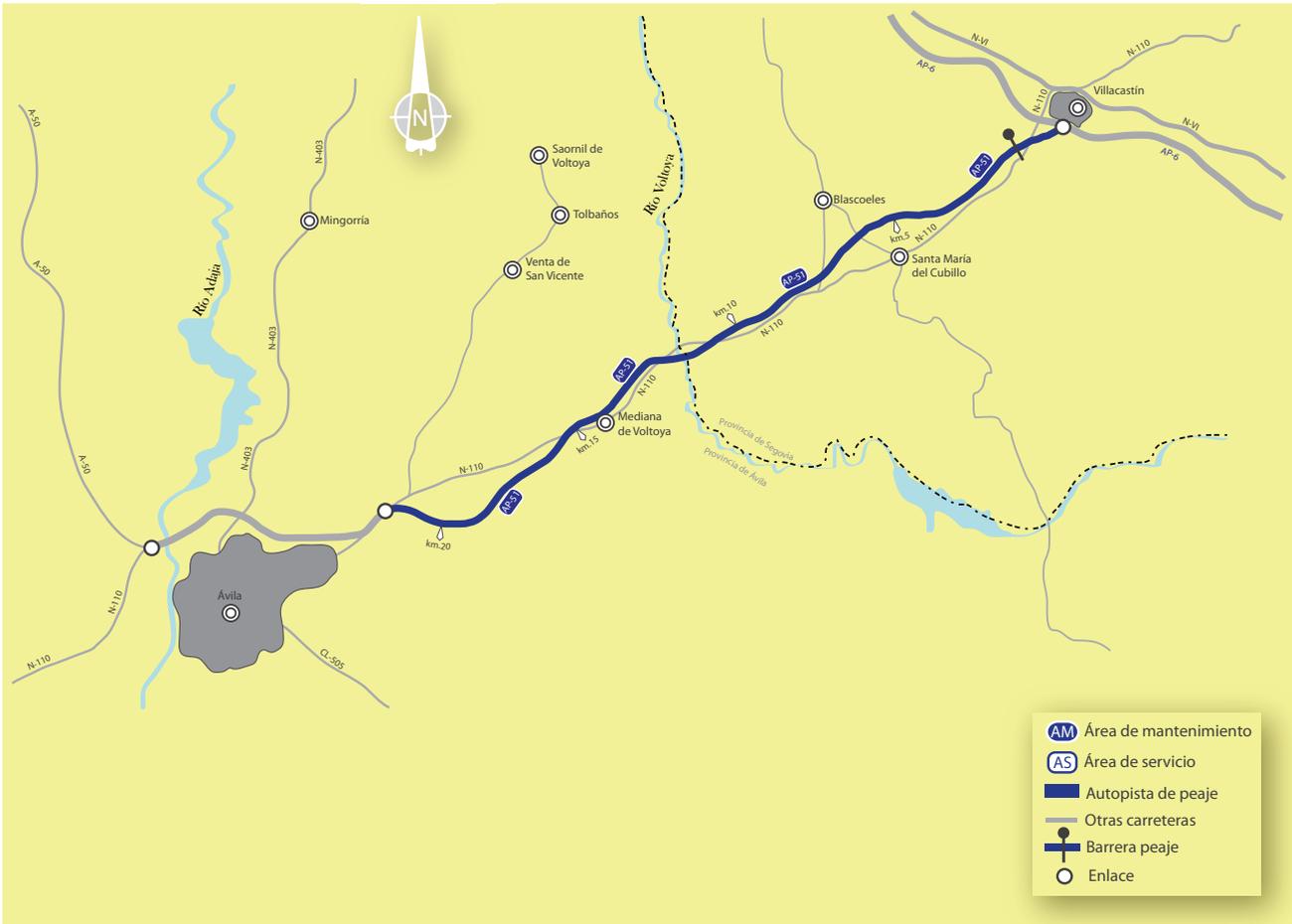
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA

AP-51

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



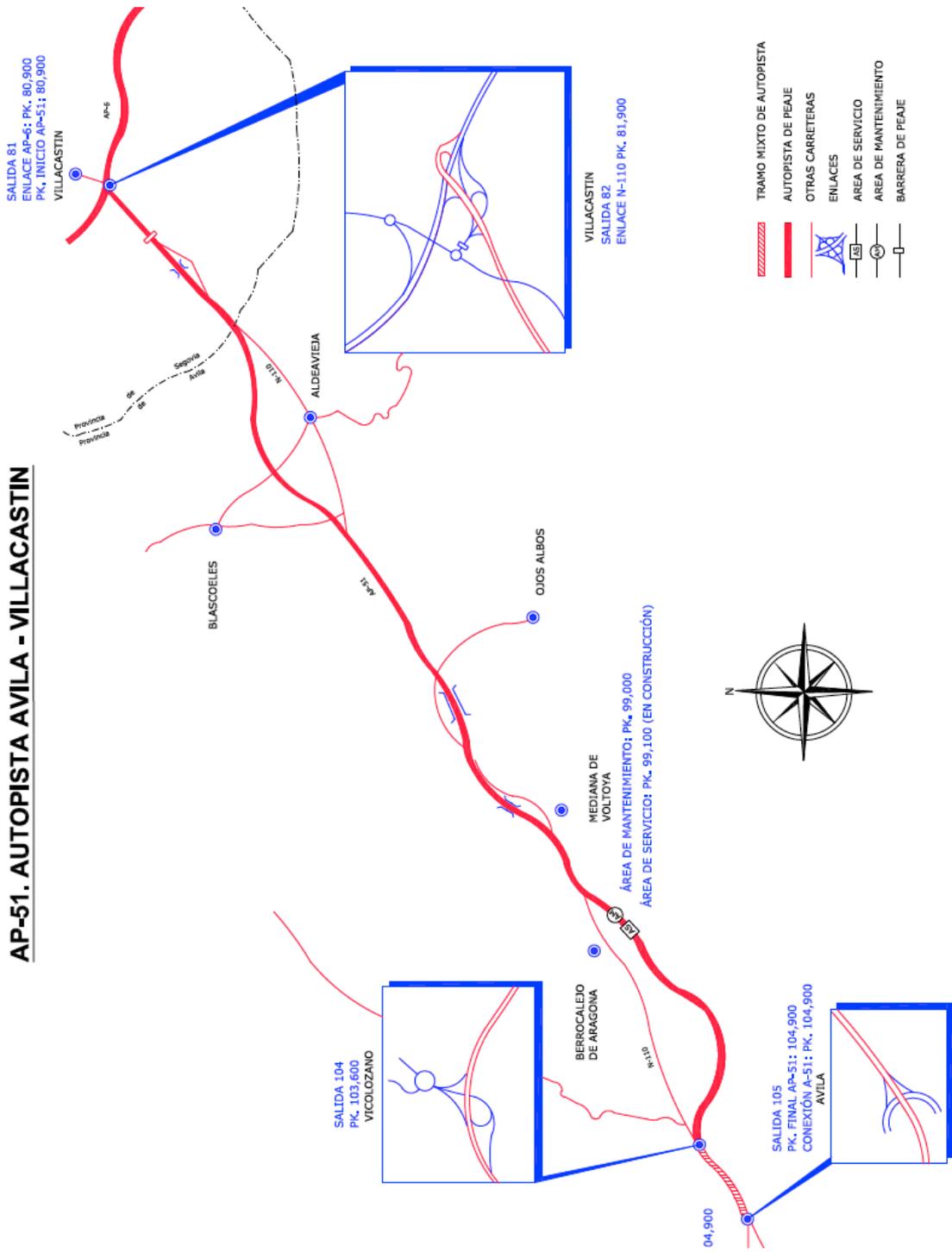
→ AP-51 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-51 AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AP-51. AUTOPISTA AVILA - VILLACASTIN





AP-51: AP-6 Conexión con Ávila. Pk 98, Berrocalejo

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

Sociedad concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S. A. C. E. UNIPERSONAL
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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 (*)	51,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-51: Ávila-Villacastín (Castellana)	5/11/99	7/11/02	18/11/31 a 36
	Autopista AP-6: Villalba-Adanero (Iberpistas)			29/1/18
	Villalba-Villacastín	18/1/68	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín-Adanero	18/8/72	27/12/76	
	Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana)	5/11/99	8/4/03	18/11/31 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

(**) Tramo Villalba-Alto del Caloco.

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

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-51: AP-6-Conexión con Ávila fue de 8.316 vehículos, de los cuales 7.789 corresponden a la categoría de ligeros y 527 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (43,2%) 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 2009 para el conjunto de la vía en 70,12 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% 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.

Tabla T-2 (AP-51). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Ávila-Villacastín	7.789	527	8.316	17,26	65.671.016	4.446.918	70.117.934	16,95
Total tramo de peaje	7.789	527	8.316	17,26	65.671.016	4.446.918	70.117.934	16,95

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	23,10	0,9
IMD total (Vh/d)	8.316	43,2
Demanda total (MVh x km)	70,12	0,4

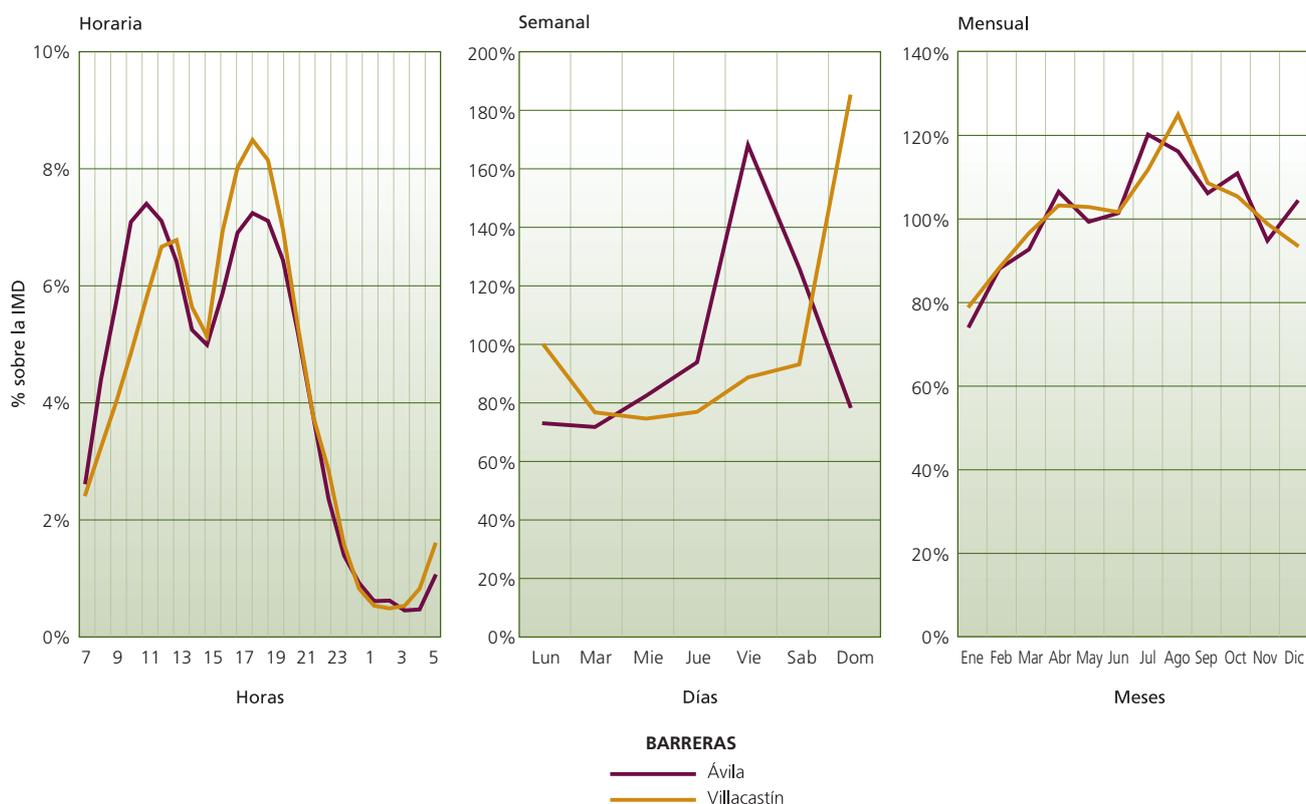
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,75% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,47%. En Ávila las puntas se invierten situándose en torno a las 11 h (7,37%) y las 18 h (7,21%).

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 169,10% y la segunda el 185,74% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una evolución con dos puntas estacionales en los meses de abril, julio y agosto, con valores máximos que oscilan respectivamente entre el 118,96% de la IMD (Ávila, julio) y el 123,81% (Villacastín, agosto).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-51). Distribución de las intensidades medias: AP-51, Ávila-Villacastín. Año 2009



Horaria	Ávila		Villacastín	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	107	2,57	102	2,37
8	180	4,33	136	3,17
9	235	5,65	169	3,94
10	294	7,06	206	4,80
11	307	7,37	247	5,75
12	295	7,08	285	6,63
13	265	6,38	290	6,75
14	216	5,20	240	5,59
15	205	4,94	219	5,09
16	242	5,83	296	6,89
17	286	6,87	344	8,00
18	300	7,21	364	8,47
19	295	7,08	349	8,12
20	266	6,40	297	6,93
21	214	5,14	226	5,25
22	153	3,68	158	3,69
23	95	2,29	120	2,78
24	54	1,31	65	1,50
1	35	0,84	32	0,74
2	22	0,53	20	0,45
3	23	0,54	17	0,40
4	15	0,37	19	0,45
5	16	0,38	32	0,74
6	40	0,96	65	1,50
Total	4.161		4.295	

Diaria	Ávila		Villacastín	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	3.075	73,90	4.314	100,45
Mar	3.019	72,54	3.331	77,56
Mie	3.465	83,28	3.241	75,48
Jue	3.941	94,71	3.335	77,67
Vie	7.037	169,10	3.843	89,48
Sáb	5.279	126,88	4.040	94,06
Dom	3.316	79,69	7.977	185,74
Total	4.161		4.295	

Mensual	Ávila		Villacastín	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	3.032	72,87	3.337	77,69
Feb	3.608	86,70	3.730	86,85
Mar	3.802	91,37	4.091	95,25
Abr	4.378	105,21	4.375	101,87
May	4.077	97,99	4.360	101,52
Jun	4.164	100,06	4.310	100,35
Jul	4.950	118,96	4.744	110,45
Ago	4.784	114,98	5.317	123,81
Sep	4.363	104,86	4.610	107,35
Oct	4.560	109,60	4.470	104,09
Nov	3.887	93,41	4.185	97,44
Dic	4.278	102,81	3.963	92,28
Total	4.161		4.295	

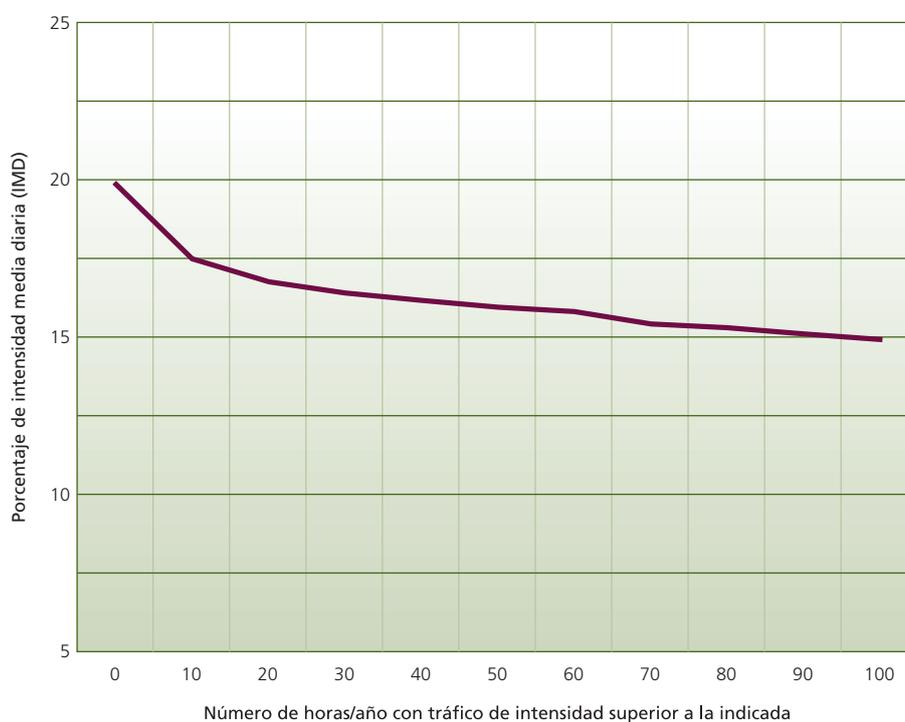
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,42% 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 14,93% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 19,90% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-51). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



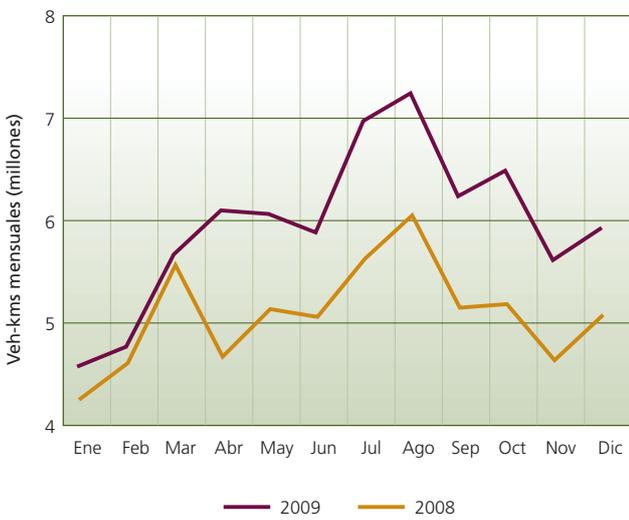
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	19,90
10	17,50
20	16,77
30	16,42
40	16,17
50	15,95
60	15,81
70	15,42
80	15,29
90	15,09
100	14,93

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de abril el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó ligeramente los 71 millones de Vh x km, contando no sólo el tráfico cobrado sino también el que corresponde a pasos de servicio y franquicias. El tráfico estrictamente sujeto a peaje fue de 70,12 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-51). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



Autopista AP-51	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	4,56	4,75	5,65	6,08	6,05	5,87		
Mens. 2008	4,27	4,62	5,57	4,68	5,14	5,07		
Acum. 2009	4,56	9,31	14,96	21,04	27,08	32,95		
Acum. 2008	4,27	8,89	14,46	19,14	24,28	29,35		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	6,96	7,23	6,22	6,47	5,60	5,90	71,31	
Mens. 2008	5,63	6,06	5,16	5,19	4,65	5,07	61,11	
Acum. 2009	39,91	47,13	53,35	59,81	65,41	71,31		
Acum. 2008	34,98	41,04	46,19	51,39	56,03	61,11		

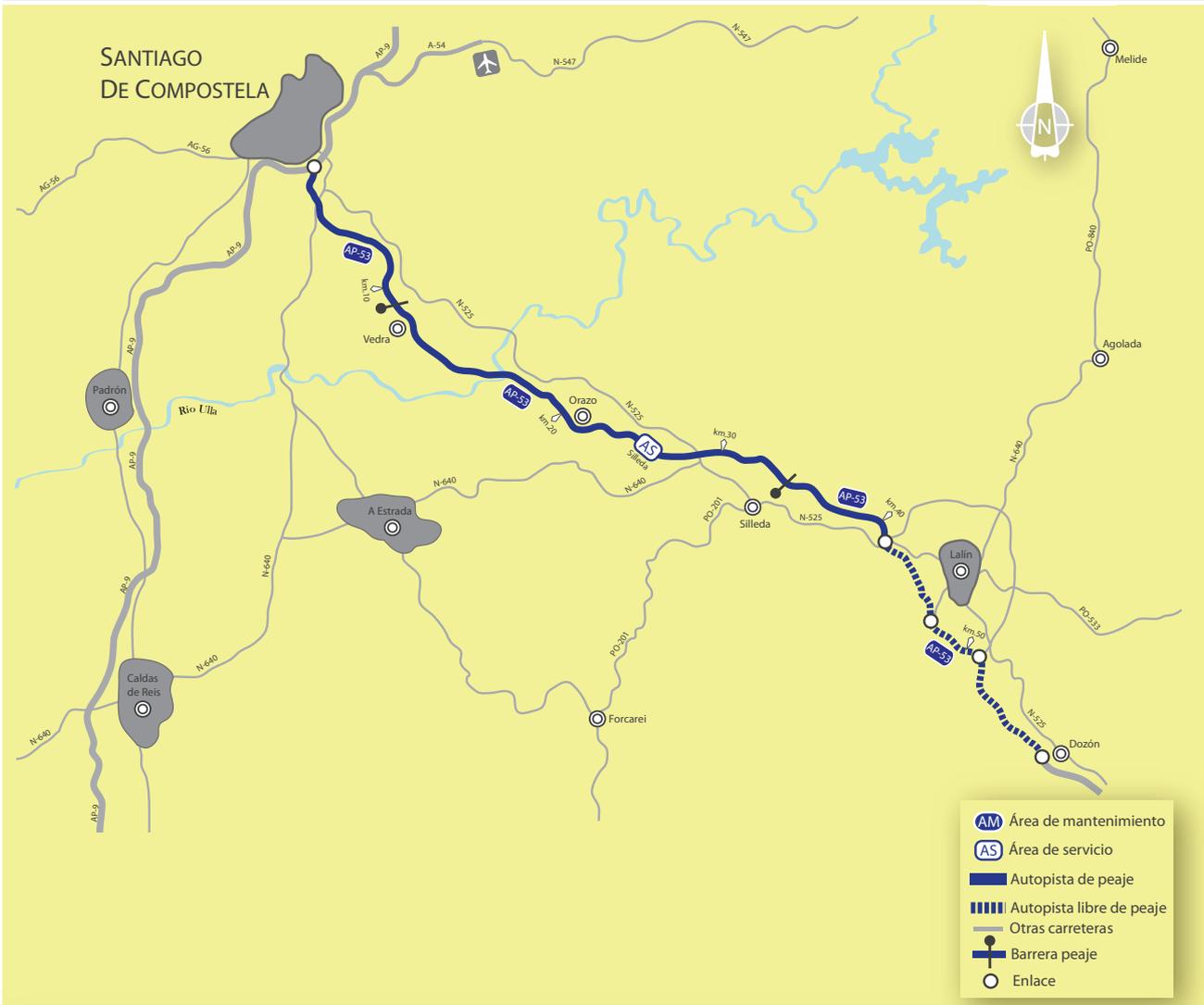
AUTOPISTA SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO

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



- Área de mantenimiento
- Área de servicio
- Autopista de peaje
- Autopista libre de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-53 SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO	Silleda	27	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•

Dirección Santiago Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo



AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo. Viaducto de Ulla

AUTOPISTA AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA CENTRAL GALLEGA C.E.S.A.
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.

La planta de la autopista se refleja en las figuras F-1 y F-2, y su esquema de enlaces en la F-3.

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

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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo en sus tramos de peaje fue de 5.865 vehículos, de los cuales 5.509 corresponden a la categoría de ligeros y 356 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente inferior (30,4%) 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 5.055 Vh/día en el tramo Silleda-Alto de Sto. Domingo hasta 6.610 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 121,19 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al (0,7%) 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.

Tabla T-2 (AP-53). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Santiago-Ribadulla	6.225	385	6.610	2,48	33.945.548	2.099.444	36.044.991	2,48
Ribadulla-Bandeira	6.018	372	6.390	3,47	20.735.621	1.281.763	22.017.384	3,47
Bandeira-Silleda	5.792	366	6.158	4,06	19.238.128	1.215.669	20.453.797	4,06
Silleda-Alto de Sto. Domingo	4.728	327	5.055	3,29	39.909.001	2.760.204	42.669.204	3,29
Total tramos de peaje	5.509	356	5.865	3,20	113.828.297	7.357.079	121.185.376	3,20

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Lalin Oeste-Dozón	6.386	413	6.799	9,64	92.980	6.013	98.993	9,64
Total tramos libres	6.386	413	6.799	9,64	92.980	6.013	98.993	9,64

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	56,60	2,2
IMD total (Vh/d)	5.865	30,4
Demanda total (MVh x km)	121,19	0,7

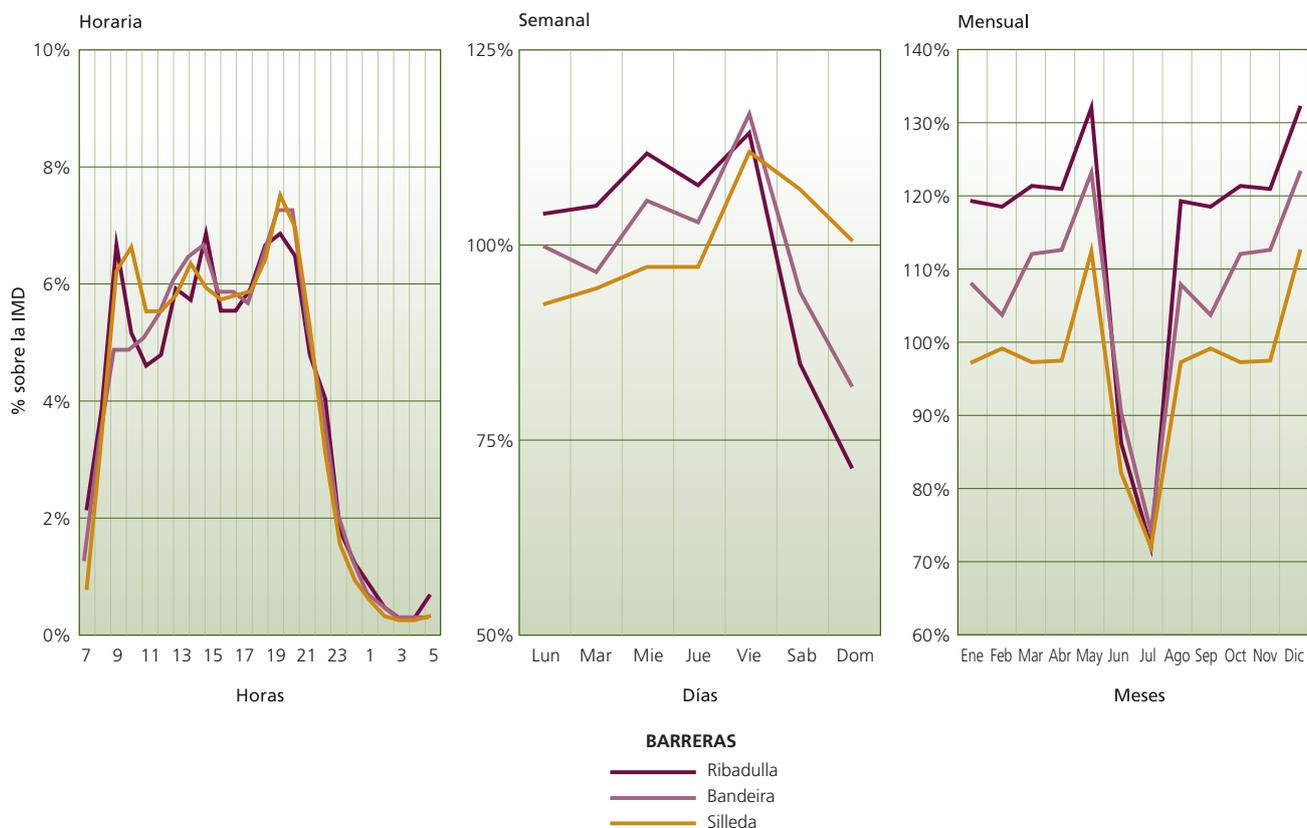
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 9 h, a las 15 h y a las 20 h. Los valores anteriores se sitúan en 6,81%, 6,99% y 6,99% de la IMD en Ribadulla, mientras que los valores correspondientes a Silleda son 6,76%, 6,49% y 7,66% en torno a las 10 h, a las 14 h y a las 20 h.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo en Ribadulla un 114,56% y en Silleda de 112,08% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian una punta localizada especialmente en el mes de mayo y diciembre en Ribadulla, con un valor de 120,14% de la IMD.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-53). Distribución de las intensidades medias: AP-53, Santiago de Compostela-Alto de Sto. Domingo. Año 2009



Horaria	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	12	2,27	7	1,40	13	0,90
8	21	3,97	17	3,40	51	3,52
9	36	6,81	25	5,00	92	6,35
10	28	5,29	25	5,00	98	6,76
11	25	4,73	26	5,20	82	5,66
12	26	4,91	28	5,60	82	5,66
13	32	6,05	31	6,20	86	5,94
14	31	5,86	33	6,60	94	6,49
15	37	6,99	34	6,80	88	6,07
16	30	5,67	30	6,00	85	5,87
17	30	5,67	30	6,00	86	5,94
18	32	6,05	29	5,80	87	6,00
19	36	6,81	33	6,60	95	6,56
20	37	6,99	37	7,40	111	7,66
21	35	6,62	37	7,40	103	7,11
22	26	4,91	27	5,40	78	5,38
23	22	4,16	20	4,00	47	3,24
24	10	1,89	11	2,20	24	1,66
1	7	1,32	7	1,40	15	1,04
2	5	0,95	4	0,80	10	0,69
3	3	0,57	3	0,60	6	0,41
4	2	0,38	2	0,40	5	0,35
5	2	0,38	2	0,40	5	0,35
6	4	0,76	2	0,40	6	0,41
Total	529		500		1.449	

Diaria	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	551	104,16	499	99,80	1.340	92,48
Mar	556	105,10	483	96,60	1.369	94,48
Mie	592	111,91	529	105,80	1.409	97,24
Jue	570	107,75	515	103,00	1.409	97,24
Vie	606	114,56	585	117,00	1.624	112,08
Sáb	448	84,69	470	94,00	1.554	107,25
Dom	378	71,46	410	82,00	1.460	100,76
Total	529		500		1.449	

Mensual	Ribadulla		Bandeira		Silleda	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	630	119,09	538	107,60	1.404	96,89
Feb	626	118,34	517	103,40	1.432	98,83
Mar	641	121,17	559	111,80	1.404	96,89
Abr	639	120,79	562	112,40	1.407	97,10
May	698	131,95	615	123,00	1.625	112,15
Jun	454	85,82	450	90,00	1.184	81,71
Jul	378	71,46	368	73,60	1.036	71,50
Ago	630	119,09	538	107,60	1.404	96,89
Sep	626	118,34	517	103,40	1.432	98,83
Oct	641	121,17	559	111,80	1.404	96,89
Nov	639	120,79	562	112,40	1.407	97,10
Dic	698	131,95	615	123,00	1.625	112,15
Total	529		500		1.449	

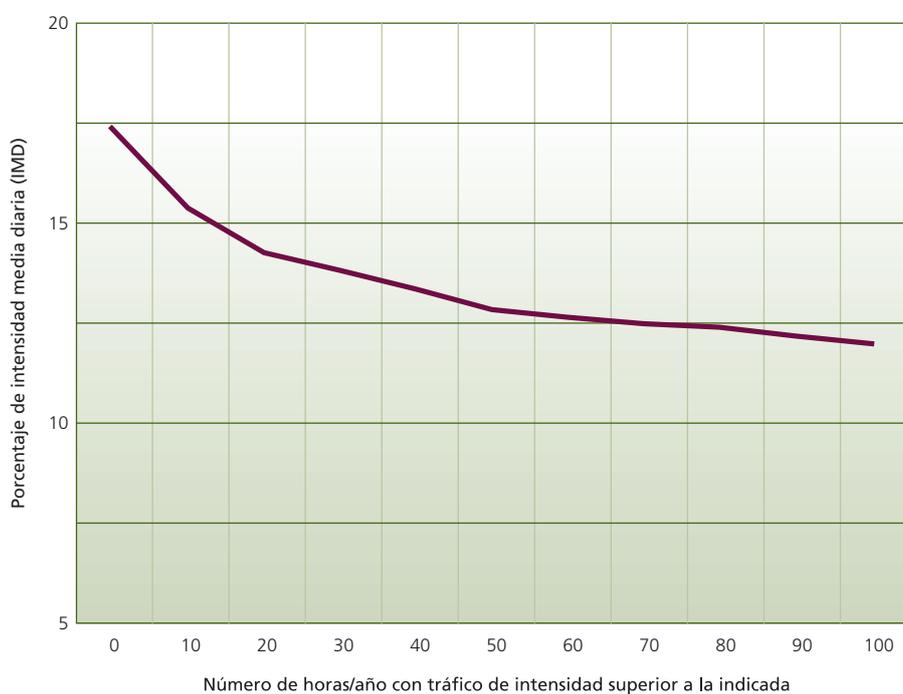
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 13,69% 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 11,85% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 17,25% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-53). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



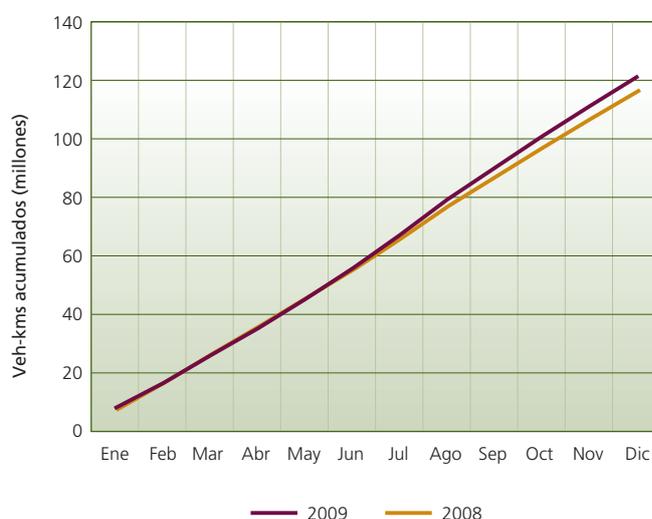
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	17,25
10	15,25
20	14,13
30	13,69
40	13,22
50	12,70
60	12,52
70	12,36
80	12,26
90	12,04
100	11,85

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio-agosto. 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.

Tabla y gráfico T-5 (AP-53). Distribución mensual de los Vh x km. recorridos Año 2009.
Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



Autopista AP-53	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	8,31	8,48	9,40	9,37	9,91	10,54		
Mens. 2008	8,98	9,19	9,71	9,47	9,79	9,69		
Acum. 2009	8,31	16,79	26,19	35,56	45,48	56,02		
Acum. 2008	8,98	18,17	27,88	37,35	47,14	56,83		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	11,42	12,08	10,72	10,84	10,22	9,89	121,19	
Mens. 2008	10,58	10,87	10,06	10,04	9,74	9,61	117,74	
Acum. 2009	67,43	79,51	90,24	101,08	111,30	121,19		
Acum. 2008	67,41	78,29	88,35	98,39	108,13	117,74		

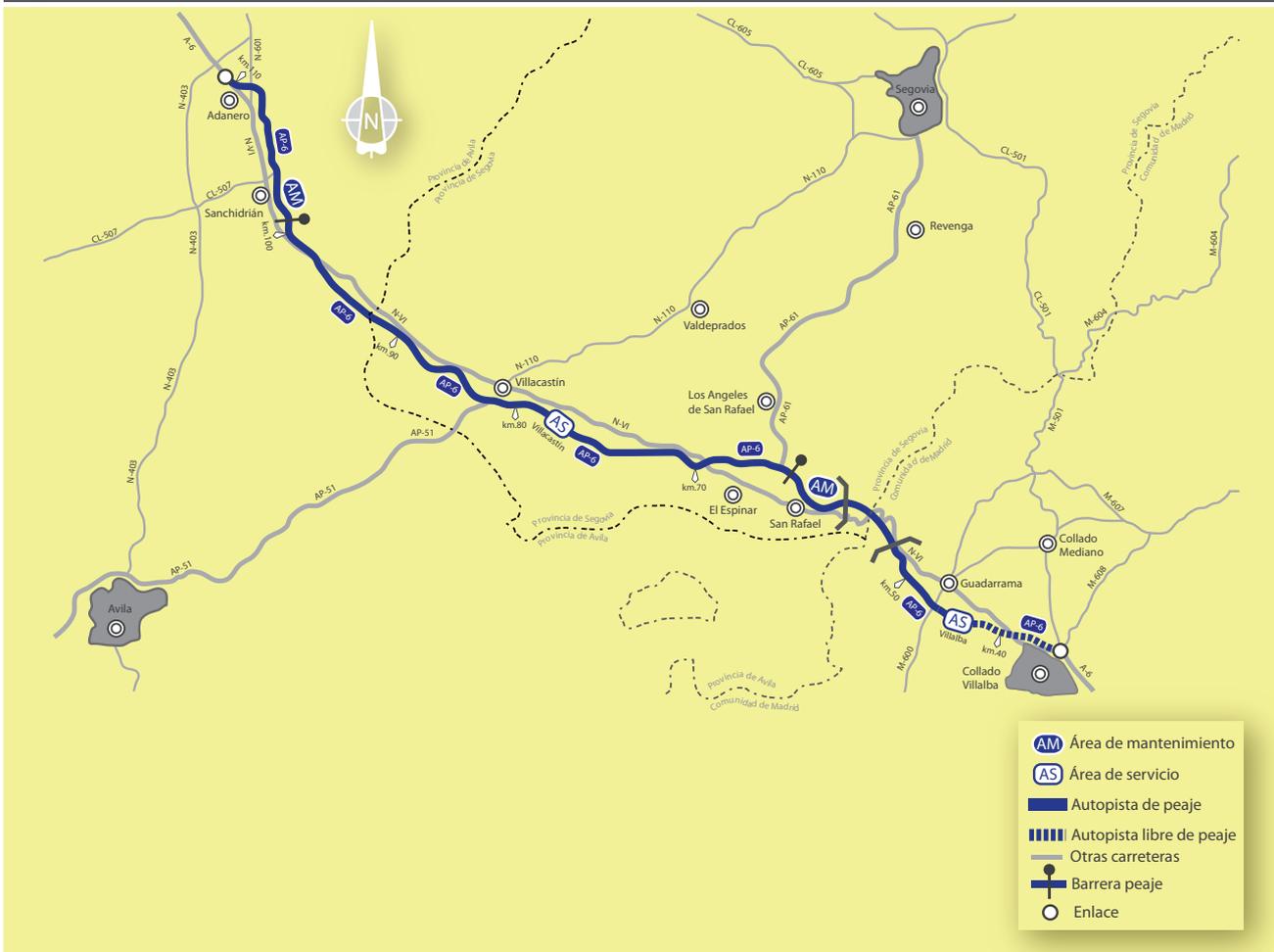
AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO

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

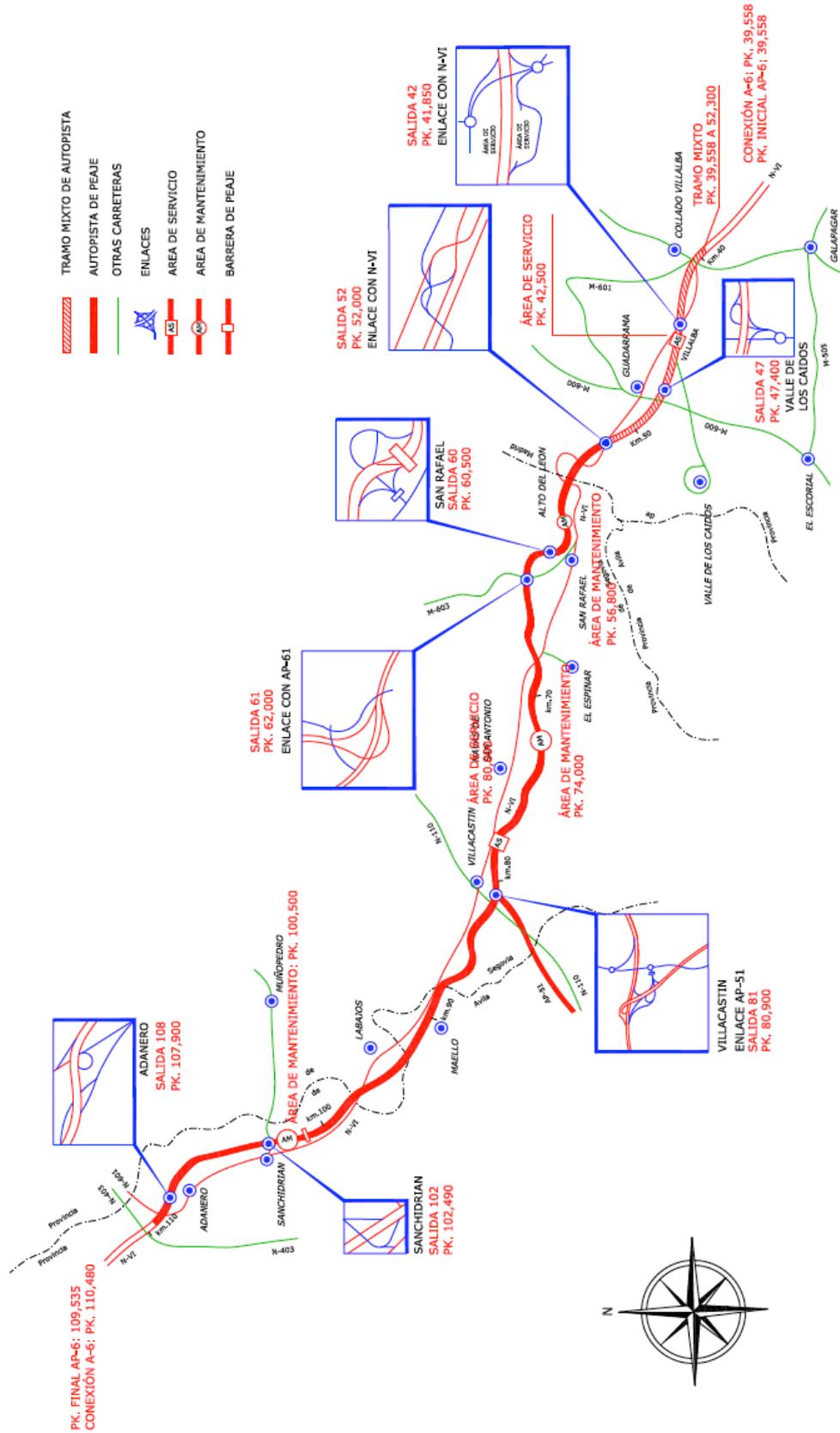
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-6 VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO	Villalba Villacastín	43 80	•	•	•	•	•	-	•	-	•	•	•

▲ Dirección Adanero

▼ Dirección Villalba

● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-6. VILLALBA - VILLACASTIN - ADANERO



Esquema de enlaces de la autopista AP-6: Villalba-Adanero



AP-6: Villalba-Adanero. Pk 58, San Rafael.

AUTOPISTA AP-6: Villalba-Adanero

Sociedad concesionaria: IBERPISTAS S.A.C.E. UNIPERSONAL

Longitud: 69,6 km

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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

	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 31/12/2009.

(**) Tramo Villalba-Alto del Caloco.

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

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-6: Villalba-Adanero fue de 28.039 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 24.699 corresponden a la categoría de ligeros y 3.340 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (145,6%) 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 18.763 Vh/día en el tramo Villacastín-Adanero hasta 39.844 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 712,30 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 4,0% 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 2,7%.

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

Tabla T-2 (AP-6). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Villalba-San Rafael	34.985	4.860	39.844	-3,17	262.666.250	36.487.781	299.154.031	-3,43
San Rafael-Villacastín	25.049	3.915	28.963	-4,37	189.986.635	29.692.068	219.678.703	-4,63
Villacastín-Adanero	16.952	1.811	18.763	-11,04	174.799.394	18.669.895	193.469.289	-11,28
Total tramo de peaje	24.699	3.340	28.039	-5,80	627.452.279	84.849.744	712.302.023	-6,05

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Villalba-Pk 47	55.365	6.717	62.082	0,74	160.050.496	19.417.099	179.467.595	0,47
PK 47-Pk 52	42.308	6.450	48.758	-0,44	70.726.093	10.783.091	81.509.184	-0,71
Total tramos libres	50.581	6.619	57.200	0,37	230.776.589	30.200.190	260.976.779	0,10

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	69,60	2,7
IMD total (Vh/d)	28.039	145,6
Demanda total (MVh x km)	713,30	4,0

(*) Tramos de peaje.

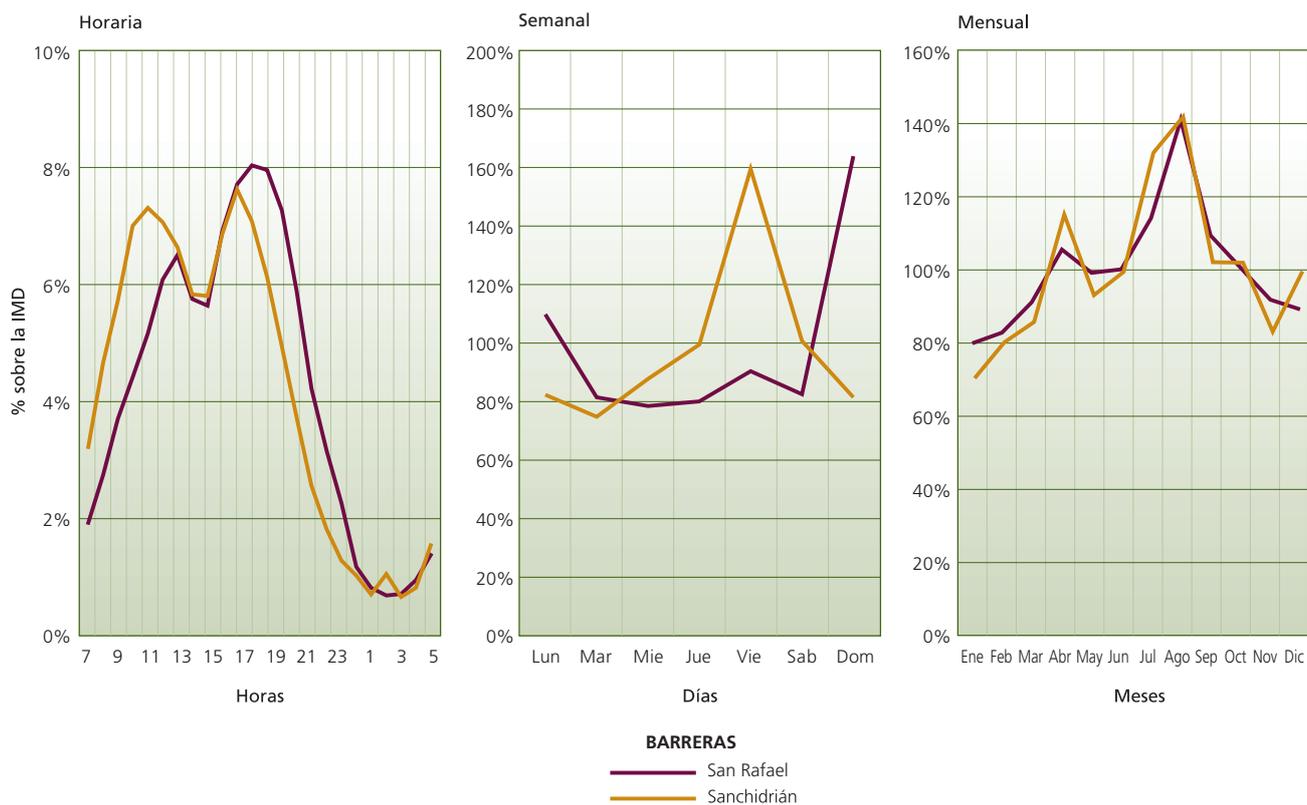
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,48% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 8,02%.

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 161,91% y la segunda el 166,31% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril (105,07% en San Rafael y 114,63% en Sanchidrián) y el período julio-agosto, alcanzando valores respectivamente de 113,69%-140,77% en San Rafael y de 131,70%-141,52% en Sanchidrián.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-6). Distribución de las intensidades medias: AP-6, Villalba-Adanero. Año 2009



Horaria	San Rafael		Sanchidrián	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	272	1,87	302	3,17
8	391	2,69	439	4,62
9	533	3,66	542	5,69
10	637	4,37	664	6,98
11	747	5,13	694	7,29
12	881	6,05	670	7,04
13	944	6,48	630	6,61
14	833	5,72	552	5,80
15	815	5,60	550	5,77
16	1.003	6,89	651	6,84
17	1.120	7,69	724	7,60
18	1.168	8,02	672	7,06
19	1.157	7,94	581	6,10
20	1.055	7,24	467	4,90
21	852	5,85	350	3,67
22	609	4,18	238	2,50
23	452	3,10	167	1,75
24	320	2,20	117	1,22
1	162	1,11	91	0,96
2	110	0,75	60	0,63
3	90	0,62	94	0,99
4	94	0,64	56	0,59
5	128	0,88	71	0,75
6	191	1,31	141	1,48
Total	14.563		9.523	

Diaria	San Rafael		Sanchidrián	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	16.289	111,85	8.019	84,21
Mar	12.130	83,29	7.302	76,67
Mie	11.694	80,30	8.533	89,61
Jue	11.924	81,88	9.662	101,46
Vie	13.440	92,29	15.418	161,91
Sáb	12.296	84,43	9.779	102,69
Dom	24.220	166,31	7.944	83,42
Total	14.563		9.523	

Mensual	San Rafael		Sanchidrián	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	11.549	79,30	6.624	69,56
Feb	11.971	82,20	7.570	79,49
Mar	13.188	90,56	8.097	85,03
Abr	15.301	105,07	10.916	114,63
May	14.354	98,57	8.811	92,52
Jun	14.497	99,55	9.421	98,93
Jul	16.557	113,69	12.542	131,70
Ago	20.500	140,77	13.477	141,52
Sep	15.861	108,91	9.666	101,51
Oct	14.565	100,01	9.658	101,42
Nov	13.279	91,18	7.857	82,51
Dic	12.906	88,62	9.438	99,11
Total	14.563		9.523	

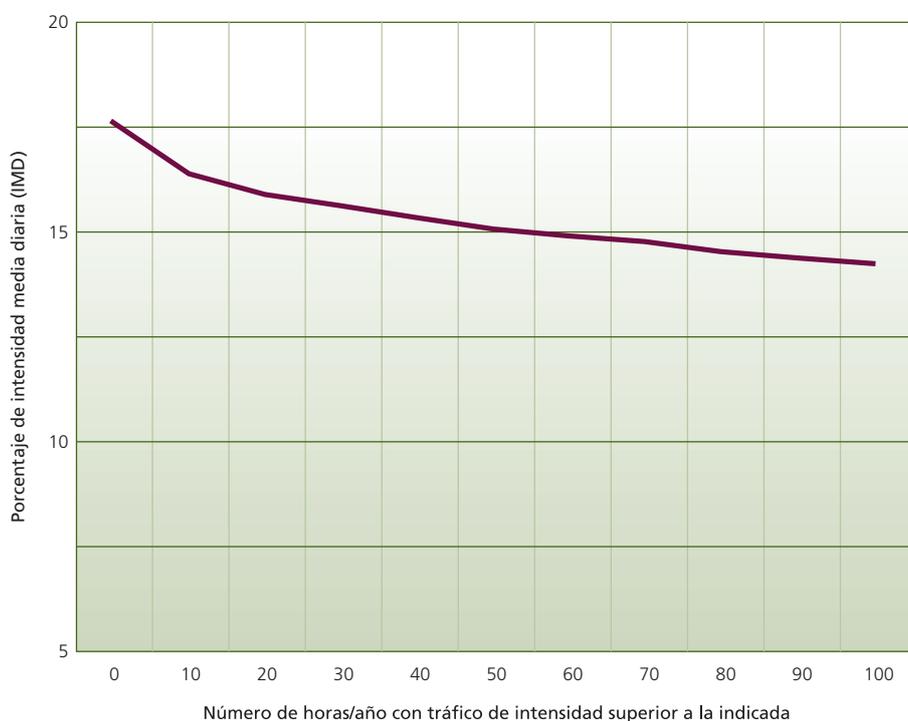
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,55% de la IMD (valor de la hora 30). El valor superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,16% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 17,55% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-6). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	17,55
10	16,32
20	15,82
30	15,55
40	15,26
50	14,99
60	14,82
70	14,69
80	14,45
90	14,30
100	14,16

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de abril y el período de verano julio-agosto. La utilización del conjunto de la vía durante este año superó los 795 millones de Vh x km, teniendo en cuenta la singularidad del tramo entre los PKs 40 y 52 que funciona como acceso a las localidades de El Escorial y Guadarrama y también el tráfico que corresponde a pasos de servicio y franquicias. Si se considera estrictamente el tráfico cobrado en los tramos de peaje, la demanda alcanza un valor de 712,30 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 2009. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



Autopista AP-6	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	51,65	50,54	60,93	70,05	65,89	65,78		
Mens. 2008	59,92	59,62	75,03	61,40	69,35	67,04		
Acum. 2009	51,65	102,19	163,12	233,17	299,06	364,84		
Acum. 2008	59,92	119,55	194,57	255,97	325,33	392,37		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	81,30	89,58	68,99	68,93	58,70	63,44	795,78	
Mens. 2008	82,56	91,27	72,94	69,27	60,34	66,45	835,21	
Acum. 2009	446,14	535,72	604,71	673,64	732,34	795,78		
Acum. 2008	474,93	566,20	639,14	708,41	768,75	835,21		

AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA

AP-61

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



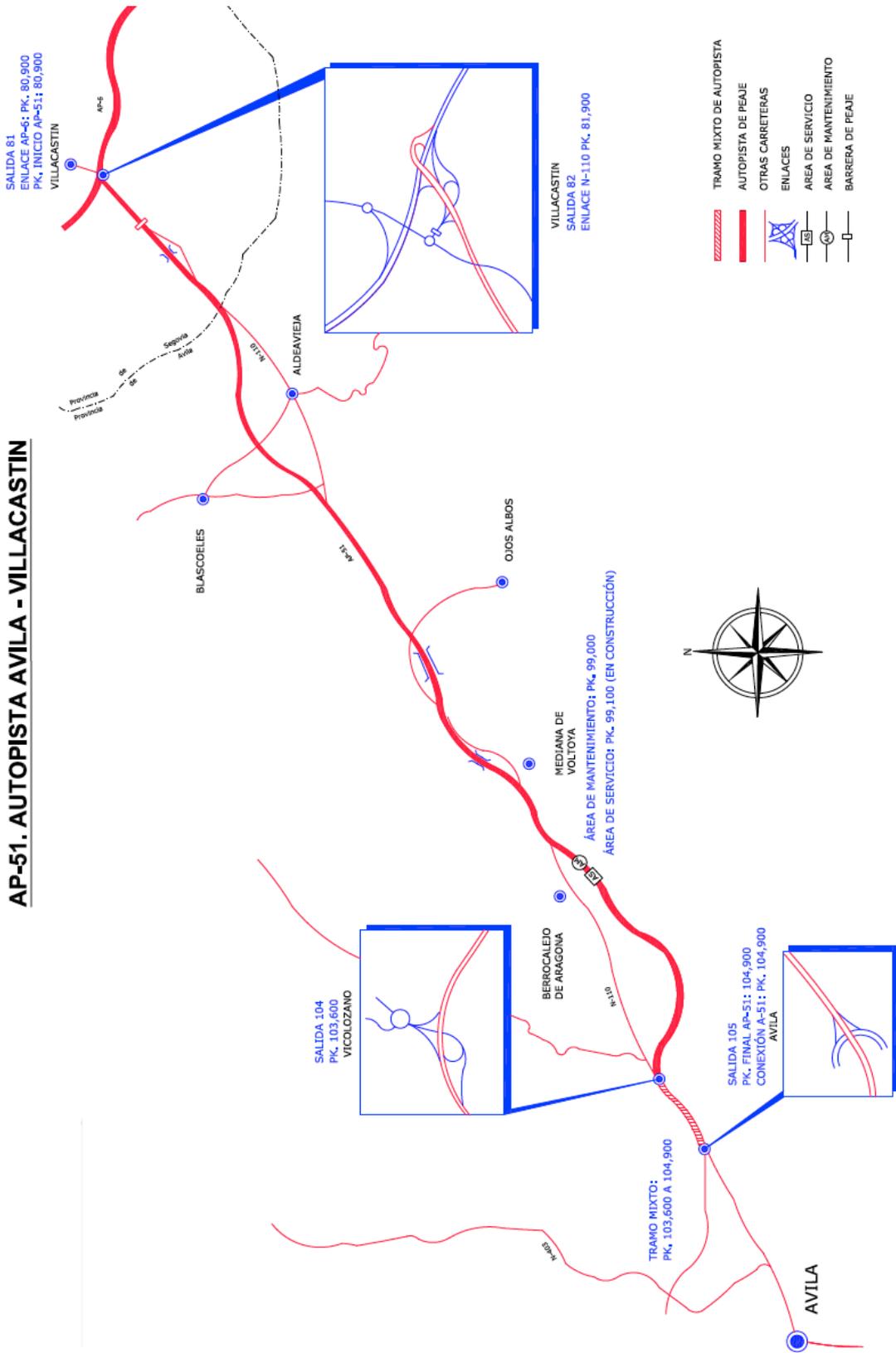
→ AP-61 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-61 AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AP-51. AUTOPISTA AVILA - VILLACASTIN





AP-61: AP-6-Conexión con Segovia. Pk 74, Ortigosa.

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

Sociedad concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S.A.C.E. UNIPERSONAL
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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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	25/11/1995
Capital social (*)	51,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana)	5/11/99	8/4/03	18/11/31 a 36
	Autopista AP-6: Villalba-Adanero (Iberpistas)		29/1/18	
	Villalba-Villacastín	18/1/68	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín-Adanero	18/8/72	27/12/76	
	Autopista AP-51: Ávila-Villacastín (Castellana)	5/11/99	7/11/02	18/11/31 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

(**) Tramo Villalba-Alto del Caloco.

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

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-61: AP-6-Conexión con Segovia fue de 6.148 vehículos, de los cuales 5.599 corresponden a la categoría de ligeros y 549 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (31,9%) 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 5.859 Vh/día en el tramo Segovia-Ortigosa hasta 6.725 Vh/día en el tramo Otero-San Rafael.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de la vía en 62,11 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.

Tabla T-2 (AP-61). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Segovia-Ortigosa	5.341	517	5.859	6,35	27.117.879	2.627.363	29.745.242	6,07
Ortigosa-Otero	5.517	530	6.047	6,48	11.638.509	1.118.811	12.757.320	6,17
Otero-San Rafael	6.107	617	6.725	4,60	17.811.228	1.800.011	19.611.239	4,32
Total tramo de peaje	5.599	549	6.148	5,84	56.567.616	5.546.185	62.113.801	5,53

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	27,70	1,1%
IMD total (Vh/d)	6.148	31,9%
Demanda total (MVh x km)	62,11	0,3%

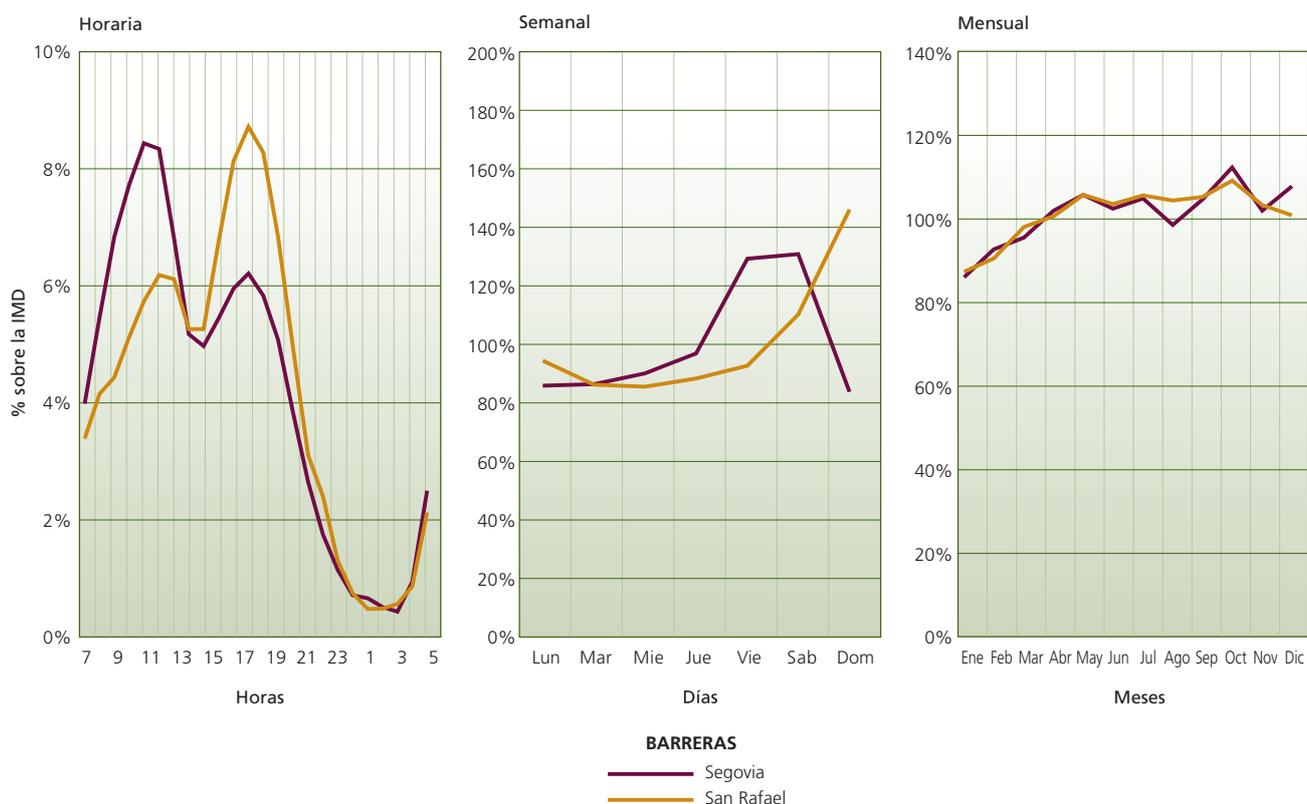
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12 h y las 18 h, y la primera de ellas alcanza un valor del 6,13% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,67%. En Segovia la punta se desplaza en la mañana situándose en torno a las 11 h (8,39%) y se mantiene en las 18 h (5,71%) por la tarde.

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 130,65% y la segunda el 145,87% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una evolución relativamente suave sin grandes puntas estacionales con valores máximos que oscilaron entre el 107,84% de la IMD (San Rafael, octubre) y el 111,05% (Segovia, octubre).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-61). Distribución de las intensidades medias: AP-61, Segovia-San Rafael. Año 2009



Horaria	Segovia		San Rafael	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	116	3,93	114	3,33
8	160	5,40	140	4,10
9	201	6,78	150	4,38
10	227	7,67	173	5,07
11	249	8,39	194	5,68
12	245	8,29	209	6,13
13	200	6,77	207	6,06
14	151	5,12	178	5,21
15	146	4,92	178	5,21
16	159	5,38	228	6,69
17	175	5,90	276	8,09
18	182	6,16	296	8,67
19	171	5,78	281	8,23
20	149	5,02	231	6,78
21	111	3,75	165	4,85
22	77	2,59	104	3,05
23	50	1,69	80	2,34
24	32	1,08	42	1,24
1	19	0,65	23	0,69
2	18	0,60	14	0,41
3	13	0,45	14	0,42
4	11	0,37	17	0,50
5	26	0,88	27	0,80
6	72	2,44	71	2,07
Total	2.961		3.413	

Diaria	Segovia		San Rafael	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	2.523	85,22	3.206	93,93
Mar	2.543	85,90	2.926	85,72
Mie	2.651	89,54	2.901	85,00
Jue	2.856	96,46	2.997	87,81
Vie	3.821	129,07	3.144	92,10
Sáb	3.868	130,65	3.747	109,79
Dom	2.464	83,24	4.979	145,87
Total	2.961		3.413	

Mensual	Segovia		San Rafael	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	2.509	84,74	2.938	86,09
Feb	2.707	91,45	3.046	89,25
Mar	2.791	94,27	3.302	96,75
Abr	2.980	100,67	3.391	99,36
May	3.092	104,44	3.565	104,44
Jun	2.997	101,21	3.490	102,25
Jul	3.067	103,59	3.562	104,35
Ago	2.881	97,31	3.522	103,19
Sep	3.062	103,41	3.551	104,03
Oct	3.288	111,05	3.681	107,84
Nov	2.982	100,71	3.481	102,00
Dic	3.153	106,50	3.401	99,64
Total	2.961		3.413	

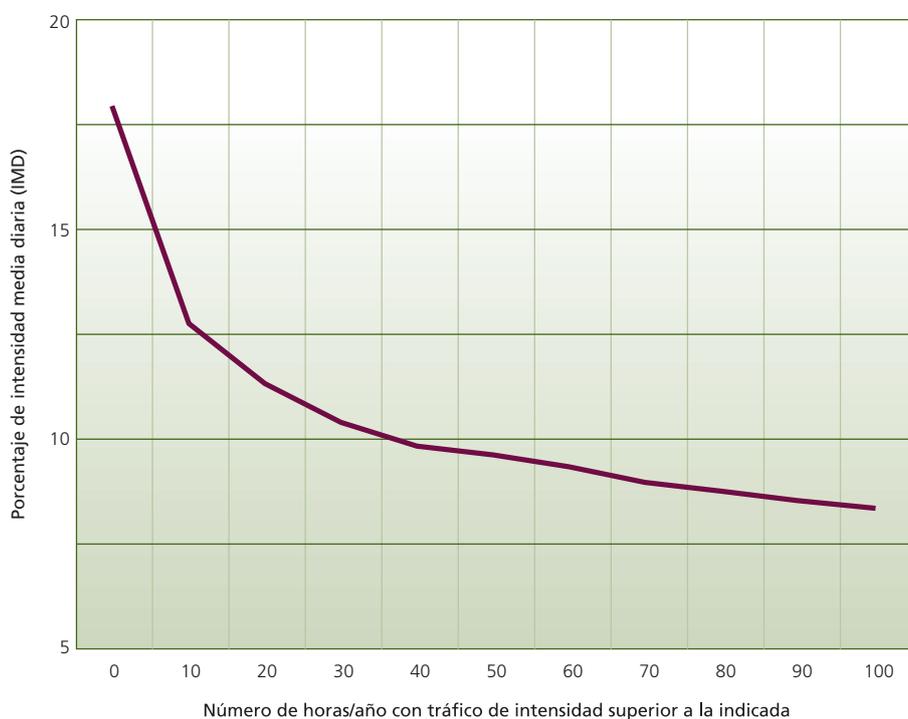
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 10,30% 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 8,26% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 17,81% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-61). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



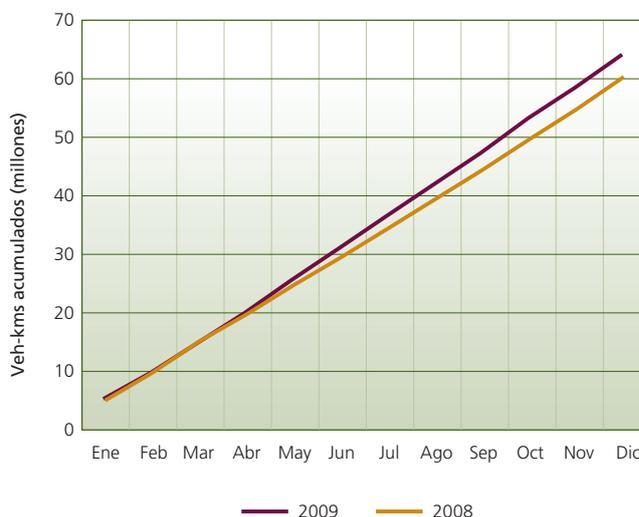
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	17,81
10	12,67
20	11,23
30	10,30
40	9,73
50	9,53
60	9,25
70	8,87
80	8,66
90	8,44
100	8,26

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta una evolución sin grandes oscilaciones, alcanzando sus valores máximos en mayo y octubre. La utilización de la vía durante este año superó los 63 millones de Vh x km contando no sólo el tráfico cobrado sino también el que corresponde a pasos de servicio y franquicias. El tráfico estrictamente sujeto a peaje fue de 62,11 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-61). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



Autopista AP-61	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	4,63	4,41	5,15	5,24	5,64	5,33	
Mens. 2008	4,86	4,75	5,36	4,71	5,03	4,72	
Acum. 2009	4,63	9,04	14,19	19,43	25,07	30,40	
Acum. 2008	4,86	9,61	14,97	19,67	24,70	29,42	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	5,63	5,39	5,41	5,92	5,29	5,58	63,62
Mens. 2008	5,02	4,92	5,01	5,36	5,15	5,55	60,44
Acum. 2009	36,03	41,42	46,82	52,75	58,04	63,62	
Acum. 2008	34,44	39,36	44,37	49,73	54,89	60,44	

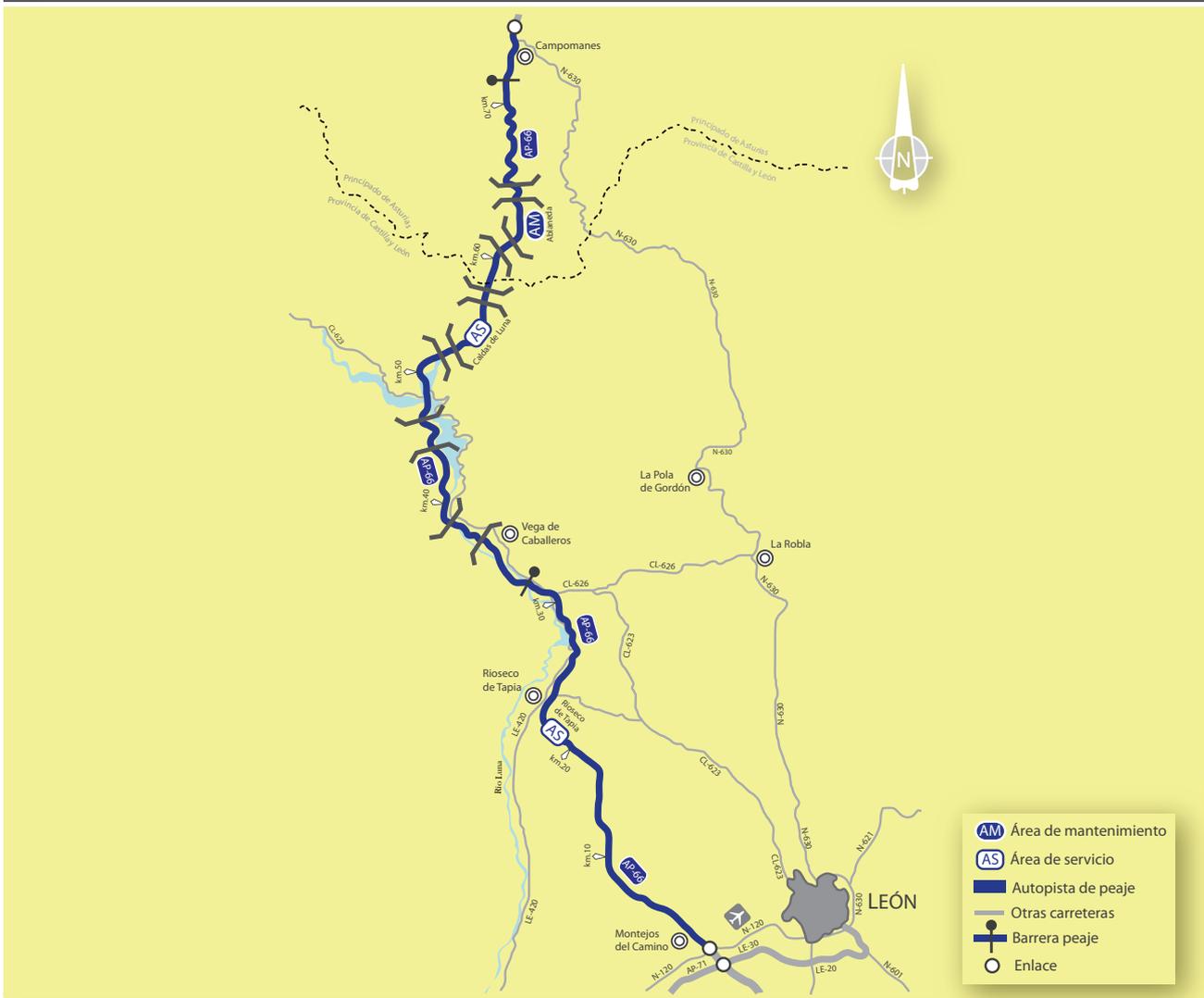
AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES

AP-66

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



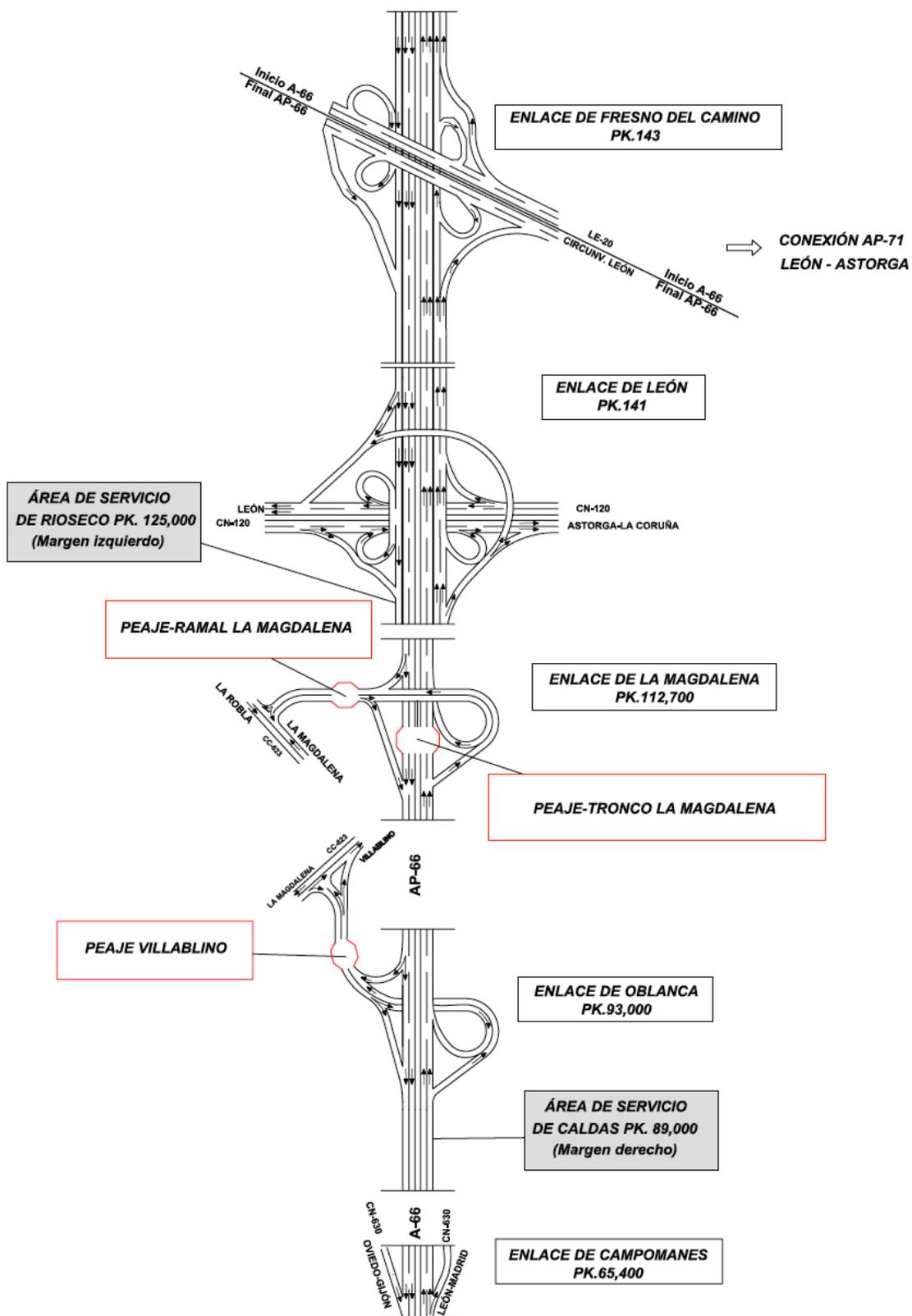
→ AP-66 AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-66 LEÓN-CAMPOMANES	Rioseco de Tapia Caldas de Luna	26 63	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•

▲ Dirección Campomanes ▼ Dirección León ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-66: León-Campomanes



AP-66: León-Campomanes. Viaducto Carlos 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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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	15/11/1975
Capital social (*)	326,25

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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-66: León-Campomanes fue de 9.956 vehículos, de los cuales 8.465 corresponden a la categoría de ligeros y 1.491 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD claramente inferior (51,7%) 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 8.905 Vh/día en el tramo La Magdalena-León hasta 10.689 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 2009 para el conjunto de la vía en 282,56 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,6% 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.

Tabla T-2 (AP-66). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Campomanes-Oblanca	9.128	1.561	10.689	-0,71	93.987.821	16.073.071	110.060.892	-0,99
Oblanca-La Magdalena	8.943	1.514	10.457	-0,40	65.936.739	11.162.722	77.099.461	-0,68
La Magdalena-León	7.499	1.406	8.905	-0,06	80.334.912	15.062.127	95.397.039	-0,34
Total tramo de peaje	8.465	1.491	9.956	-0,41	240.259.472	42.297.920	282.557.392	-0,68

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	77,80	3,1
IMD total (Vh/d)	9.956	51,7
Demanda total (MVh x km)	282,56	1,6

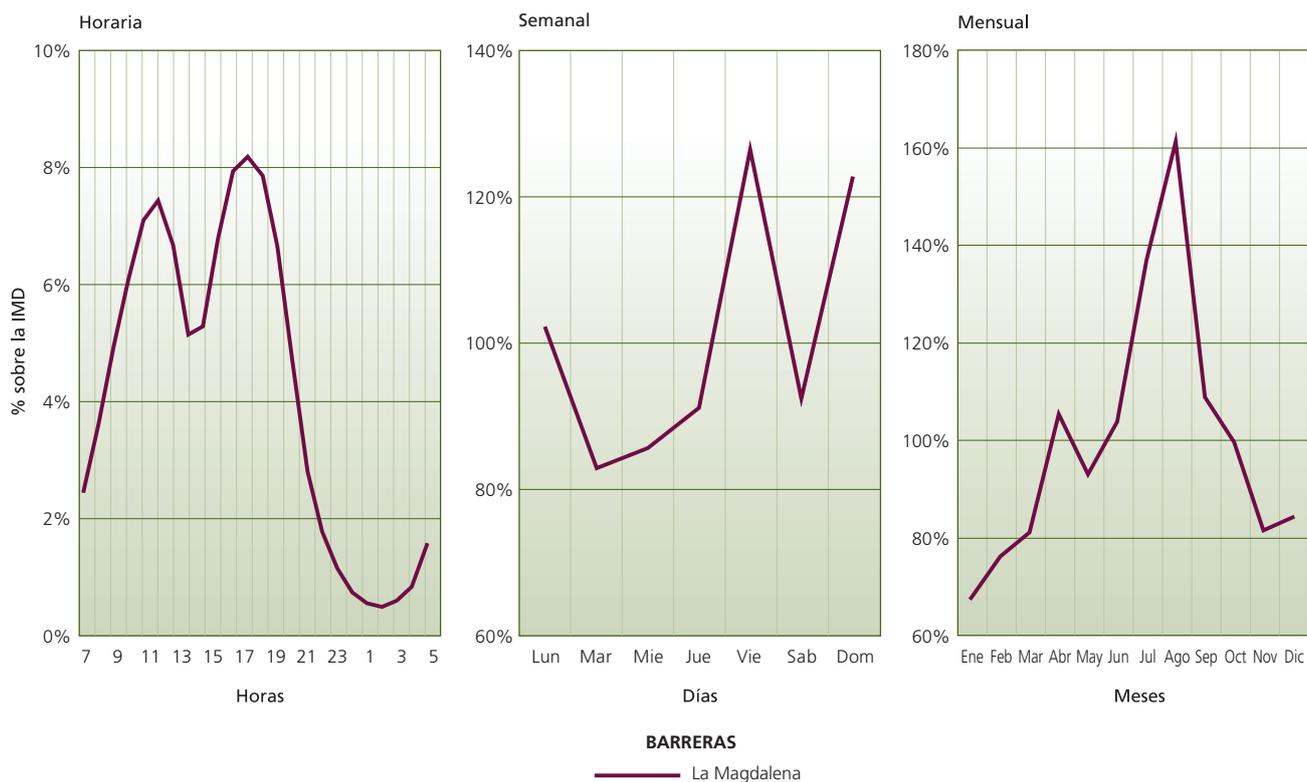
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,40% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,16%.

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 126,24% y la segunda el 122,23% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril (105,22%) y en el período julio-agosto-septiembre (136,78%-161,05%-108,74%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-66). Distribución de las intensidades medias: AP-66, León-Campomanes. Año 2009



Horaria		AP-66	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	239	2,40	
8	355	3,57	
9	488	4,90	
10	602	6,05	
11	703	7,06	
12	737	7,40	
13	660	6,63	
14	507	5,09	
15	521	5,23	
16	671	6,74	
17	787	7,90	
18	812	8,16	
19	779	7,82	
20	658	6,61	
21	461	4,63	
22	273	2,74	
23	170	1,71	
24	107	1,07	
1	65	0,65	
2	47	0,47	
3	41	0,41	
4	51	0,51	
5	75	0,75	
6	147	1,48	
Total	9.956		

Diaria		AP-66	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	10.118	101,63	
Mar	8.199	82,35	
Mie	8.473	85,10	
Jue	9.028	90,68	
Vie	12.568	126,24	
Sáb	9.153	91,93	
Dom	12.169	122,23	
Total	9.956		

Mensual		AP-66	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	6.717	67,47	
Feb	7.570	76,03	
Mar	8.058	80,94	
Abr	10.476	105,22	
May	9.244	92,85	
Jun	10.320	103,66	
Jul	13.618	136,78	
Ago	16.034	161,05	
Sep	10.826	108,74	
Oct	9.899	99,43	
Nov	8.104	81,40	
Dic	8.368	84,05	
Total	9.956		

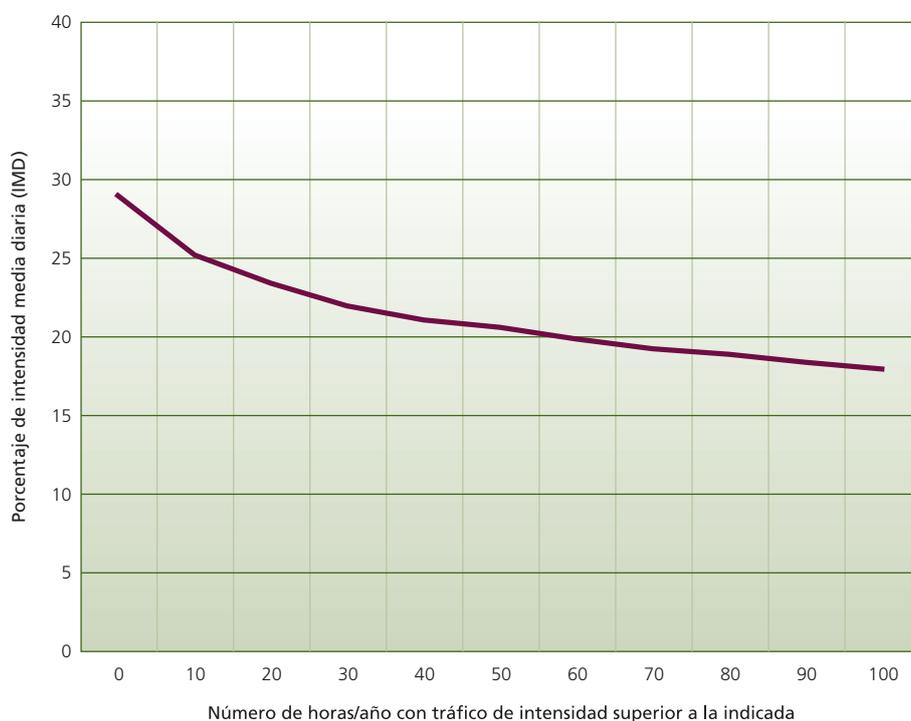
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 21,75% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,75% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 28,79% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-66). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-66: León-Campomanes



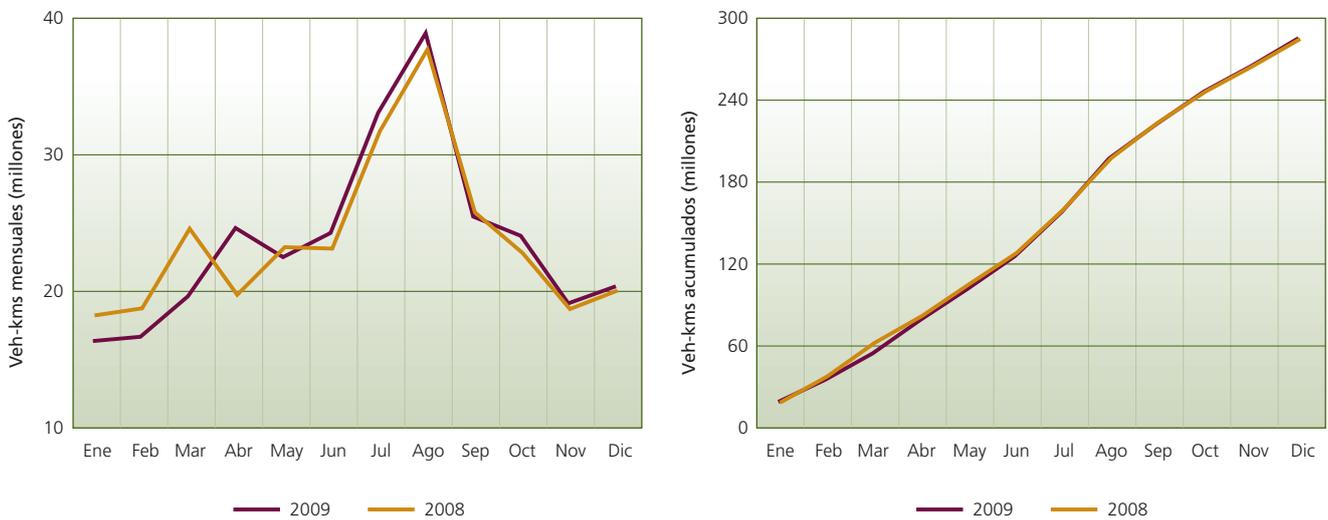
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	28,79
10	24,98
20	23,19
30	21,75
40	20,85
50	20,39
60	19,66
70	19,03
80	18,69
90	18,15
100	17,75

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 2009 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 abril, debida seguramente a la festividad de la Semana Santa. La utilización de la vía durante este año superó los 282 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-66). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-66: León-Campomanes



Autopista AP-66	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	16,19	16,47	19,42	24,44	22,28	24,07		
Mens. 2008	18,24	18,79	24,60	19,75	23,26	23,13		
Acum. 2009	16,19	32,66	52,09	76,53	98,81	122,88		
Acum. 2008	18,24	37,03	61,63	81,38	104,64	127,77		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	32,83	38,65	25,25	23,86	18,91	20,17	282,56	
Mens. 2008	31,72	37,65	25,78	22,80	18,71	20,08	284,51	
Acum. 2009	155,71	194,36	219,62	243,48	262,38	282,56		
Acum. 2008	159,49	197,14	222,92	245,72	264,43	284,51		

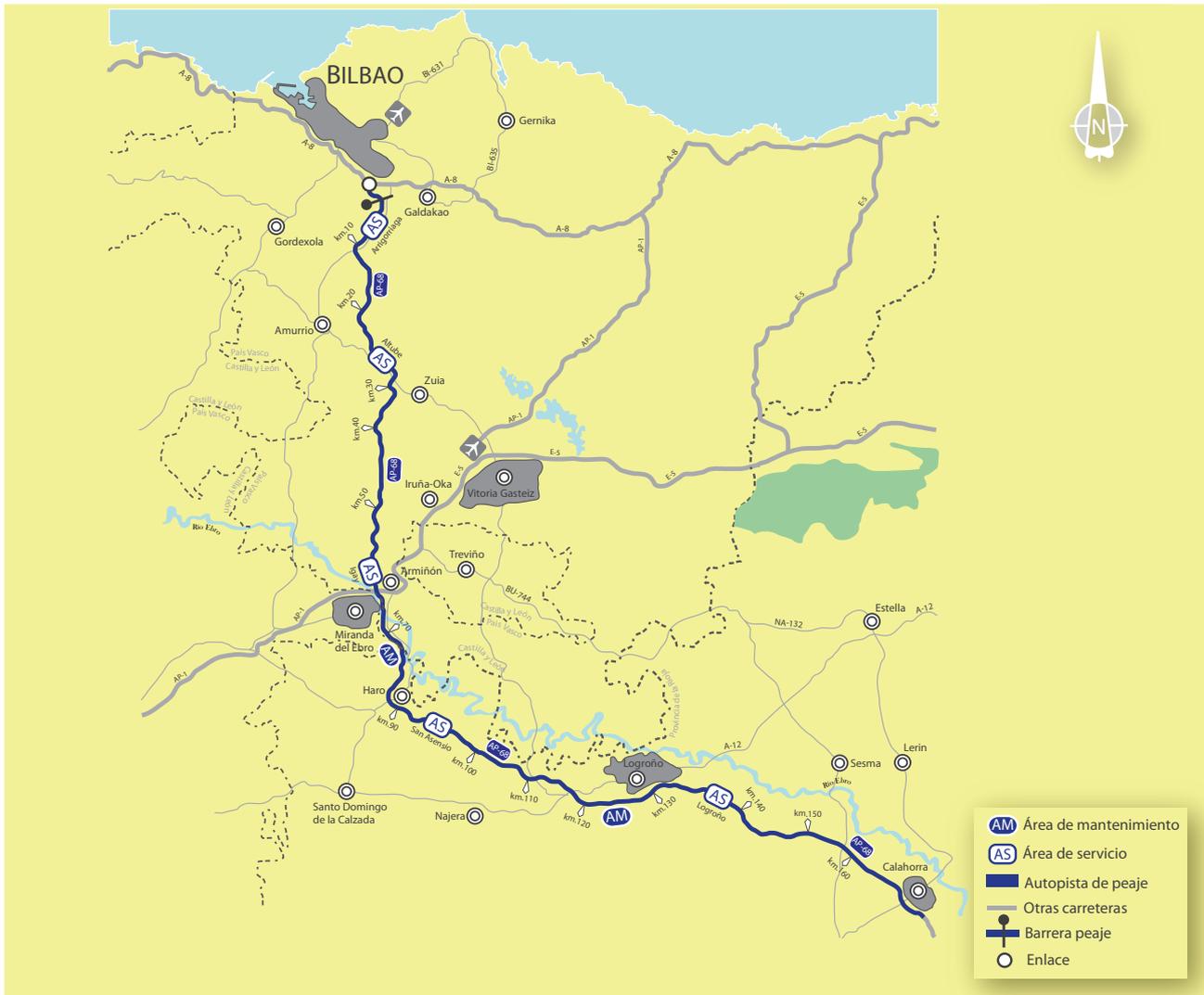
**AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO BILBAO-CALAHORRA)**

AP-68

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



➔ **AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO BILBAO-CALAHORRA)**

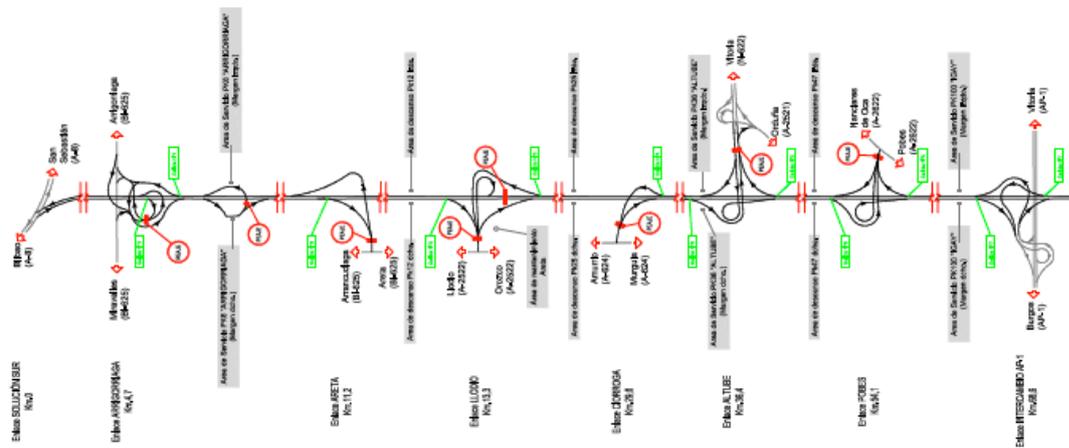


SERVICIOS

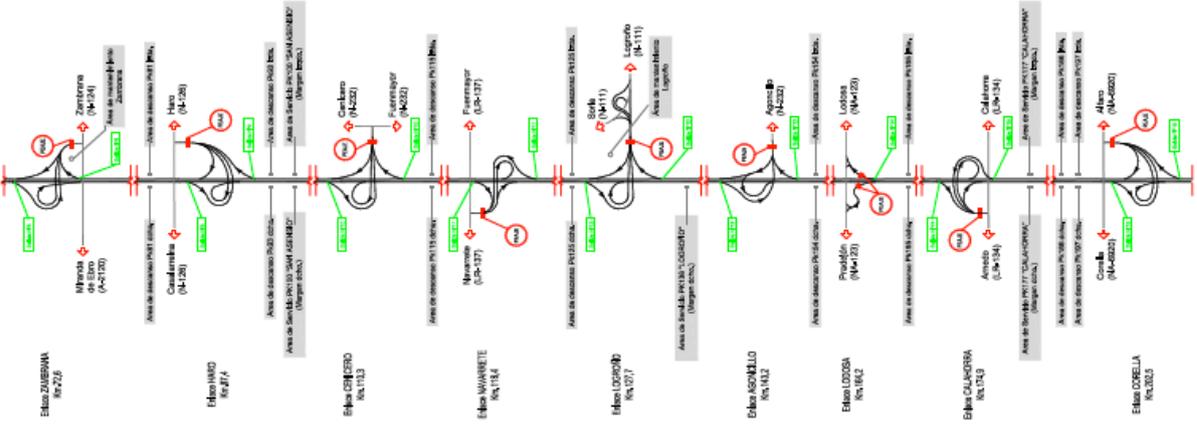
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🛢️	☕	✂️	☎️	🚗	🏠	💰	👨‍👩‍👧‍👦	📄	📺	♿
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA													
	Arrigorriaga	6	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Altube	36	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Igay	64	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	San Asensio	100	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Logroño	136	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

⬆️ Dirección Bilbao ⬆️ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones

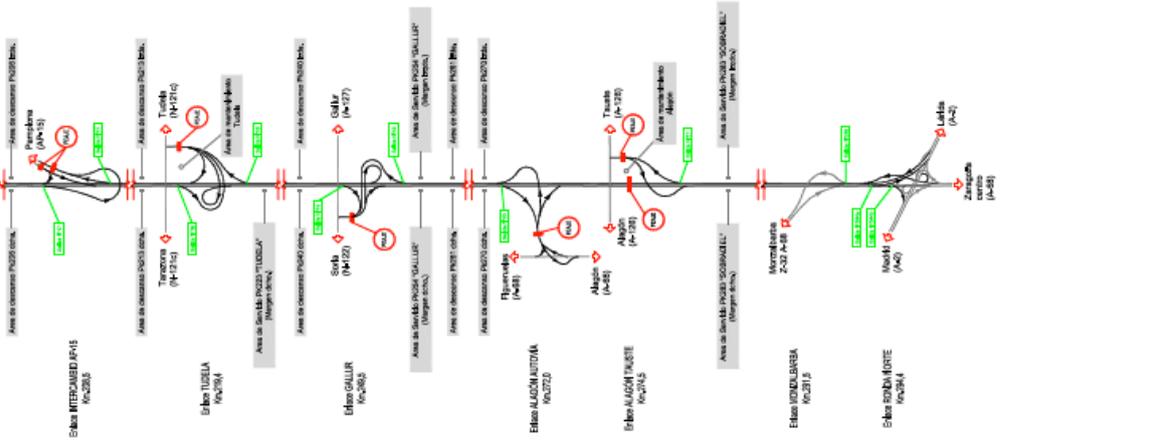
Enlace SOLUCION SUR a Enlace AP-1



Enlace AP-1 a Enlace AP-15



Enlace AP-15 a Enlace RONDA NORTE



Esquema de enlaces de la autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza

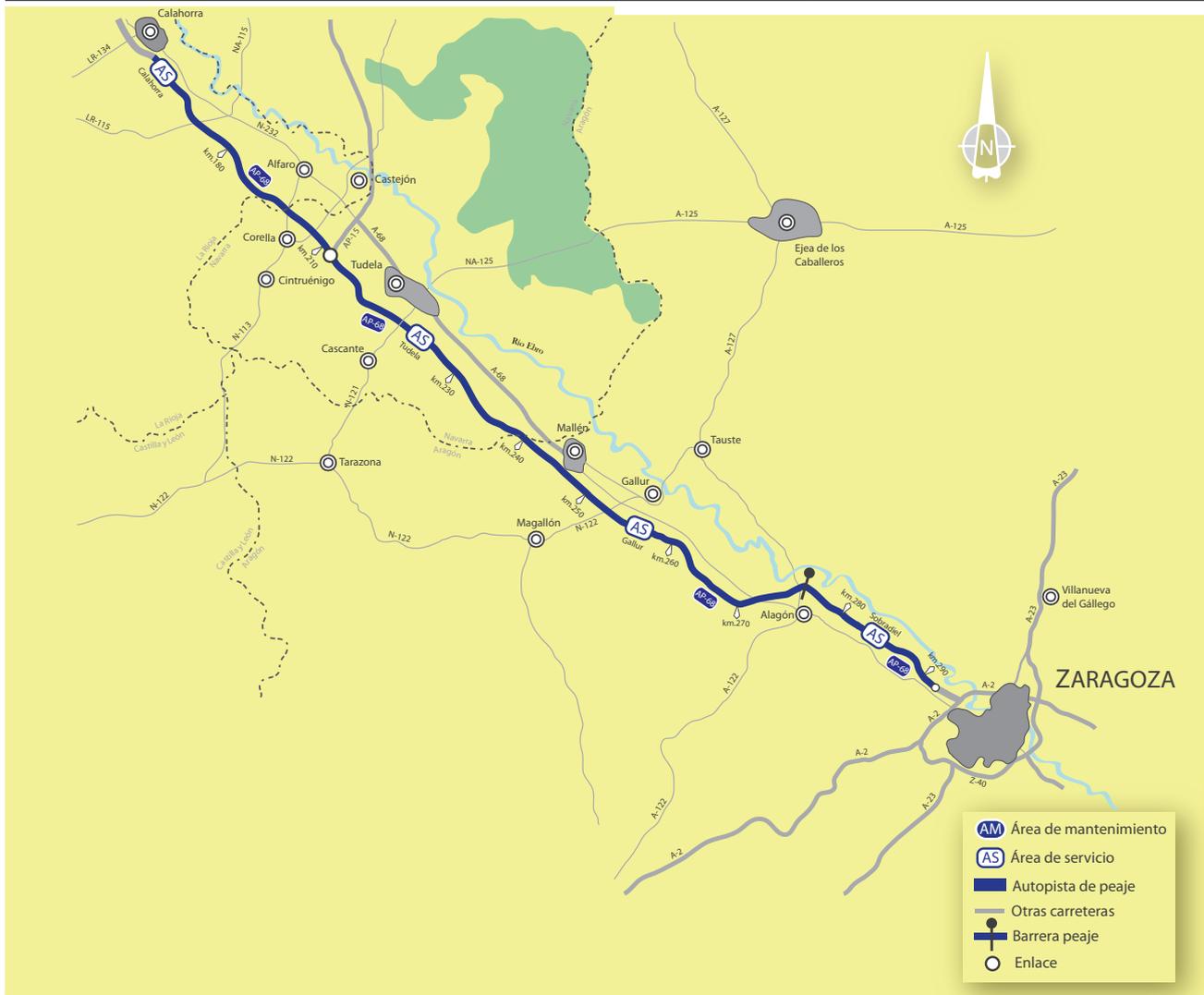
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO CALAHORRA-ZARAGOZA)

AP-68

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



➔ AP-68 AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO CALAHORRA-ZARAGOZA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚚	☕	✂️	☎️	🚗	🚛	🏠	🇺🇸	👤	📺	♿
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA													
	Calahorra	177	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•
	Tudela	223	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•
	Gallur	177	•	-	-	•	-	-	-	-	-	•	-
	Sobradiel	223	•	-	-	•	-	-	-	-	-	•	-

▲ Dirección Bilbao ▼ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones



AP-68: Bilbao-Zaragoza. Pk 52 + 100, Viaducto de Subijana

AUTOPISTA AP-68: Bilbao-Zaragoza

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA VASCO ARAGONESA, C.E.S.A
Longitud: 294,4 km

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.

La planta de la autopista se refleja en las figuras F-1 y F-2, y su esquema de enlaces en la F-3.

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	18/12/1965
Capital social (*)	237,10

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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza fue de 13.574 vehículos, de los cuales 12.151 corresponden a la categoría de ligeros y 1.423 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (70,4%) 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 7.363 Vh/día en el tramo Alfaró-Enlace Autopista de Navarra hasta 36.908 Vh/día en el tramo Bilbao Solución Sur-Arrigorriaga.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de la vía en 1.458,74 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 8,2% 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.

Tabla T-2 (AP-68). Intensidades de tráfico. Año 2009								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Bilbao (Soluc. S.)-Arrigorriaga	32.162	4.746	36.908	-7,87	55.643.775	8.210.576	63.854.351	-8,12
Arrigorriaga-A. S. Arrigorriaga	30.982	4.583	35.565	-7,61	14.474.635	2.141.204	16.615.839	-7,87
A. S. Arrigorriaga-Areta N.	30.779	4.569	35.348	-7,64	57.069.879	8.471.560	65.541.439	-7,90
Areta N.-Areta S.	27.630	4.215	31.845	-7,80	23.195.449	3.538.419	26.733.868	-8,05
Areta S.-Ciórroga	24.313	4.152	28.465	-8,08	144.823.614	24.734.168	169.557.782	-8,33
Ciórroga-Altube	24.789	4.786	29.575	-8,07	59.808.304	11.545.773	71.354.077	-8,32
Altube-Subijana	11.063	1.769	12.832	-12,27	71.436.200	11.420.027	82.856.227	-12,50
Subijana-Enl. Aut. Burgos	10.973	1.768	12.741	-12,53	57.754.796	9.303.265	67.058.061	-12,77
Enl. Aut. Burgos-Zambrana	8.401	1.171	9.572	-5,55	12.389.363	1.726.118	14.115.481	-5,80
Zambrana-Haro	8.814	783	9.597	-6,39	47.809.331	4.246.126	52.055.457	-6,64
Haro-Cenicero	9.489	802	10.291	-4,75	78.138.275	6.604.801	84.743.076	-5,00
Cenicero-Navarrete	9.604	1.206	10.810	-3,30	30.355.535	3.812.608	34.168.143	-3,57
Navarrete-Logroño	9.502	1.288	10.790	-3,04	30.656.899	4.157.010	34.813.909	-3,30
Logroño-Agoncillo	9.586	1.198	10.784	-2,41	54.369.829	6.795.362	61.165.191	-2,68
Agoncillo-Lodosa	9.517	661	10.178	-4,49	73.850.799	5.130.229	78.981.028	-4,76
Lodosa-Calahorra	10.185	711	10.896	-4,30	39.068.403	2.728.385	41.796.788	-4,56
Calahorra-Alfaró	7.431	611	8.042	-7,52	73.149.005	6.013.959	79.162.964	-7,78
Alfaró-Enl. Aut. Navarra	6.760	603	7.363	-9,90	14.706.562	1.311.218	16.017.780	-10,15
Enl. Aut. Navarra-Tudela	10.596	996	11.592	-11,46	42.582.540	4.002.818	46.585.358	-11,70
Tudela-Gallur	10.690	1.000	11.690	-9,14	117.216.411	10.959.613	128.176.024	-9,39
Gallur-Alagón(Autovía)	12.454	993	13.447	-4,85	103.099.107	8.218.053	111.317.160	-5,11
Alagón (Autovía)-Alagón Tauste	11.395	896	12.291	-4,60	10.356.393	814.536	11.170.929	-4,85
Alagón Tauste-Zaragoza (Ronda)	12.506	939	13.445	-4,37	93.856.112	7.044.144	100.900.256	-4,63
Total tramos de peaje	12.151	1.423	13.574	-7,18	1.305.811.216	152.929.972	1.458.741.188	-7,43

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	294,40	11,6
IMD total (Vh/d)	13.570	70,4
Demanda total (MVh x km)	1.458,26	8,2

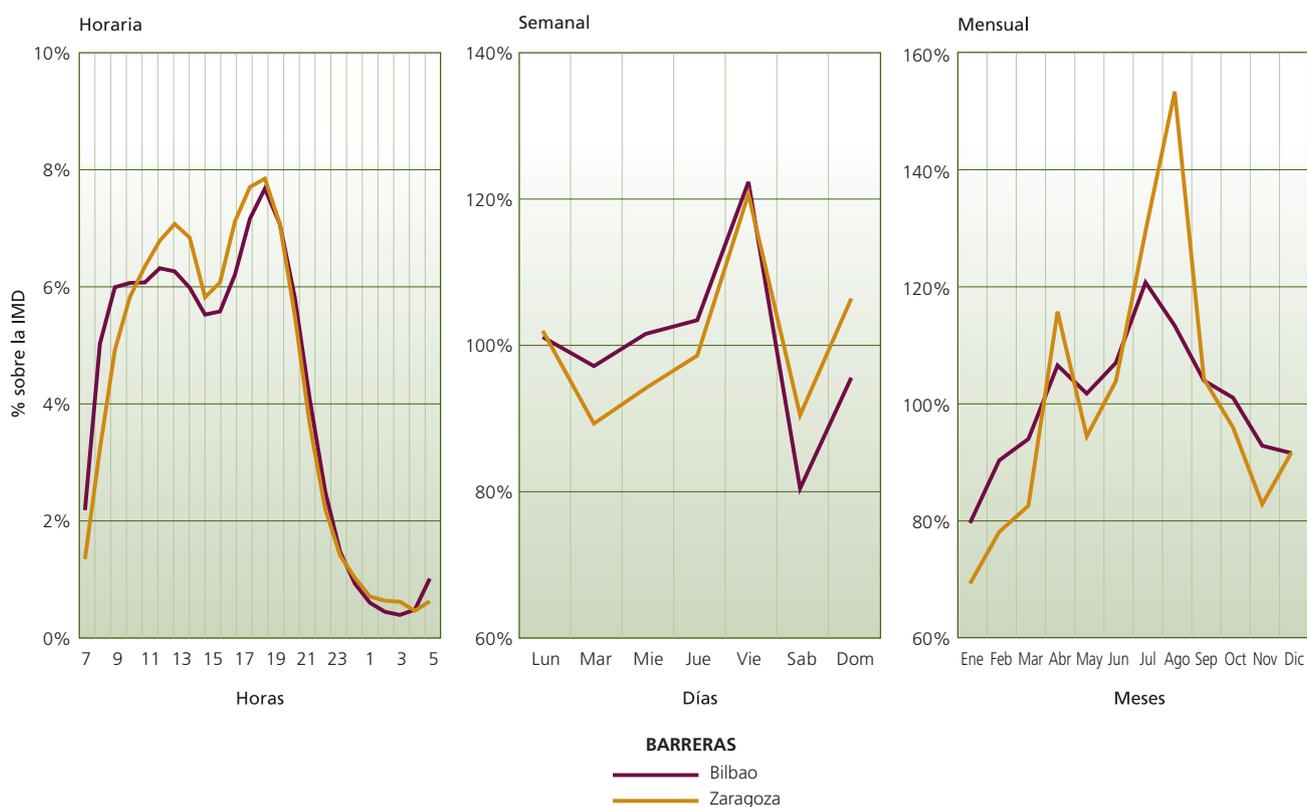
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 19 h. La primera de ellas alcanza en Bilbao un valor del 6,29% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,65%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 122,12% 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 (106,75%-120,48%-113,04%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-68). Distribución de las intensidades medias: AP-68, Bilbao-Zaragoza. Año 2009



Horaria	Bilbao		Zaragoza	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	575	2,14	158	1,30
8	1.347	5,00	388	3,19
9	1.604	5,96	596	4,89
10	1.622	6,03	705	5,79
11	1.627	6,04	769	6,31
12	1.693	6,29	824	6,76
13	1.677	6,23	859	7,05
14	1.603	5,95	829	6,81
15	1.479	5,49	705	5,79
16	1.495	5,55	736	6,04
17	1.664	6,18	864	7,09
18	1.921	7,14	935	7,68
19	2.059	7,65	952	7,82
20	1.897	7,05	859	7,05
21	1.558	5,79	668	5,48
22	1.089	4,05	440	3,61
23	664	2,47	264	2,17
24	384	1,43	166	1,36
1	237	0,88	119	0,98
2	148	0,55	80	0,66
3	108	0,40	72	0,59
4	91	0,34	69	0,57
5	115	0,43	51	0,42
6	262	0,97	71	0,58
Total	26.921		12.181	

Diaria	Bilbao		Zaragoza	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	27.156	100,87	12.400	101,80
Mar	26.089	96,91	10.851	89,08
Mie	27.281	101,34	11.439	93,91
Jue	27.789	103,22	11.982	98,37
Vie	32.877	122,12	14.681	120,52
Sáb	21.581	80,16	10.986	90,19
Dom	25.658	95,31	12.931	106,16
Total	26.921		12.181	

Mensual	Bilbao		Zaragoza	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	21.344	79,28	8.395	68,92
Feb	24.229	90,00	9.479	77,82
Mar	25.219	93,68	10.018	82,24
Abr	28.620	106,31	14.071	115,52
May	27.307	101,43	11.468	94,15
Jun	28.737	106,75	12.616	103,57
Jul	32.435	120,48	15.740	129,22
Ago	30.432	113,04	18.651	153,12
Sep	27.925	103,73	12.662	103,95
Oct	27.135	100,79	11.649	95,63
Nov	24.908	92,52	10.050	82,51
Dic	24.585	91,32	11.133	91,40
Total	26.921		12.181	

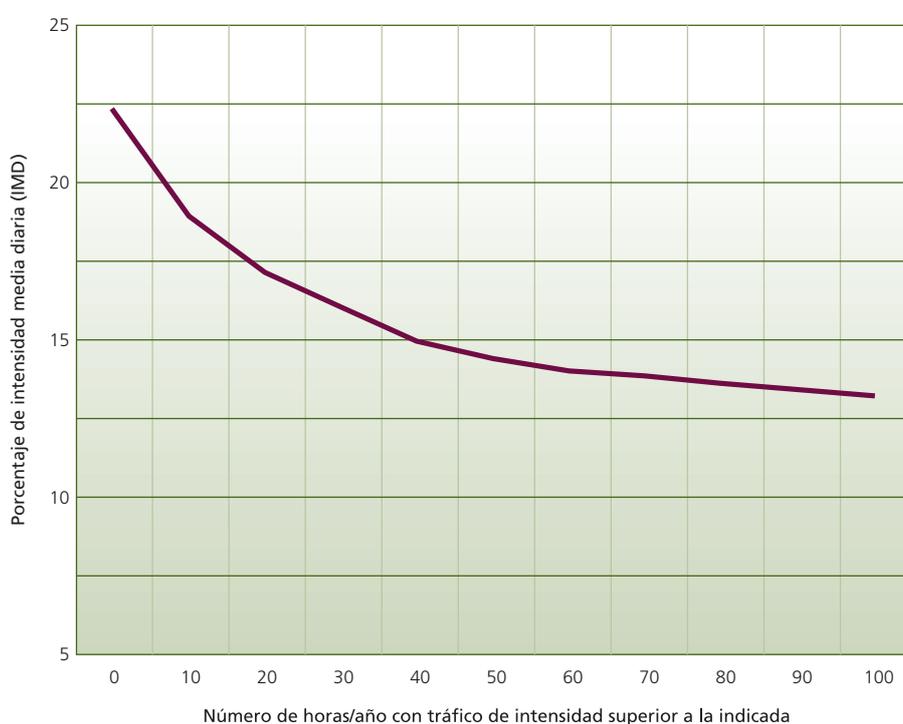
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,71% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,82% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 22,13% de la IMD.

Los datos correspondientes a la distribución de frecuencias son los que muestran la tabla T-4.

Tabla y gráfico T-4 (AP-68). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



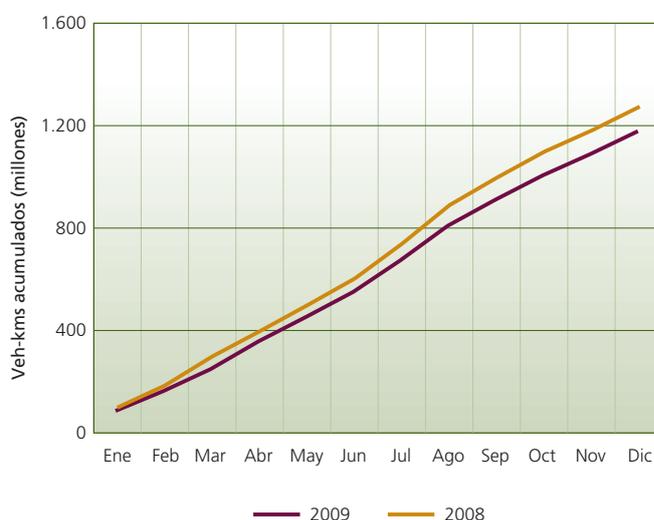
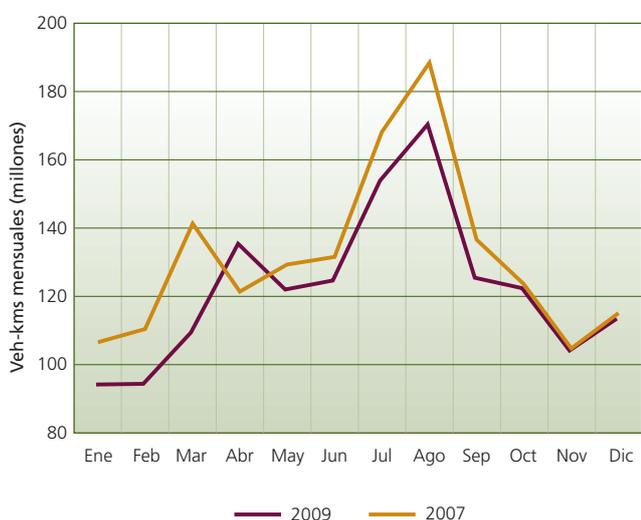
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,13
10	18,70
20	16,86
30	15,71
40	14,61
50	14,03
60	13,63
70	13,48
80	13,24
90	13,02
100	12,82

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 2009 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 abril, debida a la festividad de la Semana Santa. La utilización de la vía durante este año superó los 1.458 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-68). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



Autopista AP-68	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	93,32	93,40	108,49	134,60	120,99	123,64	
Mens. 2008	106,37	110,26	141,14	121,19	129,21	131,50	
Acum. 2009	93,32	186,72	295,22	429,82	550,82	674,46	
Acum. 2008	106,37	216,63	357,77	478,96	608,17	739,68	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	152,92	169,50	124,63	121,55	103,22	112,47	1.458,74
Mens. 2008	168,09	188,38	136,51	123,47	104,61	115,08	1.575,81
Acum. 2009	827,37	996,87	1.121,50	1.243,05	1.346,27	1.458,74	
Acum. 2008	907,76	1.096,14	1.232,65	1.356,12	1.460,73	1.575,81	

**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)



- AM** Área de mantenimiento
- AS** Área de servicio
- Autopista de peaje
- Autopista libre de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA													
	La Jonquera	7	•	•	•	•	-	-	•	-	•	•	•
	Empordà	35	•	•	•	•	-	-	•	-	•	•	•
	Gironès	71	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•	•

▲ Dirección La Jonquera ▼ Dirección Barcelona ● Ambas direcciones

AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA
(TRAMO MONTMELÓ-MAÇANET)

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 MONTMELÓ-MAÇANET)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA	La Selva Montseny	86 117	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•	•

▲ Dirección La Jonquera ▼ Dirección Barcelona ● Ambas direcciones



AP-7: Montmeló-La Jonquera. Pk 18

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.

La planta de la autopista se refleja en las figuras F-1 y F-2, y su esquema de enlaces en la F-3.

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 (*)	411,47

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera	06/02/67	29/01/70	31/08/21
	Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo	25/06/73	09/07/76	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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera fue de 44.214 vehículos, de los cuales 35.886 corresponden a la categoría de ligeros y 8.327 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (229,5%) 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 17.334 Vh/día en el tramo Figueres S.-Figueres N. hasta 112.183 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 2009 para el conjunto de la vía en 2.194,45 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 12,3% 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.

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Montmeló-Granollers	97.972	14.211	112.183	-4,26	109.067.378	15.820.897	124.888.275	-4,26
Granollers-Enlace C-60	75.126	13.487	88.613	-3,15	175.495.096	31.505.346	207.000.442	-3,15
Enlace C-60-Cardedeu	66.310	12.400	78.710	-3,33	42.113.584	7.875.153	49.988.737	-3,33
Cardedeu-ST. Celoni	54.620	10.656	65.276	-4,10	262.758.510	51.263.676	314.022.186	-4,10
ST. Celoni-Hostalric	46.596	10.033	56.629	-4,14	276.030.100	59.435.008	335.465.108	-4,14
Hostalric-Límite B/GI	43.478	9.865	53.343	-3,91	44.116.744	10.009.897	54.126.641	-3,91
Límite B/GI-Lloret	43.478	9.865	53.343	-3,91	127.589.428	28.949.485	156.538.913	-3,91
Lloret-Cassa	31.116	7.397	38.513	-9,35	146.737.903	34.881.532	181.619.435	-9,35
Cassa-Girona S.	31.787	7.703	39.490	-10,75	85.044.706	20.609.020	105.653.726	-10,75
Girona S.-Girona N.	39.396	8.474	47.870	-6,80	133.297.287	28.673.528	161.970.815	-6,80
Girona N.-L'Escala	23.420	6.610	30.030	-6,88	125.660.848	35.465.424	161.126.272	-6,88
L'Escala-Figueres S.	21.105	6.526	27.631	-7,00	88.126.690	27.248.650	115.375.340	-7,00
Figueres S.-Figueres N.	12.311	5.023	17.334	-6,48	38.194.772	15.584.740	53.779.512	-6,48
Figueres N.-La Jonquera	16.509	5.670	22.179	-5,55	81.951.844	28.144.753	110.096.597	-5,55
La Jonquera-Aduana	15.468	6.134	21.602	-3,44	18.970.516	7.522.783	26.493.299	-3,44
Aduana-Frontera	20.700	8.217	28.917	-2,44	25.990.542	10.316.690	36.307.232	-2,44
Total tramo de peaje	35.886	8.327	44.214	-5,45	1.781.145.948	413.306.582	2.194.452.530	-5,45

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	136,00	5,4
IMD total (Vh/d)	44.214	229,5
Demanda total (MVh x km)	2.194,45	12,3

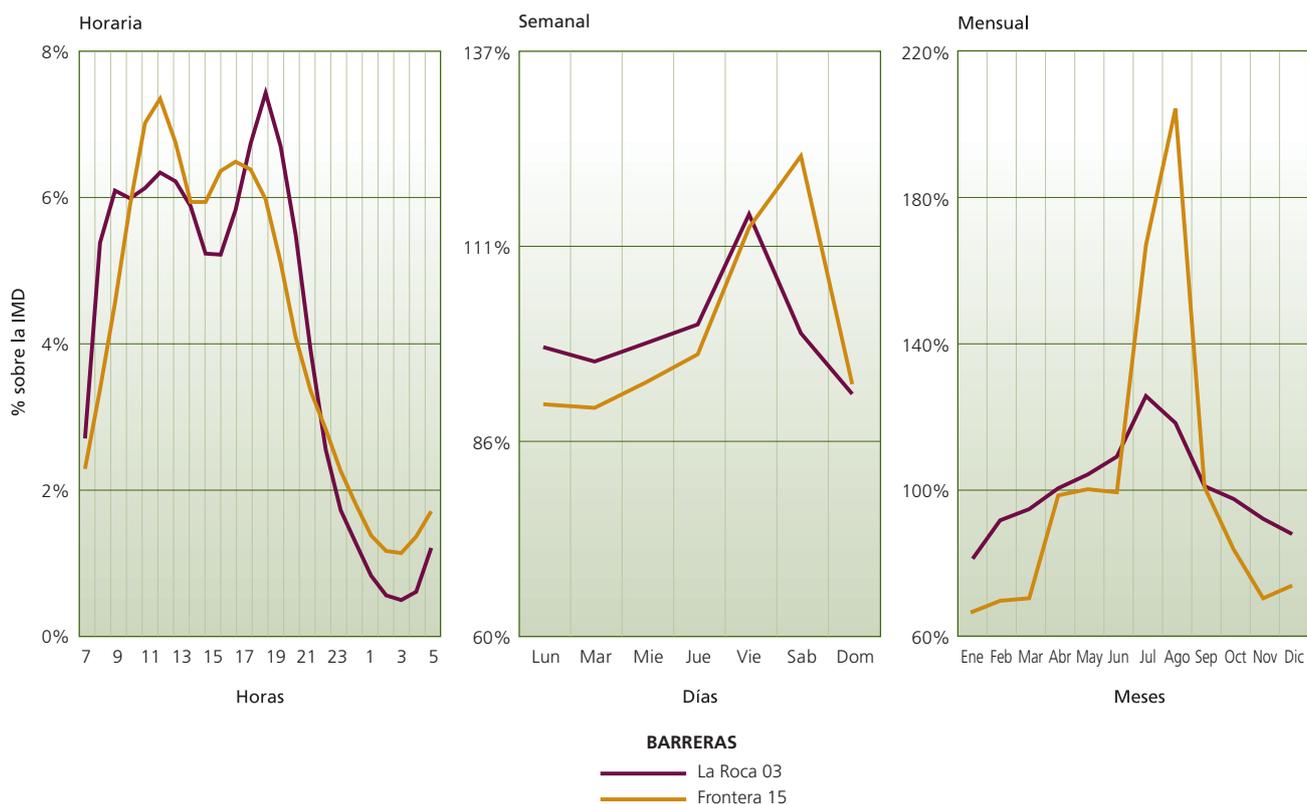
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,32% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,40% en La Roca.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,44% de la IMD, en la misma barrera de la Frontera. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (166,29%-203,73%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Montmeló-La Jonquera. Año 2009



Horaria	La Roca		Frontera	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	2.382	2,69	490	2,27
8	4.747	5,36	725	3,36
9	5.376	6,07	981	4,54
10	5.283	5,96	1.268	5,87
11	5.410	6,10	1.511	6,99
12	5.597	6,32	1.582	7,32
13	5.492	6,20	1.452	6,72
14	5.189	5,86	1.277	5,91
15	4.615	5,21	1.278	5,92
16	4.605	5,20	1.369	6,34
17	5.148	5,81	1.396	6,46
18	5.946	6,71	1.374	6,36
19	6.558	7,40	1.285	5,95
20	5.918	6,68	1.100	5,09
21	4.848	5,47	878	4,06
22	3.441	3,88	720	3,33
23	2.247	2,54	607	2,81
24	1.509	1,70	484	2,24
1	1.106	1,25	384	1,78
2	717	0,81	294	1,36
3	481	0,54	248	1,15
4	423	0,48	242	1,12
5	523	0,59	291	1,35
6	1.058	1,19	366	1,69
Total	88.619		21.602	

Diaria	La Roca		Frontera	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	86.756	97,90	19.507	90,30
Mar	85.045	95,97	19.413	89,87
Mie	87.219	98,42	20.145	93,26
Jue	89.397	100,88	20.944	96,95
Vie	102.306	115,44	24.551	113,65
Sáb	88.364	99,71	26.596	123,12
Dom	81.227	91,66	20.080	92,95
Total	88.619		21.602	

Mensual	La Roca		Frontera	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	74.497	84,06	14.209	65,78
Feb	80.658	91,02	14.882	68,89
Mar	83.329	94,03	15.028	69,57
Abr	88.357	99,70	21.139	97,86
May	91.780	103,57	21.482	99,44
Jun	96.051	108,39	21.297	98,59
Jul	110.717	124,94	35.921	166,29
Ago	104.265	117,66	44.009	203,73
Sep	88.882	100,30	21.606	100,02
Oct	85.857	96,88	17.945	83,07
Nov	80.946	91,34	15.031	69,58
Dic	77.305	87,23	15.802	73,15
Total	88.619		21.602	

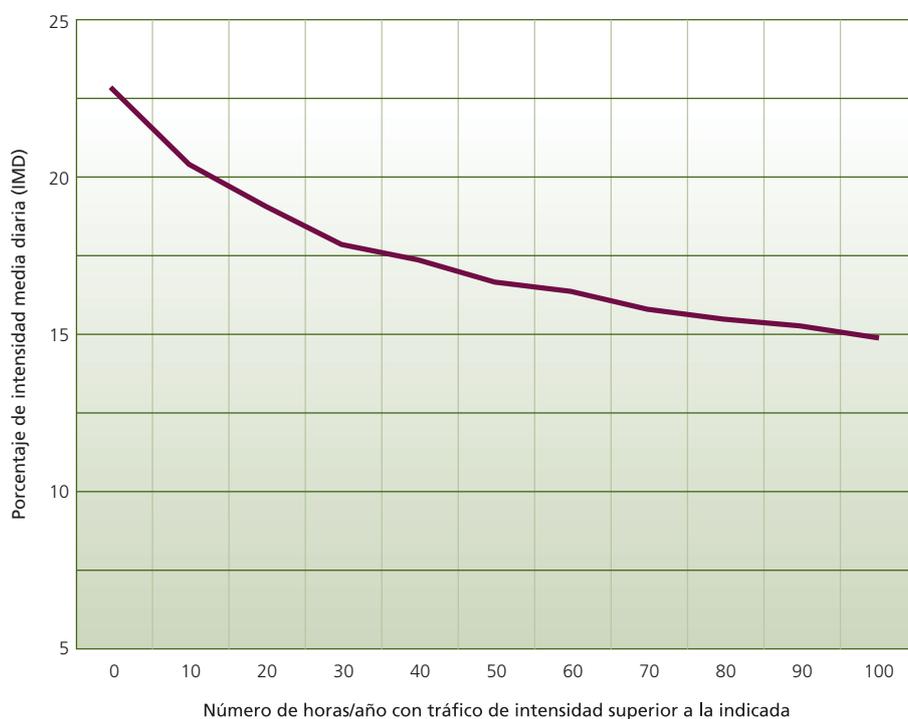
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 17,78% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,81% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 22,73% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



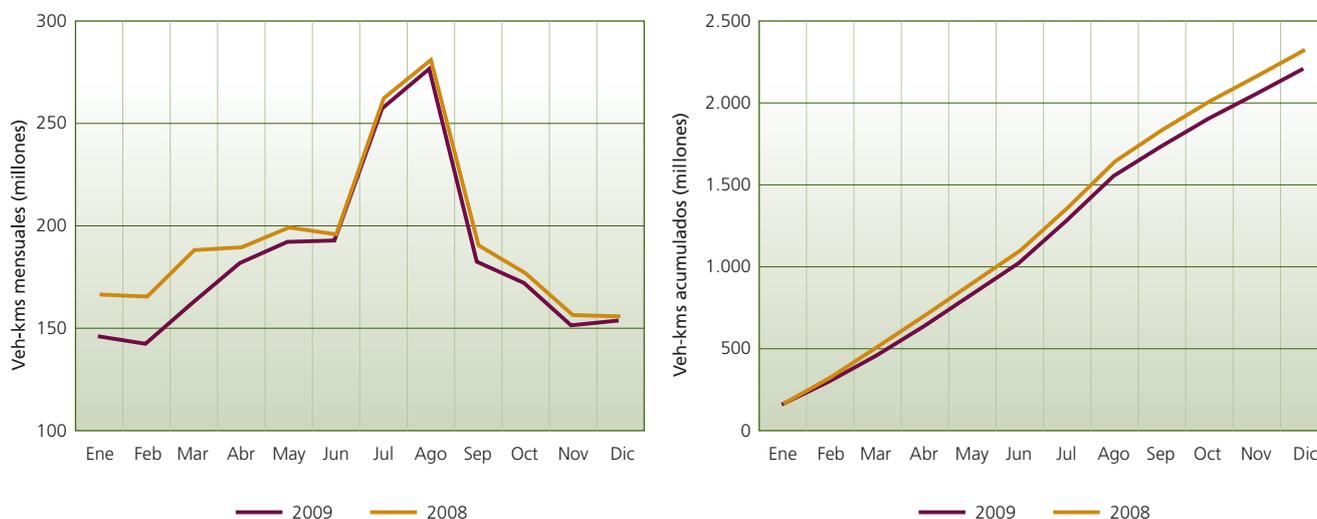
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,73
10	20,33
20	19,00
30	17,78
40	17,28
50	16,58
60	16,29
70	15,72
80	15,41
90	15,18
100	14,81

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 2009 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 2.194 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009.
Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	144,67	140,93	160,86	180,40	190,79	191,43		
Mens. 2008	166,18	165,20	188,18	189,41	199,31	195,85		
Acum. 2009	144,67	285,60	446,46	626,86	817,65	1.009,08		
Acum. 2008	166,18	331,38	519,56	708,97	908,28	1.104,13		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	256,24	275,41	181,02	170,79	149,77	152,14	2.194,45	
Mens. 2008	262,64	281,25	190,61	176,59	156,39	155,64	2.327,24	
Acum. 2009	1.265,32	1.540,73	1.721,74	1.892,54	2.042,31	2.194,45		
Acum. 2008	1.366,76	1.648,01	1.838,62	2.015,21	2.171,60	2.327,24		

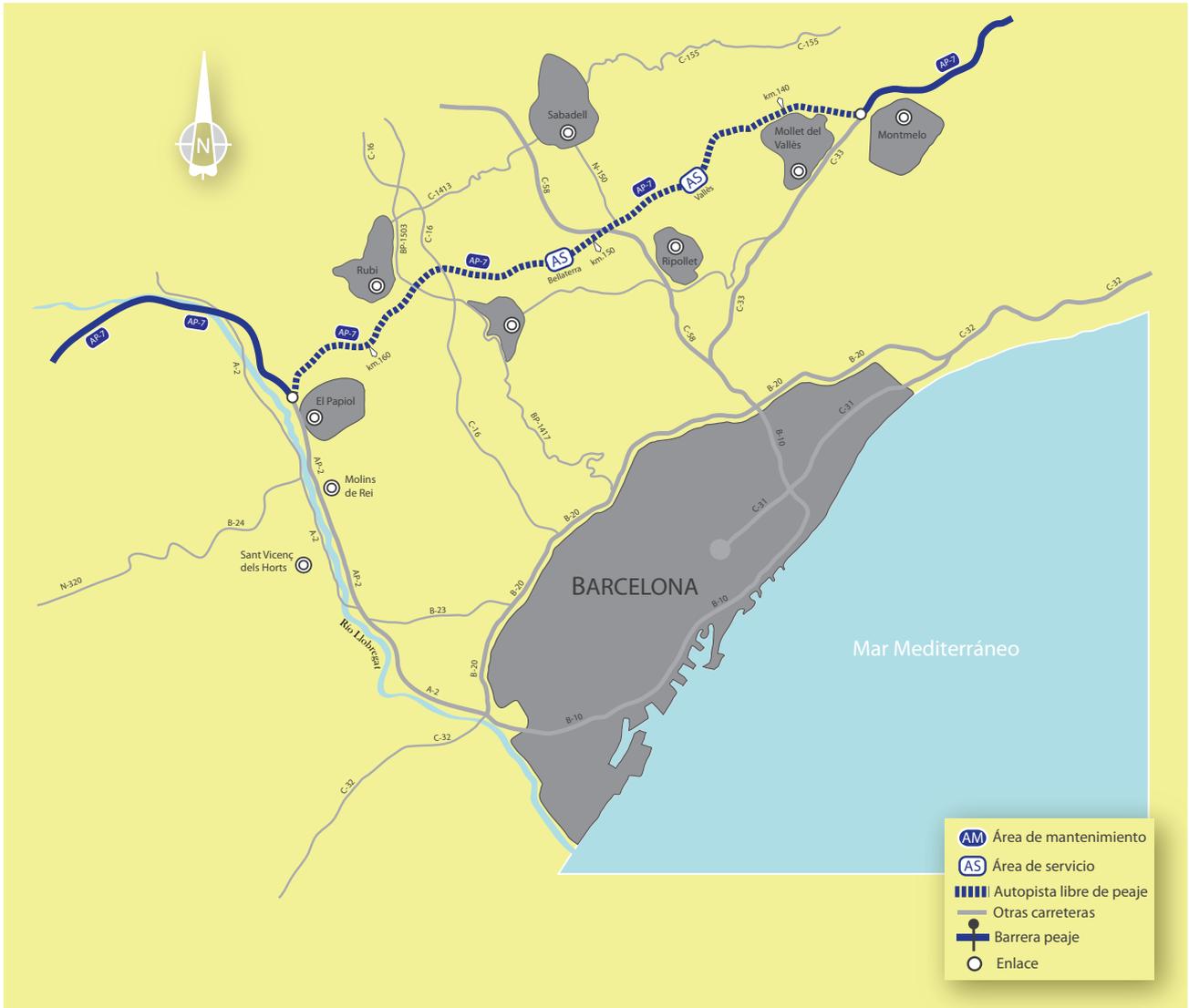
AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

AP-7

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



→ AP-7 AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

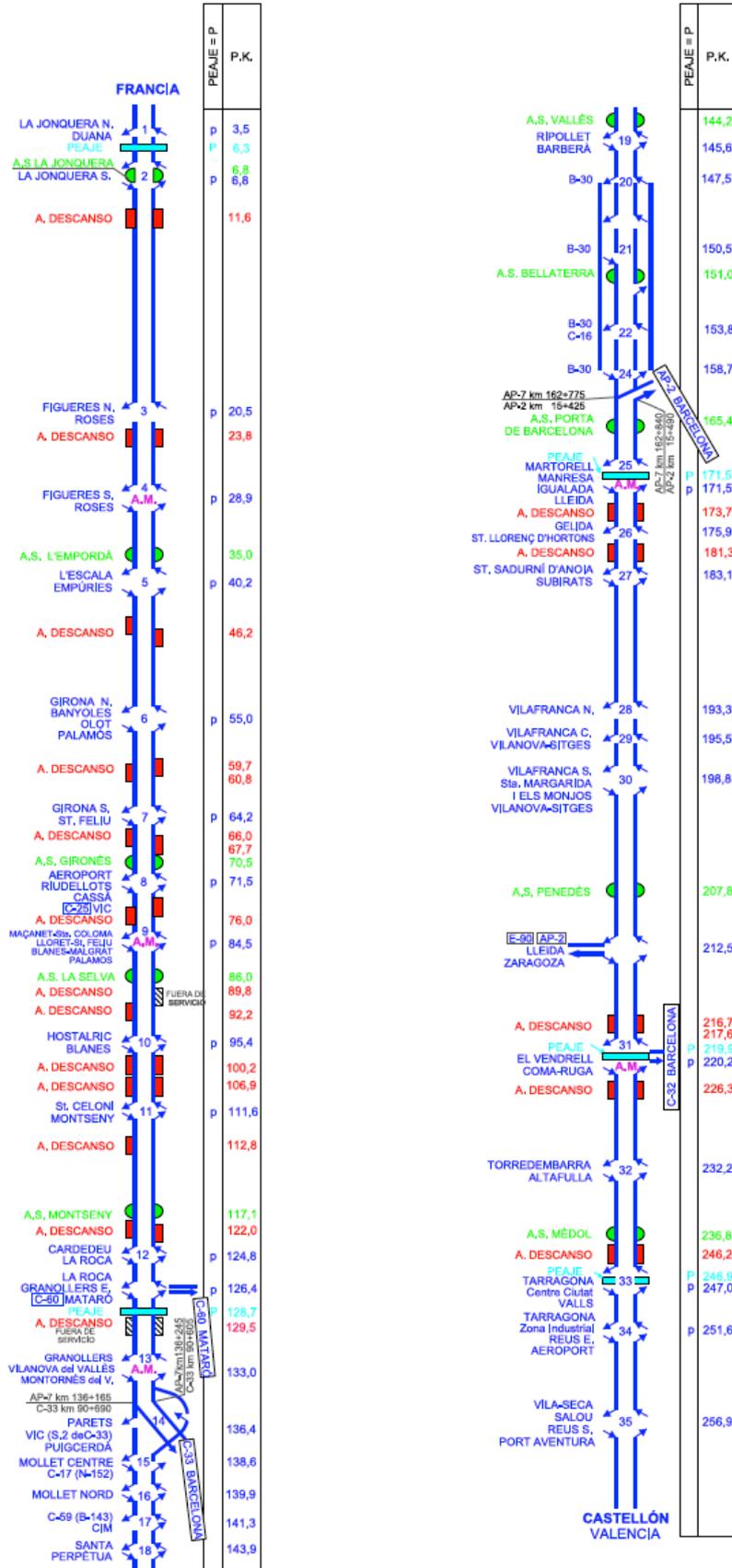


SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Café	Restricción	Teléfono	Parque	Albergue	Dólar	Accesibilidad	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL	Vallés	144	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•
	Bellaterra	151	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•

▲ Dirección La Jonquera ▼ Dirección Barcelona ● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-7 LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



Esquema de enlacs de la autopista AP-7: Montmeló-Papiol



AP-7: Montmeló-Papiol. Pk 69

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 (*)	411,47

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-7: Montmeló-Papiol	15/05/74	01/07/78	31/08/21
	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

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Montmeló-Papiol fue de 109.766 vehículos, de los cuales 86.160 corresponden a la categoría de ligeros y 23.606 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy alta y desde luego muy superior (569,8%) 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 81.414 Vh/día en el tramo Vallés-Bellaterra hasta 130.965 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 2009 para el conjunto de la vía en 1.067,32 millones de Vh x km, que corresponde aproximadamente al 6,0% 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.

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Montmeló-Mollet	86.804	21.293	108.097	-3,49	145.744.729	35.750.251	181.494.980	-3,49
Mollet-Caldes	91.010	23.241	114.251	-4,25	19.266.867	4.920.026	24.186.893	-4,25
Caldes-Sta. Perpétua	97.600	26.504	124.104	-5,98	97.965.774	26.603.763	124.569.537	-5,98
Sta. Perpétua-Barberá	95.924	26.827	122.751	-6,46	59.521.110	16.646.344	76.167.454	-6,46
Barberá-Vallés	98.125	28.682	126.807	-5,86	59.812.178	17.483.396	77.295.574	-5,86
Vallés-Bellaterra	60.533	20.881	81.414	-4,34	89.482.738	30.867.426	120.350.164	-4,34
Bellaterra-St. Cugat	75.300	26.823	102.123	-2,31	69.810.172	24.867.501	94.677.673	-2,31
St. Cugat-Rubí	65.765	18.417	84.182	-2,99	69.851.981	19.561.742	89.413.723	-2,99
Rubí-El Papiol	106.180	24.785	130.965	-4,28	226.332.675	52.831.641	279.164.316	-4,28
Total tramo de peaje	86.160	23.606	109.766	-4,35	837.788.224	229.532.090	1.067.320.314	-4,35

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	26,60	1,1
IMD total (Vh/d)	109.766	569,8
Demanda total (MVh x km)	1.067,32	6,0

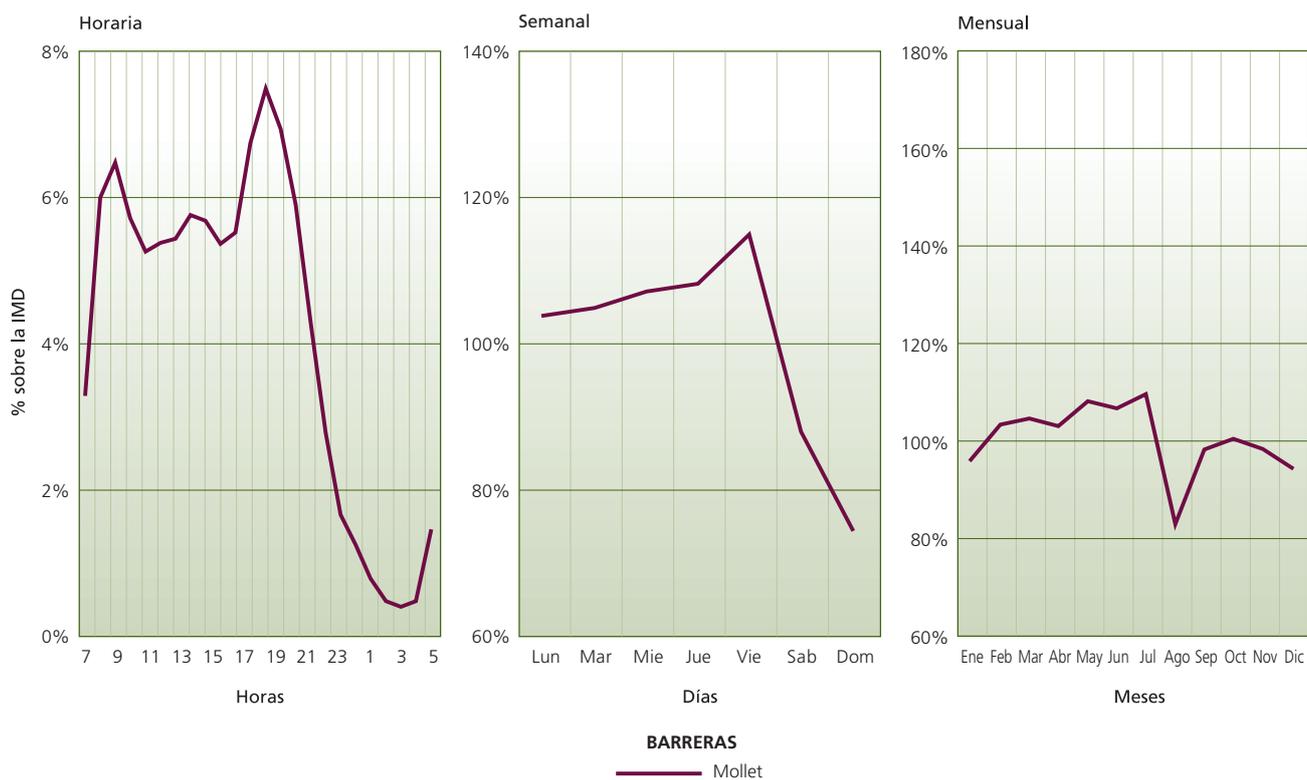
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 14 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Mollet un valor del 5,74% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,47%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,72% de la IMD, en la misma barrera de Mollet. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de junio-julio (106,19%-109,15%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA M-P). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Montmeló-Papiol. Año 2009



Horaria		Mollet	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	2.813	3,29	
8	5.114	5,98	
9	5.521	6,45	
10	4.873	5,69	
11	4.480	5,23	
12	4.587	5,36	
13	4.630	5,41	
14	4.912	5,74	
15	4.844	5,66	
16	4.574	5,34	
17	4.707	5,50	
18	5.754	6,72	
19	6.391	7,47	
20	5.912	6,91	
21	5.027	5,87	
22	3.652	4,27	
23	2.366	2,76	
24	1.404	1,64	
1	1.051	1,23	
2	655	0,77	
3	390	0,46	
4	326	0,38	
5	390	0,46	
6	1.211	1,41	
Total	85.584		

Diaria		Mollet	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	88.664	103,60	
Mar	89.579	104,67	
Mie	91.471	106,88	
Jue	92.386	107,95	
Vie	98.181	114,72	
Sáb	75.039	87,68	
Dom	63.642	74,36	
Total	85.584		

Mensual		Mollet	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	81.930	95,73	
Feb	88.058	102,89	
Mar	89.151	104,17	
Abr	87.779	102,56	
May	92.152	107,67	
Jun	90.879	106,19	
Jul	93.416	109,15	
Ago	70.567	82,45	
Sep	83.669	97,76	
Oct	85.572	99,99	
Nov	83.756	97,86	
Dic	80.444	93,99	
Total	85.584		

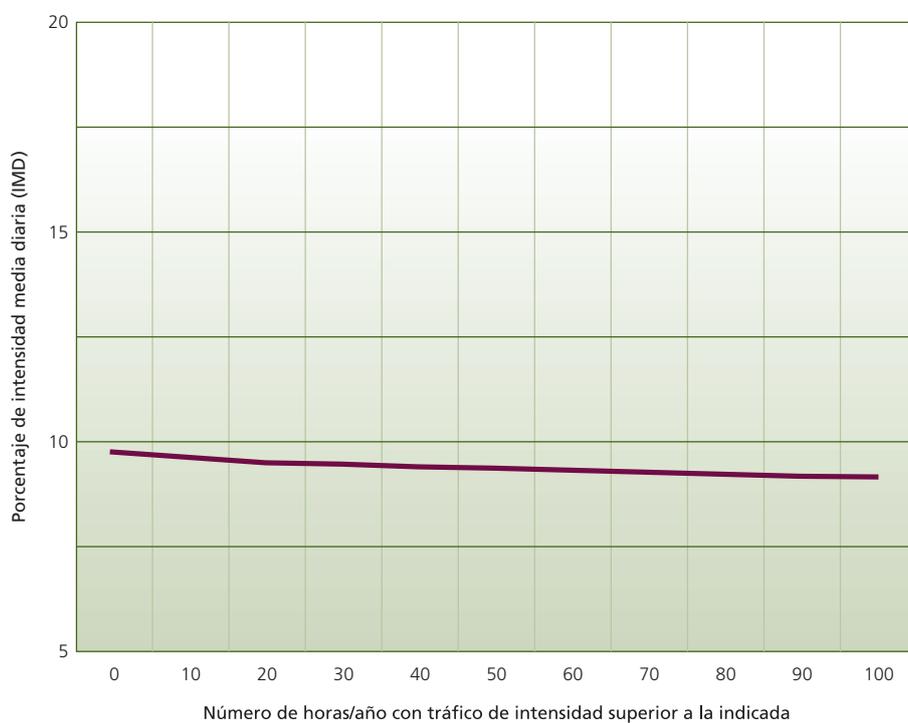
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 9,40% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,08% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 9,68% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA M-P). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	9,68
10	9,56
20	9,42
30	9,40
40	9,33
50	9,29
60	9,26
70	9,20
80	9,15
90	9,11
100	9,08

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio. La utilización de la vía durante este año superó los 1.067 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-P). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009.
Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	78,34	81,30	91,58	86,58	94,32	92,73	
Mens. 2008	93,37	91,30	94,64	97,23	96,34	90,74	
Acum. 2009	78,34	159,64	251,22	337,80	432,12	524,85	
Acum. 2008	93,37	184,67	279,31	376,54	472,88	563,62	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	103,91	88,08	88,85	91,77	86,32	83,55	1.067,33
Mens. 2008	107,72	89,84	92,56	94,81	86,88	83,50	1.118,94
Acum. 2009	628,76	716,84	805,69	897,46	983,78	1.067,33	
Acum. 2008	671,34	761,18	853,75	948,56	1.035,44	1.118,94	

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

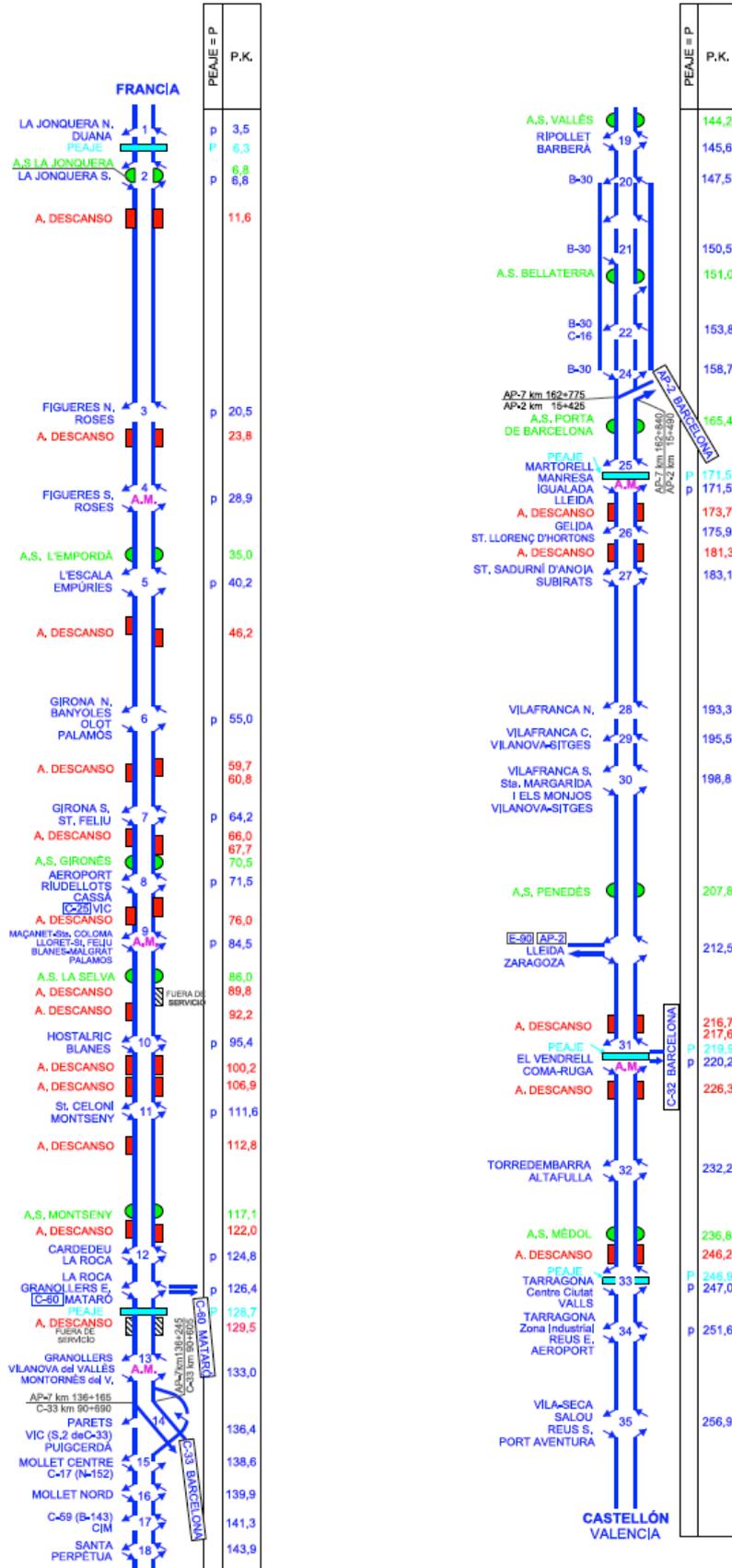


SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Café	Restaurante	Teléfono	Autopista	Parque	Dinero	Accesibilidad	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-7 BARCELONA-TARRAGONA	Llobregat	166	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•
	Penedés	208	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•
	Médol	237	•	•	•	•	-	-	•	-	-	-	•

↻ Dirección Barcelona ↻ Dirección Valencia ● Ambas direcciones

AUTOPISTA AP-7 LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



Esquema de enlacs de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



AP-7: Barcelona-Tarragona. Pk 183

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 (*)	411,47

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

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona fue de 57.556 vehículos, de los cuales 47.652 corresponden a la categoría de ligeros y 9.904 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (298,8%) 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 24.122 Vh/día en el tramo Salou-Fin de la Concesión hasta 108.085 Vh/día en el tramo Molins del Rei-El Papiol.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de la vía en 2.108,35 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor 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.

Tabla T-2 (AP-7 ACESA B-T). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Molins de Rei-El Papiol	87.309	20.776	108.085	-5,24	119.822.694	28.512.866	148.335.560	-5,24
El Papiol-Martorell	66.983	14.466	81.449	-7,26	234.219.954	50.582.889	284.802.843	-7,26
Martorell-Gelida	65.041	13.651	78.692	-5,45	98.995.261	20.778.031	119.773.292	-5,45
Gelida-Sant Sadurni	60.689	12.631	73.320	-5,39	157.053.143	32.686.161	189.739.304	-5,39
Sant Sadurni-Vilafranca N.	60.324	12.707	73.031	-5,04	234.274.267	49.349.022	283.623.289	-5,04
Vilafranca N.-Vilafranca C	48.560	9.992	58.552	-5,45	38.816.366	7.987.042	46.803.408	-5,45
Vilafranca C.-Vilafranca S	41.290	8.484	49.774	-5,62	49.130.984	10.095.139	59.226.123	-5,62
Vilafranca S.-Limite B/T	41.825	8.625	50.450	-5,68	128.845.891	26.568.722	155.414.613	-5,68
Limite B/T-Enlace Medit.	41.825	8.625	50.450	-5,68	84.574.199	17.439.660	102.013.859	-5,68
Enlace Medit.-El Vendrell	34.269	6.837	41.106	-4,30	91.435.490	18.241.506	109.676.996	-4,30
El Vendrell-Altafulla	37.861	7.504	45.365	-7,11	167.765.562	33.250.501	201.016.063	-7,11
Altafulla-Tarragona	40.906	7.954	48.860	-9,65	219.930.123	42.764.710	262.694.833	-9,65
Tarragona-Reus	34.301	6.825	41.126	-9,45	58.216.680	11.582.971	69.799.651	-9,45
Reus-Salou	26.373	5.448	31.821	-11,83	51.500.540	10.639.463	62.140.003	-11,83
Salou-Fin Concesion	19.898	4.224	24.122	-15,68	10.966.786	2.327.889	13.294.675	-15,68
Total tramo de peaje	47.652	9.904	57.556	-6,70	1.745.547.940	362.806.572	2.108.354.512	-6,70

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	100,40	4,0
IMD total (Vh/d)	57.556	298,8
Demanda total (MVh x km)	2.108,35	11,8

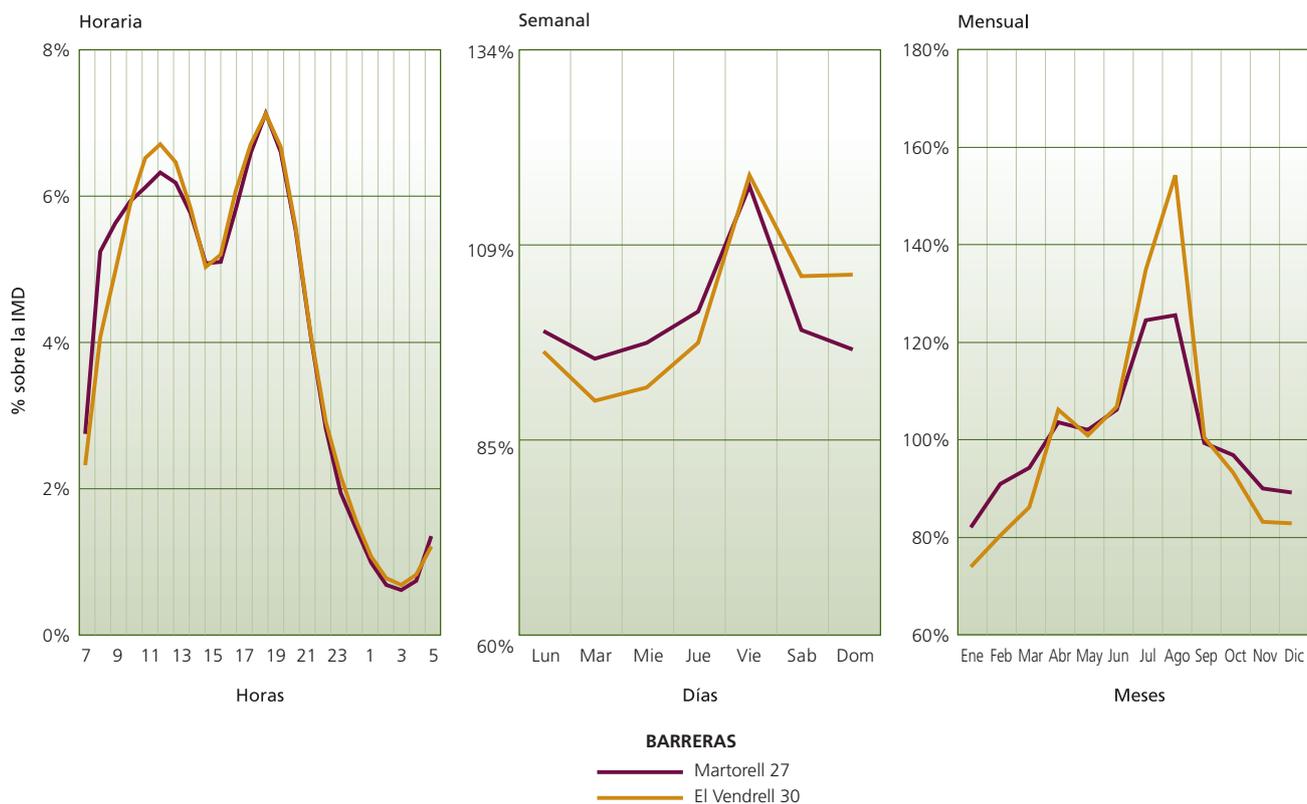
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 El Vendrell un valor del 6,69% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,11% en Martorell.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 117,71% de la IMD, en la barrera de El Vendrell. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (134,44%-153,90%) también en la barrera de El Vendrell.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Barcelona-Tarragona. Año 2009



Horaria	Martorell		El Vendrell	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	1.724	2,73	760	2,30
8	3.290	5,22	1.338	4,05
9	3.540	5,61	1.636	4,95
10	3.726	5,91	1.940	5,87
11	3.849	6,10	2.150	6,50
12	3.974	6,30	2.214	6,69
13	3.886	6,16	2.131	6,44
14	3.622	5,74	1.921	5,81
15	3.192	5,06	1.657	5,01
16	3.205	5,08	1.714	5,18
17	3.657	5,80	2.002	6,05
18	4.143	6,57	2.211	6,69
19	4.473	7,11	2.346	7,10
20	4.152	6,58	2.200	6,65
21	3.475	5,51	1.837	5,55
22	2.565	4,07	1.353	4,09
23	1.774	2,81	959	2,90
24	1.208	1,92	712	2,15
1	901	1,43	509	1,54
2	613	0,97	348	1,05
3	423	0,67	251	0,76
4	377	0,60	221	0,67
5	455	0,72	267	0,81
6	839	1,33	394	1,19
Total	63.063		33.071	

Diaria	Martorell		El Vendrell	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	61.839	98,06	31.562	95,44
Mar	59.642	94,58	29.516	89,25
Mie	60.914	96,59	30.075	90,94
Jue	63.382	100,51	31.940	96,58
Vie	73.403	116,40	38.927	117,71
Sáb	61.902	98,16	34.720	104,99
Dom	60.349	95,70	34.776	105,16
Total	63.063		33.071	

Mensual	Martorell		El Vendrell	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	51.416	81,53	24.306	73,50
Feb	57.050	90,47	26.428	79,91
Mar	59.141	93,78	28.333	85,67
Abr	65.017	103,10	34.981	105,78
May	64.054	101,57	33.203	100,40
Jun	66.691	105,75	35.175	106,36
Jul	78.266	124,11	44.462	134,44
Ago	78.893	125,10	50.896	153,90
Sep	62.352	98,87	33.088	100,05
Oct	60.809	96,43	30.689	92,80
Nov	56.471	89,55	27.354	82,71
Dic	55.952	88,72	27.236	82,36
Total	63.063		33.071	

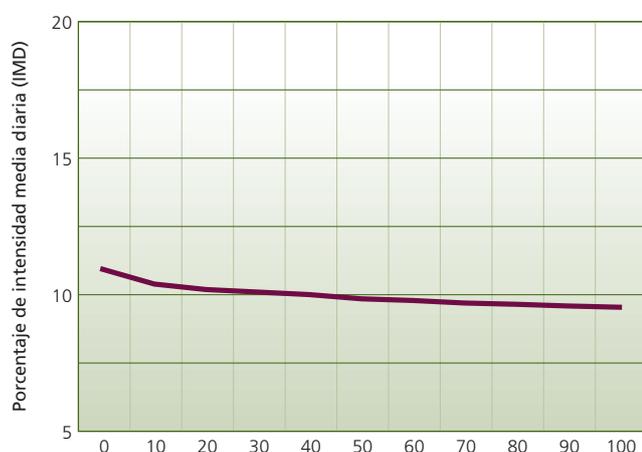
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo en Martorell una intensidad mayor o igual al 10,05% de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en El Vendrell este valor fue de 13,21%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,48% de la intensidad media diaria (hora 100) en Martorell y al 11,80% en El Vendrell.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 10,87% de la IMD en Martorell y del 18,46% en El Vendrell.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009.
Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



Número de horas/año con tráfico de intensidad superior a la indicada

Martorell	
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	10,87
10	10,33
20	10,13
30	10,05
40	9,95
50	9,80
60	9,74
70	9,63
80	9,60
90	9,53
100	9,48

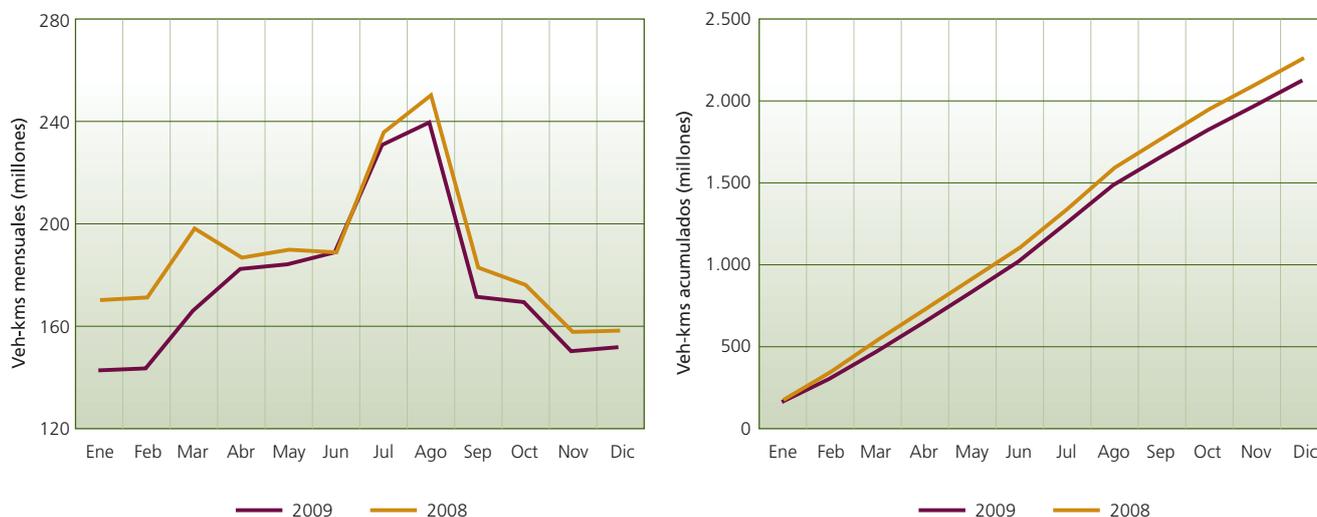
El Vendrell	
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	18,46
10	15,03
20	13,82
30	13,21
40	13,01
50	12,72
60	12,54
70	12,38
80	12,17
90	11,91
100	11,80

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 2009 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 abril. La utilización de la vía durante este año superó los 2.108 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA B-T). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



Autopista AP-7 (ACESA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	141,66	142,43	164,92	181,29	183,15	187,70		
Mens. 2008	170,09	171,17	198,26	186,83	189,89	188,75		
Acum. 2009	141,66	284,09	449,01	630,30	813,45	1.001,15		
Acum. 2008	170,09	341,26	539,52	726,34	916,23	1.104,98		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	229,84	238,79	170,30	168,35	149,15	150,77	2.108,35	
Mens. 2008	235,95	250,35	182,94	176,02	157,65	158,26	2.266,13	
Acum. 2009	1.230,99	1.469,78	1.640,08	1.808,43	1.957,58	2.108,35		
Acum. 2008	1.340,92	1.591,27	1.774,21	1.950,23	2.107,88	2.266,13		

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA
(TRAMO SALOU-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 SALOU-PUÇOL)



- AM** Área de mantenimiento
- AS** Área de servicio
- Autopista de peaje
- Autopista libre de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

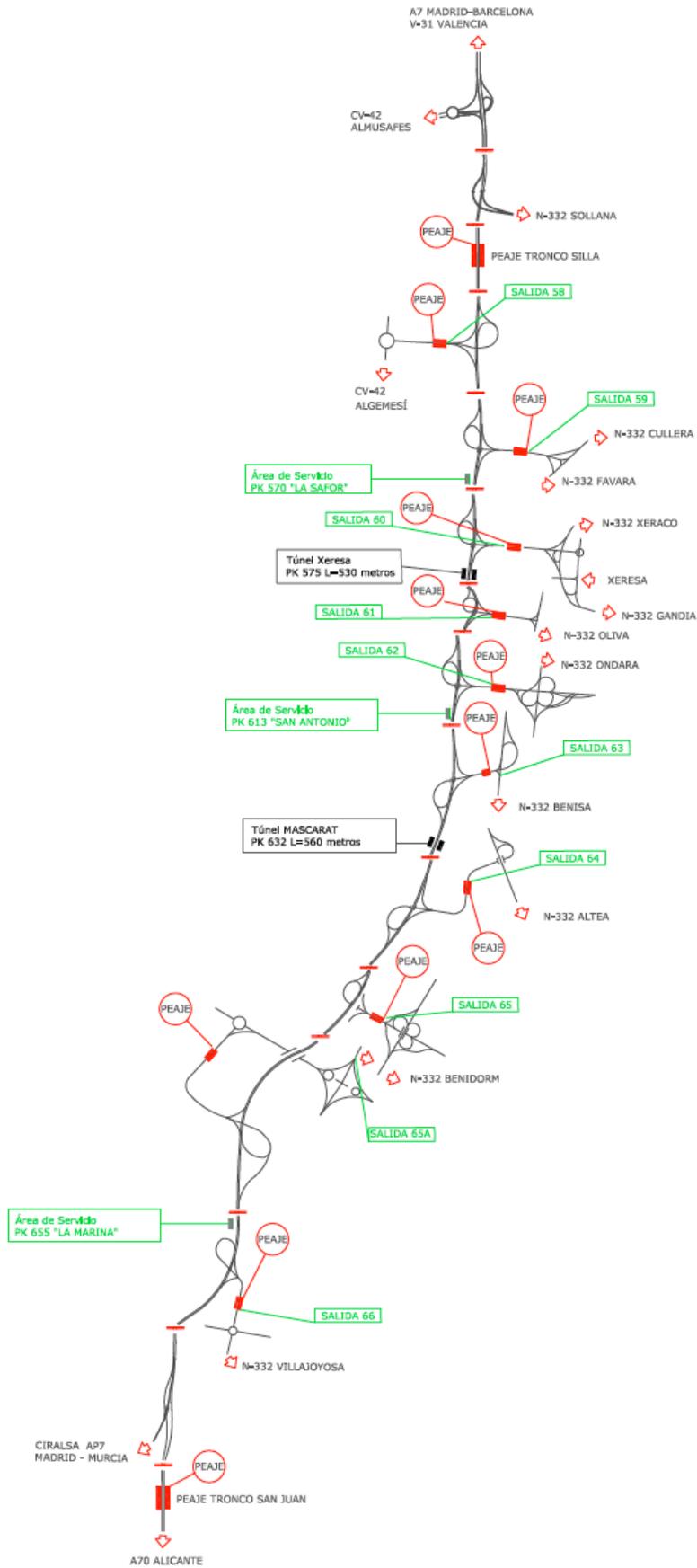
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 TARRAGONA-VALENCIA														
	L'Hospitalet	283	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	Baix Ebre	317	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	Benicarló	358	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	La Ribera	404	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	La Plana	448	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	Sagunto	478	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•

▲ Dirección Barcelona

▼ Dirección Valencia

● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia



AP-7: Tarragona-Valencia. Pk 416 + 500, Benicasim.

AUTOPISTA AP-7: Tarragona-Valencia

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS AUMAR, S.A.C.R.

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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.º 36 - 46023 Valencia
Fecha de constitución	16/09/1971
Capital social (*)	632,00

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

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia fue de 19.723 vehículos, de los cuales 16.096 corresponden a la categoría de ligeros y 3.627 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD de un valor similar (102,4%) 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 17.105 Vh/día en el tramo Vinaroz-Peñíscola hasta 23.476 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 2009 para el conjunto de la vía en 1.622,07 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 9,1% 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.

Tabla T-2 (AP-7 AUMAR T-V). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Salou-Cambrils	19.208	4.268	23.476	-16,97	48.374.854	10.749.258	59.124.112	-17,20
Cambrils-Hospitalet	18.474	4.227	22.702	-16,18	105.193.733	24.070.676	129.264.409	-16,41
Hospitalet-Ametlla	19.001	4.421	23.422	-10,73	113.740.575	26.462.153	140.202.728	-10,97
Ametlla-L'Ampolla	18.977	4.416	23.393	-10,20	74.115.061	17.246.571	91.361.632	-10,44
L'Ampolla-Tortosa	18.746	4.560	23.307	-9,16	74.581.028	18.143.910	92.724.938	-9,41
Tortosa-Amposta	16.906	4.384	21.289	-8,49	33.321.461	8.640.112	41.961.573	-8,74
Amposta-Vinaroz	14.105	3.668	17.773	-7,62	124.593.773	32.396.227	156.990.000	-7,87
Vinaroz-Peñíscola	13.467	3.638	17.105	-8,32	93.390.643	25.232.019	118.622.662	-8,57
Peñíscola-Torreblanca	15.293	3.584	18.877	-9,11	142.338.988	33.360.735	175.699.723	-9,36
Torreblanca-Oropesa	16.077	3.307	19.384	-8,94	90.956.933	18.707.605	109.664.538	-9,19
Oropesa-Castellón N.	16.428	3.324	19.752	-9,76	113.327.104	22.932.373	136.259.477	-10,00
Castellón N.-Castellón S.	15.605	3.276	18.881	-10,21	43.289.479	9.087.297	52.376.776	-10,45
Castellón S.-Villarreal	15.211	3.044	18.255	-12,58	60.516.257	12.111.273	72.627.530	-12,82
Villarreal-Moncófar	15.181	2.910	18.091	-13,72	59.289.396	11.366.675	70.656.071	-13,95
Moncófar-Puzol	14.827	2.805	17.632	-13,84	146.771.189	27.765.346	174.536.535	-14,07
Total tramo de peaje	16.096	3.627	19.723	-10,98	1.323.800.474	298.272.230	1.622.072.704	-11,22

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	225,30	8,9
IMD total (Vh/d)	19.723	102,4
Demanda total (MVh x km)	1.622,07	9,1

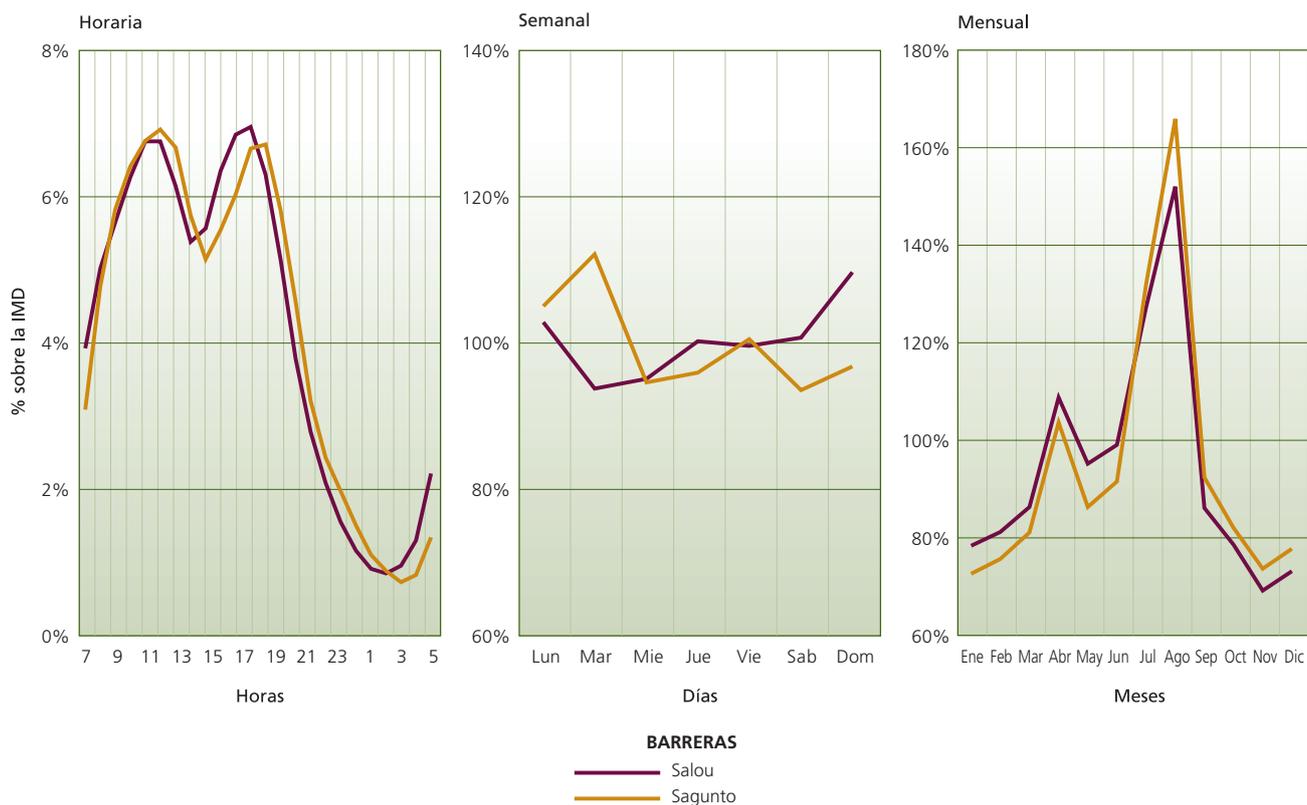
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 11-12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Salou un valor del 6,73% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,93%. En la barrera de Sagunto las puntas corresponden respectivamente al 6,89% (12 h) y 6,69% (19 h) de la IMD.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los domingos del 109,40% de la IMD, en la barrera de Salou, mientras que en Sagunto se desplaza al martes con un valor del 111,85% 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 con valores de 138,05%-166,90% en Salou y 143,52%-183,12% en Sagunto.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Tarragona-Valencia. Año 2009



Horaria	Salou		Sagunto	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	884	3,89	629	3,06
8	1.133	4,99	888	4,74
9	1.278	5,63	1.053	5,80
10	1.416	6,24	1.163	6,39
11	1.528	6,73	1.260	6,74
12	1.528	6,73	1.267	6,89
13	1.390	6,12	1.173	6,65
14	1.216	5,36	1.002	5,72
15	1.258	5,54	971	5,11
16	1.437	6,33	1.102	5,52
17	1.549	6,82	1.160	6,00
18	1.573	6,93	1.145	6,63
19	1.423	6,27	1.038	6,69
20	1.160	5,11	844	5,79
21	854	3,76	614	4,54
22	625	2,75	426	3,18
23	467	2,05	322	2,40
24	346	1,52	271	1,94
1	256	1,13	230	1,47
2	201	0,88	191	1,07
3	186	0,82	176	0,85
4	210	0,93	169	0,70
5	289	1,27	205	0,80
6	495	2,18	333	1,31
Total	22.702		17.632	

Diaria	Salou		Sagunto	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	23.286	102,57	18.472	104,77
Mar	21.224	93,49	19.721	111,85
Mie	21.525	94,82	16.638	94,36
Jue	22.691	99,95	16.865	95,65
Vie	22.549	99,33	17.672	100,23
Sáb	22.812	100,49	16.446	93,28
Dom	24.837	109,40	17.021	96,53
Total	22.702		17.632	

Mensual	Salou		Sagunto	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	18.358	80,87	13.079	74,18
Feb	19.106	84,16	13.690	77,64
Mar	20.452	90,09	14.815	84,02
Abr	26.419	116,37	19.471	110,43
May	22.814	100,49	15.892	90,13
Jun	23.848	105,05	16.968	96,24
Jul	31.341	138,05	25.306	143,52
Ago	37.890	166,90	32.287	183,12
Sep	20.415	89,92	17.147	97,25
Oct	18.414	81,11	15.011	85,13
Nov	15.918	70,12	13.283	75,34
Dic	16.965	74,73	14.136	80,17
Total	22.702		17.632	

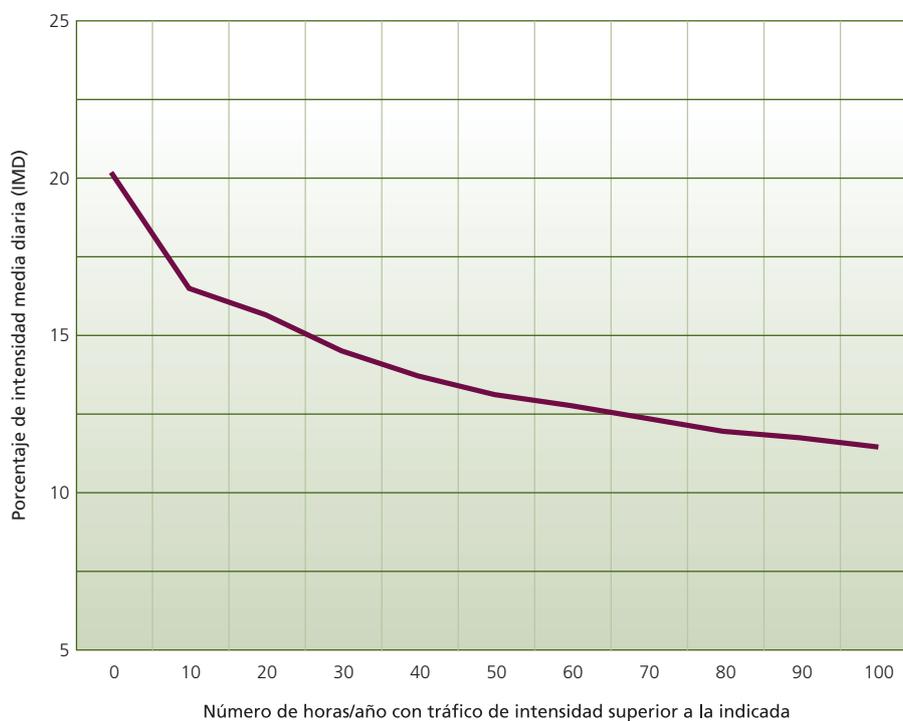
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 15,38 de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,78% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 20,16% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



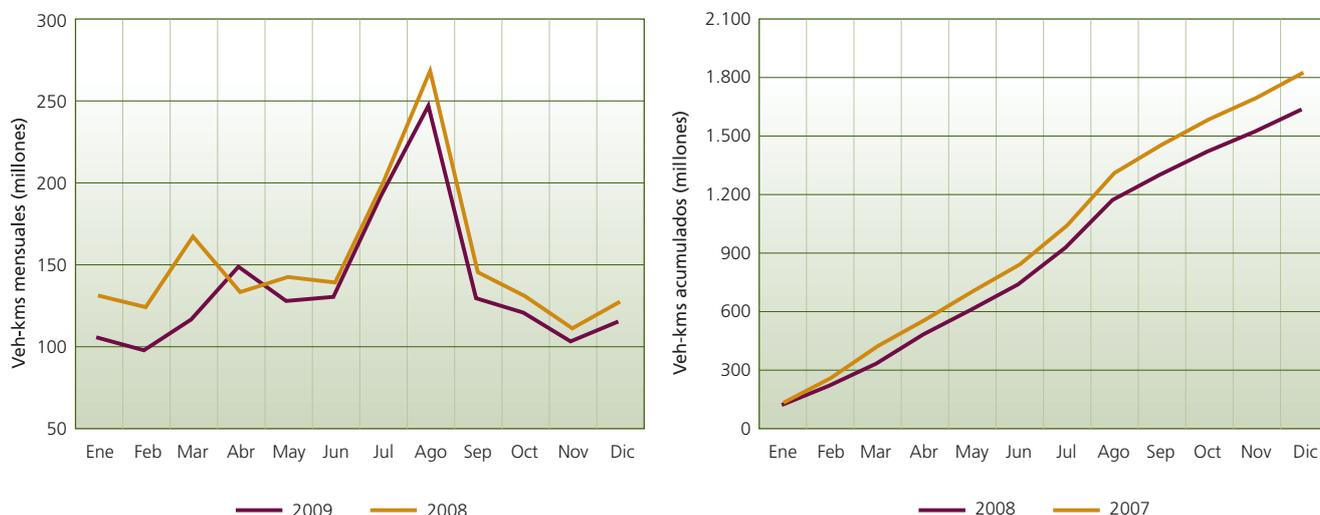
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,16
10	17,08
20	16,36
30	15,38
40	14,70
50	14,21
60	13,90
70	13,56
80	13,20
90	13,03
100	12,78

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 2009 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 1.622 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



Autopista AP-7 (AUMAR)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	104,50	96,78	115,51	147,87	126,73	129,31		
Mens. 2008	131,66	124,83	167,74	133,78	143,00	139,74		
Acum. 2009	104,50	201,28	316,78	464,65	591,37	720,68		
Acum. 2008	131,66	256,48	424,22	558,01	701,00	840,75		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	190,93	245,82	128,63	119,75	102,17	114,09	1.622,07	
Mens. 2008	200,41	268,60	146,09	131,35	111,91	127,96	1.827,08	
Acum. 2009	911,61	1.157,43	1.286,06	1.405,81	1.507,98	1.622,07		
Acum. 2008	1.041,16	1.309,76	1.455,85	1.587,21	1.699,12	1.827,08		

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

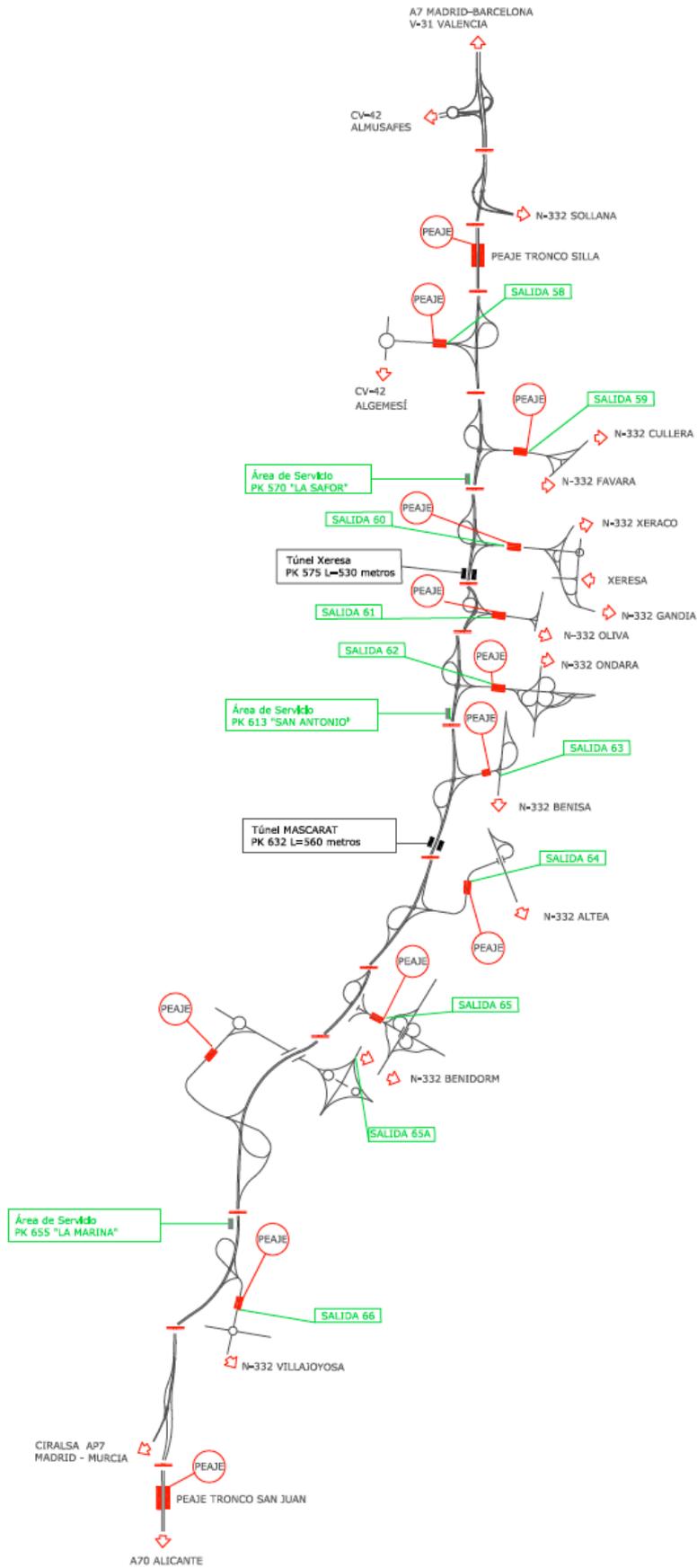
AUTOPISTA	ÁREA	PK.	Gasolinera	Café	Restaurante	Teléfono	Autobuses	Parque	Alquiler de coches	Dinero	Accesibilidad	Información	Regalo	Accesibilidad
AP-7 VALENCIA-ALICANTE	La Safor	570	•	•	•	•	-	-	•	-	•	•	•	•
	San Antonio	613	•	•	•	•	-	-	•	-	•	•	•	•
	La Marina	655	•	•	•	•	-	-	•	-	•	•	•	•

▲ Dirección Valencia

▼ Dirección Alicante

● Ambas direcciones

■ Verano



Esquema de enlaces de la autopista AP-7:Valencia-Alicante



AP-7: Valencia-Alicante.

AUTOPISTA AP-7: Valencia-Alicante

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS AUMAR, S.A.C.R.

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la figura F-2.

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.º 36 - 46023 Valencia
Fecha de constitución	16/09/1971
Capital social (*)	632,00

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-7: Valencia-Alicante	21/12/72	22/12/71	31/12/2019
	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

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Valencia-Alicante fue de 22.928 vehículos, de los cuales 21.380 corresponden a la categoría de ligeros y 1.548 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo superior (119,0%) 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 19.371 Vh/día en el tramo Jeresa-Oliva hasta 28.434 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 2009 para el conjunto de la vía en 1.242,90 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 7,0% 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.

Tabla T-2 (AP-7 AUMAR V-A). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Silla-Algemesí	21.646	1.327	22.973	-15,05	111.401.111	6.829.562	118.230.673	-15,28
Algemesí-Favareta	22.629	1.400	24.028	-15,42	114.971.349	7.111.268	122.082.617	-15,65
Favareta-Jeresa	22.082	1.375	23.457	-13,14	116.949.599	7.283.164	124.232.763	-13,38
Jeresa-Oliva	18.227	1.143	19.371	-10,51	100.326.577	6.293.863	106.620.440	-10,76
Oliva-Ondara	19.224	1.289	20.513	-10,35	140.548.907	9.421.010	149.969.917	-10,59
Ondara-Benisa	19.121	1.568	20.689	-10,30	87.098.756	7.144.338	94.243.094	-10,55
Benisa-Altea	18.724	1.682	20.406	-10,79	114.473.221	10.283.882	124.757.103	-11,03
Altea-Benidorm	21.282	1.706	22.988	-10,98	80.864.547	6.483.098	87.347.645	-11,22
Benidorm-Terra Mítica	22.547	1.757	24.304	-12,11	31.602.505	2.462.074	34.064.579	-12,35
Terra Mítica-Villajoyosa	25.135	1.962	27.097	-12,68	56.696.508	4.425.947	61.122.455	-12,92
Villajoyosa-San Juan	26.347	2.086	28.434	-13,46	204.066.099	16.160.305	220.226.404	-13,69
Total tramo de peaje	21.380	1.548	22.928	-12,42	1.158.999.179	83.898.511	1.242.897.690	-12,66

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	148,50	5,9
IMD total (Vh/d)	22.928	119,0
Demanda total (MVh x km)	1.242,90	7,0

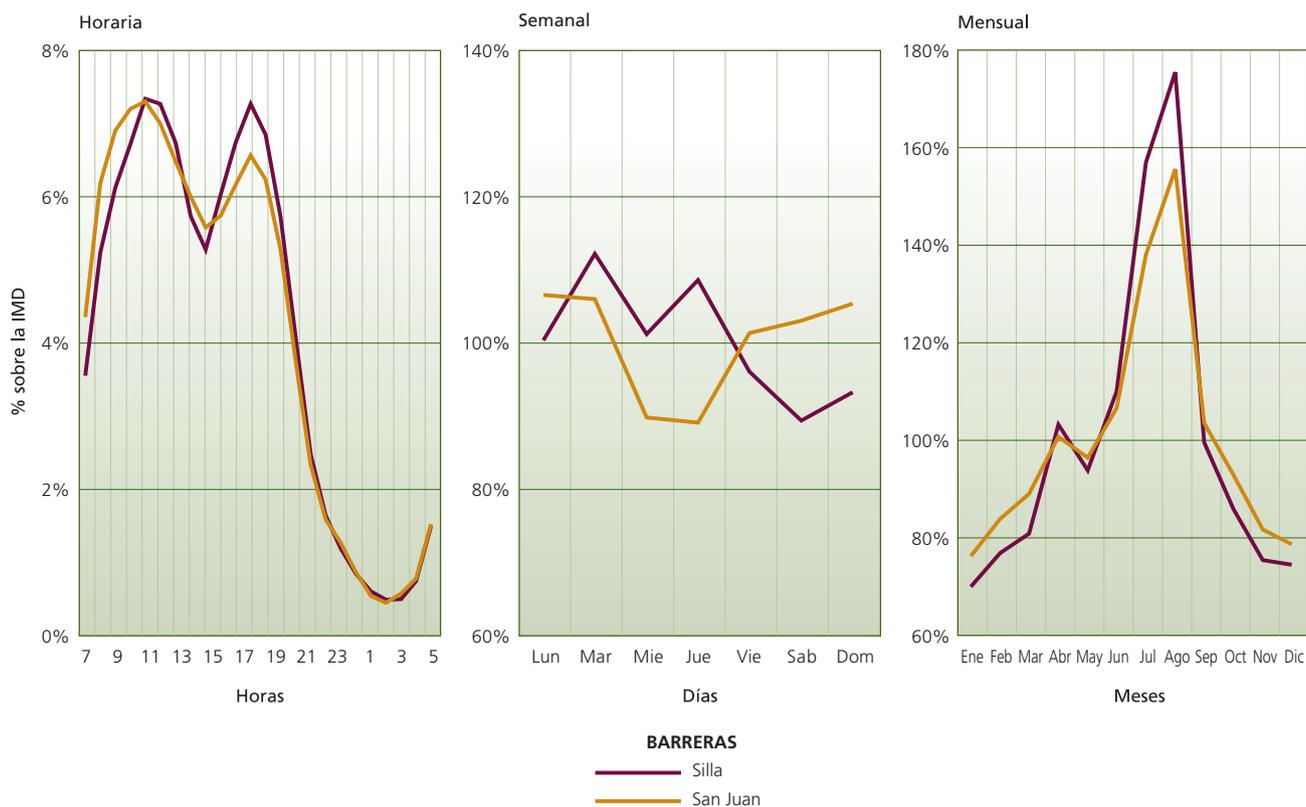
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Silla un valor del 7,32% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,24%. En la barrera de San Juan las puntas horarias alcanzan los valores del 7,28% (11 h) y del 6,54% (18 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los martes del 111,98% de la IMD, en la barrera de Silla y del 106,34% en la de San Juan, en este caso los lunes. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto, en el rango 156,61%-175,12% en Silla y 137,64%-155,25% en San Juan.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Valencia-Alicante. Año 2009



Horaria	Silla		San Juan	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	809	3,52	1.230	4,33
8	1.196	5,21	1.751	6,16
9	1.400	6,10	1.955	6,88
10	1.536	6,69	2.040	7,17
11	1.681	7,32	2.070	7,28
12	1.665	7,25	1.984	6,98
13	1.542	6,71	1.836	6,46
14	1.312	5,71	1.700	5,98
15	1.206	5,25	1.579	5,55
16	1.380	6,01	1.625	5,71
17	1.543	6,72	1.745	6,14
18	1.664	7,24	1.860	6,54
19	1.568	6,83	1.766	6,21
20	1.308	5,69	1.491	5,24
21	932	4,06	1.059	3,73
22	564	2,45	655	2,30
23	371	1,61	442	1,56
24	267	1,16	353	1,24
1	186	0,81	236	0,83
2	131	0,57	145	0,51
3	105	0,46	119	0,42
4	107	0,46	154	0,54
5	164	0,71	213	0,75
6	336	1,46	426	1,50
Total	22.973		28.434	

Diaria	Silla		San Juan	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	22.999	100,11	30.237	106,34
Mar	25.725	111,98	30.068	105,75
Mie	23.188	100,93	25.466	89,56
Jue	24.896	108,37	25.263	88,85
Vie	22.013	95,82	28.742	101,09
Sáb	20.467	89,09	29.220	102,76
Dom	21.356	92,96	29.882	105,09
Total	22.973		28.434	

Mensual	Silla		San Juan	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	15.959	69,47	21.556	75,81
Feb	17.549	76,39	23.738	83,48
Mar	18.462	80,36	25.190	88,59
Abr	23.620	102,82	28.505	100,25
May	21.455	93,39	27.304	96,03
Jun	25.183	109,62	30.164	106,09
Jul	35.977	156,61	39.135	137,64
Ago	40.229	175,12	44.143	155,25
Sep	22.765	99,09	29.323	103,13
Oct	19.636	85,47	26.281	92,43
Nov	17.210	74,91	23.086	81,19
Dic	17.006	74,02	22.239	78,21
Total	22.973		28.434	

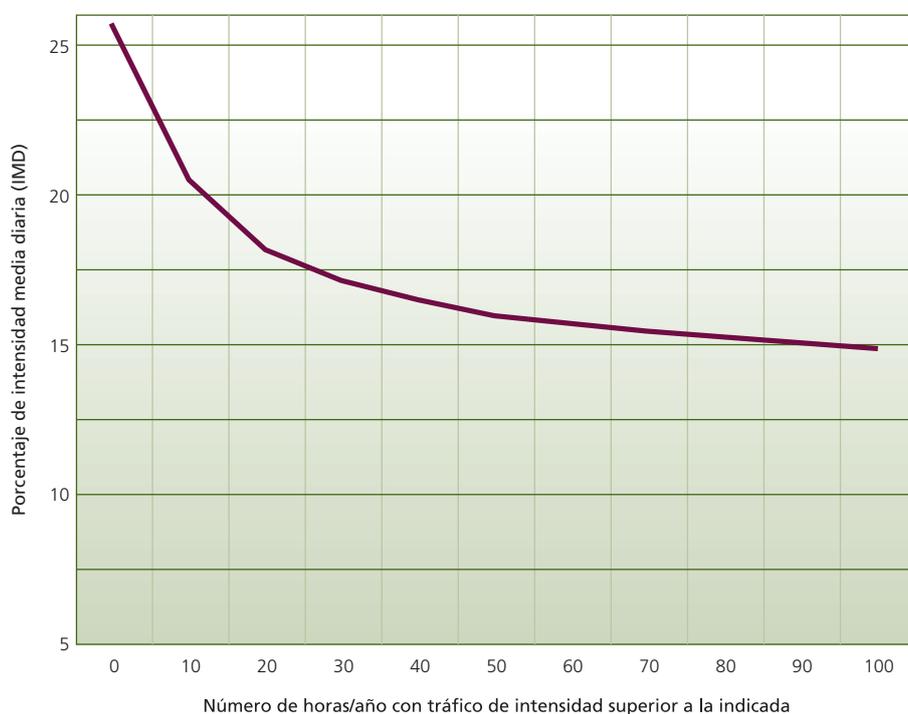
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 17,05 de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,78% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 25,58% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



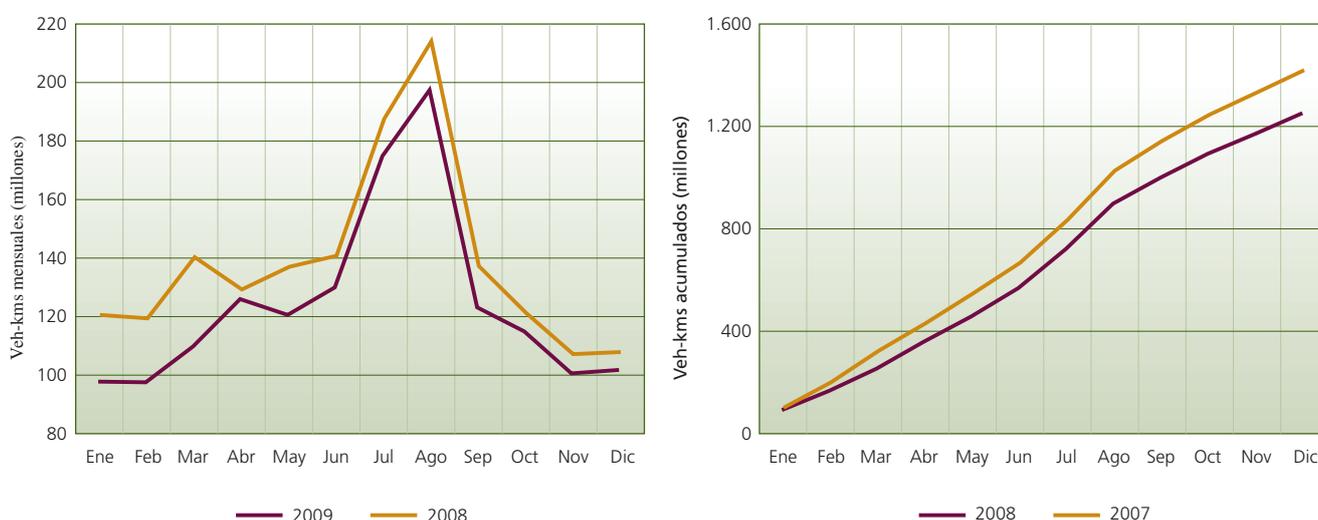
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	25,58
10	20,43
20	18,07
30	17,05
40	16,42
50	15,87
60	15,62
70	15,37
80	15,17
90	14,98
100	14,78

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 2009 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 1.242 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR V-A). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



Autopista AP-7 (AUMAR)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	76,82	76,46	88,68	104,97	99,60	109,06		
Mens. 2008	100,47	99,47	120,41	109,25	117,15	120,80		
Acum. 2009	76,82	153,29	241,97	346,95	446,55	555,61		
Acum. 2008	100,47	199,94	320,35	429,60	546,76	667,56		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	153,99	176,78	102,25	94,01	79,63	80,63	1.242,90	
Mens. 2008	167,74	194,44	117,16	101,32	87,02	87,87	1.423,10	
Acum. 2009	709,60	886,37	988,62	1.082,63	1.162,26	1.242,90		
Acum. 2008	835,30	1.029,74	1.146,90	1.248,21	1.335,23	1.423,10		

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

AP-7

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



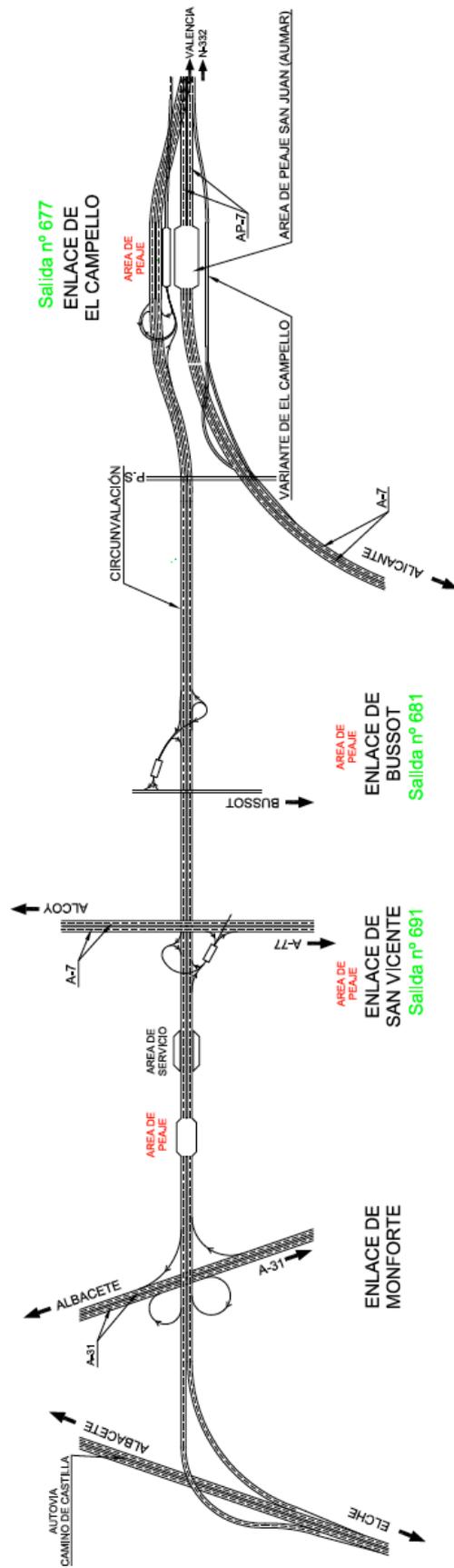
→ AP-7 AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-7 CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE	Agost	696	•	•	-	•	-	-	-	•	-	•	•

▲ Dirección Alicante Norte ▼ Dirección Alicante Sur ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



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.

La planta de la autopista se refleja en la figura AP-7 (CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE).

Tabla T-1 (AP-7 CIRALSA). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	CIRALSA, SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA DEL ESTADO
Domicilio	Autopista AP-7, pk. 703, Área de Peaje Monforte del Cid. 03670 (Alicante)
Fecha de constitución	4/4/2000
Capital social (*)	50,17

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante	21/2/00	10/12/03	21/2/36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 7.978 vehículos, de los cuales 7.461 corresponden a la categoría de ligeros y 517 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (41,4%) 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 2009 para el conjunto de la vía en 96,76 millones de Vh x km, valor que corresponde a un porcentaje sobre el conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (0,54%) inferior al de la longitud de esta autopista (1,3%).

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Monforte-San Vicente	6.646	460	7.106	-20,9	38.522.426	2.640.969	41.163.396	-20,9
San Vicente-Busot	7.167	488	7.654	-21,4	30.516.413	2.149.972	32.666.385	-16,1
Busot-Campello	7.193	494	7.687	-21,0	12.512.433	857.275	13.369.708	-21,2
Campello-AUMAR	6.788	480	7.269	-21,4	8.936.524	621.154	9.557.678	-19,5
Total tramo de peaje	7.461	517	7.978	-19,0	90.487.797	6.269.370	96.757.167	-19,2

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	33,20	1,3
IMD total (Vh/d)	7.978	41,4
Demanda total (MVh x km)	96,76	0,54

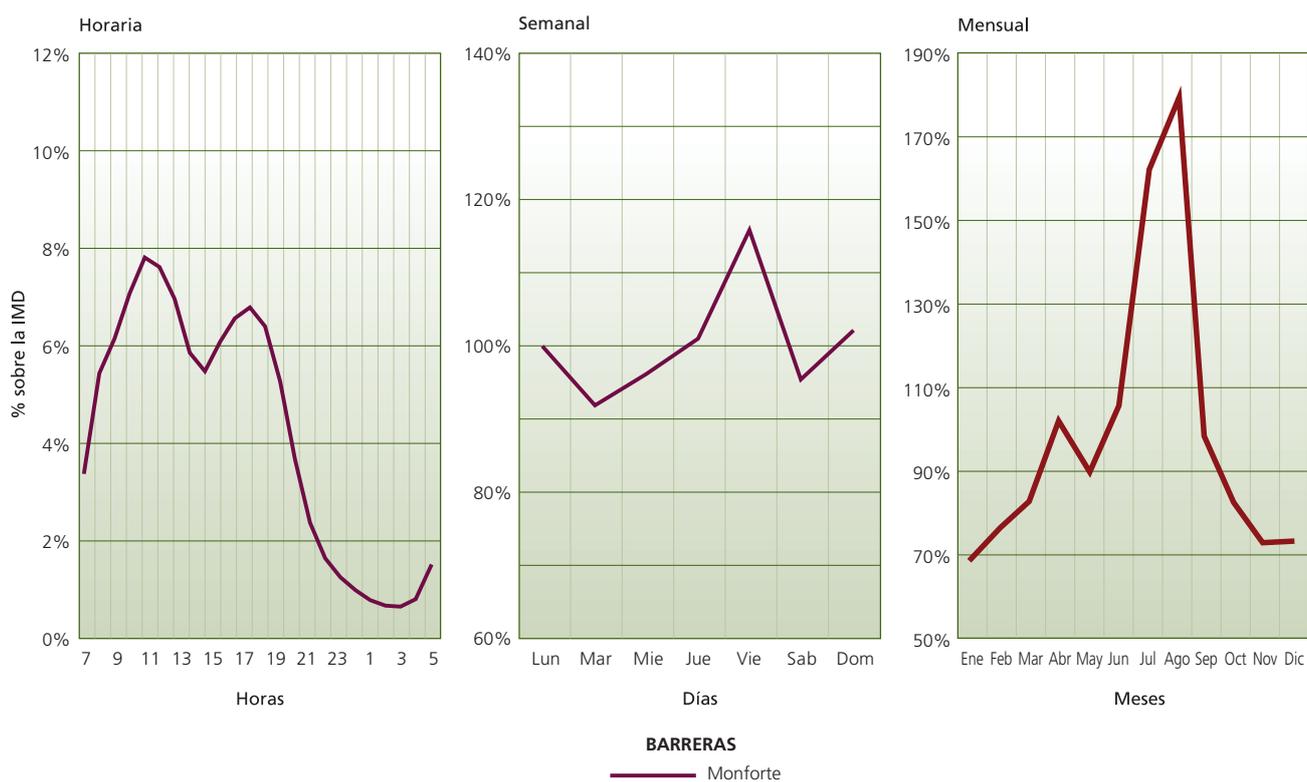
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,76% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,74%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,57% 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 (160,59%) y agosto (178,10%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 CIRALSA). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Circunvalación de Alicante. Año 2009



Horaria	Monforte	
	Horas	IMD
7	244	3,37
8	391	5,39
9	441	6,09
10	508	7,02
11	562	7,76
12	548	7,56
13	500	6,91
14	421	5,81
15	393	5,43
16	437	6,03
17	472	6,51
18	488	6,74
19	460	6,35
20	378	5,22
21	263	3,63
22	168	2,32
23	115	1,59
24	88	1,21
1	68	0,94
2	53	0,74
3	45	0,62
4	44	0,60
5	55	0,76
6	103	1,43
Total	7.244	

Diaria	Monforte	
	Día	IMD
Lun	7.207	99,49
Mar	6.631	91,55
Mie	6.944	95,86
Jue	7.294	100,69
Vie	8.372	115,57
Sáb	6.891	95,13
Dom	7.365	101,68
Total	7.244	

Mensual	Monforte	
	Mes	IMD
Ene	4.929	68,04
Feb	5.502	75,95
Mar	5.998	82,80
Abr	7.490	103,40
May	6.496	89,68
Jun	7.559	104,35
Jul	11.633	160,59
Ago	12.901	178,10
Sep	7.208	99,51
Oct	6.114	84,41
Nov	5.427	74,92
Dic	5.457	75,34
Total	7.244	

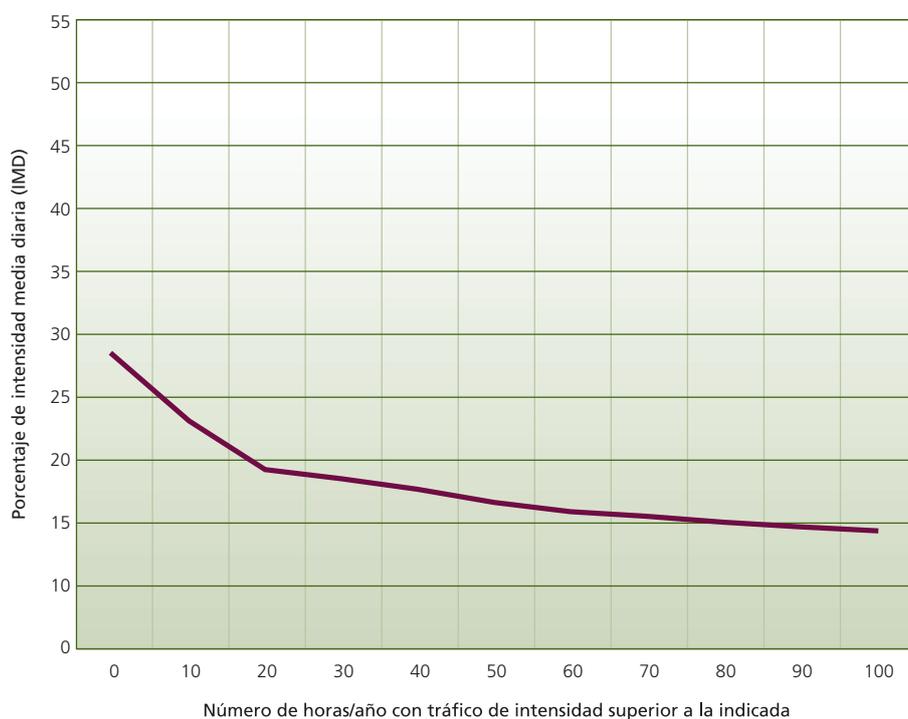
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de las 8.760 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 18,35% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,22% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 28,22% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 CIRALSA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



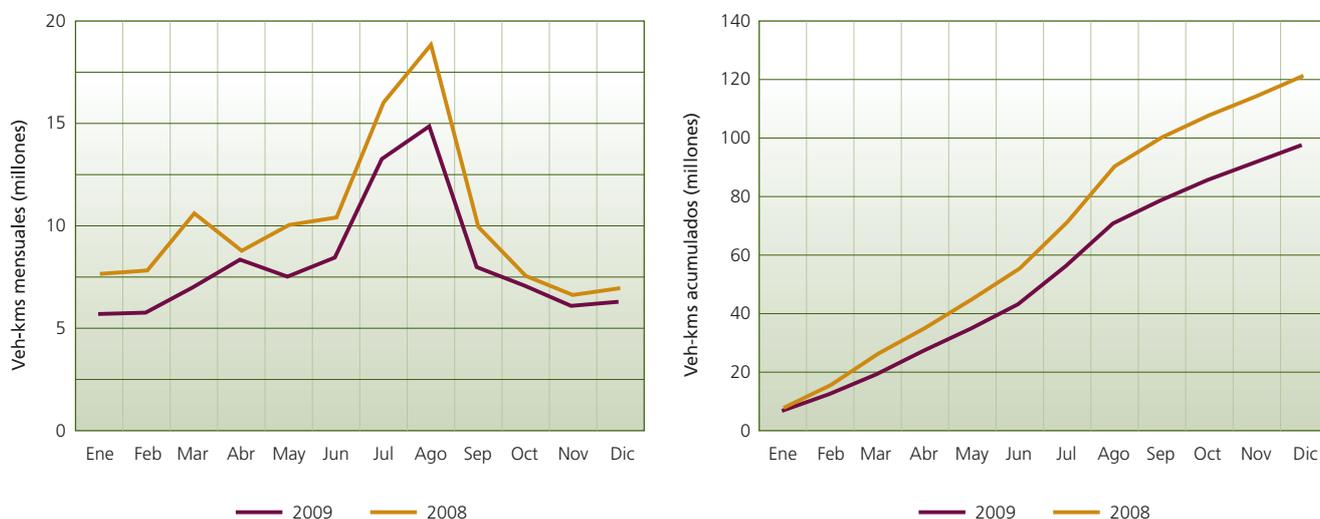
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	28,22
10	22,92
20	19,05
30	18,35
40	17,50
50	16,45
60	15,74
70	15,34
80	14,91
90	14,54
100	14,22

d) Distribución mensual de la demanda agregada

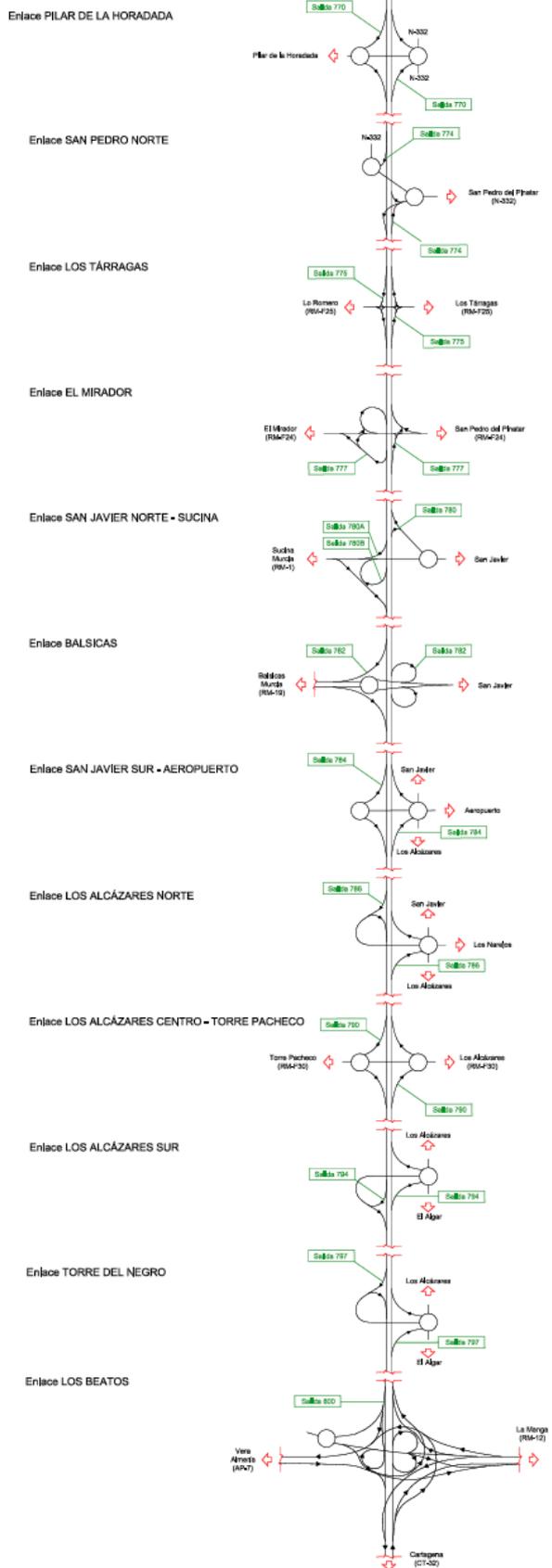
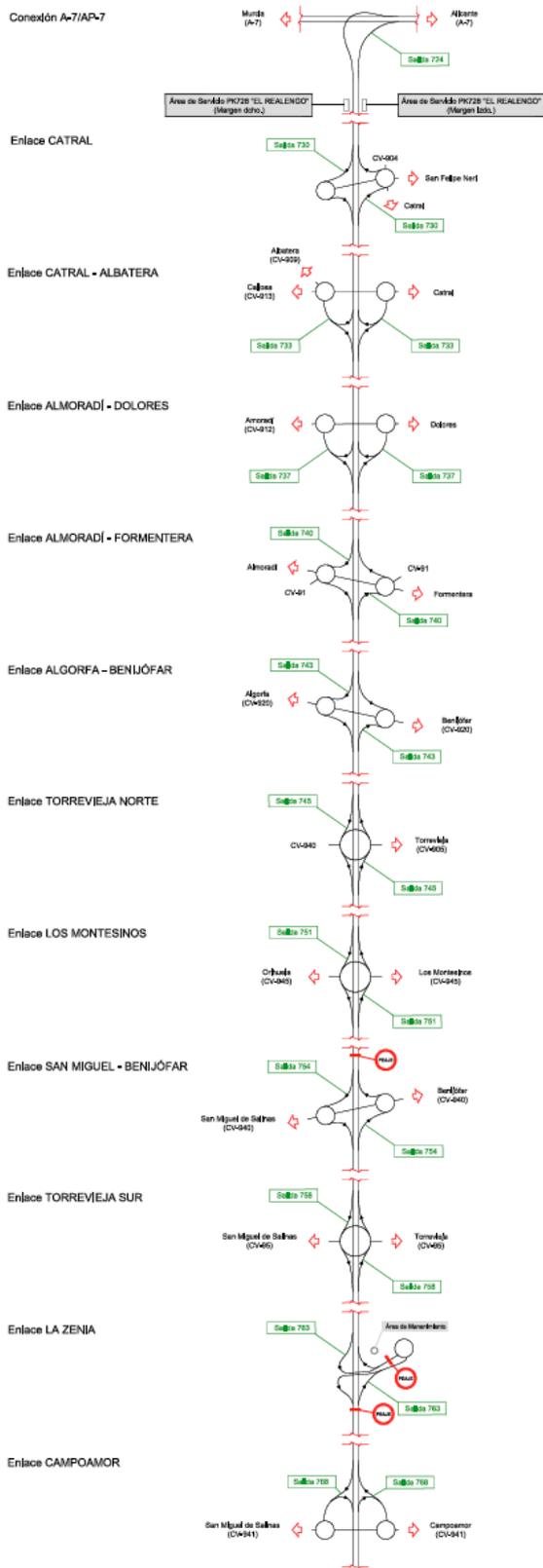
De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto, con una adicional de menor intensidad en el mes de abril. La utilización de la vía durante este año superó los 96 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 CIRALSA). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	5,55	5,64	6,84	8,21	7,39	8,33		
Mens. 2008	7,66	7,82	10,63	8,79	10,05	10,43		
Acum. 2009	5,55	11,19	18,03	26,24	33,63	41,96		
Acum. 2008	7,66	15,49	26,11	34,90	44,95	55,38		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	13,14	14,74	7,84	6,96	5,95	6,16	96,75	
Mens. 2008	16,04	18,88	9,95	7,56	6,62	6,95	121,39	
Acum. 2009	55,10	69,84	77,68	84,64	90,59	96,75		
Acum. 2008	71,42	90,30	100,25	107,81	114,44	121,39		



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena



AP-7: Alicante-Cartagena. Pk 767. Viaducto del río Nacimiento.

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la figura F-2.

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	17/09/1998
Capital social (*)	129,09

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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena fue de 16.961 vehículos, de los cuales 15.122 corresponden a la categoría de ligeros y 1.838 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo inferior (88%) 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 6.427 Vh/día en el tramo Los Montesinos-Benijófar hasta 33.677 Vh/día en el tramo Albaterra-Dolores.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2009 para el conjunto de la vía en 473,05 millones de Vh × 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.

Tabla T-2 (AP-7 AUSUR). Intensidades de tráfico. Año 2009								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Autovía A-7 (Alicante)-Catral	19.894	2.481	22.375	-9,50	34.769.054	4.335.273	39.104.327	-9,50
Catral-Albaterra	23.674	2.773	26.448	-9,03	20.687.587	2.422.984	23.110.571	-9,03
Albaterra-Dolores	30.682	2.995	33.677	-8,00	51.387.967	5.015.577	56.403.543	-8,00
Dolores-Almoradí	25.760	3.683	29.442	-17,45	30.012.592	4.289.048	34.301.640	-17,45
Almoradí-Algorfa	25.500	3.386	28.885	-17,79	21.353.742	2.834.194	24.187.937	-17,79
Algorfa-Torreveja	24.590	2.894	27.484	-17,99	23.277.737	2.738.352	26.016.089	-17,99
Torreveja-Los Montesinos	5.666	765	6.431	-23,70	12.172.954	1.642.502	13.815.456	-23,70
Los Montesinos-Benijófar	5.615	812	6.427	-23,70	2.248.844	325.257	2.574.101	-23,70
Benijófar-San Miguel	5.595	1.079	6.674	-23,67	8.352.719	1.610.326	9.963.045	-23,67
San Miguel-La Zenia	7.292	1.481	8.773	-25,63	14.070.699	2.856.629	16.927.328	-25,63
La Zenia-Campoamor	6.505	1.068	7.573	-25,78	10.656.338	1.749.452	12.405.789	-25,78
Campoamor-Pilar de la Horadada	11.284	2.000	13.284	-25,73	7.805.009	1.383.284	9.188.293	-25,73
Pilar de la H.-S. Pedro Pinatar	20.355	1.995	22.350	-19,08	28.173.819	2.759.391	30.933.211	-19,08
S. Pedro Pinatar-Las Tárragas	17.277	1.776	19.053	-17,27	8.809.627	904.977	9.714.604	-17,27
Las Tárragas-El Mirador	13.555	1.880	15.435	-17,77	11.354.699	1.573.586	12.928.284	-17,77
El Mirador-S. Javier Norte	13.421	1.797	15.218	-17,76	13.197.468	1.765.604	14.963.072	-17,76
S.Javier N.-S.Javier Centro	12.616	1.545	14.161	-16,95	6.432.543	787.329	7.219.872	-16,95
S.Javier C.-S. Javier Sur	12.328	1.260	13.588	-16,83	9.877.563	1.009.139	10.886.702	-16,83
S.Javier S.-Los Alcázares N.	13.877	1.431	15.308	-15,44	12.127.192	1.250.479	13.377.671	-15,44
Los Alcáz. N.-Los Alcázares C.	13.240	1.343	14.582	-15,99	19.766.282	2.004.049	21.770.331	-15,99
Los Alcáz. C.-Los Alcázares S.	13.982	1.568	15.550	-16,05	19.856.450	2.226.975	22.083.426	-16,05
Los Alcáz. S.-Torre del Negro	14.291	1.593	15.884	-16,05	19.254.059	2.146.253	21.400.311	-16,05
Torre del Negro-Los Beatos	16.026	1.511	17.537	-20,06	14.590.468	1.375.294	15.965.762	-20,06
Los Beatos-CT-32 (Cartagena)	28.871	2.783	31.654	-23,34	17.872.508	1.722.200	19.594.708	-23,34
Total tramos de peaje	15.122	1.838	16.961	-16,90	421.787.848	51.260.391	473.048.239	-16,90

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	76,60	3,0
IMD total (Vh/d)	16.961	88,0
Demanda total (MVh x km)	473,05	2,7

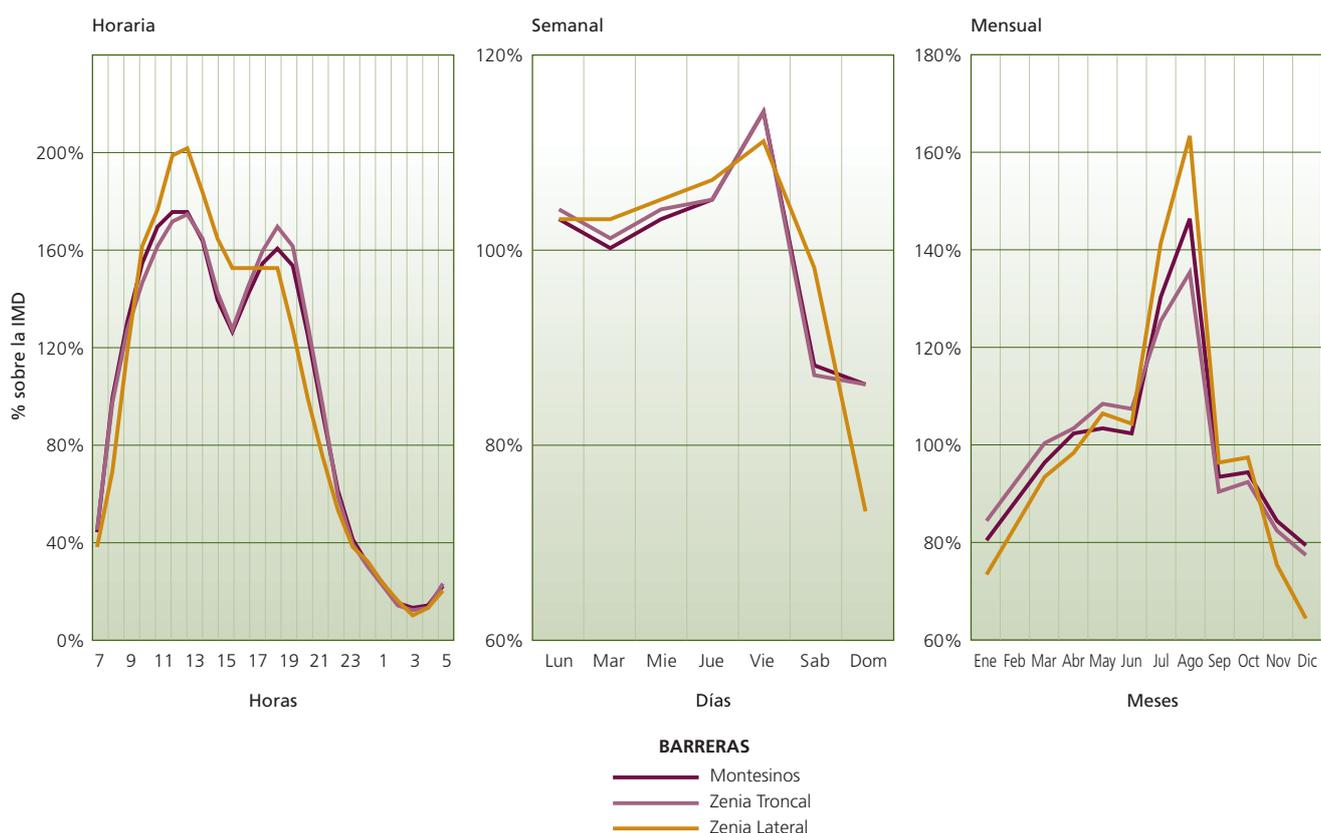
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12-13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza su mayor valor en la barrera de Zenia lateral un valor del 200,00% de la intensidad media horaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 168,00% en Zenia troncal.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,00% de la IMD, en las barreras de Montesinos y Zenia troncal. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto, siendo los valores más altos los de la barrera Zenia lateral (141,00%-163,00%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 CIRALSA). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Circunvalación de Alicante. Año 2009



Horaria	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	116	43,00	138	44,00	12	37,00
8	262	98,00	303	96,00	22	68,00
9	345	129,00	398	126,00	38	117,00
10	410	153,00	457	145,00	52	160,00
11	449	168,00	502	160,00	57	175,00
12	466	174,00	535	170,00	64	197,00
13	465	174,00	546	173,00	65	200,00
14	433	162,00	514	163,00	59	182,00
15	369	138,00	445	141,00	53	163,00
16	335	125,00	398	126,00	49	151,00
17	375	140,00	451	143,00	49	151,00
18	408	153,00	496	158,00	49	151,00
19	426	159,00	529	168,00	49	151,00
20	407	152,00	503	160,00	41	126,00
21	331	124,00	404	128,00	32	98,00
22	245	92,00	299	95,00	24	74,00
23	160	60,00	184	58,00	17	52,00
24	106	40,00	120	38,00	12	37,00
1	80	30,00	91	29,00	10	31,00
2	59	22,00	67	21,00	7	22,00
3	38	14,00	42	13,00	5	15,00
4	33	12,00	34	11,00	3	9,00
5	36	13,00	38	12,00	4	12,00
6	57	21,00	59	19,00	7	22,00
Total	6.411		7.553		780	

Diaria	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	6.617	103,00	7.831	104,00	801	103,00
Mar	6.395	100,00	7.608	101,00	804	103,00
Mie	6.633	103,00	7.849	104,00	819	105,00
Jue	6.725	105,00	7.942	105,00	836	107,00
Vie	7.289	114,00	8.578	114,00	867	111,00
Sáb	5.672	88,00	6.570	87,00	763	98,00
Dom	5.544	86,00	6.488	86,00	566	73,00
Total	6.411		7.553		780	

Mensual	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	5.097	80,00	6.358	84,00	569	73,00
Feb	5.657	88,00	6.984	92,00	649	83,00
Mar	6.123	96,00	7.548	100,00	722	93,00
Abr	6.514	102,00	7.784	103,00	765	98,00
May	6.579	103,00	8.181	108,00	830	106,00
Jun	6.564	102,00	8.053	107,00	815	104,00
Jul	8.339	130,00	9.449	125,00	1.096	141,00
Ago	9.369	146,00	10.197	135,00	1.274	163,00
Sep	5.984	93,00	6.764	90,00	752	96,00
Oct	5.996	94,00	6.958	92,00	757	97,00
Nov	5.369	84,00	6.201	82,00	586	75,00
Dic	5.051	79,00	5.835	77,00	501	64,00
Total	6.411		7.553		780	

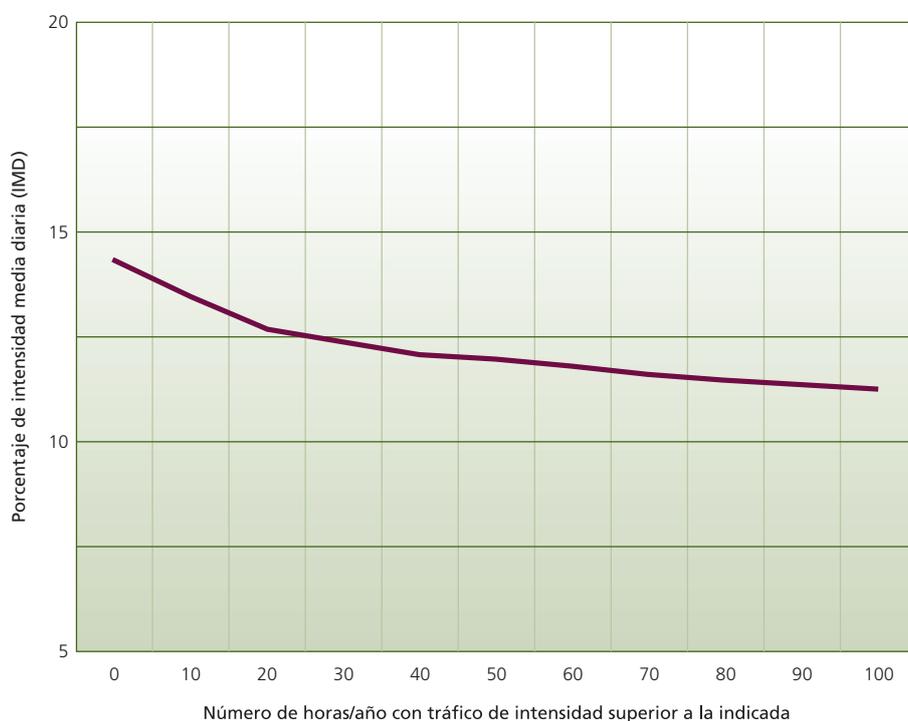
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 12,32% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,20% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 14,26% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 CIRALSA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	14,26
10	13,39
20	12,62
30	12,32
40	12,02
50	11,91
60	11,74
70	11,55
80	11,41
90	11,30
100	11,20

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 2009 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 473 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 CIRALSA). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	31,83	32,22	35,78	38,62	42,97	41,44	
Mens. 2008	39,10	39,59	41,02	43,92	48,87	42,79	
Acum. 2009	31,83	64,05	99,83	138,45	181,42	222,86	
Acum. 2008	39,10	78,69	119,71	163,63	212,50	255,29	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	53,58	54,62	37,56	36,37	34,68	33,38	473,05
Mens. 2008	59,43	58,30	40,95	38,20	35,58	34,40	522,15
Acum. 2009	276,44	331,06	368,62	404,99	439,67	473,05	
Acum. 2008	314,72	373,02	413,97	452,17	487,75	522,15	

AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

AP-7

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



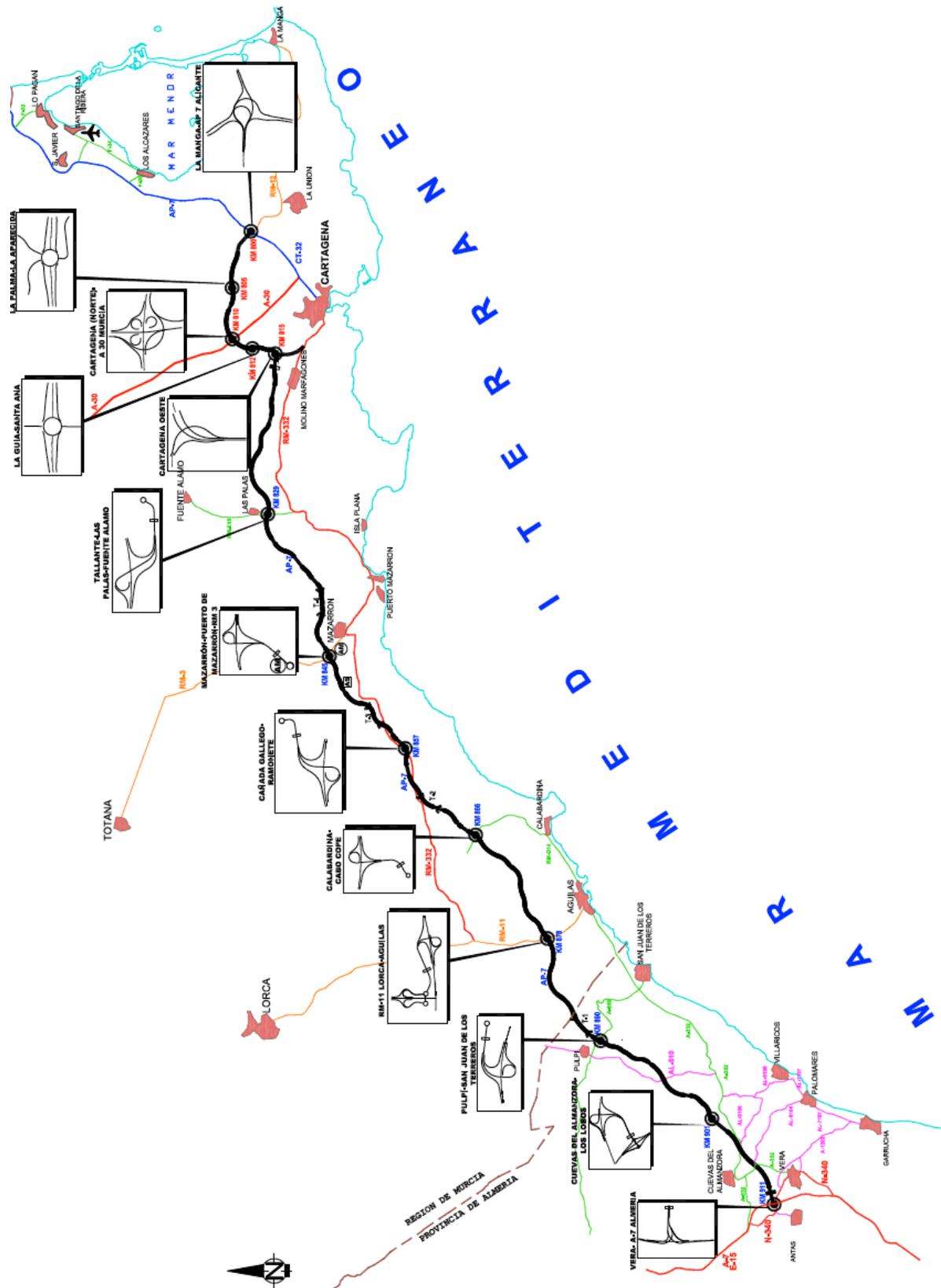
→ AP-7 AUTOPISTA CARTAGENA-VERA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
AP-7 CARTAGENA-VERA	Mazarrón	850					-	-	-	-	-		-

▲ Dirección Cartagena ▼ Dirección Vera ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Cartagena-Vera



AP-7: Cartagena-Vera. Pk 863 + 690, túnel de 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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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, n.º 1, 28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Fecha de constitución	25/03/2004
Capital social (*)	113,00

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

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 2.101 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 1.847 corresponden a la categoría de ligeros y 253 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (10,9%) 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 1.382 Vh/día en el tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora hasta 2.630 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 74,99 millones de Vh × 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 4,4%. Si se tienen en cuenta los tramos libres, la utilización anual de la autopista alcanzó el valor de 130,48 millones de Vh × km.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Cartagena (Oeste)-Las Palas	2.255	243	2.498	-17,72	11.893.434	1.281.643	13.175.077	-17,72
Las Palas-Mazarrón	2.364	266	2.630	-17,22	13.676.331	1.538.877	15.215.208	-17,22
Mazarrón-Ramonete	1.969	279	2.248	-9,50	8.581.099	1.215.910	9.797.009	-9,50
Ramonete-Cabo de Cope	2.185	330	2.515	-7,20	7.066.072	1.067.187	8.133.259	-7,20
Cabo de Cope-Águilas	1.690	302	1.992	-11,94	7.426.874	1.327.169	8.754.043	-11,94
Águilas-Pulpí	1.673	257	1.930	-11,43	7.401.017	1.136.917	8.537.934	-11,43
Pulpí-Cuevas del Almanzora	1.201	181	1.382	-11,24	5.041.198	759.748	5.800.945	-11,24
Cuevas del Almanzora-Vera (A-7)	1.206	177	1.383	-10,77	4.859.698	713.239	5.572.937	-10,77
Total tramo de peaje	1.847	253	2.101	-13,15	65.945.722	9.040.689	74.986.410	-13,15

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Cartagena (Los Beatos)-La Palma	10.575	827	11.402	10,68	21.383.708	1.672.277	23.055.984	10,68
La Palma-Cartagena (Norte)	10.569	804	11.373	11,33	18.208.273	1.385.131	19.593.404	11,33
Cartagena (N.)-Sta. Ana/Los Dolores	7.877	654	8.531	36,96	5.577.704	463.097	6.040.801	36,96
Sta. Ana/Los Dolores-Cartagena (O.)	6.556	559	7.115	16,03	6.269.503	534.572	6.804.075	16,03
Total tramos libres	9.509	750	10.259	13,94	51.439.187	4.055.077	55.494.264	13,94

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	112,60	4,4
IMD total (Vh/d)	2.101	10,9
Demanda total (MVh x km)	74,99	0,4

(*) Tramos de peaje.

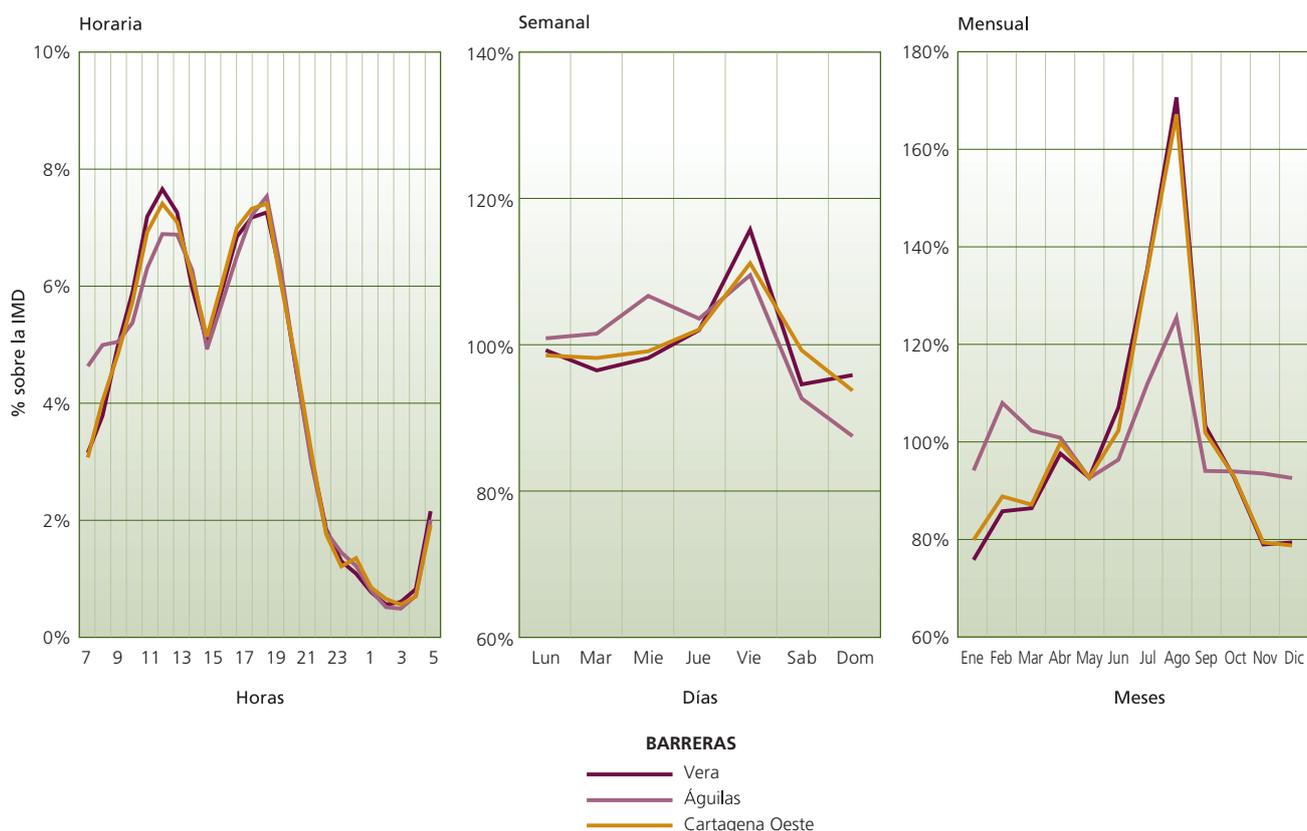
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Vera un valor máximo del 7,62% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,50% en Águilas.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,47% de la IMD, en la primera de las barreras mencionadas 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 (135,02%-170,29%), también en la barrera de Vera.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUCOSTA). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Cartagena-Vera. Año 2009



Horaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	43	3,11	77	4,59	76	3,03
8	52	3,74	84	4,95	100	4,00
9	68	4,93	84	5,00	120	4,78
10	81	5,85	90	5,33	142	5,69
11	99	7,15	106	6,27	172	6,89
12	105	7,62	116	6,85	184	7,38
13	100	7,23	115	6,85	176	7,05
14	82	5,93	105	6,24	153	6,11
15	69	4,99	82	4,88	127	5,10
16	81	5,89	95	5,66	150	6,00
17	94	6,81	109	6,47	174	6,96
18	99	7,14	121	7,17	182	7,29
19	100	7,23	127	7,50	184	7,37
20	84	6,09	104	6,18	149	5,97
21	62	4,48	76	4,49	115	4,61
22	42	3,03	49	2,94	78	3,12
23	25	1,80	30	1,75	43	1,71
24	17	1,26	24	1,40	29	1,17
1	14	1,04	20	1,17	33	1,31
2	10	0,72	13	0,75	20	0,80
3	7	0,51	8	0,47	15	0,61
4	8	0,56	7	0,44	13	0,51
5	11	0,77	11	0,67	16	0,65
6	29	2,11	33	1,96	47	1,88
Total	1.383		1.686		2.498	

Diaría	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	1.368	98,92	1.695	100,54	2.454	98,26
Mar	1.330	96,17	1.707	101,23	2.445	97,90
Mie	1.354	97,90	1.794	106,38	2.467	98,78
Jue	1.407	101,74	1.741	103,29	2.543	101,79
Vie	1.597	115,47	1.841	109,20	2.769	110,85
Sáb	1.304	94,29	1.556	92,31	2.471	98,91
Dom	1.321	95,52	1.470	87,18	2.334	93,42
Total	1.383		1.686		2.498	

Mensual	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	1.042	75,36	1.579	93,64	1.983	79,39
Feb	1.180	85,32	1.813	107,51	2.206	88,32
Mar	1.188	85,88	1.718	101,88	2.164	86,65
Abr	1.343	97,09	1.693	100,39	2.481	99,31
May	1.275	92,16	1.552	92,07	2.303	92,18
Jun	1.474	106,61	1.617	95,93	2.544	101,84
Jul	1.867	135,02	1.879	111,43	3.362	134,58
Ago	2.355	170,29	2.108	125,03	4.165	166,74
Sep	1.421	102,75	1.577	93,54	2.535	101,47
Oct	1.275	92,22	1.575	93,44	2.308	92,41
Nov	1.085	78,47	1.568	93,02	1.971	78,91
Dic	1.090	78,84	1.553	92,14	1.954	78,21
Total	1.383		1.686		2.498	

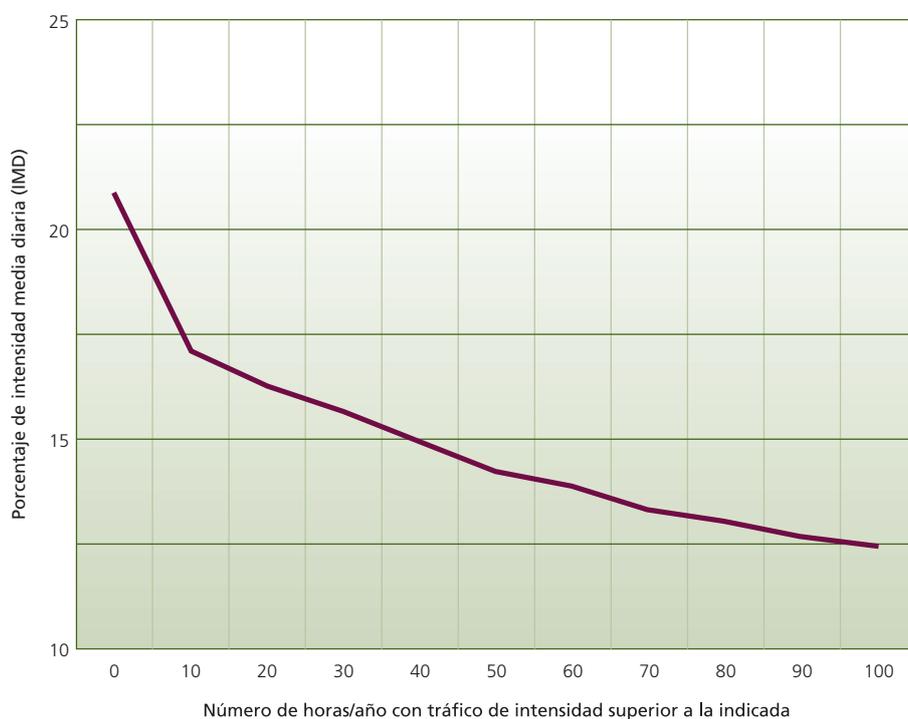
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 15,60% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,39% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 20,77% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUCOSTA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Cartagena-Vera



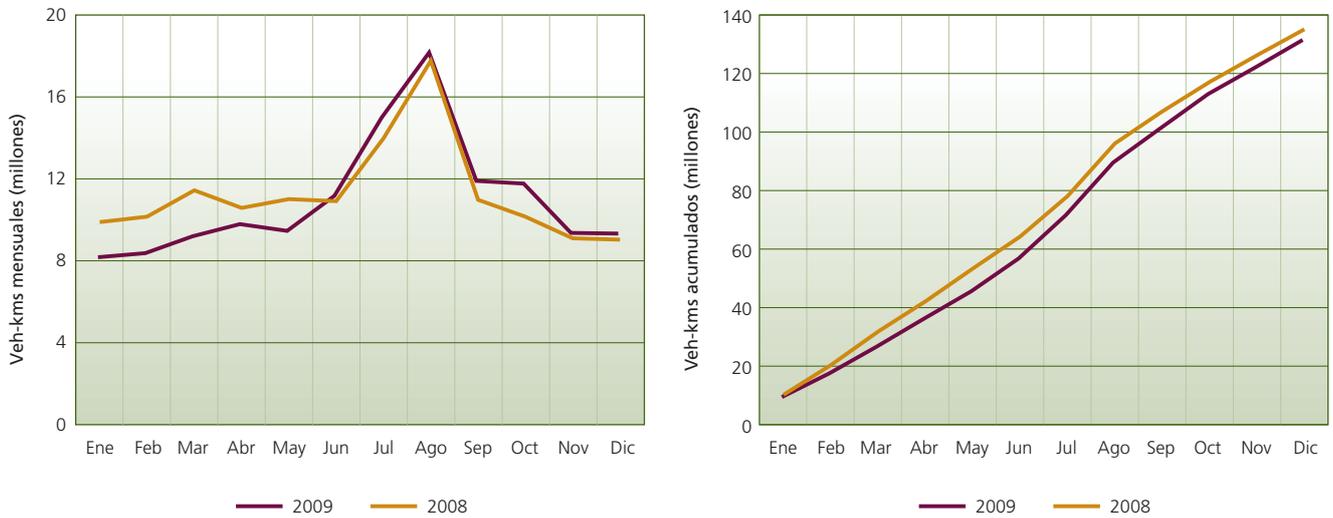
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	20,77
10	17,05
20	16,21
30	15,60
40	14,88
50	14,17
60	13,82
70	13,25
80	12,98
90	12,62
100	12,39

d) Distribución mensual de la demanda agregada

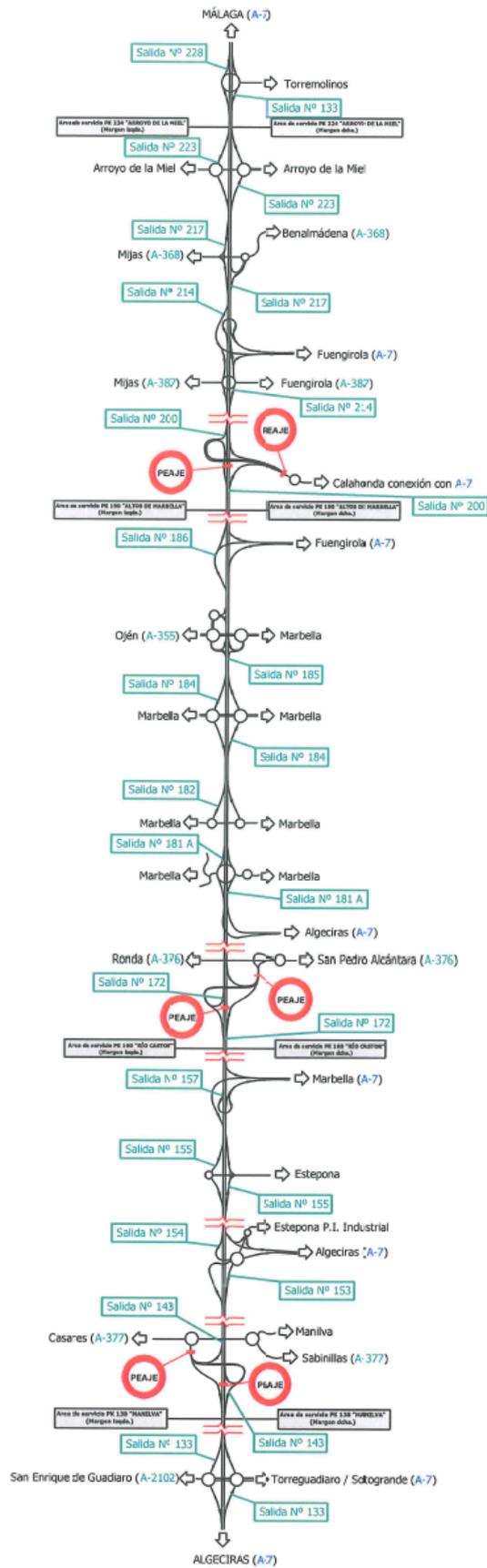
De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje y libres) durante este año superó los 130 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUCOSTA). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-7: Cartagena-Vera



Autopista AP-7 (AUCOSTA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	8,06	8,25	9,09	9,67	9,35	11,09	
Mens. 2008	9,92	10,17	11,49	10,60	11,05	10,94	
Acum. 2009	8,06	16,31	25,40	35,07	44,42	55,51	
Acum. 2008	9,92	20,09	31,58	42,18	53,23	64,17	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	14,93	18,12	11,80	11,66	9,27	9,21	130,50
Mens. 2008	14,04	17,84	11,02	10,18	9,12	9,05	135,42
Acum. 2009	70,44	88,56	100,36	112,02	121,29	130,50	
Acum. 2008	78,21	96,05	107,07	117,25	126,37	135,42	



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (AP-7 AUSOL M-G). Datos de la sociedad concesionaria	
Denominación social	AUTOPISTA DEL SOL, C.E.S.A.
Domicilio	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, edificio Alfredo Mahou. 28020 Madrid
Fecha de constitución	12/04/1996
Capital social (*)	143,06

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro:	—	—	—
	Autopista AP-7: Málaga-Estepona	15/03/96	29/06/99	15/03/46
	Autopista AP-7: Estepona-Guadiaro	18/06/99	12/08/02	18/06/54

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro fue de 29.471 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 27.630 corresponden a la categoría de ligeros y 1.840 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (153,0%) 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 16.032 Vh/día en el tramo Marbella-San Pedro hasta 81.437 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 1.055,70 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 5,9% 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.

Tabla T-2 (AP-7 AUSOL). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Benalmádena-Fuengirola	77.190	4.247	81.437	-5,59	436.986.445	24.042.712	461.029.157	-5,59
Fuengirola-Calahonda	15.516	853	16.369	-14,87	74.074.564	4.072.392	78.146.956	-14,87
Calahonda-Marbella	15.525	853	16.378	-14,85	87.380.915	4.801.727	92.182.642	-14,85
Variante de Marbella	67.933	3.550	71.483	-3,45	116.290.659	6.076.978	122.367.637	-3,45
Marbella-San Pedro	14.874	1.158	16.032	-9,50	50.871.402	3.958.826	54.830.228	-9,50
San Pedro-Estepona	14.716	1.141	15.856	-10,09	81.105.295	6.287.668	87.392.963	-10,09
Variante de Estepona	27.928	2.935	30.863	-6,91	25.382.327	2.667.546	28.049.873	-6,91
Estepona-Manilva	14.329	1.704	16.033	-9,04	63.848.439	7.592.207	71.440.646	-9,04
Manilva-Guadiaro	14.355	1.713	16.068	-9,00	53.838.061	6.424.801	60.262.862	-9,00
Total tramo de peaje	27.630	1.840	29.471	-8,02	989.778.107	65.924.858	1.055.702.965	-8,02

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Málaga - Fuengirola	77.190	4.247	81.437	-5,59	436.986.445	24.042.712	461.029.157	-5,59
Variante de Marbella	67.933	3.550	71.483	-3,45	116.290.659	6.076.978	122.367.637	-3,45
Variante de Estepona	27.928	2.935	30.863	-6,91	25.382.327	2.667.546	28.049.873	-6,91
Total tramos libres	69.871	3.959	73.830	-5,49	578.659.431	32.787.236	611.446.668	-5,49

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	98,20	3,9
IMD total (Vh/d)	29.471	153,0
Demanda total (MVh x km)	1.055,70	5,9

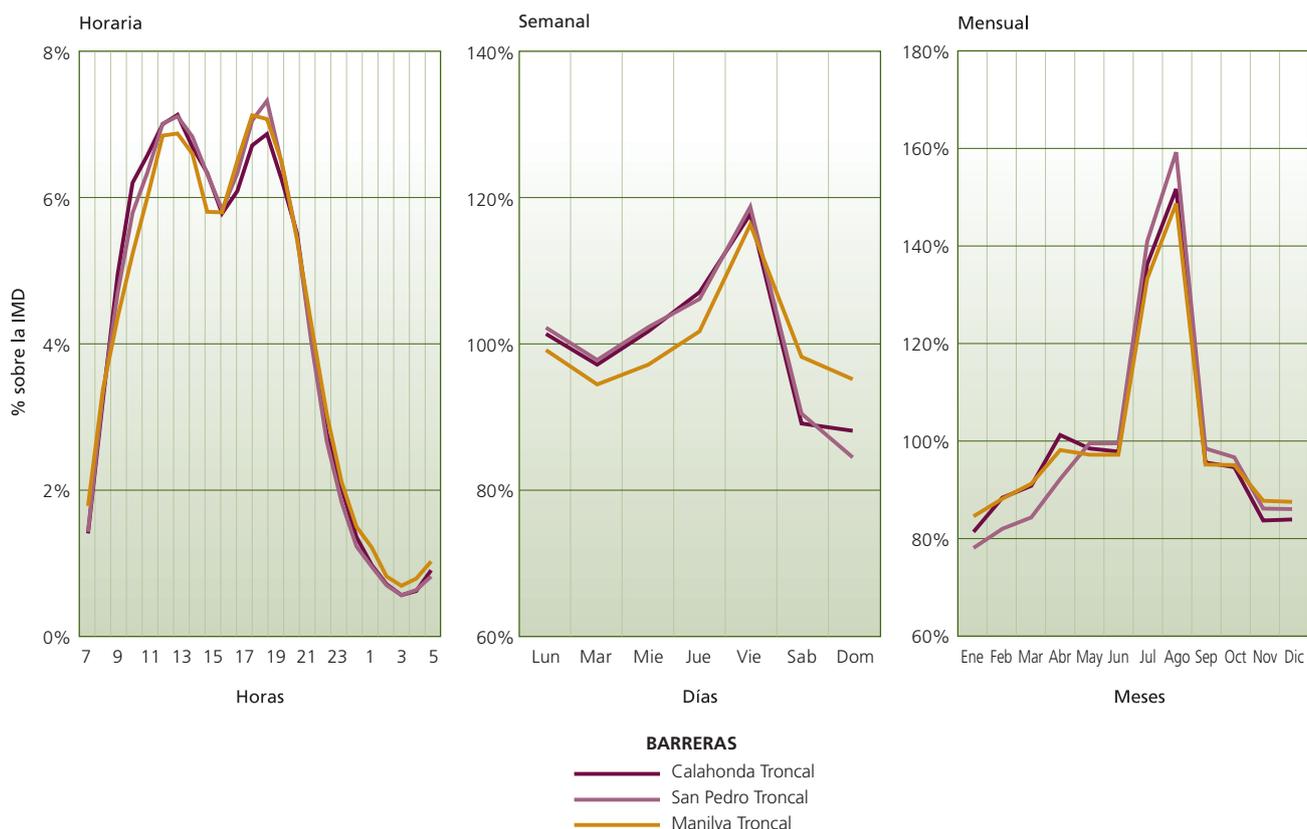
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 máximo del 7,11% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,30% en la barrera de San Pedro.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 118,44% de la IMD, en la última 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 (140,50%-158,82%), también en San Pedro.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUSOL). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Málaga-Guadiaro. Año 2009



Horaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	215	1,38	188	1,40	261	1,75
8	499	3,19	442	3,27	498	3,35
9	771	4,93	630	4,67	646	4,34
10	966	6,17	778	5,77	774	5,20
11	1.025	6,55	852	6,32	890	5,98
12	1.092	6,97	942	6,98	1.015	6,82
13	1.112	7,11	956	7,08	1.019	6,85
14	1.044	6,67	919	6,81	978	6,57
15	987	6,31	850	6,30	860	5,78
16	901	5,76	784	5,81	859	5,77
17	948	6,06	851	6,30	963	6,47
18	1.046	6,68	948	7,03	1.056	7,10
19	1.071	6,84	985	7,30	1.049	7,05
20	972	6,21	868	6,43	961	6,45
21	858	5,48	733	5,43	803	5,40
22	627	4,01	532	3,94	624	4,19
23	429	2,74	356	2,64	448	3,01
24	312	1,99	244	1,80	309	2,08
1	208	1,33	162	1,20	218	1,47
2	148	0,94	125	0,93	177	1,19
3	107	0,68	90	0,66	117	0,79
4	83	0,53	72	0,53	98	0,66
5	92	0,59	82	0,61	113	0,76
6	137	0,87	106	0,79	148	0,99
Total	15.652		13.492		14.885	

Diaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	15.814	101,04	13.748	101,90	14.712	98,84
Mar	15.157	96,84	13.153	97,49	14.013	94,15
Mie	15.880	101,46	13.759	101,98	14.417	96,86
Jue	16.712	106,77	14.284	105,87	15.093	101,40
Vie	18.387	117,47	15.980	118,44	17.267	116,01
Sáb	13.902	88,82	12.166	90,17	14.581	97,96
Dom	13.745	87,81	11.353	84,15	14.124	94,89
Total	1.383		1.686		2.498	

Mensual	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	12.661	80,89	10.463	77,55	12.502	84,00
Feb	13.747	87,83	10.990	81,46	13.046	87,65
Mar	14.143	90,36	11.305	83,79	13.510	90,77
Abr	15.764	100,72	12.371	91,69	14.532	97,63
May	15.337	97,99	13.360	99,02	14.396	96,72
Jun	15.228	97,29	13.370	99,09	14.394	96,71
Jul	21.257	135,81	18.957	140,50	19.773	132,84
Ago	23.673	151,25	21.428	158,82	22.068	148,26
Sep	14.890	95,13	13.223	98,00	14.091	94,67
Oct	14.738	94,16	12.981	96,21	14.078	94,58
Nov	13.025	83,22	11.562	85,69	12.979	87,19
Dic	13.057	83,42	11.545	85,57	12.955	87,03
Total	15.652		13.492		14.885	

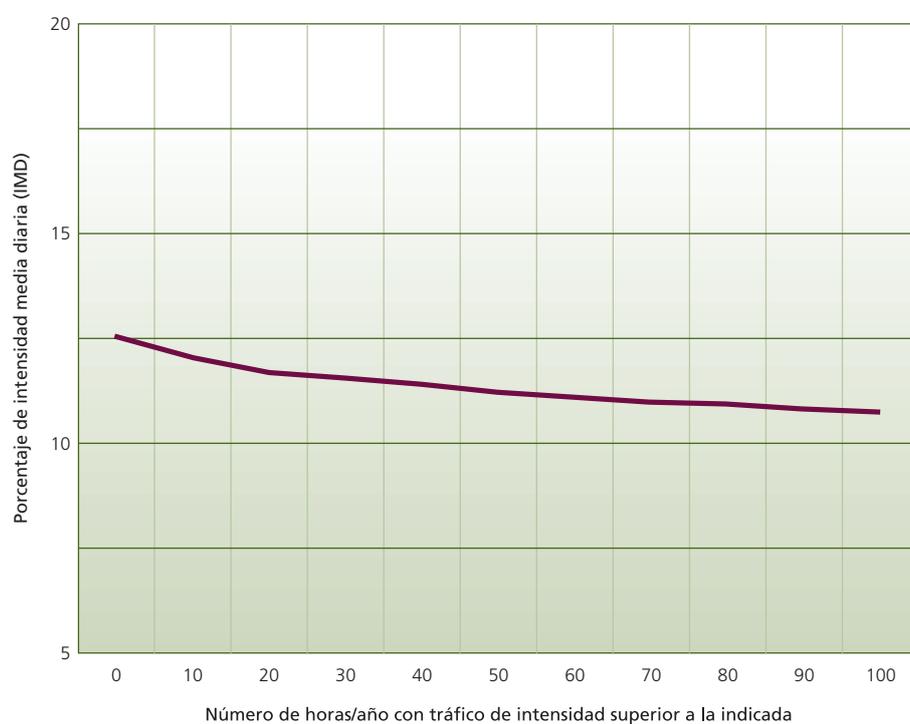
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 11,49% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,69% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 12,48% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUSOL). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



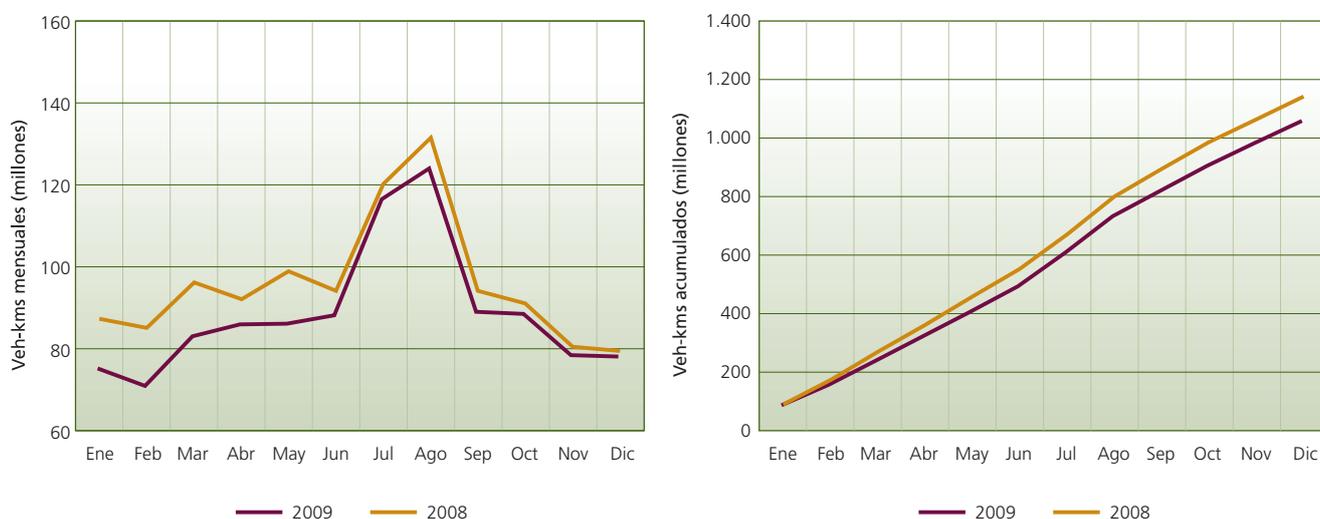
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	12,48
10	11,98
20	11,63
30	11,49
40	11,35
50	11,15
60	11,04
70	10,93
80	10,88
90	10,75
100	10,69

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 2009 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 1.055 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUSOL). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2009. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



Autopista AP-7 (AUSOL)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	74,49	70,16	82,37	85,25	85,36	87,45	
Mens. 2008	87,33	84,97	96,16	92,13	98,98	94,12	
Acum. 2009	74,49	144,65	227,02	312,26	397,63	485,08	
Acum. 2008	87,33	172,31	268,46	360,59	459,57	553,68	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	115,93	123,52	88,25	87,76	77,74	77,41	1.055,70
Mens. 2008	120,38	131,76	94,12	91,10	80,43	79,46	1.150,95
Acum. 2009	601,01	724,53	812,79	900,55	978,30	1.055,70	
Acum. 2008	674,06	805,83	899,95	991,05	1.071,49	1.150,95	

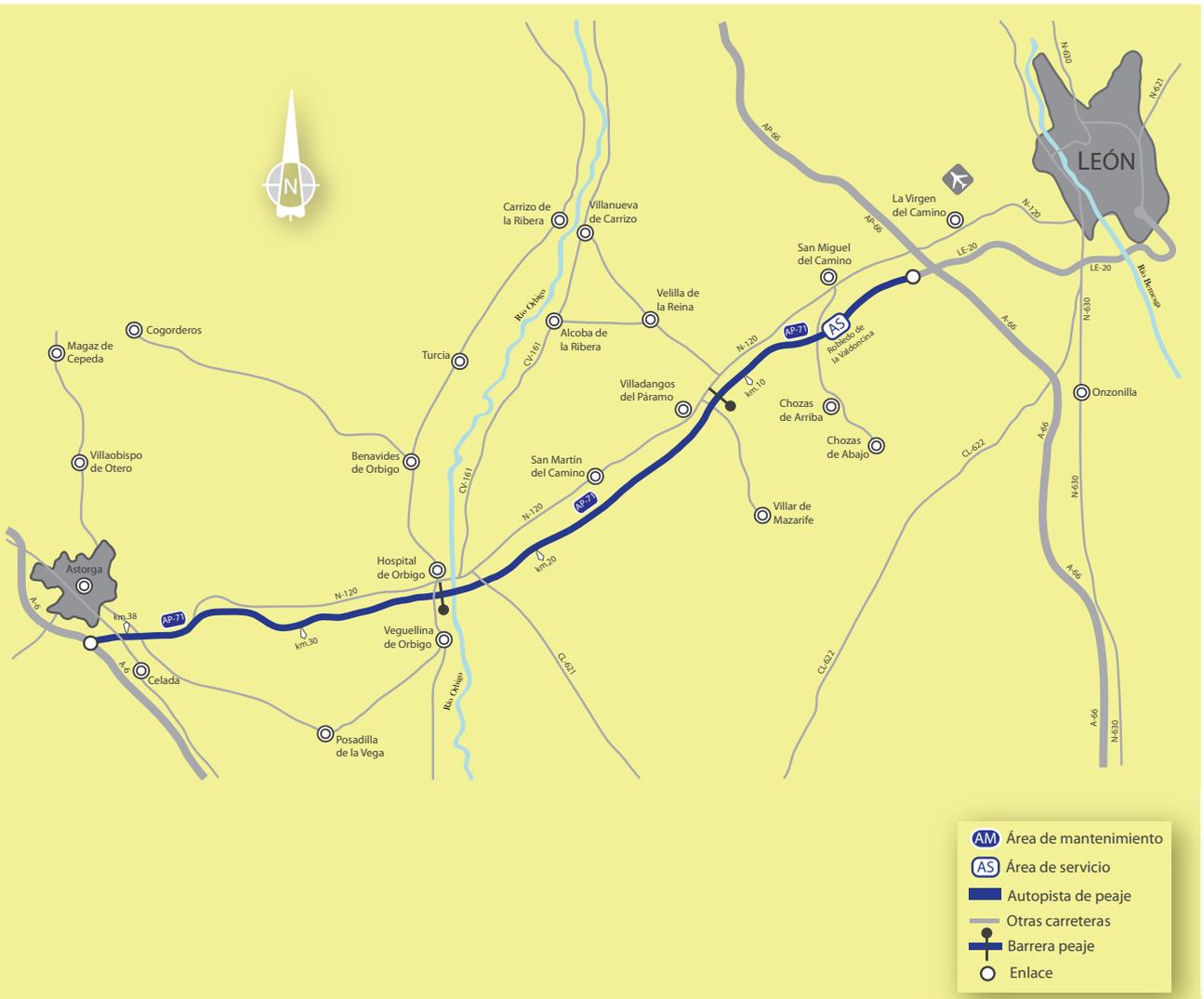
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA

AP-71

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



➔ AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA

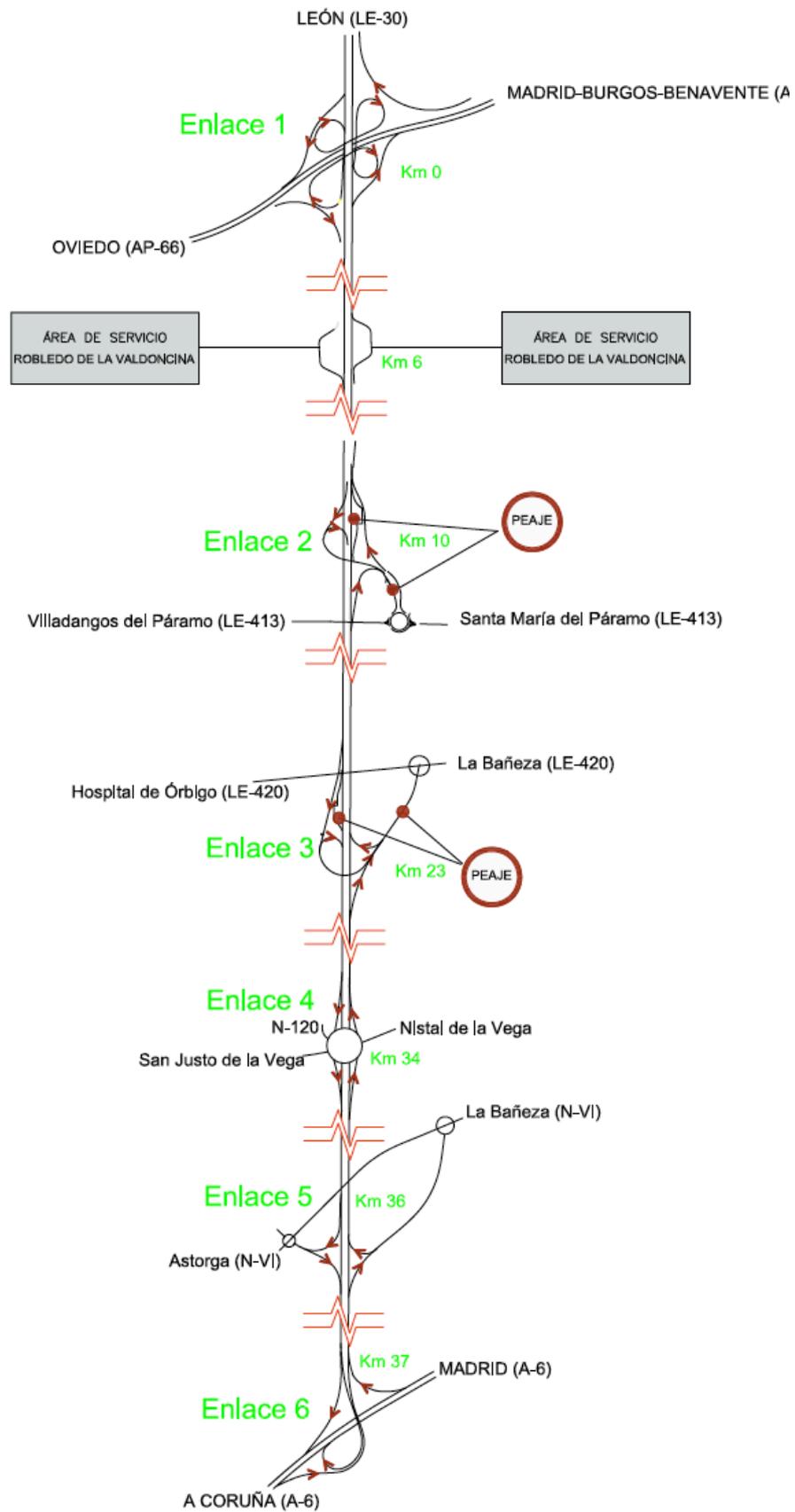


- Área de mantenimiento
- Área de servicio
- Autopista de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-71 LEÓN-ASTORGA	Robledo de la Valdovinos	6	•	•	-	•	-	-	-	-	-	•	•

↻ Dirección León ↺ Dirección Astorga ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista AP-71: León-Astorga



AP-71: León-Astorga. Pk 22, Bustillo del Páramo.

AUTOPISTA AP-71: León-Astorga

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS DE LEÓN, C.E.S.A. (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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-y su esquema de enlaces en la F-2.

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	14/4/2000
Capital social (*)	34,64

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-71: León-Astorga	11/3/00	24/12/02	10/3/55

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-71: León-Astorga fue de 5.115 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 4.544 corresponden a la categoría de ligeros y 572 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente menor (26,8%) 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 4.516 Vh/día en el tramo Hospital de Órbigo-Astorga hasta 5.757 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 2009 para los tramos de peaje de la vía en 70,39 millones de Vh × 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.

Tabla T-2 (AP-71). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
León-Villadangos	5.145	612	5.757	-3,29	19.904.723	2.368.822	22.273.545	-3,55
Villadangos- Hospital	4.618	568	5.186	-4,26	23.768.061	2.923.087	26.691.148	-4,52
Hospital - Astorga	3.973	543	4.516	-5,47	18.849.948	2.576.327	21.426.275	-5,73
Total tramo de peaje	4.544	572	5.115	-4,33	62.522.732	7.868.236	70.390.968	-4,59

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
AP-71	6.818	1.774	8.592	-4,32	7.714.567	2.007.281	9.721.848	-4,58
Total tramos libres	324	108	432		3.970.658	1.963.669	5.934.327	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	37,70	1,5
IMD total (Vh/d)	5.155	26,8
Demanda total (MVh x km)	70,39	0,4

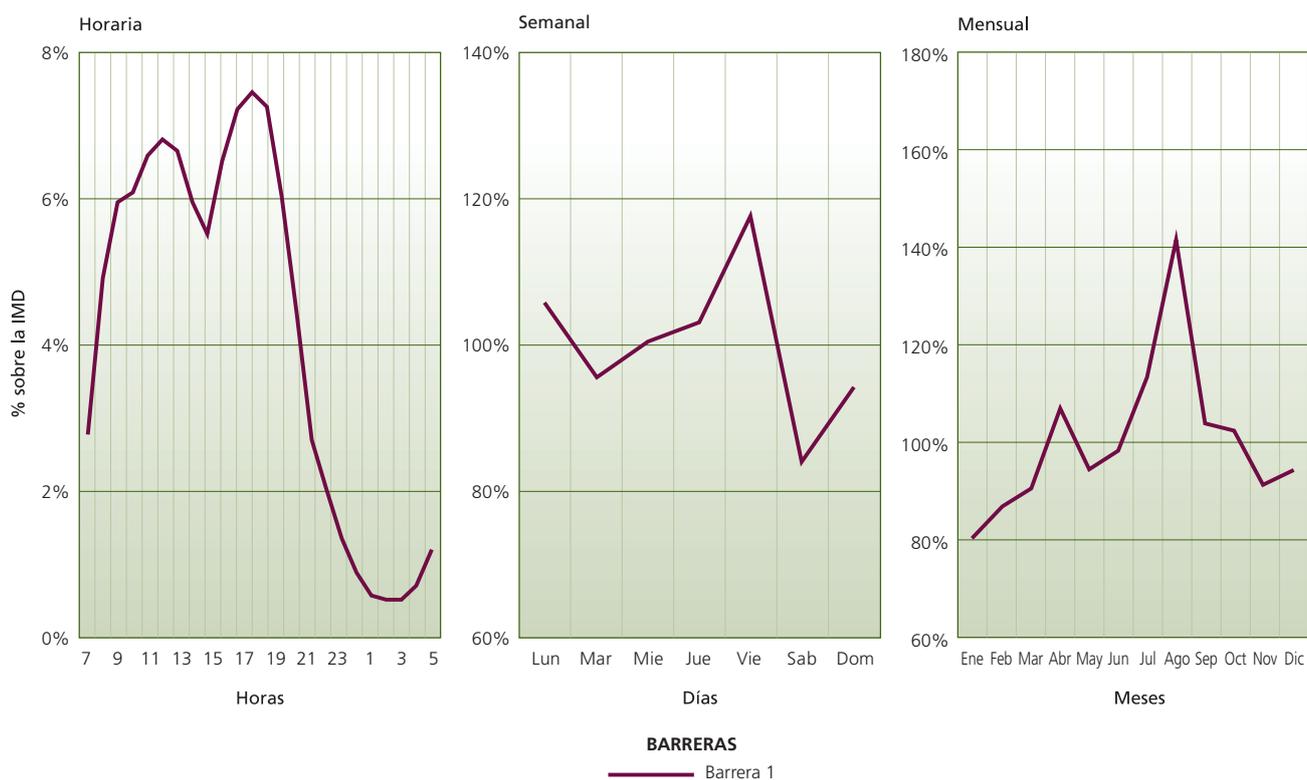
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,78% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 7,43%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 117,32% 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 (112,98%-141,11%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-71). Distribución de las intensidades medias: AP-71, León-Astorga. Año 2009



Horaria		Barrera I	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	142	2,78	
8	250	4,89	
9	303	5,92	
10	310	6,06	
11	336	6,57	
12	347	6,78	
13	339	6,63	
14	303	5,92	
15	281	5,49	
16	332	6,49	
17	368	7,19	
18	380	7,43	
19	370	7,23	
20	307	6,00	
21	224	4,38	
22	137	2,68	
23	102	1,99	
24	68	1,33	
1	44	0,86	
2	28	0,55	
3	25	0,49	
4	25	0,49	
5	35	0,68	
6	59	1,15	
Total	5.115		

Diaria		Barrera I	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	5.387	105,32	
Mar	4.875	95,31	
Mie	5.123	100,16	
Jue	5.257	102,78	
Vie	6.001	117,32	
Sáb	4.282	83,71	
Dom	4.795	93,74	
Total	5.115		

Mensual		Barrera I	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	4.098	80,12	
Feb	4.419	86,39	
Mar	4.605	90,03	
Abr	5.446	106,47	
May	4.806	93,96	
Jun	5.004	97,83	
Jul	5.779	112,98	
Ago	7.218	141,11	
Sep	5.289	103,40	
Oct	5.213	101,92	
Nov	4.643	90,77	
Dic	4.794	93,72	
Total	5.115		

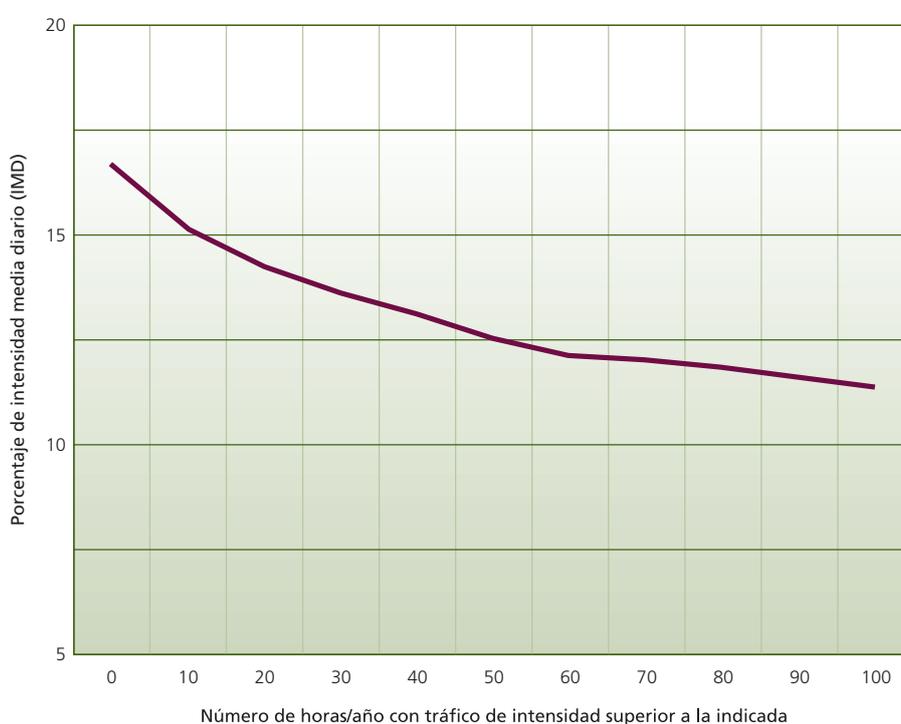
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 10,20% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 8,11% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 13,50% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-71). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-71: León-Astorga



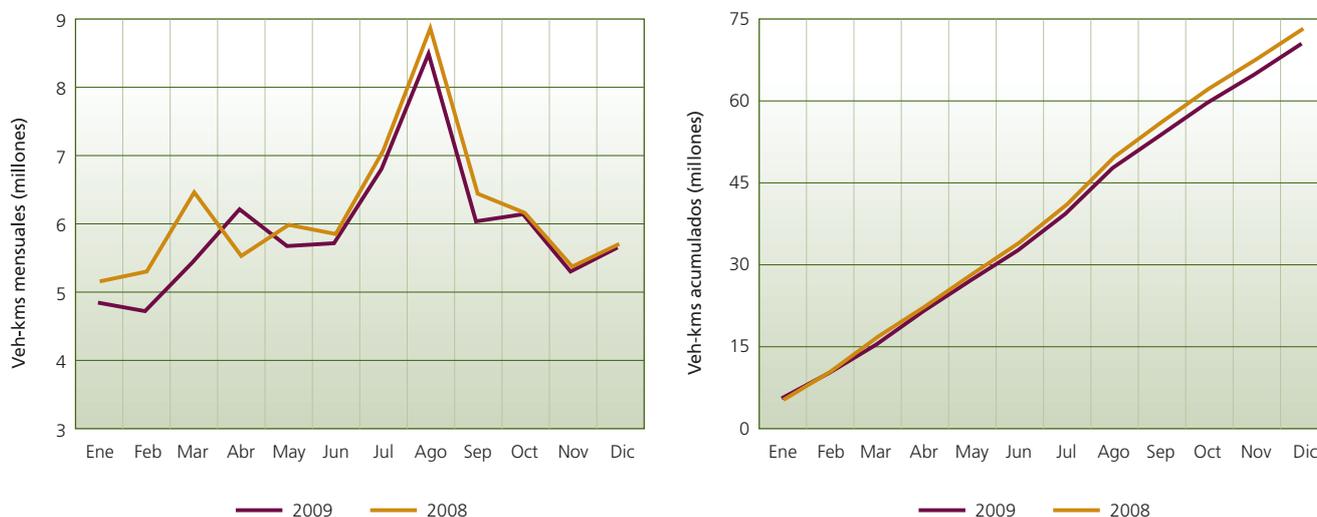
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	16,60
10	15,09
20	14,19
30	13,56
40	13,07
50	12,48
60	12,07
70	11,97
80	11,79
90	11,55
100	11,32

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto y una menor en abril. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 70 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 2009. Autopista AP-71: León-Astorga



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	5,55	5,64	6,84	8,21	7,39	8,33		
Mens. 2008	7,66	7,82	10,63	8,79	10,05	10,43		
Acum. 2009	5,55	11,19	18,03	26,24	33,63	41,96		
Acum. 2008	7,66	15,49	26,11	34,90	44,95	55,38		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	13,14	14,74	7,84	6,96	5,95	6,16	96,75	
Mens. 2008	16,04	18,88	9,95	7,56	6,62	6,95	121,39	
Acum. 2009	55,10	69,84	77,68	84,64	90,59	96,75		
Acum. 2008	71,42	90,30	100,25	107,81	114,44	121,39		

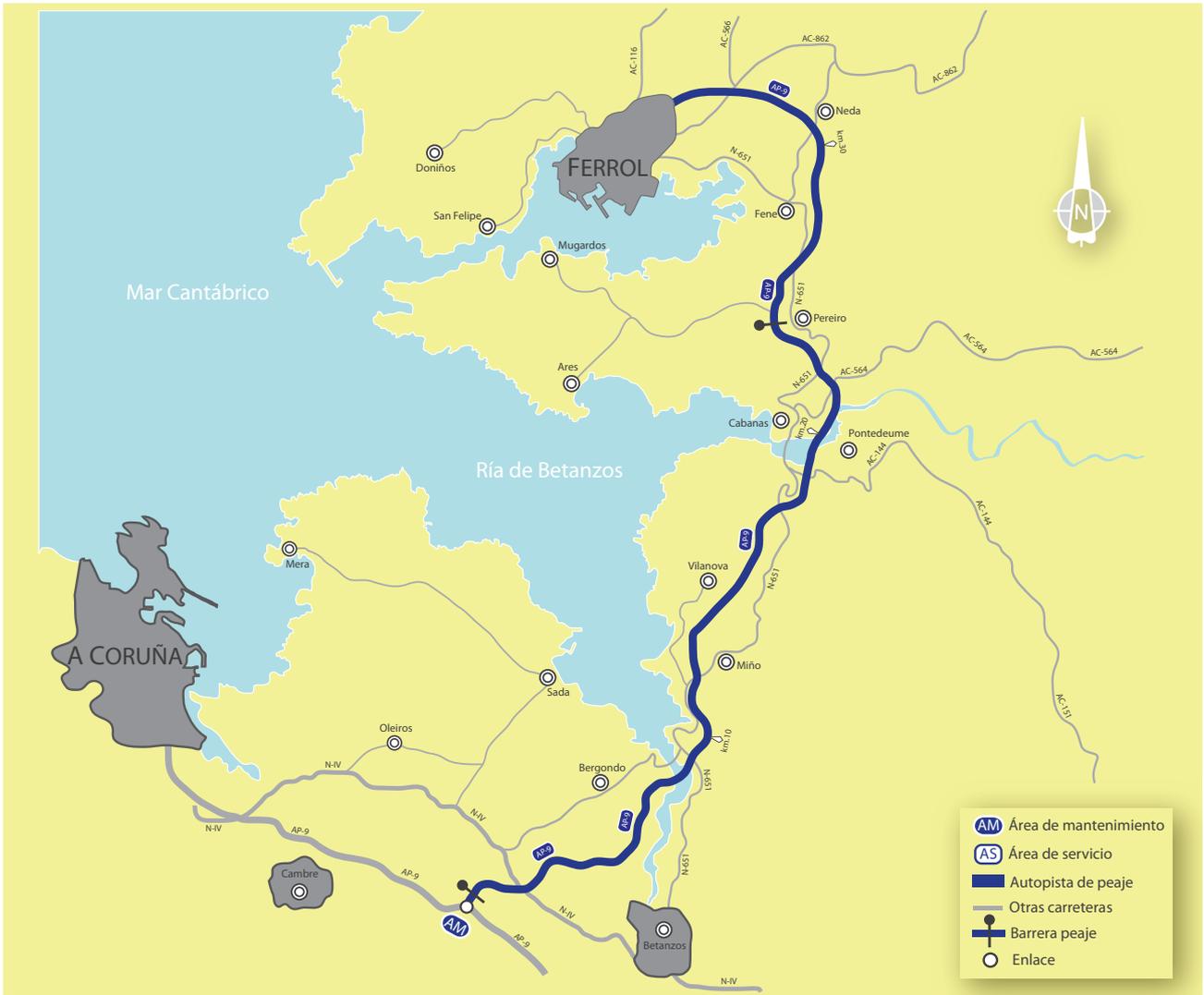
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO GUISAMO-FENE-FERROL)

AP-9

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)

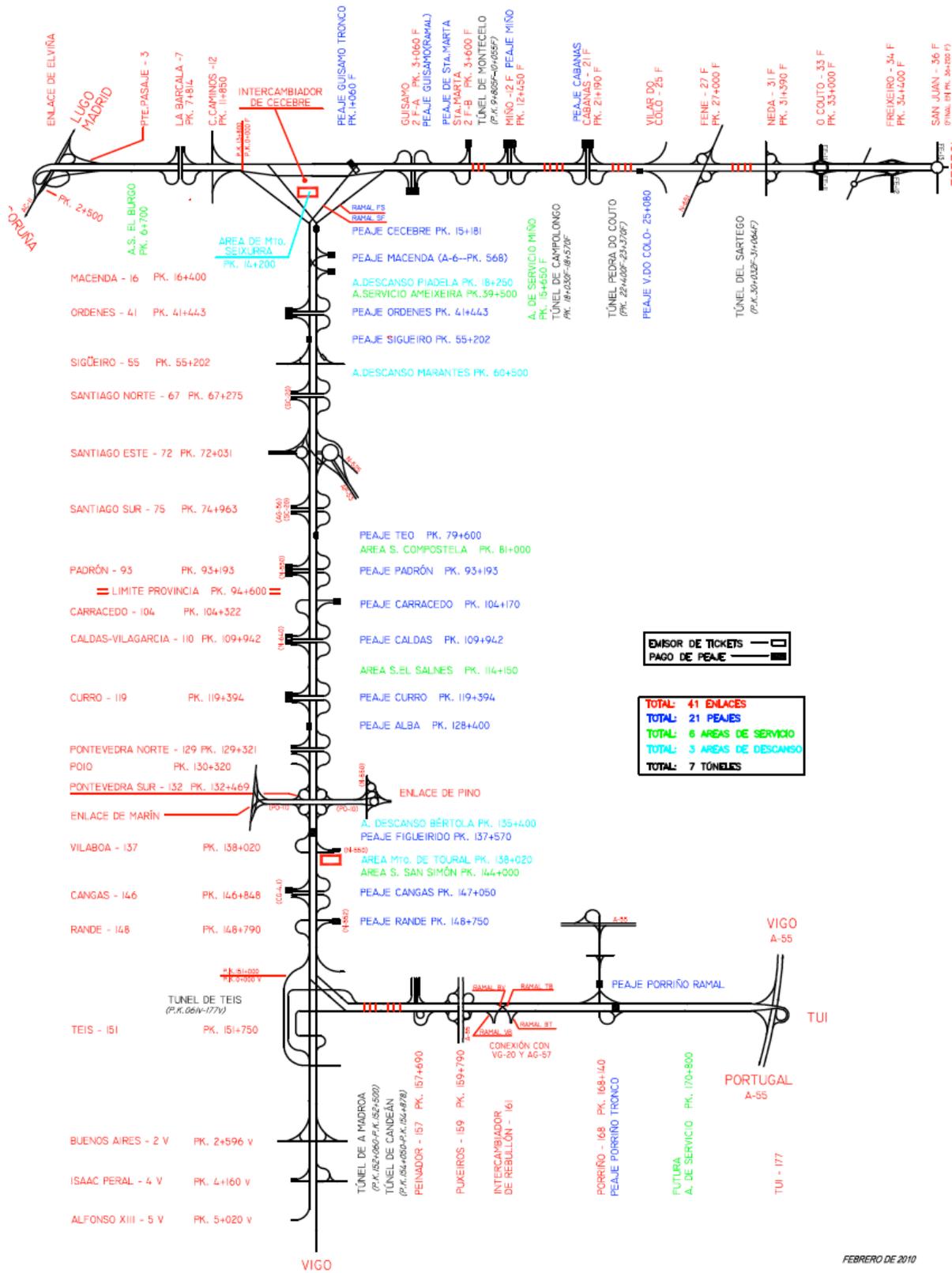


- Área de mantenimiento
- Área de servicio
- Autopista de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	SITUACIÓN												
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA															

⬆ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones



FEBRERO DE 2010

Esquema de enlaces de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa

AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)

AP-9

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



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA 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

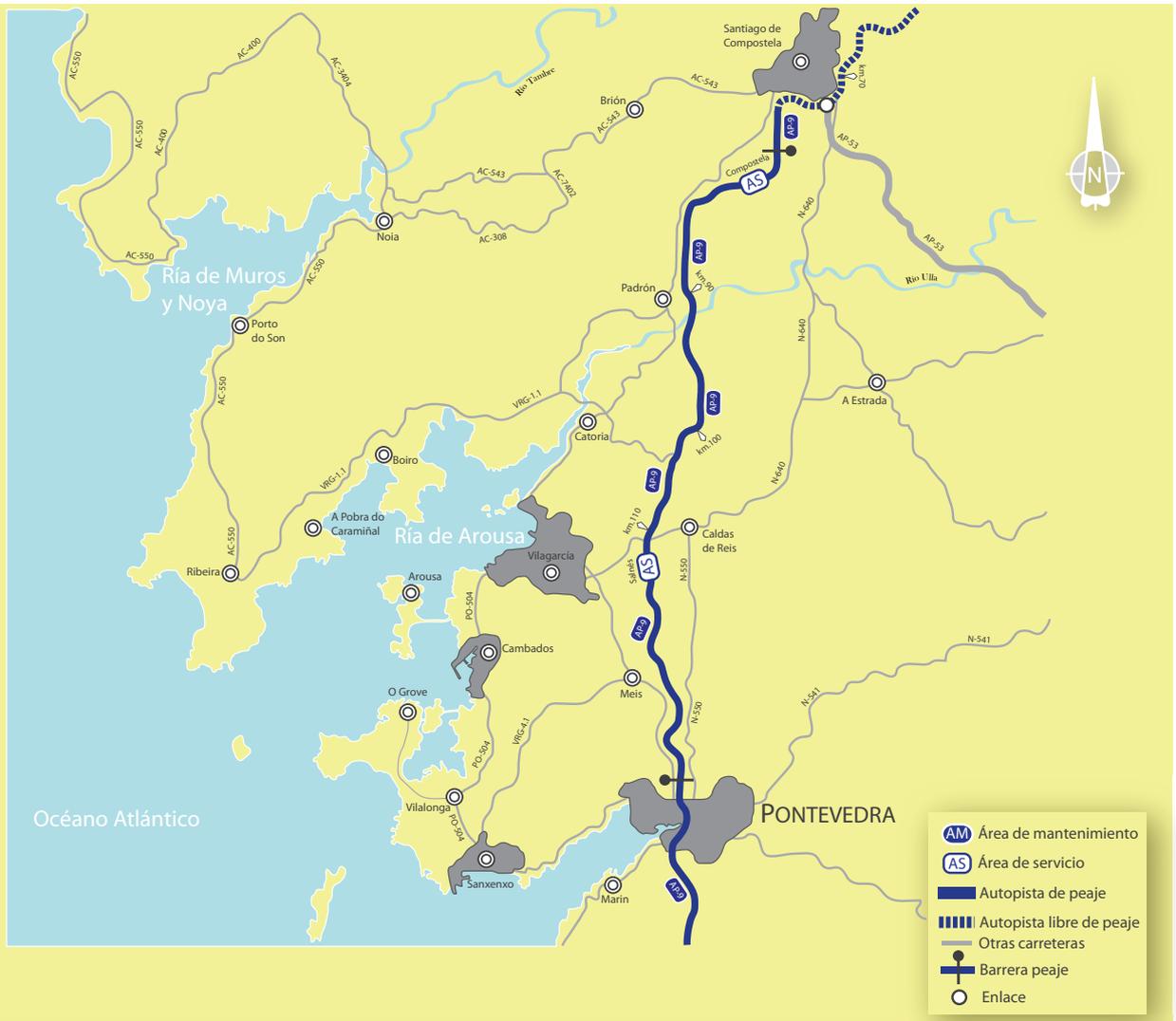
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)

AP-9

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



→ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA	Compostela El Salnés	81 114	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•

⬆️ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

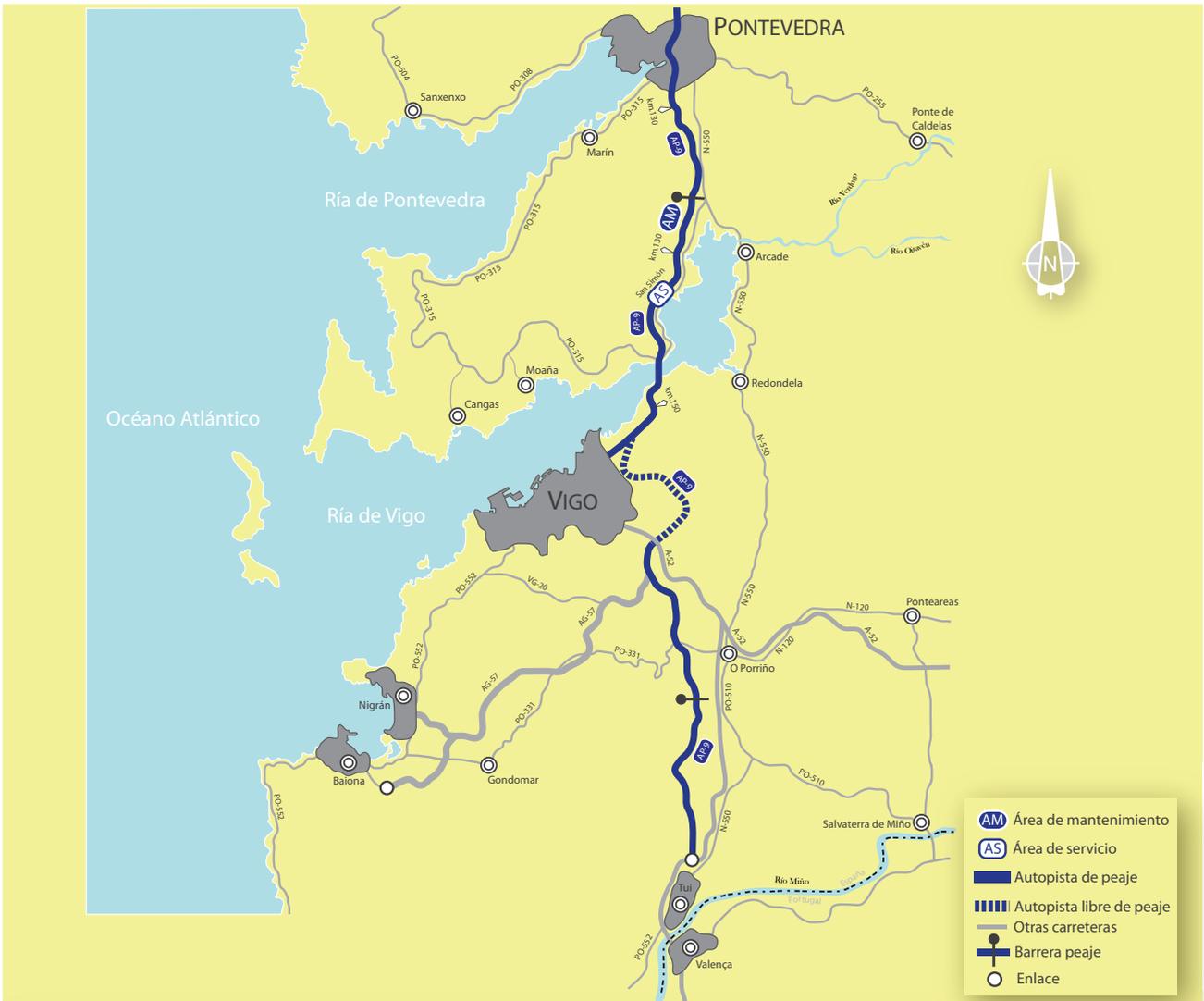
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)

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



AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa.

AUTOPISTA AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO, C.E.S.A. (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.

La planta de la autopista se refleja en las figuras F-1, F-2, F-3 y F-4, tramos 1, 2, 3 y 4, y su esquema de enlaces en la F-5.

Tabla T-1 (AP-9). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO, C.E.S.A.
Domicilio	Alfredo Vicenti, 15-15004 A Coruña
Fecha de constitución	16/10/1973
Capital social (*)	195,92

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa		18/08/48	
	RD	17/08/73		
	Escritura	15/11/73		
	Primer tramo	27/04/79		18/06/54

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa fue en los tramos de peaje de 24.243 vehículos, de los cuales 22.048 corresponden a la categoría de ligeros y 2.095 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (125,3%) 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 1.373 Vh/día en el tramo Baiona-Tui hasta 66.150 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 1.612,10 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 9,1% 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.

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2009								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Fene-Cabanas	16.886	1.282	18.168	-3,71	33.898.498	2.573.602	36.472.100	-3,71
Cabanas-Miño	18.468	1.468	19.936	-2,82	60.667.479	4.822.794	65.490.273	-2,82
Miño-Guísamo R.	19.791	1.558	21.349	-2,72	67.901.558	5.346.578	73.248.136	-2,72
Guísamo R.-Guísamo T.	25.925	1.711	27.636	-3,92	18.925.406	1.249.170	20.174.576	-3,92
Guísamo T.-pk. 0 Ferrol	18.210	666	18.876	-3,44	7.311.414	267.224	7.578.638	-3,44
Guísamo T.-Cecebre	7.715	1.047	8.762	-4,91	3.942.606	534.740	4.477.346	-4,91
Elviña (A Coruña)-La Barcala	53.961	3.138	57.099	-1,56	100.448.034	5.842.117	106.290.151	-1,56
La Barcala-pk. 0 Ferrol	41.039	2.608	43.647	-2,64	92.871.344	5.902.859	98.774.203	-2,64
pk. 0 Ferrol-Cecebre	22.829	1.944	24.773	-2,02	9.999.232	851.337	10.850.569	-2,02
Cecebre-Macenda	30.544	2.989	33.533	-2,79	24.527.043	2.400.430	26.927.473	-2,79
Macenda-Ordenes	19.106	1.813	20.919	-1,58	167.371.632	15.880.176	183.251.808	-1,58
Ordenes-Sigüeiro	19.354	1.899	21.253	-1,14	97.484.097	9.568.534	107.052.631	-1,14
Sigüeiro-Santiago N.	17.577	1.645	19.222	-1,43	78.911.683	7.386.643	86.298.326	-1,43
Santiago S.-Padrón	23.287	2.629	25.916	2,06	154.696.871	17.462.571	172.159.442	2,06
Padrón-Carracedo	18.045	2.157	20.202	-2,92	73.110.960	8.738.309	81.849.269	-2,92
Carracedo-Caldas de Reyes	20.683	2.664	23.347	-2,77	42.276.415	5.444.293	47.720.708	-2,77
Caldas de Reyes-Curro	20.833	2.544	23.377	-3,06	68.435.433	8.357.310	76.792.743	-3,06
Curro-Pontevedra Norte	22.213	2.711	24.924	-2,53	84.321.735	10.290.603	94.612.338	-2,53
Pontevedra S.-Vilaboa	31.990	3.322	35.312	-3,74	69.357.305	7.202.299	76.559.604	-3,74
Vilaboa-Cangas	30.273	3.055	33.328	-3,59	93.922.478	9.477.759	103.400.237	-3,59
Cangas-Rande	55.894	4.220	60.114	-0,68	40.802.868	3.080.564	43.883.432	-0,68

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Rande-Teis	61.625	4.525	66.150	-0,57	47.235.754	3.468.494	50.704.248	-0,57
Rebullón-Porriño	7.386	755	8.141	-10,11	21.297.841	2.175.209	23.473.050	-10,11
Porriño-Tui	3.800	479	4.279	-8,33	12.483.342	1.571.274	14.054.616	-8,33
Rebullón-AG47	10.084	381	10.465	-2,47	4.048.571	153.018	4.201.589	-2,47
Baiona-Tui	1.319	54	1.373	8,54	288.959	11.943	300.902	8,54
Total tramo de peaje	22.048	2.095	24.143	-2,06	1.476.538.558	140.059.850	1.616.598.408	-2,06

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Ferrol-Neda	23.708	2.263	25.971	2,25	40.671.675	3.882.489	44.554.164	2,25
Neda-Fene	20.325	2.123	22.448	4,70	32.641.590	3.410.474	36.052.064	4,70
Santiago N.-Santiago E.	40.586	3.948	44.534	6,34	69.626.121	6.773.448	76.399.569	6,34
Santiago E.-Santiago S.	38.610	4.598	43.208	9,19	42.278.019	5.035.038	47.313.057	9,19
Pontevedra N.-Pontevedra S.	43.960	4.881	48.841	-0,15	50.702.964	5.629.779	56.332.743	-0,15
Teis-Vigo	56.338	4.128	60.466	-2,16	102.817.045	7.533.555	110.350.600	-2,16
Teis-Peinador	37.293	3.767	41.060	-0,16	92.560.826	9.349.566	101.910.392	-0,16
Peinador-Puxeiros	32.072	3.239	35.311	-0,16	24.583.040	2.482.828	27.065.868	-0,16
Puxeiros-Rebullón	17.470	1.135	18.605	-5,96	7.014.096	455.892	7.469.988	-5,96
Total tramos libres	36.276	3.491	39.767	1,59	462.895.376	44.553.069	507.448.445	1,59

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	219,60	8,7
IMD total (Vh/d)	24.143	125,3
Demanda total (MVh x km)	1.616,60	9,1

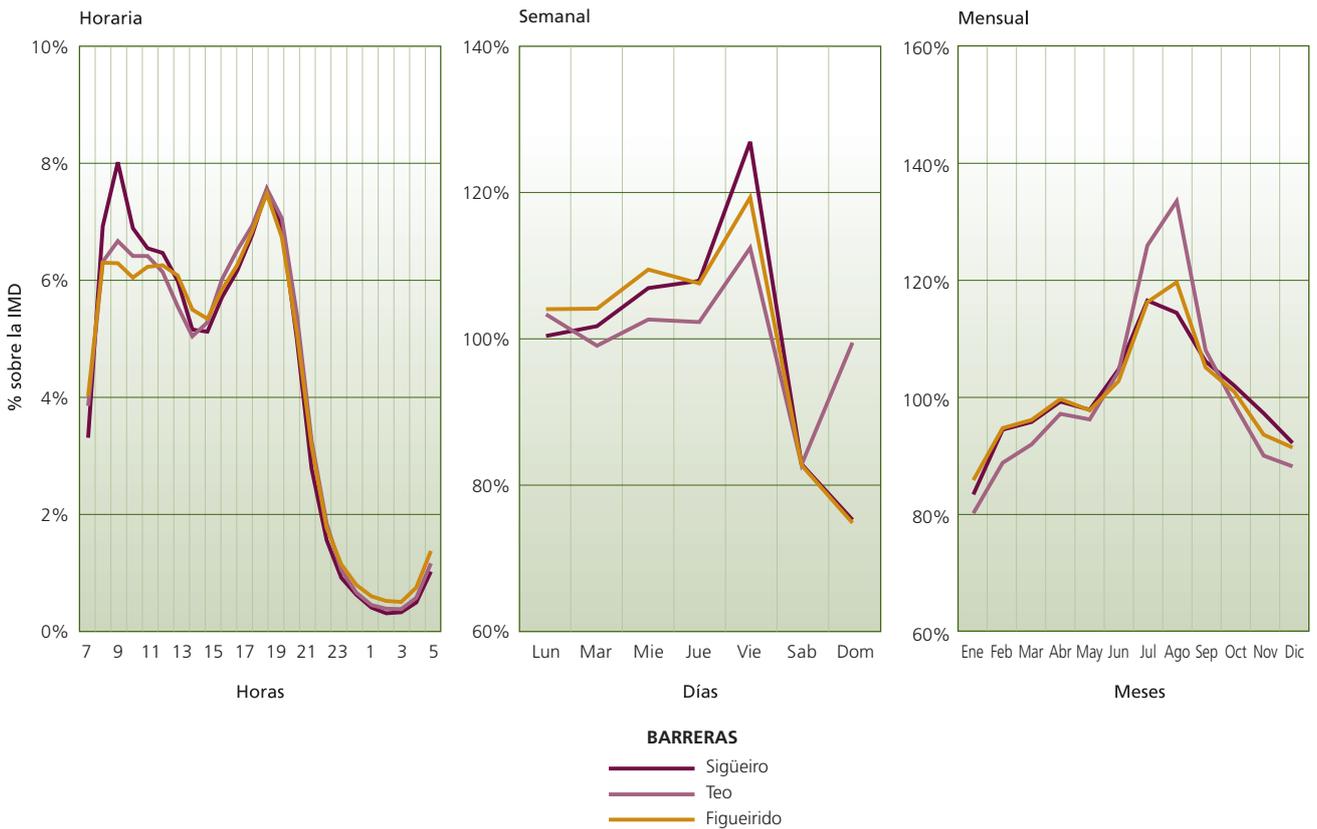
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 9 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Sigüeiro un valor del 7,98% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,54% en la de Teo.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 126,67% de la IMD, en la primera de las barreras mencionadas 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, correspondiendo los valores más altos al rango 125,58%-133,12% en la barrera de Teo.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (AP-9). Distribución de las intensidades medias: AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa. Año 2009



Horaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	695	3,27	988	3,81	1.406	3,98
8	1.465	6,89	1.627	6,28	2.212	6,26
9	1.696	7,98	1.719	6,63	2.209	6,26
10	1.457	6,86	1.653	6,38	2.122	6,01
11	1.383	6,51	1.654	6,38	2.187	6,19
12	1.366	6,43	1.582	6,10	2.197	6,22
13	1.266	5,96	1.429	5,51	2.133	6,04
14	1.087	5,11	1.298	5,01	1.930	5,47
15	1.081	5,09	1.359	5,24	1.873	5,30
16	1.206	5,67	1.551	5,98	2.049	5,80
17	1.301	6,12	1.679	6,48	2.198	6,22
18	1.432	6,74	1.789	6,90	2.401	6,80
19	1.597	7,51	1.953	7,54	2.630	7,45
20	1.461	6,87	1.820	7,02	2.366	6,70
21	1.051	4,95	1.391	5,37	1.787	5,06
22	582	2,74	834	3,22	1.106	3,13
23	323	1,52	465	1,79	610	1,73
24	186	0,88	261	1,01	390	1,10
1	123	0,58	160	0,62	264	0,75
2	77	0,36	104	0,40	195	0,55
3	57	0,27	88	0,34	168	0,48
4	59	0,28	87	0,34	162	0,46
5	95	0,45	136	0,52	248	0,70
6	207	0,97	289	1,12	469	1,33
Total	21.253		25.916		35.312	

Diaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	21.268	100,07	26.702	103,03	36.635	103,75
Mar	21.558	101,44	25.599	98,78	36.660	103,82
Mie	22.669	106,66	26.524	102,35	38.548	109,16
Jue	22.882	107,66	26.441	102,03	37.884	107,28
Vie	26.921	126,67	29.072	112,18	42.033	119,03
Sáb	17.539	82,52	21.368	82,45	29.100	82,41
Dom	15.935	74,98	25.705	99,19	26.324	74,55
Total	21.253		25.916		35.312	

Mensual	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	17.645	83,02	20.685	79,82	30.187	85,49
Feb	19.997	94,09	22.916	88,42	33.304	94,31
Mar	20.272	95,38	23.738	91,60	33.822	95,78
Abr	21.017	98,89	25.094	96,83	35.080	99,34
May	20.722	97,50	24.847	95,88	34.405	97,43
Jun	22.176	104,34	26.966	104,05	36.134	102,33
Jul	24.688	116,16	32.546	125,58	40.911	115,86
Ago	24.241	114,06	34.499	133,12	42.135	119,32
Sep	22.485	105,80	27.916	107,72	36.986	104,74
Oct	21.599	101,63	25.488	98,35	35.497	100,52
Nov	20.592	96,89	23.232	89,64	32.930	93,25
Dic	19.524	91,86	22.759	87,82	32.153	91,05
Total	21.253		25.916		35.312	

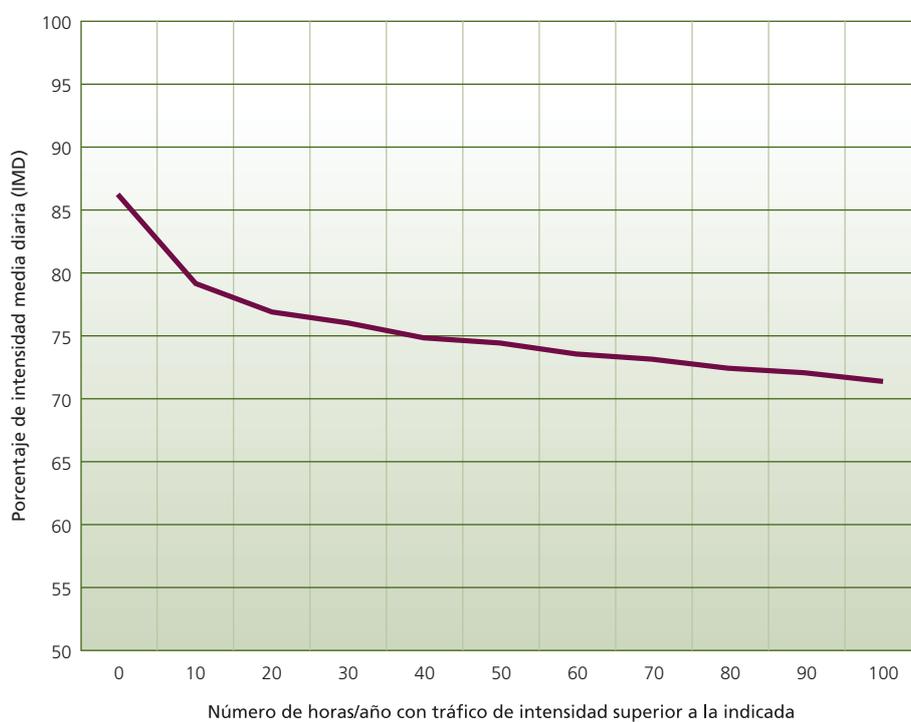
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 75,82% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 71,18% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 85,90% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-9). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	85,90
10	78,96
20	76,71
30	75,82
40	74,65
50	74,23
60	73,37
70	72,92
80	72,21
90	71,84
100	71,18

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 2009 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 tramos libres) durante este año superó los 2.124 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (AP-9). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009 Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



Autopista AP-9	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	152,83	152,41	171,92	169,71	175,87	181,35	
Mens. 2008	163,15	162,43	173,16	176,51	180,43	181,03	
Acum. 2009	152,83	305,24	477,16	646,87	822,74	1.004,09	
Acum. 2008	163,15	325,58	498,74	675,24	855,67	1.036,70	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	210,50	212,66	185,35	181,52	164,92	165,00	2.124,05
Mens. 2008	209,16	208,08	184,16	185,07	166,49	166,45	2.156,12
Acum. 2009	1.214,59	1.427,26	1.612,61	1.794,13	1.959,04	2.124,05	
Acum. 2008	1.245,86	1.453,94	1.638,09	1.823,17	1.989,66	2.156,12	

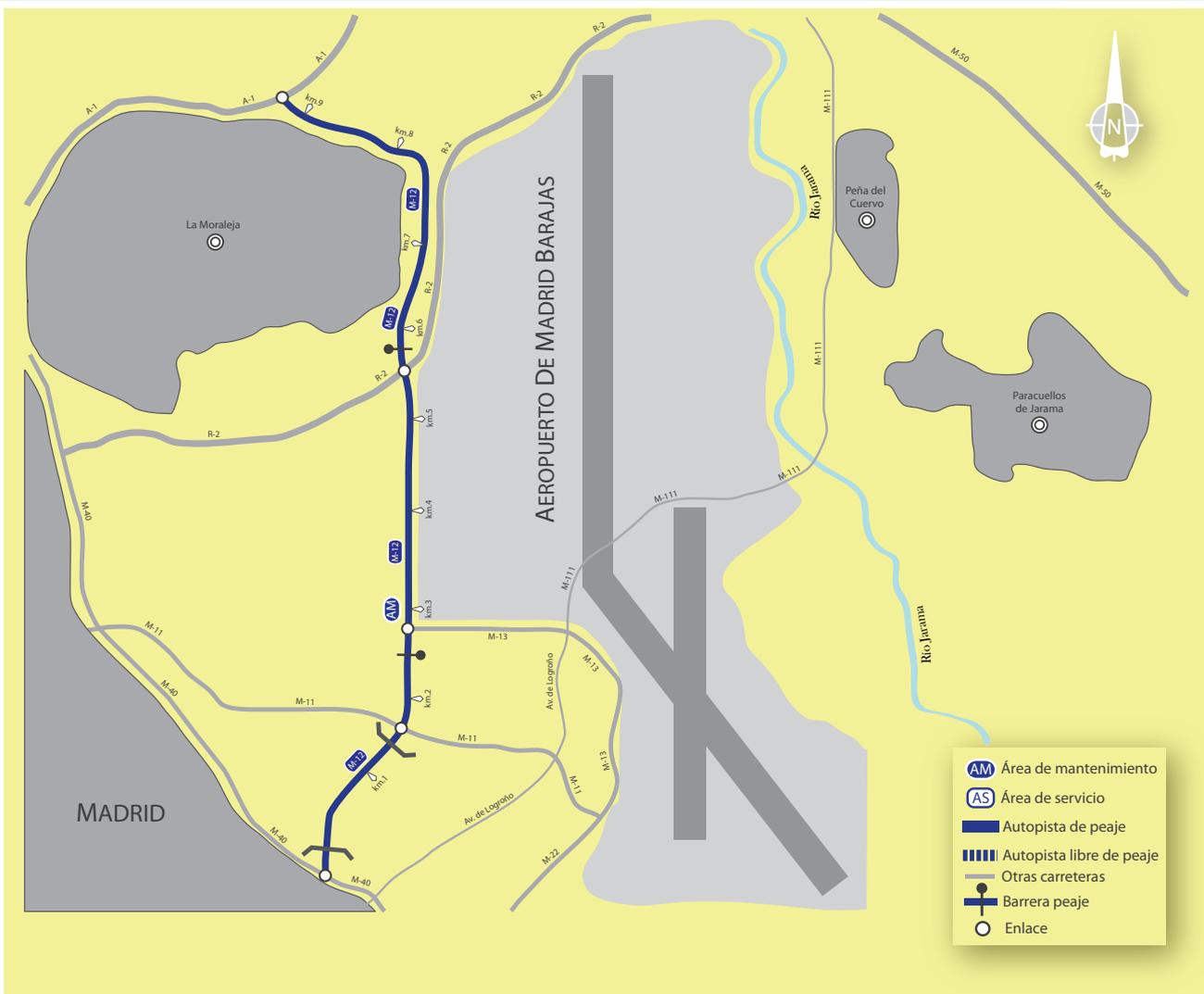
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

M-12

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



M-12 AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

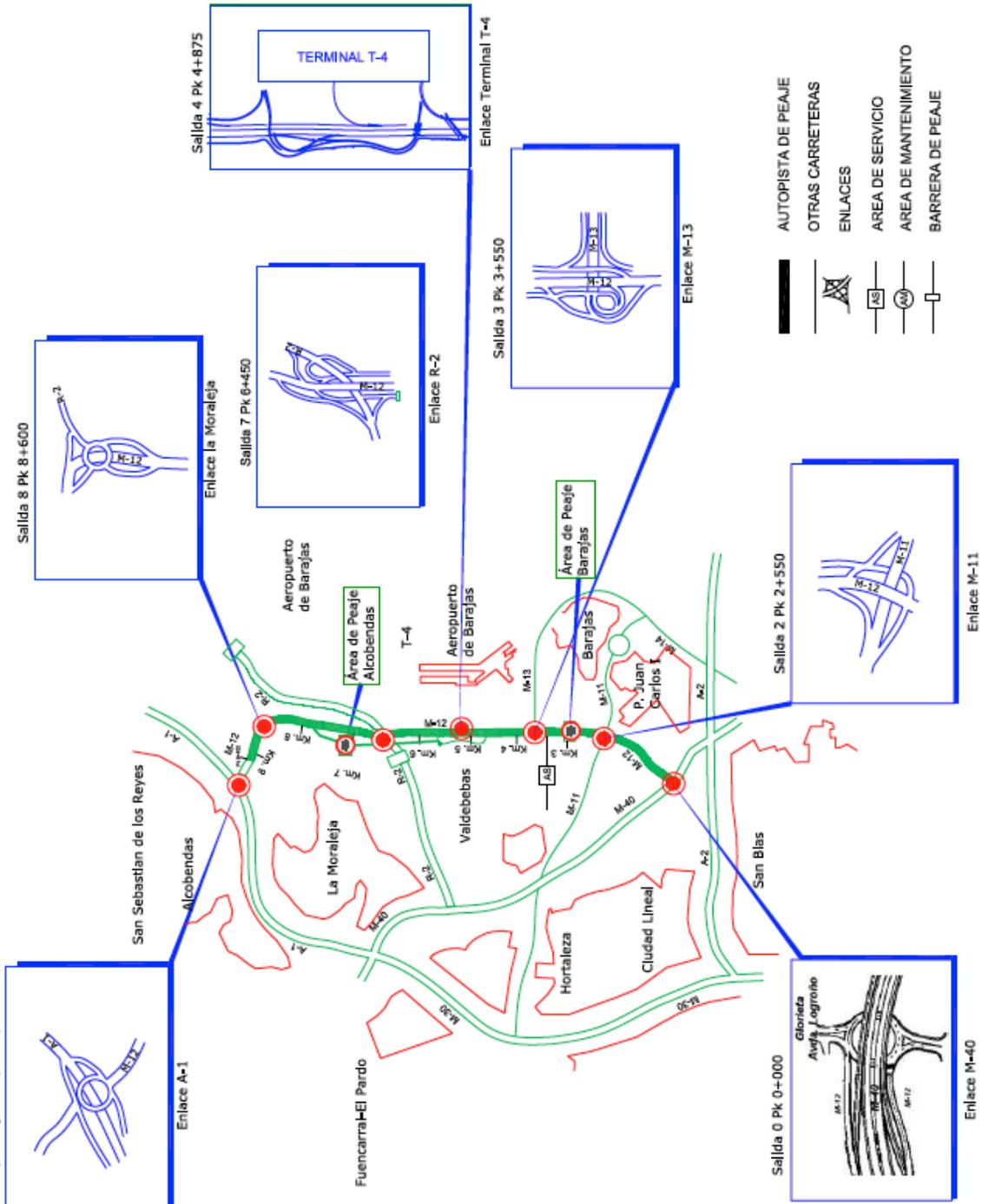


SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	SITUACIÓN											
M-12 EJE AEROPUERTO				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

M-12. AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

Este Enlace no es Objeto de Explotación por Autopista Eje Aeropuerto, CESA



Esquema de enlaces de la autopista M-12: Eje Aeropuerto



M-12: Eje Aeropuerto. Pk. 3, área de peaje.

AUTOPISTA M-12: Eje Aeropuerto

Sociedad concesionaria: EJE AEROPUERTO, C.E.S.A.
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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (M-12). Datos de la sociedad concesionarias

Denominación social	AUTOPISTA EJE AEROPUERTO, C.E.S.A.
Domicilio	C/ Gobelas 45-47, 28023 El Plantío (Madrid)
Fecha de constitución	10/12/2002
Capital social (*)	42,30

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	26/11/27

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista M-12: Eje Aeropuerto fue en los tramos de peaje de 19.611 vehículos, de los cuales 19.270 corresponden a la categoría de ligeros y 341 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente inferior (101,8%) 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 3.815 Vh/día en el tramo M-40-M-11 hasta 51.400 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 2009 para el conjunto de la vía en 67,57 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.

Tabla T-2 (M-12). Intensidades de tráfico. Año 2009								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M-40 - M-11	3.705	110	3.815	-0,11	3.449.145	102.775	3.551.921	-0,11
M-11 - M-13	9.237	218	9.455	-0,14	3.371.358	79.669	3.451.027	-0,14
M-13 - T4	50.456	945	51.400	0,01	24.399.613	457.028	24.856.641	0,01
T4 - R2	22.705	501	23.205	-0,03	15.950.658	351.813	16.302.471	-0,03
R2 - A1	19.950	190	20.140	-0,03	19.220.670	182.864	19.403.535	-0,03
Total tramo	19.270	341	19.611	-0,03	66.391.444	1.174.150	67.565.594	-0,03

(*) 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)	19.611	101,8
Demanda total (MVh x km)	67,57	0,4

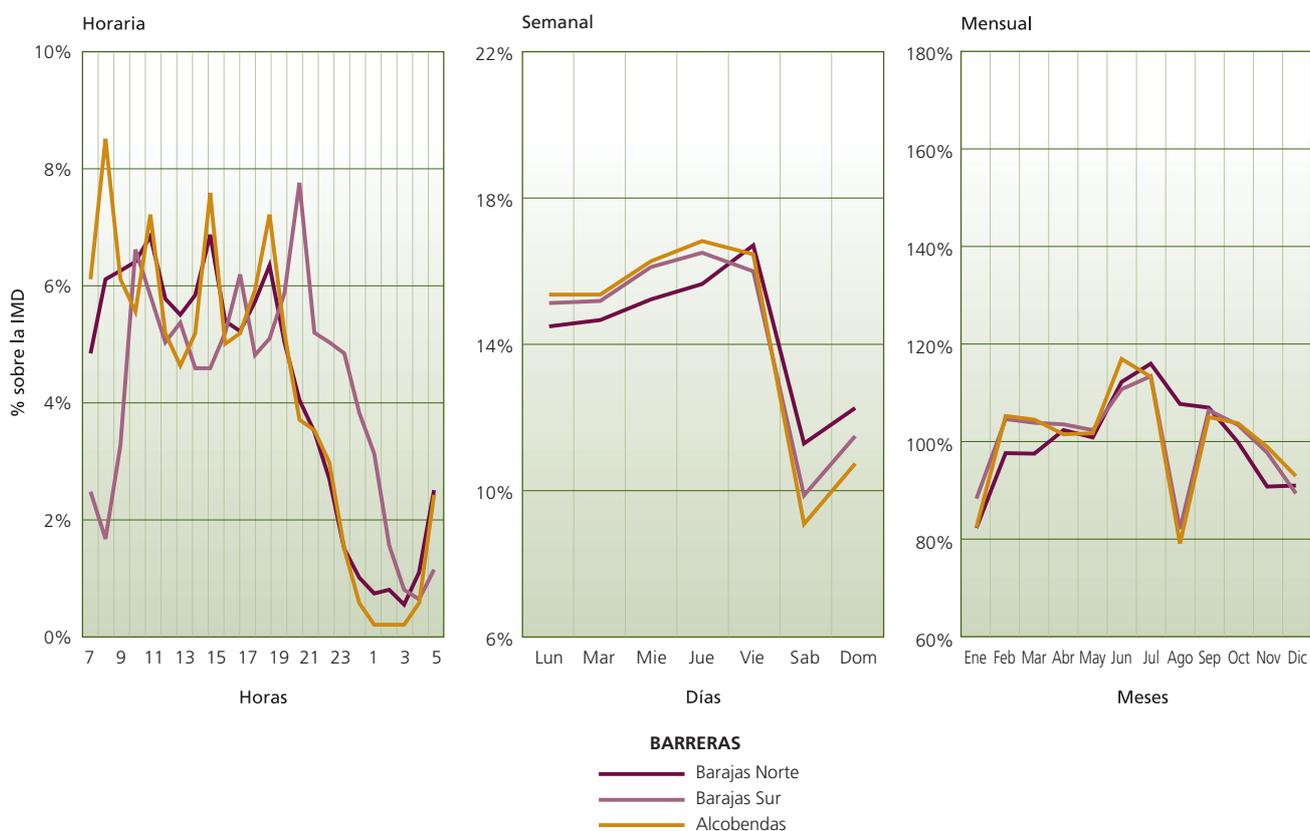
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 Alcobendas se puede apreciar una punta a las 8 h que alcanza un valor del 8,49% 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 en Alcobendas del 16,79% en jueves, y un acusado descenso de la IMD durante los fines de semana, que cae hasta un 9,04% 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.

Tabla y gráfico T-3 (M-12). Distribución de las intensidades medias: M-12, Eje Aeropuerto. Año 2009



Horaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	229	4,82	116	2,45	33	6,09
8	289	6,09	78	1,65	46	8,49
9	296	6,23	154	3,25	33	6,09
10	303	6,38	312	6,59	30	5,54
11	324	6,82	275	5,81	39	7,20
12	273	5,75	237	5,01	28	5,17
13	260	5,48	253	5,35	25	4,61
14	276	5,81	216	4,56	28	5,17
15	325	6,84	216	4,56	41	7,56
16	255	5,37	245	5,18	27	4,98
17	247	5,20	292	6,17	28	5,17
18	271	5,71	227	4,80	32	5,90
19	300	6,32	240	5,07	39	7,20
20	238	5,01	277	5,85	28	5,17
21	191	4,02	366	7,73	20	3,69
22	165	3,48	245	5,18	19	3,51
23	127	2,67	237	5,01	16	2,95
24	70	1,47	228	4,82	8	1,48
1	47	0,99	180	3,80	3	0,55
2	34	0,72	147	3,11	1	0,18
3	37	0,78	73	1,54	1	0,18
4	25	0,53	37	0,78	1	0,18
5	51	1,07	29	0,61	3	0,55
6	118	2,49	53	1,12	13	2,40
Total	4.748		4.733		542	

Diaría	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	686	14,45	714	15,09	83	15,31
Mar	694	14,62	717	15,15	83	15,31
Mie	721	15,19	761	16,08	88	16,24
Jue	741	15,61	779	16,46	91	16,79
Vie	791	16,66	755	15,95	89	16,42
Sáb	534	11,25	465	9,82	49	9,04
Dom	580	12,22	542	11,45	58	10,70
Total	4.748		4.733		542	

Mensual	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	3.885	81,82	4.159	87,87	444	81,92
Feb	4.617	97,24	4.932	104,20	568	104,80
Mar	4.612	97,14	4.898	103,49	564	104,06
Abr	4.839	101,92	4.881	103,13	548	101,11
May	4.770	100,46	4.827	101,99	549	101,29
Jun	5.312	111,88	5.223	110,35	632	116,61
Jul	5.489	115,61	5.350	113,04	612	112,92
Ago	5.093	107,27	3.861	81,58	426	78,60
Sep	5.061	106,59	5.018	106,02	567	104,61
Oct	4.725	99,52	4.878	103,06	560	103,32
Nov	4.289	90,33	4.604	97,27	534	98,52
Dic	4.299	90,54	4.207	88,89	501	92,44
Total	4.748		4.733		542	

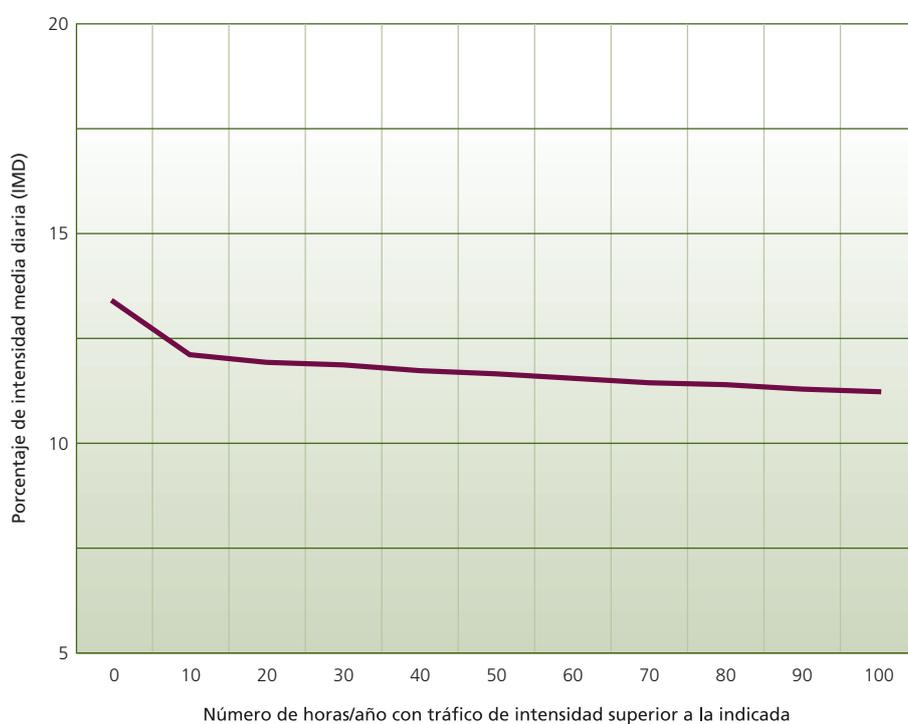
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 11,80% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,17% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 13,31% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T.4 (M-12). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



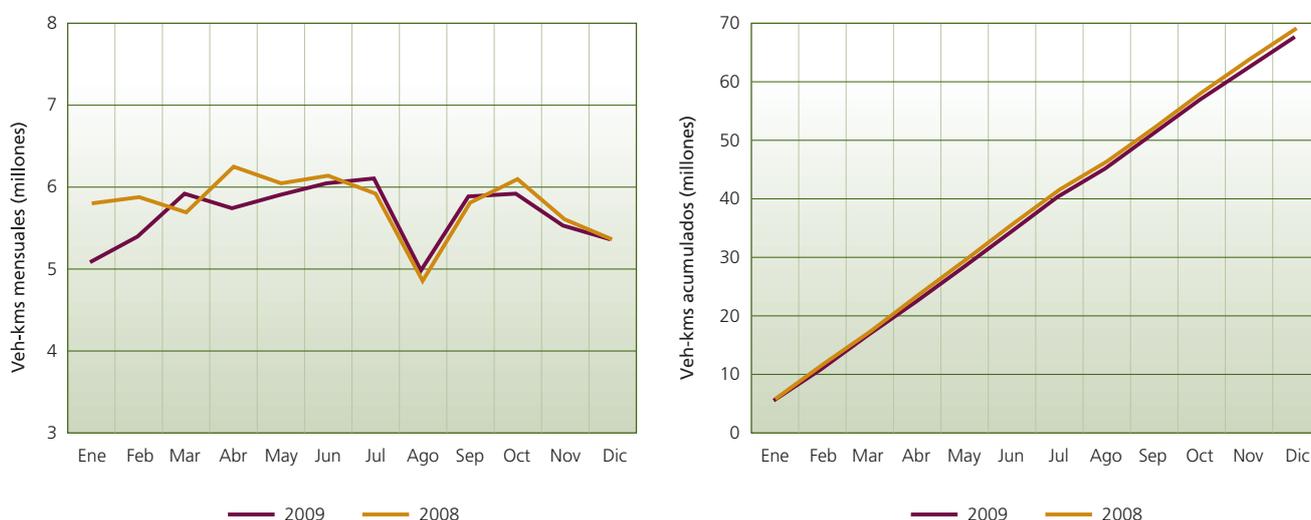
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	13,31
10	12,06
20	11,87
30	11,80
40	11,67
50	11,60
60	11,49
70	11,38
80	11,34
90	11,24
100	11,17

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x 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 salvo la pronunciada caída del mes de agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 67 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T.5 (M-12). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



Autopista M-12	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2009	5,05	5,37	5,90	5,71	5,88	6,02	
Mens. 2008	5,81	5,88	5,70	6,26	6,06	6,15	
Acum. 2009	5,05	10,42	16,32	22,03	27,92	33,94	
Acum. 2008	5,81	11,70	17,40	23,66	29,71	35,86	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2009	6,08	4,95	5,86	5,90	5,51	5,33	67,57
Mens. 2008	5,93	4,86	5,82	6,11	5,61	5,37	69,57
Acum. 2009	40,02	44,97	50,83	56,73	62,23	67,57	
Acum. 2008	41,79	46,65	52,47	58,58	64,19	69,57	

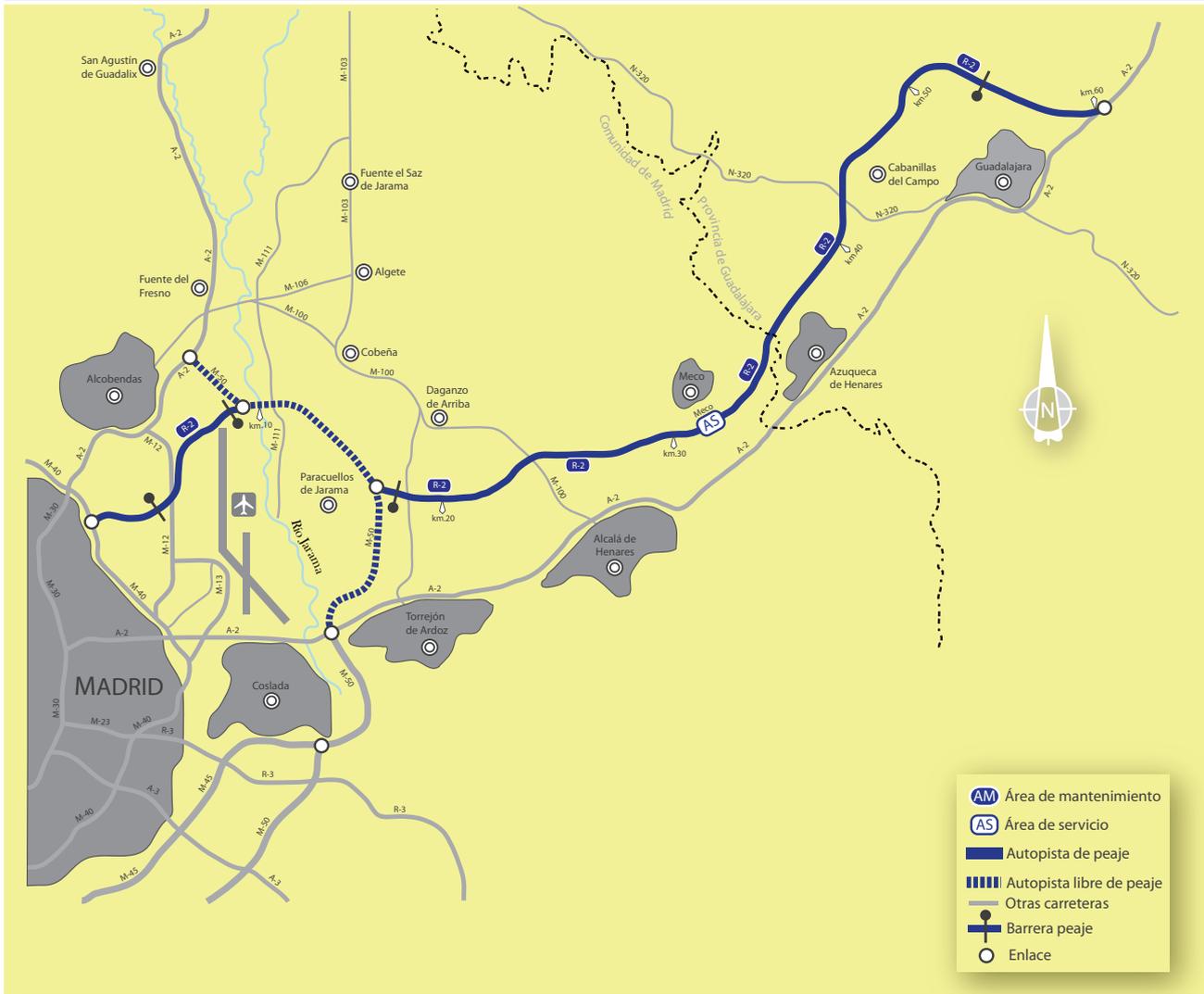
AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA

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: AUTOPISTA DE HENARES, S. A. (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 autopista posee además 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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-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	19/12/2000
Capital social (*)	96,70

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista R-2: Madrid-Guadalajara	04/11/00	06/10/03	05/11/24

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara fue en los tramos de peaje de 9.378 vehículos, de los cuales 8.479 corresponden a la categoría de ligeros y 900 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD significativamente inferior (48,7%) 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 4.679 Vh/día en el tramo Marchamalo-Taracena hasta 15.425 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 213,25 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 19,2% 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.

Tabla T-2 (R-2). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M-40-Aeropuerto	8.391	250	8.641	-9,54	15.313.200	456.145	15.769.345	-9,79
Aeropuerto-M-50	10.145	364	10.509	-8,67	18.515.170	663.425	19.178.595	-8,92
M-50 Norte-Ajalvir	6.709	434	7.143	-9,38	18.366.863	1.187.460	19.554.323	-9,63
Ajalvir-Alcalá	13.797	1.629	15.425	-11,22	34.746.730	4.102.188	38.848.918	-11,46
Alcalá-Meco	13.301	1.602	14.903	-11,95	44.179.290	5.320.870	49.500.160	-12,19
Meco-Cabanillas	8.016	1.072	9.088	-13,28	31.599.040	4.227.152	35.826.192	-13,52
Cabanillas-Marchamalo	4.956	763	5.719	-13,29	18.270.799	2.813.244	21.084.043	-13,53
Marchamalo-Taracena	4.094	585	4.679	-11,65	11.805.926	1.686.255	13.492.181	-11,89
Total tramo de peaje	8.479	900	9.378	-11,47	192.797.017	20.456.739	213.253.756	-11,72

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
Tramo Norte (A-I/R-2)	25.575	3.836	29.411	-4,63	37.339.045	5.600.756	42.939.801	-4,89
Tramo Común con R-2	26.771	3.893	30.664	-3,06	73.285.679	10.657.857	83.943.536	-3,33
Tramo Sur (R-2/A-2)	34.150	5.311	39.461	-4,35	86.006.799	13.374.693	99.381.492	-4,61
Total tramos libres	29.278	4.412	33.690	-3,93	196.631.523	29.633.307	226.264.830	-4,19

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	62,30	2,5
IMD total (Vh/d)	9.378	48,7
Demanda total (MVh x km)	3.423	19,2

(*) Tramos de peaje.

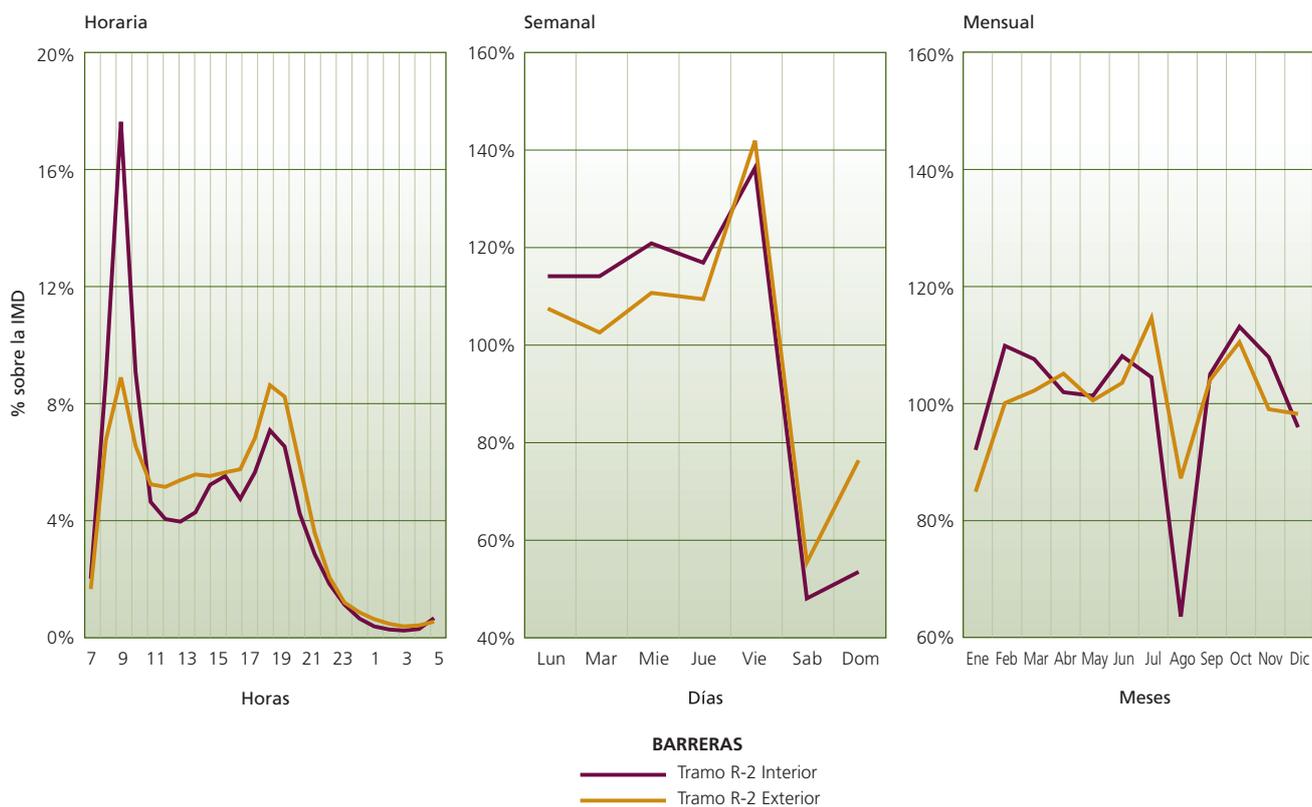
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

a 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 17,58% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,56% en el tramo R-2 Exterior.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 141,20% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída muy acusada durante los fines de semana, cayendo en sábado hasta el 47,62%. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (62,77%) en R-2 Interior, 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.

Tabla y gráfico T-3 (R-2). Distribución de las intensidades medias: R-2, Madrid-Guadalajara. Año 2009



Horaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	186	1,94	147	1,57
8	842	8,79	624	6,68
9	1.683	17,58	823	8,81
10	862	9,00	605	6,47
11	436	4,56	483	5,17
12	381	3,98	475	5,08
13	372	3,88	495	5,30
14	402	4,20	514	5,50
15	492	5,14	508	5,44
16	521	5,44	521	5,58
17	447	4,67	531	5,68
18	534	5,58	629	6,74
19	672	7,01	800	8,56
20	619	6,46	762	8,16
21	400	4,18	545	5,84
22	265	2,77	326	3,49
23	168	1,75	186	1,99
24	100	1,05	104	1,11
1	54	0,56	73	0,78
2	29	0,30	51	0,55
3	19	0,20	36	0,39
4	15	0,16	29	0,31
5	20	0,21	32	0,34
6	57	0,59	44	0,47
Total	9.575		9.341	

Diaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	10.865	113,48	9.980	106,85
Mar	10.860	113,42	9.528	102,01
Mie	11.506	120,17	10.282	110,08
Jue	11.134	116,28	10.159	108,77
Vie	12.983	135,60	13.188	141,20
Sáb	4.560	47,62	5.142	55,05
Dom	5.086	53,12	7.088	75,89
Total	9.575		9.341	

Mensual	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	8.738	91,26	7.852	84,06
Feb	10.446	109,10	9.273	99,28
Mar	10.228	106,82	9.473	101,42
Abr	9.687	101,17	9.739	104,27
May	9.623	100,50	9.311	99,69
Jun	10.274	107,30	9.596	102,73
Jul	9.932	103,73	10.629	113,80
Ago	6.010	62,77	8.069	86,39
Sep	9.980	104,23	9.642	103,23
Oct	10.756	112,33	10.248	109,72
Nov	10.261	107,17	9.174	98,22
Dic	9.111	95,16	9.099	97,41
Total	9.575		9.341	

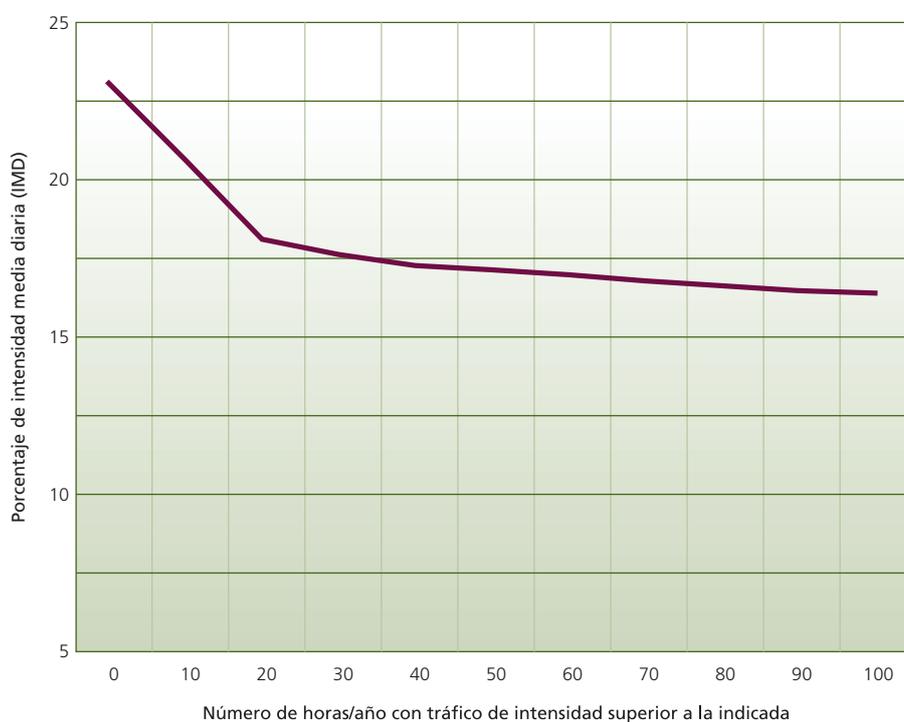
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 17,47% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 16,24% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 22,93% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-2). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,93
10	20,48
20	17,95
30	17,47
40	17,12
50	16,97
60	16,83
70	16,64
80	16,47
90	16,32
100	16,24

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x 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 213 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (R-2). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



Autopista R-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	15,44	16,50	18,53	18,19	18,08	18,14		
Mens. 2008	19,76	21,03	21,48	21,26	20,86	21,63		
Acum. 2009	15,44	31,94	50,47	68,66	86,74	104,88		
Acum. 2008	19,76	40,79	62,27	83,53	104,39	126,01		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	20,31	14,95	18,12	19,95	17,47	17,58	213,25	
Mens. 2008	21,85	16,54	19,70	21,23	18,06	18,16	241,55	
Acum. 2009	125,19	140,13	158,26	178,21	195,68	213,25		
Acum. 2008	147,86	164,40	184,10	205,34	223,39	241,55		

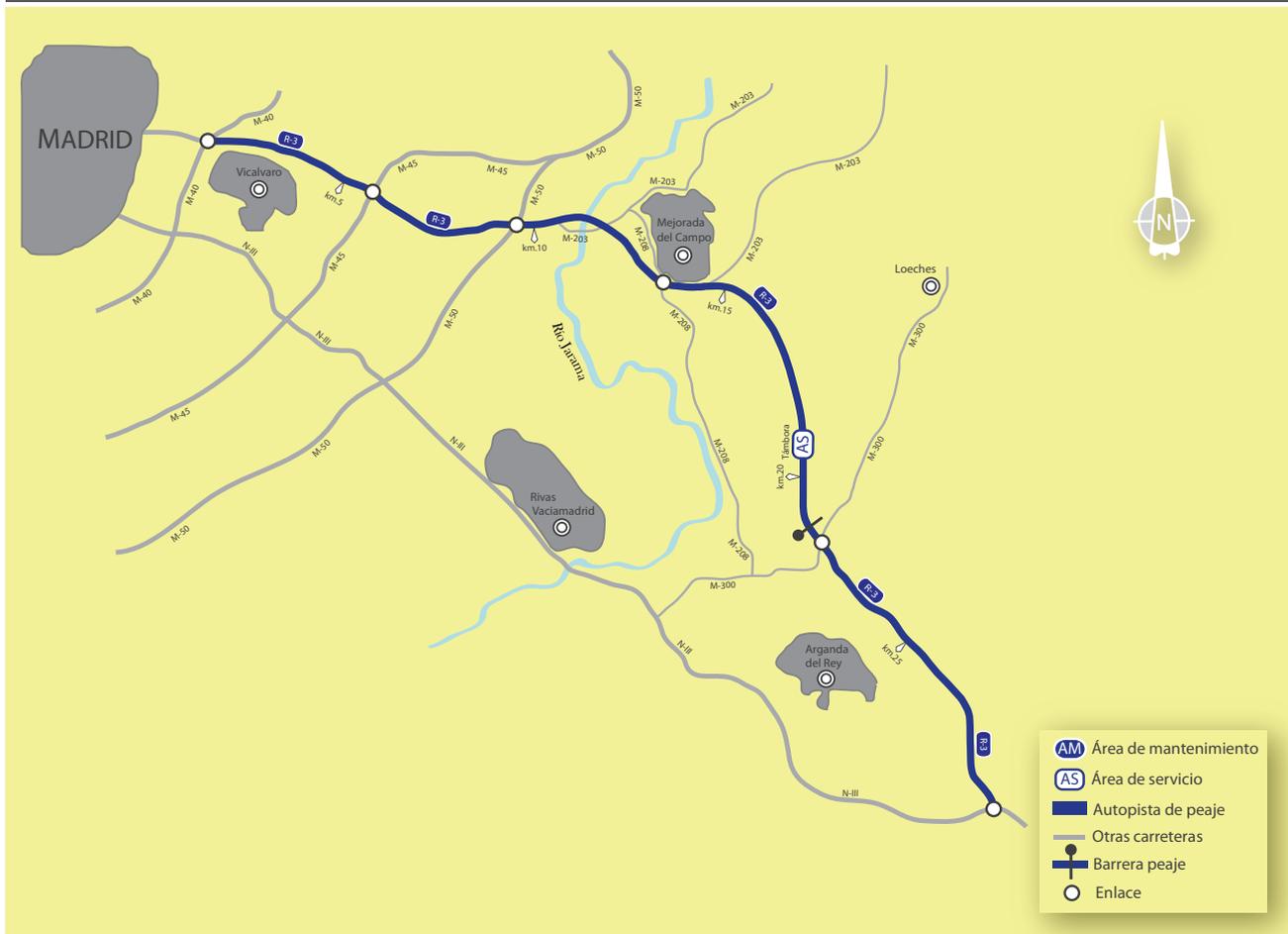
AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY

R-3

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



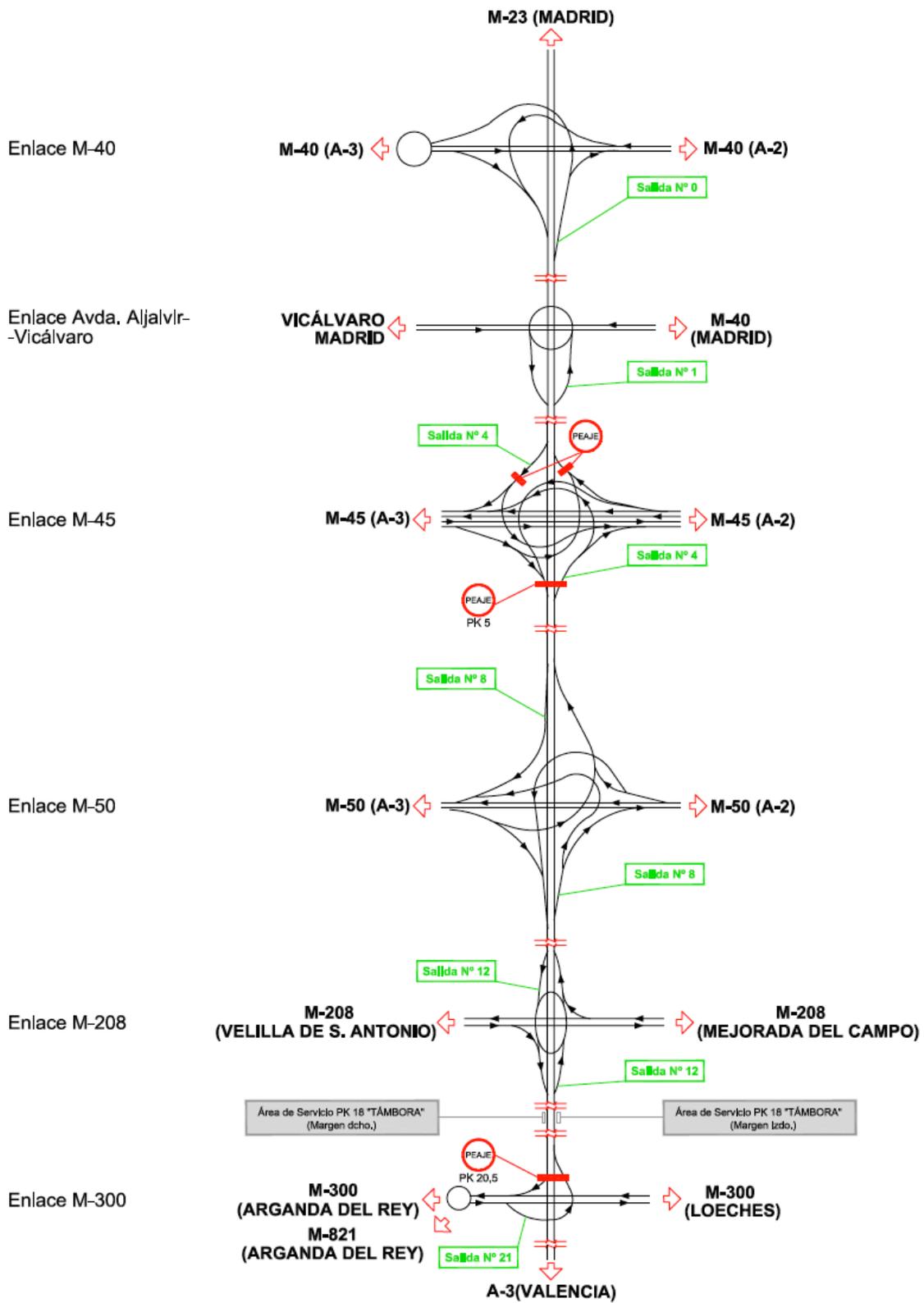
R-3 AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.										
R-3 MADRID-ARGANDA DEL REY	Támbora	18	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•

▲ Dirección Madrid ▼ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey



R-3: Madrid-Arganda del Rey

AUTOPISTA R-3: Madrid-Arganda del Rey

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID, S.A.C.E.

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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 n.º 71. 28670 Villaviciosa de Odón (Madrid)
Fecha de constitución	19/11/1999
Capital social (*)	223,60

	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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey fue de 14.842 vehículos, de los cuales 14.140 corresponden a la categoría de ligeros y 702 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD prácticamente a la par (97,8%) 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 13.422 Vh/día en el tramo M-50-Arganda hasta 18.331 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 2009 para el conjunto de la vía en 172,27 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,0% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor levemente 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.

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M40-M50	17.636	695	18.331	-9,01	59.222.028	2.333.247	61.555.275	-9,25
M50-Arganda	12.717	705	13.422	-1,27	104.901.418	5.816.838	110.273.531	-1,53
Total tramo de peaje	14.140	702	14.842	-4,18	164.123.446	8.150.085	172.273.531	-4,44

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	31,80	1,3
IMD total (Vh/d)	18.842	97,8
Demanda total (MVh x km)	172,27	1,0

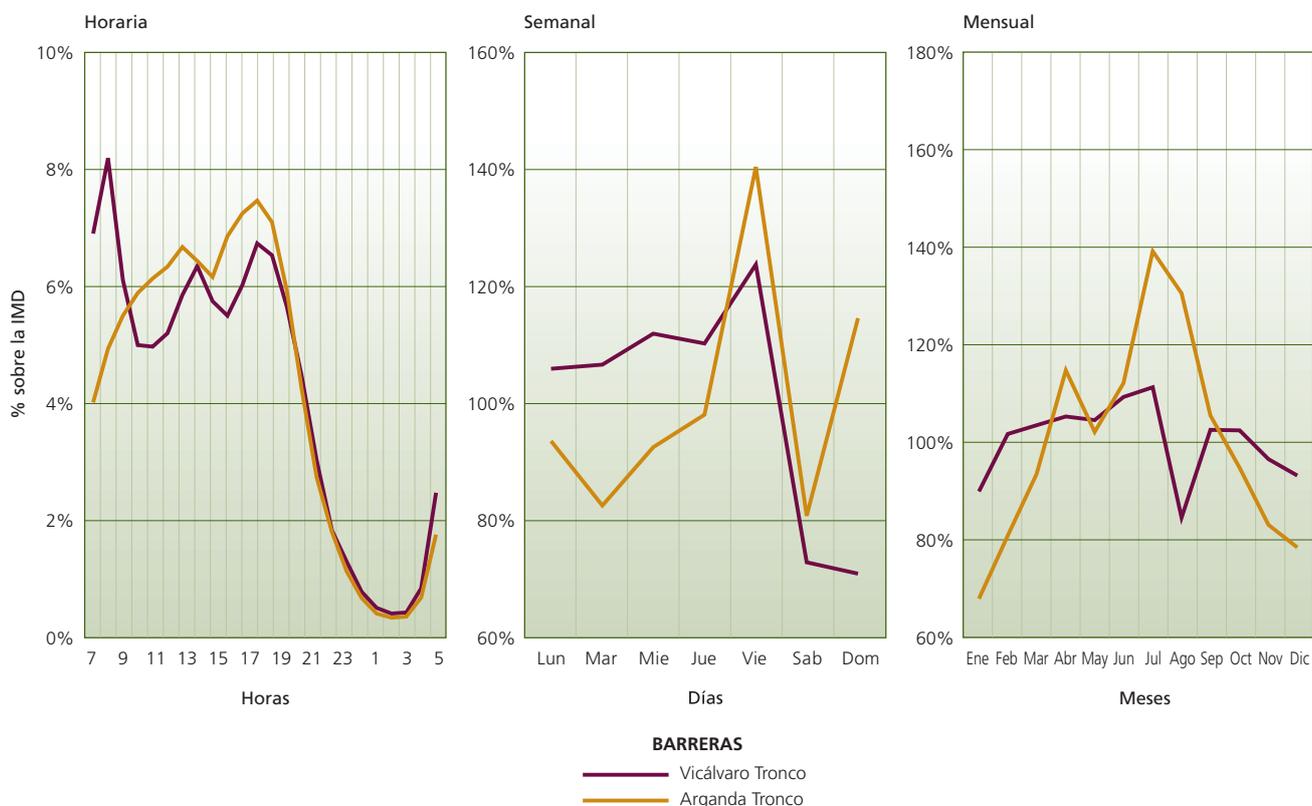
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8 h, y en Arganda tronco a las 13 h y las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 8,16% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,64% y la última el 7,44%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 140,13% de la IMD, en la última de las barreras mencionadas anteriormente, y una caída acusada durante los fines de semana, cayendo en domingo hasta el 72,49% en la barrera de Vicálvaro. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (84,17%), dada la naturaleza y función de esta vía que da servicio esencialmente a la relación de Madrid con su área metropolitana oriental, aunque también se constata una caída importante en el mes de enero (67,54%) en Arganda.

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (R-3). Distribución de las intensidades medias: R-3, Madrid-Arganda. Año 2009



Horaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	1.210	6,87	289	3,98
8	1.437	8,16	356	4,90
9	1.071	6,08	397	5,47
10	874	4,96	425	5,85
11	870	4,94	443	6,10
12	910	5,17	458	6,31
13	1.025	5,82	482	6,64
14	1.113	6,32	465	6,41
15	1.007	5,72	445	6,13
16	963	5,47	496	6,83
17	1.054	5,99	524	7,22
18	1.180	6,70	540	7,44
19	1.145	6,50	513	7,07
20	990	5,62	428	5,90
21	779	4,42	305	4,20
22	528	3,00	196	2,70
23	316	1,79	128	1,76
24	221	1,26	79	1,09
1	130	0,74	46	0,63
2	82	0,47	27	0,37
3	65	0,37	22	0,30
4	68	0,39	23	0,32
5	142	0,81	47	0,65
6	429	2,44	125	1,72
Total	17.609		7.259	

Diaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	18.598	105,62	6.769	93,25
Mar	18.714	106,28	5.965	82,17
Mie	19.650	111,59	6.691	92,18
Jue	19.353	109,90	7.096	97,75
Vie	21.731	123,41	10.172	140,13
Sáb	12.765	72,49	5.838	80,42
Dom	12.417	70,52	8.293	114,24
Total	17.609		7.259	

Mensual	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	15.782	89,62	4.903	67,54
Feb	17.842	101,32	5.844	80,51
Mar	18.160	103,13	6.765	93,19
Abr	18.488	104,99	8.306	114,42
May	18.343	104,17	7.392	101,83
Jun	19.176	108,90	8.112	111,75
Jul	19.529	110,90	10.076	138,81
Ago	14.822	84,17	9.454	130,24
Sep	17.995	102,19	7.636	105,19
Oct	17.978	102,10	6.854	94,42
Nov	16.941	96,21	6.003	82,70
Dic	16.344	92,82	5.671	78,12
Total	17.609		7.259	

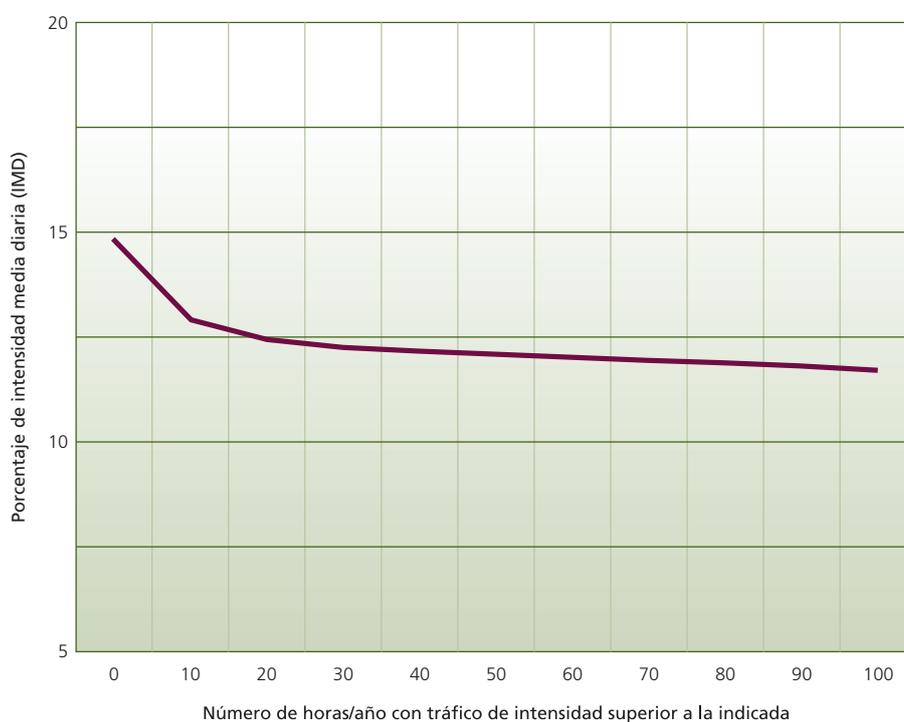
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 12,20% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,66% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 14,75% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-3). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista R-3: Madrid-Arganda



Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	14,75
10	12,86
20	12,38
30	12,20
40	12,11
50	12,03
60	11,97
70	11,90
80	11,83
90	11,77
100	11,66

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta algunos valles durante el mes vacacional de agosto y los meses de diciembre y enero. La utilización de la vía durante este año superó los 172 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (R-3). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista R-3: Madrid-Arganda



Autopista R-3	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	12,33	12,70	14,74	15,16	15,02	15,03		
Mens. 2008	13,78	14,15	15,34	15,21	15,31	16,17		
Acum. 2009	12,33	25,03	39,77	54,93	69,95	84,98		
Acum. 2008	13,78	27,93	43,26	58,48	73,79	89,95		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	17,23	14,16	14,77	14,65	13,25	13,24	172,27	
Mens. 2008	17,51	14,14	14,89	15,65	14,01	14,12	180,28	
Acum. 2009	102,20	116,37	131,13	145,79	159,03	172,27		
Acum. 2008	107,47	121,60	136,49	152,15	166,15	180,28		

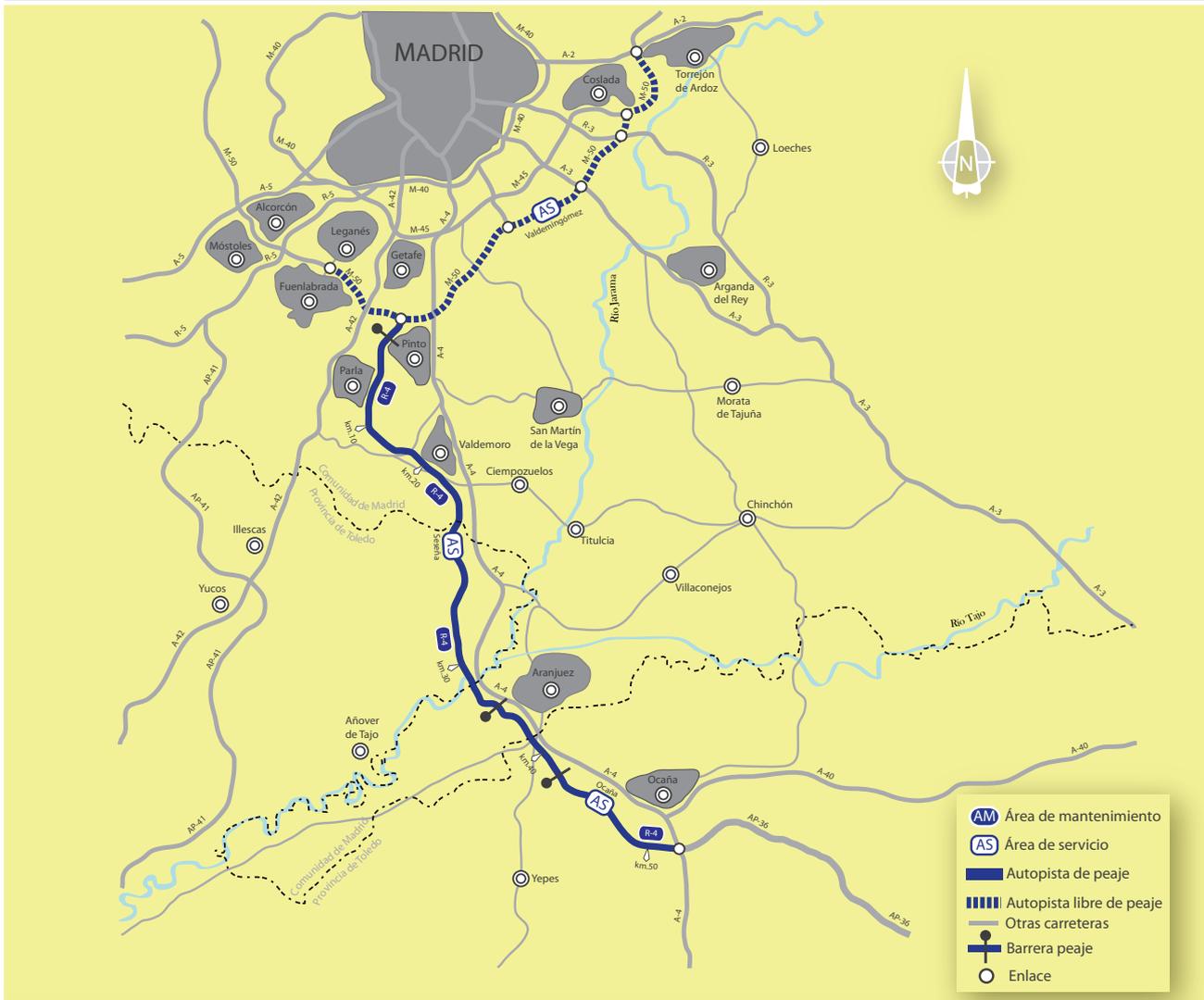
AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

R-4

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



➔ R-4 AUTOPISTA MADRID-OCAÑA



SERVICIOS

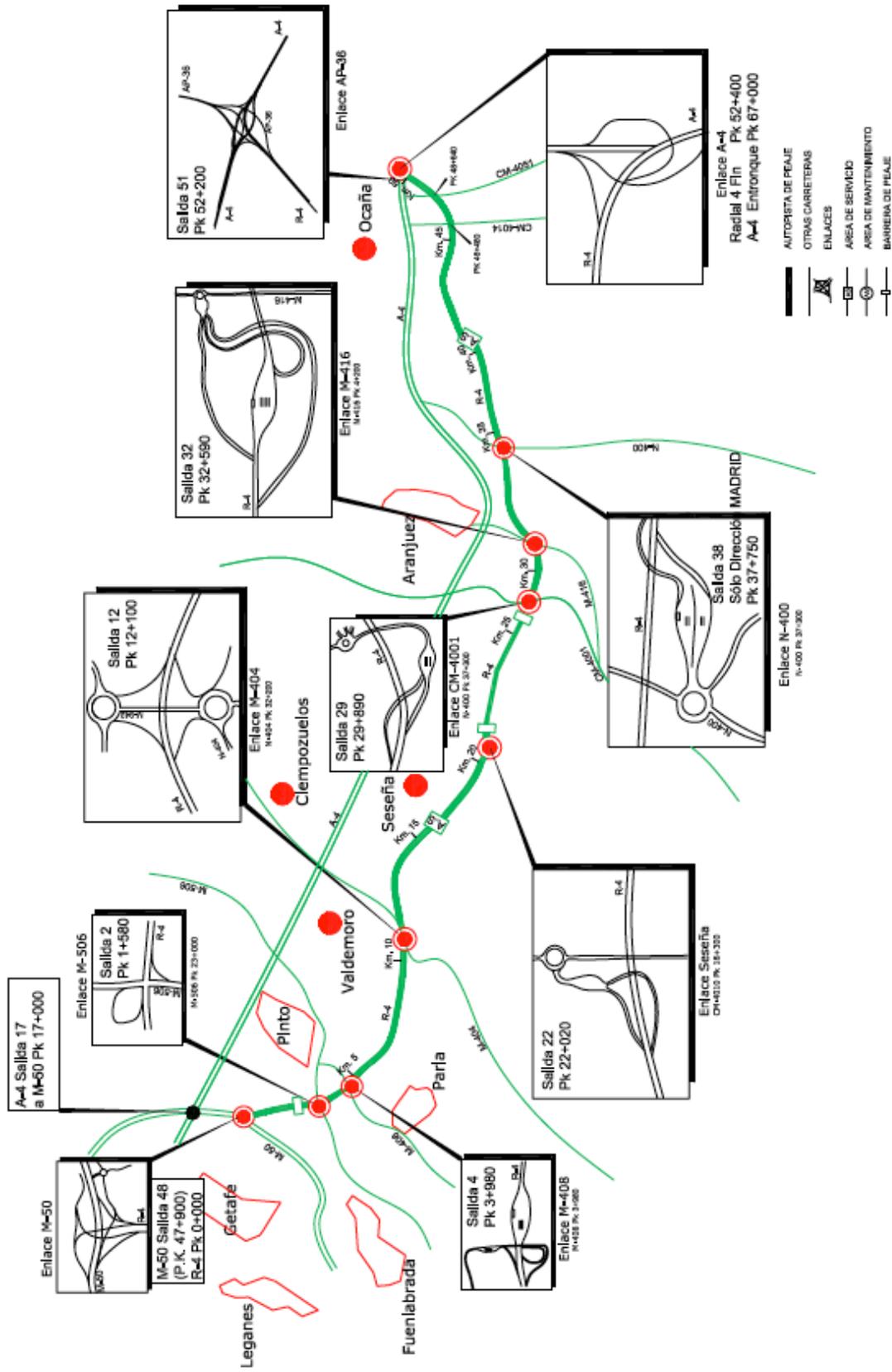
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
R-4 MADRID-OCAÑA	Seseña	100	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Ocaña	136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Valdemingómez	36	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

⬆️ Dirección Madrid

⬆️ Dirección Ocaña

● Ambas direcciones

ENLACES R-4 AUTOPISTA MADRID - OCAÑA



Esquema de enlaces de la autopista R-4: Madrid-Ocaña



R-4: Madrid-Ocaña

AUTOPISTA R-4: Madrid-Ocaña

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA 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 autopista posee además otros 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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de accesos en la F-2.

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

Denominación social	AUTOPISTA MADRID SUR, C.E.S.A.
Domicilio	Edificio Alfredo Mahou, Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Madrid
Fecha de constitución	25/02/2001
Capital social (*)	675,17

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 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 en los tramos de peaje de la autopista R-4: Madrid-Ocaña fue de 8.835 vehículos, de los cuales 8.390 corresponden a la categoría de ligeros y 445 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD bastante inferior (45,9%) 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 8.312 Vh/día en el tramo Valdemoro-Ocaña hasta 10.582 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 2009 para el conjunto de los tramos de peaje la vía en 169,30 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,0% 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.

Tabla T-2 (R-4). Intensidades de tráfico. Año 2009								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M50-Valdemoro	10.040	543	10.582	-18,19	44.340.172	2.396.284	46.736.456	-18,19
Valdemoro-Ocaña	7.896	416	8.312	-13,80	116.439.466	6.128.316	122.567.782	-13,80
Total tramo de peaje	8.390	445	8.835	-15,06	160.779.638	8.524.600	169.304.238	-15,06

Tramos libres de peaje en la M-50	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M-31 - A-4 (8,3 km)	52.441	15.727	68.168	3,62	158.870.607	47.644.756	206.515.363	3,62
A-4 - R-4 (2,5 km)	57.199	27.107	84.307	2,69	52.194.428	24.735.525	76.929.953	2,69
R-4 - A-42 (2,7 km)	51.656	22.583	74.239	10,71	50.906.896	22.255.379	73.162.275	10,71
Total tramos libres	53.165	19.206	72.371	4,79	261.971.931	94.635.660	356.607.591	4,79

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	52,50	2,1
IMD total (Vh/d)	8.835	45,9
Demanda total (MVh x km)	169,30	1,0

(*) Tramos de peaje.

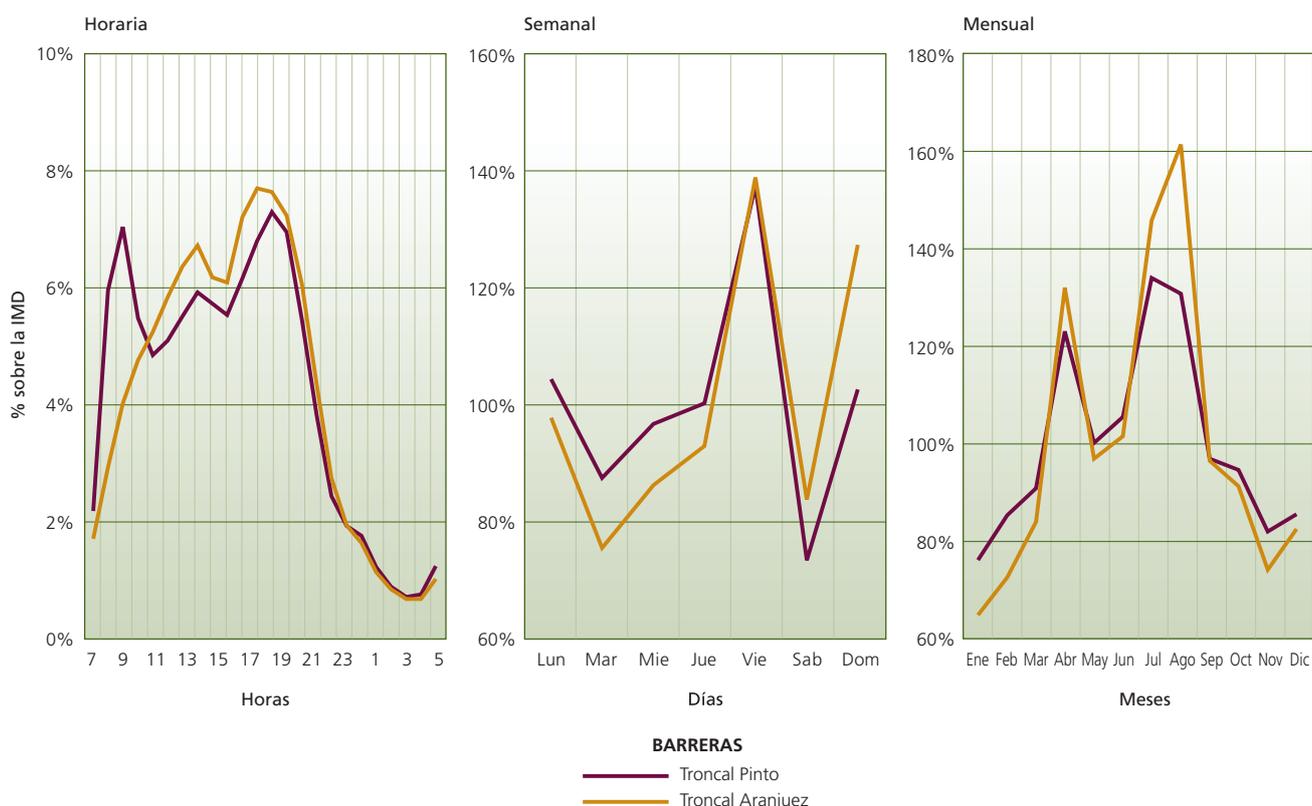
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 torno a las 9 h, las 14 h y las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera troncal de Pinto un valor del 7,01% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,69% y la última el 7,67%, en ambos casos en la troncal de Aranjuez.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 138,58% de la IMD, en la última de las barreras mencionadas anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 73,04% en Pinto. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas que podrían ser de naturaleza estacional localizadas en los meses de abril (131,52% en Aranjuez) y de julio-agosto (133,57%-130,25% en Pinto).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (R-4). Distribución de las intensidades medias: R-4, Madrid-Ocaña. Año 2009



Horaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	209	2,15	122	1,67
8	577	5,93	211	2,90
9	683	7,01	290	3,99
10	531	5,46	344	4,74
11	469	4,82	380	5,22
12	494	5,07	422	5,81
13	533	5,48	461	6,34
14	574	5,90	487	6,69
15	555	5,70	447	6,15
16	536	5,50	441	6,06
17	597	6,13	522	7,18
18	659	6,77	558	7,67
19	707	7,27	553	7,61
20	674	6,92	524	7,20
21	528	5,42	439	6,04
22	369	3,79	314	4,31
23	234	2,40	198	2,72
24	185	1,90	139	1,91
1	168	1,72	116	1,60
2	116	1,19	80	1,10
3	83	0,86	59	0,81
4	66	0,68	47	0,65
5	70	0,72	47	0,64
6	118	1,21	72	0,98
Total	9.736		7.272	

Diaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	10.135	104,09	7.084	97,40
Mar	8.488	87,18	5.463	75,12
Mie	9.389	96,43	6.244	85,86
Jue	9.725	99,88	6.732	92,56
Vie	13.345	137,07	10.078	138,58
Sáb	7.111	73,04	6.066	83,41
Dom	9.961	102,31	9.238	127,03
Total	9.736		7.272	

Mensual	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	7.357	75,56	4.677	64,31
Feb	8.255	84,78	5.237	72,01
Mar	8.798	90,36	6.070	83,47
Abr	11.934	122,57	9.565	131,52
May	9.702	99,65	7.015	96,46
Jun	10.221	104,98	7.344	100,98
Jul	13.005	133,57	10.569	145,33
Ago	12.682	130,25	11.707	160,98
Sep	9.384	96,38	6.979	95,96
Oct	9.159	94,07	6.598	90,73
Nov	7.932	81,47	5.350	73,57
Dic	8.279	85,03	5.964	82,01
Total	9.736		7.272	

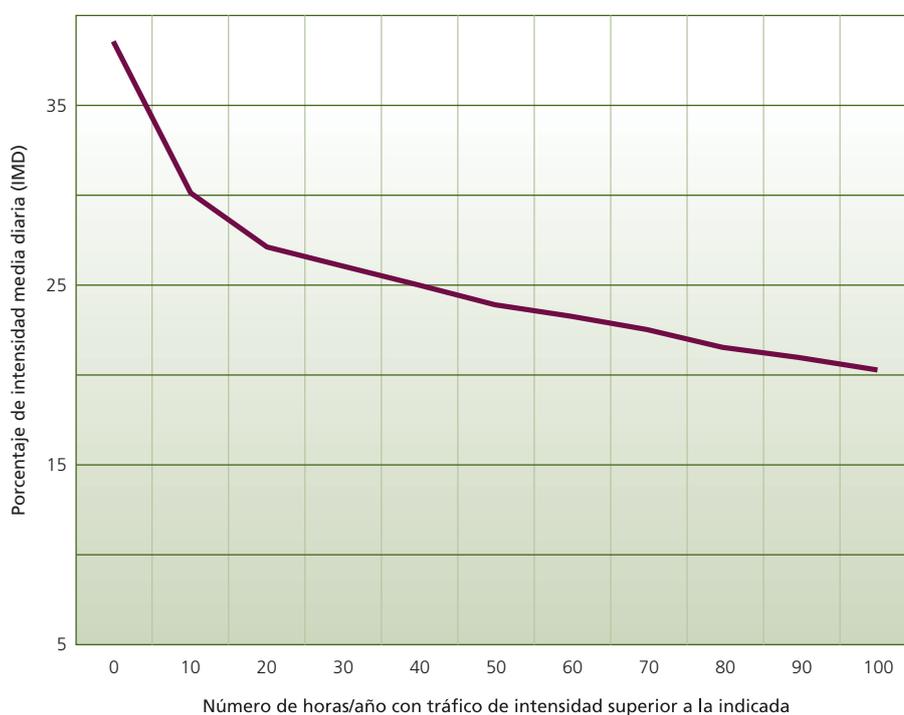
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 25,94% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 20,16% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 38,33% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



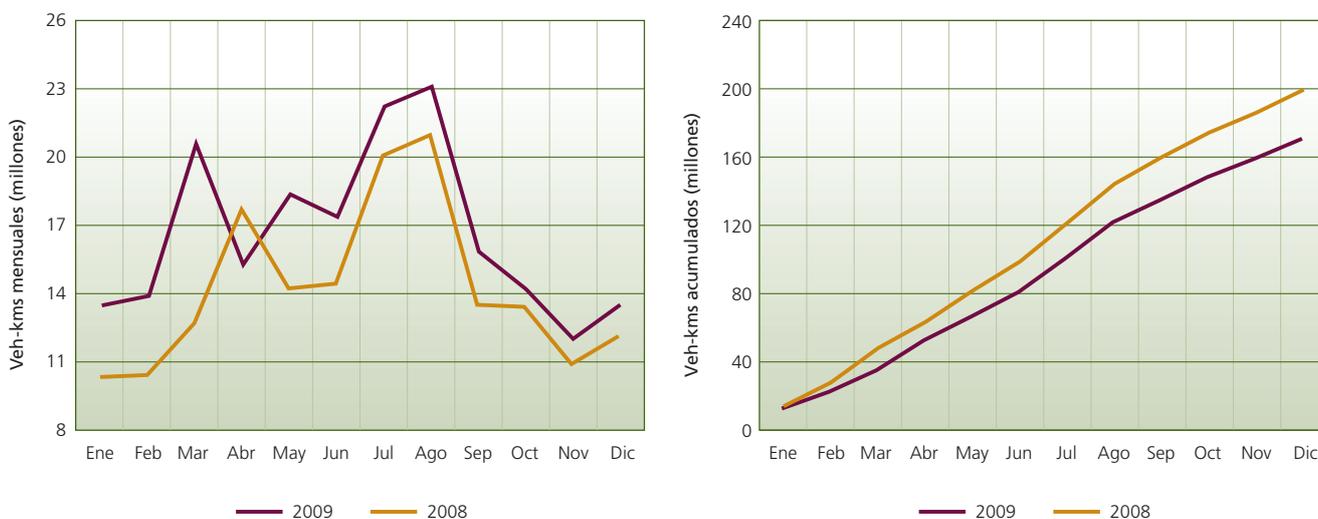
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	38,33
10	30,02
20	27,00
30	25,94
40	24,89
50	23,77
60	23,15
70	22,40
80	21,41
90	20,83
100	20,16

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x 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 169 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (R-4). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



Autopista R-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	10,18	10,28	12,57	17,60	14,11	14,32		
Mens. 2008	13,46	13,89	20,61	15,28	18,36	17,37		
Acum. 2009	10,18	20,46	33,03	50,63	64,73	79,06		
Acum. 2008	13,46	27,36	47,96	63,24	81,60	98,97		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	19,96	20,86	13,39	13,29	10,77	11,99	169,30	
Mens. 2008	22,23	23,13	15,85	14,20	11,99	13,49	199,87	
Acum. 2009	99,01	119,88	133,26	146,55	157,32	169,30		
Acum. 2008	121,20	144,33	160,18	174,39	186,38	199,87		

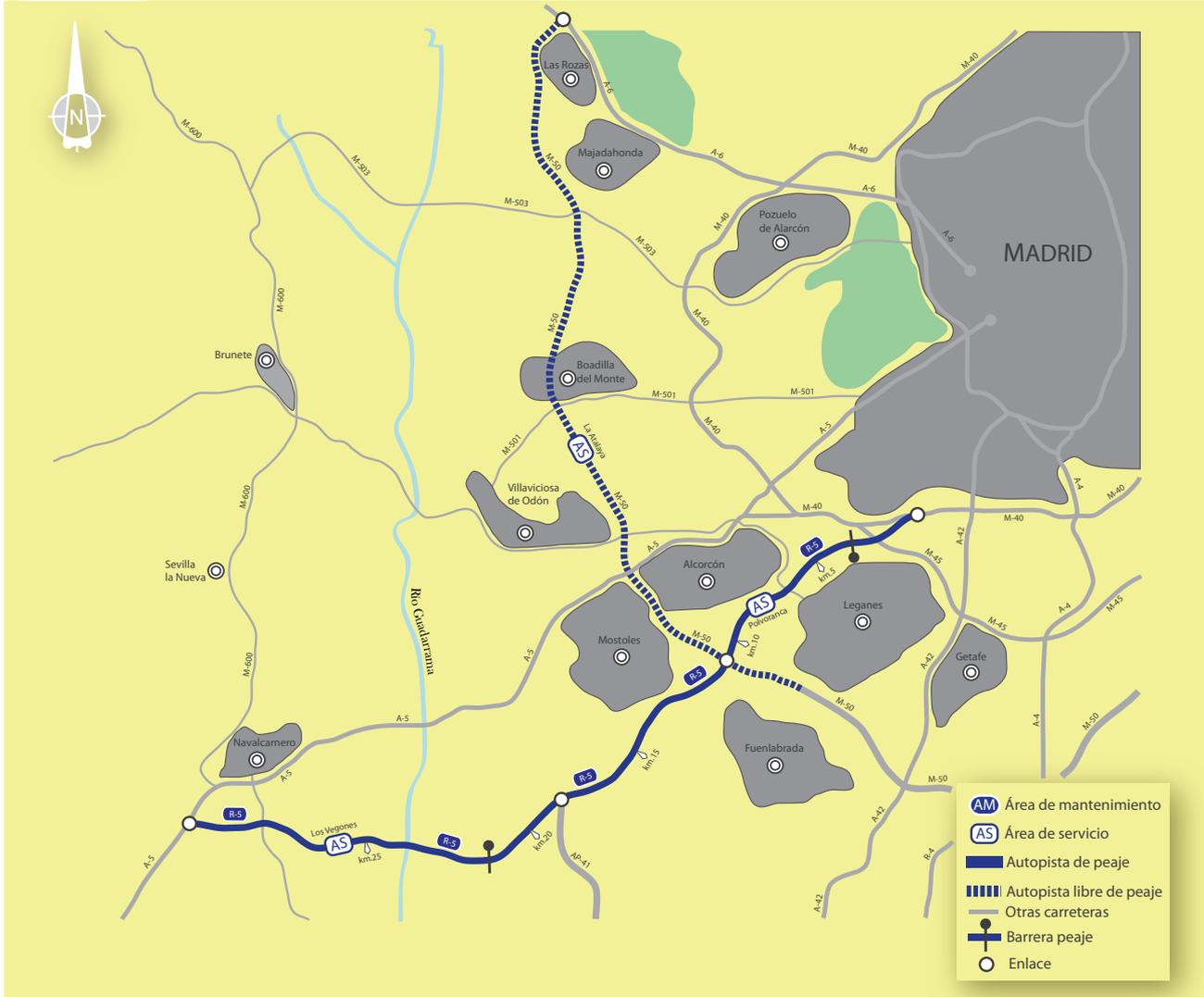
AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO

R-5

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



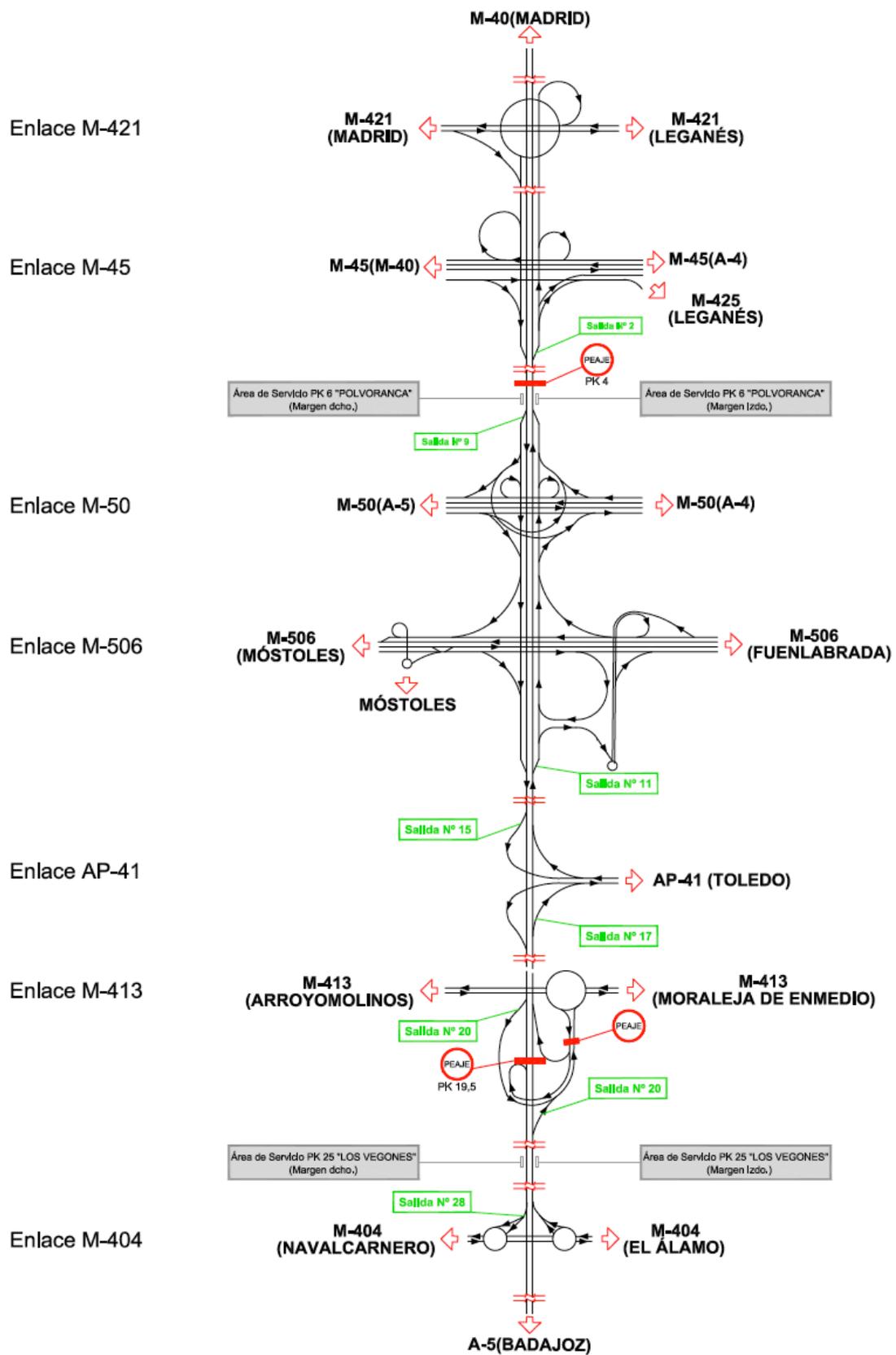
➔ R-5 AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
R-5 MADRID-NAVALCARNERO														
	Polvoranca	100	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Los Vegones	136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	La Atalaya (M-50)	67,5	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

⬆️ Dirección Madrid ⬆️ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



R-5: Madrid-Navalcarnero. Pk. 19 + 580, peaje troncal de Arroyomolinos

AUTOPISTA R-5: Madrid-Navalcarnero

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID, S.A.C.E.

Longitud: 28,9 km

La autopista R-5 corresponde al itinerario Madrid-Navalcarnero y posee una longitud total de 31,63 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.

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1 y su esquema de enlaces en la F-2.

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 n.º 71. 28670 Villaviciosa de Odón (Madrid)
Fecha de constitución	19/11/1999
Capital social (*)	223,60

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero	07/10/99	16/02/04	07/10/49
	Autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey	07/10/99	16/02/04	07/10/49

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2009.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2009 de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero fue de 10.665 vehículos, de los cuales 10.320 corresponden a la categoría de ligeros y 345 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (55,4%) 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 10.213 Vh/día en el tramo M-50-Navalcarnero hasta 12.011 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 2009 para el conjunto de la vía en 117,81 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,7% 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 1,2%.

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

Tabla T-2 (R-5). Intensidades de tráfico. Año 2009

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 09/08
M40-M50	11.715	296	12.011	-1,53	32.015.194	806.673	32.821.867	-1,53
M50-Navalcarnero	9.851	362	10.213	-1,28	81.988.084	3.003.073	84.991.157	-1,28
Total tramo de peaje	10.320	345	10.665	-1,35	114.003.278	3.809.746	117.813.024	-1,35

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	31,63	1,2
IMD total (Vh/d)	10.665	55,4
Demanda total (MVh x km)	117,81	0,7

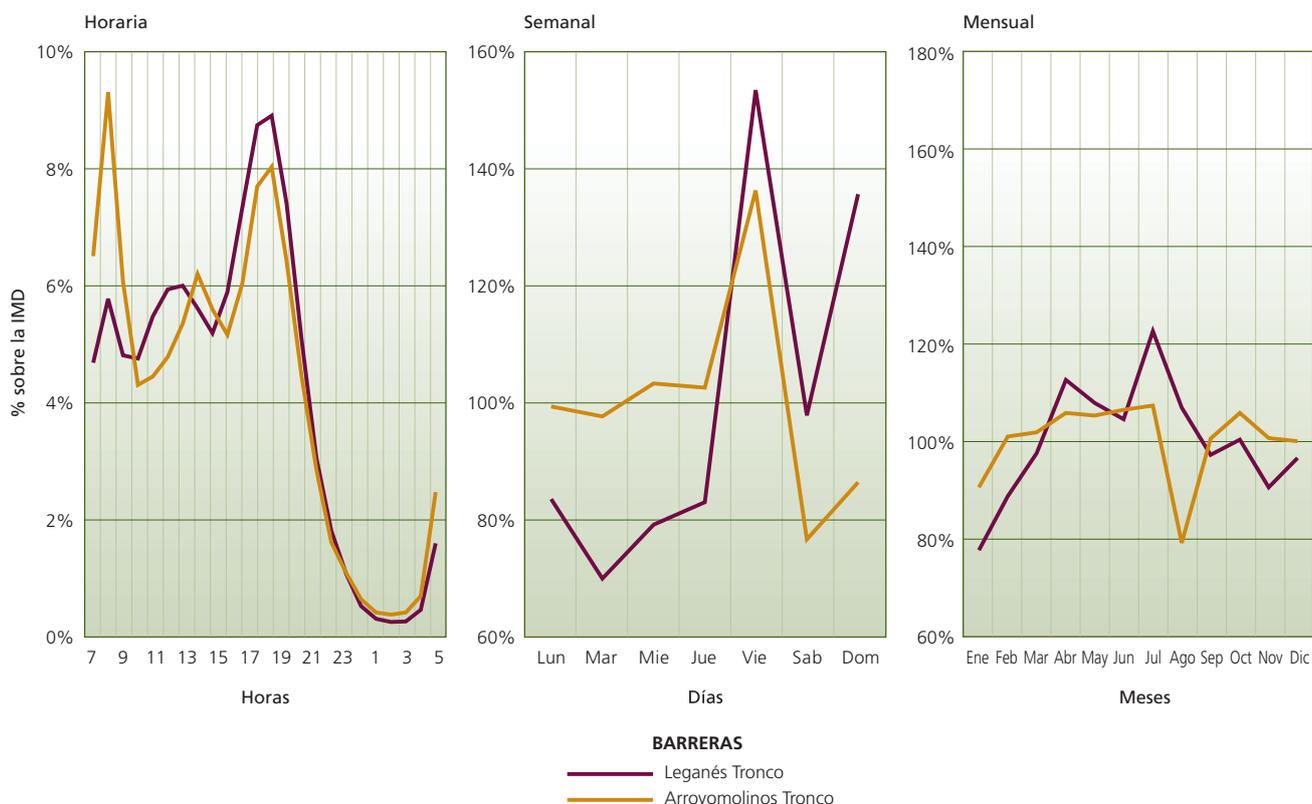
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero 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 8 h, las 14 h y las 19 h. La primera de ellas alcanza en ese punto un valor del 9,27% de la intensidad total diaria en ese punto mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,16%. La última punta horaria (19 h) alcanza un valor del 8,87% en la barrera de Arroyomolinos.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 153,23% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 76,26% en la barrera de Leganés. En cuanto a la distribución mensual se aprecia especialmente un valle por razones vacacionales en el mes de agosto en Leganés (78,85%) y en enero en Arroyomolinos (73,31%).

Los datos detallados pueden consultarse en la tabla T-3.

Tabla y gráfico T-3 (R-5). Distribución de las intensidades medias: R-5, Madrid-Navalcarnero. Año 2009



Horaria	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	903	6,46	443	4,64
8	1.295	9,27	548	5,74
9	842	6,03	455	4,77
10	596	4,27	450	4,71
11	616	4,41	519	5,44
12	662	4,74	563	5,90
13	742	5,31	569	5,96
14	861	6,16	532	5,57
15	776	5,55	492	5,15
16	716	5,13	559	5,86
17	838	6,00	697	7,30
18	1.070	7,66	831	8,70
19	1.117	8,00	847	8,87
20	892	6,39	704	7,37
21	618	4,42	483	5,06
22	394	2,82	288	3,02
23	220	1,57	169	1,77
24	147	1,05	98	1,03
1	83	0,59	46	0,48
2	52	0,37	25	0,26
3	47	0,34	20	0,21
4	52	0,37	21	0,22
5	91	0,65	40	0,42
6	340	2,43	148	1,55
Total	13.970		9.547	

Diaria	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	13.832	99,01	7.942	83,19
Mar	13.592	97,29	6.645	69,60
Mie	14.387	102,98	7.522	78,79
Jue	14.286	102,26	7.890	82,64
Vie	19.006	136,05	14.629	153,23
Sáb	10.653	76,26	9.307	97,49
Dom	12.026	86,08	12.926	135,39
Total	13.970		9.547	

Mensual	Leganés Tronco		Arroyomolinos Tronco	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	12.606	90,24	7.381	77,31
Feb	14.061	100,65	8.439	88,39
Mar	14.178	101,49	9.278	97,18
Abr	14.729	105,43	10.713	112,21
May	14.664	104,97	10.264	107,51
Jun	14.819	106,08	9.951	104,23
Jul	14.953	107,04	11.673	122,27
Ago	11.015	78,85	10.174	106,57
Sep	14.007	100,26	9.249	96,88
Oct	14.740	105,51	9.548	100,01
Nov	14.008	100,27	8.608	90,16
Dic	13.920	99,64	9.189	96,25
Total	13.970		9.547	

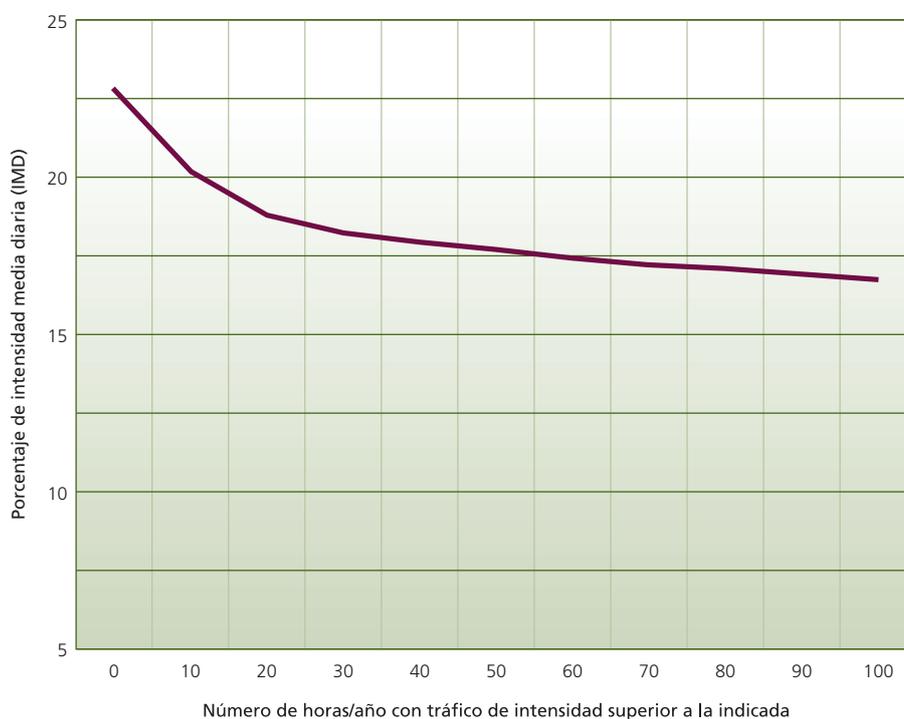
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 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 18,16% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 16,67% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 22,70% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-5). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2009. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



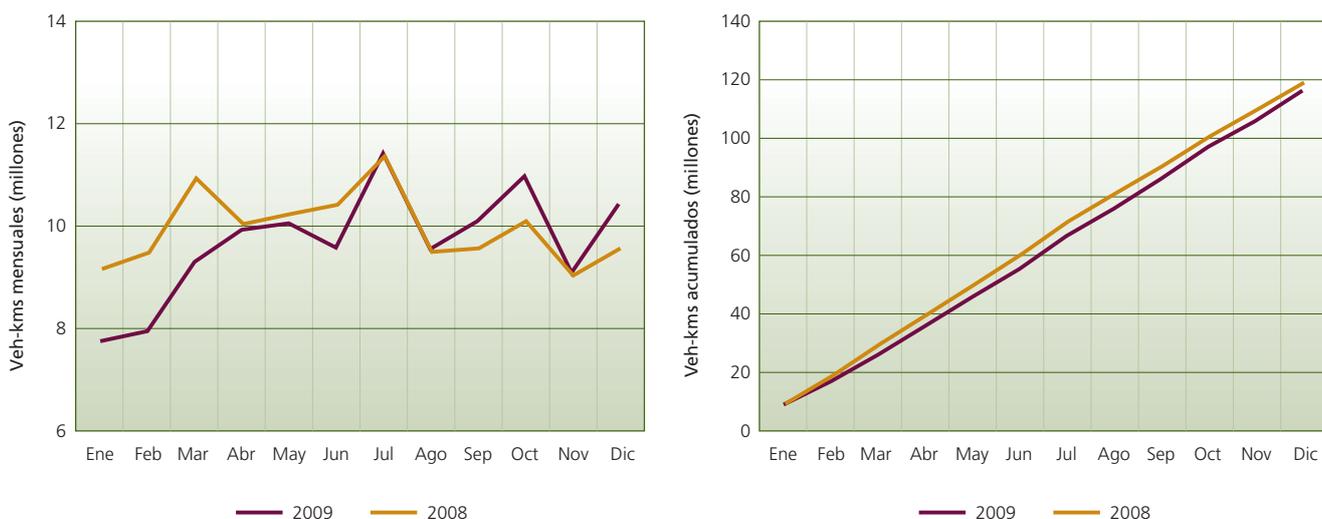
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	22,70
10	20,11
20	18,71
30	18,16
40	17,85
50	17,62
60	17,36
70	17,14
80	17,03
90	16,84
100	16,67

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 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta varios altibajos y los valles estacionales mencionados anteriormente. La utilización de la vía durante este año superó los 117 millones de Vh x km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla T-5.

Tabla y gráfico T-5 (R-5). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2009. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



Autopista R-5	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2009	7,69	7,89	9,24	9,87	10,00	9,53		
Mens. 2008	9,17	9,49	10,94	10,04	10,24	10,41		
Acum. 2009	7,69	15,57	24,82	34,69	44,68	54,21		
Acum. 2008	9,17	18,65	29,59	39,64	49,88	60,29		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2009	11,37	9,50	10,04	10,93	9,04	10,37	117,81	
Mens. 2008	11,37	9,50	9,56	10,10	9,04	9,57	119,43	
Acum. 2009	65,59	75,09	85,12	96,05	105,09	117,81		
Acum. 2008	71,67	81,17	90,73	100,82	109,86	119,43		

Anexo III. Resumen estadístico 1974-2009

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 × kilómetro anuales (millones) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	853,64	875,81	870,53	906,26	939,97	1.034,20	1.165,00	1.299,37	1.440,07	1.460,02
	Pes.	130,86	136,54	138,24	133,40	141,23	159,35	174,44	198,51	237,24	251,45
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	93,79	97,83	97,57	100,64	109,00	120,73	143,53	161,63	190,04	193,24
	Pes.	3,38	3,45	3,52	3,32	4,16	4,84	5,93	6,85	8,23	8,52
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	858,84	862,15	837,95	869,52	907,65	989,20	1.121,80	1.277,17	1.451,48	1.487,88
	Pes.	123,33	133,13	143,38	136,69	141,24	156,02	184,85	212,85	248,78	260,03
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	59,04	61,35	62,60	63,54	67,09	268,96	309,74	423,17	495,93	508,18
	Pes.	8,00	8,83	9,24	9,09	9,91	43,53	56,53	89,88	115,15	119,89
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	540,42	529,67	517,03	509,25	519,92	561,13	634,46	735,46	898,50	953,87
	Pes.	87,76	83,22	85,53	79,04	81,80	88,14	103,33	125,25	167,72	180,87
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	210,11	212,55	210,12	215,47	224,18	240,79	263,18	290,90	328,43	355,79
	Pes.	32,99	32,99	33,26	35,79	36,48	39,59	42,98	45,94	50,96	54,88
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	314,86	335,80	330,79	348,00	371,60	417,08	457,48	521,66	591,15	631,58
	Pes.	34,54	41,64	42,90	44,47	48,47	55,10	60,31	70,22	82,23	86,15
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	137,20	134,76	123,85	117,54	124,62	135,58	154,96	181,38	217,44	234,05
	Pes.	12,35	12,39	11,71	11,62	11,35	11,80	11,23	12,72	15,04	16,12
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	627,45	615,30	589,52	591,96	627,58	700,22	798,40	896,66	1.014,50	1.028,11
	Pes.	99,51	98,07	94,54	97,38	105,58	121,02	131,41	151,20	171,19	180,19
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	258,02	251,46	250,40	253,21	355,77	402,29	450,85	509,70	572,63	651,99
	Pes.	29,57	29,07	27,92	26,54	34,76	38,87	36,13	41,21	45,66	53,21
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	170,64	178,01	164,32	162,55	180,24	203,20	227,05	268,14	338,76	401,98
	Pes.	17,92	20,53	18,20	16,45	17,14	18,78	20,21	23,08	29,73	33,94
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	501,83	511,87	470,17	460,28	460,29	476,36	523,65	605,47	697,90	738,20
	Pes.	82,35	82,61	74,81	72,13	71,21	67,71	77,75	88,78	102,89	107,64
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	122,66	136,93	125,22	142,00	158,22	168,85	184,43	210,80	239,29	255,19
	Pes.	13,54	15,51	14,37	16,60	21,20	22,27	26,28	29,99	35,11	41,19
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	—	—	30,96	61,51	66,07	72,05	77,49	87,94	102,46	116,03
	Pes.	—	—	3,95	10,33	11,38	12,96	13,87	15,36	18,29	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.	1.522,54	1.564,44	1.540,21	1.563,74	1.450,66	1.347,54	1.440,40	1.524,60	1.678,35	1.789,42
	Pes.	266,41	278,87	266,92	285,94	292,05	292,02	329,95	347,39	377,72	404,54
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	200,38	211,01	219,66	367,93	243,47	—	—	—	—	—
	Pes.	9,01	9,94	9,52	14,99	11,57	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	1.541,46	1.519,90	1.470,83	1.506,40	1.585,03	1.598,94	1.673,21	1.750,93	1.724,92	1.883,56
	Pes.	264,06	256,95	242,52	263,33	282,59	287,29	312,28	331,63	336,84	381,04
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	529,82	487,49	446,16	456,61	473,78	511,42	570,15	615,41	682,79	818,39
	Pes.	126,26	122,90	113,31	119,54	125,85	132,10	154,17	159,03	176,50	232,86
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	969,56	960,18	898,60	861,91	889,51	869,75	898,46	973,53	1.050,06	1.172,81
	Pes.	168,51	156,66	132,38	135,08	143,49	135,84	151,26	163,32	174,91	224,23
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	396,55	418,15	418,81	422,43	441,23	455,11	474,74	526,25	582,20	619,66
	Pes.	59,53	59,93	58,30	61,64	64,32	65,16	68,89	76,08	82,61	88,15
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	666,63	684,46	678,12	700,51	697,05	699,35	741,37	825,23	882,77	—
	Pes.	80,47	79,28	80,91	90,16	95,66	98,82	109,18	121,26	132,70	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	266,80	316,64	274,13	273,19	261,89	255,29	268,08	345,91	404,93	456,68
	Pes.	18,33	21,11	17,31	17,27	16,64	16,21	16,56	23,82	29,71	34,59
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	1.072,68	1.063,72	1.014,52	1.025,46	1.061,52	1.077,85	1.166,65	1.372,76	1.570,16	1.686,69
	Pes.	189,29	188,07	174,73	185,17	193,74	194,08	232,24	296,05	337,99	367,72
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	686,47	684,96	655,11	666,82	667,47	675,27	715,97	882,02	1.029,28	1.153,75
	Pes.	56,93	56,77	52,31	53,57	54,19	53,90	59,20	74,48	88,26	97,95
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	482,74	573,34	714,30	735,18	768,78	792,41	851,24	956,58	1.142,48	1.286,32
	Pes.	42,62	53,24	64,53	68,10	74,17	74,56	81,33	91,29	108,85	124,36
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	765,09	759,97	747,60	744,79	753,72	758,46	789,18	868,52	967,29	1.144,71
	Pes.	105,55	99,82	92,36	96,25	100,46	101,82	106,67	112,62	140,84	170,07
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	275,52	290,12	297,88	312,98	339,27	352,67	375,32	421,41	466,49	512,33
	Pes.	35,92	33,56	30,76	38,08	61,68	71,32	84,71	96,73	108,78	120,68
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	131,63	135,29	133,06	145,22	148,35	149,92	158,29	172,14	193,42	211,06
	Pes.	24,07	23,28	21,15	23,08	24,08	25,36	27,38	28,49	32,57	35,70
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	307,14	690,61
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	26,10	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 × kilómetro anuales (millones) (años 2001-2009)										
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	1.881,11	2.012,08	2.072,47	2.156,17	2.229,40	2.338,72	2.440,94	2.327,24	2.194,45
	Pes.	416,67	439,63	457,13	473,20	477,47	496,83	3.158,47	488,20	413,31
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	1.967,86	2.053,96	2.116,64	2.169,13	2.210,42	2.332,77	2.425,64	2.266,03	2.108,35
	Pes.	384,91	401,57	412,69	427,04	429,79	455,42	480,78	436,07	362,81
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	877,25	900,87	930,67	969,76	1.082,75	1.124,12	1.594,39	1.118,94	1.067,32
	Pes.	249,41	231,87	222,50	242,28	259,45	266,12	279,73	261,82	229,53
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	1.195,96	1.229,23	1.216,27	1.210,67	1.159,46	1.203,27	1.222,37	1.131,59	1.020,47
	Pes.	201,93	195,32	178,21	174,62	163,95	167,42	179,85	162,37	127,03
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	656,49	693,07	728,13	771,88	781,68	773,64	874,26	758,21	712,30
	Pes.	93,84	96,82	102,70	105,58	110,83	110,83	112,40	102,81	84,85
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	521,17	567,05	612,86	674,47	748,54	830,22	852,91	831,69	814,14
	Pes.	42,52	47,73	53,33	56,92	65,06	73,34	68,65	62,49	51,44
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	1.809,62	1.879,05	1.924,12	1.973,57	1.931,21	2.073,75	1.152,43	1.827,08	1.622,07
	Pes.	383,90	401,44	400,94	408,25	389,47	433,18	448,52	385,62	298,27
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	1.268,98	1.359,55	1.444,16	1.484,08	1.527,64	1.538,32	2.065,11	1.423,10	1.242,90
	Pes.	106,97	118,50	125,78	127,80	128,17	132,53	131,87	112,24	83,90
AP-9 Ferrol-Front. Portugal	Tot.	1.402,07	1.464,31	1.565,97	1.813,64	1.890,09	2.008,61	2.166,45	2.156,12	1.616,60
	Pes.	136,26	143,41	151,12	175,74	181,58	191,44	207,80	204,76	140,06
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	1.261,89	1.328,08	1.380,28	1.455,06	1.455,28	1.523,46	1.580,96	1.587,64	1.458,74
	Pes.	185,25	183,18	174,49	184,95	183,52	188,53	203,05	193,53	152,93
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	555,72	596,97	618,50	650,15	652,49	683,36	736,53	686,53	635,30
	Pes.	128,30	133,77	136,21	142,90	143,75	147,93	173,76	143,41	109,21
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	227,56	235,42	246,46	248,63	255,60	274,82	291,99	284,51	282,56
	Pes.	38,29	39,37	38,94	37,48	38,94	43,26	46,99	46,75	42,30
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	789,68	870,90	1.005,23	1.096,00	1.142,58	1.187,76	1.220,53	1.150,95	1.055,70
	Pes.	70,47	81,77	91,61	100,90	118,23	126,11	101,81	79,44	65,92
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	157,38	346,76	408,43	464,28	518,90	549,56	570,64	522,16	473,05
	Pes.	17,88	42,11	53,26	62,39	66,41	66,21	67,82	58,65	51,26
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	5,76	45,29	50,71	51,78	52,79	60,54	59,95	70,12
	Pes.	—	0,34	2,70	3,16	3,33	3,33	3,76	3,77	4,45
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	44,17	51,73	91,91	99,85	113,28	117,74	121,19
	Pes.	—	—	2,64	6,79	6,34	6,93	8,01	8,08	7,36
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	58,79	82,54	54,27	58,75	70,50	73,78	70,39
	Pes.	—	—	5,32	5,35	7,06	7,71	8,01	9,59	7,87
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	35,65	48,31	50,66	54,31	291,99	58,86	62,11
	Pes.	—	—	3,98	5,01	5,41	5,41	46,99	6,21	5,55
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	26,89	140,92	174,39	216,07	250,90	241,55	213,25
	Pes.	—	—	2,36	12,13	15,94	23,82	30,73	27,78	20,46
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	106,55	156,68	187,28	188,38	180,28	172,27
	Pes.	—	—	—	5,10	10,76	14,66	12,24	9,83	8,15
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	62,93	83,45	175,33	124,97	119,43	117,81
	Pes.	—	—	—	2,02	2,97	10,10	5,43	4,78	3,81
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	88,59	127,71	107,53	217,42	199,87	169,30
	Pes.	—	—	—	4,99	7,37	4,48	12,75	11,44	8,52
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	19,23	63,97	68,84	69,57	67,57
	Pes.	—	—	—	—	0,61	2,28	0,17	1,67	1,17
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	83,95	216,22	222,57	214,61
	Pes.	—	—	—	—	—	3,58	12,18	12,74	17,21
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	0,31	59,45	51,68	40,42
	Pes.	—	—	—	—	—	0,00	2,18	1,67	1,09
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	99,53	86,58	74,99
	Pes.	—	—	—	—	—	—	9,78	10,32	9,04
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	5,88	121,39	96,76
	Pes.	—	—	—	—	—	—	0,52	9,33	6,27
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	15.484,98
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	2.313,75
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	17.798,75
Crecimiento		8,55%	6,66%	6,03%	7,82%	11,62%	10,59%	5,50%	-5,11%	-8,75%

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)

Red estatal de autopistas de peaje. Evolución de la longitud de autopistas 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).

Red estatal de autopistas de peaje. Evolución de la longitud de autopistas 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).

Red estatal de autopistas de peaje. Evolución de la longitud de autopistas 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).

Red estatal de autopistas de peaje. Evolución de la longitud de autopistas en servicio (km) por años (años 2001-2009)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	136,2	136,2	136,0	136,0	136,0	136,0	135,98	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	100,36
AP-7 Montmeló-El Papiol	25,0	25,0	26,6	26,6	26,6	26,6	26,64	26,64	26,64
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	214,4	214,4	215,5	215,5	215,5	215,5	215,49	215,49	215,49
AP-6 Villalba-Adanero	69,5	69,5	69,6	69,6	69,6	69,6	69,60	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	93,82
AP-7 Tarragona-Valencia	223,3	223,3	225,3	225,3	225,3	225,3	225,32	225,32	225,32
AP-7 Valencia-Alicante	148,4	148,4	148,5	148,5	148,5	148,5	148,52	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	219,60
AP-68 Bilbao-Zaragoza	294,5	294,5	294,4	294,4	294,4	294,4	294,42	294,42	294,42
AP-1 Burgos-Armiñón	80,9	80,9	84,3	84,3	84,3	84,3	84,30	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	77,76
AP-7 Málaga-Guadiaro	75,7	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,15	98,15	98,15
AP-7 Alicante-Cartagena	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,60	76,60	76,60
AP-51 Ávila-Villacastín	—	23,1	23,1	23,1	23,1	23,1	23,10	23,10	23,10
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	—	34,1	46,8	56,6	56,6	56,6	56,61	56,61	56,61
AP-71 León-Astorga	—	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,70	37,70	37,70
AP-61 Segovia-San Rafael	—	—	27,7	27,7	27,7	27,7	27,68	27,68	27,68
R-2 M40-Guadalajara	—	—	62,5	62,3	62,3	62,3	62,30	62,30	62,30
R-3 M40-Arganda del Rey	—	—	—	31,8	31,8	31,8	31,80	31,80	31,80
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	28,9	28,9	28,9	28,86	28,86	31,63
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	52,5	52,5	52,5	52,50	52,50	52,50
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	9,4	9,4	9,44	9,44	9,44
AP-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	127,50	127,50	127,50	127,50
AP-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	58,80	58,80	58,80	58,80
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	112,60	112,60	112,60
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	33,20	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	2.531,45
Crecimiento	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	6,44%	8,95%	6,12%	0,00%	1,10%

⁽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).

III.3. Evolución del tráfico: IMD (veh/día)

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución del tráfico: IMD (años 1974-1980)		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	14.728	13.354	13.002	13.925	15.823	15.859	15.026
	Pes.	1.899	1.659	1.563	1.803	2.172	2.243	2.306
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	13.980	14.571	14.885	14.326	15.884	16.474	15.334
	Pes.	433	491	492	492	540	577	572
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	15.377	15.367	16.630	19.760	22.811	23.659	24.565
	Pes.	2.012	1.967	2.166	2.865	3.201	3.323	3.545
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	—	—	—	—	9.389	6.875	7.480
	Pes.	—	—	—	—	1.463	793	834
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	—	—	5.276	6.179	6.439	7.001	7.053
	Pes.	—	—	591	814	814	957	1.024
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	7.258	7.817	8.168	6.690	7.796	8.455	8.326
	Pes.	1.420	1.342	1.349	1.040	1.143	1.236	1.288
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	5.886	6.954	7.630	7.973	8.066	7.365	7.732
	Pes.	650	726	706	785	814	829	877
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	3.171	3.382	3.017	3.039	3.470	3.681	3.774
	Pes.	234	270	200	205	234	279	307
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	5.603	5.776	6.002	6.870	7.524	7.828	7.773
	Pes.	643	656	672	845	996	1.129	1.215
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	—	—	3.563	4.148	5.183	5.874	6.059
	Pes.	—	—	216	272	392	543	646
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	—	—	—	—	—	5.704	5.414
	Pes.	—	—	—	—	—	642	784
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	—	—	—	—	4.689	4.169	4.606
	Pes.	—	—	—	—	634	729	745
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	—	—	—	—	2.479	3.604	4.060
	Pes.	—	—	—	—	110	226	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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución del tráfico: IMD (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	15.557	15.948	15.934	16.478	17.099	18.892	21.282	23.671	26.296	26.660
	Pes.	2.385	2.491	2.530	2.425	2.578	2.911	3.187	3.616	4.332	4.592
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	15.486	16.080	16.007	16.504	17.914	19.880	23.635	26.541	31.233	31.759
	Pes.	558	568	577	544	684	797	978	1.126	1.352	1.401
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	23.575	23.613	23.166	23.597	24.857	27.154	30.793	34.963	39.624	40.618
	Pes.	3.386	3.653	3.964	3.710	3.875	4.283	5.074	5.827	6.791	7.099
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	6.470	6.723	6.861	6.944	7.352	27.404	31.558	42.998	51.004	52.226
	Pes.	877	969	1.013	994	1.086	4.435	5.760	9.133	11.843	12.330
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	6.920	6.761	6.607	6.489	6.659	7.181	8.119	9.387	11.423	12.127
	Pes.	1.124	1.066	1.093	1.007	1.047	1.128	1.322	1.599	2.132	2.300
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	8.380	8.355	8.283	8.452	8.810	9.478	10.360	11.420	12.929	14.005
	Pes.	1.316	1.299	1.311	1.368	1.436	1.558	1.692	1.803	2.006	2.161
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	8.153	8.734	8.582	8.982	9.621	10.821	11.689	13.497	15.337	16.386
	Pes.	894	1.078	1.113	1.148	1.256	1.429	1.565	1.817	2.133	2.235
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	3.999	3.929	3.629	3.417	3.632	3.959	4.525	5.282	6.350	6.835
	Pes.	360	362	343	338	331	344	328	371	439	471
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	7.590	7.455	7.233	7.178	7.596	8.514	9.707	10.873	12.336	12.501
	Pes.	1.204	1.192	1.160	1.181	1.277	1.472	1.597	1.833	2.082	2.191
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	6.258	6.147	6.071	6.124	6.933	7.240	8.316	9.376	10.563	12.027
	Pes.	717	710	677	642	676	717	667	758	842	982
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	5.648	5.852	5.247	4.982	5.595	6.209	7.053	8.101	9.638	11.257
	Pes.	593	671	581	504	531	576	628	693	846	950
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	4.681	4.754	4.374	4.281	4.275	4.433	4.874	5.617	6.494	6.870
	Pes.	768	769	696	670	663	629	721	822	957	1.002
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	5.622	4.966	4.611	4.970	5.142	5.487	5.994	6.832	7.777	8.294
	Pes.	581	563	529	581	689	723	854	972	1.141	1.339
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	—	—	2.494	2.049	2.141	2.275	2.445	2.768	3.233	3.661
	Pes.	—	—	318	344	354	410	438	484	577	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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución del tráfico: IMD (años 1991-2000)

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	27.802	28.488	28.124	28.554	28.509	27.076	29.021	30.717	33.815	35.955
	Pes.	4.685	5.078	4.874	5.221	5.462	5.868	6.648	6.999	7.610	8.128
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	32.934	34.585	36.103	31.111	27.387	—	—	—	—	—
	Pes.	1.479	1.631	1.567	1.268	1.303	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	42.080	41.379	40.152	41.123	43.270	43.530	45.677	47.799	47.089	51.278
	Pes.	7.208	6.996	6.620	7.189	7.714	7.821	8.525	9.053	9.196	10.373
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	54.489	49.997	45.884	46.960	48.724	52.543	58.635	63.220	70.219	83.935
	Pes.	12.984	12.603	11.652	12.294	12.943	13.550	15.856	16.354	18.151	23.882
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	12.327	12.174	11.425	10.958	11.309	11.027	11.423	12.377	13.350	14.870
	Pes.	2.142	1.986	1.683	1.717	1.824	1.722	1.924	2.076	2.224	2.843
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	15.610	16.415	16.504	16.628	17.358	17.866	18.687	20.715	22.918	24.325
	Pes.	2.343	2.353	2.299	2.426	2.530	2.558	2.711	2.994	3.252	3.460
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	17.295	17.709	17.593	18.174	18.085	18.095	19.235	21.410	22.903	—
	Pes.	2.087	2.051	2.099	2.339	2.482	2.557	2.833	3.146	3.443	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	7.791	9.214	8.005	7.978	7.648	7.434	7.828	10.101	11.825	13.300
	Pes.	535	614	505	505	486	471	483	695	868	1.008
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	13.043	12.894	12.336	12.469	12.907	13.070	14.186	16.692	19.092	20.453
	Pes.	2.302	2.281	2.124	2.252	2.356	2.353	2.824	3.600	4.110	4.459
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	12.663	12.595	12.085	12.301	12.313	12.423	13.207	16.271	18.987	21.225
	Pes.	1.050	1.044	965	988	1.000	992	1.092	1.374	1.628	1.802
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	11.985	11.266	12.454	12.887	13.476	13.852	14.427	15.826	17.578	18.390
	Pes.	990	1.046	1.116	1.194	1.301	1.303	1.379	1.510	1.676	1.779
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	7.118	7.052	6.956	6.930	7.013	7.038	7.343	8.082	9.002	10.623
	Pes.	981	925	858	895	934	943	992	1.048	1.311	1.578
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	8.954	9.403	9.680	10.172	11.026	11.430	12.198	13.696	15.161	16.605
	Pes.	1.167	1.088	1.000	1.238	2.004	2.312	2.753	3.144	3.536	3.912
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	4.254	4.256	4.199	4.583	4.680	4.718	4.995	5.659	6.320	6.642
	Pes.	760	728	668	729	759	798	864	928	1.053	1.124
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	22.063	24.939
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.875	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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución del tráfico: IMD (años 2001-2009)										
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Tot.	37.901	40.540	41.756	43.324	44.918	47.121	49.180	46.761	44.214
	Pes.	8.395	8.858	9.210	9.508	9.620	10.011	10.654	9.809	8.327
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	53.721	56.072	57.782	59.053	60.342	63.683	66.217	61.691	57.556
	Pes.	10.508	10.963	11.266	11.626	11.733	12.433	13.125	11.872	9.904
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	90.218	92.646	95.712	99.460	111.353	115.608	118.518	114.760	109.766
	Pes.	25.651	23.845	22.882	24.848	26.682	27.369	28.768	26.853	23.606
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	15.206	15.628	15.464	15.350	14.741	15.273	15.541	14.348	13.025
	Pes.	2.568	2.483	2.266	2.214	2.084	2.129	2.287	2.059	1.615
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	25.482	27.281	28.662	30.301	30.770	30.454	34.414	29.765	28.039
	Pes.	3.694	3.812	4.043	4.145	4.363	4.363	4.786	4.036	3.340
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	15.218	16.560	17.897	19.642	21.859	24.244	24.906	24.221	23.774
	Pes.	1.241	1.394	1.557	1.658	1.900	2.142	2.001	1.820	1.502
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	22.004	22.847	23.396	23.931	23.482	25.215	25.111	22.155	19.723
	Pes.	4.668	4.881	4.875	4.950	4.736	6.267	5.454	4.676	3.627
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	23.409	25.081	26.640	27.302	28.180	29.297	29.412	26.180	22.928
	Pes.	1.973	2.187	2.320	2.351	2.364	2.444	2.433	2.065	1.548
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	19.904	20.787	21.958	22.565	23.581	25.060	27.029	26.827	24.143
	Pes.	1.935	2.036	2.118	2.186	2.265	2.389	2.592	2.548	2.095
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	11.742	12.356	12.844	13.503	13.542	14.177	14.712	14.734	13.574
	Pes.	1.724	1.702	1.624	1.716	1.708	1.754	1.889	1.796	1.423
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	18.062	19.402	20.101	21.072	21.206	22.209	23.937	22.250	20.646
	Pes.	4.171	4.348	4.427	4.631	4.672	4.808	5.647	4.647	3.548
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	7.433	7.697	8.048	8.736	9.006	9.664	10.288	9.997	9.956
	Pes.	1.234	1.271	1.259	1.317	1.372	1.505	1.655	1.643	1.491
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	28.595	28.290	28.060	30.510	31.894	31.405	34.070	32.042	29.471
	Pes.	2.552	2.656	2.557	2.337	3.300	3.521	2.842	2.212	1.840
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	11.543	12.373	14.608	16.560	18.559	19.926	20.410	18.625	16.961
	Pes.	1.311	1.506	1.905	2.225	2.375	2.638	2.426	2.092	1.838
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	4.618	5.372	5.997	6.141	6.261	7.180	7.091	8.316
	Pes.	—	273	320	373	395	395	454	446	527
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	3.614	4.369	4.449	4.832	5.483	5.683	5.865
	Pes.	—	—	216	283	307	335	388	390	356
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	4.272	3.749	3.944	4.269	5.123	5.347	5.115
	Pes.	—	—	387	492	513	560	704	695	572
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	4.806	4.769	5.014	5.376	6.177	5.810	6.148
	Pes.	—	—	537	495	536	536	678	613	549
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	5.002	6.180	7.669	9.592	11.034	10.594	9.378
	Pes.	—	—	438	532	701	1.039	1.351	1.218	900
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	10.438	13.499	16.136	16.230	16.522	14.842
	Pes.	—	—	—	500	927	1.264	1.055	1.068	702
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	6.793	7.922	10.208	11.864	11.873	10.665
	Pes.	—	—	—	218	282	425	515	519	345
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	6.296	6.665	9.150	11.346	10.402	8.835
	Pes.	—	—	—	355	384	527	665	595	445
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	10.239	18.566	19.979	20.134	19.611
	Pes.	—	—	—	—	325	663	588	484	341
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	4.194	4.646	4.770	4.612
	Pes.	—	—	—	—	—	179	262	273	370
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	1.741	2.770	2.401	1.883
	Pes.	—	—	—	—	—	25	102	77	51
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	3.179	2.419	2.101
	Pes.	—	—	—	—	—	—	315	288	253
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	8.434	9.981	7.978
	Pes.	—	—	—	—	—	—	744	767	517
Total ligeros		18.687	19.466	19.281	18.981	19.470	20.270	19.490	17.295	16.759
Total pesados		3.789	3.833	3.638	3.497	3.520	3.639	3.503	3.839	2.504
IMD total		22.476	23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134	19.263
Crecimiento		6,45%	3,66%	-1,63%	-1,92%	0,31%	4,00%	-3,83%	-8,09%	-8,75%

⁽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)

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución de la accidentalidad (años 1974-1980)								
		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort.	3,6	2,3	1,2	2,2	0,8	1,8	1,4
	Pelig.	25,9	20,1	20,5	15,6	14,0	19,3	17,3
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort.	0,0	2,3	2,2	0,0	1,0	1,0	0,0
	Pelig.	27,0	13,5	15,4	10,3	19,6	16,0	14,9
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	1,8	0,9	1,5	1,1	1,1	1,6	1,9
	Pelig.	26,1	18,0	22,2	18,7	15,5	20,7	20,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	—	—	—	—	7,0	9,6	5,9
	Pelig.	—	—	—	—	55,6	43,0	43,8
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	—	—	6,1	5,0	6,4	4,4	2,7
	Pelig.	—	—	35,6	32,4	32,0	32,0	32,9
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	1,7	1,6	1,5	0,6	2,0	4,7	2,4
	Pelig.	34,8	22,1	30,6	28,9	36,5	37,8	26,4
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort.	0,6	2,2	2,1	5,2	2,6	3,2	4,4
	Pelig.	13,0	16,0	17,6	14,0	15,8	15,8	19,1
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	1,9	0,0	1,9	0,0	1,7	4,0	1,6
	Pelig.	38,8	24,3	26,2	25,1	16,9	19,0	28,7
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	5,1	3,1	4,4	0,8	5,1	5,6	5,3
	Pelig.	27,9	31,6	33,7	25,3	31,4	35,8	35,3
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	—	—	4,9	0,7	2,5	4,2	4,8
	Pelig.	—	—	24,7	11,0	20,8	27,7	26,7
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	—	—	—	—	—	1,2	3,2
	Pelig.	—	—	—	—	—	15,3	17,0
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	—	—	—	—	4,9	3,7	3,2
	Pelig.	—	—	—	—	17,6	20,8	20,4
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	—	—	—	—	11,6	4,4	5,0
	Pelig.	—	—	—	—	38,8	46,7	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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución de la 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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución de la 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).

Red Estatal de Autopistas de peaje. Evolución de la accidentalidad (años 2001-2009)

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
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	0,14 6,06
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	0,38 6,45
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	0,19 11,62
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	0,20 4,98
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	0,75 4,27
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	0,12 2,95
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	0,74 9,06
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	0,56 3,70
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	0,19 10,45
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	0,20 8,37
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	0,45 8,44
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	1,06 20,17
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	0,06 1,30
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	0,00 3,81
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	5,61 1,00
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	0,00 9,90
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	0,00 2,84
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	0,00 3,14
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	0,00 3,28
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	0,00 5,80
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	1,70 7,64
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	0,00 1,77
M-12 Eje Aeropuerto	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	0,0 5,2	0,0 1,6	0,0 2,9	0,0 4,3	0,00 2,96
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	1,2 6,0	0,4 4,6	0,0 4,5	0,33 2,00
AP-41 Madrid-Toledo	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 0,0	1,7 5,1	0,0 5,8	2,47 4,95
AP-7 Cartagena-Vera	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 3,1	0,0 3,7	0,00 3,07
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort. Pelig.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0,0 0,0	0,0 4,1	0,00 2,40
Índice de mortalidad		1,30	1,14	1,40	0,90	0,60	0,50	0,41	0,37	0,29
Índice de peligrosidad		8,23	7,21	9,10	7,50	8,00	6,80	7,20	6,29	6,09

⁽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.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 x mil/veh x km) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud.	19.141,21	23.374,74	26.232,62	30.801,45	35.766,77	45.839,19	53.567,61	62.103,78	70.055,77	80.251,94
	I.Tarifario	22,42	26,44	30,11	34,02	38,04	44,29	45,98	47,78	48,62	54,99
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud.	2.974,23	3.747,31	4.346,76	5.040,51	6.038,19	7.676,13	9.636,03	11.447,48	13.653,79	15.482,07
	I.Tarifario	31,73	38,34	44,53	50,06	55,41	63,59	67,13	70,80	71,82	80,11
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	21.564,43	26.122,57	29.195,85	33.030,78	38.619,42	48.660,95	58.022,91	68.359,12	78.079,29	90.389,82
	I.Tarifario	25,12	30,29	34,86	37,98	42,55	49,16	51,75	53,55	53,79	60,76
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	1.053,15	1.274,03	1.405,17	1.658,91	1.983,40	2.866,83	4.195,67	6.134,53	8.185,78	10.535,14
	I.Tarifario	17,85	20,61	22,42	26,08	29,57	10,64	13,52	14,48	16,53	20,73
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	9.885,99	12.540,48	13.729,58	16.741,25	19.720,95	24.765,30	28.928,52	33.960,19	42.351,52	52.856,01
	I.Tarifario	18,27	23,68	26,56	32,88	37,92	44,11	45,62	46,16	47,12	55,41
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	9.180,28	11.166,68	12.061,71	13.910,00	15.410,13	18.804,83	21.480,77	24.151,07	27.419,98	33.168,06
	I.Tarifario	43,69	52,53	57,40	64,55	68,76	78,07	81,62	83,00	83,48	93,16
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud.	12.357,11	14.717,52	16.933,22	19.493,47	22.599,74	30.366,92	34.441,00	39.442,02	46.520,74	58.066,18
	I.Tarifario	39,25	43,81	51,21	56,01	60,82	72,78	75,31	75,61	78,67	91,95
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	2.930,66	3.877,31	4.628,03	4.900,83	5.581,18	6.829,12	8.667,80	10.765,93	13.090,64	16.191,87
	I.Tarifario	21,34	28,79	37,38	41,71	44,78	50,36	55,95	59,38	60,22	69,18
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	12.241,53	16.438,76	20.534,24	26.734,88	30.740,33	39.075,10	49.481,33	58.424,99	66.926,30	78.126,77
	I.Tarifario	18,21	25,96	34,86	45,14	48,98	55,83	61,96	65,15	65,99	75,97
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	6.262,37	7.897,54	9.157,80	10.366,02	15.886,07	21.608,13	26.963,21	31.929,37	36.272,88	47.253,37
	I.Tarifario	24,28	31,43	36,60	40,93	44,66	53,73	59,80	62,63	63,35	72,48
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	3.648,50	5.064,97	5.653,06	6.454,09	7.788,28	9.769,45	11.708,32	14.242,78	17.923,38	20.645,37
	I.Tarifario	21,40	29,09	34,38	34,68	43,21	48,08	51,57	53,13	52,89	51,39
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	11.327,09	13.861,98	18.226,11	21.702,61	27.126,56	35.959,76	41.408,53	48.044,31	55.984,28	66.700,32
	I.Tarifario	22,60	27,11	38,77	47,18	58,96	75,49	79,09	79,33	80,24	90,21
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	2.401,04	3.233,32	3.908,74	5.447,45	7.627,50	9.866,52	10.999,72	12.571,37	14.517,45	18.332,67
	I.Tarifario	19,59	23,62	31,19	38,34	48,20	58,42	59,62	59,62	60,64	71,82
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud.	—	—	1.834,35	4.303,01	5.058,72	6.230,27	6.885,19	7.781,30	9.087,30	10.365,66
	I.Tarifario	—	—	59,26	69,96	76,57	86,49	88,83	88,47	88,71	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 x mil/veh x 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 x mil/veh x km) (años 2001-2009)										
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
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	186.875,15 85,16
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	178.709,10 84,76
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	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	92.300,52 90,10
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	108.307,75 152,05
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	56.443,04 69,33
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	139.209,58 112,00
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	101.535,73 95,13
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	156.271,33 96,67
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	142.787,00 97,88
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	64.815,99 102,02
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	41.964,00 148,52
AP-7 Málaga-Guadiaro	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	55.555,16 52,62
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	11.489,32 24,29
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	4.635,74 66,11
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	9.921,71 81,87
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	7.399,22 105,12
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	5.584,51 89,91
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	22.784,40 106,84
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	11.176,71 64,88
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	19.346,83 114,27
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	10.671,25 90,58
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	5.027,01 74,40
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud. I.Tarifario	—	—	—	—	—	7.498,20 89,32	19.980,59 92,41	21.249,64 95,47	17.896,31 83,39
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud. I.Tarifario	—	—	—	—	—	24,60 79,35	6.016,19 101,20	4.552,00 88,09	3.738,00 92,48
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud. I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	8.700,04 87,41	11.321,46 130,76	8.749,42 116,68
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud. I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	431,13 73,32	8.731,94 71,94	7.155,09 73,95
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	1.470.349,87
Total Índice Tarifario		68,64	76,34	79,99	81,20	82,87	91,43	82,14	85,42	82,61
Crecimiento		7,01%	18,89%	11,11%	9,44%	5,65%	10,33%	1,26%	1,32%	-12,51%

⁽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).