

El tráfico en las autopistas de peaje

2010



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

serie monografías

El tráfico en las autopistas de peaje

2010



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN
E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

2011

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

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

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

NIPO: 161-11-178-X

Índice

| | |
|---|-----|
| Resumen..... | 5 |
| 1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje | 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 |
| | |
| Anexo I. Normativa legal aplicable a la Red Estatal de Autopistas de Peaje..... | 99 |
| I.1. Normativa general | 99 |
| I.2. Disposiciones de interés particular | 101 |
| I.3. Disposiciones específicas sobre tarifas..... | 118 |
| | |
| Anexo II. Indicadores de tráfico de las autopistas de la Red Estatal | 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 Santo Domingo | 183 |
| AP-6: Villalba – Villacastín – Adanero..... | 193 |
| AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia..... | 203 |
| AP-66: León – Campomanes..... | 211 |
| AP-68: Bilbao – Zaragoza | 221 |
| AP-7: Montmeló – La Jonquera..... | 231 |
| AP-7: Montmeló – Papiol | 241 |
| AP-7: Barcelona – Tarragona | 249 |
| AP-7: Tarragona – Valencia..... | 259 |
| AP-7: Valencia – Alicante | 269 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante..... | 279 |
| AP-7: Alicante – Cartagena | 289 |
| AP-7: Cartagena – Vera..... | 299 |

| | |
|--|-----|
| AP-7: Málaga – Guadiaro..... | 309 |
| AP-71: León – Astorga..... | 319 |
| AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa..... | 329 |
| M-12: Eje Aeropuerto..... | 343 |
| R-2: Madrid – Guadalajara..... | 353 |
| R-3: Madrid – Arganda del Rey..... | 363 |
| R-4: Madrid – Ocaña..... | 373 |
| R-5: Madrid – Navacarnero..... | 383 |
| | |
| Anexo III. Resumen estadístico 1974-2010..... | 393 |
| | |
| III.1. Evolución de la demanda en al Red Estatal (veh × km anuales)..... | 393 |
| III.2. Evolución de la longitud de las autopistas en servicio (km)..... | 397 |
| III.3. Evolución del tráfico: IMD (veh/día)..... | 401 |
| III.4. Evolución de la accidentalidad (indicadores de mortalidad y de peligrosidad)..... | 405 |
| III.5. Evolución de los ingresos (ingresos totales e índice tarifario)..... | 409 |

Resumen

La publicación *El tráfico en las Autopistas de Peaje – 2010* 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 la 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 19.326 vehículos, y da servicio a una demanda agregada de movilidad y transporte por carretera cuya magnitud en el año 2010 fue de 17.728,36 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 de 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 8 capítulos se completan con tres Anexos, el primero de los cuales se refiere a 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 2010, y el tercero contiene una tabulación de los datos estadísticos desde el año 1974 hasta el 2010 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 su conjunto.
- Tráfico medido en vehículos × km, por autopista y en total.
- Accidentalidad, por autopista y en su conjunto.
- Ingresos por sociedad concesionaria y en total.

A fecha 31 de diciembre de 2010, 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): 19.326 vehículos/día.

- Demanda agregada de uso (tramos de peaje): 17.728,36 millones de vehículos × km.
- Índice global de mortalidad: 0,29 (en el tronco).
- Índice global de peligrosidad: 6,30 (en el tronco).
- Ingresos totales: 1.418,06 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 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 Explotación y Gestión de Red (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 2010

| Denominación de la autopista | Sociedad concesionaria | Longitud (km) | Adjudicación |
|---|------------------------|----------------|--------------|
| AP-1: Burgos - Armiñón | EUROPISTAS | 84,3 | 26/06/74 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | ACESA | 215,5 | 25/06/73 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | MADRID-LEVANTE | 127,5 | 21/02/04 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | AUMAR | 93,8 | 30/7/69 |
| AP-41: Madrid - Toledo | MADRID-TOLEDO | 58,8 | 21/02/04 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | CASTELLANA | 23,1 | 18/11/99 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | ACEGA | 56,6 | 12/11/99 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | IBERPISTAS | 69,6 | 29/01/68 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | CASTELLANA | 27,7 | 18/11/99 |
| AP-66: León - Campomanes | AUCALSA | 77,8 | 17/10/75 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | AVASA | 294,4 | 10/11/73 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | AUSUR | 76,6 | 01/08/98 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | ACESA | 100,4 | 29/01/68 |
| AP-7: Cartagena - Vera | AUCOSTA | 112,6 | 14/02/04 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | CIRALSA | 33,2 | 21/02/04 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | AUSOL | 98,2 | 15/03/96 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | | 136,0 | 06/02/67 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | ACESA | 26,6 | 15/05/74 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | | 225,3 | 08/09/71 |
| AP-7: Valencia - Alicante | AUMAR | 148,5 | 22/12/72 |
| AP-71: León - Astorga | AULESA | 37,7 | 10/03/00 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | AUDASA | 219,6 | 18/08/73 |
| M-12: Eje Aeropuerto | EJE AEROPUERTO | 9,4 | 26/11/02 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | HENARSA | 62,3 | 04/11/00 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | ACCESOS DE MADRID | 31,8 | 06/10/99 |
| R-4: Madrid - Ocaña | MADRID SUR | 52,5 | 30/12/00 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | ACCESOS DE MADRID | 31,6 | 06/10/99 |
| Longitud total a 31 de diciembre de 2010 | | 2.531,4 | |

Tabla TR-I.2. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación, año 2010

| Denominación de la autopista | Longitud (km) | IMD (Vh/día) | Millones de Vh × km |
|--|----------------|---------------|---------------------|
| AP-1: Burgos - Armiñón | 84,3 | 20.487 | 630,39 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,5 | 12.317 | 982,95 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,5 | 4.003 | 186,29 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,8 | 22.502 | 770,56 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,8 | 1.655 | 35,53 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,1 | 8.244 | 69,51 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,6 | 6.159 | 127,26 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,6 | 27.123 | 689,03 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,7 | 6.403 | 64,70 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 9.567 | 271,56 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,4 | 13.447 | 1.445,04 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,6 | 17.173 | 480,15 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,4 | 54.825 | 2.008,32 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,6 | 1.996 | 71,24 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,2 | 7.249 | 87,92 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,2 | 28.697 | 1.028,01 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 136,0 | 43.521 | 2.160,11 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,6 | 108.968 | 1.059,56 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,3 | 19.486 | 1.505,00 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,5 | 21.287 | 1.153,99 |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 5.357 | 67,58 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.400 | 2.116,06 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,4 | 19.395 | 66,83 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 9.278 | 210,98 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,8 | 14.072 | 163,34 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,5 | 8.114 | 155,48 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,6 | 10.479 | 120,97 |
| Total Red Estatal (tramos de peaje) | 2.531,4 | 19.326 | 17.728,36 |

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2010

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



Autopistas de peaje: esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2010.

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 585,70 km en servicio en el año 1974 se ha pasado a disponer a finales de 2010 de 2.531,45 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de casi el 432% en el plazo de 36 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,15%. 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 × km en el año 1974 a alcanzar la cifra de casi 17.730 millones de Vh × km en los tramos de peaje durante el año 2010. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.146%, que en media anual acumulativa equivaldría a 7,01%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (211% y 2,09% respectivamente) son lógicamente de menor entidad que en el caso de la variable anterior debido al aumento de la longitud de la red.

Tabla TR-2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1978-2010) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km recorridos)

| | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Oferta (km) | 1.532,40 | 1.698,10 | 1.724,00 | 1.733,70 | 1.739,00 | 2.196,55 | 2.531,45 |
| Demanda (MVh x km) | 4.574,32 | 5.112,20 | 9.016,11 | 9.781,73 | 13.425,99 | 18.396,11 | 17.728,36 |

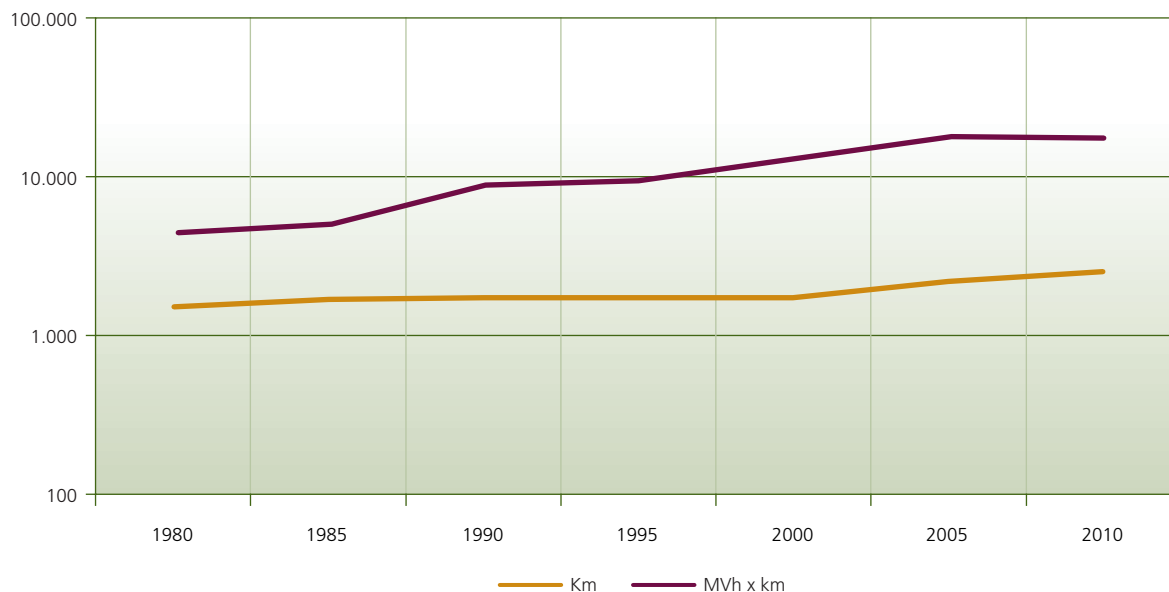
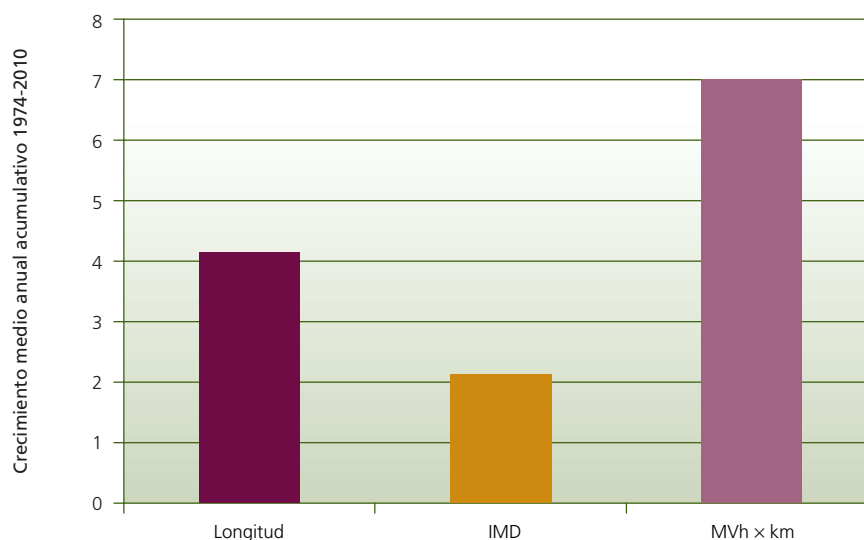


Tabla TR-2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2010) (incremento total y media anual acumulativa)

| | 1974 | 2010 | Incremento (*) | Media anual (**) |
|----------|----------|-----------|----------------|------------------|
| Longitud | 585,70 | 2.531,45 | 432,21 | 4,15 |
| IMD | 9.171 | 19.326 | 210,73 | 2,09 |
| MVh x km | 1.547,45 | 17.728,36 | 1.145,65 | 7,01 |

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.



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

En el año 2010 se registraron en las carreteras españolas 1.730 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.903 en 2009) y 7.954 heridos que tuvieron la consideración de graves (8.975 en 2009). Por séptimo 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 del 48% en el número de fallecidos y del 48% igualmente 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 2010 fue de 62 fallecidos (72 en 2009), de los cuales 60 correspondieron al tronco de las autopistas (68 en 2009) y 2 a los enlaces (4 en 2009). Esta cifra supone el 59% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (43 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.978 (1.828 en 2009), correspondiendo 1.875 (1.688 en 2009) al tronco de las autopistas y 103 a los enlaces (140 en 2009).

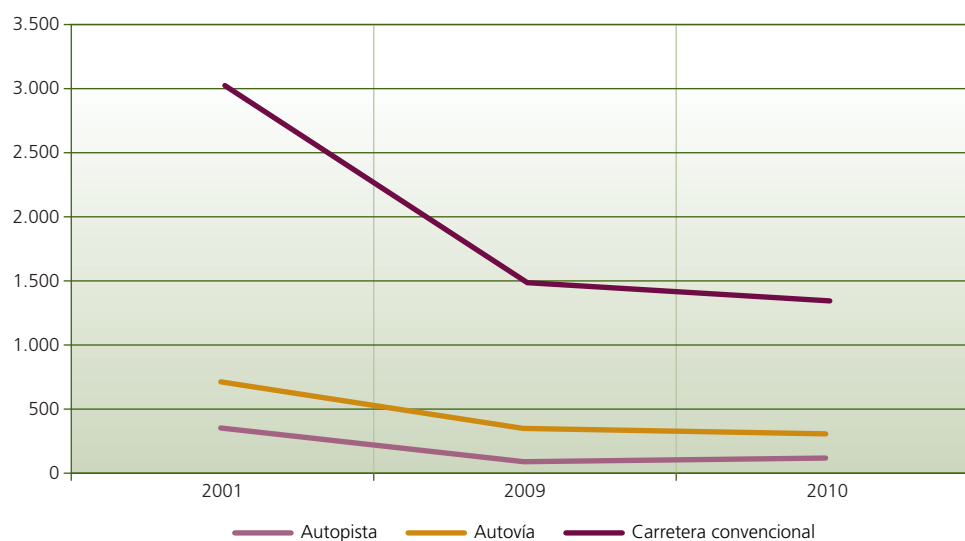
Las autopistas de peaje presentaron en 2010 un incremento en el número de víctimas mortales respecto al año 2009 (31%), sin embargo en los últimos 10 años sí que se ha producido un importante descenso en el número de fallecidos (-69%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2010 fue de 105, frente a los 80 de 2009, por lo que supone un incremento del 31%.

Las tendencias evolutivas de la siniestralidad en la red española de carreteras se recogen en la tabla TR-3.1.

Tabla TR-3.1. Distribución de la mortalidad por tipo de vía. Años 2009-2010

| Víctimas mortales en accidentes de carretera | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|------------------|--------------|---------------|
| Víctimas mortales | 2001 | 2009 | 2010 | % distribución 10 | Diferencia 10-09 | Diferencia 10-01 | % Var. 10-09 | % Var. 10-01 |
| Autopista | 343 | 80 | 105 | 6,1 | 25 | -238 | 31,25 | -69,39 |
| Autovía | 699 | 335 | 294 | 17,0 | -41 | -405 | -12,24 | -57,94 |
| Carretera convencional | 3.025 | 1.488 | 1.331 | 76,9 | -157 | -1.694 | -10,55 | -56,00 |
| Total | 4.067 | 1.903 | 1.730 | 100,0 | -173 | -2.337 | -9,09 | -57,46 |

Fuente: Ministerio del Interior.



4. Los servicios a los usuarios

La normativa que regula el trámite de las reclamaciones que efectúan los usuarios en relación con el servicio se recoge en los Reglamentos de Explotación vigentes 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, la Sociedad Concesionaria, deberá dar 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 1.873, lo que supone una ligera reducción frente a las 1.897 presentadas en 2009. 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 al año 2010, clasificadas por motivos.

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2010

| Autopista | Motivos de las reclamaciones | | | | | | Total |
|---|------------------------------|--------------|------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| | Peaje | Señalización | Servicio | Iluminación | Circulación | Otros | |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 3 | 2 | 0 | 0 | 7 | 12 | 24 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 5 | 1 | 2 | 0 | 1 | 20 | 29 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 26 | 7 | 1 | 0 | 0 | 17 | 51 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 6 | 10 | 3 | 0 | 5 | 9 | 33 |
| AP-41: Madrid - Toledo | 9 | — | 5 | — | 4 | 2 | 20 |
| AP-51: Ávila - Villacastín | 1 | 9 | 45 | 0 | 2 | 34 | 91 |
| AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo | 11 | 0 | 4 | 0 | 4 | 13 | 32 |
| AP-6: Villalba - Adanero | 8 | 17 | 157 | 0 | 14 | 32 | 228 |
| AP-61: Segovia - San Rafael | 3 | 18 | 2 | 0 | 2 | 9 | 34 |
| AP-66: León - Campomanes | 11 | 24 | 16 | 0 | 8 | 28 | 87 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 18 | 8 | 32 | 0 | 4 | 16 | 78 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 14 | 8 | 13 | 0 | 0 | 21 | 56 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 13 | 4 | 12 | 0 | 16 | 16 | 61 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 2 | 9 | 2 | 0 | 7 | 13 | 33 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 10 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 22 | 14 | 0 | 0 | 27 | 30 | 93 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 18 | 6 | 44 | 0 | 48 | 16 | 132 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 13 | 8 | 7 | 0 | 15 | 24 | 67 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 8 | 7 | 2 | 0 | 12 | 37 | 66 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-71: León - Astorga | 5 | 10 | 89 | 0 | 0 | 8 | 112 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 63 | 12 | 25 | 1 | 104 | 29 | 234 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 1 | 87 | 4 | 0 | 0 | 11 | 103 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 10 | 4 | 7 | 0 | 3 | 5 | 29 |
| R-3: Madrid - Arganda | 13 | 18 | 1 | 0 | 9 | 9 | 50 |
| R-4: Madrid a Ocaña | 12 | 18 | 1 | 0 | 0 | 14 | 45 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 26 | 17 | 3 | 1 | 15 | 13 | 75 |
| Total | 323 | 319 | 477 | 2 | 307 | 445 | 1.873 |

5. Tarifas en ingresos de las autopistas

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 (8% ó 18% 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 habrían de regir a partir del 1 de enero de 2010 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 2010, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.418,06 millones de euros (1.470,35 en 2009), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 3,56%.

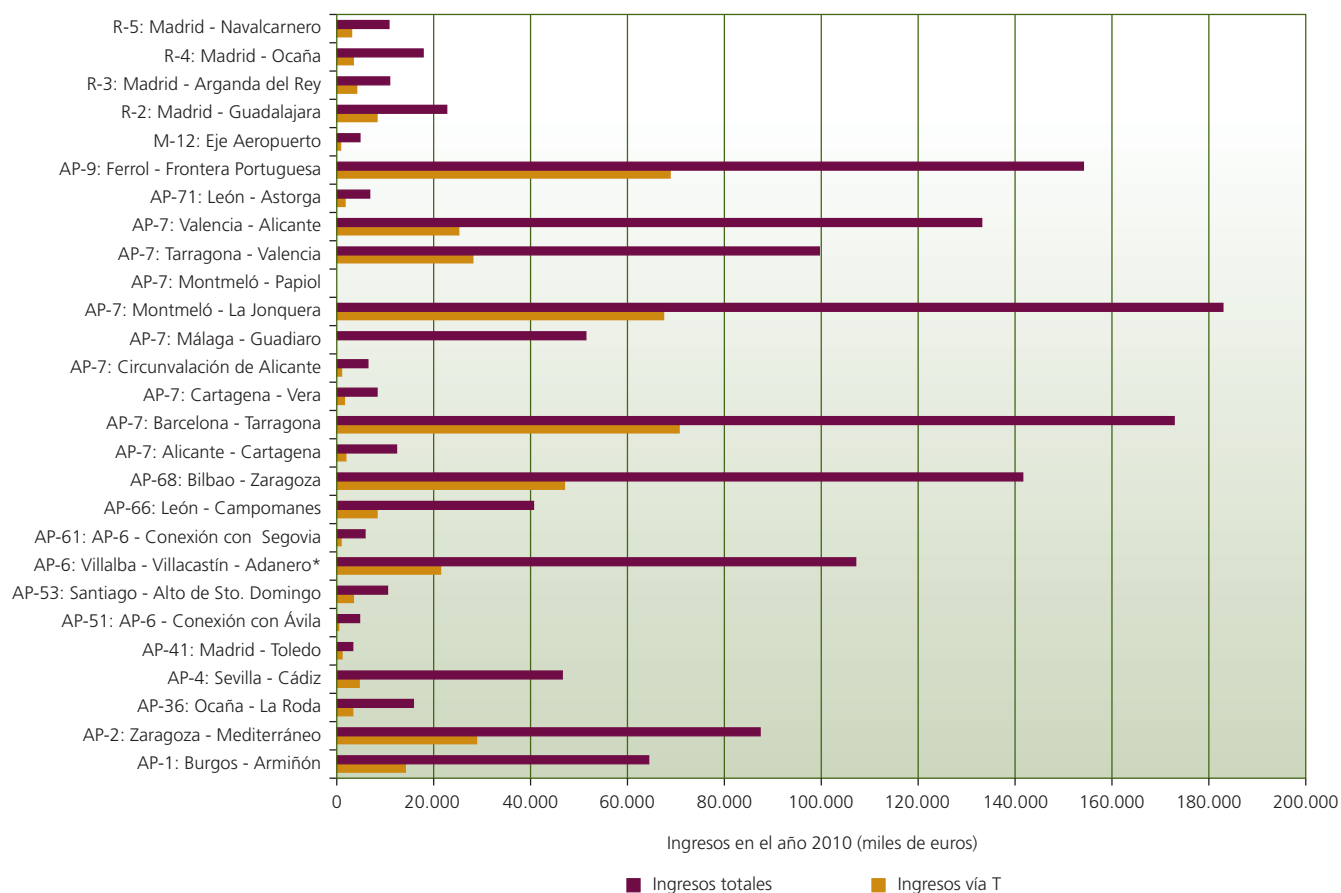
Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2010

| 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 | 84,30 | 20.487 | 630,39 | 64.274,61 | 14.095,42 | 101,96 | 762,45 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,49 | 12.317 | 982,95 | 87.274,02 | 28.792,44 | 88,79 | 405,00 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 4.003 | 186,29 | 15.807,89 | 3.300,00 | 84,86 | 123,98 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 22.502 | 770,56 | 46.470,03 | 4.600,53 | 60,31 | 495,31 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 1.655 | 35,53 | 3.307,96 | 1.062,50 | 93,10 | 56,25 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 8.244 | 69,51 | 4.603,89 | 630,81 | 66,24 | 199,30 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 6.159 | 127,26 | 10.386,37 | 3.375,51 | 81,62 | 183,49 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 27.123 | 689,03 | 106.960,15 | 21.411,04 | 155,23 | 1.536,78 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 6.403 | 64,70 | 5.829,19 | 1.126,78 | 90,10 | 210,59 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 9.567 | 271,56 | 40.366,32 | 8.257,18 | 148,65 | 519,11 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 13.447 | 1.445,04 | 141.429,88 | 46.935,50 | 97,87 | 480,37 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 17.173 | 480,15 | 10.253,33 | 1.888,24 | 21,35 | 133,86 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 54.825 | 2.008,32 | 172.660,25 | 70.629,56 | 85,97 | 1.720,41 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1.996 | 71,24 | 8.305,01 | 1.696,43 | 116,58 | 73,74 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 7.249 | 87,92 | 6.397,12 | 1.029,49 | 72,76 | 192,68 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 28.697 | 1.028,01 | 51.369,71 | 8,16 | 49,97 | 523,38 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 135,98 | 43.521 | 2.160,11 | 182.679,13 | 67.353,79 | 84,57 | 1.343,43 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 108.968 | 1.059,56 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 19.486 | 1.505,00 | 99.577,63 | 27.981,31 | 66,16 | 441,94 |

Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2010 (continuación)

| Denominación de la autopista | Longitud (km) | IMD (vh/día) | Vh × km (millones) | Recaudación (miles de €) | | I. Tarifario (€/1.000 vh × km) | Rec. Unitaria (miles de €/km) |
|------------------------------------|----------------|-----------------|--------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | | | | Total | Vía T* | | |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 21.287 | 1.153,99 | 132.931,48 | 25.124,05 | 115,19 | 895,04 |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 4.911 | 67,58 | 6.783,77 | 1.680,11 | 100,39 | 179,94 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,60 | 26.827 | 2.116,06 | 153.843,98 | 68.750,86 | 72,70 | 700,56 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 19.395 | 66,83 | 4.718,38 | 838,51 | 70,61 | 499,83 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,30 | 9.278 | 210,98 | 22.592,47 | 8.278,39 | 107,08 | 362,64 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 14.072 | 163,34 | 10.818,25 | 4.002,10 | 66,23 | 340,20 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 8.114 | 155,48 | 17.639,49 | 3.673,93 | 113,45 | 335,99 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,63 | 10.479 | 120,97 | 10.778,11 | 2.945,60 | 89,10 | 340,76 |
| Total Red Estatal | 2.531,4 | 19.325,9 | 17.728,36 | 1.418.058,43 | 419.468,25 | 79,99 | 560,18 |

* Vía T: Telepeaje interoperable.



6. Actividades de conservación

La normativa de aplicación a las Sociedades Concesionarias de autopistas de peaje de la Red Estatal establece las obligaciones de las concesionarias 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.

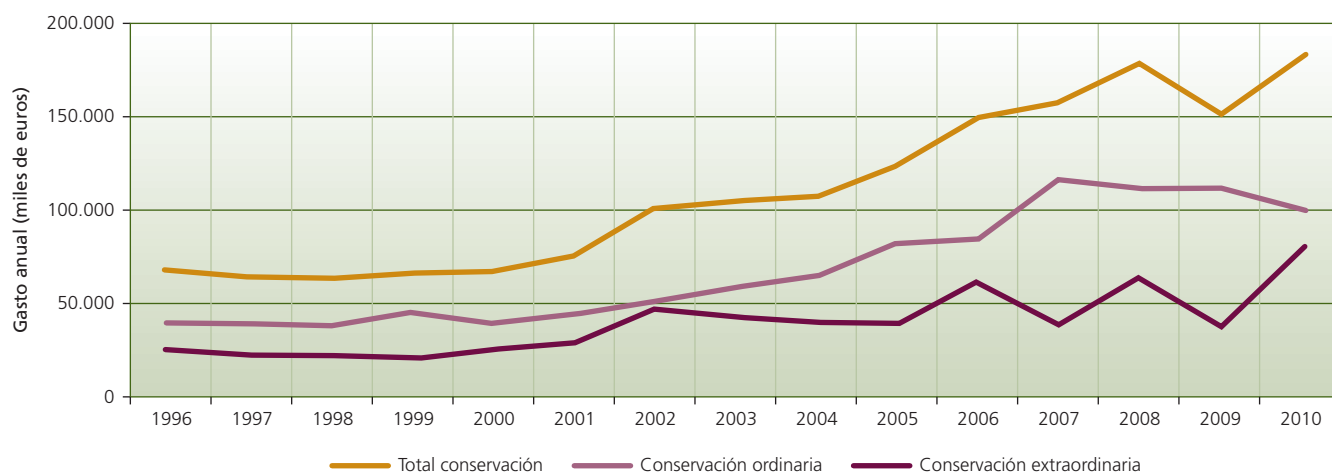
En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2010 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 180,51 millones de euros, lo cual supone un aumento de 19,42% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (151,19 millones de euros). Este hecho indica una mayor intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, especialmente si se tiene en cuenta que la red no ha crecido en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 100,70 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (55,79%) y el resto, 79,81 millones de euros, a conservación extraordinaria (44,21%). Ello supone en relación con el año 2009 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación extraordinaria. El gasto promedio por km de autopista se situó en la cifra de 71,31 miles de euros/km (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 39,78 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 31,53 miles de euros a conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 42,76% de su importe, correspondiendo el restante 57,24% a medios ajenos.

Tabla TR-6.1. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1996-2010)

| Año | Conservación ordinaria | Conservación extraordinaria | Total | % Incremento interanual | % Incremento acumulado |
|------|------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|------------------------|
| 1996 | 41.298,85 | 27.727,75 | 69.026,60 | | |
| 1997 | 40.740,81 | 24.800,16 | 65.540,97 | -5,05 | -5,05 |
| 1998 | 40.162,15 | 24.417,62 | 64.579,77 | -1,47 | -6,52 |
| 1999 | 45.495,17 | 22.011,59 | 67.506,76 | 4,53 | -1,98 |
| 2000 | 41.100,75 | 27.120,31 | 68.221,06 | 1,06 | -0,93 |
| 2001 | 45.159,75 | 30.866,12 | 76.025,87 | 11,44 | 10,51 |
| 2002 | 52.235,39 | 48.667,73 | 100.903,12 | 32,72 | 43,24 |
| 2003 | 60.094,26 | 44.829,44 | 104.923,70 | 3,98 | 47,22 |
| 2004 | 66.132,51 | 41.883,02 | 108.015,53 | 2,95 | 50,17 |
| 2005 | 82.562,76 | 41.182,84 | 123.745,60 | 14,56 | 64,73 |
| 2006 | 85.650,74 | 62.910,59 | 148.561,33 | 20,05 | 84,78 |
| 2007 | 116.598,61 | 40.418,98 | 157.017,58 | 5,69 | 90,48 |
| 2008 | 112.252,80 | 64.602,70 | 176.855,50 | 12,63 | 103,11 |
| 2009 | 111.654,07 | 39.499,49 | 151.153,56 | -14,53 | 88,58 |
| 2010 | 100.699,89 | 79.813,31 | 180.513,21 | 19,42 | 108,00 |

Cifras en miles de euros.



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

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

- Sistemas de telepeaje interoperable.
- Sistemas de control de 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 con carácter prioritario las necesidades de los próximos años en las áreas funcionales señaladas anteriormente, que constituyen su ámbito de actuación. Además contempla diversas 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. En ese sentido hay que mencionar el papel que desempeña el Comité Técnico de Normalización AEN CTN 159 de AENOR sobre Telemática aplicada al Transporte y a la Circulación por Carretera, espejo del Comité Europeo CEN TC 278.

La creciente importancia de la regulación Europea en ámbito directamente situados en el núcleo de la problemática ITS, como pueden ser la seguridad y control de los túneles de carreteras (Directiva 2004/54/CE), la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje (Directiva 2004/52/CE) y el cobro por el uso de las infraestructuras viarias a través de la implantación de la Euroviñeta (Directiva 2006/38/CE) con sus correspondientes transposiciones a la normativa nacional.

La tabla TR-7.1 muestra la importancia de la dotación de sistemas ITS en las autopistas de la Red Estatal. En total se hallaban instaladas a 31 de diciembre de 2010 un total de 1.417 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 853 sistemas de video control, 617 estaciones de aforo, 724 paneles de mensaje variable (PMV) y 137 estaciones meteorológicas. El número total de sistemas ITS instalados en la Red Estatal ascendía a 4.740.

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2010

| 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 | 84,30 | 20.487 | 630,39 | 66 | 12 | — | 19 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 215,49 | 12.317 | 982,95 | 91 | 44 | — | 25 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 4.003 | 186,29 | 74 | 32 | — | 20 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 22.502 | 770,56 | 14 | 10 | — | 20 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 1.655 | 35,53 | 34 | 26 | — | 144(1) |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 8.244 | 69,51 | 7 | 9 | — | 9 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 6.159 | 127,26 | 25 | 15 | — | 18 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 27.123 | 689,03 | 29 | 37 | 3 | 158 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 6.403 | 64,70 | 16 | 15 | — | 8 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 9.567 | 271,56 | 20 | 23 | — | 3 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 13.447 | 1.445,04 | 123 | 34 | — | 55 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 17.173 | 480,15 | 16 | 9 | 1 | 2 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 54.825 | 2.008,32 | 136 | 50 | — | 39 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1.996 | 71,24 | 49 | 89 | 4 | 11 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 7.249 | 87,92 | 37 | 17 | 1 | 15 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 28.697 | 1.028,01 | 82 | 21 | 8 | 10 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 135,98 | 43.521 | 2.160,11 | 157 | 57 | — | 43 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 108.968 | 1.059,56 | — | 3 | — | 13 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 19.486 | 1.505 | 93 | 77 | — | 46 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 21.287 | 1.154 | 78 | — | — | — |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 4.911 | 67,58 | 12 | 2 | — | 6 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.827 | 2.116,06 | 47 | 56 | 6 | 98 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 19.395 | 66,83 | 31 | 21 | 1 | — |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 9.278 | 210,98 | 66 | 21 | — | 30 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 14.072 | 163,34 | 32 | 16 | 1 | 16 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 8.114 | 155,48 | 60 | 9 | 1 | 36 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,63 | 10.479 | 120,97 | 22 | 19 | — | 9 |
| Total | 2.531,40 | 19.326 | 17.728,36 | 1.417 | 724 | 26 | 853 |

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2010 (continuación)

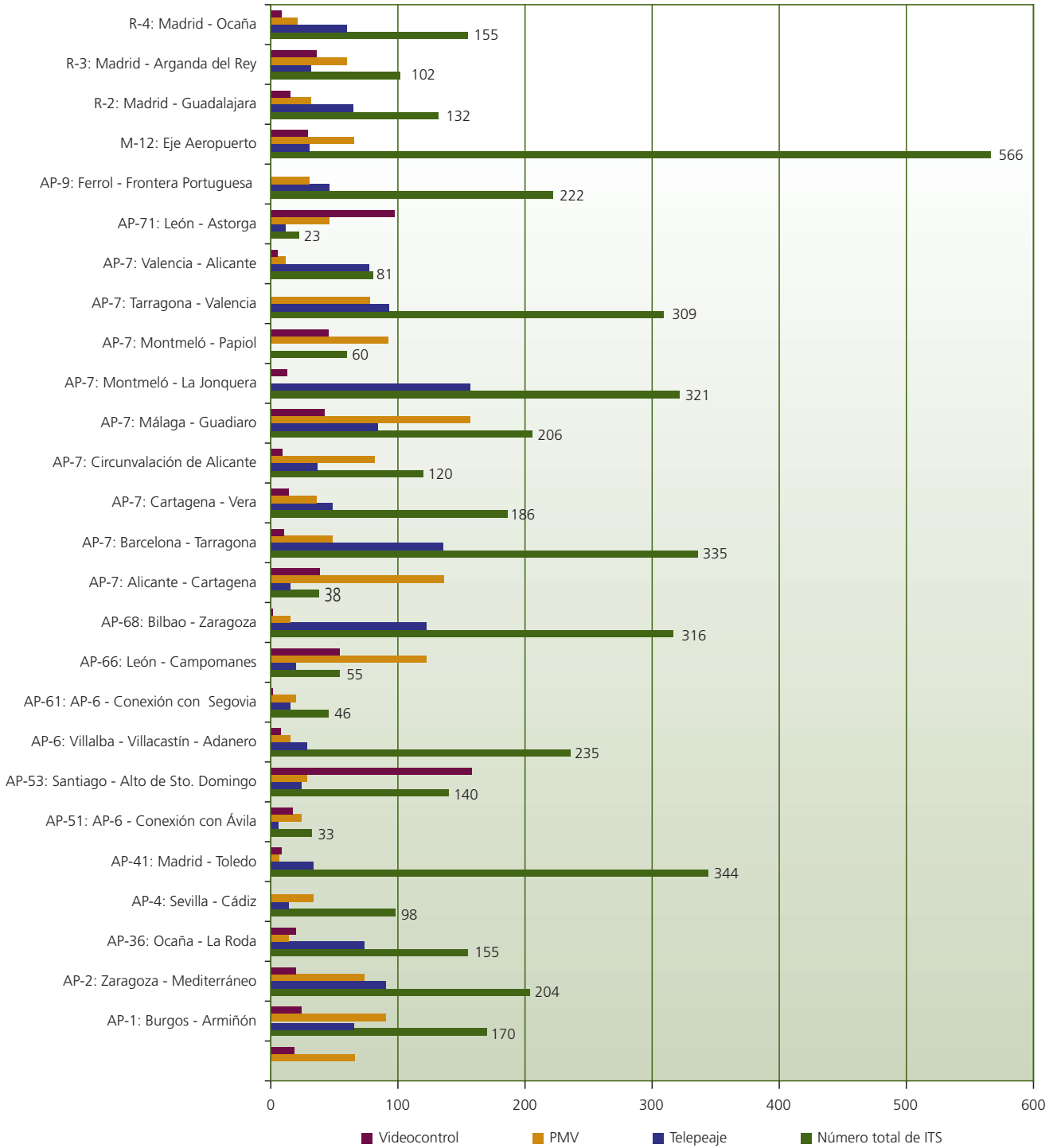
| Denominación de la autopista | Sistemas ITS | | | | | Total Sistemas ITS |
|--|---------------------|-----------------|------------------------|-------------------|------------|--------------------|
| | Estaciones de aforo | Pesaje dinámico | Estaciones meteorológ. | Vialidad invernal | Otros ITS | |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 3 | — | 5 | 20 | 45 | 170 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 2 | — | 24 | 18 | — | 204 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 27 | — | 1 | 1 | — | 155 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 9 | — | 1 | — | 44 | 98 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 90(2) | — | 2 | 4 | 44 | 344 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 6 | — | 2 | — | 0 | 33 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 12 | — | 2 | — | 68 | 140 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 7 | — | 1 | — | — | 235 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 5 | — | 2 | — | — | 46 |
| AP-66: León - Campomanes | 3 | — | 5 | 1 | — | 55 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 43 | — | 23 | 36 | 2(*) | 316 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 10 | — | — | 0 | 0 | 38 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 83 | — | 13 | 14 | — | 335 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 14 | — | 2 | — | 17 | 186 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 5 | — | 1 | 1 | (**) | 120 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 23 | — | 8 | — | 54 | 206 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 26 | — | 19 | 19 | — | 321 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 41 | — | 2 | 1 | — | 60 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 81 | — | 10 | 2 | — | 309 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 1 | — | — | 2 | — | 81 |
| AP-71: León - Astorga | 3 | — | — | — | — | 23 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 14 | — | 1 | — | — | 222 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 37 | — | 3 | 2 | 471 | 566 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 12 | — | 3 | — | — | 132 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 16 | — | 3 | — | 18 | 102 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 28 | — | 2 | 8 | 11 | 155 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 16 | — | 2 | — | 20 | 88 |
| Total | 617 | — | 137 | 129 | 837 | 4.740 |

(*) Se ha considerado el sistema de Gestión de Flotas y la red trunking de comunicaciones que lo soporta.

(**) de ITS faltan postes sos (29 parejas), ERUs (8), y equipamiento de túneles (2) y estaciones de peaje (4)

(1) 16 CTV en Vía; 8 CTV en Peajes; 48 CTV incidencia en vías peaje; 60 CTV OCR en vías peaje; 12 CTV OCR en ramales

(2) 56 Espiras; 34 vías de peaje



8. Calidad y sostenibilidad 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.

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 por el RDL 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, 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 km.
- Ampliación de carreteras convencionales que implique su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada, en una longitud continuada 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. 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 2010

| 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 | 630,39 | 7,48 | Junio-07 | Septiembre-08 | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,5 | 982,95 | 4,56 | — | — | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,5 | 186,29 | 1,46 | — | — | — | No corresponde |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,8 | 770,56 | 8,21 | Noviembre-11 | Septiembre-12 | No | |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,8 | 35,53 | 0,60 | — | — | — | No corresponde |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,1 | 69,51 | 3,01 | — | — | — | No corresponde |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,6 | 127,26 | 2,25 | — | — | — | No corresponde |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,6 | 689,03 | 9,90 | Diciembre-11 | Julio-12 | No | |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,7 | 64,70 | 2,34 | — | — | — | No corresponde |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 271,56 | 3,49 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,4 | 1.445,04 | 4,91 | Junio-07 | No | — | Corresponde en el año 2012 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,6 | 480,15 | 6,27 | Septiembre-07 | Julio-08 | No | |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,4 | 2.008,32 | 20,01 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,6 | 71,24 | 0,63 | — | — | — | No corresponde |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,2 | 87,92 | 2,65 | — | — | — | Corresponde en el año 2012 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,2 | 1.028,01 | 10,47 | Junio-10 | — | No | |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 136,0 | 2.160,11 | 15,89 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,6 | 1.059,56 | 39,77 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,3 | 1.505,00 | 6,68 | Diciembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,5 | 1.153,99 | 7,77 | Diciembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 67,58 | 1,79 | — | — | — | No corresponde |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 2.116,06 | 9,64 | Junio-07 | Septiembre-08 | No | |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,4 | 66,83 | 7,08 | No | No | No | |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 210,98 | 3,39 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,8 | 163,34 | 5,14 | Septiembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,5 | 155,48 | 2,96 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,6 | 120,97 | 3,83 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| Total Red Estatal | 2.531,4 | 17.728,40 | 7,00 | | | | |

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

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 2010 de 2.531,45 km y con una intensidad media diaria (IMD) de 19.326 vehículos en el conjunto de los tramos de peaje, de los cuales un 12% son pesados. La longitud total se ha mantenido constante respecto a la del año 2009 ya que no ha habido ninguna incorporación de nuevas autopistas en régimen de concesión. La Red está constituida por el conjunto de autopistas de peaje en concesión cuya titularidad corresponde al Estado (Ministerio de Fomento).

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

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

Más recientemente, la Ley 13/2003 de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, introdujo importantes y sustanciales modificaciones en el régimen regulatorio del sistema concesional, particularmente en lo que se refiere al riesgo concesional, al equilibrio económico de la concesión y a la financiación de las obras. Se trata de una modernización legislativa que abre la posibilidad a distintas modalidades de concesión con sus plazos específicos e introduce la denominada «cláusula de progreso», según la cual el concesionario debe mantener en cada momento y según el progreso de la 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

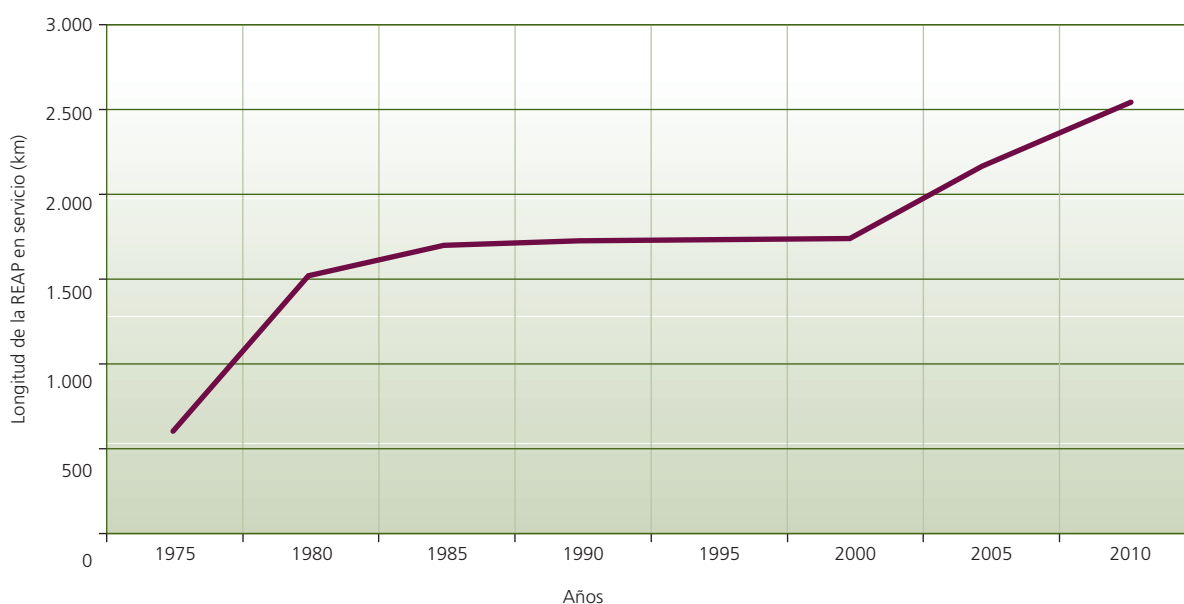
55/1999 de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en cuyo artículo 60 regula el contrato de servicios de gestión de autovías como nueva modalidad del contrato de servicios, obligando al concesionario a modernizar la infraestructura para adaptarla a la correcta prestación 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 periodo 1968-1976 y que estaba incluido en el Plan General de Carreteras. El PANE preveía la construcción de 3.160 km de autopistas de peaje distribuidas en siete grandes ejes. Para acelerar el proceso de adjudicación se promulgaron Decretos específicos para cada concesión.

Tabla y gráfico I.1.1. Evolución de la Red Estatal 1974-2010 (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 | 2010 |
| 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 | 2.531,45 |



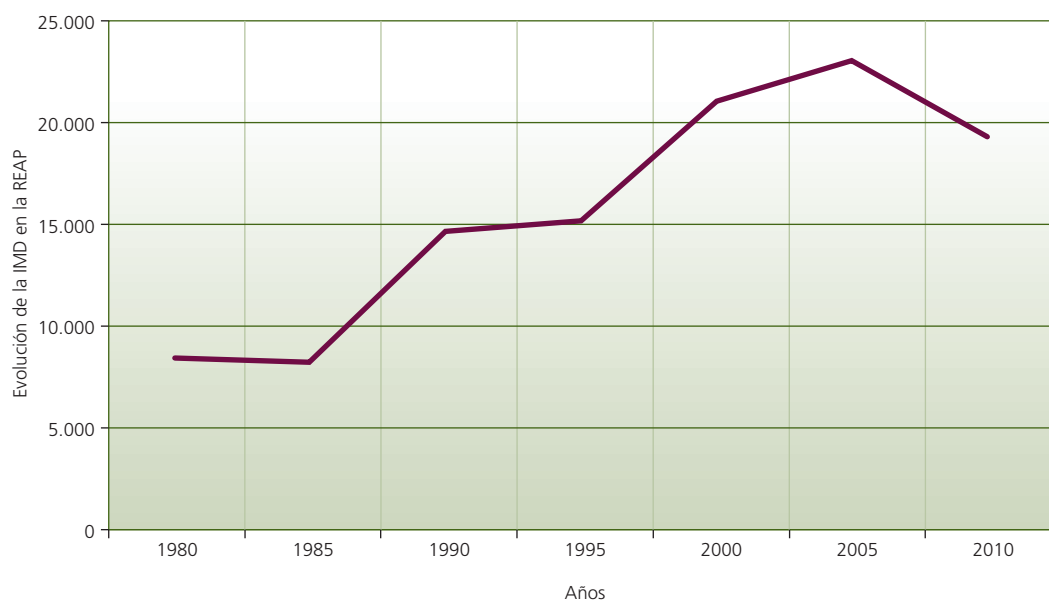
| 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 618,00 | 1.532,40 | 1.698,10 | 1.724,00 | 1.733,70 | 1.739,00 | 2.196,55 | 2.531,45 |

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 2010 con 493 km de longitud.

La evolución de la red a lo largo de los últimos 36 años (1974-2010) 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 1.1.1. Evolución de la Red Estatal 1974-2009 (kilómetros en servicio)

| | | 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 | 2010 | |
| 22.476 | 23.299 | 22.919 | 22.478 | 22.990 | 23.909 | 22.993 | 21.134 | 19.627 | 19.326 | |



| 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 |
|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 8.620 | 8.289 | 14.466 | 15.184 | 21.115 | 22.990 | 19.326 |

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2010

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



Figura I.1.1. Esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2010.

1.2. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el año 2010

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 2010, 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 × km en las vías).

| Tabla 1.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2010 | | | |
|--|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Denominación de la autopista | Sociedad concesionaria | Longitud (km) | Adjudicación |
| AP-1: Burgos - Armiñón | EUROPISTAS | 84,3 | 26/06/74 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | ACESA | 215,5 | 25/06/73 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | MADRID-LEVANTE | 127,5 | 21/02/04 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | AUMAR | 93,8 | 30/7/69 |
| AP-41: Madrid - Toledo | MADRID-TOLEDO | 58,8 | 21/02/04 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | CASTELLANA | 23,1 | 18/11/99 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | ACEGA | 56,6 | 12/11/99 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | IBERPISTAS | 69,6 | 29/01/68 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | CASTELLANA | 27,7 | 18/11/99 |
| AP-66: León - Campomanes | AUCALSA | 77,8 | 17/10/75 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | AVASA | 294,4 | 10/11/73 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | AUSUR | 76,6 | 01/08/98 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | ACESA | 100,4 | 29/01/68 |
| AP-7: Cartagena - Vera | AUCOSTA | 112,6 | 14/02/04 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | CIRALSA | 33,2 | 21/02/04 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | AUSOL | 98,2 | 15/03/96 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | ACESA | 136,0 | 06/02/67 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | | 26,6 | 15/05/74 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | AUMAR | 225,3 | 08/09/71 |
| AP-7: Valencia - Alicante | | 148,5 | 22/12/72 |
| AP-71: León - Astorga | AULESA | 37,7 | 10/03/00 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | AUDASA | 219,6 | 18/08/73 |
| M-12: Eje Aeropuerto | EJE AEROPUERTO | 9,4 | 26/11/02 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | HENARSA | 62,3 | 04/11/00 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | ACCESOS DE MADRID | 31,8 | 06/10/99 |
| R-4: Madrid - Ocaña | MADRID SUR | 52,5 | 30/12/00 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | ACCESOS DE MADRID | 31,6 | 06/10/99 |
| Longitud total a 31 de diciembre de 2010 | | 2.531,4 | |

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. Principales magnitudes de explotación. Año 2010

| Denominación de la autopista | Longitud (km) | IMD (Vh/día) | Millones de Vh × km |
|--|----------------|---------------|---------------------|
| AP-1: Burgos - Armiñón | 84,3 | 20.487 | 630,39 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,5 | 12.317 | 982,95 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,5 | 4.003 | 186,29 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,8 | 22.502 | 770,56 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,8 | 1.655 | 35,53 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,1 | 8.244 | 69,51 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,6 | 6.159 | 127,26 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,6 | 27.123 | 689,03 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,7 | 6.403 | 64,70 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 9.567 | 271,56 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,4 | 13.447 | 1.445,04 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,6 | 17.173 | 480,15 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,4 | 54.825 | 2.008,32 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,6 | 1.996 | 71,24 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,2 | 7.249 | 87,92 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,2 | 28.697 | 1.028,01 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 136,0 | 43.521 | 2.160,11 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,6 | 108.968 | 1.059,56 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,3 | 19.486 | 1.505,00 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,5 | 21.287 | 1.153,99 |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 4.911 | 67,58 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.827 | 2.116,06 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,4 | 19.395 | 66,83 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 9.278 | 210,98 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,8 | 14.072 | 163,34 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,5 | 8.114 | 155,48 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,6 | 10.479 | 120,97 |
| Total Red Estatal (tramos de peaje) | 2.531,4 | 19.326 | 17.728,36 |

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 67.500 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 2010 una longitud total de 2.531,45 km y una IMD de 19.326 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 2010 una extensión total de 493 km.

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

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

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

El otro gran objetivo junto al de mercado interior y tan esencial como él, es el de la cohesión económica y social con el fin de integrar las regiones periféricas y el conjunto del territorio de la Unión, incluido el de los nuevos Estados miembros. La inserción en el Tratado de Maastricht de 1993 de un título sobre las redes transeuropeas (de transporte, energía y telecomunicaciones) otorgó a la Unión las competencias para desarrollar esta política. En este marco,

se estableció en 1996 un conjunto de orientaciones que desarrollan los objetivos, las prioridades, las grandes líneas de acción y la definición de los «proyectos de interés común» que pueden recibir el apoyo comunitario.

La red transeuropea define además el marco de aplicación de legislación comunitaria que afecta a la red estatal de autopistas de peaje, como son las directivas de seguridad de túneles, tarificación por el uso de infraestructuras y especialmente la que se refiere al Servicio Europeo de Peaje Electrónico Interoperable, (*European Electronic Toll Service* o EETS) que establece la Directiva 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 2010 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 2010 | | | |
|---|--|---------------------|---------------------------------------|
| 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 SA | 15/11/75 | 326,25 |
| AUCOSTA | Autopista de la Costa Cálida CESA | 06/2/04 | 113,00 |
| AUDASA | Autopistas del Atlántico CESA | 16/10/73 | 195,92 |
| AULESA | Autopistas de León CESA | 10/03/00 | 64,64 |
| AUMAR | Autopistas Aumar SACR | 16/09/71 | 213,60 |
| AUSOL | Autopista del Sol, CESA | 12/04/96 | 143,06 |
| AUSUR | Autopista del Sureste CESA | 17/09/98 | 138,14 |
| AVASA | Autopista Vasco-Aragonesa CESA | 18/12/69 | 237,10 |
| CASTELLANA | Castellana de Autopistas, SACE Unipersonal | 25/11/95 | 51,00 |
| 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 | 100,83 |
| MADRID SUR | Autopista Madrid Sur CESA | 27/02/01 | 663,59 |

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.
 - Subdirección General de Explotación y Gestión de Red.
 - 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 2010, 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 viajeros \times km, mientras que ninguno de sus dos modos competidores, aéreo y ferrocarril, llegan al 5%.

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

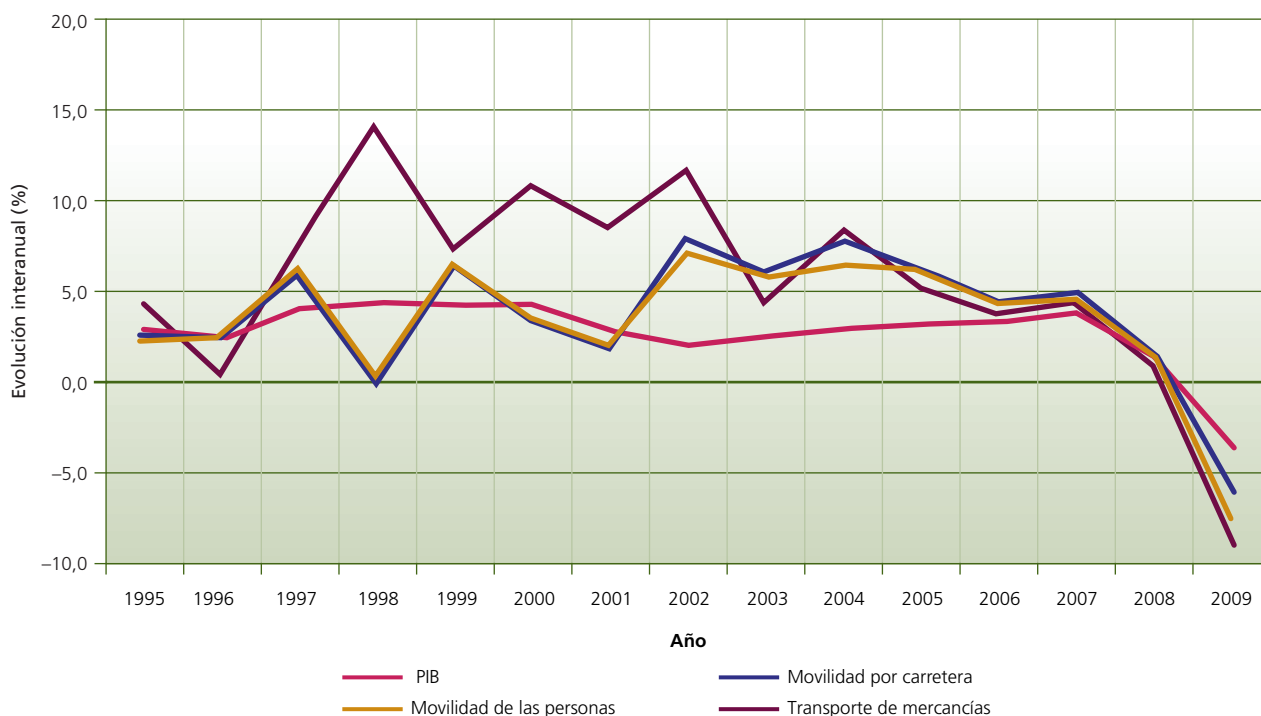
- El crecimiento de la movilidad interurbana de personas refleja nuevas pautas sociales y estilos de vida.
- La demanda tiene destinos y orígenes más dispersos que años atrás y no se limita a ciertos períodos del año, aún así la tasa interanual ha sido del $-7,4\%$, valor que indica una regresión importante 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 (%) | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| PIB | 2,8 | 2,4 | 4,0 | 4,3 | 4,2 | 4,2 | 2,8 | 2,0 | 2,4 | 2,8 | 3,1 | 3,2 | 3,7 | 1,2 | -3,6 |
| Movilidad de las personas | 2,2 | 2,5 | 6,2 | 0,3 | 6,4 | 3,9 | 2,1 | 7,0 | 5,8 | 6,4 | 6,0 | 4,2 | 4,4 | 1,3 | -7,4 |
| Movilidad por carretera | 2,4 | 2,3 | 5,7 | 0,0 | 6,3 | 3,4 | 1,9 | 7,8 | 6,1 | 7,8 | 6,2 | 4,4 | 4,7 | 1,0 | -6,0 |
| Transporte de mercancías | 4,1 | 0,3 | 7,5 | 14,0 | 7,2 | 10,8 | 8,3 | 11,5 | 4,2 | 8,2 | 5,2 | 3,7 | 4,2 | 0,8 | -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 (kilómetros 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 2010 la Red Estatal de autopistas de peaje no ha crecido en longitud, y la demanda se ha contraído en un 0,37% en relación con la del año 2009, continuando con la caída que ya se experimentaba desde el año 2008.

Los datos son suficientemente elocuentes, de los 585,70 Km. en servicio en el año 1974 se ha pasado a disponer a finales de 2010 de 2.531,45 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de casi el 432% en el plazo de 36 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,15%. 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 × km en el año 1974 a alcanzar la cifra de casi 17.730 millones de Vh × km en el año 2010 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 1.146%, que en media anual acumulativa equivaldría a 7,01%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (211% y 2,09% 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 (kilómetros 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 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, manteniéndose en este último año 2010.

En cuanto a la evolución reciente (2009-2010) 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 × km recorridos se sitúa para el conjunto de los tramos de peaje de la Red en un valor promedio de -0,37%

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

| Tabla 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1974-2010) (kilómetros en servicio y millones de Vh × km/año) | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| 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 | 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% | 0,00% |
| Demanda (MVh × 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 | 5.790,64 |
| Crecimiento | | 30,86% | 14,85% | 29,87% | 26,48% | 13,88% | 5,15% | 3,81% | 1,16% | -2,55% | 2,58% | 6,47% | 13,27% |
| | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
| Oferta (km) | 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 | 1.752,50 | 1.844,60 |
| Crecimiento | 0,00% | 0,47% | 0,00% | 1,06% | 0,99% | 1,32% | 0,00% | 1,83% | -3,48% | 0,00% | 0,58% | 0,50% | 5,26% |
| Demanda (MVh × km) | 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 | 11.235,29 | 12.682,28 |
| Crecimiento | 12,46% | 14,70% | 14,85% | 5,10% | 5,45% | 1,70% | -1,66% | 2,88% | -0,01% | -2,43% | 6,07% | 10,99% | 12,88% |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | | |
| Oferta (km) | 1.739,00 | 1.815,60 | 1.933,00 | 2.063,70 | 2.187,11 | 2.196,55 | 2.382,85 | 2.528,70 | 2.528,70 | 2.531,45 | 2.531,45 | | |
| Crecimiento | -5,72% | 4,40% | 6,47% | 6,76% | 5,98% | 0,43% | 8,48% | 6,12% | 0,00% | 0,11% | 0,00% | | |
| Demanda (MVh × km) | 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 | 17.794,74 | 17.728,36 | | |
| Crecimiento | 5,86% | 8,54% | 6,66% | 6,03% | 7,82% | 3,52% | 6,82% | 5,51% | -5,11% | -9,56% | -0,37% | | |

Gráfico 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1974-2010). Kilómetros en servicio y millones de Vh x km/año

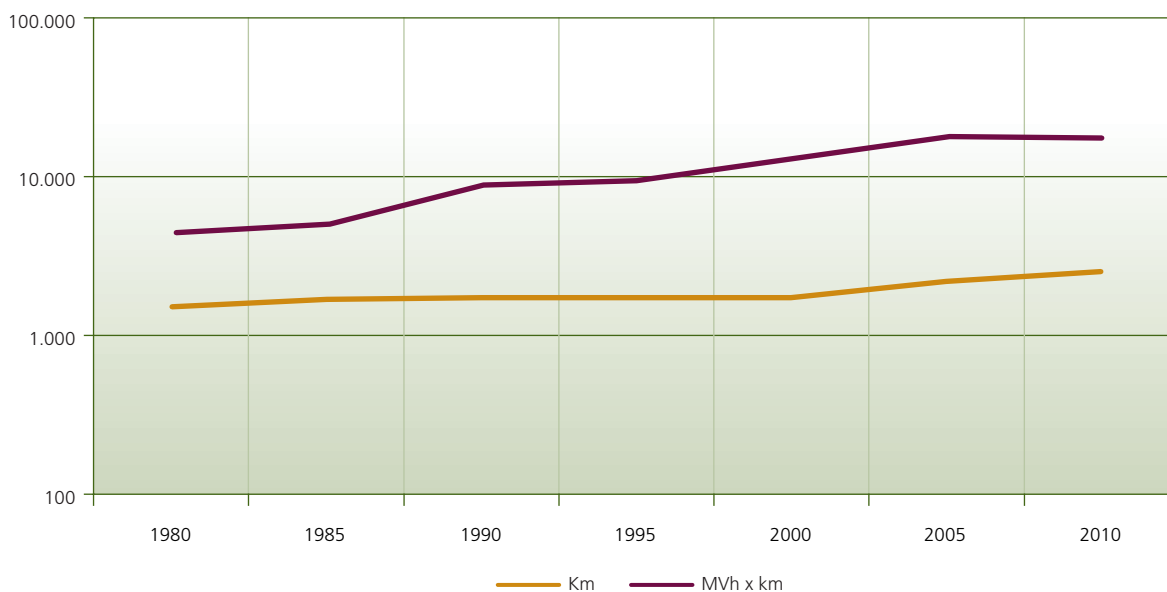


Tabla 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2010). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

| | 1974 | 2010 | Incremento (*) | Media anual (**) |
|----------|----------|-----------|----------------|------------------|
| Longitud | 585,70 | 2.531,45 | 432,21 | 4,15 |
| IMD | 9.171 | 19.326 | 210,73 | 2,09 |
| MVh x km | 1.547,45 | 17.728,36 | 1.145,65 | 7,01 |

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.

Gráfico 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2010). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

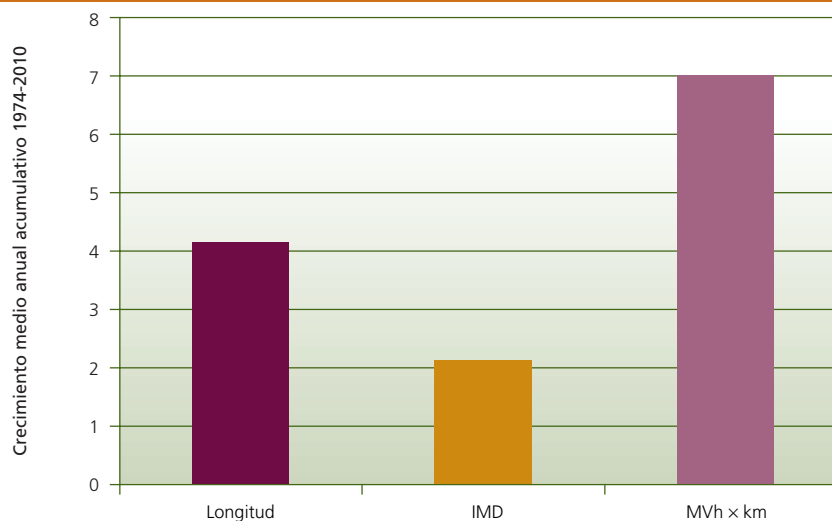


Tabla 2.2.3. Autopistas de la Red Estatal. IMD por autopista, año 2010

| Denominación de la autopista | IMD (vh/día) | V. ligeros | V. pesados | % Variación 10/09 |
|--|---------------|---------------|--------------|-------------------|
| AP-1: Burgos - Armiñón | 20.487 | 17.026 | 3.461 | -0,77 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 12.317 | 11.076 | 1.241 | -4,05 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 4.003 | 3.791 | 212 | -10,47 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 22.502 | 21.156 | 1.346 | -5,35 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 1.655 | 1.610 | 45 | -12,10 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 8.244 | 7.722 | 521 | -0,87 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 6.159 | 5.796 | 363 | 5,00 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 27.123 | 24.001 | 3.122 | -3,27 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 6.403 | 5.863 | 540 | 4,16 |
| AP-66: León - Campomanes | 9.567 | 8.126 | 1.441 | -3,90 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 13.447 | 12.051 | 1.396 | -0,92 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 17.173 | 15.385 | 1.788 | 1,25 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 54.825 | 45.646 | 9.179 | -4,74 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 1.996 | 1.747 | 249 | -4,99 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 7.249 | 6.807 | 442 | -9,13 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 28.697 | 26.960 | 1.738 | -2,62 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 43.521 | 35.314 | 8.207 | -1,57 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 19.486 | 16.992 | 2.494 | -7,22 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 21.287 | 19.915 | 1.372 | -7,15 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 108.968 | 85.523 | 23.445 | -0,73 |
| AP-71: León - Astorga | 4.911 | 4.349 | 562 | -4,00 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 26.827 | 24.279 | 2.548 | -0,38 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 19.395 | 18.982 | 413 | -1,07 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 9.278 | 8.401 | 877 | 5,48 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 14.072 | 13.380 | 692 | -5,19 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 8.114 | 7.603 | 511 | -8,17 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 10.479 | 10.140 | 339 | -1,74 |
| Total Red Estatal (tramos de peaje) | 19.326 | 16.964 | 2.362 | -1,53 |

Tabla 2.2.4. Autopistas de la Red Estatal. Demanda agregada (Vh x km) por autopista, año 2010

| Denominación de la autopista | Millones de Vh x km | V. ligeros | V. pesados | % Variación 10/09 |
|--|---------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| AP-1: Burgos - Armiñón | 630,39 | 523,88 | 106,51 | -0,77 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 982,95 | 871,18 | 111,77 | -4,05 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 186,29 | 176,43 | 9,86 | -10,47 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 770,56 | 724,47 | 46,09 | -5,35 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 35,53 | 34,56 | 0,97 | -12,09 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 69,51 | 65,11 | 4,40 | -0,87 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 127,26 | 119,75 | 7,50 | 5,00 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 689,03 | 609,72 | 79,32 | -3,27 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 64,70 | 59,24 | 5,46 | 4,16 |
| AP-66: León - Campomanes | 271,56 | 230,64 | 40,92 | -3,90 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 1.445,04 | 1.295,06 | 149,98 | -0,94 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 480,15 | 430,15 | 50,00 | 1,50 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 2.008,32 | 1.672,07 | 336,25 | -4,74 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 71,24 | 62,35 | 8,89 | -4,998 (*) |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 87,92 | 82,56 | 5,36 | -0,09 (**) |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 1.028,01 | 965,76 | 62,25 | -0,03 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 2.160,11 | 1.752,76 | 407,36 | -1,56 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 1.505,00 | 1.239,03 | 265,97 | -7,22 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 1.153,99 | 1.079,61 | 74,37 | -7,15 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 1.059,56 | 831,59 | 227,97 | -0,73 |
| AP-71: León - Astorga | 67,58 | 59,84 | 7,74 | -4,00 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 2.116,06 | 1.934,13 | 181,93 | -0,38 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 66,83 | 65,40 | 1,42 | -1,09 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 210,98 | 191,03 | 19,95 | -1,07 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 163,34 | 155,31 | 8,04 | -5,19 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 155,48 | 145,68 | 9,80 | -8,17 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 120,97 | 117,06 | 3,91 | 2,68 |
| Total Red Estatal (tramos de peaje) | 17.728,36 | 15.494,37 | 2.233,98 | 0,37 |

(*) Fecha de apertura: 29-03-2007.

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

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

3.1. La seguridad vial en las carreteras españolas

En el año 2010 se registraron en las carreteras españolas 1.730 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.903 en 2009) y 7.954 heridos que tuvieron la consideración de graves (8.975 en 2009). Por séptimo 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 del 48% en el número de fallecidos y del 48% igualmente en lo que se refiere a heridos graves. El promedio diario de víctimas mortales se situó en 4,7 frente al valor de 5,2 en 2009.

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 2010 superaba la cifra de 31,10 millones (30,86 en 2009), con un censo de conductores en torno a 25,8 millones (25,7 en 2009). La tasa de muertos por millón de vehículos se sitúa en este año 2010 en un valor de 56, inferior a la del año 2009 que ascendía a 62. El descenso interanual en el número de desplazamientos por carretera se puede estimar en un valor por encima del 1% entre 2010 y 2009.

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; 1.331 personas, es decir casi el 77% del total. En 2010 han fallecido en este tipo de vía 157 personas menos que en 2009, lo que supone un descenso del 11%. Las autopistas de peaje sin embargo presentaron en 2010 un incremento de 31% en el número de víctimas mortales respecto al año 2009. En las autovías también se constata una reducción de 12% respecto de 2009, siendo el número de muertos en este tipo de vías durante el año 2010 de 294 personas, 41 menos que el año anterior. El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2010 fue de 105, frente a los 80 de 2009, por lo que supone un incremento del 31%.

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 37% de los accidentes mortales y graves. A este tipo le siguen los accidentes por colisiones frontales que representan un 21% de la mortalidad, y las colisiones fronto-laterales un 15%. 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 2005-2010

| Accidentes | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| Accidentes mortales | 2.876 | 2.626 | 2.415 | 1.929 | 1.690 | 1.548 |
| Víctimas mortales | 3.332 | 3.015 | 2.741 | 2.181 | 1.897 | 1.730 |
| Heridos graves | 15.304 | 14.141 | 13.542 | 11.363 | 8.975 | 7.954 |

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).

Balance de siniestralidad en la red nacional de carreteras

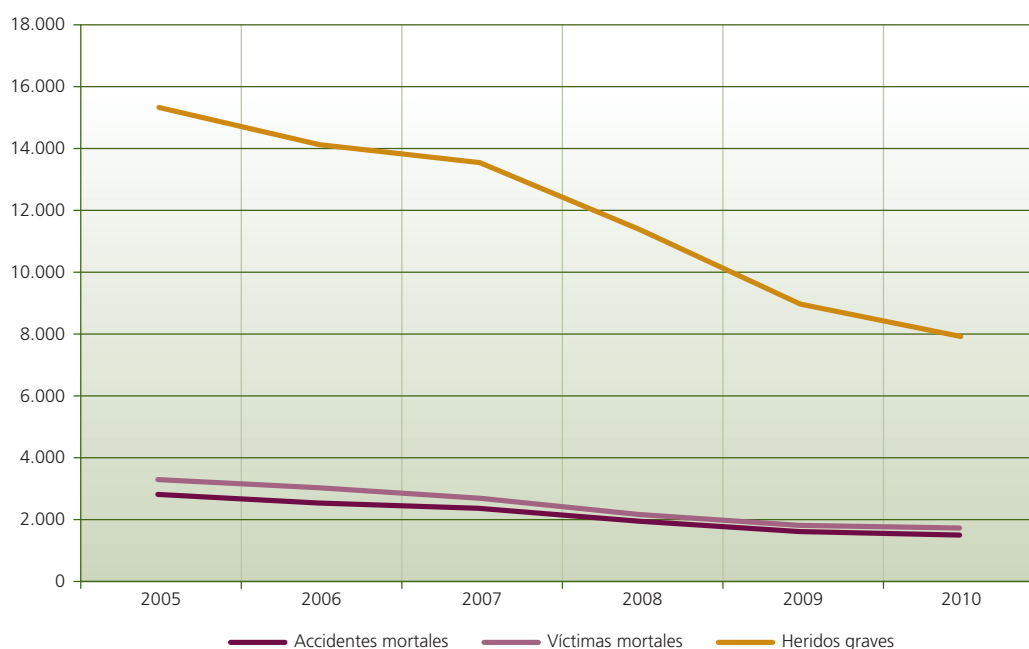
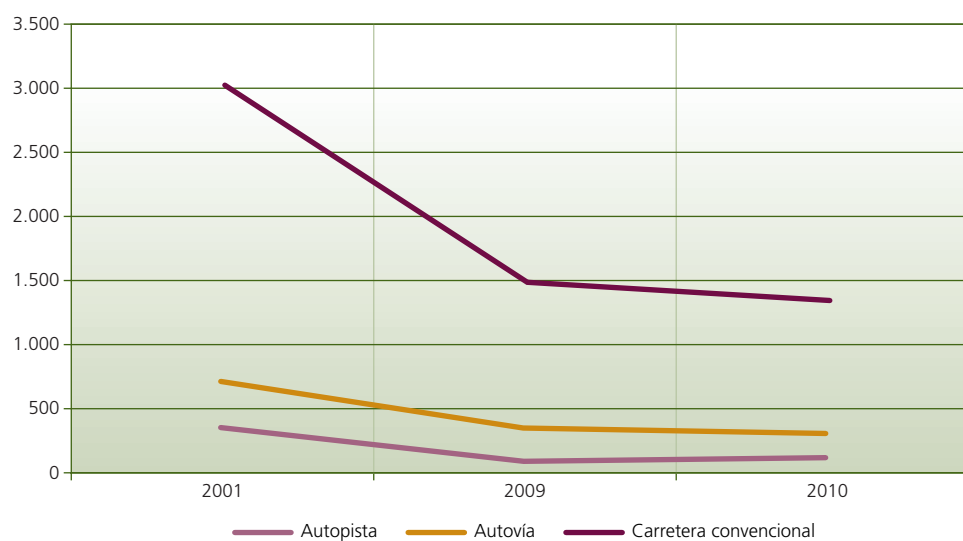


Tabla y gráfico 3.1.2. Distribución de la mortalidad por tipo de vía. Años 2001-2009-2010

| Víctimas mortales en accidentes de carretera | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|------------------|--------------|---------------|
| Víctimas mortales | 2001 | 2009 | 2010 | % distribución 10 | Diferencia 10-09 | Diferencia 10-01 | % Var. 10-09 | % Var. 10-01 |
| Autopista | 343 | 80 | 105 | 6,10 | 25 | -238 | 31,25 | -69,39 |
| Autovía | 699 | 335 | 294 | 17,00 | -41 | -405 | -12,24 | -57,94 |
| Carretera convencional | 3.025 | 1.488 | 1.331 | 76,90 | -157 | -1.694 | -10,55 | -56,00 |
| Total | 4.067 | 1.903 | 1.730 | 1,00 | -173 | -2.337 | -9,09 | -57,46 |

Fuente: Ministerio del Interior (datos provisionales).

Mortalidad según el tipo de vía


Tabla 3.1.3. Siniestralidad por Comunidades Autónomas. Año 2010

| Comunidades Autónomas | Víctimas mortales en carretera | |
|----------------------------|--------------------------------|---------------|
| | 2010 | % Var. 10-09 |
| Andalucía | 290 | -40,0 |
| Aragón | 74 | -15,0 |
| Principado de Asturias | 48 | 5,0 |
| Islas Baleares | 44 | 4,0 |
| Canarias | 46 | -5,0 |
| Cantabria | 19 | -4,0 |
| Castilla-La Mancha | 139 | -16,0 |
| Castilla y León | 212 | 15,0 |
| Cataluña | 245 | -24,0 |
| Extremadura | 66 | -1,0 |
| Galicia | 179 | -7,0 |
| Madrid | 82 | -23,0 |
| Región de Murcia | 48 | -18,0 |
| Comunidad Foral de Navarra | 30 | -3,0 |
| La Rioja | 16 | -14,0 |
| Comunidad Valenciana | 140 | -28,0 |
| País Vasco | 52 | 1,0 |
| Total nacional | 1.730 | -173,0 |

Fuente: Ministerio del Interior

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

Como se ha indicado en el apartado anterior, en el año 2010 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 un 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 2010 fue de 62 fallecidos (72 en 2009), de los cuales 60 correspondieron al tronco de las autopistas (68 en 2009) y 2 a los enlaces (4 en 2009). Esta cifra supone el 59% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (43 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.978 (1.828 en 2009), correspondiendo 1.875 (1.688 en 2009) al tronco de las autopistas y 103 a los enlaces (140 en 2009).

La autopista que sufrió durante el año 2010 un mayor número de víctimas mortales fue la AP-7 en el itinerario Tarragona-Valencia, con 14 personas fallecidas, que supone el 23,3% del total de la Red, le siguen en número absoluto la AP-68, Bilbao-Zaragoza, con 10 muertos (16,7%) y la AP-7 itinerario Montmeló-La Junquera con 8 muertos (13,3%). 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-61 Segovia-San Rafael con 1,51, seguida de la M-12 Eje Aeropuerto con un índice de 1,50.

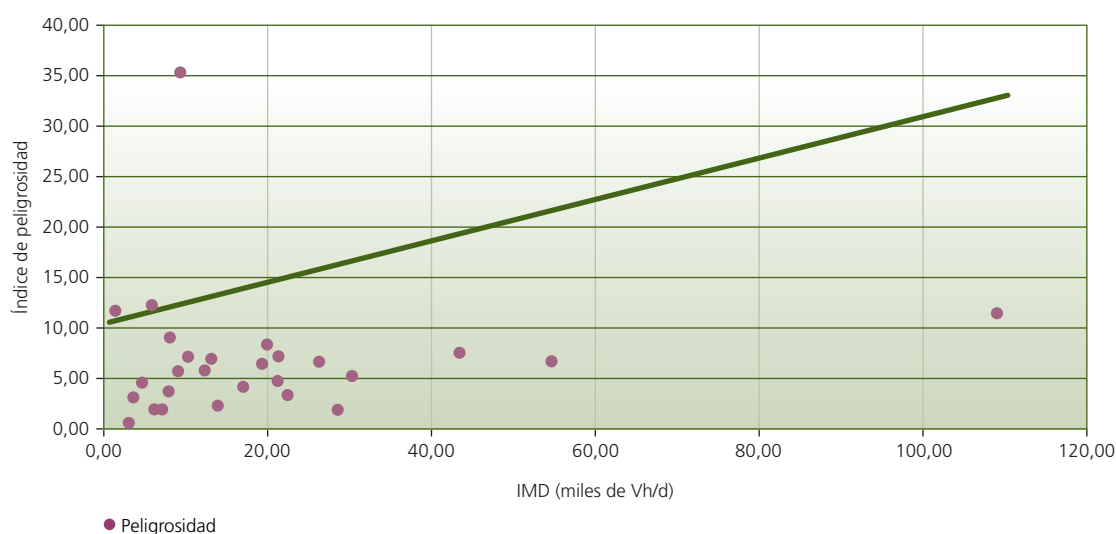
La autopista con el mayor número de accidentes con víctimas en el tronco a lo largo del año 2010 fue la AP-7 itinerario Montmeló-La Junquera con 151 (13,3%), seguida de la AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa con 149 accidentes (13,1%), y en tercer lugar la AP-7 itinerario Tarragona-Valencia con 129 (11,3%). 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 11,76, la AP-41 Madrid-Toledo con 11,26 y la AP-7 Montmeló-La Junquera con 10,85.

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 2010.

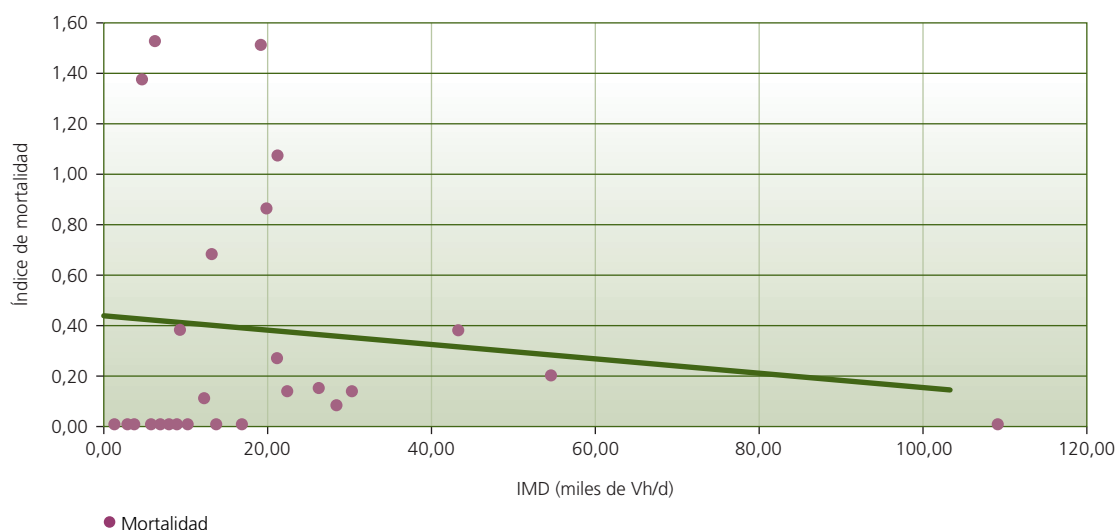
Tabla y gráfico 3.2.1. Correlaciones IMD-IPE IMD-IM. Año 2010

| Autopista | IMD (miles de Vh/d) | Índices de accidentalidad | |
|---|------------------------|---------------------------|------------|
| | | Peligrosidad | Mortalidad |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 21,46 | 6,66 | 1,06 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 12,50 | 5,29 | 0,10 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 4,00 | 2,65 | 0,00 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 22,68 | 2,83 | 0,13 |
| AP-41: Madrid - Toledo | 1,65 | 11,26 | 0,00 |
| AP-51: Ávila - Villacastín | 8,39 | 8,49 | 0,00 |
| AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo | 6,16 | 11,80 | 0,00 |
| AP-6: Villalba - Adanero | 30,51 | 4,64 | 0,13 |
| AP-61: Segovia - San Rafael | 6,55 | 1,51 | 1,51 |
| AP-66: León - Campomanes | 9,58 | 34,62 | 0,37 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 13,45 | 6,51 | 0,67 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 17,17 | 3,75 | 0,00 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 54,83 | 6,22 | 0,19 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 3,29 | 0,00 | 0,00 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 7,26 | 1,50 | 0,00 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 28,68 | 1,36 | 0,07 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 43,52 | 6,99 | 0,37 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 20,09 | 7,81 | 0,85 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 21,45 | 4,13 | 0,26 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 108,97 | 10,85 | 0,00 |
| AP-71: León - Astorga | 4,91 | 4,07 | 1,36 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 26,40 | 6,05 | 0,14 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 19,48 | 5,99 | 1,50 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 9,28 | 5,20 | 0,00 |
| R-3: Madrid - Arganda | 14,07 | 1,84 | 0,00 |
| R-4: Madrid a Ocaña | 8,11 | 3,22 | 0,00 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 10,49 | 6,61 | 0,00 |

Correlación entre el Índice de peligrosidad y la IMD



Correlación entre el Índice de mortalidad y la IMD



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

En este apartado se desglosan los principales indicadores correspondientes al año 2010 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 2010

| 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 | 660,38 | 44 | 5 | 91 | 7 | 6,66 | 1,06 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,49 | 983 | 52 | 1 | 79 | 1 | 5,29 | 0,10 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 186,29 | 6 | 0 | 9 | 0 | 2,65 | 0,00 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 776,76 | 22 | 1 | 30 | 1 | 2,83 | 0,13 |
| AP-41: Madrid - Toledo | 58,80 | 35,51 | 4 | 0 | 7 | 0 | 11,26 | 0,00 |
| AP-51: Ávila - Villacastín | 23,10 | 70,71 | 6 | 0 | 11 | 0 | 8,49 | 0,00 |
| AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo | 56,61 | 127,26 | 13 | 0 | 15 | 0 | 11,80 | 0,00 |
| AP-6: Villalba - Adanero | 69,60 | 775,06 | 36 | 1 | 85 | 1 | 4,64 | 0,13 |
| AP-61: Segovia - San Rafael | 27,7 | 66,24 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1,51 | 1,51 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 272 | 32 | 1 | 45 | 1 | 34,62 | 0,37 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,40 | 1.445,04 | 97 | 8 | 188 | 10 | 6,51 | 0,67 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 480,15 | 18 | 0 | 36 | 0 | 3,75 | 0,00 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 2.008 | 125 | 4 | 183 | 4 | 6,22 | 0,19 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 135,15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 87,92 | 2 | 0 | 3 | 0 | 1,50 | 0,00 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,20 | 1.028,01 | 55 | 4 | 75 | 4 | 1,36 | 0,07 |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | 135,98 | 2.160 | 151 | 7 | 231 | 8 | 6,99 | 0,37 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 1.652,33 | 129 | 12 | 244 | 14 | 7,81 | 0,85 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 1.162,54 | 48 | 2 | 106 | 3 | 4,13 | 0,26 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 1.060 | 115 | 0 | 169 | 0 | 10,85 | 0,00 |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 68 | 3 | 1 | 6 | 1 | 4,07 | 1,36 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,60 | 2.116,06 | 149 | 3 | 223 | 3 | 6,05 | 0,14 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,40 | 66,83 | 4 | 1 | 5 | 1 | 5,99 | 1,50 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,30 | 210,98 | 11 | 0 | 13 | 0 | 5,20 | 0,00 |
| R-3: Madrid - Arganda | 31,80 | 163,34 | 3 | 0 | 4 | 0 | 1,84 | 0,00 |
| R-4: Madrid a Ocaña | 52,50 | 155,48 | 5 | 0 | 6 | 0 | 3,22 | 0,00 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,6 | 120,97 | 8 | 0 | 10 | 0 | 6,61 | 0,00 |
| Total tronco | 2.531,46 | 18.073,53 | 1.139 | 52 | 1.875 | 60 | 6,30 | 0,29 |

Tabla 3.3.2. Accidentes en los enlaces. Año 2010

| Autopista | Accidentes con víctimas | | Número de víctimas | |
|---|-------------------------|----------|--------------------|----------|
| | Totales | Mortales | Totales | Mortales |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 1 | 0 | 1 | 0 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 4 | 0 | 6 | 0 |
| AP-41: Madrid - Toledo | 1 | 1 | 2 | 1 |
| AP-51: Ávila - Villacastín | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo | 2 | 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 | 6 | 0 | 8 | 0 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 4 | 0 | 7 | 0 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 2 | 0 | 3 | 0 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 1 | 1 | 1 | 1 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 3 | 0 | 4 | 0 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 2 | 0 | 5 | 0 |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 1 | 0 | 1 | 0 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 4 | 0 | 7 | 0 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-71: León - Astorga | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 38 | 0 | 48 | 0 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 4 | 0 | 4 | 0 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 0 | 0 | 0 | 0 |
| R-3: Madrid - Arganda | 1 | 0 | 3 | 0 |
| R-4: Madrid a Ocaña | 0 | 0 | 0 | 0 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Total enlaces | 75 | 2 | 103 | 2 |

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 autopista por la que se circule.

Por tanto, Vía T es el nuevo servicio común de telepeaje, que se está generalizando en todas las 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 2010 de 1.417 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 541,01 millones de euros, que supone el 21% 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 2010, existen 75 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 34 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 darse traslado de las reclamaciones formuladas, incluyendo su propio informe individualizado y las medidas adoptadas en cada caso.

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

En la tabla 4.3.1 se indican las reclamaciones que se han producido durante el año 2010, clasificadas por motivos.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 1.873 (1.897 en 2009). Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes:

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

Las 477 reclamaciones con motivo del servicio ocupan el primer lugar en importancia dentro de las que obedecen a una causa identificada y representan el 25,47% del total de las reclamaciones, lo que supone un aumento considerable en relación con el año anterior tanto en valor absoluto como especialmente relativo.

A continuación del peaje el número mayor de reclamaciones corresponde a la categoría inespecífica de «otros», con un total de 445 (23,76% del total). Se aprecia igualmente una mejora significativa en cuanto a la segunda causa de reclamación, que es el peaje, donde la situación ha pasado de 420 reclamaciones en 2009 a 323 en el presente año, y están motivadas principalmente por el extravío o no recogida por el usuario de la tarjeta de control, lo que obliga al pago de mayores recorridos, peajes que se entienden demasiado elevados así como desacuerdo por la clasificación del vehículo a efectos del grupo tarifario.

Tabla 4.2.1. Áreas de servicio. Año 2010

| Autopista | Longitud (km) | Áreas de servicio | Localización (toponimia y Pk) |
|---|-----------------|-------------------|---|
| AP-1: Burgos - Armiñón | 84,30 | 6 | Quintanapalla (12), Briviesca (36), Desfiladero (64). Son dobles, una por sentido de la circulación. |
| 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 (AP36 PK41), Santa María de los Llanos (AP36 PK84), El Provençio (AP36 PK108), San Clemente (A43 PK152). |
| 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 | — | 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 | 27,7 | — | N/A |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 2 | Rioseco de Tapia (26), Caldas de Luna (90). |
| 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 | Porta de Barcelona (166), Penedés (208), Médol (237) |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1 | Mazarrón (848) |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 1 | Agost (696) |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,20 | 4 | Manilva (138), Río Castor (160), Altos de Marbella (187), Arroyo de la Miel (224). |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 135,98 | 5 | La Junquera (7), Empordá (35), Gironés (71), La Selva (86), Montseny (117) |
| 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 | 6 | Miño (15F), O Burgo (6), Ameixeira (39), Compostela (81), Salnés (114), San Simón (144). |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,40 | 1 | 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). |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 2.531,46 | 75 | |

AREAS DE SERVICIO EN AUTOPISTAS DE PEAJE

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



Figura 4.2.1. Situación de las áreas de servicio de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2010).

Al margen de éstas, destacan igualmente las 319 reclamaciones motivadas por la señalización, que representan el 17,03% del total de las reclamaciones.

En general, debe indicarse que un número apreciable de las reclamaciones recibidas no están fundamentadas con la suficiente objetividad; sin embargo, las que sí 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 9,5 millones de vehículosxkilómetro, lo cual no supone mejora en relación con el año anterior (9,3 millones de vehículos × kilómetro).

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2010

| Autopista | Motivos de las reclamaciones | | | | | | Total |
|---|------------------------------|--------------|------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| | Peaje | Señalización | Servicio | Iluminación | Circulación | Otros | |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 3 | 2 | 0 | 0 | 7 | 12 | 24 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 5 | 1 | 2 | 0 | 1 | 20 | 29 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 26 | 7 | 1 | 0 | 0 | 17 | 51 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 6 | 10 | 3 | 0 | 5 | 9 | 33 |
| AP-41: Madrid - Toledo | 9 | — | 5 | — | 4 | 2 | 20 |
| AP-51: Ávila - Villacastín | 1 | 9 | 45 | 0 | 2 | 34 | 91 |
| AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo | 11 | 0 | 4 | 0 | 4 | 13 | 32 |
| AP-6: Villalba - Adanero | 8 | 17 | 157 | 0 | 14 | 32 | 228 |
| AP-61: Segovia - San Rafael | 3 | 18 | 2 | 0 | 2 | 9 | 34 |
| AP-66: León - Campomanes | 11 | 24 | 16 | 0 | 8 | 28 | 87 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 18 | 8 | 32 | 0 | 4 | 16 | 78 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 14 | 8 | 13 | 0 | 0 | 21 | 56 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 13 | 4 | 12 | 0 | 16 | 16 | 61 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 2 | 9 | 2 | 0 | 7 | 13 | 33 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 10 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 22 | 14 | 0 | 0 | 27 | 30 | 93 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 18 | 6 | 44 | 0 | 48 | 16 | 132 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 13 | 8 | 7 | 0 | 15 | 24 | 67 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 8 | 7 | 2 | 0 | 12 | 37 | 66 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AP-71: León - Astorga | 5 | 10 | 89 | 0 | 0 | 8 | 112 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 63 | 12 | 25 | 1 | 104 | 29 | 234 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 1 | 87 | 4 | 0 | 0 | 11 | 103 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 10 | 4 | 7 | 0 | 3 | 5 | 29 |
| R-3: Madrid - Arganda | 13 | 18 | 1 | 0 | 9 | 9 | 50 |
| R-4: Madrid a Ocaña | 12 | 18 | 1 | 0 | 0 | 14 | 45 |
| R-5: Madrid - Navacarnero | 26 | 17 | 3 | 1 | 15 | 13 | 75 |
| Total | 323 | 319 | 477 | 2 | 307 | 445 | 1.873 |

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 (8% ó 18% 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 93 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 1,5 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 | Peaje mixto 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 Lalín 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 barrera. |
| 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 - Guadario | 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 Junquera | 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 Algemés 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. |
| 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 deseando 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 e IMD_P la previsión de dicha intensidad media reflejada en el plan económico-financiero aprobado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Las tarifas revisadas entrarán en vigor el 1 de enero. Los grupos tarifarios son los siguientes:

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

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

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

En el apartado siguiente se presentan los datos más significativos en cuanto a las tarifas e ingresos de las autopistas de la Red Estatal a lo largo del año 2010.

5.3. Tarifas e ingresos de cada autopista y del conjunto de la Red Estatal (2010)

5.3.1. Tarifas vigentes durante el año 2010

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 habrían de regir a partir del 1 de enero de 2010 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 0,0233 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 (1,0844 euros/km) éstos corresponden a la AP-7 (Málaga-Guadiaro) con 0,3242 euros/km, seguida de la de la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,2177 euros/km y de la R-4 (Madrid-Ocaña) con 0,1202 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 0,1254 euros/km seguida de la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,1293 euros/km y de la AP-9 (Ferrol-Frontera Portuguesa) con 0,0700 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 0,0686 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 (5,7697 euros/km), éstos se dan en la AP-7 (Málaga-Guadiaro) con un valor de 0,3401 euros/km, seguida de la AP-6 (Villalba-Villacastín-Adanero) con 0,1961 euros/km, y de la AP-1 (Burgos-Armiñón) con 0,1903 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 0,0795 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 0,5423 euros/km, seguida de la AP-6 (Villalba-Villacastín-Adanero) con 0,2176 euros/km, y de la AP-68 (Bilbao-Zaragoza) con 0,2119 euros/km.

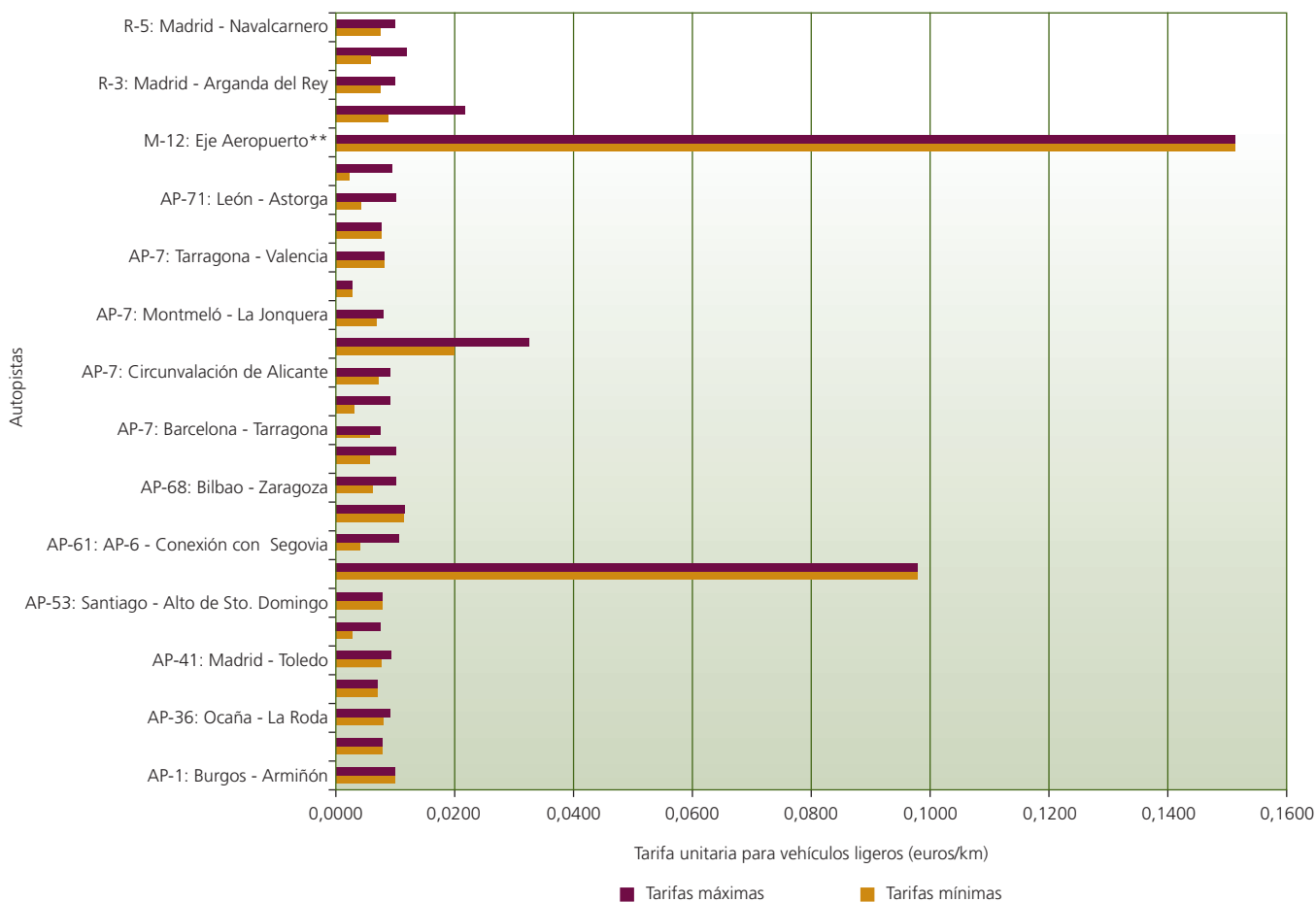
Todas las tarifas indicadas son con exclusión del IVA correspondiente.

Tabla 5.3.1.1. Autopista de la Red Estatal. Resumen de tarifas (2010)

| 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 | 20.487 | 630,39 | 0,1000 | 0,1000 | 0,1076 | 0,1903 | 0,1076 | 0,2062 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,5 | 12.317 | 982,95 | 0,0794 | 0,0794 | 0,1172 | 0,1172 | 0,1760 | 0,1760 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,5 | 4.003 | 186,29 | 0,0796 | 0,0925 | 0,1111 | 0,1311 | 0,1358 | 0,1569 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,8 | 22.502 | 770,56 | 0,0691 | 0,0691 | 0,1200 | 0,1217 | 0,1400 | 0,1349 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,8 | 1.655 | 35,53 | 0,0772 | 0,0925 | 0,1087 | 0,1310 | 0,1310 | 0,1568 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,1 | 8.244 | 69,51 | 0,0281 | 0,0762 | 0,0964 | 0,0964 | 0,1207 | 0,1207 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,6 | 6.159 | 127,26 | 0,0779 | 0,0779 | 0,1315 | 0,1315 | 0,1560 | 0,1560 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero (*) | 69,6 | 27.123 | 689,03 | 0,9753 | 0,9753 | 5,5736 | 5,5736 | 6,4095 | 6,4095 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,7 | 6.403 | 64,70 | 0,0426 | 0,1058 | 0,1124 | 0,1124 | 0,1365 | 0,1365 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 9.567 | 271,56 | 0,1148 | 0,1159 | 0,1445 | 0,1458 | 0,1851 | 0,1859 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,4 | 13.447 | 1.445,04 | 0,0637 | 0,1021 | 0,1182 | 0,1871 | 0,1365 | 0,2119 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,6 | 17.173 | 480,15 | 0,0575 | 0,1020 | 0,1020 | 0,1190 | 0,1302 | 0,1446 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,4 | 54.825 | 2.008,32 | 0,0575 | 0,0762 | 0,1065 | 0,1420 | 0,1312 | 0,1790 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,6 | 1.996 | 71,24 | 0,0315 | 0,0925 | 0,0643 | 0,1310 | 0,0795 | 0,1568 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,2 | 7.249 | 87,92 | 0,0725 | 0,0923 | 0,1018 | 0,1308 | 0,1230 | 0,1566 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,2 | 28.697 | 1.028,01 | 0,1988 | 0,3242 | 0,3132 | 0,3401 | 0,3937 | 0,5423 |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | 136,0 | 43.521 | 2.160,11 | 0,0677 | 0,0798 | 0,1078 | 0,1289 | 0,1385 | 0,1615 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,6 | 108.968 | 1.059,56 | 0,0286 | 0,0286 | 0,0470 | 0,0470 | 0,0565 | 0,0565 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,3 | 19.486 | 1.505,00 | 0,0811 | 0,0811 | 0,1093 | 0,1093 | 0,1202 | 0,1202 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,5 | 21.287 | 1.153,99 | 0,0793 | 0,0793 | 0,1071 | 0,1071 | 0,1175 | 0,1175 |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 4.911 | 67,58 | 0,0409 | 0,1019 | 0,0686 | 0,1371 | 0,0831 | 0,1664 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.827 | 2.116,06 | 0,0233 | 0,0933 | 0,0786 | 0,1457 | 0,0835 | 0,1976 |
| M-12: Eje Aeropuerto (**) | 9,4 | 19.395 | 66,83 | 1,5100 | 1,5100 | 1,8600 | 1,8600 | 1,8600 | 1,8600 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 9.278 | 210,98 | 0,0884 | 0,2177 | 0,1404 | 0,1365 | 0,1003 | 0,2008 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,8 | 14.072 | 163,34 | 0,0761 | 0,1002 | 0,1066 | 0,1363 | 0,1293 | 0,1709 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,5 | 8.114 | 155,48 | 0,0602 | 0,1202 | 0,0682 | 0,1364 | 0,0802 | 0,1605 |
| R-5: Madrid - Navalcamero | 31,6 | 10.479 | 120,97 | 0,0761 | 0,1002 | 0,1066 | 0,1363 | 0,1293 | 0,1709 |
| Total Red Estatal | 2.531,4 | 19.326 | 17.728,36 | 0,0233 | 0,9753 | 0,0470 | 5,5736 | 0,0565 | 6,4095 |

(*) 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 RD de concesión, no se establece en €/km, sino por barrera de peaje.

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 RD de concesión, no se establece en €/km, sino por barrera de peaje.

5.3.2. Ingresos obtenidos por las autopistas en el año 2010

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2010, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.418,06 millones de euros (1.470,35 en 2009), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 3,56%. Entre todas las autopistas destacan especialmente en este sentido la AP-7 en sus itinerarios Montmeló-La Jonquera con unos ingresos de 182,68 millones de euros, Barcelona-Tarragona con 172,66 millones de euros, y la AP-9 Ferrol-Frontera portuguesa, con 153,84 millones de euros. Entre los tres itinerarios generan unos ingresos ligeramente superiores al 36% 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 3,31 millones de euros, la AP-51 (AP-6-Conexión con Ávila) con 4,60 millones de euros, y la M-12 (Eje Aeropuerto) con 4,72 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-9 (Ferrol-Frontera Portuguesa) con un 45%, la AP-7 en su itinerario Barcelona-Tarragona donde supera el 41% del total, y la R-2 (Madrid-Guadalajara), la R-3 (Madrid-Arganda del Rey) y AP-7 (Montmeló-La Jonquera) con un 37%. 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 el 30% 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 2010. Comparando las recaudaciones con los Veh × km recorridos se puede obtener un ratio que se denomina «índice tarifario», que representaría el valor medio en euros que le cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista. Este índice tiene relación directa con las tarifas vigentes. Por simplicidad numérica, se expresa dicho índice multiplicado por 1.000 (es decir, el índice representaría las milésimas de Euro que cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista). Su valor medio para el año 2010 es de 79,99 euros/mil Vehxkm, 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 155,23 euros/mil Veh × km, AP-66 (León-Campomanes) con 148,65 euros/mil Veh × km y AP-7 (Cartagena-Vera) con 116,58 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 1,72 millones de euros/km, AP-6 (Villalba-Adanero) con 1,54 millones de euros/km y AP-7 (Montmeló-La Jonquera) con 1,34 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 0,07 millones de euros/km, y AP-36 (Ocaña-La Roda) con 0,12 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 2010, 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%, la de 2000/1999 con -9,10% y la de 2010/2009 con -3,56%. La variación de los ingresos 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 autopis-

tas 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-Beobia en 1999.

Tabla 5.3.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2010

| 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 | 84,30 | 20.487 | 630,39 | 64.274,61 | 14.095,42 | 101,96 | 762,45 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,49 | 12.317 | 982,95 | 87.274,02 | 28.792,44 | 88,79 | 405,00 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 4.003 | 186,29 | 15.807,89 | 3.300,00 | 84,86 | 123,98 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 22.502 | 770,56 | 46.470,03 | 4.600,53 | 60,31 | 495,31 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 1.655 | 35,53 | 3.307,96 | 1.062,50 | 93,10 | 56,25 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 8.244 | 69,51 | 4.603,89 | 630,81 | 66,24 | 199,30 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 6.159 | 127,26 | 10.386,37 | 3.375,51 | 81,62 | 183,49 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 27.123 | 689,03 | 106.960,15 | 21.411,04 | 155,23 | 1.536,78 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 6.403 | 64,70 | 5.829,19 | 1.126,78 | 90,10 | 210,59 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 9.567 | 271,56 | 40.366,32 | 8.257,18 | 148,65 | 519,11 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 13.447 | 1.445,04 | 141.429,88 | 46.935,50 | 97,87 | 480,37 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 17.173 | 480,15 | 10.253,33 | 1.888,24 | 21,35 | 133,86 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 54.825 | 2.008,32 | 172.660,25 | 70.629,56 | 85,97 | 1.720,41 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1.996 | 71,24 | 8.305,01 | 1.696,43 | 116,58 | 73,74 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 7.249 | 87,92 | 6.397,12 | 1.029,49 | 72,76 | 192,68 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 28.697 | 1.028,01 | 51.369,71 | 8,16 | 49,97 | 523,38 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 135,98 | 43.521 | 2.160,11 | 182.679,13 | 67.353,79 | 84,57 | 1.343,43 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 108.968 | 1.059,56 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 19.486 | 1.505,00 | 99.577,63 | 27.981,31 | 66,16 | 441,94 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 21.287 | 1.153,99 | 132.931,48 | 25.124,05 | 115,19 | 895,04 |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 4.911 | 67,58 | 6.783,77 | 1.680,11 | 100,39 | 179,94 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,60 | 26.827 | 2.116,06 | 153.843,98 | 68.750,86 | 72,70 | 700,56 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 19.395 | 66,83 | 4.718,38 | 838,51 | 70,61 | 499,83 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,30 | 9.278 | 210,98 | 22.592,47 | 8.278,39 | 107,08 | 362,64 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 14.072 | 163,34 | 10.818,25 | 4.002,10 | 66,23 | 340,20 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 8.114 | 155,48 | 17.639,49 | 3.673,93 | 113,45 | 335,99 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,63 | 10.479 | 120,97 | 10.778,11 | 2.945,60 | 89,10 | 340,76 |
| Total Red Estatal | 2.531,40 | 19.325,9 | 17.728,36 | 1.418.058,43 | 419.468,25 | 79,99 | 560,18 |

(*) Vía T: Telepeaje interoperable.

Gráfico 5.3.2.1. Comparación de ingresos por autopistas

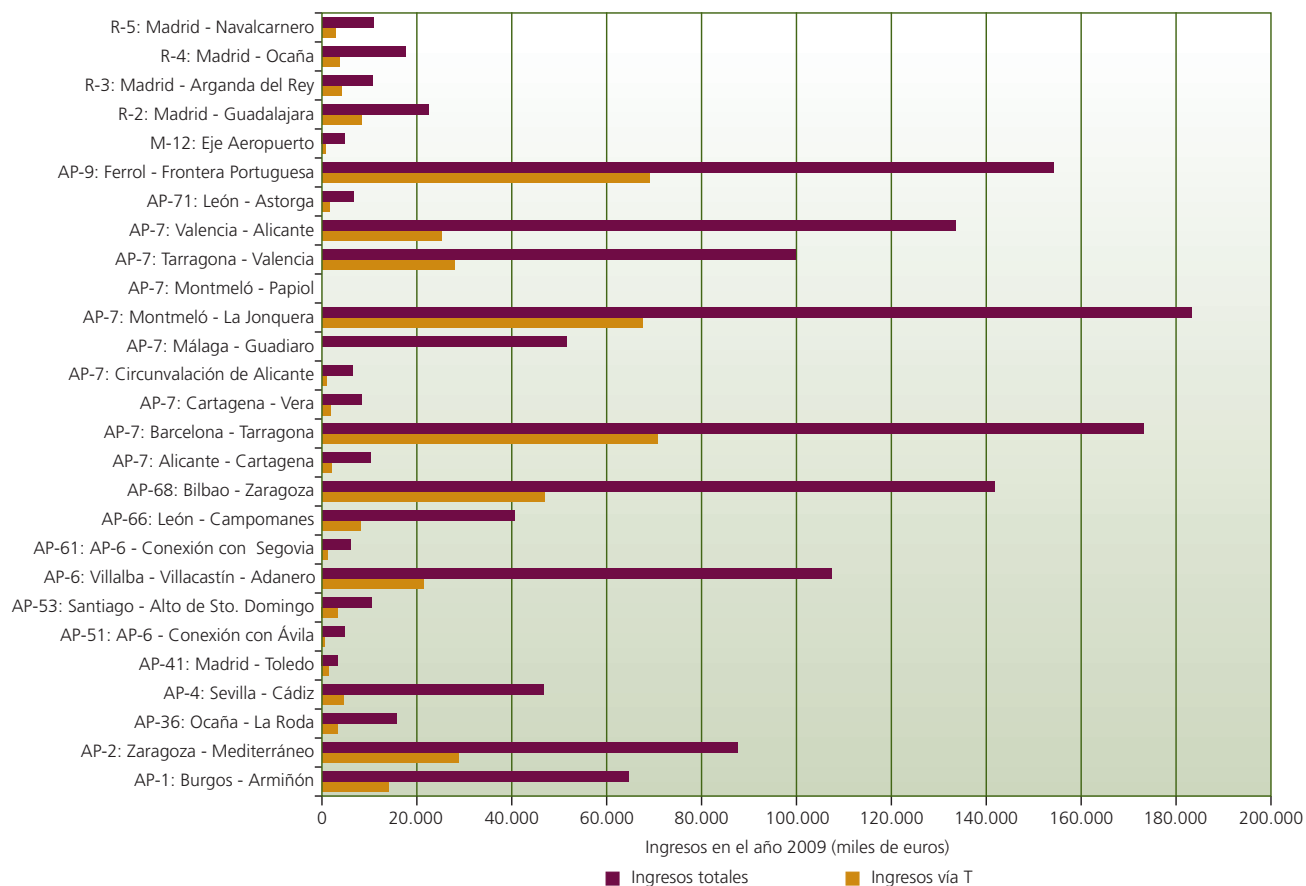


Tabla 5.3.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución de ingresos (1974-2010)

| 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 | 1993 | 1.763,9 | 14.770 | 9.508,99 | 760.663,76 |
| 1975 | 618,0 | 9.233 | 2.024,96 | 22.950,97 | 1994 | 1.796,2 | 15.049 | 9.783,17 | 816.551,93 |
| 1976 | 846,7 | 8.962 | 2.325,54 | 30.404,24 | 1995 | 1.733,7 | 15.184 | 9.781,73 | 881.492,91 |
| 1977 | 1.023,8 | 8.860 | 3.020,33 | 43.847,86 | 1996 | 1.733,7 | 15.041 | 9.543,98 | 878.405,64 |
| 1978 | 1.263,6 | 9.166 | 3.820,05 | 62.375,32 | 1997 | 1.743,7 | 15.946 | 10.123,06 | 917.408,86 |
| 1979 | 1.410,7 | 8.745 | 4.350,25 | 79.161,29 | 1998 | 1.752,5 | 17.653 | 11.235,29 | 939.060,98 |
| 1980 | 1.532,4 | 8.620 | 4.574,32 | 92.427,19 | 1999 | 1.844,6 | 19.367 | 12.682,28 | 1.026.060,67 |
| 1981 | 1.564,5 | 8.355 | 4.748,50 | 114.967,61 | 2000 | 1.739,0 | 21.115 | 13.425,99 | 932.672,88 |
| 1982 | 1.564,5 | 8.412 | 4.803,49 | 143.317,23 | 2001 | 1.815,7 | 22.476 | 14.572,74 | 998.017,92 |
| 1983 | 1.651,3 | 8.023 | 4.681,03 | 167.847,23 | 2002 | 1.933,0 | 23.299 | 15.543,06 | 1.186.583,90 |
| 1984 | 1.662,7 | 7.937 | 4.801,73 | 200.585,27 | 2003 | 2.063,7 | 22.919 | 16.480,98 | 1.318.392,24 |
| 1985 | 1.698,1 | 8.289 | 5.112,20 | 239.947,23 | 2004 | 2.187,1 | 22.478 | 17.769,78 | 1.442.909,17 |
| 1986 | 1.698,1 | 9.342 | 5.790,64 | 308.318,49 | 2005 | 2.196,5 | 22.990 | 18.396,11 | 1.524.436,03 |
| 1987 | 1.698,1 | 10.506 | 6.512,02 | 366.386,60 | 2006 | 2.382,9 | 23.909 | 19.651,45 | 1.681.930,60 |
| 1988 | 1.706,0 | 12.011 | 7.469,45 | 429.358,24 | 2007 | 2.528,7 | 22.993 | 20.733,47 | 1.703.134,39 |
| 1989 | 1.706,0 | 13.777 | 8.578,58 | 500.069,12 | 2007 | 2.528,7 | 21.134 | 19.675,02 | 1.677.099,07 |
| 1990 | 1.724,0 | 14.466 | 9.016,11 | 598.365,25 | 2007 | 2.531,5 | 19.263 | 17.798,75 | 1.470.349,87 |
| 1991 | 1.741,0 | 15.092 | 9.507,87 | 675.038,16 | 2010 | 2.531,5 | 19.326 | 17.728,36 | 1.418.058,43 |
| 1992 | 1.763,9 | 15.134 | 9.669,67 | 739.297,78 | | | | | |

Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1974-1991)

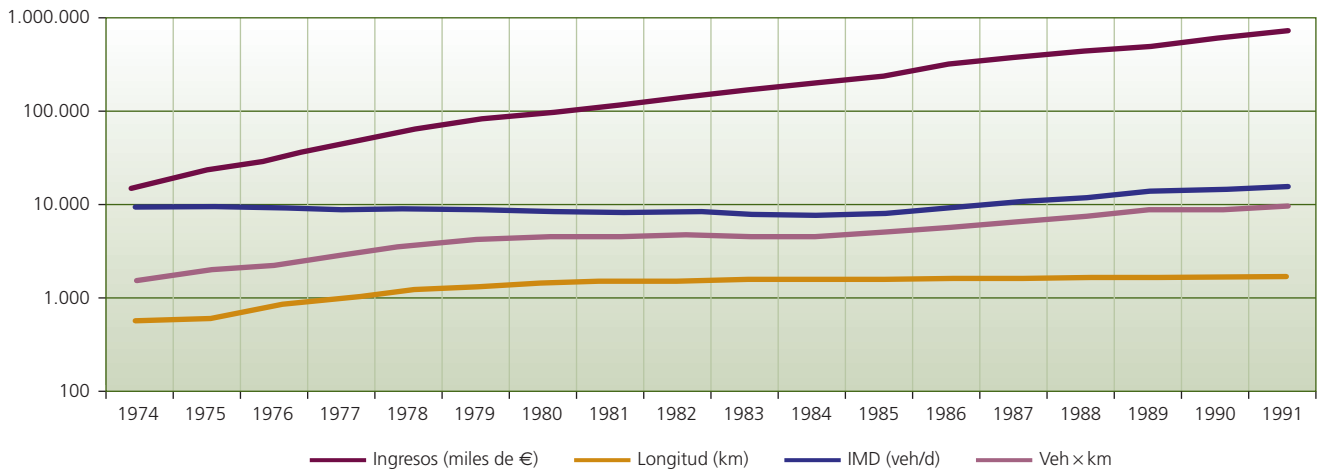
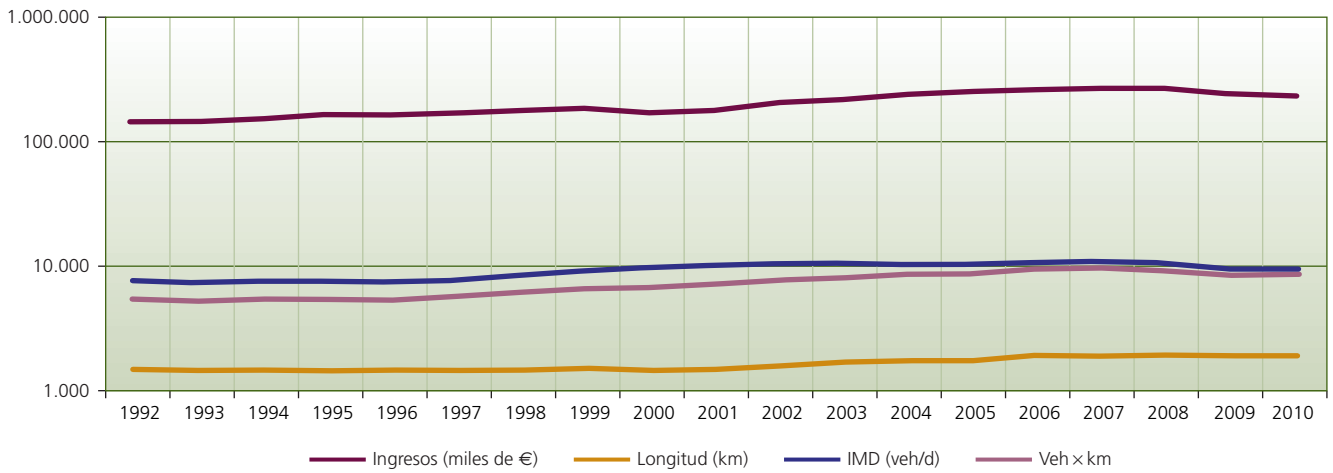


Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1992-2010) (continuación)



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 2010 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 180,51 millones de euros, lo cual supone un aumento de 19,42% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (151,19 millones de euros). Este hecho indica una mayor intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, especialmente si se tiene en cuenta que la red no ha crecido en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 100,70 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (55,79%) y el resto, 79,81 millones de euros, a conservación extraordinaria (44,21%). Ello supone en relación con el año 2009 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación extraordinaria. El gasto promedio por km de autopista se situó en la cifra de 71,31 miles de euros/km (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 39,78 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 31,53 miles de euros a

conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 42,76% de su importe, correspondiendo el restante 57,24% 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 32,42 y 27,18 millones de euros respectivamente. Destacan las inversiones realizadas por IBERPISTAS CASTELLANA, que con 120,38 kilómetros ha aplicado 20,57 millones de euros (170,89 miles euros/km), debido principalmente a actuaciones en puentes y viaductos, instalaciones de comunicación y control y vialidad invernada, así como por EJE AEROPUERTO, que con 9,44 kilómetros de longitud ha invertido 1,29 millones de euros (136,97 miles euros/km) debido fundamentalmente a actuaciones en vialidad ordinaria, instalaciones de energía y alumbrado e instalaciones de comunicación y control.

La concesionaria que menor inversión total ha realizado, ha sido ACEGA, con un importe que asciende a 1,28 millones de euros. La menor inversión por kilómetro corresponde a MADRID-LEVANTE con 17,86 miles euros/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 los firmes (36,74 millones de euros en los de tipo flexible y 0,84 millones de euros en los de tipo rígido, estos últimos minoritarios en la red), seguidos por las instalaciones de peaje (22,13 millones de euros) y la vialidad ordinaria (19,42 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2010 el balizamiento (0,90 millones de euros), las instalaciones en túneles (1,75 millones de euros) y la señalización vertical (1,99 millones de euros).

A finales de año la longitud total de autopistas de peaje era de 2.531,45 km, sin variación en relación al año 2009. 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 2010 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. Control 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 1996-2010, 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 el nivel de inversión descendió, probablemente debido a la crisis económica, y en este último año se ha producido de nuevo un incremento en la inversión 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 contienen los principales datos agregados relativos a la evolución del gasto en conservación desde el año 1996 hasta el 2010.

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

| Gasto en conservación por elementos, año 2010 (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 | 6.115,89 | 2.393,00 | 6.635,51 | 5.533,74 | 4.644,93 | 1.695,09 | 639,21 |
| 2. Firmes rígidos | 31,26 | 0,00 | 0,00 | 695,65 | 0,00 | 0,00 | 15,06 |
| 3. Obras de tierra | 110,76 | 49,43 | 106,35 | 2.361,42 | 219,60 | 43,70 | 104,70 |
| 4. Drenajes | 1.218,21 | 17,59 | 336,58 | 506,53 | 375,70 | 67,26 | 653,87 |
| 5. Obras de fábrica | 174,91 | 8,97 | 374,29 | 247,67 | 483,30 | 1.354,54 | 44,17 |
| 6. Puentes y viaductos | 1.544,41 | 33,07 | 254,35 | 1.104,06 | 513,04 | 0,00 | 9.316,80 |
| 7. Vegetación | 2.140,86 | 48,48 | 2.278,96 | 2.806,03 | 1.292,13 | 135,81 | 691,24 |
| 8. Señalización vertical | 102,98 | 83,53 | 230,57 | 297,06 | 252,71 | 119,03 | 439,52 |
| 9. Marcas viales | 537,46 | 33,42 | 83,58 | 914,66 | 328,13 | 142,05 | 403,54 |
| 10. Balizamiento | 79,49 | 9,36 | 222,11 | 146,22 | 60,65 | 3,05 | 32,63 |
| 11. Barreras de seguridad | 785,58 | 94,51 | 571,73 | 1.972,30 | 2.485,00 | 392,89 | 679,69 |
| 12. Vallas de cerramiento | 257,80 | 84,58 | 372,12 | 582,82 | 304,05 | 60,13 | 206,02 |
| 13. Limpieza de la vía | 1.671,39 | 145,08 | 300,66 | 2.286,73 | 750,75 | 276,99 | 970,91 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 617,50 | 263,58 | 432,09 | 1.244,16 | 929,67 | 130,59 | 913,90 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 1.712,26 | 118,83 | 372,00 | 2.174,70 | 2.516,27 | 44,59 | 2.283,48 |
| 16. Instalaciones de peaje | 8.185,27 | 1.239,77 | 317,27 | 3.592,39 | 3.747,84 | 1.049,91 | 819,56 |
| 17. Instalaciones en túneles | 0,00 | 71,18 | 188,80 | 38,70 | 0,00 | 92,41 | 588,05 |
| 18. Vialidad ordinaria | 6.116,32 | 803,84 | 1.504,69 | 652,89 | 2.033,13 | 2.272,58 | 386,33 |
| 19. Vialidad invernal | 1.020,16 | 3.376,38 | 398,32 | 21,32 | 1.503,14 | 1.206,05 | 1.382,62 |
| Gasto total en conservación | 32.422,50 | 8.874,60 | 14.979,98 | 27.179,05 | 22.440,04 | 9.086,67 | 20.571,30 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 478,47 | 77,76 | 219,60 | 467,66 | 294,42 | 84,30 | 120,38 |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 67,76 | 114,13 | 68,21 | 58,12 | 76,22 | 107,79 | 170,89 |
| | 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 | 143,75 | 193,82 | 8.001,20 | 0,00 | 170,23 | 46,90 | 26,18 |
| 2. Firmes rígidos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,69 | 0,00 | 0,00 | 4,62 |
| 3. Obras de tierra | 9.252,61 | 106,10 | 0,00 | 57,84 | 107,32 | 32,45 | 8,18 |
| 4. Drenajes | 140,13 | 56,34 | 3,10 | 60,64 | 87,83 | 147,71 | 105,50 |
| 5. Obras de fábrica | 3,70 | 1,76 | 0,00 | 0,00 | 44,93 | 70,12 | 8,21 |
| 6. Puentes y viaductos | 26,81 | 7,22 | 0,00 | 16,45 | 0,00 | 51,26 | 46,77 |
| 7. Vegetación | 269,55 | 375,72 | 20,00 | 126,57 | 175,97 | 366,73 | 217,78 |
| 8. Señalización vertical | 184,10 | 41,20 | 1,20 | 11,14 | 47,65 | 59,79 | 36,73 |
| 9. Marcas viales | 0,13 | 1,84 | 200,00 | 4,70 | 128,07 | 164,15 | 17,14 |
| 10. Balizamiento | 14,69 | 75,31 | 0,00 | 14,90 | 12,17 | 46,90 | 65,95 |
| 11. Barreras de seguridad | 142,23 | 68,08 | 0,00 | 18,57 | 115,55 | 328,66 | 217,86 |
| 12. Vallas de cerramiento | 15,80 | 23,93 | 0,00 | 3,13 | 50,72 | 361,61 | 26,08 |
| 13. Limpieza de la vía | 58,58 | 133,73 | 23,60 | 70,65 | 371,56 | 223,03 | 231,05 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 274,49 | 111,84 | 48,80 | 70,69 | 279,84 | 1.595,05 | 182,38 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 76,91 | 72,85 | 0,00 | 37,12 | 61,33 | 313,27 | 40,10 |
| 16. Instalaciones de peaje | 318,21 | 92,32 | 133,30 | 201,51 | 523,93 | 608,95 | 248,30 |
| 17. Instalaciones en túneles | 75,58 | 73,63 | 0,00 | 17,69 | 0,00 | 175,17 | 10,42 |
| 18. Vialidad ordinaria | 447,76 | 516,42 | 134,00 | 247,17 | 475,07 | 1.078,68 | 639,93 |
| 19. Vialidad invernal | 0,00 | 0,00 | 179,80 | 225,94 | 446,29 | 430,60 | 526,50 |
| Gasto total en conservación | 11.445,03 | 1.952,11 | 8.745,00 | 1.275,39 | 3.098,46 | 6.101,03 | 2.659,67 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 98,15 | 76,60 | 37,70 | 56,61 | 62,30 | 63,43 | 52,50 |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 116,61 | 25,48 | 231,96 | 22,53 | 49,73 | 96,19 | 50,66 |

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

| Gasto en conservación por elementos, año 2010 (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 | 0,14 | 0,97 | 114,71 | 283,16 | 103,86 | 36.742,29 | 20,35 | 14,51 |
| 2. Firmes rígidos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,58 | 837,86 | 0,46 | 0,33 |
| 3. Obras de tierra | 3,06 | 14,46 | 199,10 | 370,79 | 6,55 | 13.154,42 | 7,29 | 5,20 |
| 4. Drenajes | 51,02 | 128,06 | 111,74 | 26,48 | 34,01 | 4.128,29 | 2,29 | 1,63 |
| 5. Obras de fábrica | 0,34 | 42,39 | 95,60 | 32,42 | 0,00 | 2.987,31 | 1,65 | 1,18 |
| 6. Puentes y viaductos | 37,64 | 10,55 | 52,02 | 0,00 | 0,54 | 13.014,97 | 7,21 | 5,14 |
| 7. Vegetación | 32,17 | 247,07 | 78,12 | 118,92 | 53,61 | 11.475,71 | 6,36 | 4,53 |
| 8. Señalización vertical | 0,68 | 11,36 | 52,02 | 5,78 | 8,17 | 1.985,23 | 1,10 | 0,78 |
| 9. Marcas viales | 0,19 | 0,00 | 71,22 | 98,87 | 0,00 | 3.129,16 | 1,73 | 1,24 |
| 10. Balizamiento | 0,20 | 72,61 | 21,81 | 12,80 | 12,71 | 903,56 | 0,50 | 0,36 |
| 11. Barreras de seguridad | 22,95 | 59,53 | 71,22 | 24,85 | 18,77 | 8.069,98 | 4,47 | 3,19 |
| 12. Vallas de cerramiento | 0,93 | 22,48 | 72,27 | 35,90 | 16,33 | 2.496,71 | 1,38 | 0,99 |
| 13. Limpieza de la vía | 45,85 | 91,77 | 139,43 | 87,29 | 3,38 | 7.882,41 | 4,37 | 3,11 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 301,91 | 79,53 | 289,31 | 325,24 | 55,62 | 8.146,20 | 4,51 | 3,22 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 192,32 | 85,69 | 128,20 | 51,97 | 297,03 | 10.578,91 | 5,86 | 4,18 |
| 16. Instalaciones de peaje | 46,06 | 186,48 | 190,36 | 120,12 | 512,99 | 22.134,54 | 12,26 | 8,74 |
| 17. Instalaciones en túneles | 98,28 | 0,00 | 0,00 | 84,00 | 232,94 | 1.746,84 | 0,97 | 0,69 |
| 18. Vialidad ordinaria | 441,72 | 574,45 | 274,13 | 671,59 | 153,03 | 19.423,73 | 10,76 | 7,67 |
| 19. Vialidad invernal | 17,54 | 650,21 | 283,99 | 0,00 | 6,20 | 11.675,07 | 6,47 | 4,61 |
| Gasto total en conservación | 1.293,02 | 2.277,59 | 2.245,26 | 2.350,18 | 1.516,32 | 180.513,21 | 100,00 | 71,31 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 9,44 | 127,50 | 58,81 | 112,62 | 33,20 | 2.531,45 | | |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 136,97 | 17,86 | 38,18 | 20,87 | 45,67 | 71,31 | | |

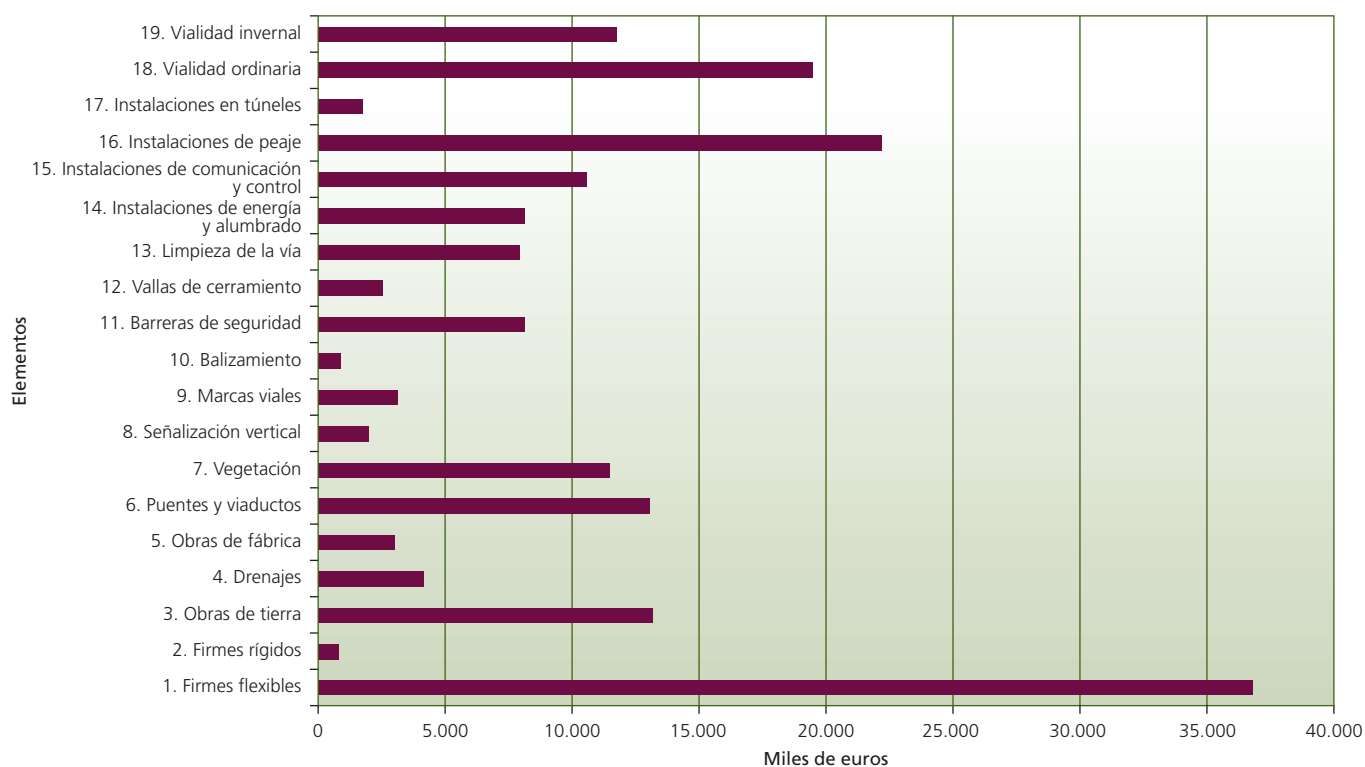
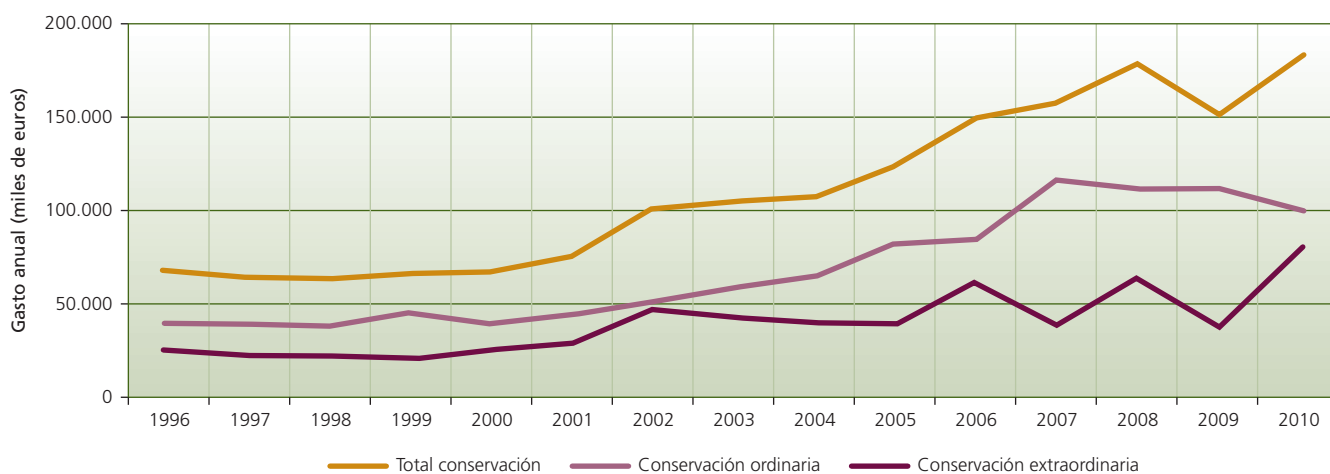
Gráfico 6.1.1. Gasto total en conservación por elementos (2010)

Tabla 6.1.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1996-2010)

| Año | Conservación ordinaria | Conservación extraordinaria | Total | % Incremento interanual | % Incremento acumulado |
|------|------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|------------------------|
| 1996 | 41.298,85 | 27.727,75 | 69.026,60 | | |
| 1997 | 40.740,81 | 24.800,16 | 65.540,97 | -5,05 | -5,05 |
| 1998 | 40.162,15 | 24.417,62 | 64.579,77 | -1,47 | -6,52 |
| 1999 | 45.495,17 | 22.011,59 | 67.506,76 | 4,53 | -1,98 |
| 2000 | 41.100,75 | 27.120,31 | 68.221,06 | 1,06 | -0,93 |
| 2001 | 45.159,75 | 30.866,12 | 76.025,87 | 11,44 | 10,51 |
| 2002 | 52.235,39 | 48.667,73 | 100.903,12 | 32,72 | 43,24 |
| 2003 | 60.094,26 | 44.829,44 | 104.923,70 | 3,98 | 47,22 |
| 2004 | 66.132,51 | 41.883,02 | 108.015,53 | 2,95 | 50,17 |
| 2005 | 82.562,76 | 41.182,84 | 123.745,60 | 14,56 | 64,73 |
| 2006 | 85.650,74 | 62.910,59 | 148.561,33 | 20,05 | 84,78 |
| 2007 | 116.598,61 | 40.418,98 | 157.017,58 | 5,69 | 90,48 |
| 2008 | 112.252,80 | 64.602,70 | 176.855,50 | 12,63 | 103,11 |
| 2009 | 111.654,07 | 39.499,49 | 151.153,56 | -14,53 | 88,58 |
| 2010 | 100.699,89 | 79.813,31 | 180.513,21 | 19,42 | 108,00 |

Cifras en miles de euros.

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 (2010)

La gestión de las tareas ordinarias de conservación y mantenimiento que realizan las Sociedades Concesionarias han supuesto para el año 2010 un importe de 100,70 millones de euros, lo que representa el 55,79% 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 kilómetro de autopista se situó en la cifra de 39,78 miles de euros/km. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios aproximadamente en un 43% de su presupuesto, correspondiendo el restante 57% 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 23,76 y 11,42 millones de euros respectivamente, coincidiendo con ser las concesionarias que disponen de la red de mayor longitud. La concesionaria que menor inversión total ha realizado ha sido AULESA, con un importe que asciende a 0,55 millones de euros, resultando esta concesionaria la que menor inversión por kilómetro ha realizado con 14,46 miles de euros/km

Los elementos que generan mayor gasto en conservación ordinaria son la vialidad ordinaria (19,24 millones de euros) y las instalaciones de peaje (17,21 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2010 son los firmes rígidos (0,13 millones de euros) por su carácter minoritario en el conjunto de la red, y el balizamiento (0,86 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.

La gestión indirecta se basa en dos sistemas:

- Por actividades.
- Por conjuntos de actividades.

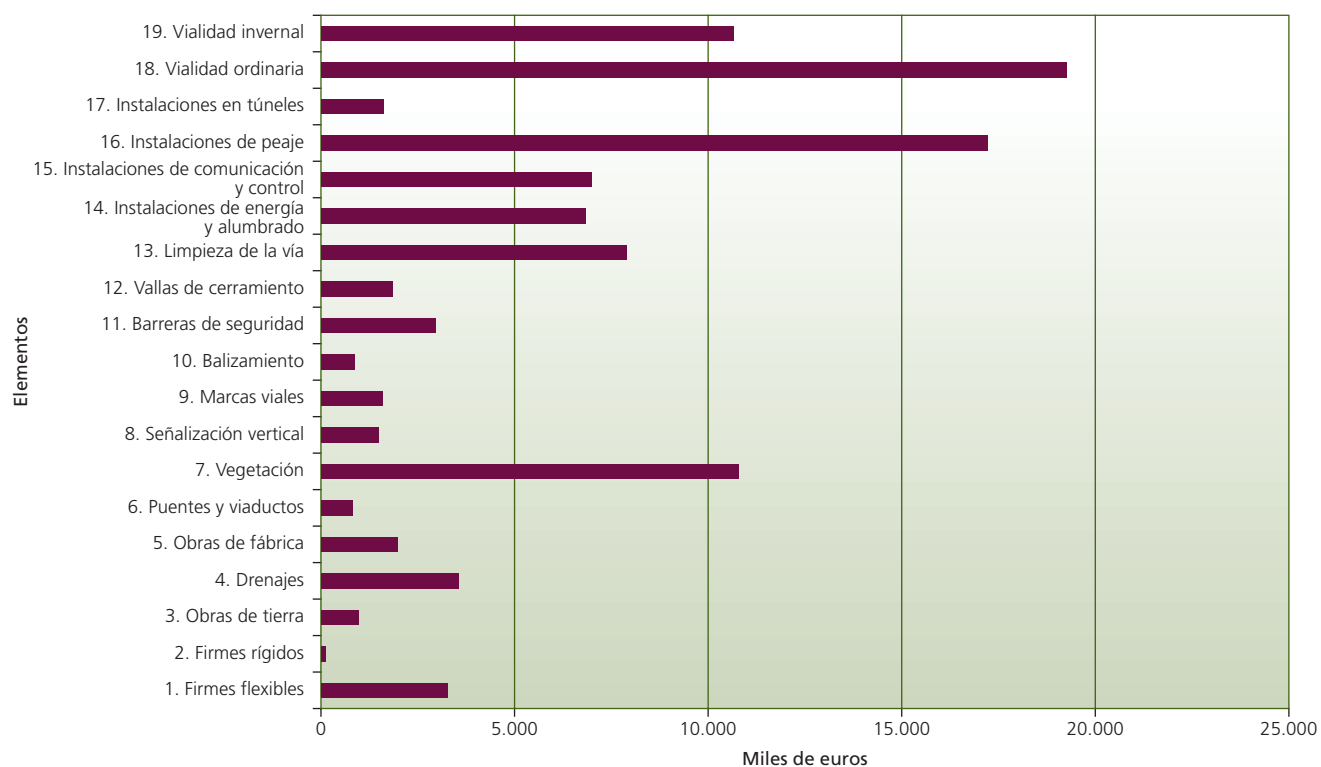
En el primer caso la contratación se realiza con diferentes empresas especializadas en cada tipo de trabajo, como por ejemplo los firmes, obras de tierra, señalización, limpieza, vegetación, etc., abonando estas actividades por unidades de obra o a tanto alzado. También en algunos casos se fija el compromiso 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 2010 (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 | 411,99 | 0,00 | 148,13 | 101,41 | 736,40 | 143,71 | 639,21 |
| 2. Firmes rígidos | 17,13 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 15,06 |
| 3. Obras de tierra | 110,76 | 3,53 | 106,35 | 19,51 | 219,60 | 22,25 | 104,70 |
| 4. Drenajes | 1.218,21 | 6,51 | 211,34 | 506,53 | 375,70 | 67,26 | 243,17 |
| 5. Obras de fábrica | 174,91 | 2,23 | 374,29 | 247,67 | 483,30 | 354,23 | 44,17 |
| 6. Puentes y viaductos | 37,51 | 0,54 | 4,03 | 170,54 | 361,70 | 0,00 | 0,00 |
| 7. Vegetación | 1.549,13 | 48,48 | 2.278,96 | 2.802,90 | 1.292,13 | 135,81 | 691,24 |
| 8. Señalización vertical | 0,00 | 3,30 | 230,57 | 138,28 | 110,12 | 119,03 | 439,52 |
| 9. Marcas viales | 537,46 | 0,00 | 83,58 | 7,12 | 308,11 | 73,89 | 209,34 |
| 10. Balizamiento | 79,49 | 0,19 | 222,11 | 146,22 | 30,60 | 3,05 | 32,63 |
| 11. Barreras de seguridad | 49,75 | 16,22 | 504,64 | 264,64 | 473,63 | 328,71 | 246,99 |
| 12. Vallas de cerramiento | 247,30 | 66,58 | 360,39 | 123,99 | 248,23 | 60,13 | 122,52 |
| 13. Limpieza de la vía | 1.671,39 | 145,08 | 300,66 | 2.286,73 | 750,75 | 276,99 | 970,91 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 617,50 | 252,15 | 402,81 | 580,19 | 710,86 | 130,59 | 913,90 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 1.712,26 | 72,09 | 372,00 | 709,45 | 446,61 | 44,59 | 2.283,48 |
| 16. Instalaciones de peaje | 8.185,27 | 54,71 | 160,17 | 2.626,58 | 1.411,53 | 801,26 | 819,56 |
| 17. Instalaciones en túneles | 0,00 | 22,42 | 153,80 | 13,46 | 0,00 | 92,41 | 588,05 |
| 18. Vialidad ordinaria | 6.116,32 | 803,84 | 1.355,88 | 652,89 | 2.033,13 | 2.246,61 | 386,33 |
| 19. Vialidad invernal | 1.020,16 | 2.963,63 | 371,68 | 21,32 | 988,31 | 1.139,21 | 1.382,62 |
| Gasto en conservación ordinaria | 23.756,53 | 4.461,50 | 7.641,39 | 11.419,42 | 10.980,71 | 6.039,73 | 10.133,40 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 478,47 | 77,76 | 219,60 | 467,66 | 294,42 | 84,30 | 120,38 |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 49,65 | 57,38 | 34,80 | 24,42 | 37,30 | 71,65 | 84,18 |
| | 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 | 143,75 | 193,82 | 1,20 | 0,00 | 170,23 | 46,90 | 26,18 |
| 2. Firmes rígidos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,69 | 0,00 | 0,00 | 4,62 |
| 3. Obras de tierra | 20,37 | 71,16 | 0,00 | 57,84 | 107,32 | 32,45 | 8,18 |
| 4. Drenajes | 126,11 | 46,14 | 3,10 | 60,64 | 87,83 | 147,71 | 105,50 |
| 5. Obras de fábrica | 3,70 | 1,76 | 0,00 | 0,00 | 44,93 | 70,12 | 8,21 |
| 6. Puentes y viaductos | 26,81 | 5,97 | 0,00 | 16,45 | 0,00 | 51,26 | 46,77 |
| 7. Vegetación | 269,55 | 375,72 | 20,00 | 34,05 | 175,97 | 366,73 | 217,78 |
| 8. Señalización vertical | 184,10 | 36,33 | 1,20 | 11,14 | 47,65 | 59,79 | 36,73 |
| 9. Marcas viales | 0,13 | 1,84 | 0,00 | 4,70 | 1,90 | 164,15 | 17,14 |
| 10. Balizamiento | 14,69 | 75,31 | 0,00 | 14,90 | 12,17 | 46,90 | 65,95 |
| 11. Barreras de seguridad | 142,23 | 68,08 | 0,00 | 18,57 | 115,55 | 328,66 | 217,86 |
| 12. Vallas de cerramiento | 0,20 | 23,93 | 0,00 | 3,13 | 50,72 | 361,61 | 26,08 |
| 13. Limpieza de la vía | 58,58 | 133,73 | 23,60 | 70,65 | 371,56 | 223,03 | 231,05 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 164,19 | 102,84 | 48,80 | 70,69 | 231,77 | 1.569,07 | 182,38 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 76,91 | 72,85 | 0,00 | 37,12 | 61,33 | 313,27 | 40,10 |
| 16. Instalaciones de peaje | 318,21 | 84,48 | 133,30 | 201,51 | 523,93 | 608,95 | 248,30 |
| 17. Instalaciones en túneles | 66,62 | 68,65 | 0,00 | 17,69 | 0,00 | 175,17 | 10,42 |
| 18. Vialidad ordinaria | 447,76 | 516,42 | 134,00 | 247,17 | 475,07 | 1.078,68 | 639,93 |
| 19. Vialidad invernal | 0,00 | 0,00 | 179,80 | 225,94 | 446,29 | 430,60 | 526,50 |
| Gasto en conservación ordinaria | 2.063,91 | 1.879,02 | 545,00 | 1.182,88 | 2.924,22 | 6.075,05 | 2.659,67 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 98,15 | 76,60 | 37,70 | 56,61 | 62,30 | 63,43 | 52,50 |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 21,03 | 24,53 | 14,46 | 20,90 | 46,94 | 95,78 | 50,66 |

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

| Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2010 (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 | 0,14 | 0,97 | 114,71 | 283,16 | 103,86 | 3.265,77 | 3,24 | 1,29 |
| 2. Firmes rígidos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,58 | 128,09 | 0,13 | 0,05 |
| 3. Obras de tierra | 3,06 | 14,46 | 24,89 | 34,50 | 6,55 | 967,46 | 0,96 | 0,38 |
| 4. Drenajes | 51,02 | 128,06 | 111,74 | 26,48 | 34,01 | 3.557,05 | 3,53 | 1,41 |
| 5. Obras de fábrica | 0,34 | 42,39 | 95,60 | 32,42 | 0,00 | 1.980,26 | 1,97 | 0,78 |
| 6. Puentes y viaductos | 37,64 | 10,55 | 52,02 | 0,00 | 0,54 | 822,32 | 0,82 | 0,32 |
| 7. Vegetación | 31,85 | 247,07 | 78,12 | 118,92 | 53,61 | 10.788,03 | 10,71 | 4,26 |
| 8. Señalización vertical | 0,44 | 11,36 | 52,02 | 5,78 | 8,17 | 1.495,54 | 1,49 | 0,59 |
| 9. Marcas viales | 0,19 | 0,00 | 71,22 | 98,87 | 0,00 | 1.579,65 | 1,57 | 0,62 |
| 10. Balizamiento | 0,20 | 72,61 | 21,81 | 12,80 | 12,71 | 864,34 | 0,86 | 0,34 |
| 11. Barreras de seguridad | 22,95 | 59,53 | 71,22 | 24,85 | 18,77 | 2.972,86 | 2,95 | 1,17 |
| 12. Vallas de cerramiento | 0,93 | 22,48 | 72,27 | 35,90 | 16,33 | 1.842,72 | 1,83 | 0,73 |
| 13. Limpieza de la vía | 45,85 | 91,77 | 139,43 | 87,29 | 3,38 | 7.882,41 | 7,83 | 3,11 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 301,91 | 79,53 | 289,31 | 128,93 | 55,62 | 6.833,04 | 6,79 | 2,70 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 192,32 | 85,69 | 128,20 | 51,97 | 297,03 | 6.997,26 | 6,95 | 2,76 |
| 16. Instalaciones de peaje | 19,91 | 186,48 | 190,36 | 120,12 | 512,99 | 17.207,62 | 17,09 | 6,80 |
| 17. Instalaciones en túneles | 98,28 | 0,00 | 0,00 | 84,00 | 232,94 | 1.623,90 | 1,61 | 0,64 |
| 18. Vialidad ordinaria | 430,33 | 574,45 | 274,13 | 671,59 | 153,03 | 19.237,56 | 19,10 | 7,60 |
| 19. Vialidad invernal | 17,54 | 650,21 | 283,99 | 0,00 | 6,20 | 10.654,01 | 10,58 | 4,21 |
| Gasto en conservación ordinaria | 1.254,92 | 2.277,59 | 2.071,05 | 1.817,58 | 1.516,32 | 100.699,89 | 100,00 | 39,78 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 9,44 | 127,50 | 58,81 | 112,62 | 33,20 | 2.531,45 | | |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 132,94 | 17,86 | 35,22 | 16,14 | 45,67 | 39,78 | | |

Gráfico 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por elementos (2010)

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, instalaciones de comunicación y control y señalización vertical, y dentro de las actividades contratadas con empresas especializadas, destacar el gasto en firmes rígidos, obras de fábrica y vegetación.

Tabla 6.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Distribución del gasto en conservación ordinaria

| Gasto en conservación ordinaria por elementos (miles de euros) año 2010 | Medios propios | Medios ajenos | Total | % medios propios | % medios ajenos |
|---|------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| 1. Firmes flexibles | 609,37 | 2.656,39 | 3.265,76 | 18,66 | 81,34 |
| 2. Firmes rígidos | 7,65 | 120,47 | 128,12 | 5,97 | 94,03 |
| 3. Obras de tierra | 259,54 | 707,92 | 967,46 | 26,83 | 73,17 |
| 4. Drenajes | 777,41 | 2.779,67 | 3.557,08 | 21,86 | 78,14 |
| 5. Obras de fábrica | 312,29 | 1.668,00 | 1.980,29 | 15,77 | 84,23 |
| 6. Puentes y viaductos | 199,53 | 622,79 | 822,32 | 24,26 | 75,74 |
| 7. Vegetación | 1.760,79 | 9.027,20 | 10.787,99 | 16,32 | 83,68 |
| 8. Señalización vertical | 847,31 | 648,20 | 1.495,51 | 56,66 | 43,34 |
| 9. Marcas viales | 325,68 | 1.253,93 | 1.579,61 | 20,62 | 79,38 |
| 10. Balizamiento | 226,97 | 637,35 | 864,32 | 26,26 | 73,74 |
| 11. Barreras de seguridad | 1.065,86 | 1.907,01 | 2.972,87 | 35,85 | 64,15 |
| 12. Vallas de cerramiento | 717,54 | 1.125,16 | 1.842,70 | 38,94 | 61,06 |
| 13. Limpieza de la vía | 1.304,63 | 6.577,78 | 7.882,40 | 16,55 | 83,45 |
| 14. Instalaciones de energía y alumbrado | 2.622,21 | 4.210,84 | 6.833,05 | 38,38 | 61,62 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 3.995,40 | 3.001,88 | 6.997,28 | 57,10 | 42,90 |
| 16. Instalaciones de peaje | 12.290,25 | 4.917,41 | 17.207,66 | 71,42 | 28,58 |
| 17. Instalaciones en túneles | 718,65 | 905,31 | 1.623,96 | 44,25 | 55,75 |
| 18. Vialidad ordinaria | 10.550,39 | 8.687,14 | 19.237,53 | 54,84 | 45,16 |
| 19. Vialidad invernal | 4.467,54 | 6.186,45 | 10.653,99 | 41,93 | 58,07 |
| Gasto en conservación ordinaria | 43.058,98 | 57.640,92 | 100.699,90 | 42,76 | 57,24 |

6.3. Indicadores de conservación extraordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2010)

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, procediendo a la periódica reparación o sustitución de aquellos elementos de la misma que se deterioren por el uso continuo». En definitiva, el uso continuado de ciertos elementos hace que éstos se deterioren y las Sociedades Concesionarias tienen la obligación de reponerlos.

La realización de dichas actividades que se acometen en un elevado porcentaje con medios ajenos a la concesionaria, han supuesto en 2010 un total de 79.831,31 miles de euros, cantidad superior en un 102% a los 39.499,42 miles de euros que se dedicaron a esta modalidad el año anterior. Tan sólo una pequeña fracción del presupuesto (1%) correspondió a medios propios, siendo el restante 99% efectuado con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación extraordinaria por km de autopista se situó en la cifra de 31,53 miles de euros/km. Analizando el total de la inversión realizada en conservación ordinaria por cada una de las concesionarias se deduce que AUMAR y AVASA son las concesionarias que han dedicado mayores fondos, con 15,76 y 11,46 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 33,48 millones de euros en firmes flexibles y 0,71 en rígidos. A ello le siguen los puentes y viaductos y las obras de tierra con 12,19 millones de euros, las barreras de seguridad con 5,10 millones de euros, las instalaciones de peaje con 4,93 millones de euros y las instalaciones de comunicación y control con 3,58 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.

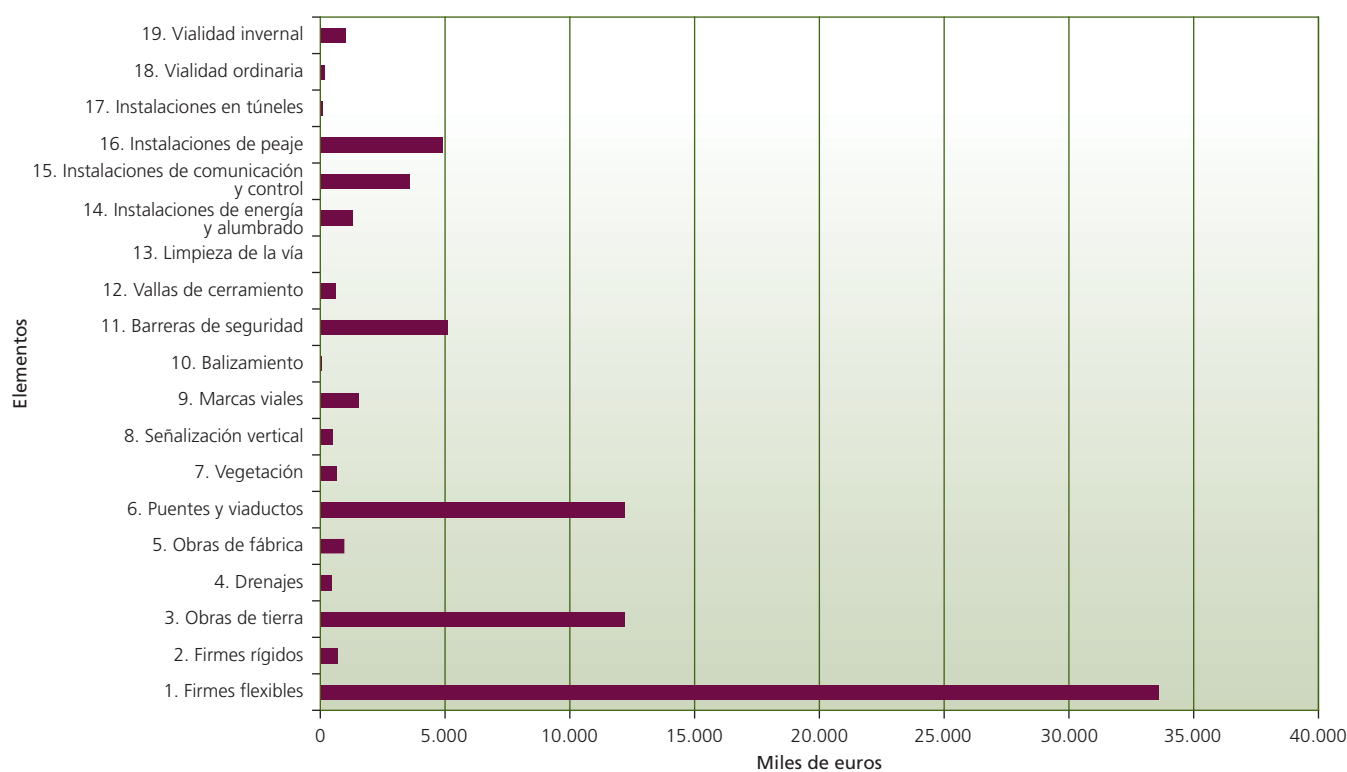
Tabla 6.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria

| Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2010 (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 | 5.703,91 | 2.393,00 | 6.487,38 | 5.432,33 | 3.908,53 | 1.551,38 | 0,00 |
| 2. Firmes rígidos | 14,13 | 0,00 | 0,00 | 695,65 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3. Obras de tierra | 0,00 | 45,90 | 0,00 | 2.341,91 | 0,00 | 21,45 | 0,00 |
| 4. Drenajes | 0,00 | 11,08 | 125,25 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 410,70 |
| 5. Obras de fábrica | 0,00 | 6,74 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.000,31 | 0,00 |
| 6. Puentes y viaductos | 1.506,90 | 32,53 | 250,31 | 933,52 | 151,34 | 0,00 | 9.316,80 |
| 7. Vegetación | 591,73 | 0,00 | 0,00 | 3,13 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 8. Señalización vertical | 102,98 | 80,23 | 0,00 | 158,78 | 142,59 | 0,00 | 0,00 |
| 9. Marcas viales | 0,00 | 33,42 | 0,00 | 907,54 | 20,02 | 68,16 | 194,20 |
| 10. Balizamiento | 0,00 | 9,17 | 0,00 | 0,00 | 30,05 | 0,00 | 0,00 |
| 11. Barreras de seguridad | 735,83 | 78,29 | 67,10 | 1.707,66 | 2.011,37 | 64,18 | 432,70 |
| 12. Vallas de cerramiento | 10,50 | 18,00 | 11,73 | 458,84 | 55,82 | 0,00 | 83,50 |
| 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 | 11,43 | 29,28 | 663,97 | 218,81 | 0,00 | 0,00 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 0,00 | 46,74 | 0,00 | 1.465,25 | 2.069,66 | 0,00 | 0,00 |
| 16. Instalaciones de peaje | 0,00 | 1.185,06 | 157,10 | 965,81 | 2.336,31 | 248,65 | 0,00 |
| 17. Instalaciones en túneles | 0,00 | 48,76 | 35,00 | 25,24 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 18. Vialidad ordinaria | 0,00 | 0,00 | 148,81 | 0,00 | 0,00 | 25,97 | 0,00 |
| 19. Vialidad invernal | 0,00 | 412,75 | 26,64 | 0,00 | 514,83 | 66,84 | 0,00 |
| Gasto en conservación extraordinaria | 8.665,98 | 4.413,10 | 7.338,59 | 15.759,63 | 11.459,33 | 3.046,94 | 10.437,90 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 478,47 | 77,76 | 219,60 | 467,66 | 294,42 | 84,30 | 120,38 |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 18,11 | 56,75 | 33,42 | 33,70 | 38,92 | 36,14 | 86,71 |
| | AUSOL AP-7 | AUSUR AP-7 | AULESA AP-71 | ACEGA AP-53 | HENARSA R-2 | ACC-Madrid R-3/R-5 | Madrid Sur R-4 |
| 1. Firmes flexibles | 0,00 | 0,00 | 8.000,00 | 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 | 9.232,24 | 34,94 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4. Drenajes | 14,02 | 10,20 | 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 | 1,25 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 7. Vegetación | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 92,51 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 8. Señalización vertical | 0,00 | 4,87 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 9. Marcas viales | 0,00 | 0,00 | 200,00 | 0,00 | 126,17 | 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 | 15,60 | 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 | 110,30 | 9,01 | 0,00 | 0,00 | 48,07 | 25,98 | 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 | 7,84 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 17. Instalaciones en túneles | 8,96 | 4,98 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 18. Vialidad ordinaria | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 19. Vialidad invernal | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Gasto en conservación extraordinaria | 9.381,12 | 73,09 | 8.200,00 | 92,51 | 174,24 | 25,98 | 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) | 95,58 | 0,95 | 217,51 | 1,63 | 2,80 | 0,41 | 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 2010 (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 | 33.476,52 | 41,94 | 13,22 |
| 2. Firmes rígidos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 709,78 | 0,89 | 0,28 |
| 3. Obras de tierra | 0,00 | 0,00 | 174,21 | 336,29 | 0,00 | 12.186,96 | 15,27 | 4,81 |
| 4. Drenajes | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 571,24 | 0,72 | 0,23 |
| 5. Obras de fábrica | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.007,05 | 1,26 | 0,40 |
| 6. Puentes y viaductos | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12.192,65 | 15,28 | 4,82 |
| 7. Vegetación | 0,31 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 687,68 | 0,86 | 0,27 |
| 8. Señalización vertical | 0,24 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 489,69 | 0,61 | 0,19 |
| 9. Marcas viales | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.549,51 | 1,94 | 0,61 |
| 10. Balizamiento | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 39,22 | 0,05 | 0,02 |
| 11. Barreras de seguridad | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 5.097,12 | 6,39 | 2,01 |
| 12. Vallas de cerramiento | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 653,99 | 0,82 | 0,26 |
| 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 | 196,31 | 0,00 | 1.313,16 | 1,65 | 0,52 |
| 15. Instalaciones de comunicación y control | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3.581,65 | 4,49 | 1,41 |
| 16. Instalaciones de peaje | 26,15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 4.926,92 | 6,17 | 1,95 |
| 17. Instalaciones en túneles | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 122,94 | 0,15 | 0,05 |
| 18. Vialidad ordinaria | 11,39 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 186,17 | 0,23 | 0,07 |
| 19. Vialidad invernal | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.021,06 | 1,28 | 0,40 |
| Gasto en conservación extraordinaria | 38,09 | 0,00 | 174,21 | 532,60 | 0,00 | 79.813,31 | 100,00 | 31,53 |
| Longitud a 31-12-2010 (km) | 9,44 | 127,50 | 58,81 | 112,62 | 33,20 | 2.531,45 | | |
| Gasto unitario (miles de euros/km) | 4,04 | 0,00 | 2,96 | 4,73 | 0,00 | 31,53 | | |

Las cifras de gastos no incluyen IVA.

Gráfico 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por elementos (2010)

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 carretera.
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 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 DG de Carreteras ha sido la creación en España, en el marco de AENOR, del Comité Técnico AEN CTN159 de normalización de sistemas ITS, y dentro del mismo del SC1-GT1 dedicado específicamente a efectuar las labores que corresponden a nuestro país en relación con la interoperabilidad de los sistemas de peaje electrónico. La Dirección General de Carreteras desempeña en estos momentos la presidencia del Comité Técnico de Normalización AEN/CTN159, que fue creado en Junio del año 2000. El impulso a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala Europea se recoge legalmente en la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad, y regula de forma específica la decisión del Consejo de crear un servicio europeo de telepeaje, basado en la armonización tecnológica y en la interoperabilidad de los sistemas instalados en las carreteras y autopistas de los Estados miembros. La necesidad de desarrollar la Directiva ha dado lugar a la creación de un órgano regulatorio de ámbito Europeo, el Comité Télépéage o European Regulatory Toll Committee, que ha venido trabajando desde el año 2004 hasta el presente en la adopción de una decisión relativa a la definición del EETS.

Especialmente fue 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 17 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 2010 ya está consolidado 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 2010 implantado y en funcionamiento en la totalidad de los tramos de peaje de las autopistas de la Red Estatal, disponiéndose de un total de 1.417 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 541,01 millones de euros, lo que representa un crecimiento en relación al año 2009 de aproximadamente un 33%, y un porcentaje del 21% 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 5.º 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 2010 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 2010 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 2010, 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 2010, 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 2010 la cifra de 2,58 millones de euros, ligeramente inferior a la que correspondió al año anterior (3,02 millones de euros). Destacaron como principales autopistas inversoras la AP-6 (Villalba-Adanero) con 0,50 millones de euros, la AP-7 (Barcelona-Tarragona) con 0,47 millones de euros, la AP-68 (Bilbao-Zaragoza) con 0,34 millones de euros, y la AP-66 (León-Campomanes) con 0,32 millones de euros.

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2010

| 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 | 84,30 | 20.487 | 630,39 | 66 | 12 | — | 19 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 215,49 | 12.317 | 982,95 | 91 | 44 | — | 25 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 4.003 | 186,29 | 74 | 32 | — | 20 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 22.502 | 770,56 | 14 | 10 | — | 20 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 1.655 | 35,53 | 34 | 26 | — | 144(1) |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 8.244 | 69,51 | 7 | 9 | — | 9 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 6.159 | 127,26 | 25 | 15 | — | 18 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 27.123 | 689,03 | 29 | 37 | 3 | 158 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 6.403 | 64,70 | 16 | 15 | — | 8 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 9.567 | 271,56 | 20 | 23 | — | 3 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 13.447 | 1.445,04 | 123 | 34 | — | 55 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 17.173 | 480,15 | 16 | 9 | 1 | 2 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 54.825 | 2.008,32 | 136 | 50 | — | 39 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1.996 | 71,24 | 49 | 89 | 4 | 11 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 7.249 | 87,92 | 37 | 17 | 1 | 15 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 28.697 | 1.028,01 | 82 | 21 | 8 | 10 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 135,98 | 43.521 | 2.160,11 | 157 | 57 | — | 43 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 108.968 | 1.059,56 | — | 3 | — | 13 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 19.486 | 1.505 | 93 | 77 | — | 46 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 21.287 | 1.154 | 78 | — | — | — |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 4.911 | 67,58 | 12 | 2 | — | 6 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.827 | 2.116,06 | 47 | 56 | 6 | 98 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 19.395 | 66,83 | 31 | 21 | 1 | — |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 9.278 | 210,98 | 66 | 21 | — | 30 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 14.072 | 163,34 | 32 | 16 | 1 | 16 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 8.114 | 155,48 | 60 | 9 | 1 | 36 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,63 | 10.479 | 120,97 | 22 | 19 | — | 9 |
| Total | 2.531,40 | 19.326 | 17.728,36 | 1.417 | 724 | 26 | 853 |

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2010 (continuación)

| Denominación de la autopista | Sistemas ITS | | | | | Total Sistemas ITS |
|--|---------------------|-----------------|------------------------|-------------------|------------|--------------------|
| | Estaciones de aforo | Pesaje dinámico | Estaciones meteorológ. | Vialidad invernal | Otros ITS | |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 3 | — | 5 | 20 | 45 | 170 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 2 | — | 24 | 18 | — | 204 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 27 | — | 1 | 1 | — | 155 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 9 | — | 1 | — | 44 | 98 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 90(2) | — | 2 | 4 | 44 | 344 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 6 | — | 2 | — | 0 | 33 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 12 | — | 2 | — | 68 | 140 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 7 | — | 1 | — | — | 235 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 5 | — | 2 | — | — | 46 |
| AP-66: León - Campomanes | 3 | — | 5 | 1 | — | 55 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 43 | — | 23 | 36 | 2(*) | 316 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 10 | — | — | 0 | 0 | 38 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 83 | — | 13 | 14 | — | 335 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 14 | — | 2 | — | 17 | 186 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 5 | — | 1 | 1 | (**) | 120 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 23 | — | 8 | — | 54 | 206 |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 26 | — | 19 | 19 | — | 321 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 41 | — | 2 | 1 | — | 60 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 81 | — | 10 | 2 | — | 309 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 1 | — | — | 2 | — | 81 |
| AP-71: León - Astorga | 3 | — | — | — | — | 23 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 14 | — | 1 | — | — | 222 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 37 | — | 3 | 2 | 471 | 566 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 12 | — | 3 | — | — | 132 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 16 | — | 3 | — | 18 | 102 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 28 | — | 2 | 8 | 11 | 155 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 16 | — | 2 | — | 20 | 88 |
| Total | 617 | — | 137 | 129 | 837 | 4.740 |

(*) Se ha considerado el sistema de Gestión de Flotas y la red trunking de comunicaciones que lo soporta.

(**) de ITS faltan postes sos (29 parejas), ERUs (8), y equipamiento de túneles (2) y estaciones de peaje (4)

(1) 16 CTV en Vía; 8 CTV en Peajes; 48 CTV incidencia en vías peaje; 60 CTV OCR en vías peaje; 12 CTV OCR en ramales

(2) 56 Espiras; 34 vías de peaje

Gráfico 7.2.1. Sistemas ITS por tipo y autopista

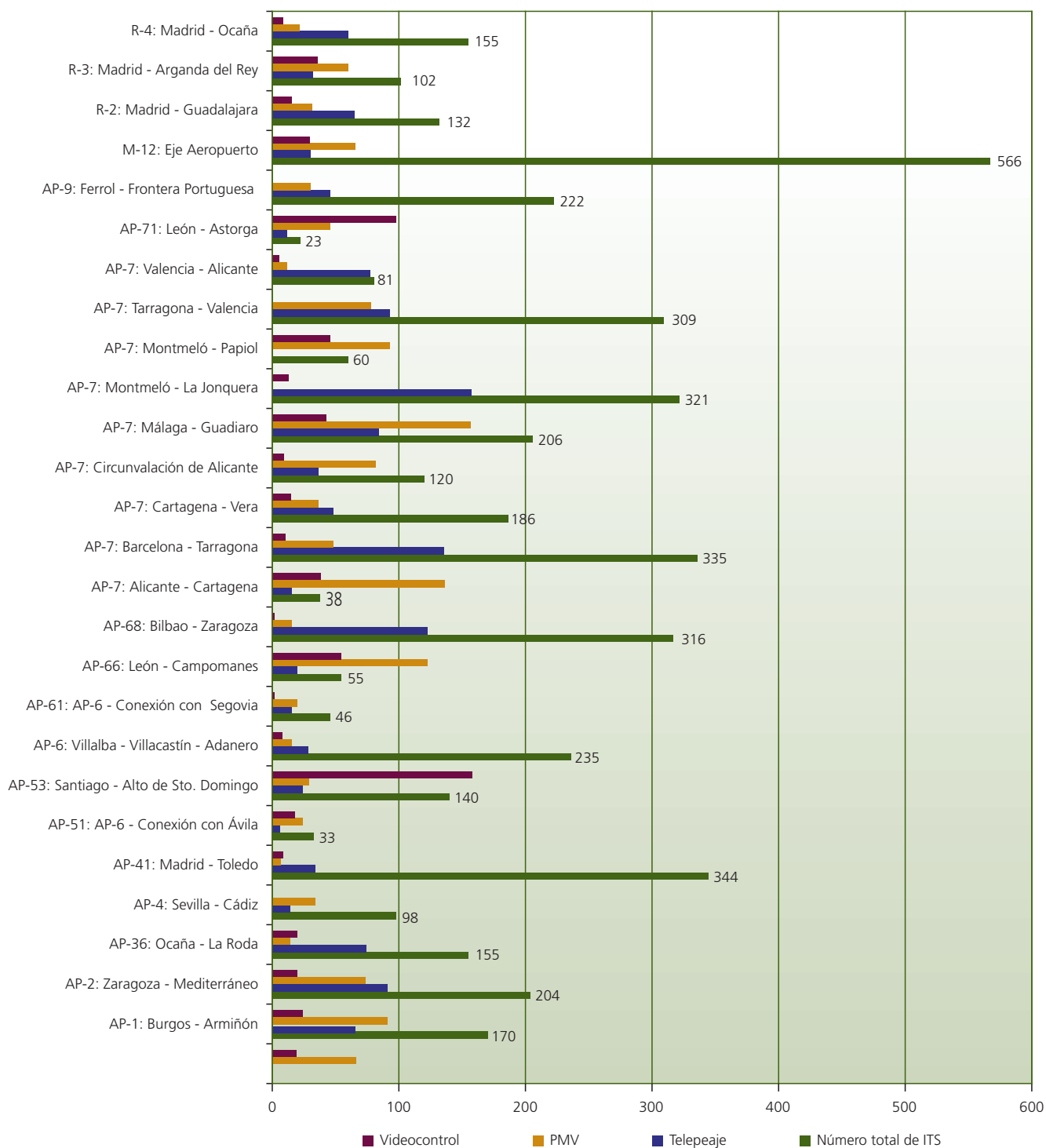


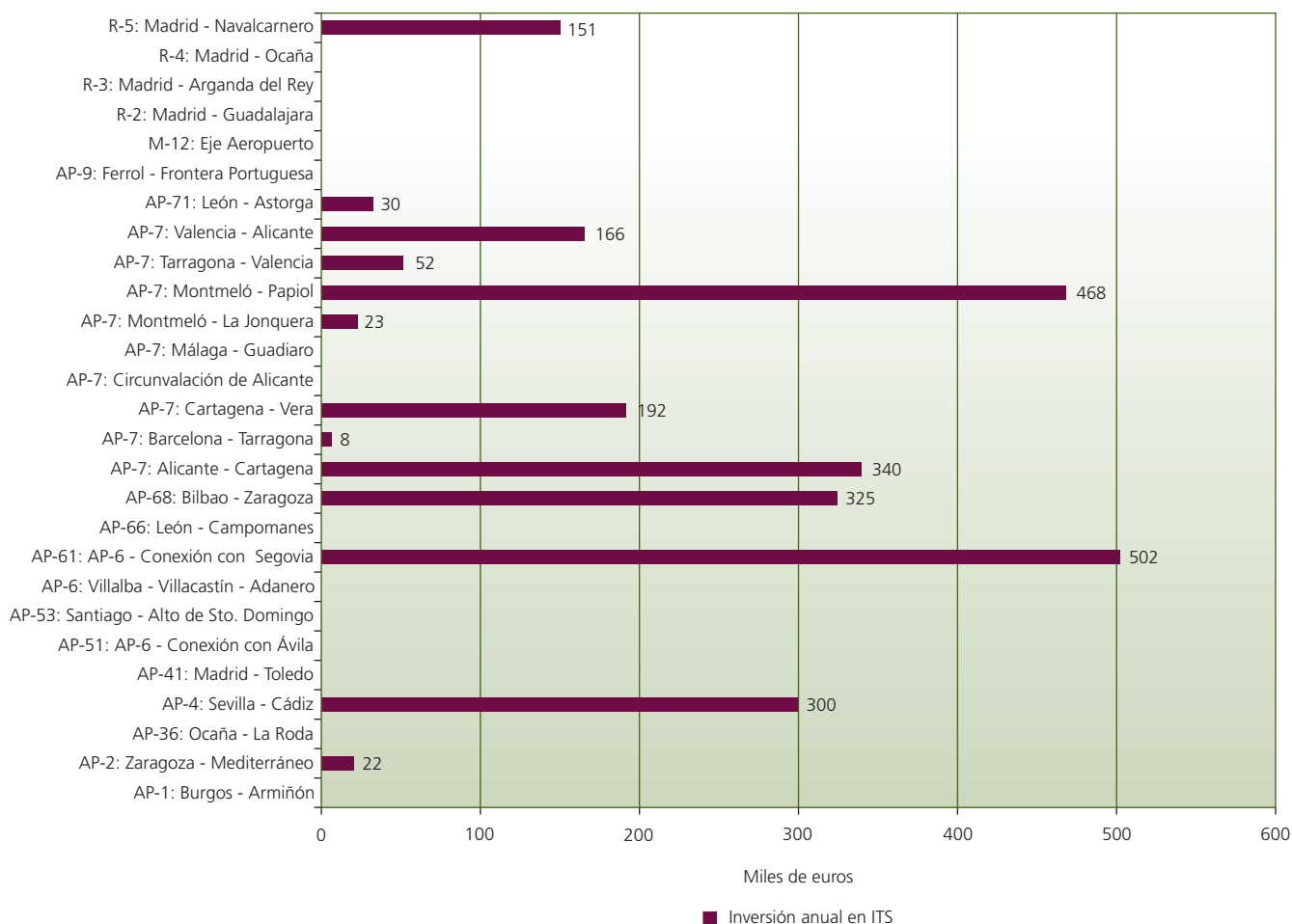
Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2010

| Denominación de la autopista | Longitud (km) | IMD (vh/día) | Vh x xkm (millones) | Inversión en sistemas ITS, año 2010 (*) | | | |
|--|----------------|---------------|---------------------|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | Telepeaje (Vía T) | Paneles de mens. variable | Control integ. de túneles | Sistemas de videocontrol |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 84,30 | 20.487 | 630,39 | — | — | — | — |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 215,49 | 12.317 | 982,95 | — | — | — | — |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 4.003 | 186,29 | — | — | — | — |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 22.502 | 770,56 | — | — | — | — |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 1.655 | 35,53 | — | — | — | — |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 8.244 | 69,51 | — | — | — | — |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 6.159 | 127,26 | — | — | — | — |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 27.123 | 689,03 | — | — | — | 123,66 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 6.403 | 64,70 | — | — | — | — |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 9.567 | 271,56 | 233,01 | 31,30 | — | 8,50 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 13.447 | 1.445,04 | 200,00 | — | — | 80,00 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 17.173 | 480,15 | — | — | — | — |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 54.825 | 2.008,32 | — | — | — | — |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 1.996 | 71,24 | — | — | — | — |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 7.249 | 87,92 | — | — | — | — |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 28.697 | 1.028,01 | — | — | — | — |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | 135,98 | 43.521 | 2.160,11 | 40,00 | 151,00 | — | 35,00 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 108.968 | 1.059,56 | — | — | — | — |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 19.486 | 1.505,00 | 68,00 | — | — | — |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 21.287 | 1.153,99 | — | — | — | — |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 5.357 | 73,72 | — | — | — | — |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 26.400 | 2.116,06 | — | — | — | — |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 19.395 | 66,83 | — | — | — | — |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,30 | 9.278 | 210,98 | — | — | — | — |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 14.072 | 163,34 | — | — | — | — |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 8.114 | 155,48 | — | — | — | — |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,63 | 10.479 | 120,97 | — | — | — | — |
| Total | 2.531,4 | 19.296 | 17.734,50 | 541,01 | 182,3 | — | 247,16 |

Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2010 (continuación)

| Denominación de la autopista | Inversión en sistemas ITS, año 2010 (*) | | | | | Total inversión 2010 |
|--|---|-----------------|------------------------|-------------------|-----------------|----------------------|
| | Estaciones de aforo | Pesaje dinámico | Estaciones metereológ. | Vialidad invernal | Otros ITS | |
| AP-1: Burgos - Armiñón | — | — | — | — | 21,60 | 21,60 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | — | — | — | — | — | — |
| AP-36: Ocaña - La Roda | — | — | — | — | 300,00 | 300,00 |
| 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 | — | — | — | — | 378,21 | 501,87 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | — | — | — | — | — | — |
| AP-66: León - Campomanes | — | — | 2,90 | 5,80 | 43,10 | 324,61 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | — | — | — | — | 60,00 | 340,00 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | — | — | — | — | 8,01 | 8,01 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | — | — | — | — | 192,00 | 192,00 |
| AP-7: Cartagena - Vera | — | — | — | — | — | — |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | — | — | — | — | — | — |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 10,34 | — | — | — | 12,96 | 23,30 |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | — | — | — | — | 242,00 | 468,00 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | — | — | — | — | 52,00 | 52,00 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | — | — | — | — | 98,00 | 166,00 |
| AP-7: Valencia - Alicante | — | — | — | — | 30,00 | 30,00 |
| 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 | — | — | — | — | 150,80 | 150,80 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | — | — | — | — | — | — |
| Total | 10,34 | — | 2,90 | 5,80 | 1.588,68 | 2.578,19 |

(*) Cifras en miles de euros.

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

7.3. Indicadores sobre despliegue de los ITS en cada autopista (2010)

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 2010 un total de 4.740 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 1.417 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 724 paneles de mensaje variable y 853 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 Junquera), con 157 instalaciones, seguida de la AP-7 (Barcelona-Tarragona) con 136, y la AP-68 (Bilbao-Zaragoza) con 123.

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 Junquera) y AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 56 cada una.

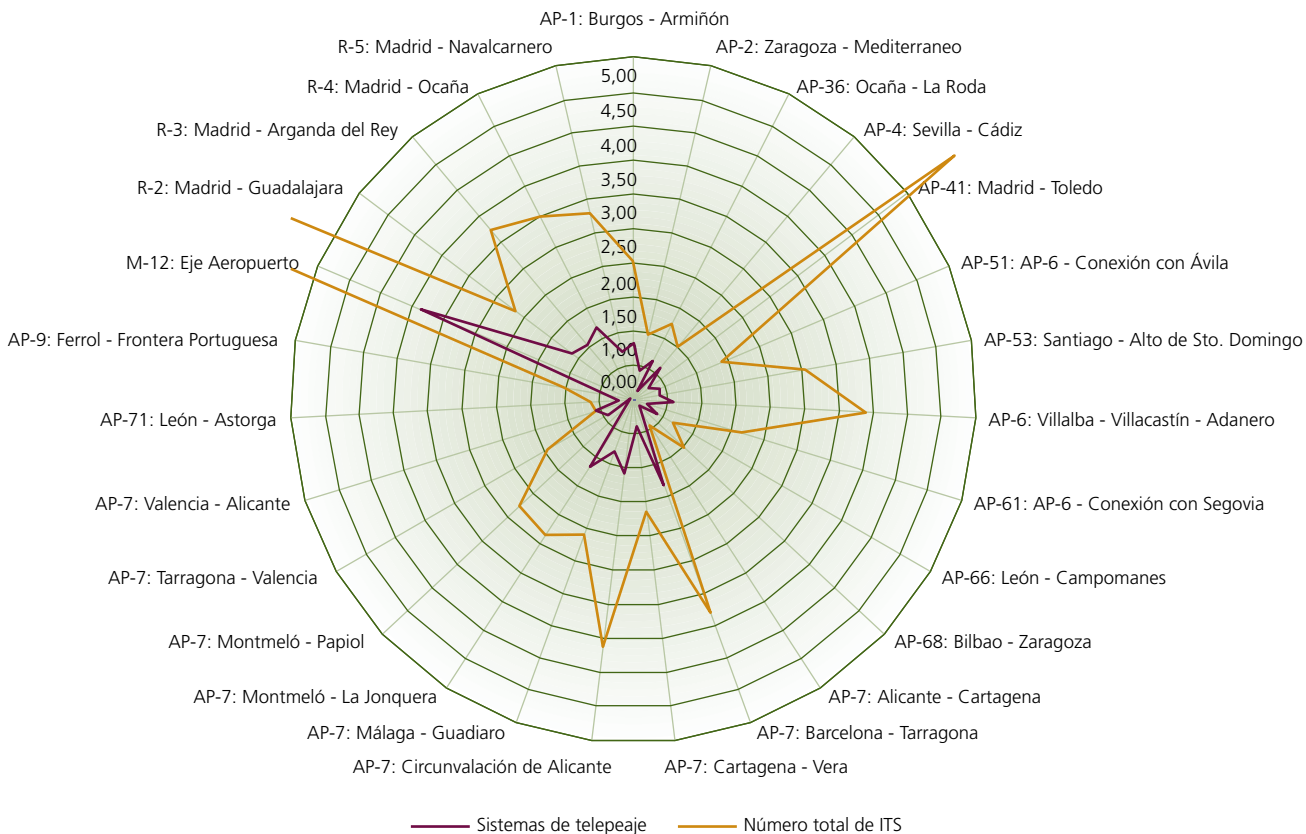
Finalmente la instalación de sistemas de videocontrol alcanza su valor más alto en la AP-6 (Villalba – Adanero) con 158, seguida de la AP-41 (Madrid Toledo) con 144 equipos, y la AP-9 (Ferrol-Frontera portuguesa) con 98 equipos.

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 2010

| Denominación de la autopista | Longitud (km) | Dotación unitaria (ITS/km) | |
|--|----------------|----------------------------|---------------|
| | | Telepeaje (Vía T) | N.º total ITS |
| AP-1: Burgos - Armiñón | 84,30 | 0,78 | 2,02 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterraneo | 215,49 | 0,42 | 0,95 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,50 | 0,58 | 1,22 |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,82 | 0,15 | 1,04 |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,81 | 0,58 | 5,85 |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,10 | 0,30 | 1,43 |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,61 | 0,44 | 2,47 |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,60 | 0,42 | 3,38 |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,68 | 0,58 | 1,66 |
| AP-66: León - Campomanes | 77,76 | 0,26 | 0,71 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,42 | 0,42 | 1,07 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,60 | 0,21 | 0,50 |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,36 | 1,36 | 3,34 |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,62 | 0,44 | 1,65 |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,20 | 1,11 | 3,61 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,15 | 0,84 | 2,10 |
| AP-7: Montmeló - La Jonquera | 135,98 | 1,15 | 2,36 |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,64 | 0,00 | 2,25 |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,32 | 0,41 | 1,37 |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,52 | 0,53 | 0,55 |
| AP-71: León - Astorga | 37,70 | 0,32 | 0,61 |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 0,21 | 1,01 |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,44 | 3,28 | 59,96 |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,30 | 1,06 | 2,12 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,80 | 1,01 | 3,21 |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,50 | 1,14 | 2,95 |
| R-5: Madrid - Navalcamero | 31,63 | 0,70 | 2,78 |
| Total en la Red Estatal | 2.531,4 | 0,56 | 1,87 |

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 autopistas 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). 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 2010

| 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 | 630,39 | 7,48 | Junio-07 | Septiembre-08 | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-2: Zaragoza - Mediterráneo | 215,5 | 982,95 | 4,56 | — | — | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-36: Ocaña - La Roda | 127,5 | 186,29 | 1,46 | — | — | — | No corresponde |
| AP-4: Sevilla - Cádiz | 93,8 | 770,56 | 8,21 | Noviembre-11 | Septiembre-12 | No | |
| AP-41: Madrid-Toledo | 58,8 | 35,53 | 0,60 | — | — | — | No corresponde |
| AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila | 23,1 | 69,51 | 3,01 | — | — | — | No corresponde |
| AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo | 56,6 | 127,26 | 2,25 | — | — | — | No corresponde |
| AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero | 69,6 | 689,03 | 9,90 | Diciembre-11 | Julio-12 | No | |
| AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia | 27,7 | 64,70 | 2,34 | — | — | — | No corresponde |
| AP-66: León - Campomanes | 77,8 | 271,56 | 3,49 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| AP-68: Bilbao - Zaragoza | 294,4 | 1.445,04 | 4,91 | Junio-07 | No | — | Corresponde en el año 2012 |
| AP-7: Alicante - Cartagena | 76,6 | 480,15 | 6,27 | Septiembre-07 | Julio-08 | No | |
| AP-7: Barcelona - Tarragona | 100,4 | 2.008,32 | 20,01 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Cartagena - Vera | 112,6 | 71,24 | 0,63 | — | — | — | No corresponde |
| AP-7: Circunvalación de Alicante | 33,2 | 87,92 | 2,65 | — | — | — | Corresponde en el año 2012 |
| AP-7: Málaga - Guadiaro | 98,2 | 1.028,01 | 10,47 | Junio-10 | — | No | |
| AP-7: Montmeló - La Junquera | 136,0 | 2.160,11 | 15,89 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Montmeló - Papiol | 26,6 | 1.059,56 | 39,77 | Noviembre-07 | Junio-08 | No | |
| AP-7: Tarragona - Valencia | 225,3 | 1.505,00 | 6,68 | Diciembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| AP-7: Valencia - Alicante | 148,5 | 1.153,99 | 7,77 | Diciembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| AP-71: León - Astorga | 37,7 | 67,58 | 1,79 | — | — | — | No corresponde |
| AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa | 219,6 | 2.116,06 | 9,64 | Junio-07 | Septiembre-08 | No | |
| M-12: Eje Aeropuerto | 9,4 | 66,83 | 7,08 | No | No | No | |
| R-2: Madrid - Guadalajara | 62,3 | 210,98 | 3,39 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| R-3: Madrid - Arganda del Rey | 31,8 | 163,34 | 5,14 | Septiembre-07 | Septiembre-08 | No | |
| R-4: Madrid - Ocaña | 52,5 | 155,48 | 2,96 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| R-5: Madrid - Navalcarnero | 31,6 | 120,97 | 3,83 | No | No | No | Corresponde en el año 2012 |
| Total Red Estatal | 2.531,4 | 17.728,40 | 7,00 | | | | |

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

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

I.1. Normativa general

Régimen jurídico de las autopistas de peaje

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

La normativa general en vigor a fecha 31 de diciembre de 2010 se relaciona a continuación:

- Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE, 11-5-1972).
- 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, 16-2-1973).
- 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, 21-5-1976).
- 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, 11-6-1976).
- 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, 2-9-1981).
- Real Decreto 1554/1982, de 18 de junio, sobre garantías de prestación de servicio público en las autopistas nacionales de peaje (BOE, 16-7-1982).
- Real Decreto 104/1984, de 25 de enero, por el que se regula el fondo de financiación exterior de autopistas de peaje (BOE, 27-1-1984).
- Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras (BOE, 30-7-1988).
- Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje. (BOE, 20-2-1990).
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. (BOE, 23-9-1994).
- Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las Administraciones Públicas (BOE, 19-5-1995).
- 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, 31-12-1996).
- 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, 31-12-1997).

- 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, 10-1-19-1998).
- 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, 18-2-1998).
- 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, 6-11-1999).
- 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, 30-12-1999).
- 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, 1-4-2000).
- 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, 30-12-2000).
- 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, 23-6-2001).
- 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, 31-12-2001).
- 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, 16-2-2002).
- 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, 31-12-2002)
- 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, 17-2-2006).
- 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 15-6-2006).
- Órdenes de 221 de diciembre de 2007 del Ministerio de fomento por las que se revisan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje, todo ello según lo indicado en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.
- 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 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, 8-5-2009).

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⁾ | 6-2-1967 a 31-8-2021 |
| Mongat-Malgrat/Palafolls ⁽¹⁾ | 6-2-1967 a 31-8-2021 |
| Barcelona-Tarragona | 29-1-1968 a 31-8-2021 |
| Montmeló-Papiol | 15-5-1974 a 31-8-2021 |
| Zaragoza-Mediterráneo | 25-6-1973 a 31-8-2021 |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995, con el RD 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 RD 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, 30-7-1966).
- 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, 6-2-1967).
- 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, 29-1-1968).
- 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, 2-7-1969).
- 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, 2-3-1973).

- 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, 25-6-1973).
- 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, 29-10-1973).
- 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, 15-5-1974).
- Orden de 31 de octubre de 1977, por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento Provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE, 15-12-1977).
- 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, 23-10-1978).
- 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, 30-1-1984).
- Real Decreto 1547/1990 de noviembre, por el que se modifican determinadas cláusulas de la concesión de Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima (BOE, 1-12-1990).
- Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevas tarifas y peaje en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE, 1-4-1991).
- Orden de 17 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE, 25-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE, 20-4-1993).
- Real Decreto 1141/1993, de 9 de julio, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L'Albarnar en la autopista A-2, Zaragoza-Mediterráneo (BOE, 23-7-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo. (BOE, 19-3-1994).
- Real Decreto 483/1995 de 24-3-95, sobre ampliación del tramo Mataró-Palafolls (Malgrat) de la autopista A-19 hasta su conexión con la carretera GE-600 de Blanes a Hostalric, con cruce sobre el río Tordera (BOE, 12-4-1995).
- 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, 30-6-1995).
- 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, 30-6-1995).
- Acta de fecha 14.2.96 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Generalidad de Cataluña de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 902/1995 de 2 de junio.
- Real Decreto 1635/1996, de 28 de Junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña y «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de la autopista A-7, Barcelona-La Junquera con la autopista B-40 Mataró-Granollers (BOE, 11-7-1996).

- Real Decreto 2346/1998, de 23 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima». (BOE, 26-10-1998).
- 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, 22-1-2000).
- 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, 9-6-2001).
- 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, 22-4-2006).
- 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, 3-8-2007).
- 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, 9-2-2008).
- 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, 23-4-2008).
- 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, 23-4-2008).
- 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, 12-6-2008).
- 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, 29-11-2008).

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

| Concesión | Duración |
|-------------------------------|----------------------|
| Bilbao-Behobia ⁽¹⁾ | 23-3-1968 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), RD 1883/1999, de 3 de diciembre (BOE 24-12-1999). La titularidad de la autopista fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por RD 1837/1999, de 3 de diciembre (BOE 29-12-1999).

- Decreto Ley 5/1967 de 8 de junio, sobre autopista de peaje Bilbao-Behobia (BOE, 10-6-1967).
- 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, 12-6-1967).
- 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, 23-3-1968).
- Orden de 26 de mayo de 1971, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE, 8-6-1971).

- 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, 14-8-1982).
- Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia. (BOE, 1-4-1991).
- Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE, 24-3-1992).
- 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, 20-4-1993).
- 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, 19-11-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia. (BOE, 19-3-1994).
- 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, 29-8-1996).
- 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, 29-9-1999).
- 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, 29-12-1999).
- 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, 24-12-1999).
- Acta de fecha 31-1-2000 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, 5-2-2000).
- 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 | 29-1-1968 a 29-1-2018 |

- Decreto-Ley 12/1967, de 27 de septiembre, sobre la autopista de peaje Villalba-Villacastín (BOE, 28-9-1967).
- 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, 30-9-1967).
- 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, 29-1-1968).
- Orden de 11 de julio de 1972 por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE, 15-7-1972).
- 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, 15-7-1972).
- 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, 30-9-1972).
- 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, 25-4-1981).
- 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, 8-1-1991).
- Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la Autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE, 24-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE, 20-4-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE, 19-3-1994).
- 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, 14-2-1997).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 28-2-2004).
- 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 del 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, 16-9-2008).
- 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, 6-10-2008).
- 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, 22-10-2008).

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

| Concesión | Duración |
|----------------------|-------------------------|
| Sevilla - Cádiz | 30-07-1969 a 31-12-2019 |
| Tarragona - Valencia | 08-09-1971 a 31-12-2019 |
| Valencia - Alicante | 22-12-1971 a 31-12-2019 |

- Decreto-Ley 3/1969, de 13 de febrero, sobre autopista de peaje Sevilla-Cádiz (BOE, 14-2-1969).
- 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, 17-2-1969).
- 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, 30-7-1969).
- Decreto-Ley 4/1971, de 4 de marzo, sobre autopista de peaje Tarragona-Valencia. (BOE, 5-3-1971).
- 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, 20-3-1971).
- 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, 8-9-1971).
- Orden de 28 de octubre de 1971 por la que se aprueba el Reglamento Provisional de explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE,10-11-1971).
- 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, 22-12-1972).
- 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, 6-5-1977).
- 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, 30-7-1977).
- 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, 18-10-1977).
- 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, 15-12-1977).
- Real Decreto 413/1980, de 18 de febrero, por el que se modifica determinados aspectos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE, 10-3-1980).
- 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, 22-11-1980).
- 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, pk 687,800 y carretera de Puerto Real a Matagorda con puente sobre la Bahía de Cádiz (BOE, 1-5-1982).

- 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, 30-10-1982).
- 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, 14-6-1986).
- 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, 1-4-1991).
- 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, 24-3-1992).
- 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, 20-4-1993).
- 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, 2-10-1993).
- 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, 19-3-1994).
- 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, 12-8-1995).
- 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, 1-11-1997).
- 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, 10-3-2001).
- 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, 4-10-2001).
- 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 | 18-8-1973 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, 12-5-1973).
- 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, 18-8-1973).
- Decreto 3399/1974 de 28 de noviembre, sobre el plan de obras de la Autopista del Atlántico (BOE, 18-12-1974).

- 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, 18-10-1977).
- Orden de 1 de diciembre de 1978, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Servicio de la Autopista del Atlántico (BOE, 31-1-1979).
- 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, 22-1-1980).
- 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, 20-8-1982).
- 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, 29-11-1983).
- 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, 28-3-1985).
- Real Decreto 1725/1985, de 18 de septiembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico (BOE, 26-9-1985).
- 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, 9-8-1986).
- 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, 21-12-1989).
- 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, 6-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa (BOE, 20-4-1993).
- 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, 16-9-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista del Atlántico (BOE, 19-3-1994).
- Real Decreto 1809/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico (BOE, 7-9-1994).
- 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, 11-7-1996).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 20-5-2006).

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

| Concesión | Duración |
|-----------------|-------------------------|
| Bilbao-Zaragoza | 10-11-1973 a 09-11-2026 |

- 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, 28-7-1973).
- 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, 10-11-1973).
- 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 Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE, 15-12-1977).
- 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, 11-5-1978).
- 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, 18-11-1982).
- Orden de 27, de febrero de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE, 8-3-1991).
- Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE, 24-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE, 20-4-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE, 19-3-1994).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 10-2-2000).
- 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, 1-9-2007).
- 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 de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, y aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en los enlaces de dicha autopista que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Real Decreto 189/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A., para la modificación de la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, por la construcción, conservación y explotación del enlace de conexión de la carretera N-232 con la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, en Recajo.

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

| Concesión | Duración |
|----------------|------------------------|
| Burgos-Armiñón | 26-6-1974 a 30-11-2018 |

- 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, 2-10-1973).
- Decreto 1736/1974, 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, 26-6-1974).
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos-Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE, 15-12-1977).
- 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, 31-5-1979).
- 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, 23-7-1979).
- 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, 16-11-1982).
- Orden de 20 de marzo de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (BOE, 1-4-1991).
- Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Malzága) (BOE, 24-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga) (BOE, 20-4-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga) (BOE, 19-3-1994).
- 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, 8-4-1994).
- 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, 7-9-1994).

- 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, 5-2-2000).
- 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, 20-10-2006).

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

| Concesión | Duración |
|-----------------|-------------------------|
| León-Campomanes | 17-10-1975 a 16-10-2050 |

- 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, 23-12-1974).
- 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, 17-10-1975).
- 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, 1-3-1982).
- Real Decreto 2075/1983 de 4 de agosto, sobre tarifas iniciales de la autopista Campomanes-León (BOE, 5-8-1983).
- Orden de 4 de agosto de 1983, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de servicio de la autopista Campomanes-León (BOE, 15-9-1983).
- 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, 17-5-1985).
- 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, 23-1-1989).
- Orden de 3 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE, 6-3-1992).
- Orden de 15 de abril de 1993 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE, 20-4-1993).
- Orden de 14 de marzo de 1994 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León (BOE, 19-3-1994).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 18-3-2000).
- 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, 31-1-2006).

- 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, 22-12-2007).
- Real Decreto 2170/2008, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa de la Autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima.

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

| Concesión | Duración |
|-------------------|-----------------------|
| Málaga-Estepona | 16-3-1996 a 15-3-2046 |
| Estepona-Guadiaro | 2-7-1999 a 1-7-2051 |

- 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, 2-8-1995).
- 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, 15-3-1996).
- 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, 31-12-1998).
- 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, 1-7-1999).
- 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, 29-7-1999).
- 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, 5-2-2000).
- 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, 14-08-2002).

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

| Concesión | Duración |
|--------------------|---------------------|
| Alicante-Cartagena | 2-8-1998 a 1-8-2048 |

- 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, 20-1-1998).
- 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, 1-8-1998).

- 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, 5-7-2001).

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

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

- 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, 15-12-1998).
- 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, 24-6-1999).
- 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, 12-11-1999).
- 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, 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, 17-10-2008).

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

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

- 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, 27-5-1999).
- 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, 6-10-1999).

- 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 Navacarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navacarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.
- Real Decreto 1770/2010, de 23 de diciembre, 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-Navacarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navacarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

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

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

- Orden de 7 de julio de 1999 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista de peaje: Autopista A-6, conexión con Segovia y autopista A-6 conexión con Avila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje tramo: Villalba-Adanero (BOE, 9-7-1999).
- 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, 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, 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-Navacarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navacarnero, 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 | 11-3-2000 a 10-3-2055 |

- 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, 24-9-1999).

- 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, 10-3-2000).
- 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, 22-1-2003),

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

| Concesión | Duración |
|----------------------|------------------------|
| Madrid a Guadalajara | 5-11-2000 a 25-03-2039 |

- 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, 10-2-2000).
- 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, 6-6-2000).
- 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, 4-11-2000).
- 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, 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 2-9-2006).
- Real Decreto 1610/2010, de 26 de noviembre, 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, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

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

| Concesión | Duración |
|----------------|-------------------------|
| Madrid a Ocaña | 31-12-2000 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, 14-4-2000).

- 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, 6-6-2000).
- 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, 30-12-2000).
- 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, 7-4-2004).
- 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 26-11-2027 (6 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, 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, 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 | 22-12-2004 a 21-12-2040 |

- 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, 8-8-2003).
- Corrección de errores de la Orden FOM/2266/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-42, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate (BOE, 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, 25-7-2006).

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

| Concesión | Duración |
|---------------|----------------------------|
| Madrid-Toledo | 22-2-2004 a 21-2-2040 (44) |

- 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, 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, 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, 17-10-2006).

- 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, 10-1-2007).
- 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, 5-1-2007).
- 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, 31-5-2007).

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

| Concesión | Duración |
|----------------|----------------------------|
| Cartagena-Vera | 15-2-2004 a 14-2-2040 (44) |

- 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, 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, 5-1-2007).
- 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, 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 21-2-2040 |

- 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, 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, 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, 19-9-2007).
- 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, 1-12-2007).

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

| Concesión | Duración |
|-----------------------------|------------------------------|
| Alto de las Pedrizas-Málaga | 28-09-2006 a 27-09-2042 (45) |

- 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, 27-9-2006).
- Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre, por la que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga AP-46, tramo: Alto de Las Pedrizas-Málaga, para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto.

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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).

- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).

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

II.1. Introducción

En este Anexo se desglosan los principales indicadores correspondientes al año 2010 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 x km) por autopista y tramo, incluyendo tanto los que están sujetos a peaje como los que se encuentran 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 x 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 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.

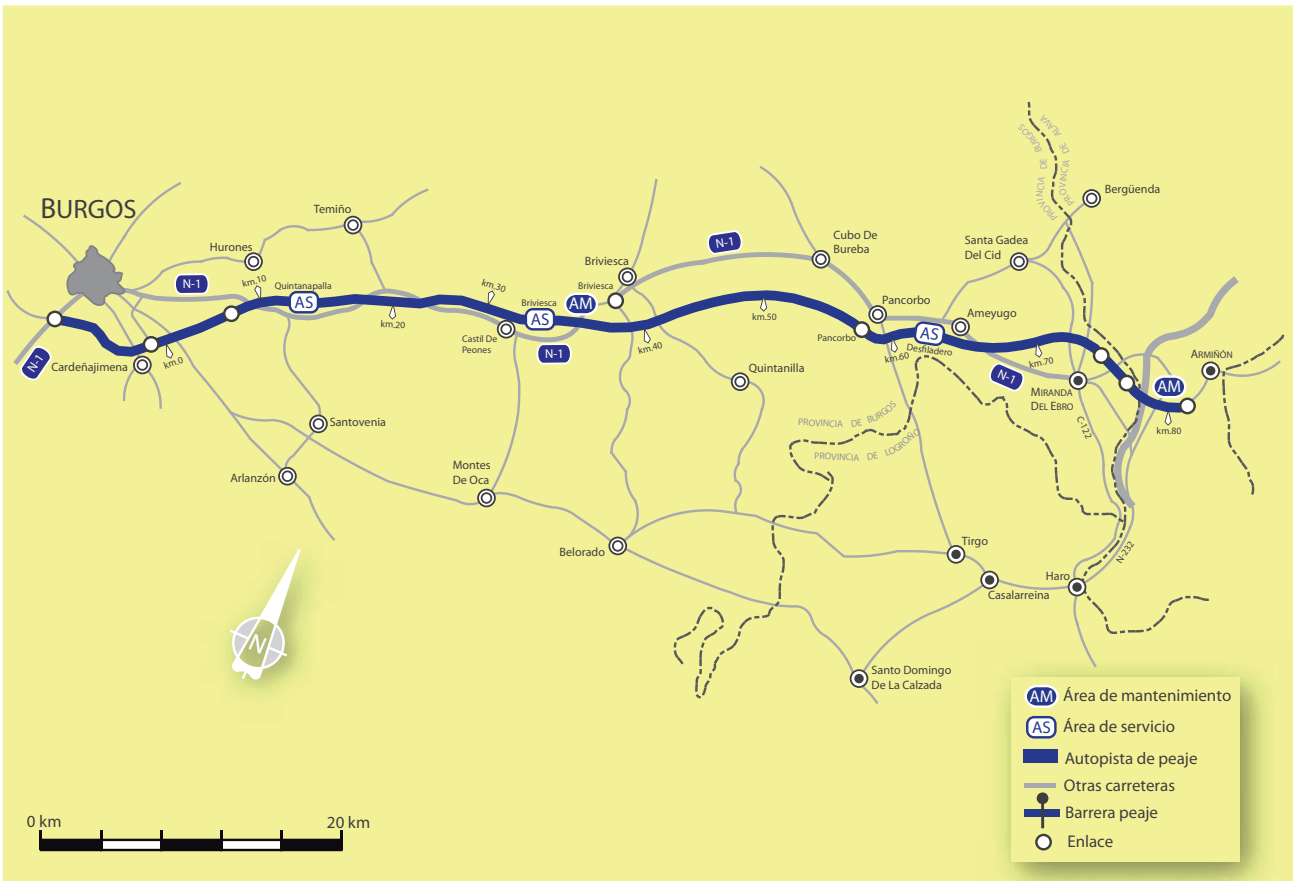
AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

AP-1

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



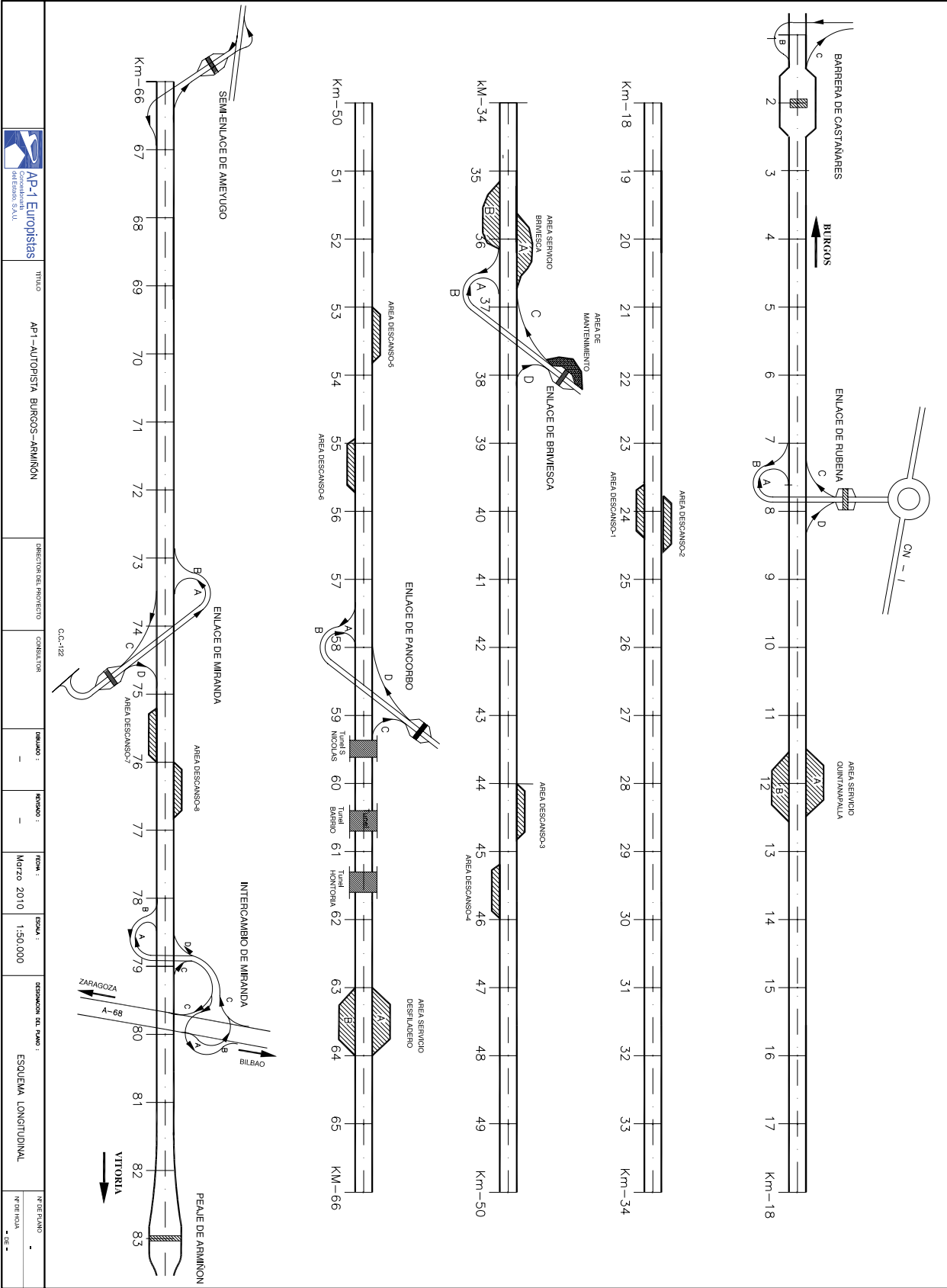
➔ AP-1 AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN (TRAMO CASTAÑARES - ARMIÑÓN)



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-1 BURGOS-ARMIÑÓN | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Quintanapalla | 12 | x | x | x | x | - | - | - | - | - | - | x | x |
| 2 | Briviesca | 36 | x | x | x | x | - | - | - | - | x | - | x | x |
| 3 | Desfiladero | 63 | x | x | x | x | - | - | - | - | x | - | x | x |

| N. VERS. | FECHA | MOTIVO DE LA MODIFICACIÓN | DELINEADO | REVISADO | VERIFICADO | N. VERS. | FECHA | MOTIVO DE LA MODIFICACIÓN | DELINEADO | REVISADO | VERIFICADO |
|----------|-------|---------------------------|-----------|----------|------------|----------|-------|---------------------------|-----------|----------|------------|
|----------|-------|---------------------------|-----------|----------|------------|----------|-------|---------------------------|-----------|----------|------------|



AP-1 Europistas

AP-1 - AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

DIRECCION DEL PROYECTO

CONSEJERO

EMENDADO

EMENDADO

FECHA

ESCALA

DESIGNACION DEL PAIS

ESQUEMA LONGITUDINAL

TITULO

AP-1 - AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

CONSEJERO

Esquema de enlaces de la autopista AP-1: Burgos-Armiñón



AP-1: Burgos-Armiñón. 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-1y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (AP-1). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2010

| | |
|------------------------------|--|
| Denominación social | Europistas Concesionaria del Estado, S. A. U. |
| Domicilio | Área de Peaje de Castañares. Apdo. 355-CARDEÑAJIMENO. BURGOS |
| Fecha de constitución | 27/02/2007 |
| Capital social (*) | 88,01 |

| Datos de la concesión | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--|----------------------------|
| | Autopista AP-1: Burgos-Armiñón | 30/05/1974 | Parcial: 13/02/1978 Total: 20/07/1984 | 30/11/2018 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-1: Burgos-Armiñón fue de 20.487 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 17.026 corresponden a la categoría de ligeros y 3.461 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente superior (106,0%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD se mantuvieron razonablemente estables en torno a la media en la práctica totalidad de los tramos de peaje, salvo en el que va desde el enlace con la autopista del Ebro hasta Armiñón, donde la intensidad media desciende significativamente hasta un valor de 12.086 Vh/día. El valor de la IMD contando además los tramos libres ascendió a la cifra de 21.462 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 630,39 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 660,38 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Castañares-Rubena | 16.994 | 3.232 | 20.226 | -1,64 | 51.049.612 | 9.708.421 | 60.758.033 | -1,64 |
| Rubena-Briviesca | 18.318 | 3.538 | 21.856 | -0,65 | 196.365.089 | 37.937.111 | 234.302.200 | -0,65 |
| Briviesca-Pancorbo | 17.835 | 3.599 | 21.434 | -1,01 | 137.749.632 | 27.804.345 | 165.553.977 | -1,01 |
| Pancorbo-Ameyugo | 16.447 | 3.445 | 19.892 | -1,62 | 51.686.553 | 10.823.683 | 62.510.236 | -1,62 |
| Ameyugo-Miranda | 16.524 | 3.613 | 20.137 | -1,56 | 45.354.541 | 9.917.241 | 55.271.782 | -1,56 |
| Miranda-Enl.Aut.Ebro | 15.096 | 3.487 | 18.583 | 0,16 | 24.355.049 | 5.625.056 | 29.980.105 | 0,16 |
| Enl. Aut. Ebro-Armiñón | 9.511 | 2.575 | 12.086 | 5,66 | 17.323.244 | 4.689.328 | 22.012.572 | 5,66 |
| Total tramo de peaje | 17.026 | 3.461 | 20.487 | -0,77 | 523.883.720 | 106.505.185 | 630.388.905 | -0,77 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------|------------|------------|------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 |
| Ameyugo-Miranda | 1.858 | 2.814 | 4.672 | 7,58 | 5.098.853 | 7.726.866 | 12.825.719 | 7,58 |
| Miranda-Intercambiador | 2.128 | 2.868 | 4.996 | 7,67 | 3.433.010 | 4.629.057 | 8.062.067 | 7,67 |
| Intercambiador-Armiñón | 2.128 | 2.868 | 4.996 | 7,67 | 3.875.728 | 5.226.018 | 9.101.746 | 7,67 |
| Total tramos libres | 403 | 572 | 975 | 7,63 | 12.407.591 | 17.581.941 | 29.989.532 | 7,63 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 84,30 | 3,33 |
| IMD total (Vh/d) | 20.487 | 106,01 |
| Demanda total (MVh x km) | 630,39 | 3,56 |

(*) Tramos de peaje.

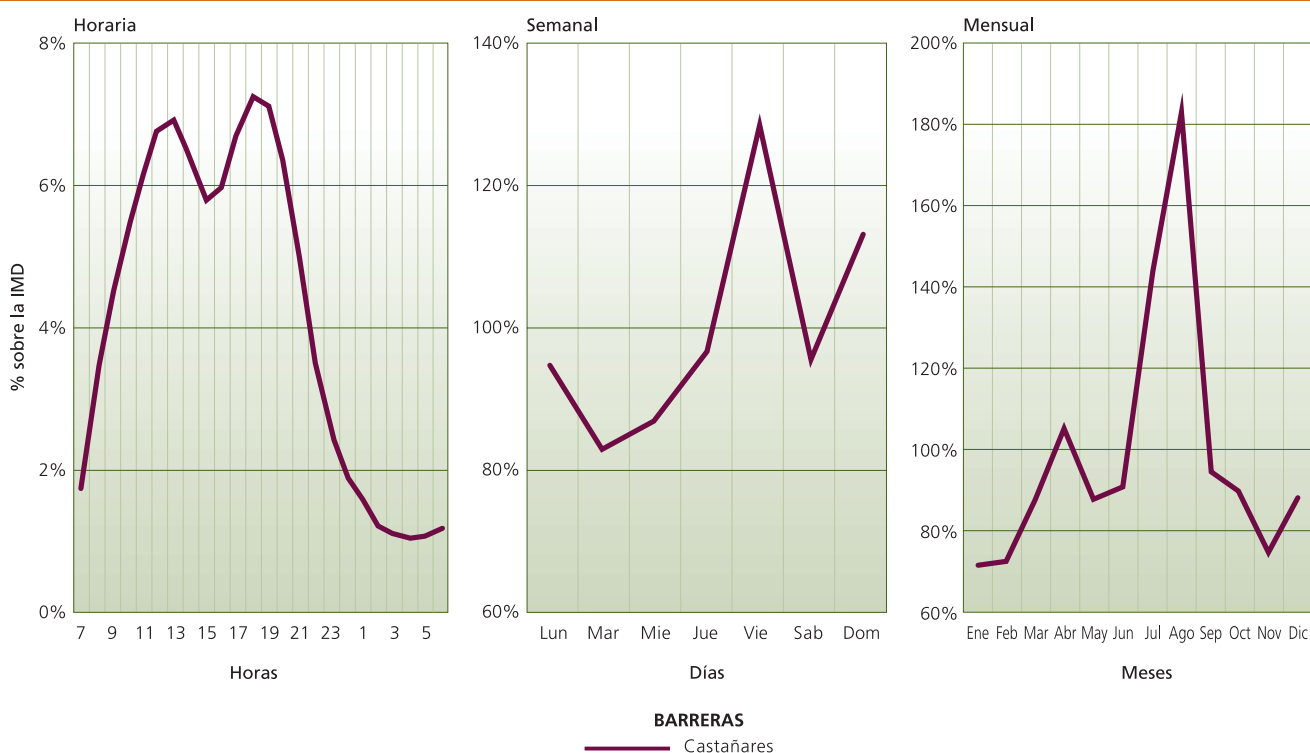
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-1 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,93% de la intensidad total media diaria medida en la barrera de Castañares de 20.225 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,26%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 128,46% 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 (105,96%) y especialmente en el período julio-agosto (143,00%-183,20%).

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 2010



| Horaria | | | Horaria | | |
|--------------|-------|---------|---------------|-------|---------|
| Castañares | | | Castañares | | |
| Horas | IMD | % s/IMD | Horas | IMD | % s/IMD |
| 7 | 362 | 1,79% | 19 | 1.439 | 7,11% |
| 8 | 616 | 3,05% | 20 | 1.268 | 6,27% |
| 9 | 867 | 4,29% | 21 | 992 | 4,90% |
| 10 | 1.061 | 5,25% | 22 | 705 | 3,49% |
| 11 | 1.227 | 6,07% | 23 | 516 | 2,55% |
| 12 | 1.371 | 6,78% | 24 | 384 | 1,90% |
| 13 | 1.401 | 6,93% | 1 | 325 | 1,61% |
| 14 | 1.298 | 6,42% | 2 | 248 | 1,23% |
| 15 | 1.172 | 5,79% | 3 | 229 | 1,13% |
| 16 | 1.211 | 5,99% | 4 | 218 | 1,08% |
| 17 | 1.369 | 6,77% | 5 | 228 | 1,13% |
| 18 | 1.469 | 7,26% | 6 | 249 | 1,23% |
| Total | | | 20.225 | | |

| Diaria | | |
|--------------|---------------|---------|
| Castañares | | |
| Día | IMD | % s/IMD |
| Lun | 19.207 | 94,97% |
| Mar | 16.812 | 83,12% |
| Mié | 17.635 | 87,19% |
| Jue | 19.544 | 96,63% |
| Vie | 25.982 | 128,46% |
| Sáb | 19.378 | 95,81% |
| Dom | 22.906 | 113,26% |
| Total | 20.225 | |

| Mensual | | |
|--------------|---------------|---------|
| Castañares | | |
| Mes | IMD | % s/IMD |
| Ene | 14.648 | 72,43% |
| Feb | 14.817 | 73,28% |
| Mar | 17.850 | 88,26% |
| Abr | 21.431 | 105,96% |
| May | 17.900 | 88,50% |
| Jun | 18.510 | 91,52% |
| Jul | 28.922 | 143,00% |
| Ago | 37.053 | 183,20% |
| Sep | 19.345 | 95,65% |
| Oct | 18.281 | 90,39% |
| Nov | 15.241 | 75,36% |
| Dic | 17.970 | 88,85% |
| Total | 20.225 | |

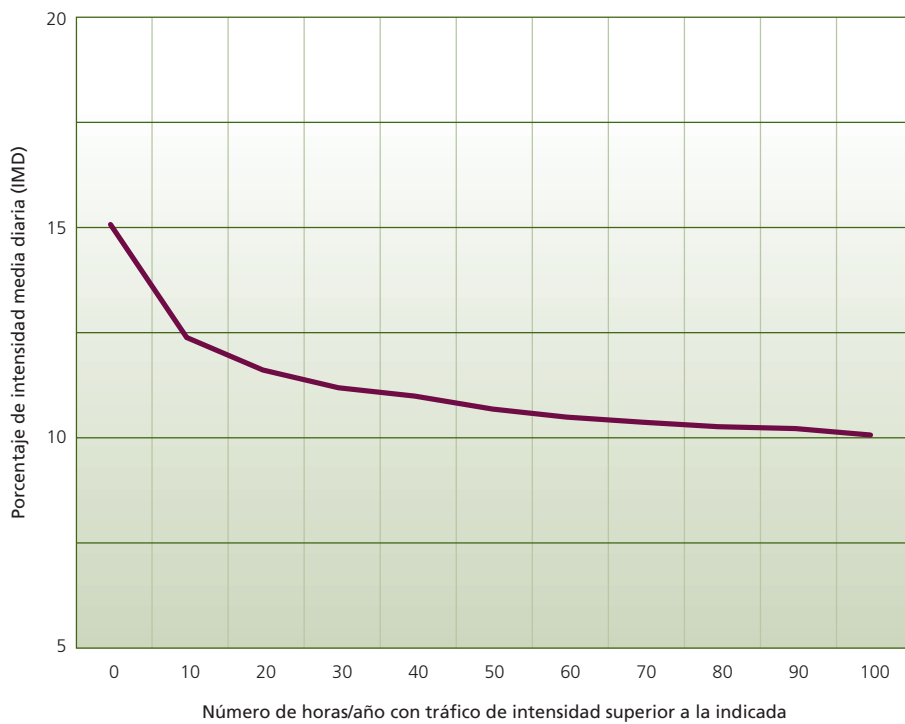
c) **Distribución de frecuencias de la intensidad horaria**

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 11,25% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que superó durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,13% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 15,05% 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 2010



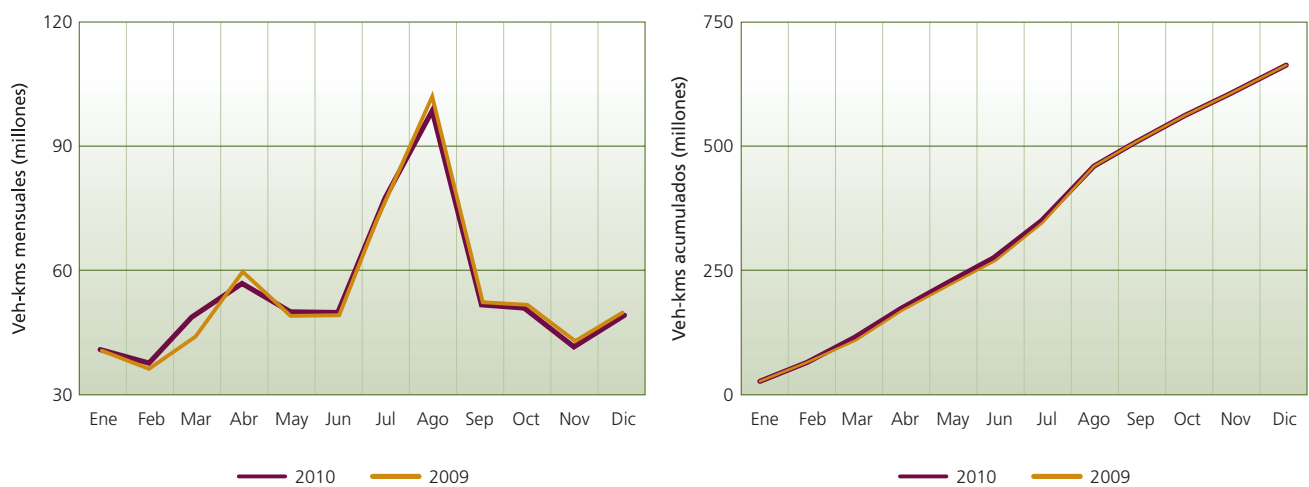
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 15,05 |
| 10 | 12,42 |
| 20 | 11,64 |
| 30 | 11,25 |
| 40 | 11,04 |
| 50 | 10,76 |
| 60 | 10,55 |
| 70 | 10,42 |
| 80 | 10,33 |
| 90 | 10,26 |
| 100 | 10,13 |

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 2010 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 2010



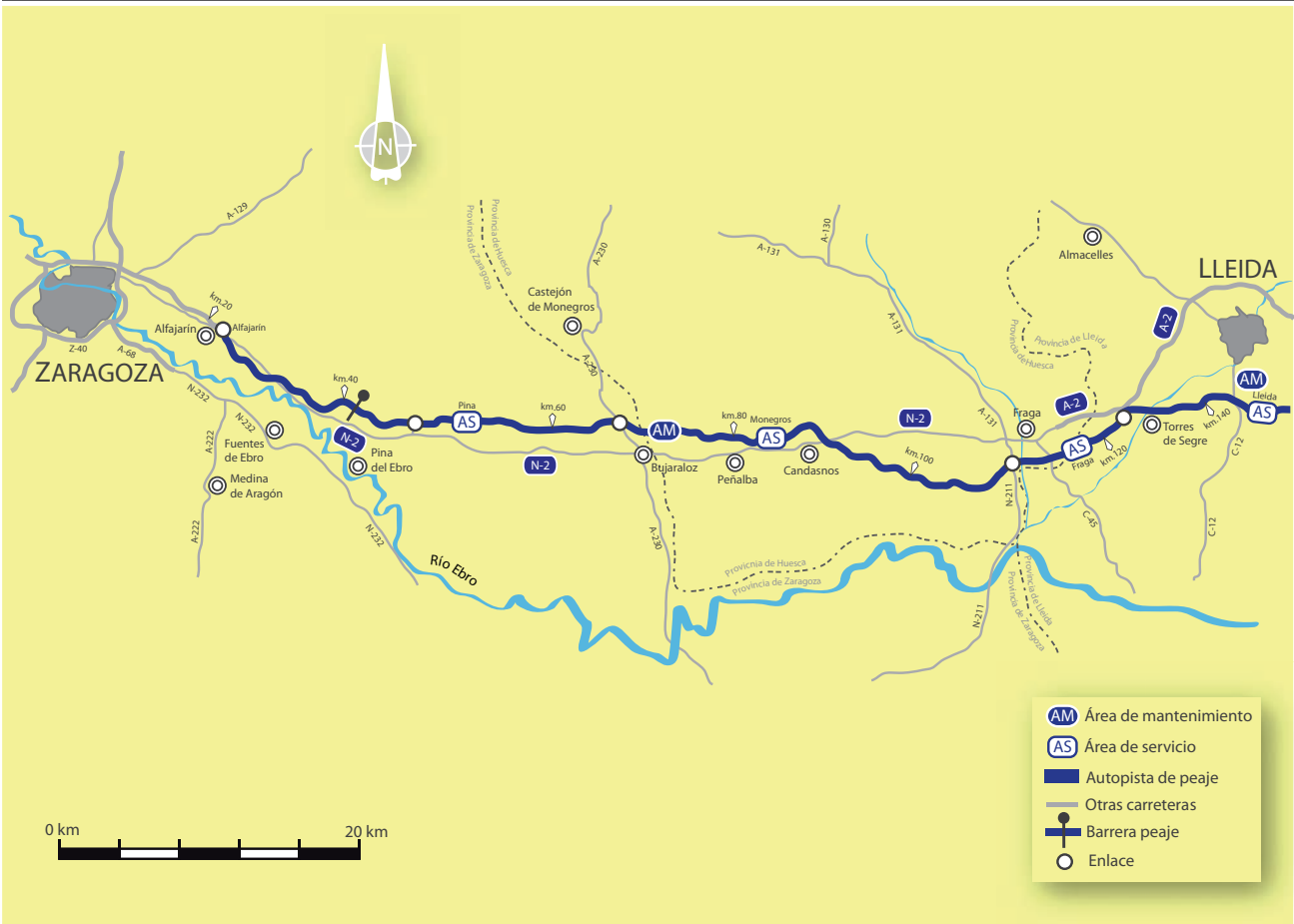
| Autopista AP-I | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 41,38 | 38,19 | 50,38 | 57,31 | 50,29 | 50,28 | | |
| Mens. 2009 | 41,56 | 37,36 | 44,86 | 60,06 | 49,75 | 49,97 | | |
| Acum. 2010 | 41,38 | 79,57 | 129,95 | 187,26 | 237,55 | 287,83 | | |
| Acum. 2008 | 41,56 | 78,92 | 123,79 | 183,84 | 233,59 | 283,57 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 78,07 | 98,79 | 52,34 | 51,28 | 42,21 | 49,86 | 660,38 | |
| Mens. 2009 | 77,45 | 102,14 | 53,19 | 52,46 | 43,92 | 50,43 | 663,16 | |
| Acum. 2010 | 365,90 | 464,69 | 517,03 | 568,31 | 610,52 | 660,38 | | |
| Acum. 2009 | 361,02 | 463,16 | 516,35 | 568,81 | 612,73 | 663,16 | | |

**AUTOPISTA ZARAGOZA
MEDITERRÁNEO**
AP-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



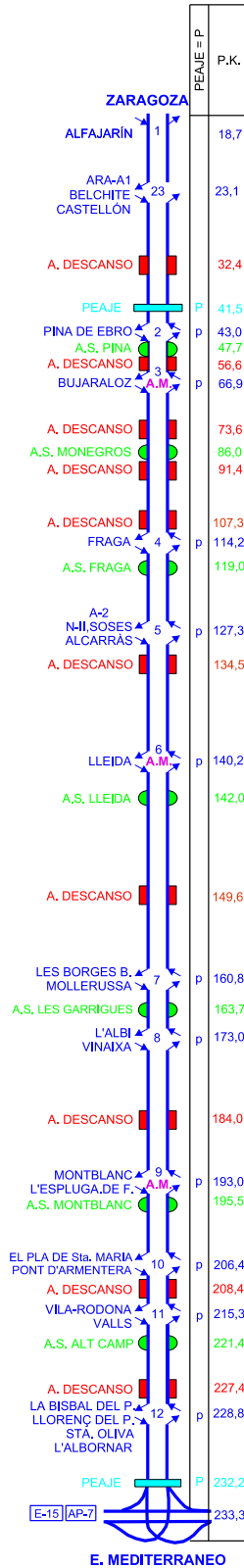
➔ **AP-2 AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO ZARAGOZA -LLEIDA)**



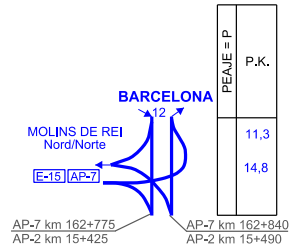
SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | 🚗 | ☕ | ✂️ | ☎️ | 🚰 | 🚚 | 🏠 | 💰 | 🌳 | 📍 | 📺 | ♿ |
|----------------------------|----------|------|---|---|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Pina | 48 | x | x | x | x | - | - | x | - | - | - | x | x |
| 5 | Monegros | 86 | x | x | x | x | - | - | - | - | x | - | x | x |
| 6 | Fraga | 119 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | - | x | x |
| 7 | Lleida | 142 | x | x | x | x | - | x | x | - | - | x | x | x |

**AUTOPISTA AP-2
ZARAGOZA - MEDITERRANEO**



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



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

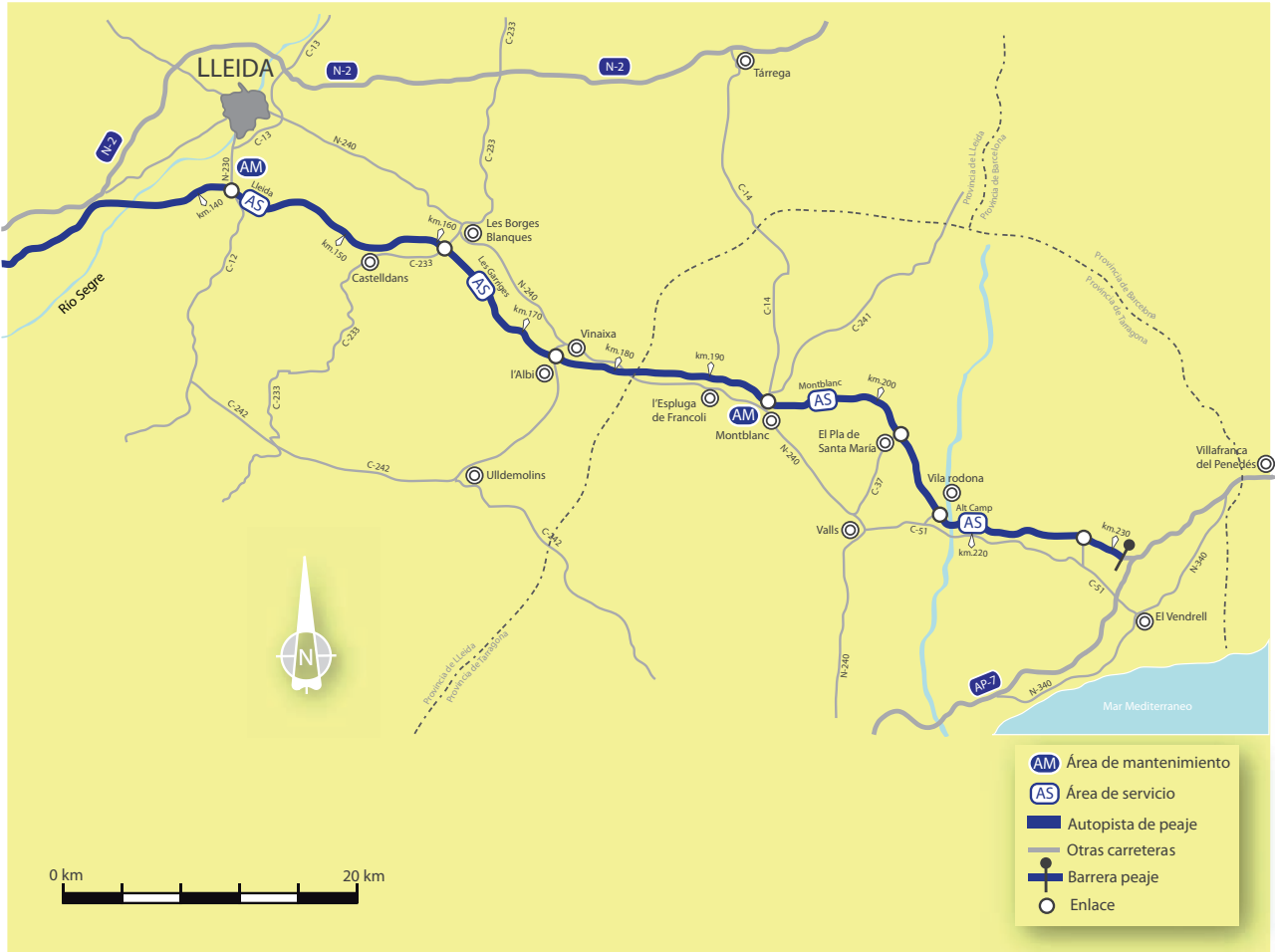
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO

AP-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



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



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-2 | ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Lleida | 142 | x | x | x | x | - | x | x | - | - | x | x | x |
| 8 | Les Garriges | 164 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | - | x | x |
| 9 | Montblanc | 195 | x | x | x | x | - | - | - | - | - | - | x | x |
| 10 | Alt Camp | 221 | x | x | x | x | - | - | - | - | - | - | x | x |



AP-2: Zaragoza-Mediterráneo, p.k. 123

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. Año 2010

| | |
|------------------------------|---|
| Denominación social | Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal) |
| Domicilio | Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA |
| Fecha de constitución | 24/02/1967 |
| Capital social (*) | 411,467 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio (1) | Fecha de expiración |
|-------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo | 25/06/1973 | 09/07/1976 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera | 06/02/1967 | 29/01/1970 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona | 29/01/68 | 01/03/1972 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-Papiol | 15/05/1974 | 01/07/1978 | 31/08/2021 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo fue de 12.317 vehículos, de los cuales 11.076 corresponden a la categoría de ligeros y 1.241 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (63,7%) 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 tramos, desde el de menor intensidad (Soses-Lleida con 9.217 Vh/día) hasta el de mayor magnitud (Pina-Bujaraloz), con un valor de 14.913 Vh/día.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2010 para el conjunto de la vía en 982,95 millones de Vh × km, valor que corresponde al 5,5% 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Alfajarín-Pina | 13.428 | 1.397 | 14.825 | -2,33 | 121.697.913 | 12.657.713 | 134.355.626 | -2,33 |
| Pina-Bujaraloz | 13.456 | 1.457 | 14.913 | -2,64 | 116.892.533 | 12.658.032 | 129.550.565 | -2,64 |
| Bujaraloz-Límite Z/H | 12.005 | 1.429 | 13.434 | -4,26 | 17.614.558 | 2.097.096 | 19.711.654 | -4,26 |
| Límite Z/H-Fraga | 12.005 | 1.429 | 13.434 | -4,26 | 190.386.213 | 22.666.389 | 213.052.602 | -4,26 |
| Fraga-Límite H/L | 10.166 | 1.353 | 11.519 | -4,97 | 23.451.809 | 3.120.204 | 26.572.013 | -4,97 |
| Límite H/L-Soses | 10.166 | 1.353 | 11.519 | -4,97 | 25.010.313 | 3.327.560 | 28.337.873 | -4,97 |
| Soses-Lleida | 8.026 | 1.191 | 9.217 | -4,47 | 37.907.783 | 5.626.195 | 43.533.978 | -4,47 |
| Lleida-Borges Blanques | 9.439 | 1.215 | 10.654 | -4,81 | 71.415.970 | 9.191.142 | 80.607.112 | -4,80 |
| Borges Blanques-L'Albi | 9.831 | 1.242 | 11.073 | -4,92 | 43.204.359 | 5.457.249 | 48.661.608 | -4,92 |
| L'Albi-Límite L/T | 9.869 | 1.233 | 11.102 | -5,06 | 29.141.654 | 3.641.293 | 32.782.947 | -5,06 |
| Límite L/T-Montblanc | 9.869 | 1.233 | 11.102 | -5,06 | 42.938.010 | 5.365.169 | 48.303.179 | -5,06 |
| Montblanc-Pla de Sta. María | 9.095 | 1.343 | 10.438 | -4,86 | 44.585.666 | 6.584.904 | 51.170.570 | -4,86 |
| Pla Sta. María-Vila-Rodona | 9.240 | 1.488 | 10.728 | -4,77 | 29.915.804 | 4.817.023 | 34.732.827 | -4,76 |
| Vila-Rodona-L'Albornar | 11.248 | 2.178 | 13.426 | -4,35 | 54.934.051 | 10.635.549 | 65.569.600 | -4,35 |
| L'Albornar-Mediterráneo | 12.272 | 2.183 | 14.455 | -4,71 | 22.082.229 | 3.928.131 | 26.010.360 | -4,71 |
| Total tramo de peaje | 11.076 | 1.241 | 12.317 | -4,05 | 871.178.865 | 111.773.649 | 982.952.514 | -4,05 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 215,49 | 8,51 |
| IMD total (Vh/d) | 12.317 | 63,73 |
| Demanda total (MVh x km) | 982,95 | 5,54 |

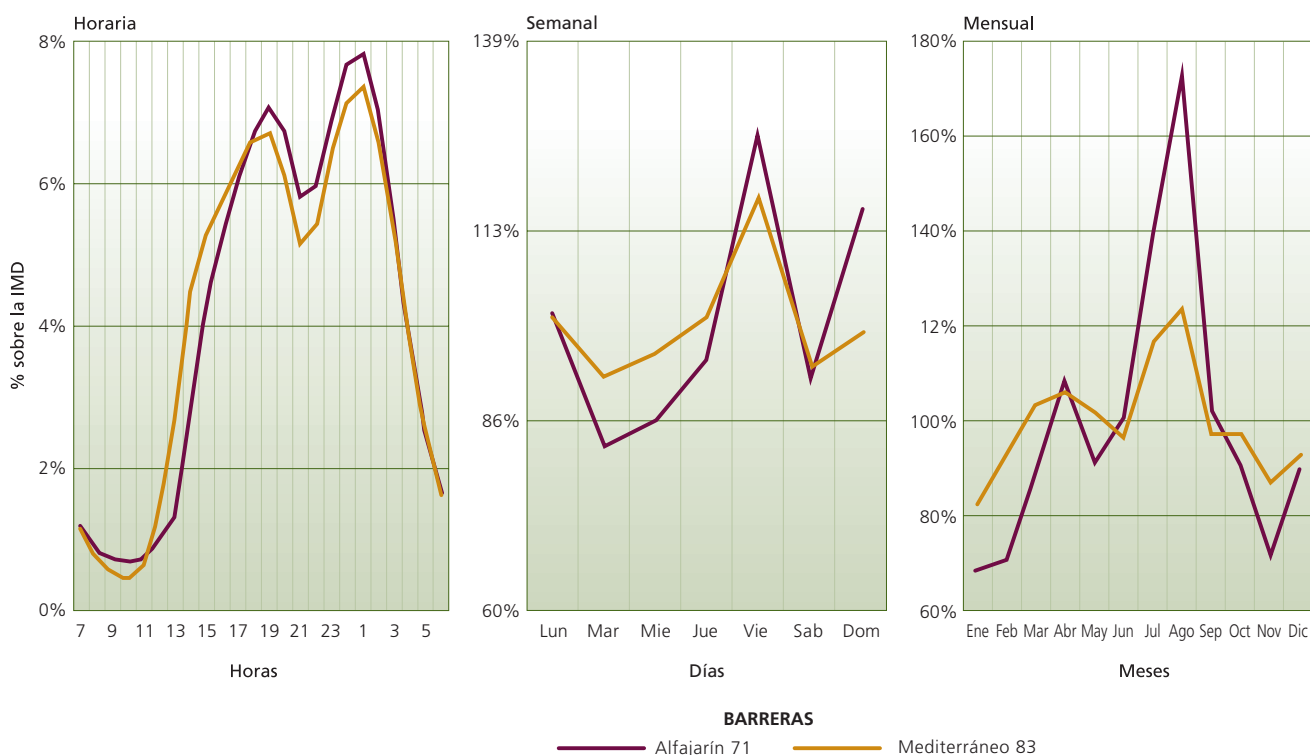
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Alfajarín un valor del 7,07% de la intensidad total diaria de 14.827 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,81%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 125,72% 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 (108,92%) y especialmente en el período julio-agosto (138,90%-172,51%).

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 2010



| Horaria | Alfajarín | | Mediterráneo | |
|--------------|---------------|-------|---------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 0 | 181 | 1,22% | 135 | 1,16% |
| 1 | 131 | 0,88% | 93 | 0,80% |
| 2 | 115 | 0,78% | 65 | 0,56% |
| 3 | 110 | 0,74% | 56 | 0,48% |
| 4 | 114 | 0,77% | 77 | 0,66% |
| 5 | 152 | 1,03% | 158 | 1,35% |
| 6 | 202 | 1,36% | 320 | 2,74% |
| 7 | 414 | 2,79% | 517 | 4,43% |
| 8 | 638 | 4,30% | 618 | 5,29% |
| 9 | 779 | 5,25% | 673 | 5,76% |
| 10 | 881 | 5,94% | 725 | 6,21% |
| 11 | 986 | 6,65% | 773 | 6,62% |
| 12 | 1.048 | 7,07% | 783 | 6,70% |
| 13 | 996 | 6,72% | 709 | 6,07% |
| 14 | 858 | 5,79% | 600 | 5,14% |
| 15 | 882 | 5,95% | 630 | 5,39% |
| 16 | 1.023 | 6,90% | 748 | 6,40% |
| 17 | 1.133 | 7,64% | 833 | 7,13% |
| 18 | 1.158 | 7,81% | 859 | 7,35% |
| 19 | 1.040 | 7,01% | 771 | 6,60% |
| 20 | 799 | 5,39% | 616 | 5,27% |
| 21 | 557 | 3,76% | 438 | 3,75% |
| 22 | 383 | 2,58% | 290 | 2,48% |
| 23 | 247 | 1,67% | 194 | 1,66% |
| Total | 14.827 | | 11.681 | |

| Diaria | Alfajarín | | Mediterráneo | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 15.042 | 101,45% | 11.753 | 100,62% |
| Mar | 12.295 | 82,92% | 10.811 | 92,55% |
| Mie | 12.848 | 86,65% | 11.180 | 95,71% |
| Jue | 14.092 | 95,04% | 11.782 | 100,86% |
| Vie | 18.640 | 125,72% | 13.699 | 117,28% |
| Sáb | 13.665 | 92,16% | 10.984 | 94,03% |
| Dom | 17.130 | 115,53% | 11.522 | 98,64% |
| Total | 14.827 | | 11.681 | |

| Mensual | Alfajarín | | Mediterráneo | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 10.223 | 68,95% | 9.621 | 82,36% |
| Feb | 10.562 | 71,23% | 10.844 | 92,83% |
| Mar | 13.228 | 89,22% | 12.093 | 103,53% |
| Abr | 16.149 | 108,92% | 12.398 | 106,14% |
| May | 13.556 | 91,43% | 11.929 | 102,12% |
| Jun | 14.940 | 100,76% | 11.284 | 96,60% |
| Jul | 20.595 | 138,90% | 13.581 | 116,27% |
| Ago | 25.578 | 172,51% | 14.477 | 123,94% |
| Sep | 15.150 | 102,18% | 11.371 | 97,35% |
| Oct | 13.446 | 90,69% | 11.403 | 97,62% |
| Nov | 10.642 | 71,77% | 10.197 | 87,30% |
| Dic | 13.357 | 90,09% | 10.850 | 92,89% |
| Total | 14.827 | | 11.681 | |

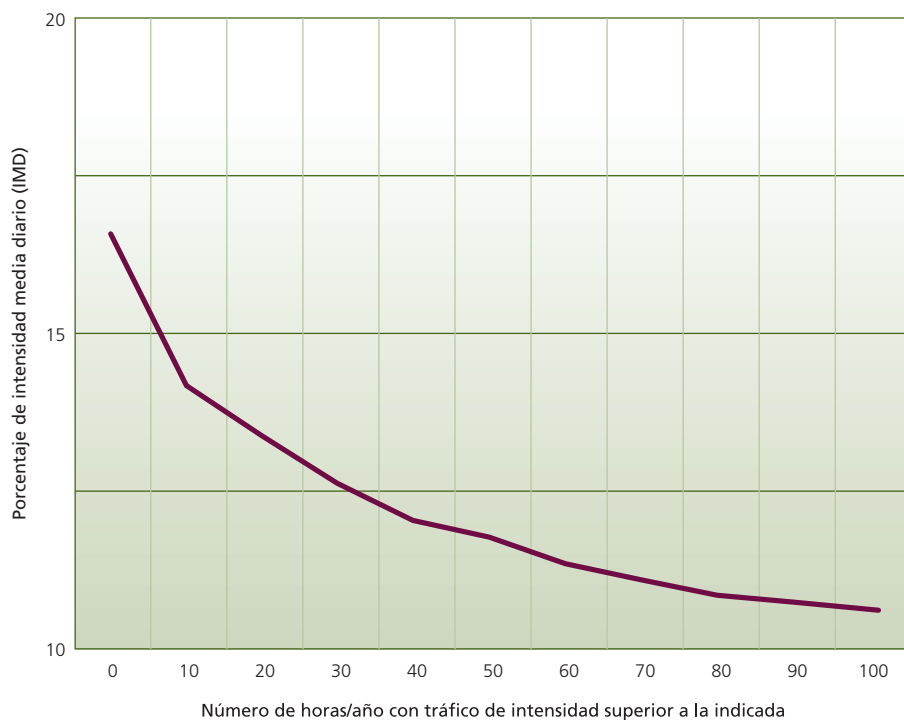
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 13,12% 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 10,93% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 22,46% 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 2010 Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



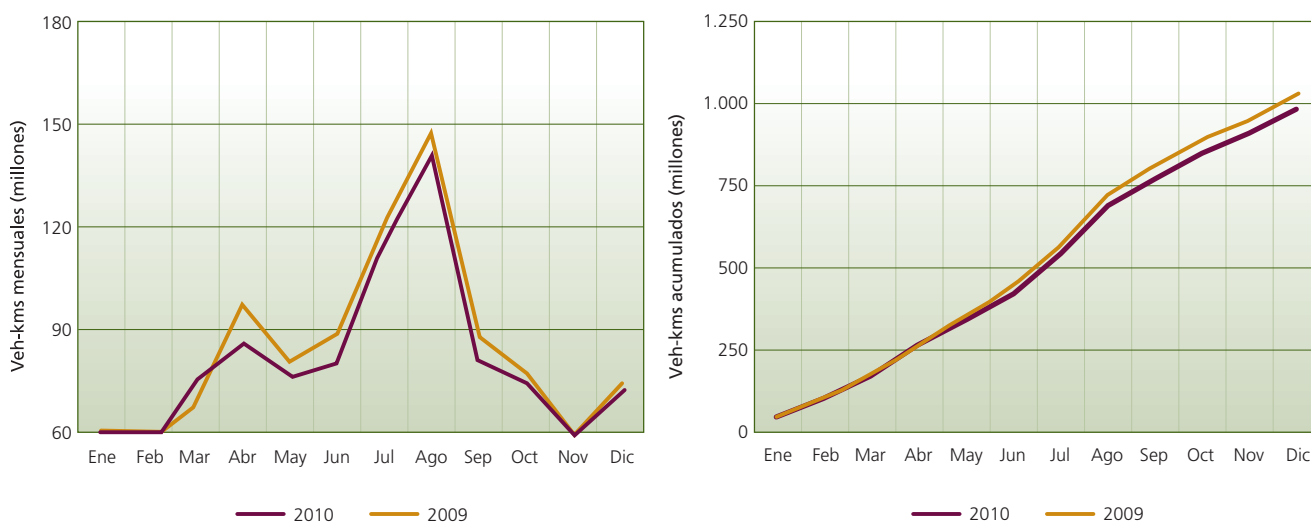
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 22,46 |
| 10 | 14,93 |
| 20 | 13,82 |
| 30 | 13,12 |
| 40 | 12,72 |
| 50 | 12,05 |
| 60 | 11,76 |
| 70 | 11,49 |
| 80 | 11,32 |
| 90 | 11,09 |
| 100 | 10,93 |

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 2010 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 2010. Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



| Autopista AP-2 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 58,24 | 54,93 | 76,24 | 86,93 | 77,92 | 81,74 | |
| Mens. 2009 | 60,11 | 57,99 | 68,76 | 98,19 | 81,05 | 89,01 | |
| Acum. 2010 | 58,24 | 113,17 | 189,41 | 276,34 | 354,26 | 436,00 | |
| Acum. 2009 | 60,11 | 118,10 | 186,86 | 285,05 | 366,10 | 455,11 | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | 116,13 | 140,86 | 82,10 | 75,51 | 58,93 | 73,43 | 982,95 |
| Mens. 2009 | 120,59 | 147,68 | 88,06 | 77,94 | 60,74 | 74,35 | 1.024,47 |
| Acum. 2010 | 552,13 | 692,99 | 775,09 | 850,59 | 909,53 | 982,95 | |
| Acum. 2009 | 575,70 | 723,38 | 811,44 | 889,38 | 950,12 | 1.024,47 | |

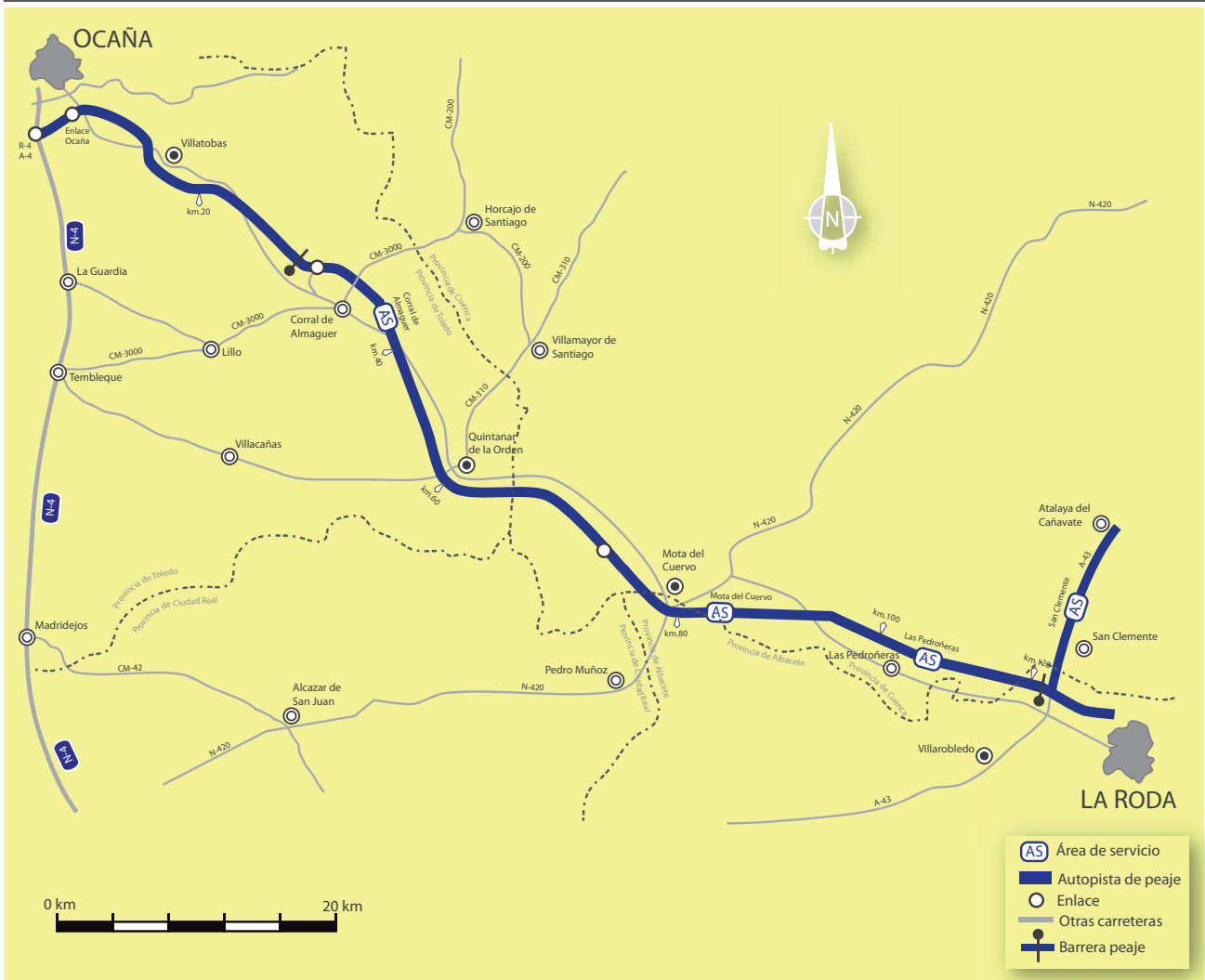
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA

AP-36

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas

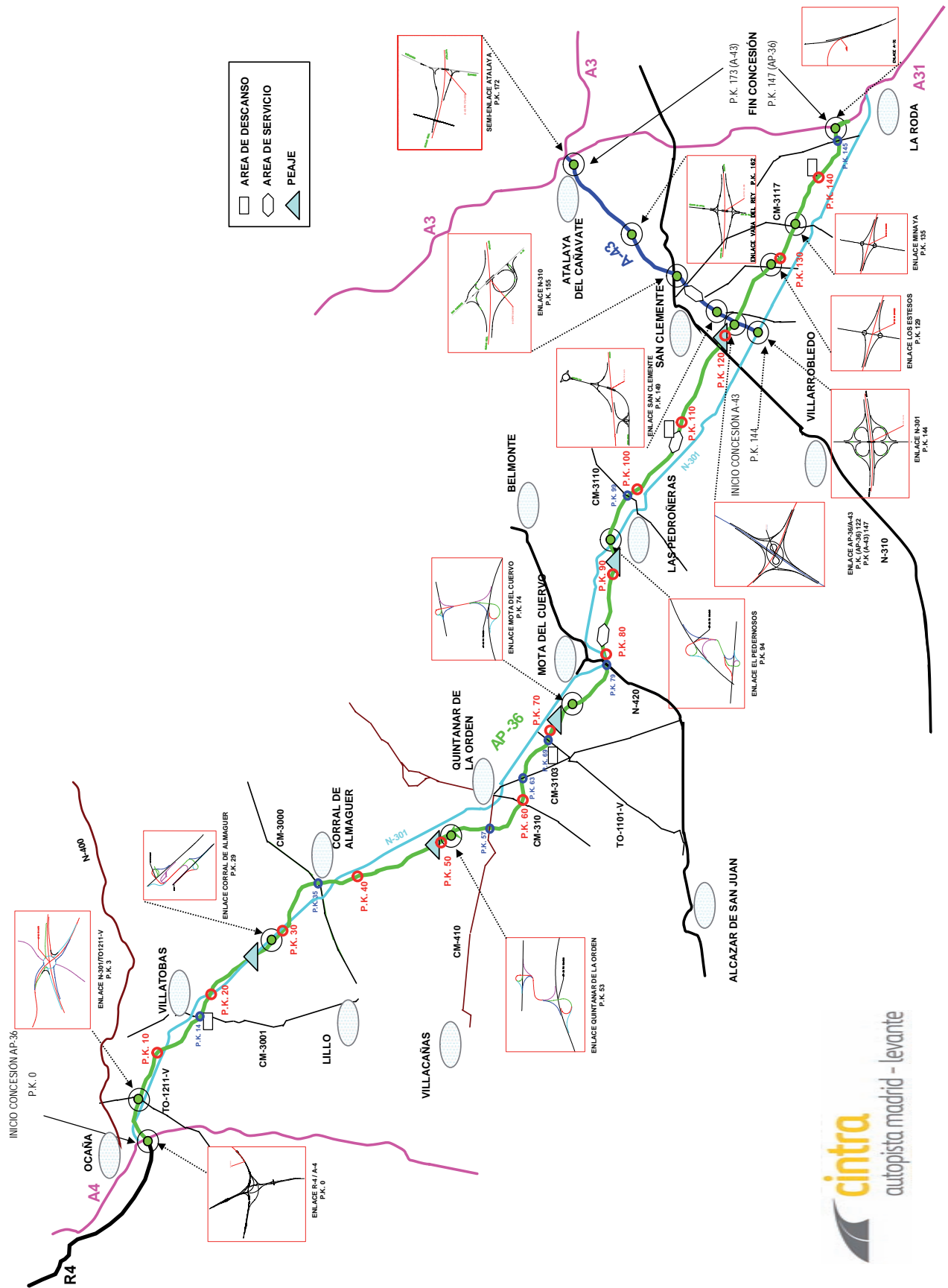


➔ AP-36 AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-36 OCAÑA-LA RODA | | | | | | | | | | | | | | |
| 63 | Corral de Almaguer | | X | X | X | X | - | - | - | - | X | - | X | X |
| 64 | Mota del Cuervo | | X | X | X | X | - | - | - | - | X | - | X | X |
| 65 | Las Pedroñeras | | X | X | X | X | - | - | - | - | X | - | X | X |
| 66 | San Clemente | | X | X | X | X | - | - | - | - | X | - | X | X |



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, núm. 2. 28020 MADRID |
| Fecha de constitución | 23/03/2004 |
| 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 | 13/02/2004 | 27/07/2006 | 13/02/40 a 13/02/44 |
| | * Autovía libre de peaje A-43, tramo N-301-Atalaya del Cañavate | 13/02/2004 | 27/07/2006 | 13/02/40 a 13/02/44 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-36: Ocaña-La Roda fue de 4.003 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 3.791 corresponden a la categoría de ligeros y 212 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (20,7%) 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 186,29 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,1% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-36 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 5,0%.

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

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|--|--------------|------------|--------------|---------------|--------------------|------------------|--------------------|---------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Ocaña-Corral de Almaguer | 4.071 | 225 | 4.296 | -9,99 | 50.765.131 | 2.806.047 | 53.571.178 | -9,99 |
| Corral de Almaguer-Quintanar de la Orden | 3.896 | 208 | 4.103 | -10,43 | 33.752.139 | 1.797.807 | 35.549.946 | -10,43 |
| Quintanar de la Orden-Mota del Cuervo | 3.539 | 194 | 3.732 | -10,33 | 27.368.028 | 1.497.694 | 28.865.722 | -10,33 |
| Mota del Cuervo-El Pedernoso | 3.581 | 204 | 3.785 | -10,71 | 26.629.061 | 1.518.693 | 28.147.754 | -10,71 |
| El Pedernoso-San Clemente | 3.706 | 219 | 3.925 | -11,09 | 37.919.211 | 2.237.836 | 40.157.047 | -11,09 |
| Total tramo de peaje | 3.791 | 212 | 4.003 | -10,47 | 176.433.570 | 9.858.077 | 186.291.646 | -10,47 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 |
| San Clemente-La Roda | 6.789 | 802 | 7.591 | 34,83 | 61.278.121 | 7.239.238 | 68.517.358 | 34,83 |
| Enlace N301-Atalaya del Cañavate | 3.346 | 2.034 | 5.380 | 22,32 | 34.724.430 | 21.105.295 | 55.829.725 | 22,32 |
| Total tramos libres | 4.948 | 1.461 | 6.409 | 28,91 | 96.002.551 | 28.344.532 | 124.347.084 | 28,91 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 127,50 | 5,04 |
| IMD total (Vh/d) | 4.003 | 20,71 |
| Demanda total (MVh x km) | 186,29 | 1,05 |

(*) Tramos de peaje.

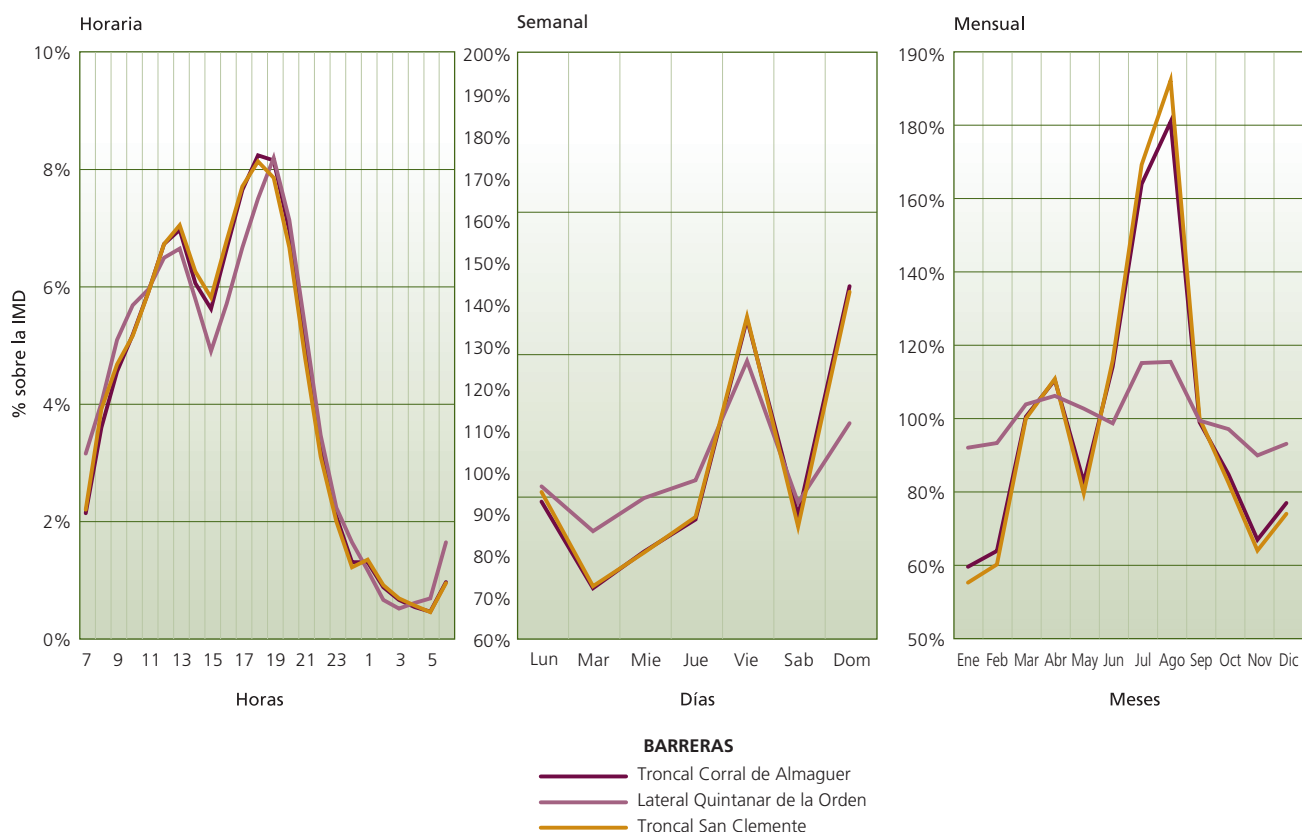
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-36 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la troncal de Corral de Almaguer un valor del 6,94% de la intensidad total diaria de 4.290 Vh/día y la segunda llega hasta el 8,20%.

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 143,63% de la media de la IMD en ese punto, mientras que en Quintanar de la Orden la punta semanal corresponde al viernes, con un 125,73% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (109,77%) y especialmente en el período julio-agosto (163,10%-179,98%). 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 2010



| Horaria | Troncal Corral de Almaguer | | Lateral Quintanar de la Orden | | Troncal San Clemente | |
|--------------|----------------------------|---------|-------------------------------|---------|----------------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 90 | 2,11% | 16 | 3,12% | 85 | 2,16% |
| 8 | 153 | 3,56% | 21 | 3,98% | 153 | 3,88% |
| 9 | 194 | 4,52% | 27 | 5,05% | 182 | 4,64% |
| 10 | 221 | 5,14% | 30 | 5,65% | 202 | 5,13% |
| 11 | 252 | 5,87% | 31 | 5,92% | 231 | 5,87% |
| 12 | 287 | 6,69% | 34 | 6,46% | 263 | 6,69% |
| 13 | 298 | 6,94% | 35 | 6,61% | 276 | 7,01% |
| 14 | 258 | 6,02% | 30 | 5,75% | 245 | 6,22% |
| 15 | 240 | 5,59% | 26 | 4,86% | 228 | 5,78% |
| 16 | 284 | 6,62% | 30 | 5,67% | 266 | 6,75% |
| 17 | 327 | 7,61% | 35 | 6,63% | 302 | 7,68% |
| 18 | 352 | 8,20% | 39 | 7,46% | 319 | 8,10% |
| 19 | 348 | 8,12% | 43 | 8,16% | 308 | 7,82% |
| 20 | 297 | 6,91% | 37 | 7,10% | 261 | 6,63% |
| 21 | 214 | 4,98% | 28 | 5,29% | 187 | 4,76% |
| 22 | 137 | 3,19% | 18 | 3,43% | 121 | 3,07% |
| 23 | 88 | 2,05% | 12 | 2,20% | 77 | 1,96% |
| 24 | 54 | 1,27% | 8 | 1,60% | 47 | 1,19% |
| 1 | 55 | 1,27% | 6 | 1,13% | 52 | 1,31% |
| 2 | 36 | 0,84% | 3 | 0,62% | 34 | 0,87% |
| 3 | 27 | 0,62% | 2 | 0,48% | 26 | 0,65% |
| 4 | 22 | 0,51% | 3 | 0,57% | 21 | 0,53% |
| 5 | 18 | 0,42% | 3 | 0,65% | 16 | 0,41% |
| 6 | 40 | 0,93% | 8 | 1,61% | 36 | 0,91% |
| Total | 4.290 | | 525 | | 3.937 | |

| Diaria | Troncal Corral de Almaguer | | Lateral Quintanar de la Orden | | Troncal San Clemente | |
|--------------|----------------------------|---------|-------------------------------|---------|----------------------|---------|
| | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 3.955 | 92,19% | 503 | 95,84% | 3.721 | 94,50% |
| Mar | 3.068 | 71,52% | 447 | 85,19% | 2.835 | 72,01% |
| Mie | 3.442 | 80,24% | 488 | 93,03% | 3.153 | 80,09% |
| Jue | 3.771 | 87,91% | 511 | 97,33% | 3.487 | 88,57% |
| Vie | 5.823 | 135,74% | 660 | 125,73% | 5.366 | 136,29% |
| Sáb | 3.808 | 88,78% | 483 | 91,91% | 3.397 | 86,28% |
| Dom | 6.162 | 143,63% | 583 | 110,97% | 5.601 | 142,25% |
| Total | 4.290 | | 525 | | 3.937 | |

| Mensual | Troncal Corral de Almaguer | | Lateral Quintanar de la Orden | | Troncal San Clemente | |
|--------------|----------------------------|---------|-------------------------------|---------|----------------------|---------|
| | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 2.535 | 59,09% | 480 | 91,37% | 2.155 | 54,73% |
| Feb | 2.719 | 63,38% | 487 | 92,70% | 2.349 | 59,66% |
| Mar | 4.282 | 99,81% | 542 | 103,17% | 3.909 | 99,28% |
| Abr | 4.709 | 109,77% | 554 | 105,45% | 4.337 | 110,15% |
| May | 3.521 | 82,08% | 536 | 102,03% | 3.110 | 78,99% |
| Jun | 4.870 | 113,52% | 515 | 98,03% | 4.535 | 115,18% |
| Jul | 6.997 | 163,10% | 601 | 114,40% | 6.626 | 168,29% |
| Ago | 7.721 | 179,98% | 603 | 114,78% | 7.528 | 191,20% |
| Sep | 4.220 | 98,37% | 519 | 98,79% | 3.912 | 99,36% |
| Oct | 3.613 | 84,22% | 507 | 96,51% | 3.224 | 81,88% |
| Nov | 2.847 | 66,36% | 469 | 89,27% | 2.500 | 63,50% |
| Dic | 3.277 | 76,39% | 486 | 92,51% | 2.894 | 73,50% |
| Total | 4.290 | | 525 | | 3.937 | |

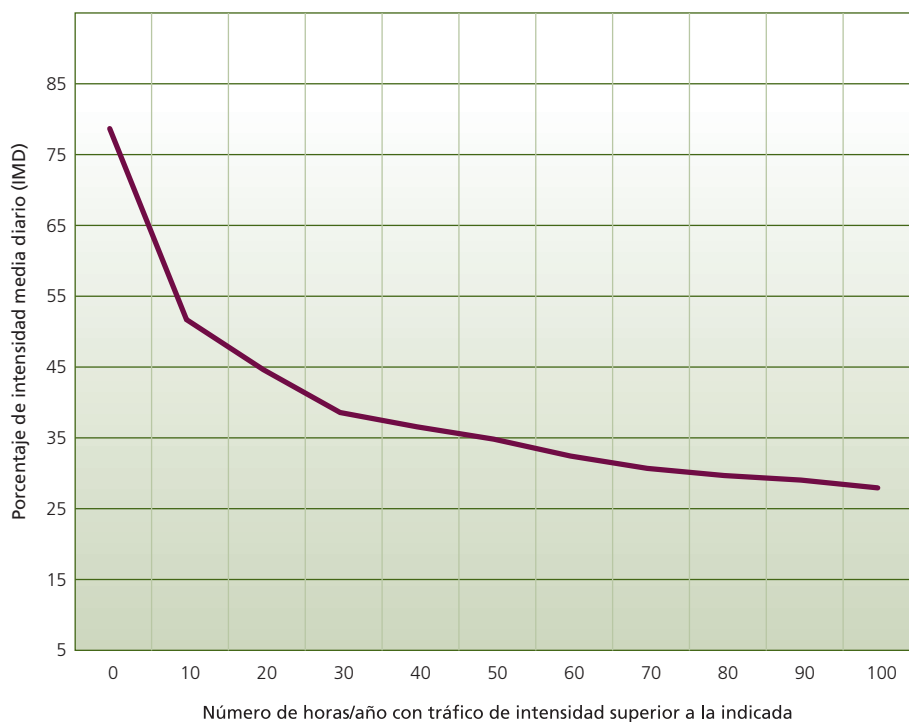
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 36,20% 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 26,18% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2009 fue del 74,07% 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 2010. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



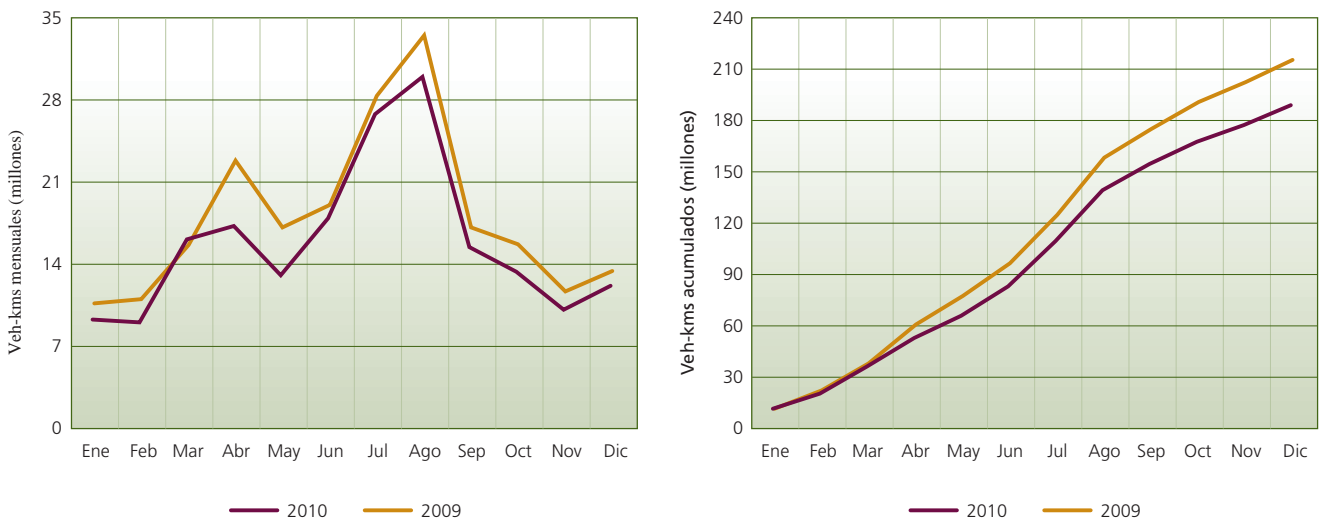
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 74,07 |
| 10 | 48,61 |
| 20 | 41,87 |
| 30 | 36,20 |
| 40 | 34,30 |
| 50 | 32,63 |
| 60 | 30,40 |
| 70 | 28,78 |
| 80 | 27,80 |
| 90 | 27,18 |
| 100 | 26,18 |

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 × 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 186 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 2010. Autopista AP-36: Ocaña-La Roda



| Autopista AP-36 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 8,91 | 8,70 | 15,76 | 16,88 | 12,70 | 17,57 | | |
| Mens. 2009 | 10,53 | 10,92 | 15,51 | 22,73 | 17,03 | 18,93 | | |
| Acum. 2010 | 8,91 | 17,61 | 33,36 | 50,25 | 62,95 | 80,51 | | |
| Acum. 2009 | 10,53 | 21,45 | 36,96 | 59,69 | 76,72 | 95,65 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 26,42 | 29,59 | 15,12 | 13,03 | 9,79 | 11,83 | 186,29 | |
| Mens. 2009 | 28,23 | 33,39 | 17,00 | 15,57 | 11,56 | 13,29 | 214,69 | |
| Acum. 2010 | 106,94 | 136,53 | 151,65 | 164,68 | 174,46 | 186,29 | | |
| Acum. 2009 | 123,88 | 157,27 | 174,27 | 189,84 | 201,40 | 214,69 | | |

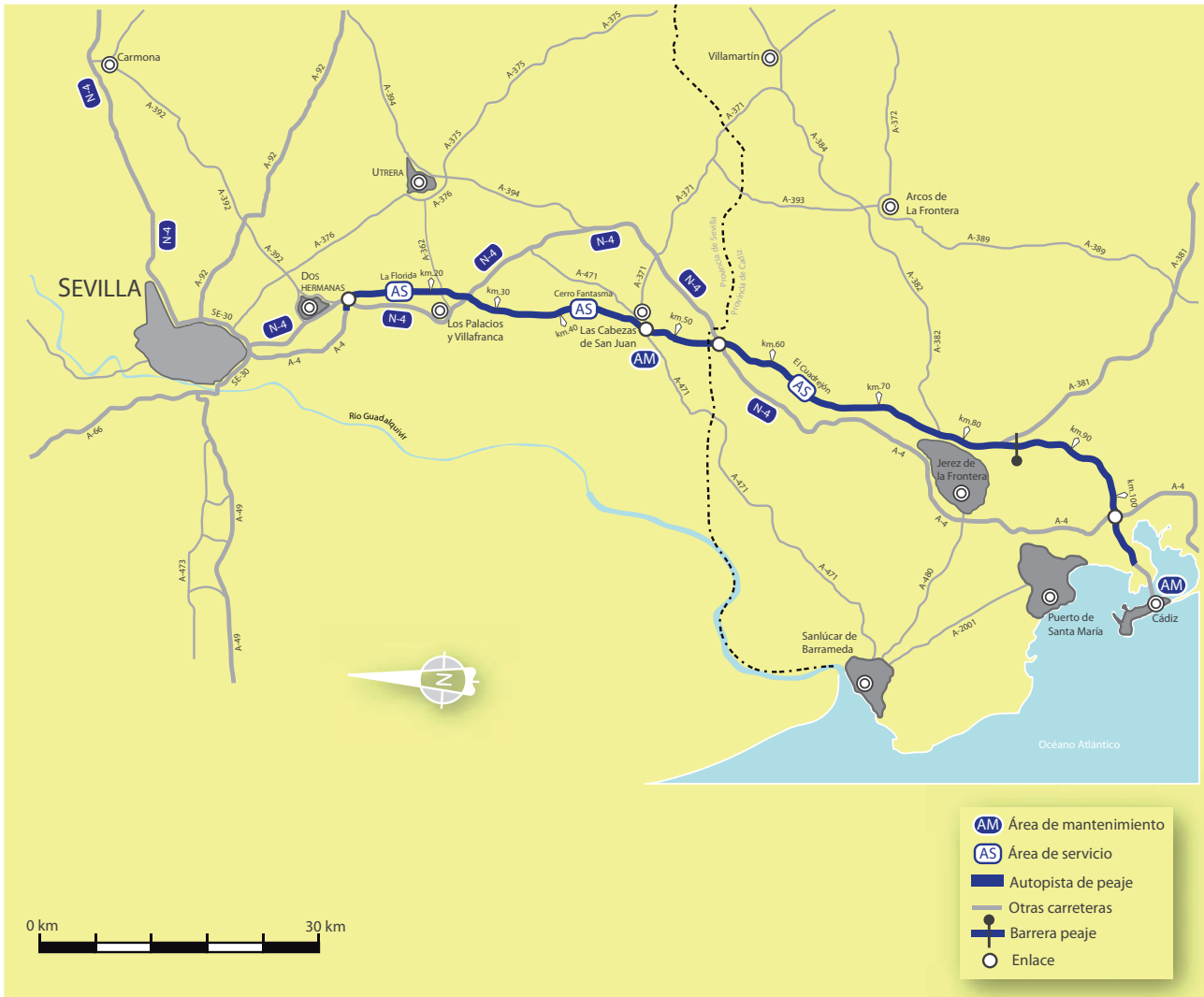
AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ

AP-4

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



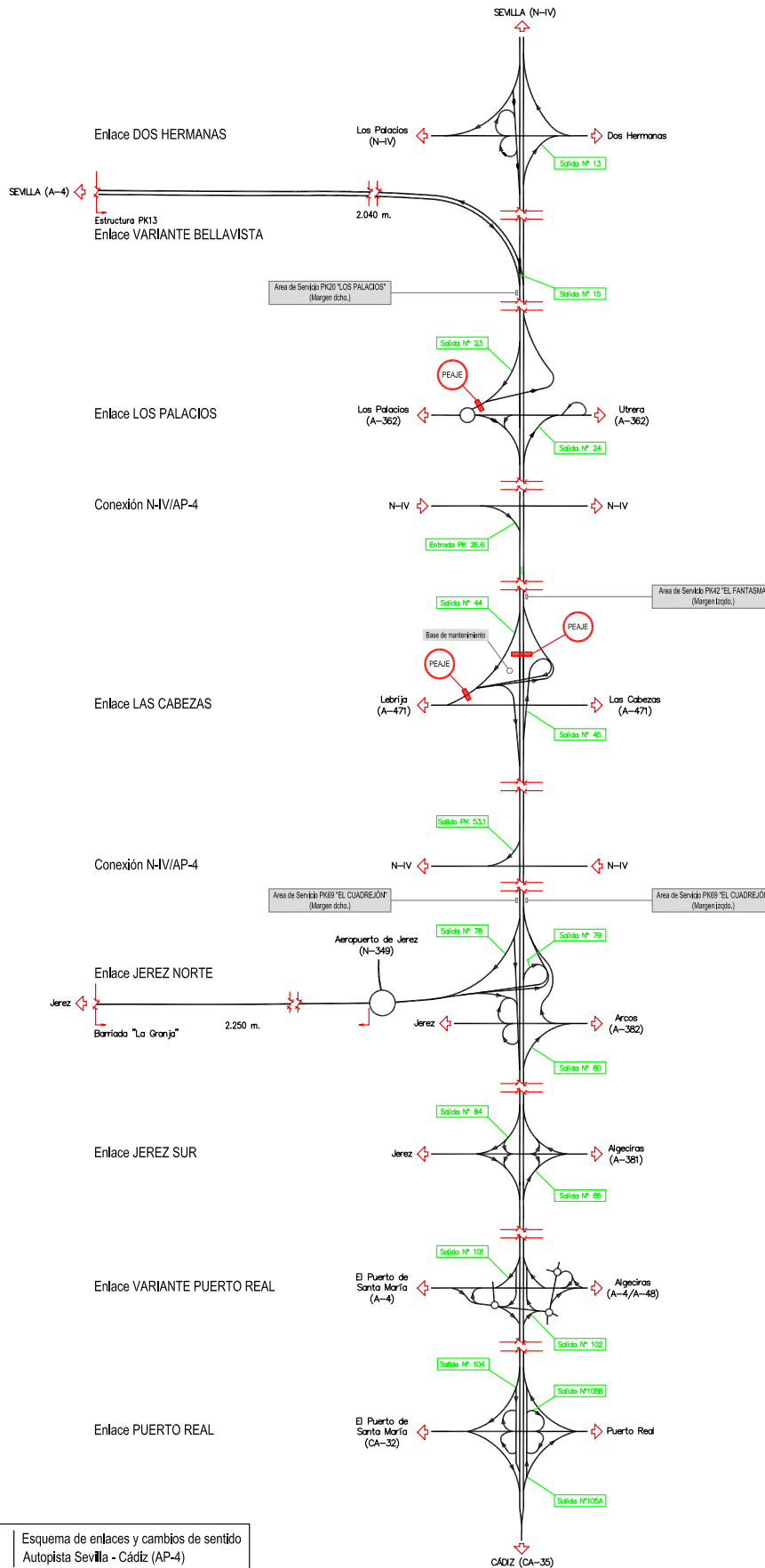
➔ AP-4 AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ



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

SERVICIOS

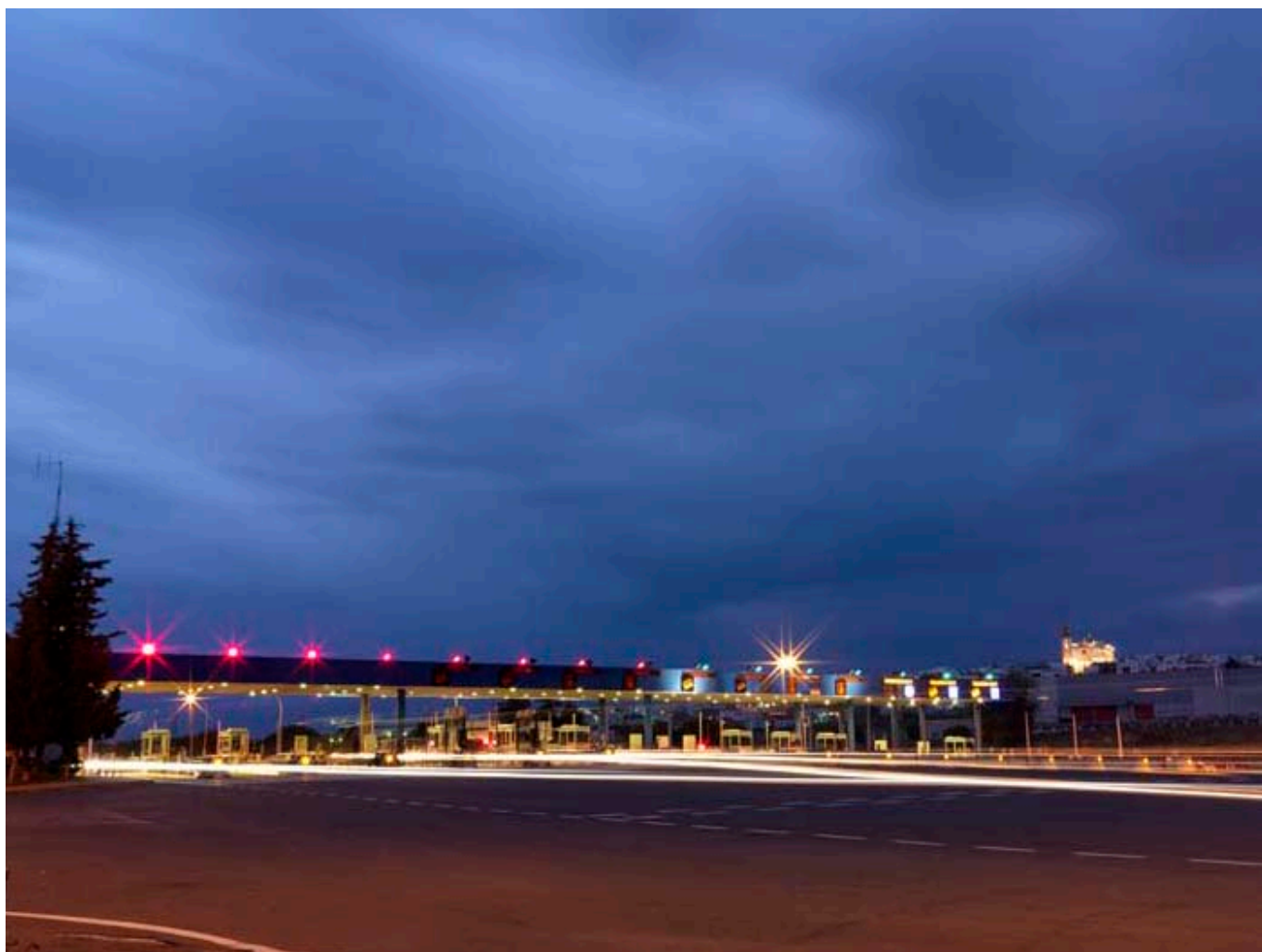
| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-4 SEVILLA-CADIZ | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | La Florida | 16 | - | X | X | X | - | - | - | - | - | - | X | X |
| 12 | Cerro Fantasma | 42 | X | X | X | X | - | - | - | - | - | - | X | X |
| 13 | El Cuadrejón | 70 | X | X | X | X | - | - | X | - | - | - | X | X |



aumar | Esquema de enlaces y cambios de sentido
aberti | Autopista Sevilla - Cádiz (AP-4)

f_let 15/02/09

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



AP-4: Sevilla-Cádiz, p.k. 44 + 900, Las Cabezas

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, núm. 36. 46023 VALENCIA |
| Fecha de constitución | 16/09/1967 |
| Capital social (*) | 213,60 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz | 30/07/1969 | | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Tarragona-Valencia | 08/09/1971 | | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Valencia-Alicante | 22/12/1972 | | 31/12/2019 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-4: Sevilla-Cádiz fue de 22.502 vehículos, de los cuales 21.156 corresponden a la categoría de ligeros y 1.346 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (116,4%) 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 18.189 Vh/día en el tramo Jerez-Puerto Real hasta 28.812 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 2010 para el conjunto de la vía en 770,56 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 4,3% 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 2010 | | | | | | | | |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Dos Hermanas-Los Palacios | 27.239 | 1.573 | 28.812 | -5,71 | 116.322.835 | 6.718.525 | 123.041.360 | -5,71 |
| Los Palacios-Las Cabezas | 25.368 | 1.443 | 26.811 | -5,77 | 197.965.495 | 11.263.304 | 209.228.799 | -5,77 |
| Las Cabezas-Jerez | 19.860 | 1.190 | 21.050 | -4,56 | 243.206.476 | 14.569.252 | 257.775.728 | -4,56 |
| Jerez-Puerto Real | 16.824 | 1.364 | 18.189 | -5,74 | 166.971.614 | 13.540.076 | 180.511.690 | -5,74 |
| Total tramo de peaje | 21.156 | 1.346 | 22.502 | -5,35 | 724.466.420 | 46.091.157 | 770.557.577 | -5,35 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 93,82 | 3,71 |
| IMD total (Vh/d) | 22.502 | 116,43 |
| Demanda total (MVh x km) | 770,56 | 4,35 |

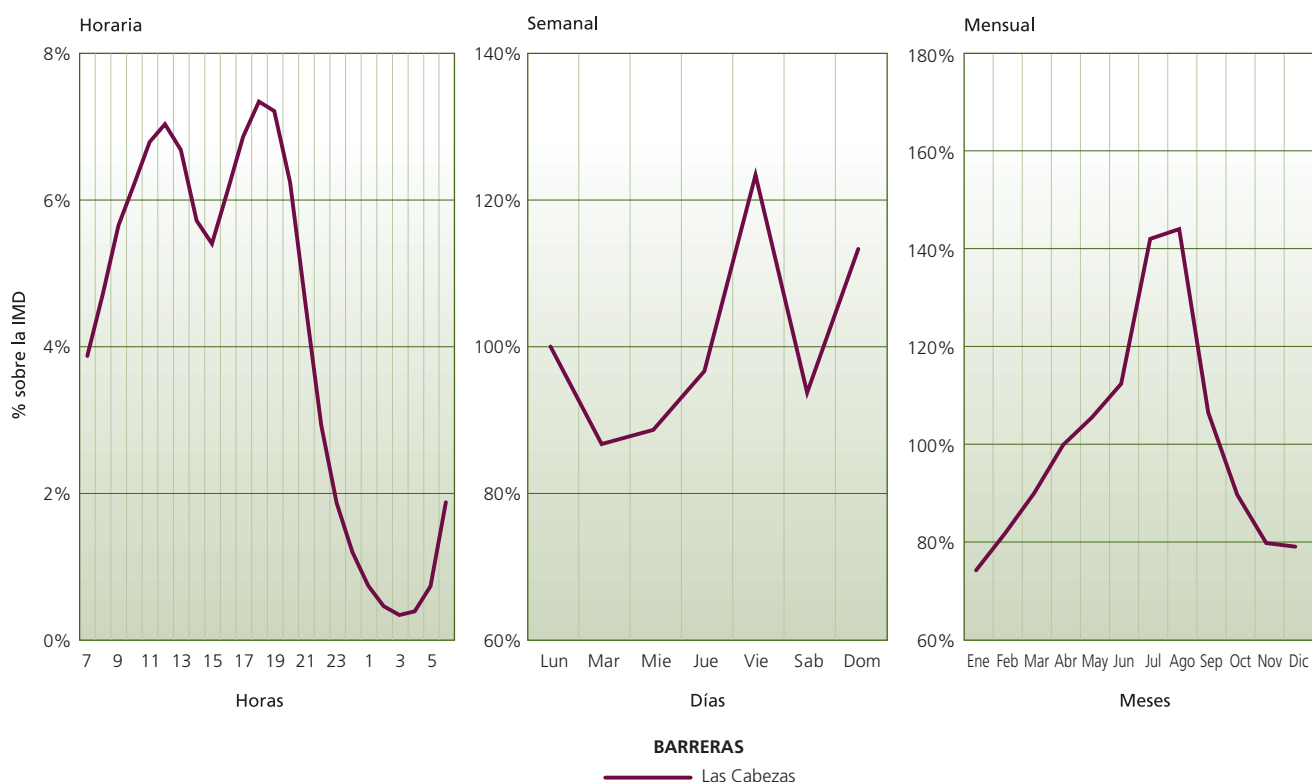
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,998% de la intensidad total diaria en la barrera de Las Cabezas de 20.581 Vh/día y la segunda llega a alcanzar el 7,30%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo el 123,00% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período julio-agosto (141,39%-143,39%).

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 2010



| Horaria | | Las Cabezas | |
|--------------|---------------|-------------|--|
| Horas | IMD | % s/IMD | |
| 7 | 789 | 3,83% | |
| 8 | 962 | 4,67% | |
| 9 | 1.155 | 5,61% | |
| 10 | 1.268 | 6,16% | |
| 11 | 1.389 | 6,75% | |
| 12 | 1.438 | 6,99% | |
| 13 | 1.367 | 6,64% | |
| 14 | 1.170 | 5,68% | |
| 15 | 1.104 | 5,36% | |
| 16 | 1.253 | 6,09% | |
| 17 | 1.404 | 6,82% | |
| 18 | 1.497 | 7,30% | |
| 19 | 1.476 | 7,17% | |
| 20 | 1.277 | 6,20% | |
| 21 | 937 | 4,55% | |
| 22 | 595 | 2,89% | |
| 23 | 376 | 1,83% | |
| 24 | 239 | 1,16% | |
| 1 | 145 | 0,70% | |
| 2 | 86 | 0,42% | |
| 3 | 62 | 0,30% | |
| 4 | 72 | 0,35% | |
| 5 | 142 | 0,69% | |
| 6 | 378 | 1,84% | |
| Total | 20.581 | | |

| Diaria | | Mediterráneo | |
|--------------|---------------|--------------|--|
| Día | IMD | % s/IMD | |
| Lun | 20.498 | 99,60% | |
| Mar | 17.762 | 86,30% | |
| Mie | 18.158 | 88,23% | |
| Jue | 19.804 | 96,22% | |
| Vie | 25.315 | 123,00% | |
| Sáb | 19.198 | 93,28% | |
| Dom | 23.244 | 112,94% | |
| Total | 20.581 | | |

| Mensual | | Mediterráneo | |
|--------------|---------------|--------------|--|
| Mes | IMD | % s/IMD | |
| Ene | 15.167 | 73,69% | |
| Feb | 16.711 | 81,20% | |
| Mar | 18.405 | 89,43% | |
| Abr | 20.442 | 99,32% | |
| May | 21.613 | 105,01% | |
| Jun | 23.020 | 111,85% | |
| Jul | 29.099 | 141,39% | |
| Ago | 29.511 | 143,39% | |
| Sep | 21.791 | 105,88% | |
| Oct | 18.347 | 89,15% | |
| Nov | 16.307 | 79,23% | |
| Dic | 16.163 | 78,53% | |
| Total | 20.581 | | |

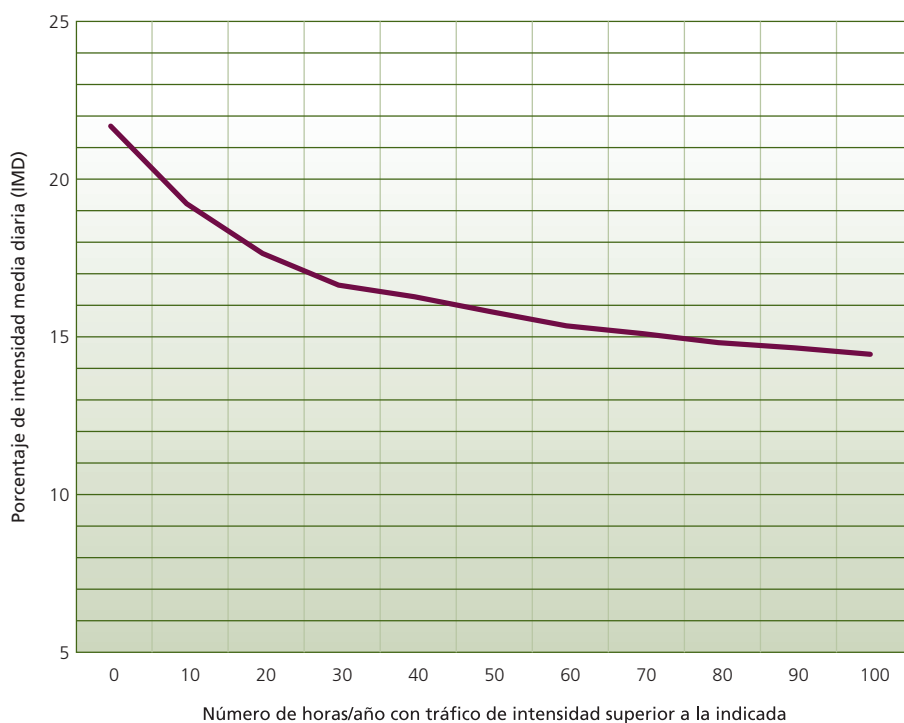
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,52% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,33% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 21,56% 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 2010. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



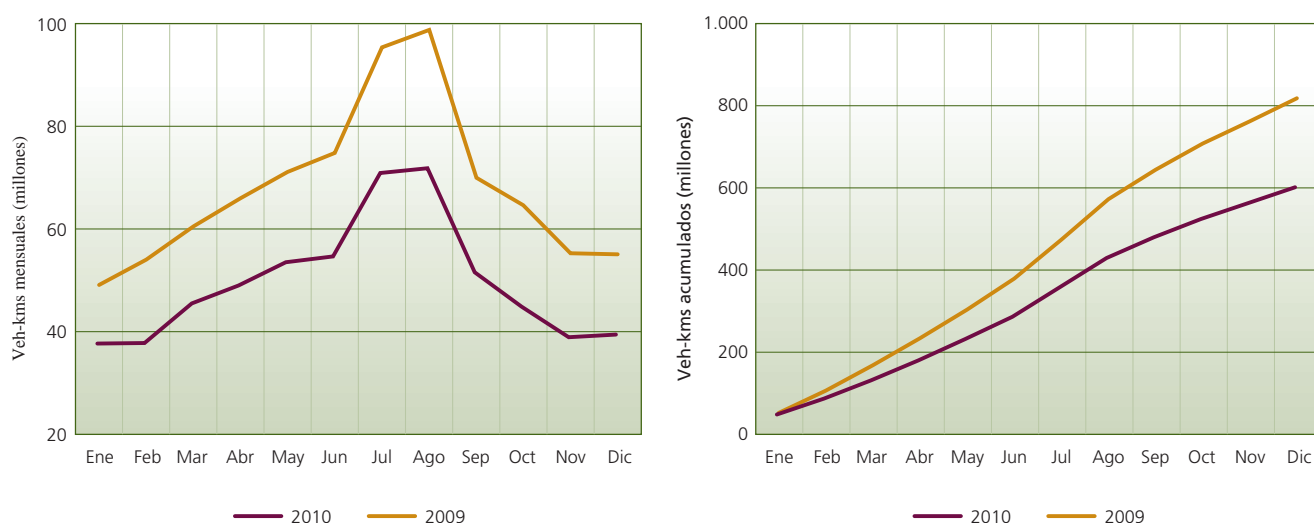
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 21,56 |
| 10 | 19,10 |
| 20 | 17,52 |
| 30 | 16,52 |
| 40 | 16,14 |
| 50 | 15,67 |
| 60 | 15,22 |
| 70 | 14,97 |
| 80 | 14,70 |
| 90 | 14,53 |
| 100 | 14,33 |

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2009 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó ligeramente los 590 millones de Vh × 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 2010. Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz



| Autopista AP-4 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 37,23 | 37,28 | 45,00 | 48,49 | 53,07 | 54,25 | | |
| Mens. 2009 | 49,11 | 54,00 | 60,46 | 65,89 | 71,03 | 74,76 | | |
| Acum. 2010 | 37,23 | 74,51 | 119,51 | 168,00 | 221,07 | 275,31 | | |
| Acum. 2009 | 49,11 | 103,10 | 163,57 | 229,46 | 300,49 | 375,25 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 70,44 | 71,34 | 51,07 | 44,41 | 38,48 | 38,98 | 590,05 | |
| Mens. 2009 | 95,36 | 98,73 | 69,96 | 64,60 | 55,20 | 55,03 | 814,14 | |
| Acum. 2010 | 345,75 | 417,10 | 468,17 | 512,58 | 551,06 | 590,05 | | |
| Acum. 2009 | 470,61 | 569,34 | 639,30 | 703,90 | 759,10 | 814,14 | | |

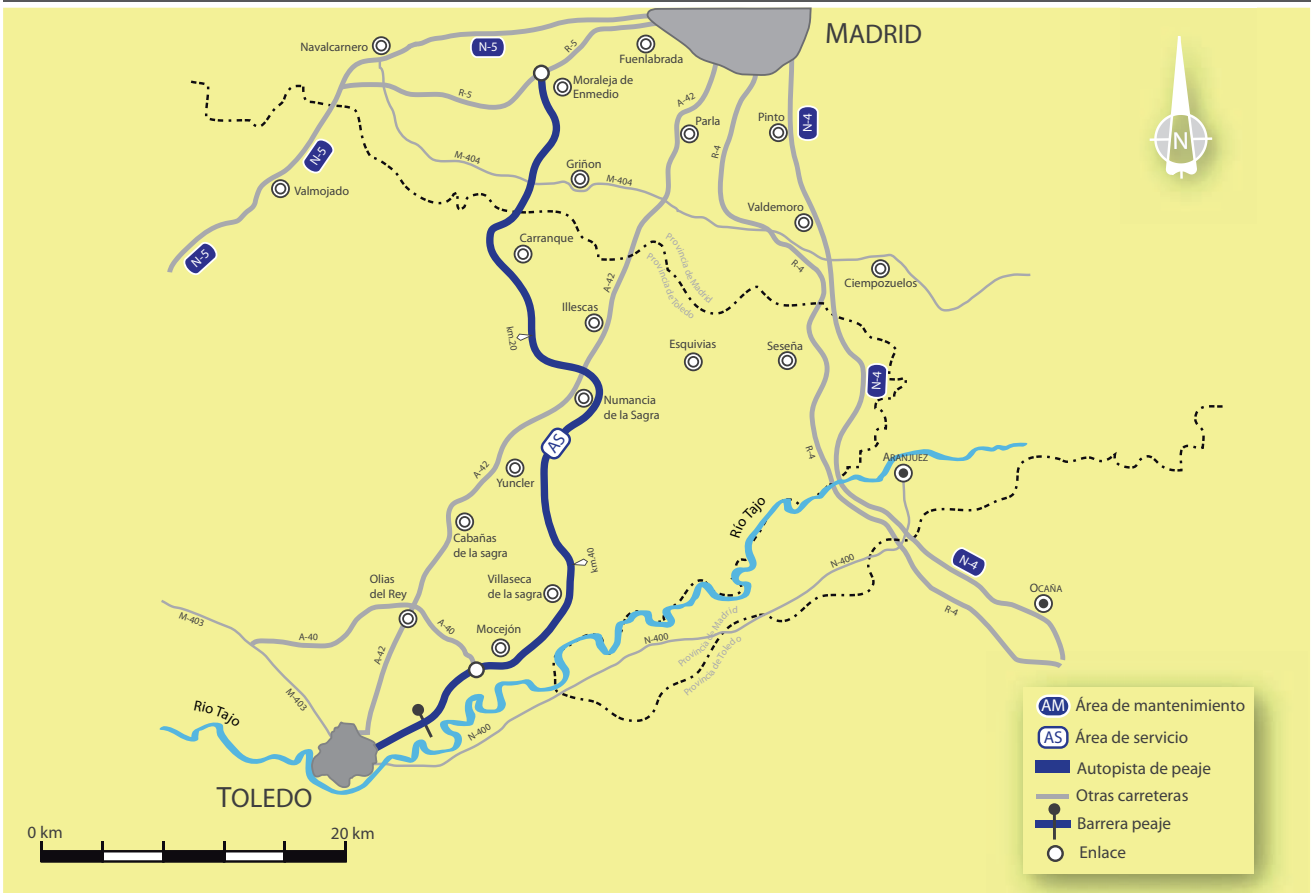
AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

AP-41

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas

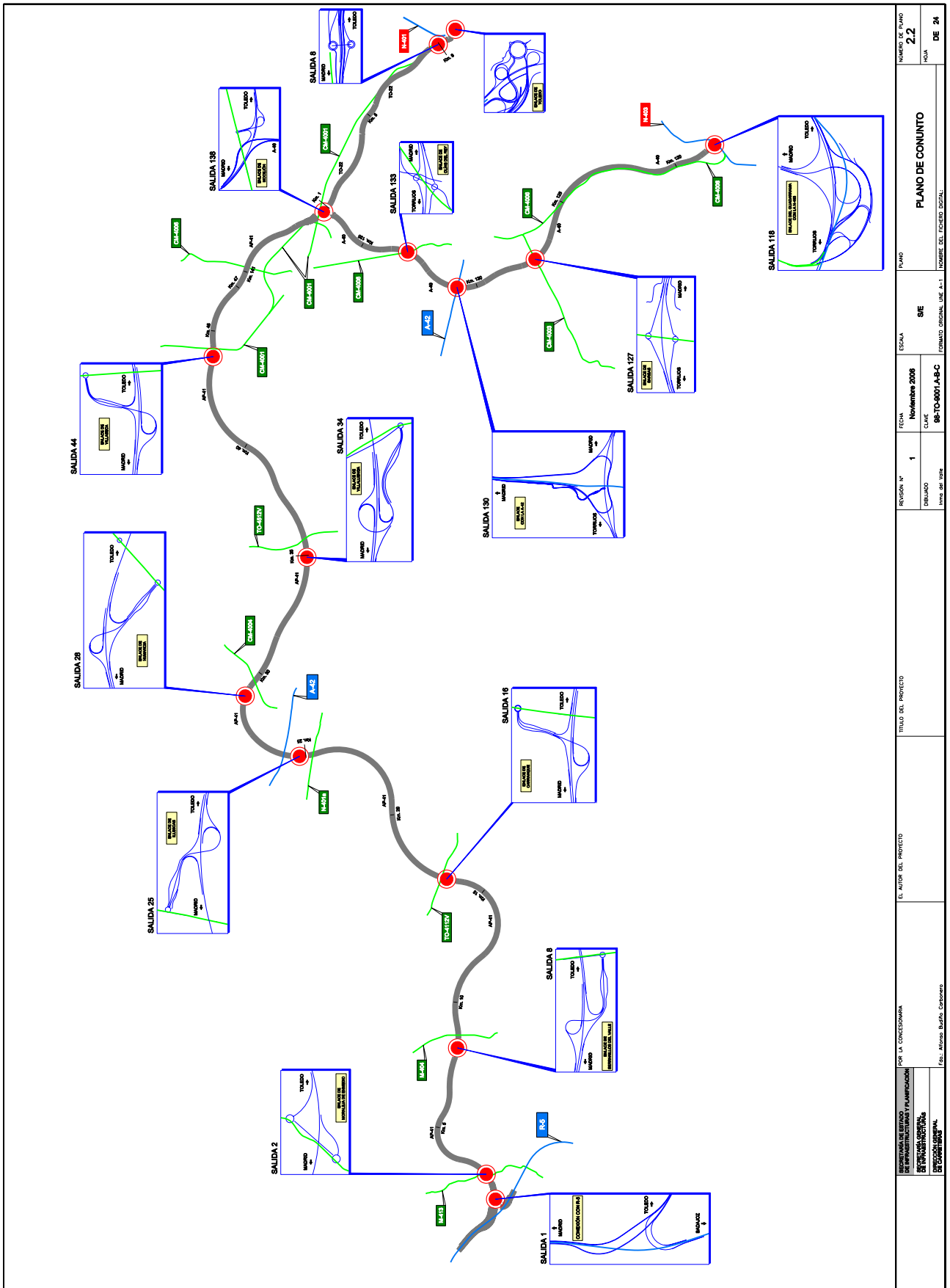


→ AP-41 AUTOPISTA MADRID-TOLEDO



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-41 MADRID-TOLEDO | | | | | | | | | | | | | | |
| 67 | Yuncler | | x | x | x | x | - | - | - | - | - | x | x | x |



| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------------------|--|--------------|--|-----------------|--|----------------------------|--|-------------------------|--|-----------------|--|
| SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE TRANSPORTES DE INICIACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL CONDOMINIO | | EL AUTOR DEL PROYECTO | | REVISIÓN N.º | | FECHA | | ESCALA | | PLANO | | NÚMERO DE PLANO | |
| SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE TRANSPORTES DE INICIACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL CONDOMINIO | | EL AUTOR DEL PROYECTO | | 1 | | Noviembre 2008 | | SIE | | PLANO DE CONJUNTO | | 2.2 | |
| SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE TRANSPORTES DE INICIACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL CONDOMINIO | | EL AUTOR DEL PROYECTO | | DISEÑADO | | CLAVE | | FORMADO ORIGINAL DISE. A-1 | | CONJUNTO DEL CONDOMINIO | | HOJA | |
| SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE TRANSPORTES DE INICIACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL CONDOMINIO | | EL AUTOR DEL PROYECTO | | Inés del Sol | | 96-TO-9001A-B-C | | FORMADO ORIGINAL DISE. A-1 | | CONJUNTO DEL CONDOMINIO | | DE 24 | |

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 | 10/03/2004 |
| Capital social (*) | 100,83 |

| Autopistas que explota | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| | Autopista AP-41: Madrid-Toledo | 13/02/2004 | 29/12/2006 | 13/02/2040 (44) |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-41: Madrid-Toledo fue de 1.655 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 1.610 corresponden a la categoría de ligeros y 45 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (8,6%) 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 1.216 Vh/día en el tramo Numancia de la Sagra-Villaluenga hasta 2.866 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 35,53 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------------|--------------|-----------|--------------|---------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| R5-Serranillos del Valle | 2.801 | 65 | 2.866 | -10,25 | 6.645.373 | 154.213 | 6.799.585 | -10,25 |
| Serranillos del Valle-Carranque | 2.393 | 55 | 2.448 | -10,98 | 7.267.062 | 167.024 | 7.434.086 | -10,98 |
| Carranque-Illescas | 1.567 | 46 | 1.613 | -14,90 | 4.987.448 | 146.409 | 5.133.856 | -14,90 |
| Illescas-Numancia de la Sagra | 1.397 | 44 | 1.441 | -15,57 | 1.886.649 | 59.422 | 1.946.071 | -15,56 |
| Numancia de la Sagra-Villaluenga | 1.183 | 33 | 1.216 | -11,99 | 2.582.134 | 72.029 | 2.654.163 | -11,98 |
| Villaluenga-Villaseca de la Sagra | 1.186 | 34 | 1.220 | -10,72 | 3.930.641 | 112.683 | 4.043.324 | -10,72 |
| Villaseca de la Sagra-Toledo | 1.205 | 43 | 1.248 | -12,67 | 7.262.390 | 259.156 | 7.521.546 | -12,67 |
| Total tramo de peaje | 1.610 | 45 | 1.655 | -12,10 | 34.561.697 | 970.935 | 35.532.632 | -12,09 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|---------------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Enlace Guadarrana-Enlace Bargas | 3.668 | 882 | 4.550 | -4,97 | 17.940.188 | 4.313.862 | 22.254.050 | -4,97 |
| Enlace Bargas-Enlace Ollas | 977 | 293 | 1.270 | 22,12 | 713.210 | 213.890 | 927.100 | 22,12 |
| Enlace Ollas-Enlace AP-41 | 162 | 16 | 178 | -21,59 | 147.825 | 14.600 | 162.425 | -21,59 |
| Total tramos libres | 2.878 | 695 | 3.573 | -4,26 | 18.801.223 | 4.542.352 | 23.343.575 | -4,26 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|--------------|-------------|
| Longitud total (km) | 58,81 | 2,32 |
| IMD total (Vh/d) | 1.655 | 8,56 |
| Demanda total (MVh x km) | 35,53 | 0,20 |

(*) Tramos de peaje.

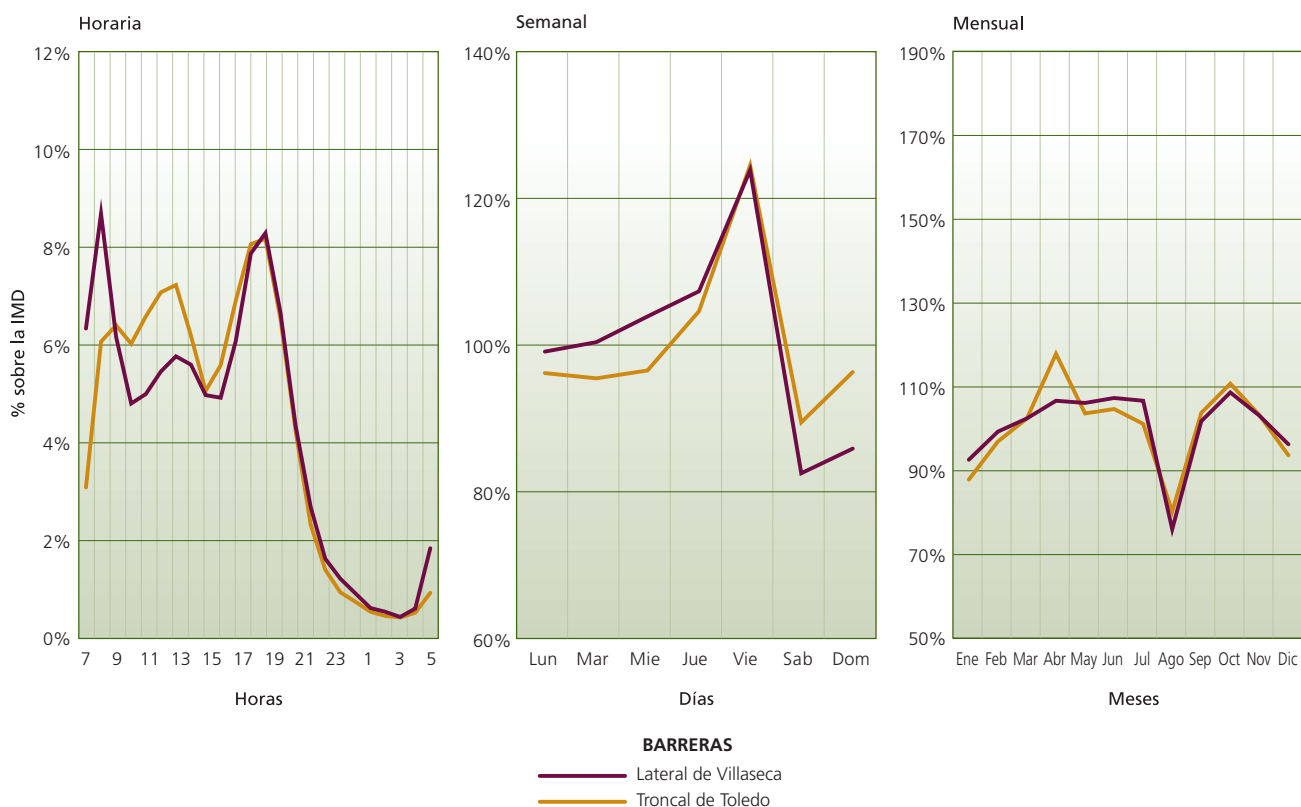
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 puntas se alcanzan en la troncal de Toledo unos valores del 7,16% y del 8,11% respectivamente de la intensidad total diaria de 1.303 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 124,04% 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 (117,31% y 110,16%) 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 2010



| Horaria | Lateral de Villaseca | | Troncal de Toledo | |
|--------------|----------------------|-------|-------------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 184 | 6,27% | 39 | 3,02% |
| 8 | 252 | 8,62% | 78 | 6,00% |
| 9 | 178 | 6,10% | 83 | 6,34% |
| 10 | 139 | 4,74% | 78 | 5,96% |
| 11 | 144 | 4,93% | 85 | 6,52% |
| 12 | 158 | 5,40% | 91 | 7,02% |
| 13 | 167 | 5,71% | 93 | 7,16% |
| 14 | 162 | 5,54% | 80 | 6,12% |
| 15 | 144 | 4,92% | 65 | 4,99% |
| 16 | 142 | 4,86% | 72 | 5,52% |
| 17 | 176 | 6,02% | 89 | 6,84% |
| 18 | 228 | 7,81% | 104 | 8,00% |
| 19 | 241 | 8,23% | 106 | 8,11% |
| 20 | 193 | 6,60% | 84 | 6,47% |
| 21 | 126 | 4,29% | 54 | 4,18% |
| 22 | 77 | 2,63% | 29 | 2,26% |
| 23 | 46 | 1,56% | 17 | 1,34% |
| 24 | 34 | 1,16% | 11 | 0,88% |
| 1 | 25 | 0,86% | 9 | 0,69% |
| 2 | 16 | 0,56% | 6 | 0,49% |
| 3 | 14 | 0,48% | 5 | 0,40% |
| 4 | 11 | 0,37% | 5 | 0,36% |
| 5 | 16 | 0,55% | 6 | 0,47% |
| 6 | 52 | 1,79% | 11 | 0,86% |
| Total | 2.926 | | 1.303 | |

| Diaria | Lateral de Villaseca | | Troncal de Toledo | |
|--------------|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 2.874 | 98,69% | 1.220 | 95,72% |
| Mar | 2.911 | 99,95% | 1.211 | 95,01% |
| Mie | 3.014 | 103,50% | 1.225 | 96,11% |
| Jue | 3.114 | 106,93% | 1.328 | 104,19% |
| Vie | 3.594 | 123,41% | 1.581 | 124,04% |
| Sáb | 2.391 | 82,09% | 1.135 | 89,05% |
| Dom | 2.488 | 85,43% | 1.222 | 95,88% |
| Total | 2.912 | | 1.275 | |

| Mensual | Lateral de Villaseca | | Troncal de Toledo | |
|--------------|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 2.638 | 92,04% | 1.089 | 87,26% |
| Feb | 2.829 | 98,71% | 1.203 | 96,37% |
| Mar | 2.921 | 101,92% | 1.271 | 101,87% |
| Abr | 3.042 | 106,14% | 1.464 | 117,31% |
| May | 3.024 | 105,51% | 1.286 | 103,08% |
| Jun | 3.058 | 106,71% | 1.300 | 104,18% |
| Jul | 3.041 | 106,09% | 1.256 | 100,63% |
| Ago | 2.162 | 75,43% | 995 | 79,74% |
| Sep | 2.902 | 101,27% | 1.289 | 103,25% |
| Oct | 3.099 | 108,12% | 1.375 | 110,16% |
| Nov | 2.938 | 102,53% | 1.281 | 102,68% |
| Dic | 2.741 | 95,65% | 1.161 | 93,03% |
| Total | 2.866 | | 1.248 | |

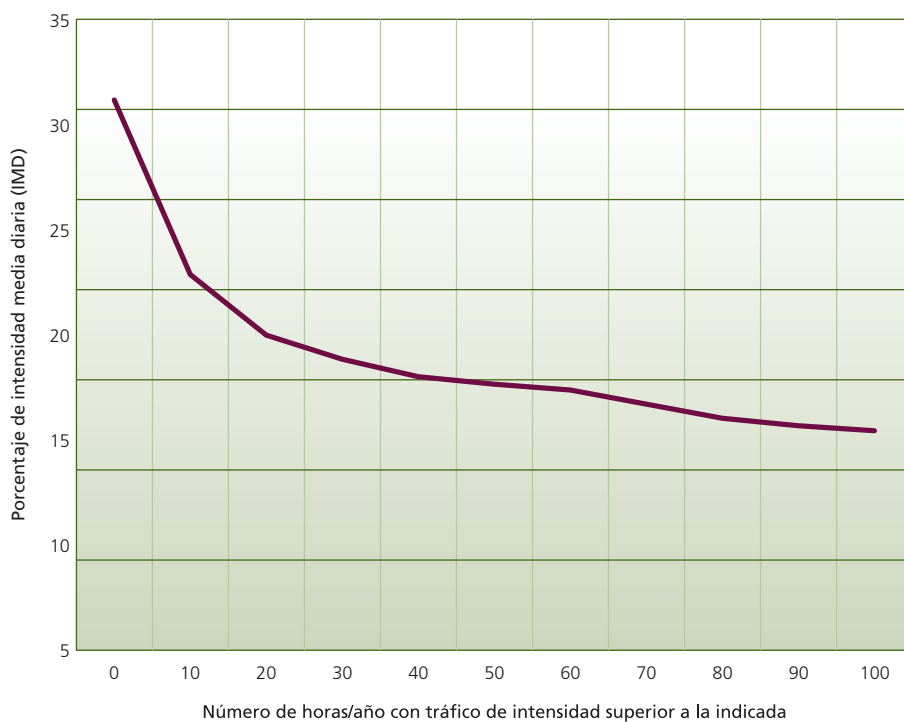
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,95% 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 12,00% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 30,36% 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 2010. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



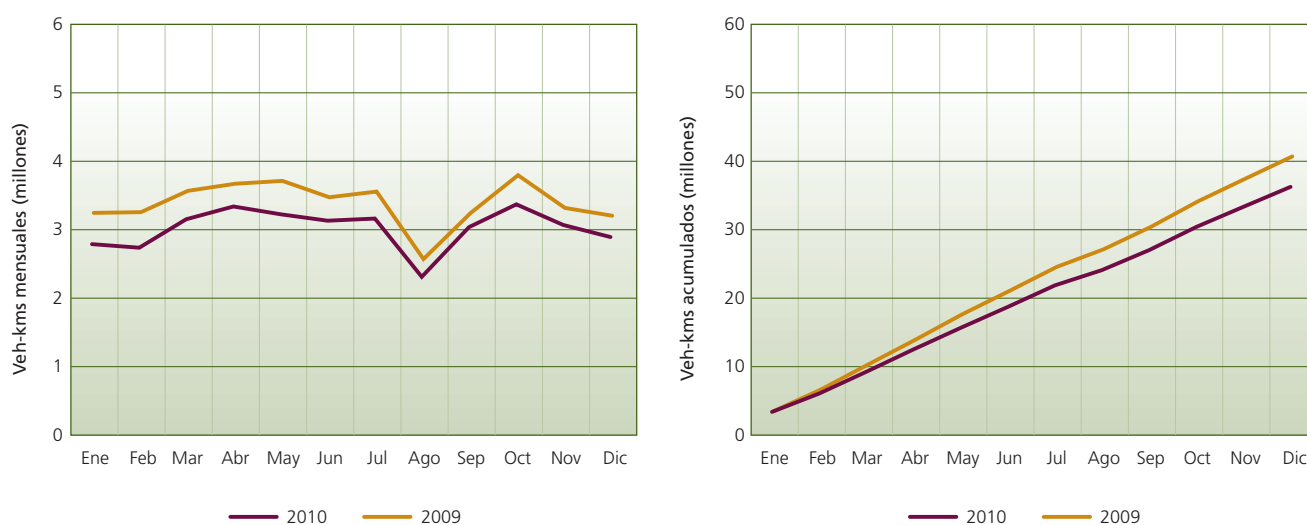
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 30,36 |
| 10 | 20,66 |
| 20 | 17,31 |
| 30 | 15,95 |
| 40 | 15,00 |
| 50 | 14,55 |
| 60 | 14,27 |
| 70 | 13,47 |
| 80 | 12,67 |
| 90 | 12,25 |
| 100 | 12,00 |

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × 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 35 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-41). Distribución mensual de los Vh × km recorridos. Año 2010. Autopista AP-41: Madrid-Toledo



| Autopista AP-41 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 2,73 | 2,68 | 3,10 | 3,28 | 3,17 | 3,08 | | |
| Mens. 2009 | 3,23 | 3,24 | 3,55 | 3,65 | 3,70 | 3,46 | | |
| Acum. 2010 | 2,73 | 5,41 | 8,51 | 11,78 | 14,95 | 18,03 | | |
| Acum. 2009 | 3,23 | 6,47 | 10,02 | 13,67 | 17,37 | 20,83 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 3,11 | 2,25 | 2,98 | 3,31 | 3,01 | 2,83 | 35,51 | |
| Mens. 2009 | 3,54 | 2,55 | 3,23 | 3,78 | 3,30 | 3,19 | 40,42 | |
| Acum. 2010 | 21,13 | 23,38 | 26,36 | 29,67 | 32,68 | 35,51 | | |
| Acum. 2009 | 24,37 | 26,92 | 30,15 | 33,93 | 37,23 | 40,42 | | |

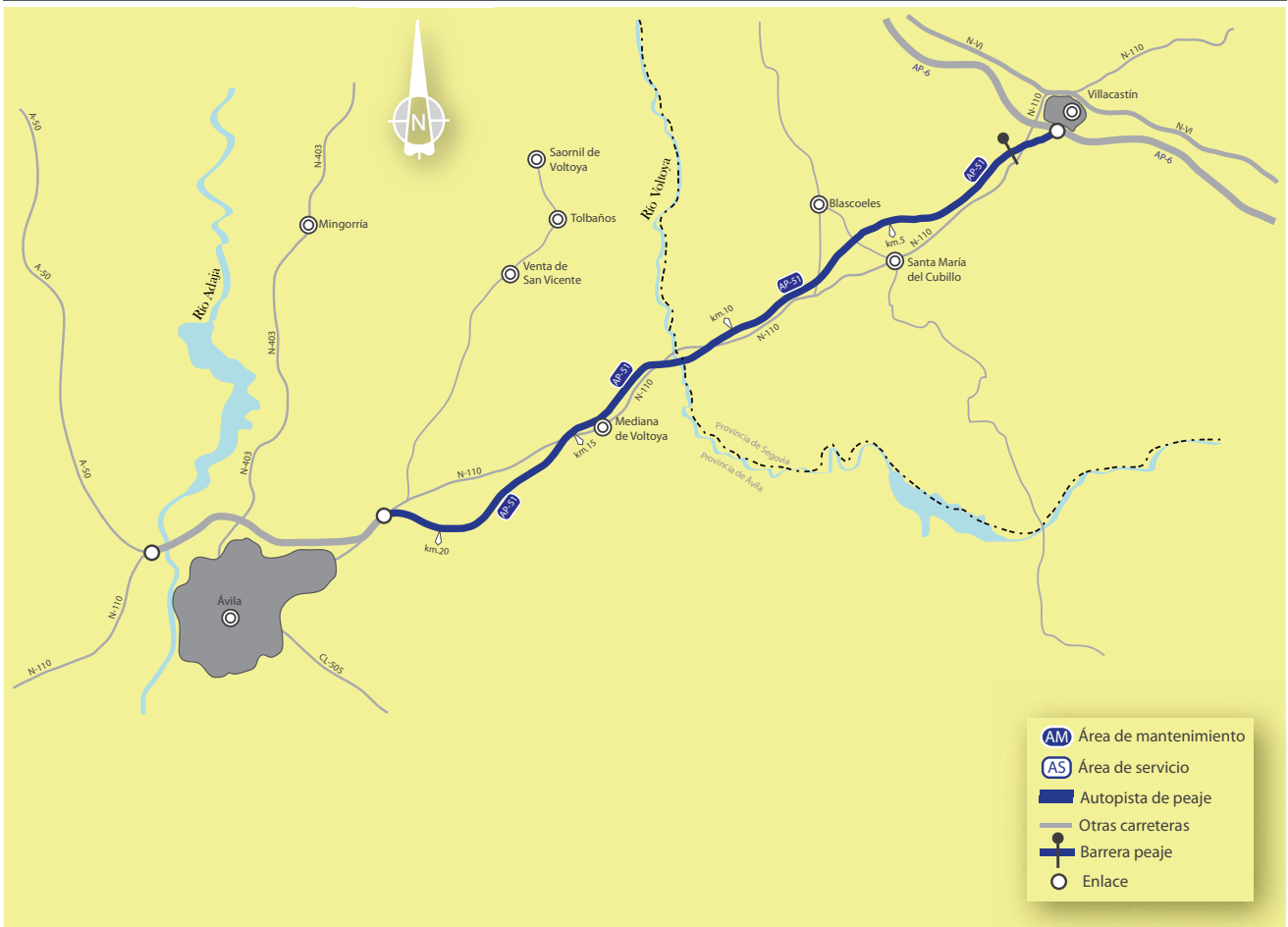
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA

AP-51

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



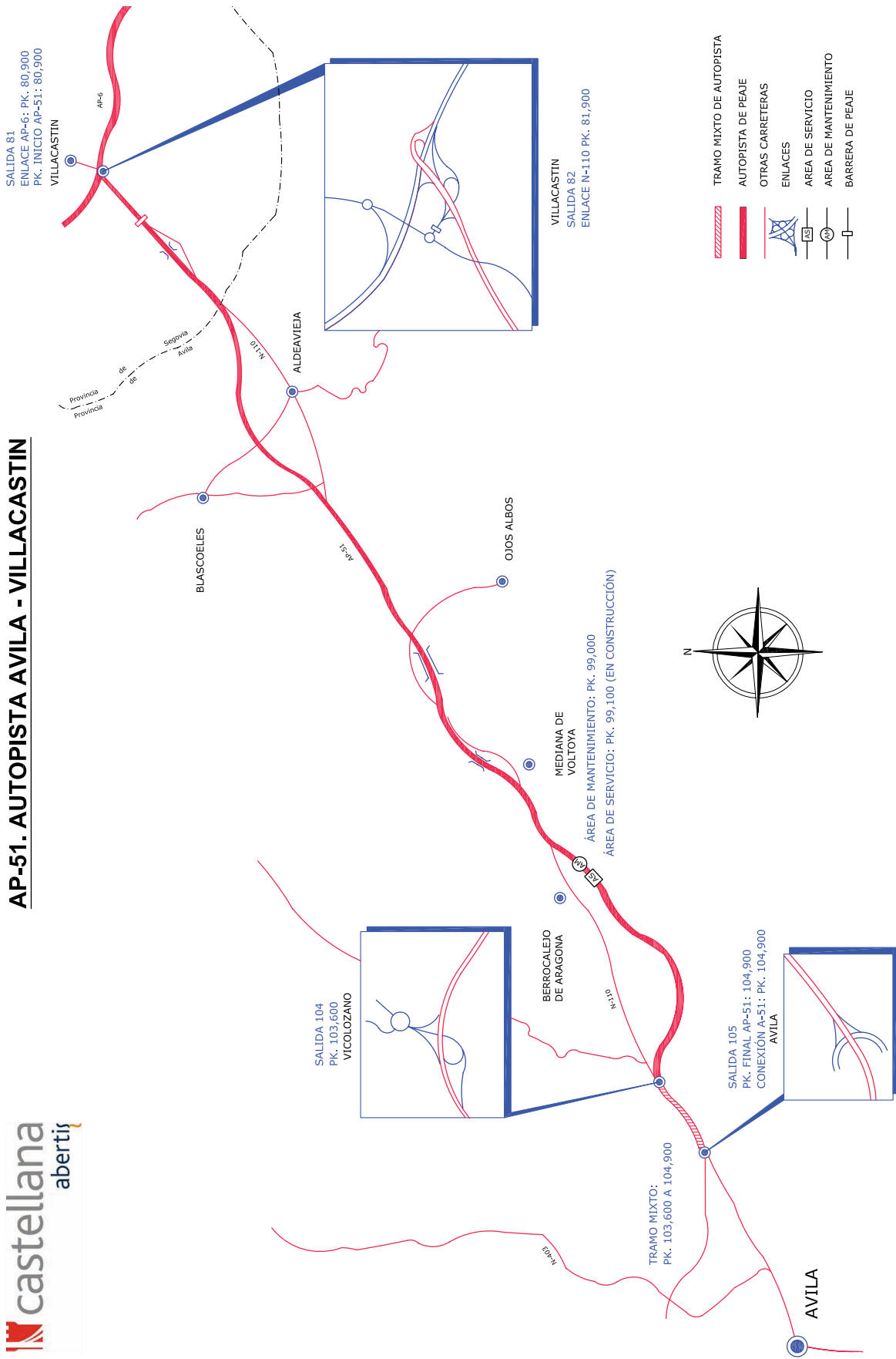
➔ AP-51 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA



SERVICIOS

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

AP-51. AUTOPISTA AVILA - VILLACASTIN



Esquema de enlaces de la autopista AP-51: AP-6 Conexión con Ávila



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 | Iberpistas, S.A.C.E. Unipersonal Castellana de Autopistas, S. A. |
| Domicilio | C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID |
| Fecha de constitución | 20/11/1967 (Iberpistas) - 25/11/1995 (Castellana) |
| Capital social (*) | 50,00 (Iberpistas) - 51,00 (Castellana) |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas) | | | 29/01/2018 |
| | Villalba-Villacastín | 18/01/1968 | 17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***) | |
| | Villacastín-Adanero | 18/08/1972 | 27/12/1976 | |
| | Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana) | 05/11/1999 | 07/11/2002 | 18/11/2031 a 36 |
| | Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana) | 05/11/1999 | 08/04/2003 | 18/11/2031 a 36 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

(**) 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 2010 de la autopista AP-51: AP-6-Conexión con Ávila fue de 8.244 vehículos, de los cuales 7.722 corresponden a la categoría de ligeros y 521 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (42,7%) 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 2010 para el conjunto de la vía en 69,51 millones de Vh × 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 |
| Villalba-San Rafael | 7.722 | 521 | 8.244 | -0,87 | 65.111.185 | 4.396.879 | 69.508.064 | -0,87 |
| Total tramo de peaje | 7.722 | 521 | 8.244 | -0,87 | 65.111.185 | 4.396.879 | 69.508.064 | -0,87 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|--------------|-------------|
| Longitud total (km) | 23,10 | 0,91 |
| IMD total (Vh/d) | 8.244 | 42,66 |
| Demanda total (MVh x km) | 69,51 | 0,39 |

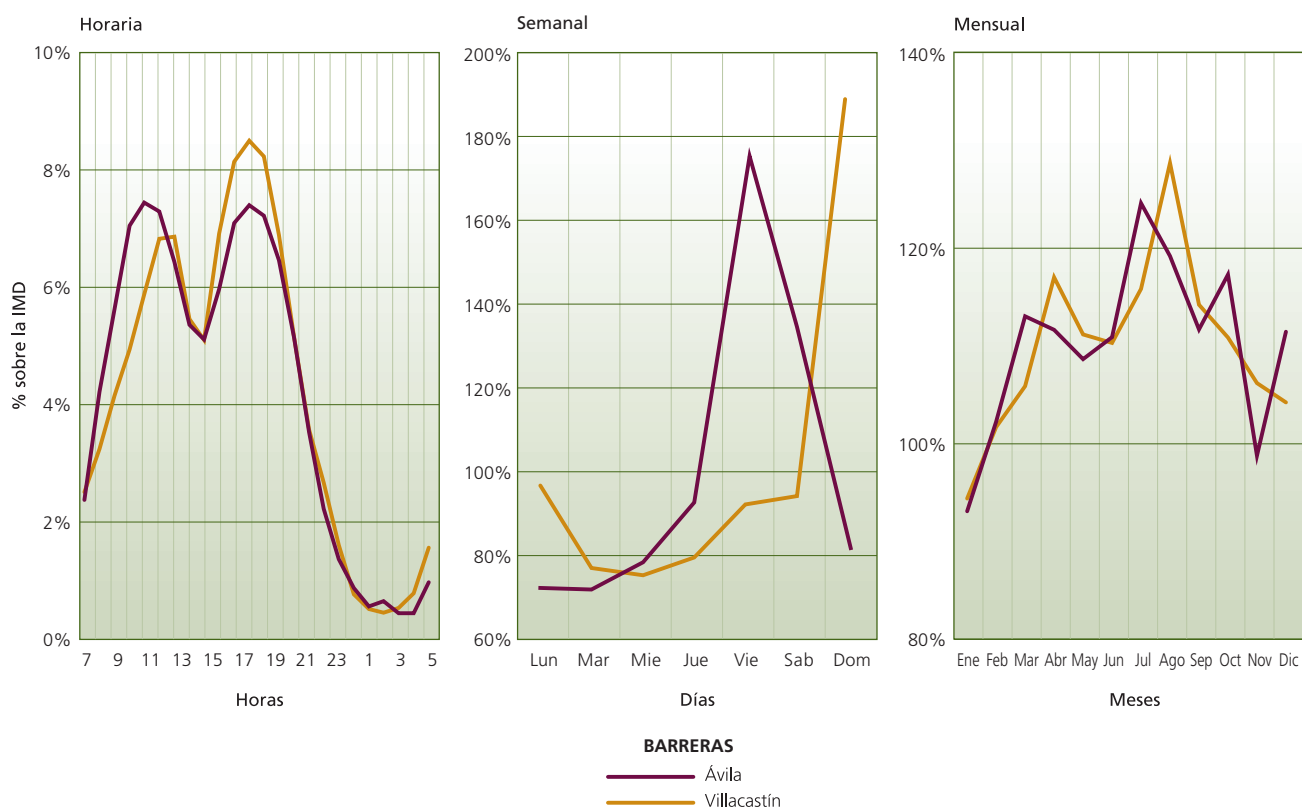
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,81% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,45%. En Ávila las puntas se invierten situándose en torno a las 11 h (7,39%) y las 18 h. (7,34%).

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 176,78% y la segunda el 186,92% 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 119,17% de la IMD (Ávila, Julio) y el 124,63% (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 2010



| Horaria | Ávila | | Villacastín | |
|--------------|--------------|-------|--------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 96 | 2,32% | 104 | 2,45% |
| 8 | 173 | 4,16% | 135 | 3,19% |
| 9 | 232 | 5,57% | 174 | 4,11% |
| 10 | 291 | 7,00% | 206 | 4,88% |
| 11 | 307 | 7,39% | 246 | 5,82% |
| 12 | 301 | 7,24% | 286 | 6,77% |
| 13 | 265 | 6,38% | 288 | 6,81% |
| 14 | 221 | 5,31% | 229 | 5,41% |
| 15 | 210 | 5,06% | 213 | 5,05% |
| 16 | 246 | 5,92% | 290 | 6,87% |
| 17 | 293 | 7,04% | 342 | 8,09% |
| 18 | 305 | 7,34% | 357 | 8,45% |
| 19 | 298 | 7,16% | 346 | 8,18% |
| 20 | 267 | 6,41% | 289 | 6,83% |
| 21 | 212 | 5,09% | 216 | 5,11% |
| 22 | 145 | 3,48% | 149 | 3,52% |
| 23 | 90 | 2,17% | 111 | 2,62% |
| 24 | 55 | 1,32% | 66 | 1,55% |
| 1 | 34 | 0,82% | 30 | 0,72% |
| 2 | 21 | 0,51% | 20 | 0,46% |
| 3 | 25 | 0,60% | 17 | 0,40% |
| 4 | 16 | 0,39% | 20 | 0,48% |
| 5 | 17 | 0,40% | 31 | 0,73% |
| 6 | 38 | 0,92% | 64 | 1,51% |
| Total | 4.159 | | 4.226 | |

| Diaria | Ávila | | Villacastín | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 3.011 | 72,41% | 4.116 | 97,39% |
| Mar | 2.999 | 72,11% | 3.271 | 77,39% |
| Mie | 3.247 | 78,08% | 3.204 | 75,81% |
| Jue | 3.798 | 91,34% | 3.359 | 79,48% |
| Vie | 7.352 | 176,78% | 3.835 | 90,74% |
| Sáb | 5.347 | 128,58% | 3.901 | 92,30% |
| Dom | 3.378 | 81,23% | 7.900 | 186,92% |
| Total | 4.159 | | 4.226 | |

| Mensual | Ávila | | Villacastín | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 3.211 | 77,22% | 3.337 | 78,95% |
| Feb | 3.718 | 89,42% | 3.748 | 88,68% |
| Mar | 4.315 | 103,77% | 3.984 | 94,26% |
| Abr | 4.239 | 101,93% | 4.610 | 109,08% |
| May | 4.074 | 97,96% | 4.281 | 101,30% |
| Jun | 4.197 | 100,92% | 4.233 | 100,16% |
| Jul | 4.956 | 119,17% | 4.542 | 107,47% |
| Ago | 4.657 | 111,99% | 5.267 | 124,63% |
| Sep | 4.241 | 101,97% | 4.453 | 105,35% |
| Oct | 4.552 | 109,46% | 4.262 | 100,85% |
| Nov | 3.527 | 84,82% | 4.002 | 94,70% |
| Dic | 4.227 | 101,65% | 3.891 | 92,06% |
| Total | 4.159 | | 4.226 | |

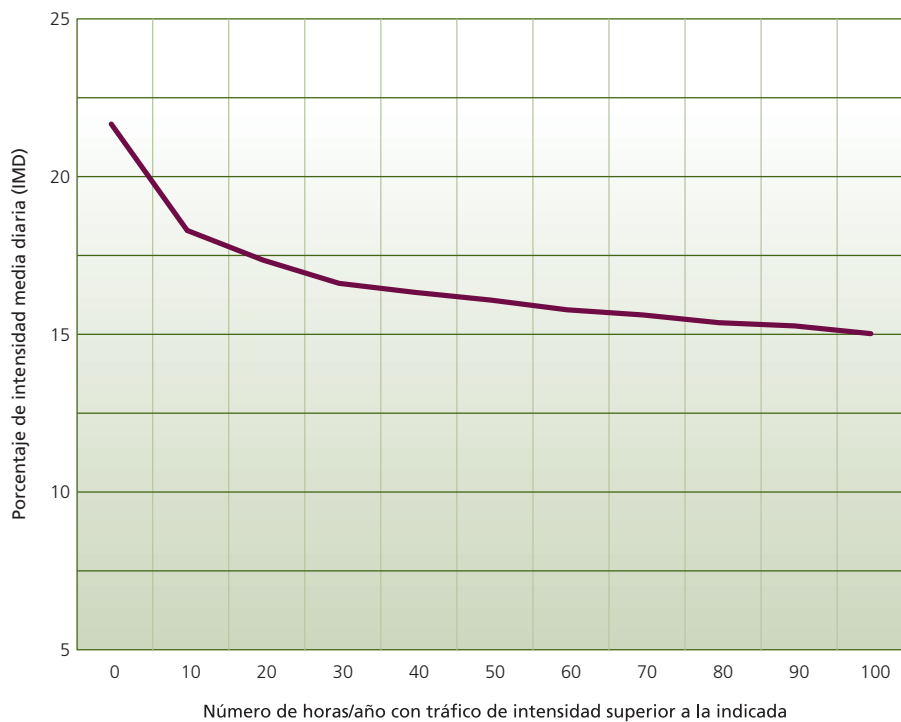
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,50% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,89% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 21,55% 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-51). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2010. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



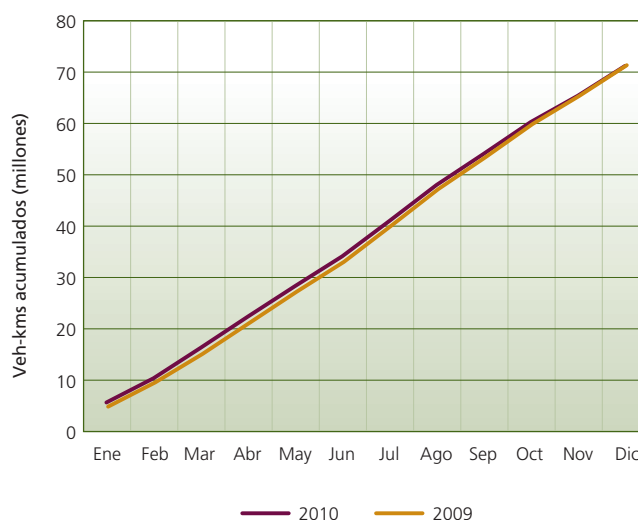
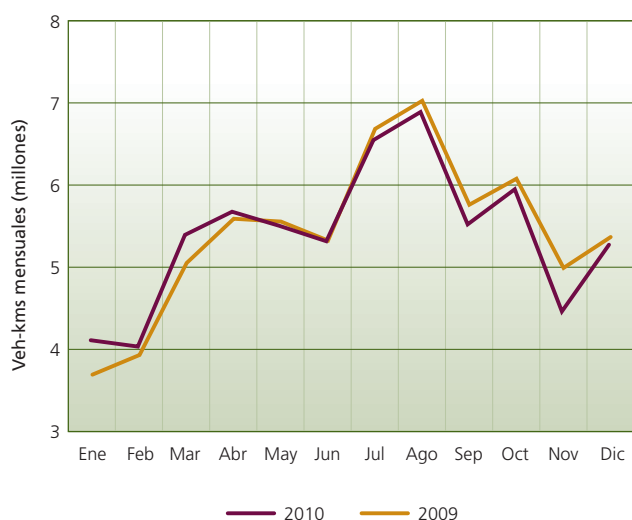
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 21,55 |
| 10 | 18,17 |
| 20 | 17,24 |
| 30 | 16,50 |
| 40 | 16,20 |
| 50 | 15,96 |
| 60 | 15,66 |
| 70 | 15,48 |
| 80 | 15,25 |
| 90 | 15,14 |
| 100 | 14,89 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × 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 los 70 millones de Vh × 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 69,51 millones de Vh × 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 2010. Autopista AP-51: Ávila-Villacastín



| Autopista AP-51 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 4,87 | 4,81 | 5,89 | 6,12 | 5,98 | 5,83 | | |
| Mens. 2009 | 4,56 | 4,75 | 5,65 | 6,08 | 6,05 | 5,87 | | |
| Acum. 2010 | 4,87 | 9,67 | 15,57 | 21,69 | 27,67 | 33,50 | | |
| Acum. 2009 | 4,56 | 9,31 | 14,96 | 21,04 | 27,09 | 32,96 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 6,82 | 7,10 | 6,00 | 6,34 | 5,15 | 5,80 | 70,71 | |
| Mens. 2009 | 6,96 | 7,23 | 6,22 | 6,47 | 5,60 | 5,90 | 71,34 | |
| Acum. 2010 | 40,33 | 47,42 | 53,42 | 59,76 | 64,91 | 70,71 | | |
| Acum. 2009 | 39,92 | 47,15 | 53,37 | 59,84 | 65,44 | 71,34 | | |

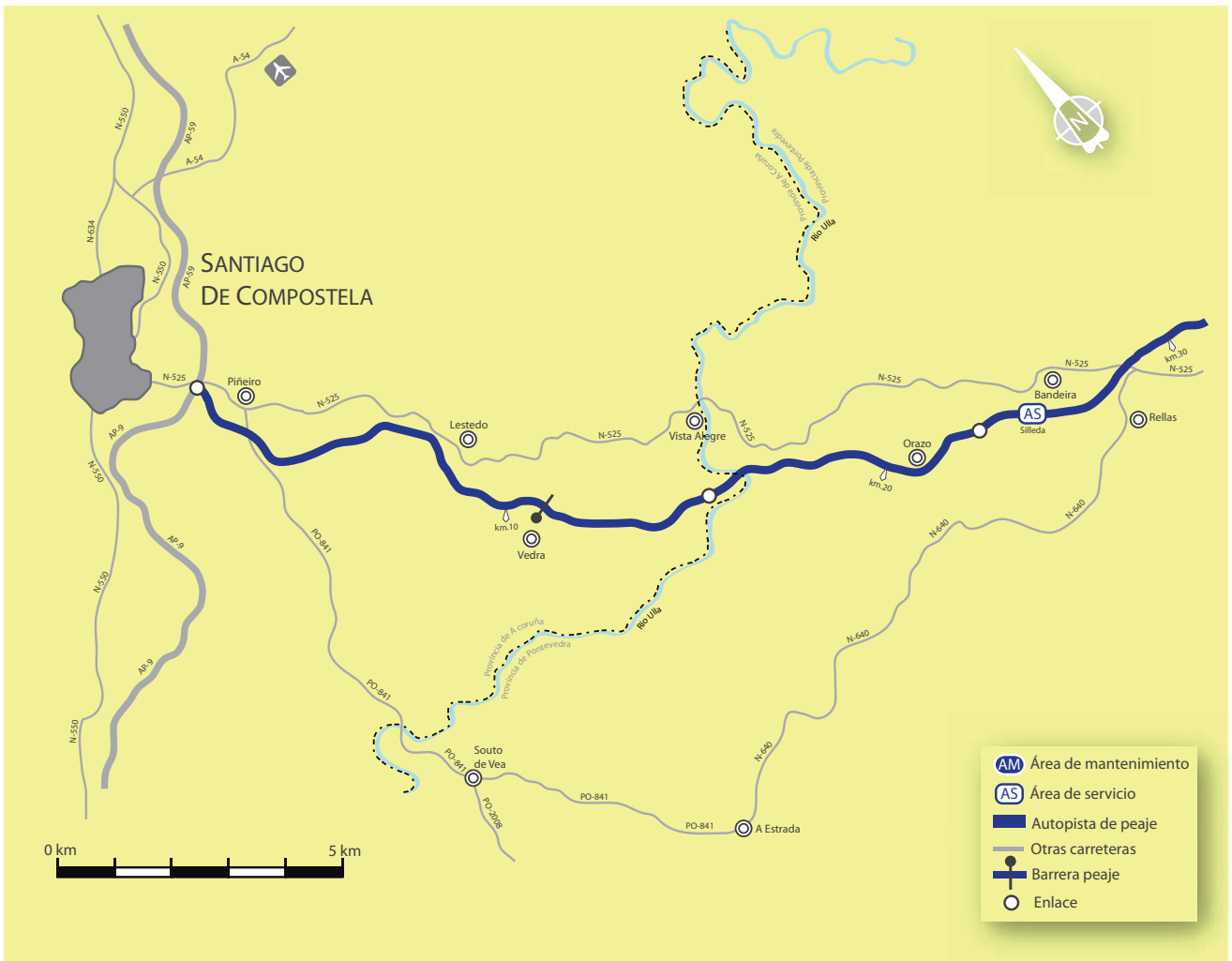
**AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-
ALTO DE SANTO DOMINGO**

AP-53

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ **AP-53 AUTOPISTA SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO (TRAMO Santiago-Bandeira)**



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



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | |
|--|---------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-53 SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO | | | | | | | | | | | | | |
| 57 | Silleda | 27 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | x | x |



Esquema de enlaces y cambios de sentido Autopista AP-53 Santiago - Dozón

ENLACE DE SANTIAGO

ENLACE DE TRAS DO EIXO

ENLACE DE RIBADULLA

ENLACE DE BANDEIRA

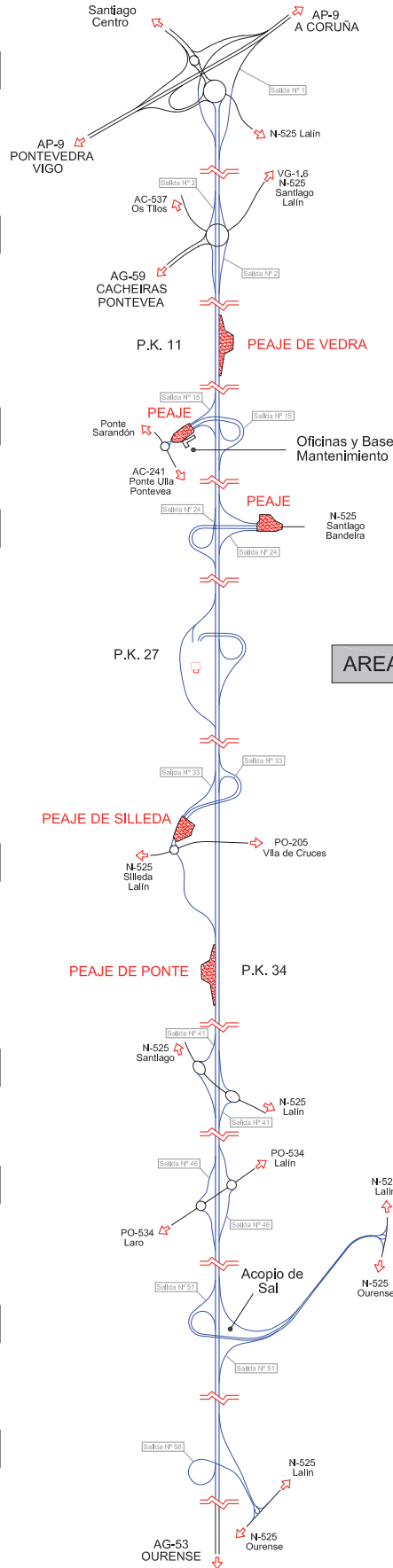
ENLACE DE SILLEDA

ENLACE DE LALÍN OESTE

ENLACE DE LALÍN CENTRO

ENLACE DE LALÍN ESTE

ENLACE DE DOZÓN



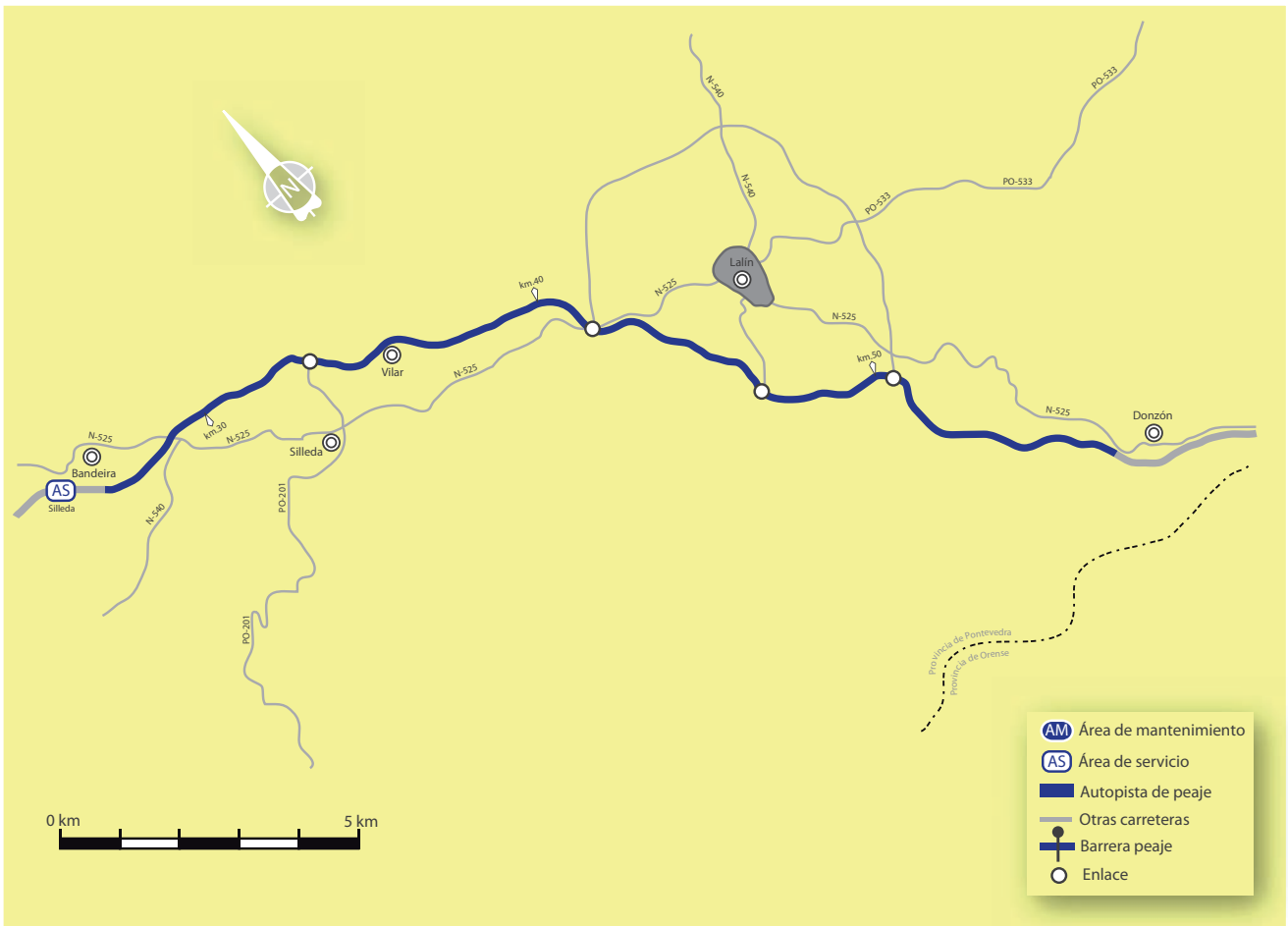
AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO

AP-53

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-53 AUTOPISTA SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO (TRAMO Bandeira-Alto de Santo Domingo)



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | AM | AS | X | T | ☎ | ☎ | ☎ | \$ | ♿ | ♿ | ♿ | ♿ | ♿ |
|-----------|--|-----|----|----|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|
| AP-53 | SANTIAGO DE COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 57 | Silleda | 27 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | x | x |



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 | 24/11/1995 |
| 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 | 29/10/1999 | 22/12/2002 | 12/11/1974 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo en sus tramos de peaje fue de 6.159 vehículos, de los cuales 5.796 corresponden a la categoría de ligeros y 363 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente 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 5.400 Vh/día en el tramo Silleda-Lalín Oeste hasta 6.864 Vh/día en el tramo AG-49-Ribadulla.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 127,26 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|------------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| AG59-Ribadulla | 6.472 | 392 | 6.864 | 3,85 | 35.294.943 | 2.136.076 | 37.431.020 | 3,85 |
| Ribadulla-Bandeira | 6.266 | 380 | 6.646 | 3,99 | 21.589.365 | 1.308.837 | 22.898.202 | 3,99 |
| Bandeira-Silleda | 6.054 | 372 | 6.426 | 4,37 | 20.108.643 | 1.235.880 | 21.344.523 | 4,37 |
| Silleda-Lalín Oeste | 5.066 | 335 | 5.400 | 6,83 | 42.761.454 | 2.824.031 | 45.585.486 | 0,07 |
| Total tramos de peaje | 5.796 | 363 | 6.159 | 5,00 | 119.754.405 | 7.504.825 | 127.259.230 | 5,00 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|---------------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Santiago-AG59 | 15.673 | 717 | 16.390 | 13,10 | 14.301.613 | 654.263 | 14.955.875 | 13,10 |
| Lalín Oeste-Lalín Centro | 6.338 | 270 | 6.608 | -1,20 | 9.831.202 | 246.740 | 10.077.942 | -1,20 |
| Lalín Centro- Lalín Este | 6.459 | 377 | 6.837 | 7,90 | 9.925.683 | 344.378 | 10.270.061 | 7,90 |
| Lalín Este - Alto de S. Domingo | 7.028 | 788 | 7.816 | 8,30 | 15.647.397 | 718.868 | 16.366.264 | 8,30 |
| Total tramos libres | 7.982 | 547 | 8.530 | 7,50 | 49.705.895 | 1.964.248 | 51.670.142 | 7,50 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 56,61 | 2,24 |
| IMD total (Vh/d) | 6.159 | 31,87 |
| Demanda total (MVh x km) | 127,26 | 0,72 |

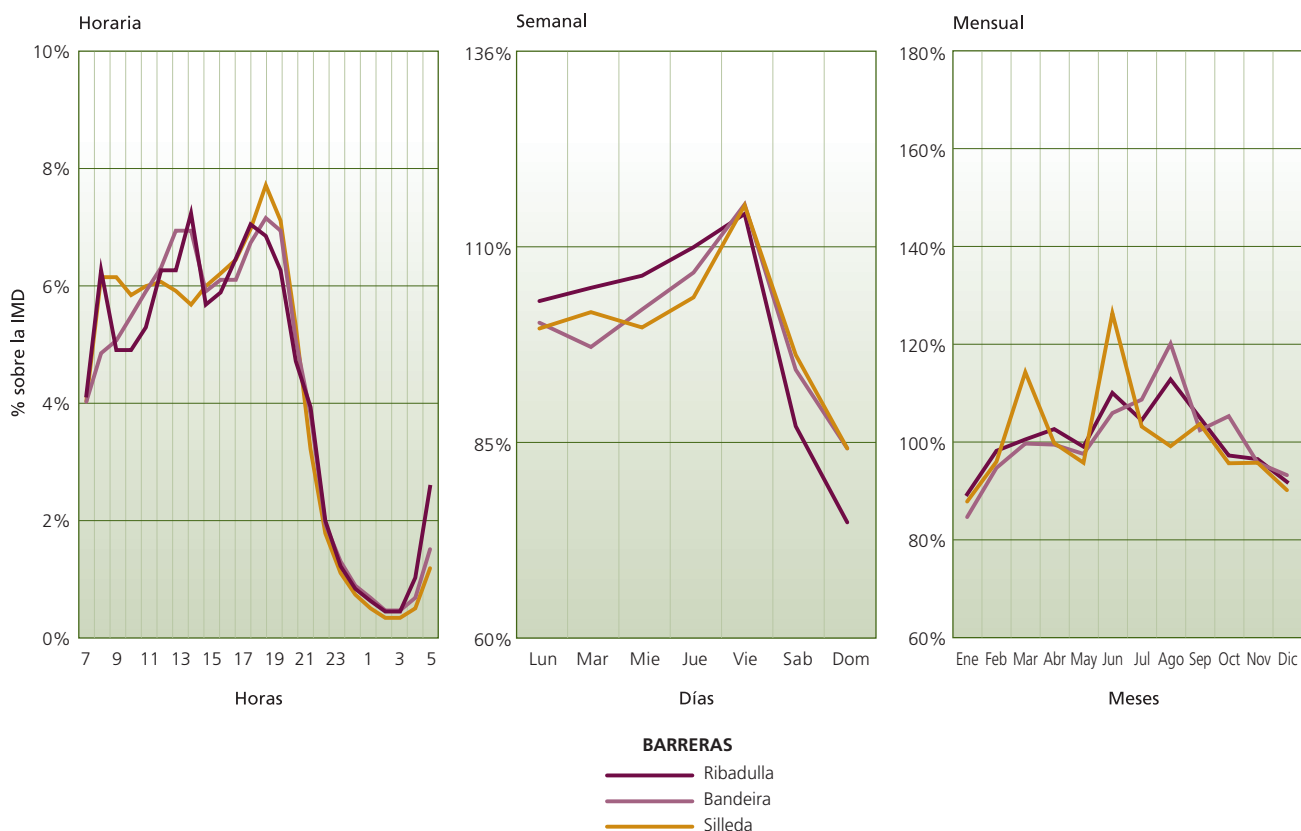
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-53 a lo largo de las 24 horas del día muestra en las estaciones de Ribadulla y Silleda tres puntas situadas en este caso en torno a las 8 h, a las 14 h y a las 19 h. Los valores anteriores se sitúan en 6,21%, 7,18% y 6,80% de la IMD en Ribadulla, mientras que los valores correspondientes a Silleda son 6,09%, 5,94% y 7,66% en torno a las 8h, a las 15 h y a las 19 h.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo en Ribadulla un 114,31% y en Silleda de 115,43% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian una punta localizada especialmente en el mes de agosto en Ribadulla y en junio en Silleda, con valores de 112,14% y de 125,68% de la IMD, respectivamente.

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 2010



| Horaria | Ribadulla | | Bandeira | | Silleda | |
|--------------|------------|---------|------------|---------|--------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 21 | 4,08% | 19 | 3,97% | 53 | 3,98% |
| 8 | 32 | 6,21% | 23 | 4,80% | 81 | 6,09% |
| 9 | 25 | 4,85% | 24 | 5,01% | 81 | 6,09% |
| 10 | 25 | 4,85% | 26 | 5,43% | 77 | 5,79% |
| 11 | 27 | 5,24% | 28 | 5,85% | 79 | 5,94% |
| 12 | 32 | 6,21% | 30 | 6,26% | 80 | 6,01% |
| 13 | 32 | 6,21% | 33 | 6,89% | 78 | 5,86% |
| 14 | 37 | 7,18% | 33 | 6,89% | 75 | 5,63% |
| 15 | 29 | 5,63% | 28 | 5,85% | 79 | 5,94% |
| 16 | 30 | 5,83% | 29 | 6,05% | 82 | 6,16% |
| 17 | 33 | 6,41% | 29 | 6,05% | 85 | 6,39% |
| 18 | 36 | 6,99% | 32 | 6,68% | 92 | 6,91% |
| 19 | 35 | 6,80% | 34 | 7,10% | 102 | 7,66% |
| 20 | 32 | 6,21% | 33 | 6,89% | 94 | 7,06% |
| 21 | 24 | 4,66% | 24 | 5,01% | 70 | 5,26% |
| 22 | 20 | 3,88% | 18 | 3,76% | 42 | 3,16% |
| 23 | 10 | 1,94% | 9 | 1,88% | 23 | 1,73% |
| 24 | 6 | 1,17% | 6 | 1,25% | 14 | 1,05% |
| 1 | 4 | 0,78% | 4 | 0,84% | 9 | 0,68% |
| 2 | 3 | 0,58% | 3 | 0,63% | 6 | 0,45% |
| 3 | 2 | 0,40% | 2 | 0,41% | 4 | 0,29% |
| 4 | 2 | 0,40% | 2 | 0,41% | 4 | 0,29% |
| 5 | 5 | 0,97% | 3 | 0,63% | 6 | 0,45% |
| 6 | 13 | 2,52% | 7 | 1,46% | 15 | 1,13% |
| Total | 515 | | 479 | | 1.331 | |

| Diaria | Ribadulla | | Bandeira | | Silleda | |
|--------------|------------|---------|------------|---------|--------------|---------|
| Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 531 | 103,05% | 480 | 100,30% | 1.324 | 99,50% |
| Mar | 540 | 104,80% | 466 | 97,17% | 1.353 | 101,67% |
| Mie | 548 | 106,35% | 489 | 101,97% | 1.326 | 99,65% |
| Jue | 567 | 110,04% | 512 | 106,76% | 1.378 | 103,55% |
| Vie | 589 | 114,31% | 554 | 115,52% | 1.536 | 115,43% |
| Sáb | 448 | 86,94% | 452 | 94,25% | 1.279 | 96,11% |
| Dom | 384 | 74,52% | 403 | 84,03% | 1.119 | 84,09% |
| Total | 515 | | 479 | | 1.331 | |

| Mensual | Ribadulla | | Bandeira | | Silleda | |
|--------------|------------|---------|------------|---------|--------------|---------|
| Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 457 | 88,67% | 403 | 84,05% | 1.161 | 87,17% |
| Feb | 503 | 97,59% | 451 | 94,06% | 1.270 | 95,35% |
| Mar | 515 | 99,92% | 475 | 99,06% | 1.514 | 113,67% |
| Abr | 526 | 102,05% | 474 | 98,85% | 1.321 | 99,18% |
| May | 507 | 98,37% | 465 | 96,98% | 1.267 | 95,13% |
| Jun | 564 | 109,43% | 505 | 105,32% | 1.674 | 125,68% |
| Jul | 535 | 103,80% | 518 | 108,03% | 1.366 | 102,56% |
| Ago | 578 | 112,14% | 570 | 119,50% | 1.312 | 98,50% |
| Sep | 538 | 104,38% | 488 | 101,77% | 1.370 | 103,08% |
| Oct | 498 | 96,62% | 502 | 104,69% | 1.266 | 95,05% |
| Nov | 494 | 95,84% | 456 | 95,10% | 1.267 | 95,13% |
| Dic | 470 | 91,19% | 444 | 92,60% | 1.192 | 89,50% |
| Total | 515 | | 479 | | 1.331 | |

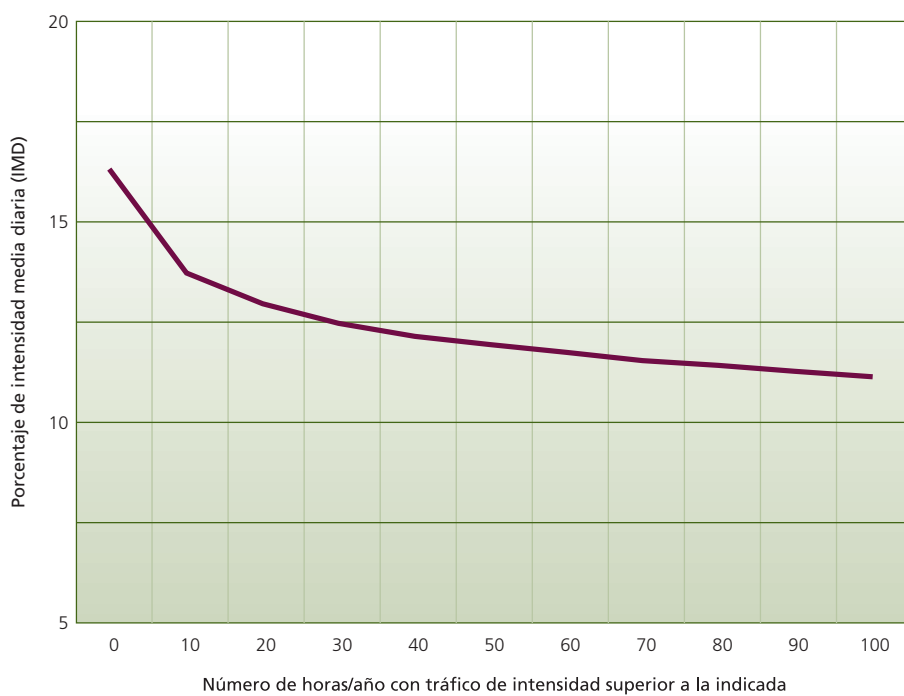
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 12,38% 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 11,05% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 16,18% 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 2010.
Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



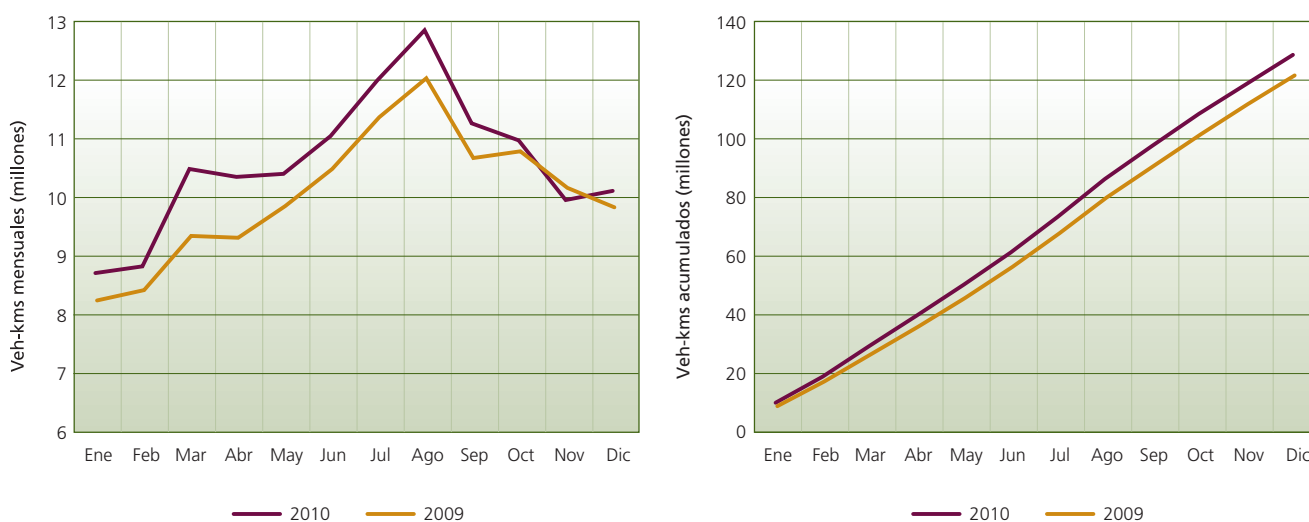
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 16,18 |
| 10 | 13,64 |
| 20 | 12,88 |
| 30 | 12,38 |
| 40 | 12,06 |
| 50 | 11,85 |
| 60 | 11,66 |
| 70 | 11,45 |
| 80 | 11,33 |
| 90 | 11,19 |
| 100 | 11,05 |

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 127 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 2010. Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



| Autopista AP-53 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 8,73 | 8,84 | 10,50 | 10,37 | 10,42 | 11,06 | | |
| Mens. 2009 | 8,31 | 8,48 | 9,40 | 9,37 | 9,91 | 10,54 | | |
| Acum. 2010 | 8,73 | 17,57 | 28,07 | 38,44 | 48,86 | 59,92 | | |
| Acum. 2009 | 8,31 | 16,79 | 26,19 | 35,56 | 45,48 | 56,02 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 12,01 | 12,96 | 11,28 | 10,99 | 9,97 | 10,13 | 127,26 | |
| Mens. 2009 | 11,42 | 12,08 | 10,72 | 10,84 | 10,22 | 9,89 | 121,19 | |
| Acum. 2010 | 71,93 | 84,89 | 96,17 | 107,16 | 117,13 | 127,26 | | |
| Acum. 2009 | 67,43 | 79,51 | 90,24 | 101,08 | 111,30 | 121,19 | | |

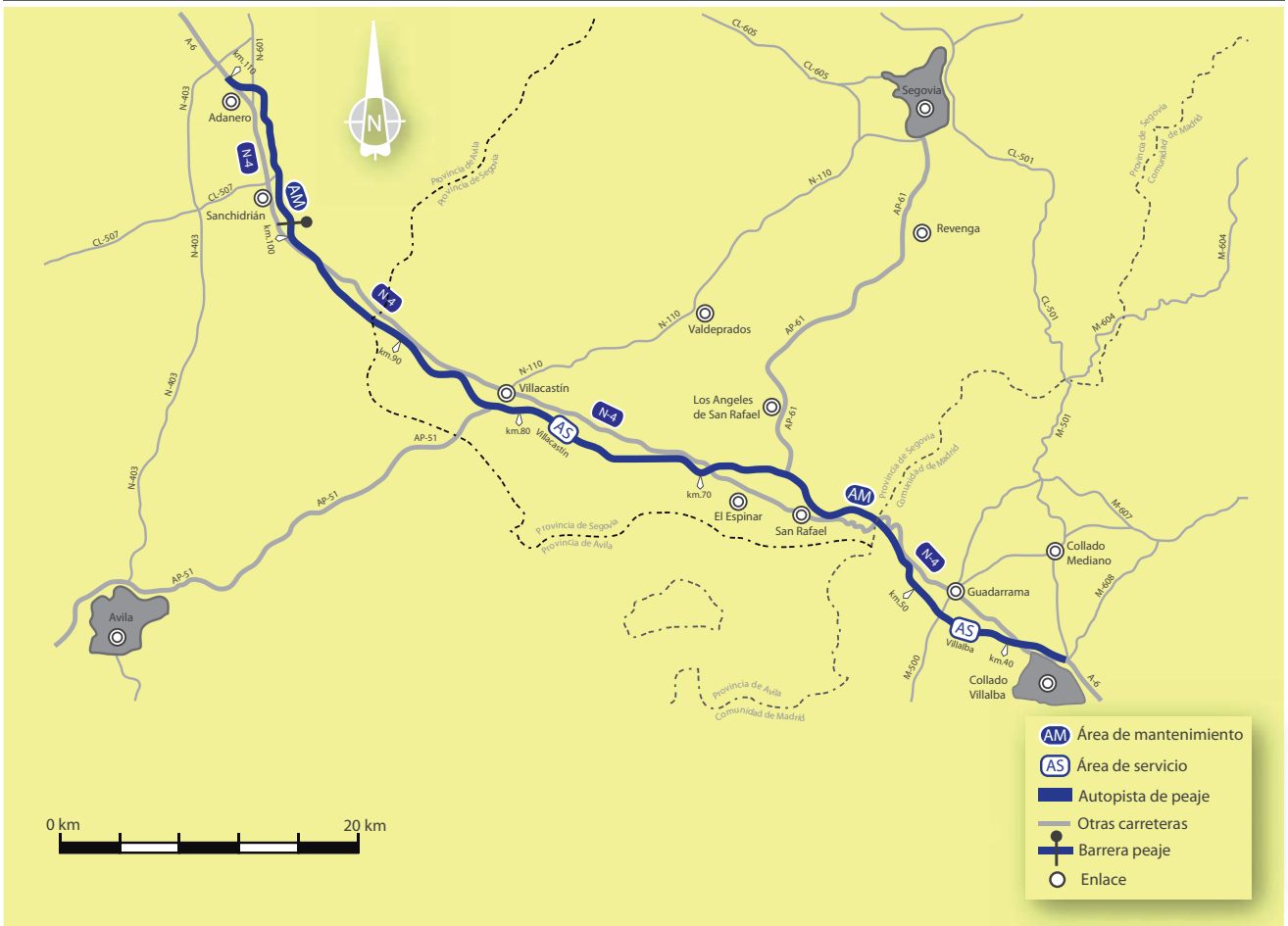
AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO

AP-6

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



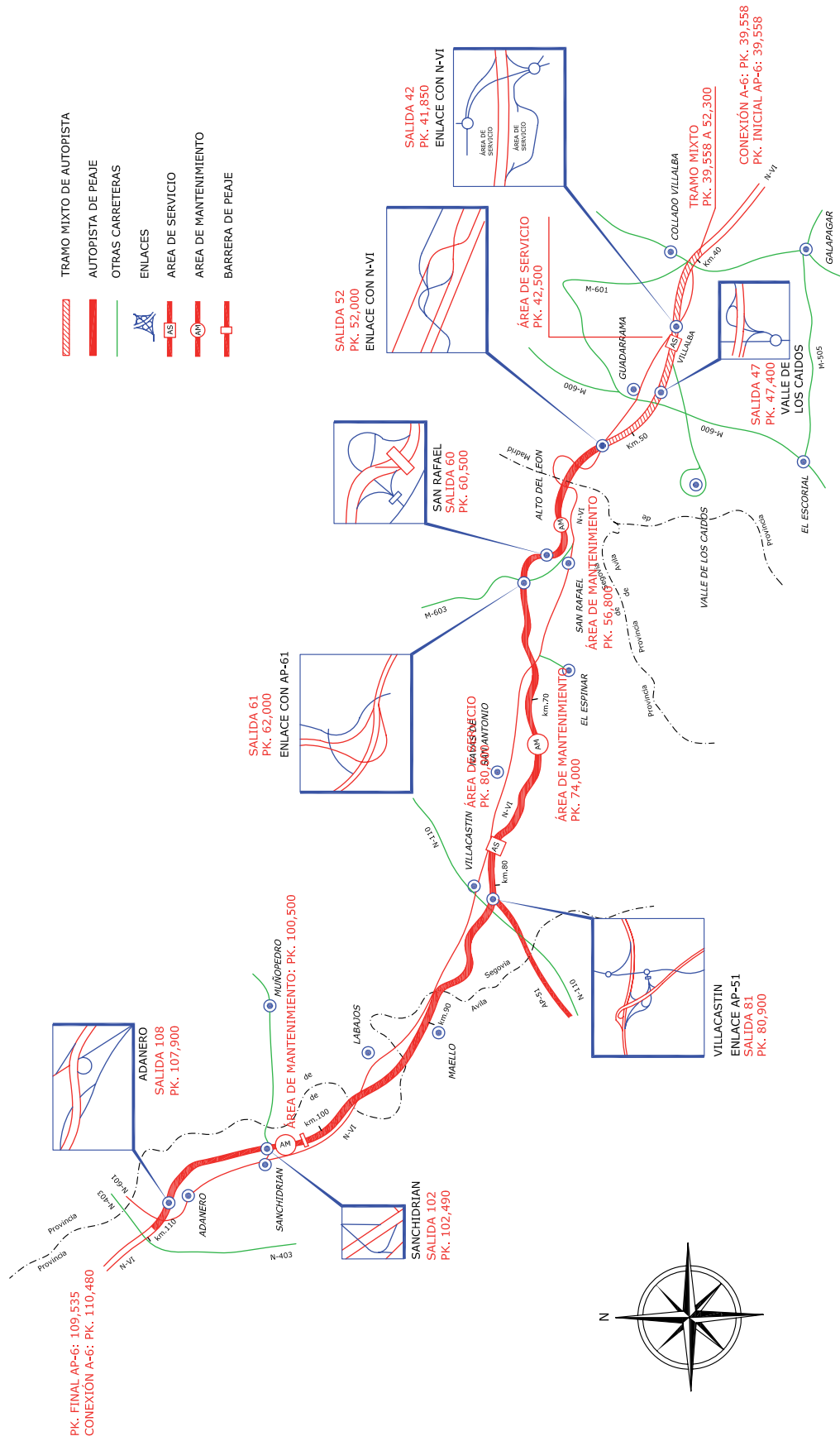
➔ AP-6 AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | 🚗 | ☕ | ✂ | ☎ | T | 🚗 | 🚗 | 🚗 | 🚗 | 🚗 | 🚗 | 🚗 | 🚗 |
|-----------------------------------|-------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-6 VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Villalba | 48 | x | x | x | x | x | - | x | - | x | x | x | x | x |
| 15 | Villacastín | 79 | x | x | x | x | x | - | x | - | x | - | x | x | x |

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. Unipersonal Castellana de Autopistas, S. A. C. E. Unipersonal |
| Domicilio | C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID |
| Fecha de constitución | 20/11/1967 (Iberpistas) - 25/11/1995 (Castellana) |
| Capital social (*) | 50,00 (Iberpistas) - 51,00 (Castellana) |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas) | | | 29/01/2018 |
| | Villalba-Villacastín | 18/01/1968 | 17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***) | |
| | Villacastín-Adanero | 18/08/1972 | 27/12/1976 | |
| | Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana) | 05/11/1999 | 07/11/2002 | 18/11/2031 a 36 |
| | Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana) | 05/11/1999 | 08/04/2003 | 18/11/2031 a 36 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

(**) 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 2010 de la autopista AP-6: Villalba-Adanero fue de 27.123 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 24.001 corresponden a la categoría de ligeros y 3.122 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (140,3%) 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 17.907 Vh/día en el tramo Villacastín-Adanero hasta 38.970 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 689,03 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 3,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, superior a la participación porcentual de la autopista AP-6 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 2,7%.

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

Tabla T-2 (AP-6). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Villalba-San Rafael | 34.353 | 4.617 | 38.970 | -2,19 | 257.926.119 | 34.665.842 | 292.591.961 | -2,19 |
| San Rafael-Villacastín | 24.262 | 3.663 | 27.925 | -3,59 | 184.017.207 | 27.784.255 | 211.801.462 | -3,59 |
| Villacastín-Adanero | 16.271 | 1.636 | 17.907 | -4,56 | 167.773.136 | 16.868.110 | 184.641.246 | -4,56 |
| Total tramo de peaje | 24.001 | 3.122 | 27.123 | -3,27 | 609.716.462 | 79.318.207 | 689.034.669 | -3,27 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Villalba-Pk 47 | 55.515 | 6.376 | 61.892 | -0,30 | 160.483.165 | 18.433.132 | 178.916.297 | -0,30 |
| PK 47-Pk 52 | 42.188 | 6.104 | 48.292 | -1,00 | 70.524.941 | 10.204.814 | 80.729.755 | -1,00 |
| Total tramos libres | 50.632 | 6.277 | 56.909 | -0,51 | 231.008.106 | 28.637.946 | 259.646.052 | -0,51 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Longitud total (km) | 69,60 | 2,75 |
| IMD total (Vh/d) | 27.123 | 140,35 |
| Demanda total (MVh x km) | 689,03 | 3,89 |

(*) Tramos de peaje.

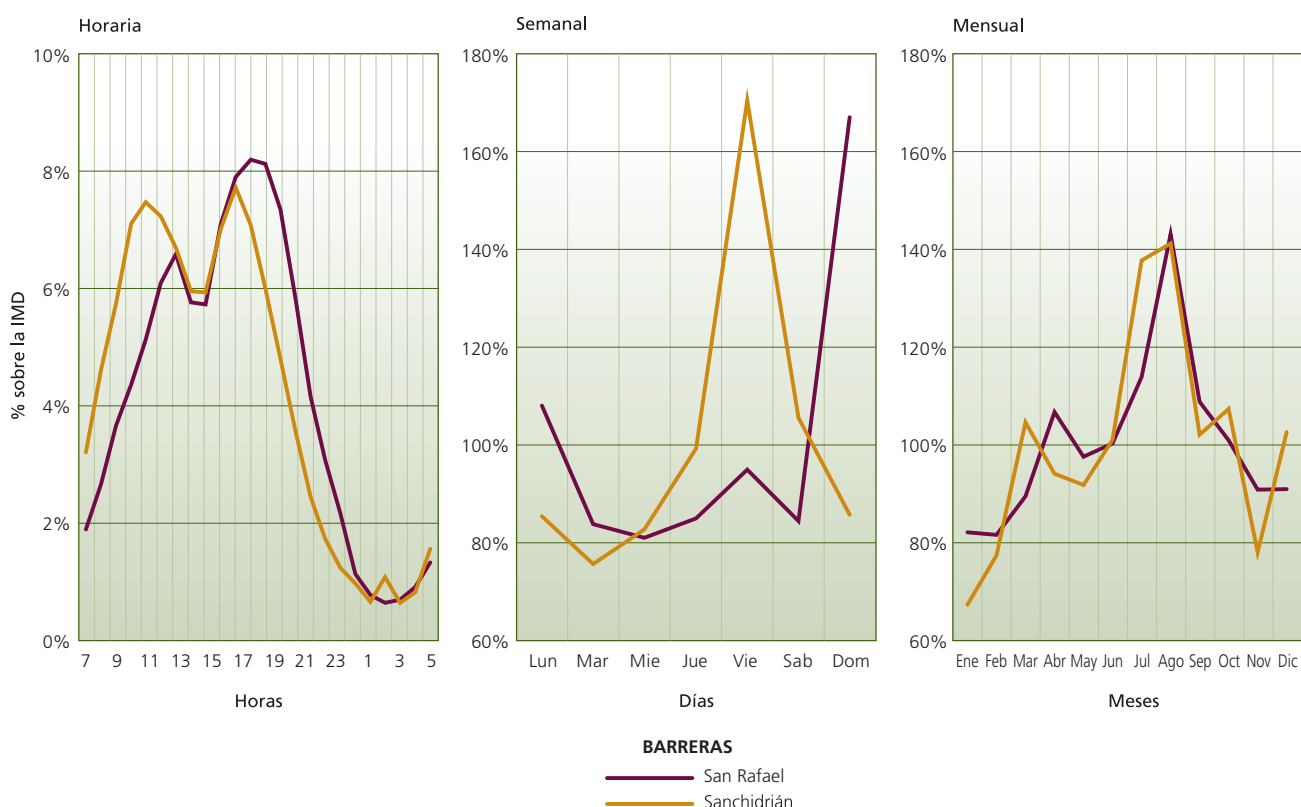
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,53% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 8,14%.

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 169,77% y la segunda el 166,39% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de Abril con 106,01% en San Rafael y en Marzo con 103,95% en Sanchidrián, y el período julio-agosto, alcanzando valores respectivamente de 113,20%-142,33% en San Rafael y de 137,05%-140,49% 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 2010



| Horaria | San Rafael | | Sanchidrián | |
|--------------|---------------|-------|--------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 259 | 1,84% | 286 | 3,16% |
| 8 | 366 | 2,61% | 413 | 4,56% |
| 9 | 506 | 3,61% | 515 | 5,69% |
| 10 | 603 | 4,30% | 639 | 7,05% |
| 11 | 712 | 5,08% | 672 | 7,42% |
| 12 | 847 | 6,04% | 650 | 7,17% |
| 13 | 915 | 6,53% | 602 | 6,64% |
| 14 | 801 | 5,71% | 534 | 5,90% |
| 15 | 795 | 5,67% | 533 | 5,88% |
| 16 | 986 | 7,03% | 630 | 6,95% |
| 17 | 1.100 | 7,85% | 695 | 7,67% |
| 18 | 1.141 | 8,14% | 637 | 7,03% |
| 19 | 1.132 | 8,07% | 538 | 5,94% |
| 20 | 1.023 | 7,30% | 430 | 4,74% |
| 21 | 810 | 5,78% | 318 | 3,51% |
| 22 | 575 | 4,10% | 217 | 2,40% |
| 23 | 424 | 3,02% | 152 | 1,68% |
| 24 | 297 | 2,12% | 108 | 1,19% |
| 1 | 151 | 1,08% | 83 | 0,92% |
| 2 | 102 | 0,72% | 55 | 0,61% |
| 3 | 83 | 0,59% | 93 | 1,03% |
| 4 | 91 | 0,65% | 54 | 0,59% |
| 5 | 120 | 0,86% | 69 | 0,76% |
| 6 | 179 | 1,28% | 136 | 1,51% |
| Total | 14.017 | | 9.060 | |

| Diaria | San Rafael | | Sanchidrián | |
|--------------|---------------|---------|--------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 15.060 | 107,44% | 7.677 | 84,74% |
| Mar | 11.655 | 83,15% | 6.796 | 75,02% |
| Mie | 11.267 | 80,38% | 7.439 | 82,11% |
| Jue | 11.819 | 84,32% | 8.934 | 98,61% |
| Vie | 13.222 | 94,33% | 15.380 | 169,77% |
| Sáb | 11.754 | 83,85% | 9.509 | 104,96% |
| Dom | 23.324 | 166,39% | 7.709 | 85,09% |
| Total | 14.017 | | 9.060 | |

| Mensual | San Rafael | | Sanchidrián | |
|--------------|---------------|---------|--------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 11.422 | 81,48% | 6.033 | 66,59% |
| Feb | 11.346 | 80,94% | 6.949 | 76,70% |
| Mar | 12.449 | 88,81% | 9.418 | 103,95% |
| Abr | 14.860 | 106,01% | 8.463 | 93,42% |
| May | 13.586 | 96,92% | 8.250 | 91,06% |
| Jun | 13.968 | 99,65% | 9.087 | 100,31% |
| Jul | 15.868 | 113,20% | 12.416 | 137,05% |
| Ago | 19.951 | 142,33% | 12.728 | 140,49% |
| Sep | 15.162 | 108,17% | 9.185 | 101,38% |
| Oct | 14.054 | 100,26% | 9.661 | 106,63% |
| Nov | 12.643 | 90,20% | 7.009 | 77,36% |
| Dic | 12.660 | 90,31% | 9.234 | 101,92% |
| Total | 14.017 | | 9.060 | |

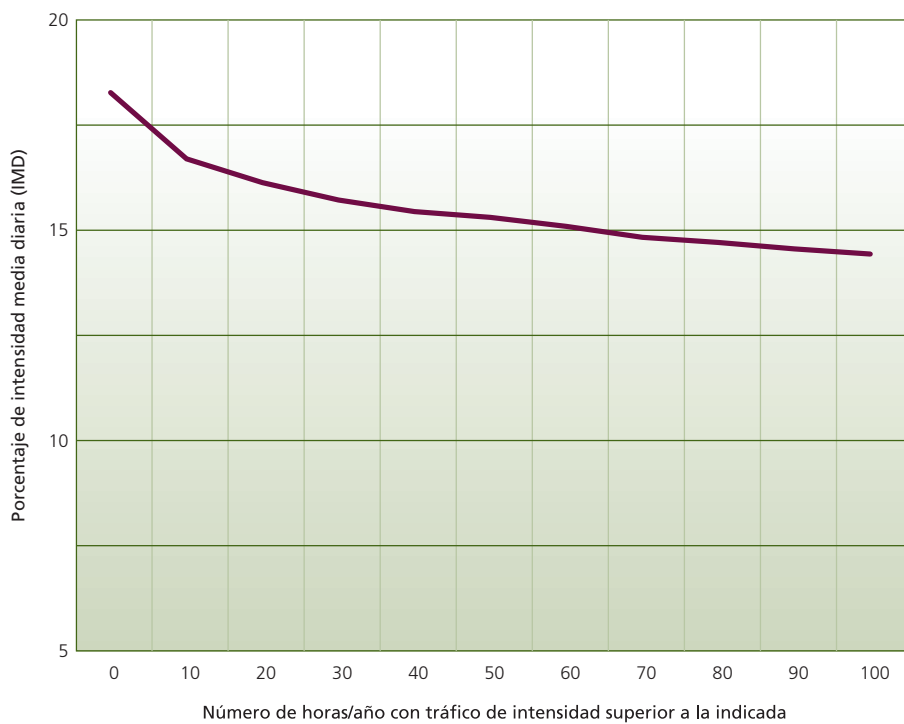
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,63% de la IMD (valor de la hora 30). El valor superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,34% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 18,17% 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 2010. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



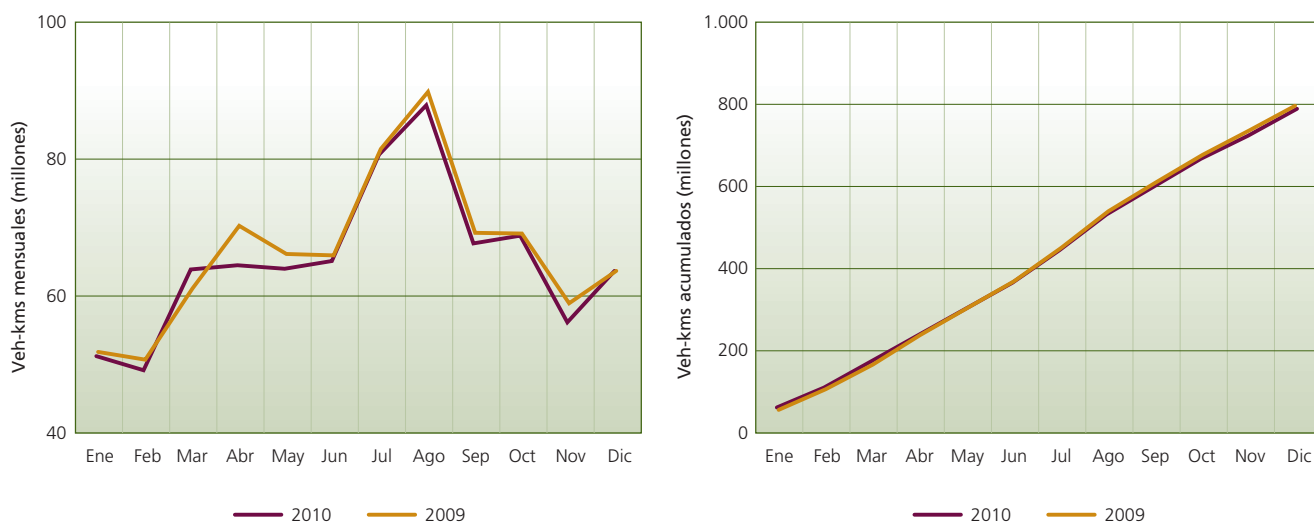
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 18,17 |
| 10 | 16,60 |
| 20 | 16,03 |
| 30 | 15,63 |
| 40 | 15,35 |
| 50 | 15,21 |
| 60 | 15,00 |
| 70 | 14,74 |
| 80 | 14,62 |
| 90 | 14,47 |
| 100 | 14,34 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización del conjunto de la vía durante este año superó los 775 millones de Vh × km, teniendo en cuenta la singularidad del tramo entre los PK 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 689,03 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-6). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2010. Autopista AP-6: Villalba-Adanero



| Autopista AP-6 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 50,55 | 48,52 | 63,23 | 63,84 | 63,35 | 64,45 | | |
| Mens. 2009 | 51,65 | 50,54 | 60,93 | 70,05 | 65,89 | 65,78 | | |
| Acum. 2010 | 50,55 | 99,07 | 162,30 | 226,14 | 289,49 | 353,94 | | |
| Acum. 2009 | 51,65 | 102,19 | 163,12 | 233,17 | 299,06 | 364,84 | | |
| | | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | | 80,04 | 87,29 | 67,07 | 68,19 | 55,49 | 63,04 | 775,06 |
| Mens. 2009 | | 81,30 | 89,58 | 68,99 | 68,93 | 58,70 | 63,44 | 795,78 |
| Acum. 2010 | | 433,98 | 521,27 | 588,34 | 656,53 | 712,02 | 775,06 | |
| Acum. 2009 | | 446,14 | 535,72 | 604,71 | 673,64 | 732,34 | 795,78 | |

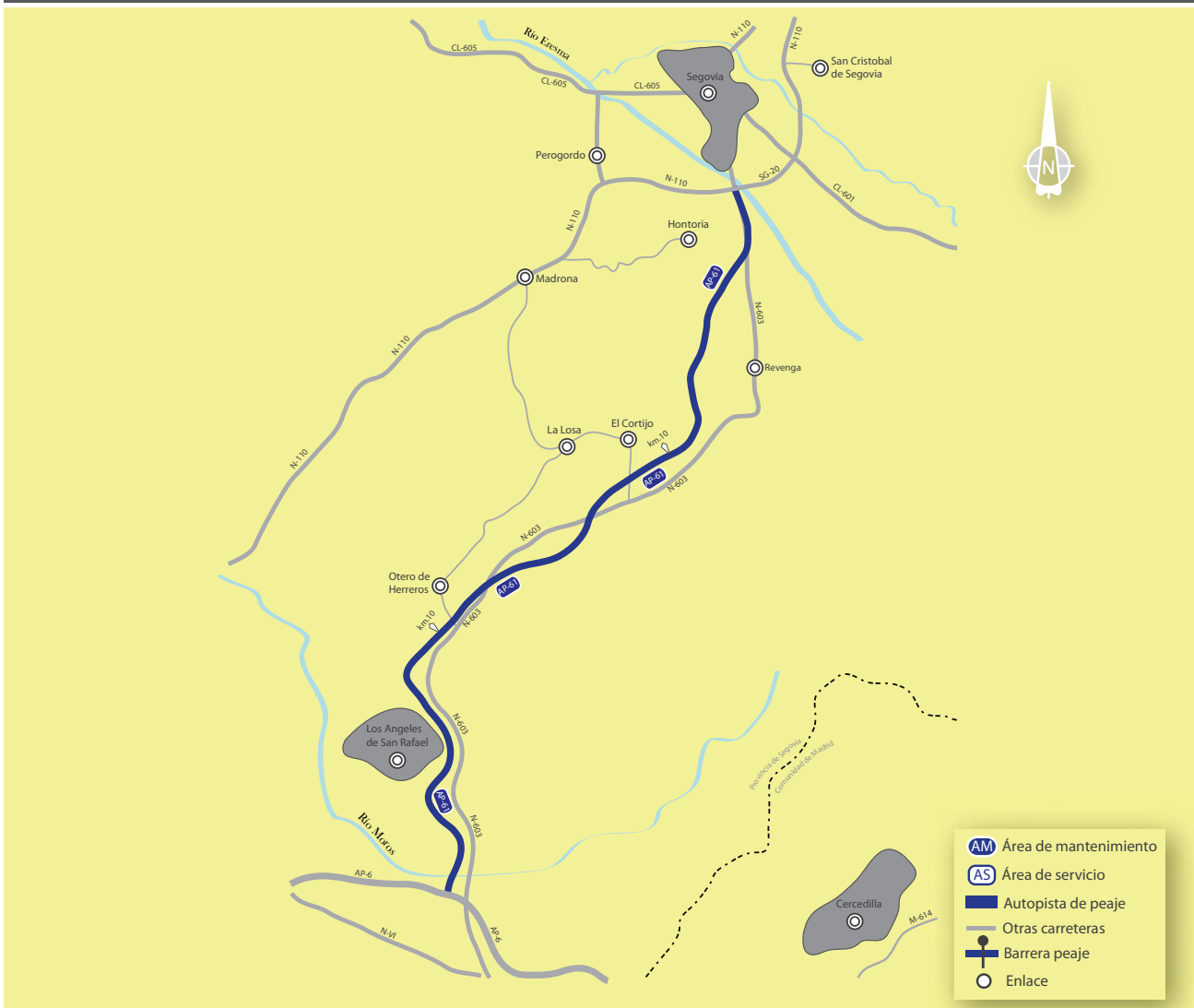
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA

AP-61

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



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



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-61 AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



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 | Iberpistas, S.A.C.E. Unipersonal Castellana de Autopistas, S. A. C. E. Unipersonal |
| Domicilio | C/ Pío Baroja, 6. 28009 MADRID |
| Fecha de constitución | 20/11/1967 (Iberpistas) - 25/11/1995 (Castellana) |
| Capital social (*) | 50,00 (Iberpistas) - 51,00 (Castellana) |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-6: Villalba - Adanero (Iberpistas) | | | 29/01/2018 |
| | Villalba-Villacastín | 18/01/1968 | 17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***) | |
| | Villacastín-Adanero | 18/08/1972 | 27/12/1976 | |
| | Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana) | 05/11/1999 | 07/11/2002 | 18/11/2031 a 36 |
| | Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana) | 05/11/1999 | 08/04/2003 | 18/11/2031 a 36 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

(**) 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 6.403 vehículos, de los cuales 5.863 corresponden a la categoría de ligeros y 540 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (33,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 6.120 Vh/día en el tramo Segovia-Ortigosa hasta 6.967 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 2010 para el conjunto de la vía en 64,70 millones de Vh × 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-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 2010 | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|---------------------|-----------------------|------------------|-------------------|---------------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Segovia-Ortigosa | 5.611 | 509 | 6.120 | 4,46 | 28.487.151 | 2.585.021 | 31.072.172 | 4,46 |
| Ortigosa-Otero | 5.786 | 521 | 6.307 | 4,29 | 12.205.696 | 1.099.371 | 13.305.067 | 4,29 |
| Otero-San Rafael | 6.358 | 609 | 6.967 | 3,60 | 18.542.203 | 1.775.768 | 20.317.971 | 3,6 |
| Total tramo de peaje | 5.863 | 540 | 6.403 | 4,16 | 59.235.050 | 5.460.160 | 64.695.210 | 4,16 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|--------------|-------------|
| Longitud total (km) | 27,68 | 1,09 |
| IMD total (Vh/d) | 6.403 | 33,13 |
| Demanda total (MVh x km) | 64,70 | 0,36 |

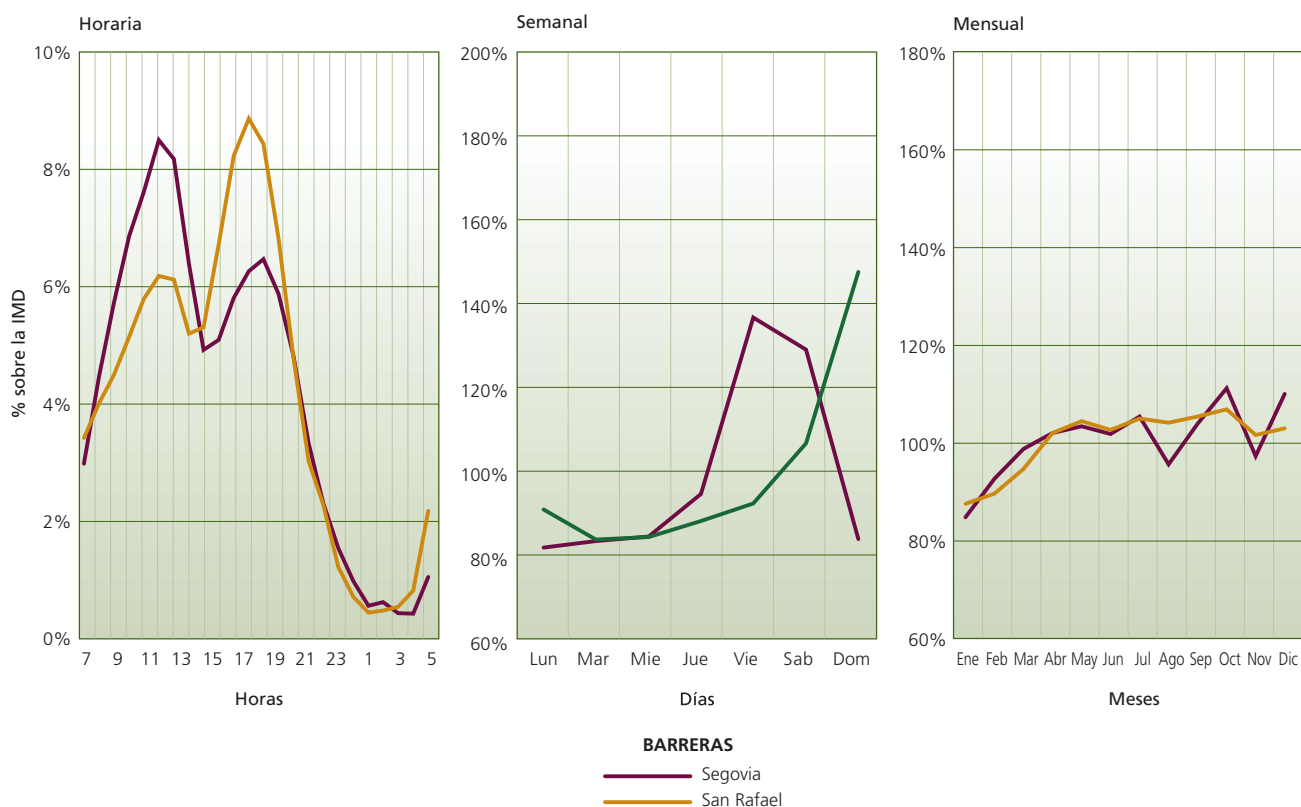
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,81%. En Segovia la punta se desplaza en la mañana situándose en torno a las 12 h (8,44%) y se mantiene en las 19 h (6,42%) por la tarde.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes en Segovia y los domingos en San Rafael, siendo la primera el 136,62% y la segunda el 147,11% 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 106,21% de la IMD (San Rafael, octubre) y el 110,51% (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 2010



| Horaria | Segovia | | San Rafael | |
|--------------|--------------|-------|--------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 91 | 2,93% | 119 | 3,37% |
| 8 | 137 | 4,42% | 140 | 3,96% |
| 9 | 176 | 5,69% | 157 | 4,45% |
| 10 | 211 | 6,81% | 180 | 5,09% |
| 11 | 234 | 7,56% | 203 | 5,73% |
| 12 | 261 | 8,44% | 217 | 6,13% |
| 13 | 252 | 8,13% | 215 | 6,07% |
| 14 | 196 | 6,34% | 182 | 5,15% |
| 15 | 151 | 4,87% | 186 | 5,26% |
| 16 | 156 | 5,04% | 236 | 6,66% |
| 17 | 178 | 5,76% | 289 | 8,18% |
| 18 | 192 | 6,21% | 312 | 8,81% |
| 19 | 199 | 6,42% | 297 | 8,38% |
| 20 | 180 | 5,83% | 240 | 6,77% |
| 21 | 148 | 4,76% | 167 | 4,73% |
| 22 | 101 | 3,28% | 105 | 2,98% |
| 23 | 70 | 2,26% | 79 | 2,23% |
| 24 | 46 | 1,49% | 41 | 1,17% |
| 1 | 29 | 0,93% | 23 | 0,66% |
| 2 | 16 | 0,51% | 14 | 0,39% |
| 3 | 18 | 0,57% | 15 | 0,43% |
| 4 | 12 | 0,38% | 17 | 0,49% |
| 5 | 12 | 0,38% | 27 | 0,77% |
| 6 | 31 | 1,00% | 75 | 2,13% |
| Total | 3.097 | | 3.537 | |

| Diaria | Segovia | | San Rafael | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 2.576 | 83,19% | 3.257 | 92,08% |
| Mar | 2.624 | 84,73% | 3.008 | 85,05% |
| Mie | 2.656 | 85,76% | 3.031 | 85,69% |
| Jue | 2.962 | 95,64% | 3.163 | 89,44% |
| Vie | 4.231 | 136,62% | 3.303 | 93,41% |
| Sáb | 4.000 | 129,16% | 3.797 | 107,37% |
| Dom | 2.640 | 85,24% | 5.203 | 147,11% |
| Total | 3.097 | | 3.537 | |

| Mensual | Segovia | | San Rafael | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 2.607 | 84,18% | 3.072 | 86,86% |
| Feb | 2.851 | 92,06% | 3.147 | 88,99% |
| Mar | 3.040 | 98,16% | 3.325 | 94,01% |
| Abr | 3.139 | 101,37% | 3.587 | 101,44% |
| May | 3.181 | 102,72% | 3.670 | 103,77% |
| Jun | 3.135 | 101,23% | 3.608 | 102,00% |
| Jul | 3.245 | 104,78% | 3.689 | 104,32% |
| Ago | 2.942 | 95,00% | 3.661 | 103,52% |
| Sep | 3.197 | 103,25% | 3.704 | 104,72% |
| Oct | 3.422 | 110,51% | 3.756 | 106,21% |
| Nov | 2.994 | 96,67% | 3.572 | 100,99% |
| Dic | 3.387 | 109,38% | 3.621 | 102,40% |
| Total | 3.097 | | 3.537 | |

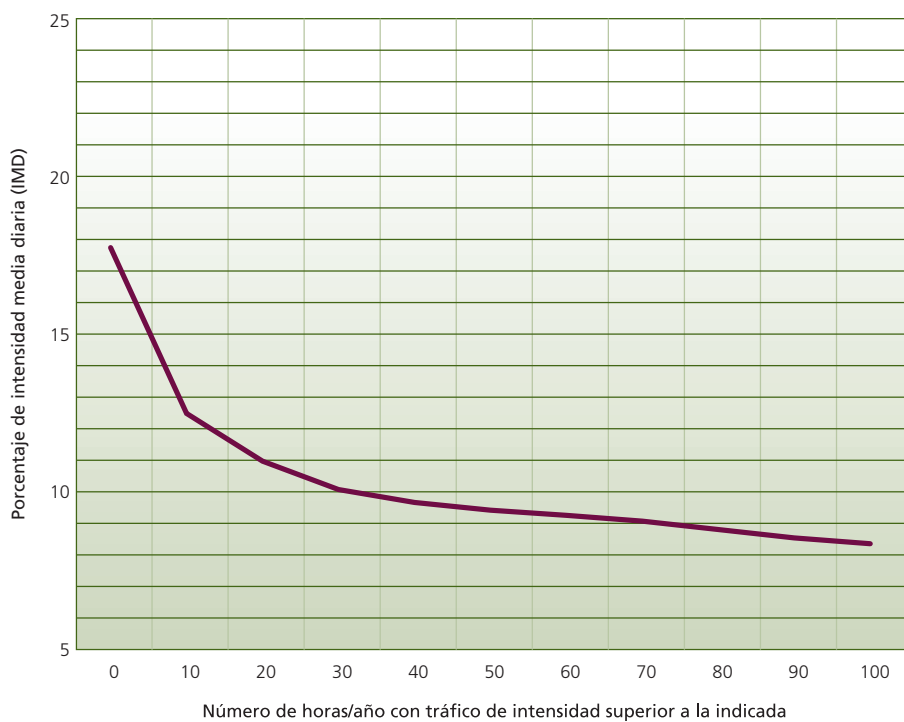
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 9,95% 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 8,23% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 17,63% 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 2010. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



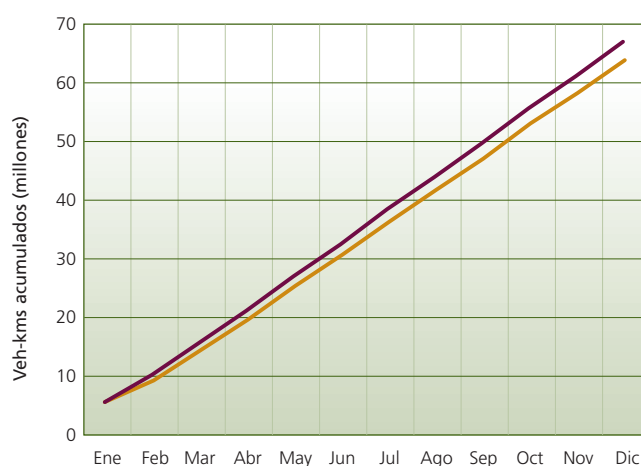
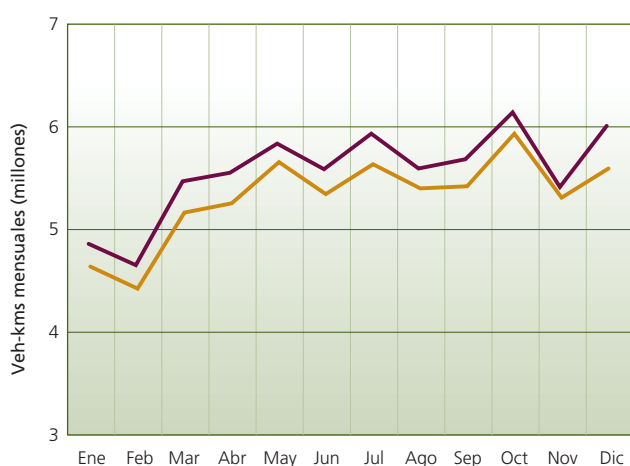
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 17,63 |
| 10 | 12,37 |
| 20 | 10,85 |
| 30 | 9,95 |
| 40 | 9,54 |
| 50 | 9,29 |
| 60 | 9,13 |
| 70 | 8,95 |
| 80 | 8,68 |
| 90 | 8,41 |
| 100 | 8,23 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta una evolución sin grandes oscilaciones, alcanzando sus valores máximos en octubre y diciembre. La utilización de la vía durante este año superó los 66 millones de Vh × 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 64,70 millones de Vh × 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 2010. Autopista AP-61: Segovia-San Rafael



— 2010 — 2009

— 2010 — 2009

| Autopista AP-61 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 4,82 | 4,61 | 5,43 | 5,51 | 5,80 | 5,55 | | |
| Mens. 2009 | 4,63 | 4,41 | 5,15 | 5,24 | 5,64 | 5,33 | | |
| Acum. 2010 | 4,82 | 9,43 | 14,85 | 20,37 | 26,16 | 31,71 | | |
| Acum. 2009 | 4,63 | 9,04 | 14,19 | 19,43 | 25,07 | 30,40 | | |
| | | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | | 5,89 | 5,55 | 5,64 | 6,10 | 5,37 | 5,97 | 66,24 |
| Mens. 2009 | | 5,63 | 5,39 | 5,41 | 5,92 | 5,29 | 5,58 | 63,62 |
| Acum. 2010 | | 37,61 | 43,16 | 48,80 | 54,90 | 60,27 | 66,24 | |
| Acum. 2009 | | 36,03 | 41,42 | 46,82 | 52,75 | 58,04 | 63,62 | |

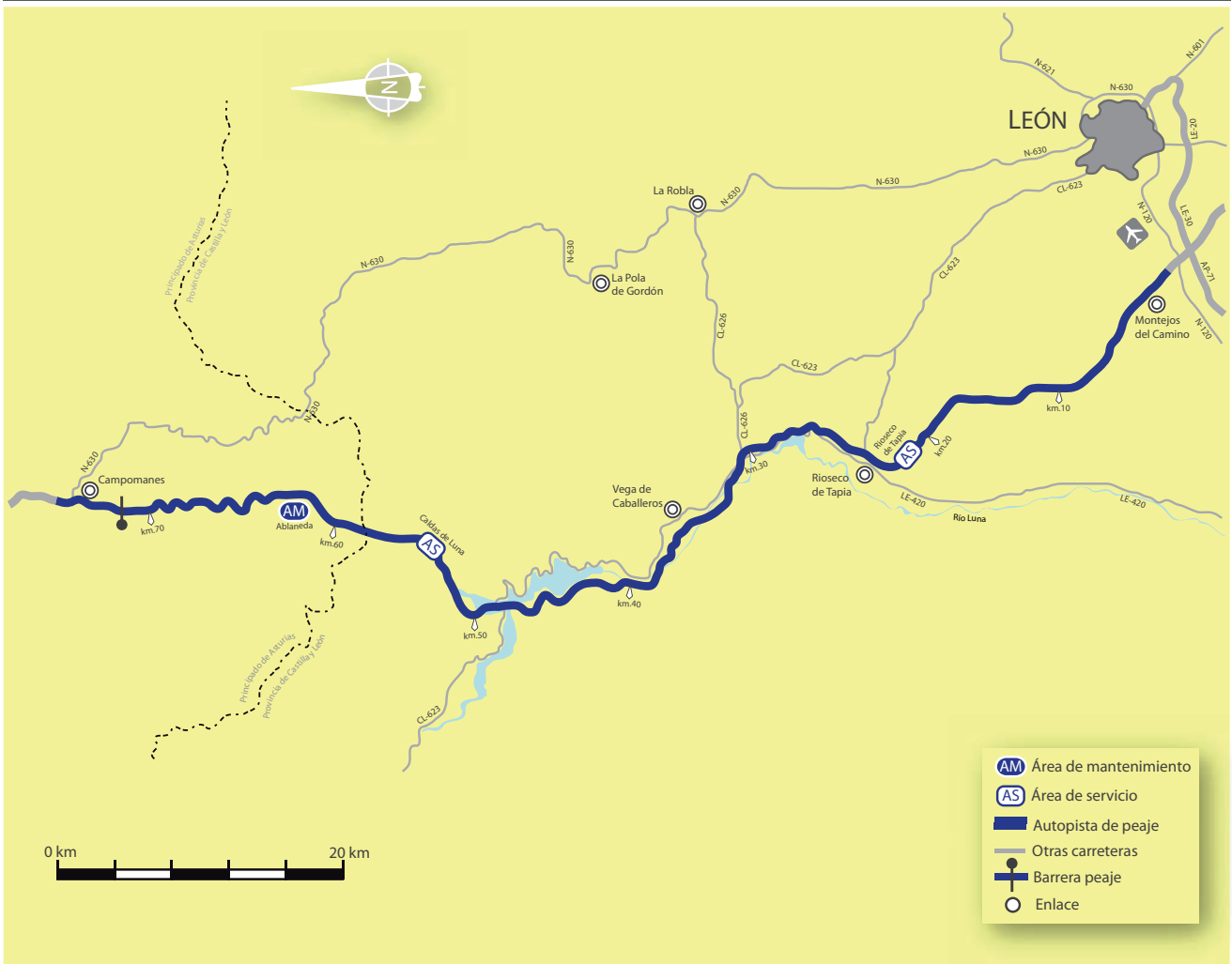
AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES

AP-66

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas

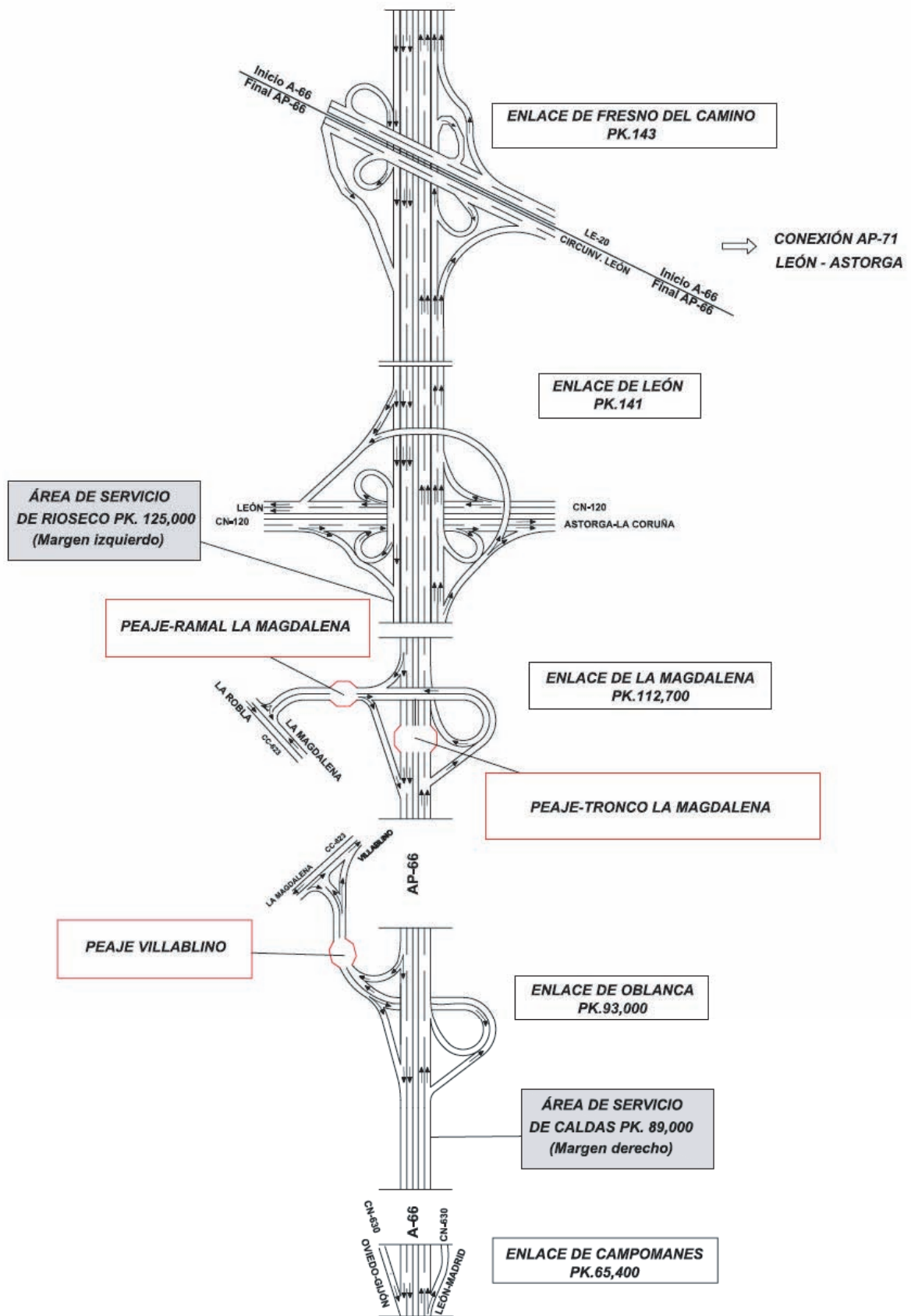


➔ **AP-66 AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES**



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-66 LEÓN-CAMPOMANES | | | | | | | | | | | | | | |
| 46 | Rioseco de Tapia | 26 | x | x | x | x | - | - | x | - | - | - | x | - |
| 47 | Caldas de Luna | 62 | x | x | x | x | - | - | x | - | - | - | x | - |



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, 4-2.º 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 | 17/10/1975 | 11/08/1983 | 17/10/1950 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-66: León-Campomanes fue de 9.567 vehículos, de los cuales 8.126 corresponden a la categoría de ligeros y 1.441 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD claramente inferior (49,5%) 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 8.537 Vh/día en el tramo La Magdalena-León hasta 10.257 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 2010 para el conjunto de la vía en 271,56 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,5% 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Campomanes-Oblanca | 8.774 | 1.483 | 10.257 | -4,03 | 90.342.807 | 15.269.932 | 105.612.739 | -4,04 |
| Oblanca-La Magdalena | 8.606 | 1.497 | 10.103 | -3,38 | 63.452.038 | 11.037.381 | 74.489.419 | -3,39 |
| La Magdalena-León | 7.173 | 1.364 | 8.537 | -4,12 | 76.842.556 | 14.612.191 | 91.454.747 | -4,13 |
| Total tramo de peaje | 8.126 | 1.441 | 9.567 | -3,90 | 230.637.401 | 40.919.504 | 271.556.905 | -3,90 |

| Valores comparativos | % Red | |
|--------------------------|--------|-------|
| Longitud total (km) | 77,76 | 3,10 |
| IMD total (Vh/d) | 9.567 | 49,50 |
| Demanda total (MVh x km) | 271,56 | 1,53 |

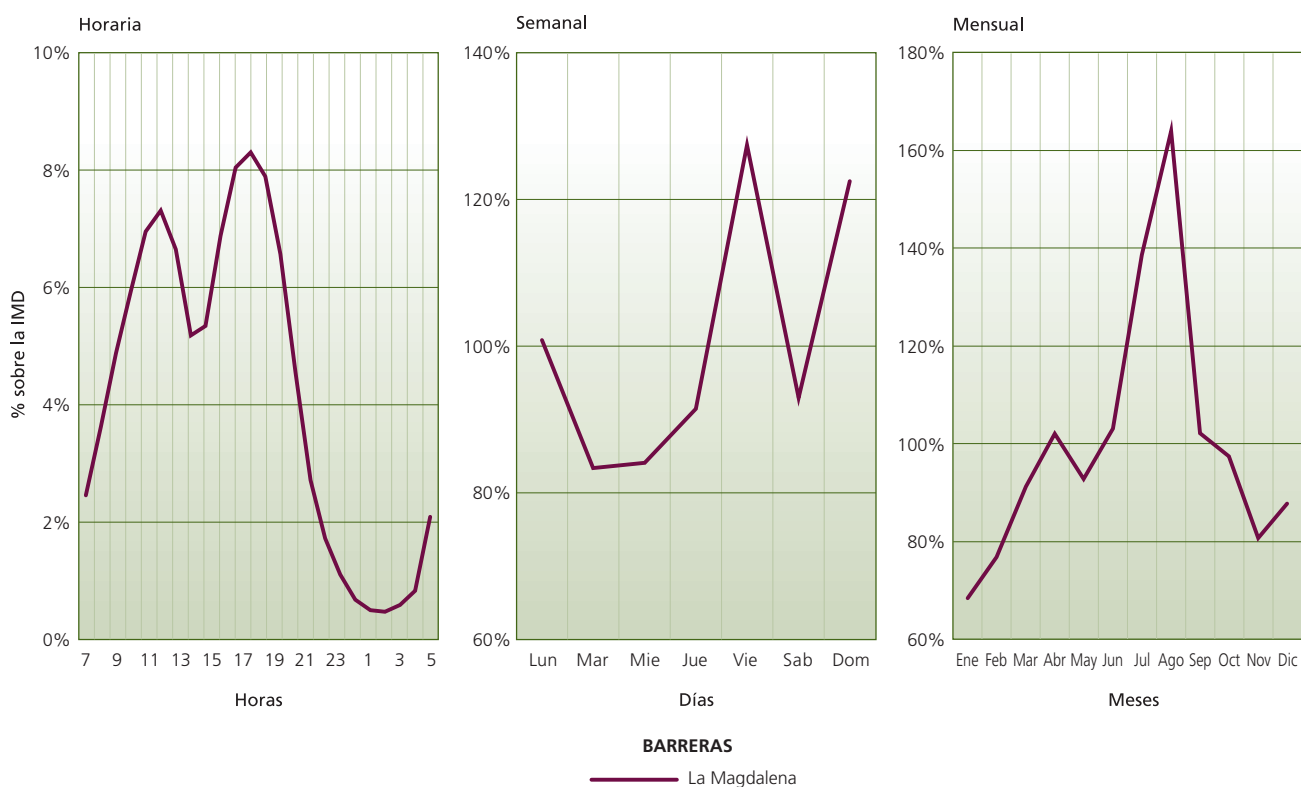
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 un valor del 7,25% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,25%.

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 126,97% y la segunda el 122,08% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de Abril (101,45%) y en el período julio-agosto (138,01%-163,25%).

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 2010



| Horaria | | AP-66 | |
|--------------|--------------|---------|--|
| Horas | IMD | % s/IMD | |
| 7 | 230 | 2,40% | |
| 8 | 342 | 3,57% | |
| 9 | 462 | 4,83% | |
| 10 | 564 | 5,90% | |
| 11 | 660 | 6,90% | |
| 12 | 694 | 7,25% | |
| 13 | 631 | 6,60% | |
| 14 | 491 | 5,13% | |
| 15 | 506 | 5,29% | |
| 16 | 653 | 6,83% | |
| 17 | 764 | 7,99% | |
| 18 | 789 | 8,25% | |
| 19 | 750 | 7,84% | |
| 20 | 623 | 6,51% | |
| 21 | 431 | 4,51% | |
| 22 | 255 | 2,67% | |
| 23 | 160 | 1,67% | |
| 24 | 101 | 1,06% | |
| 1 | 60 | 0,63% | |
| 2 | 43 | 0,45% | |
| 3 | 40 | 0,42% | |
| 4 | 51 | 0,53% | |
| 5 | 74 | 0,77% | |
| 6 | 195 | 2,04% | |
| Total | 9.567 | | |

| Diaria | | AP-66 | |
|--------------|--------------|---------|--|
| Día | IMD | % s/IMD | |
| Lun | 9.604 | 100,39% | |
| Mar | 7.933 | 82,92% | |
| Mie | 8.003 | 83,65% | |
| Jue | 8.705 | 90,99% | |
| Vie | 12.147 | 126,97% | |
| Sáb | 8.851 | 92,52% | |
| Dom | 11.679 | 122,08% | |
| Total | 9.567 | | |

| Mensual | | AP-66 | |
|--------------|-----------------|---------|--|
| Mes | IMD | % s/IMD | |
| Ene | 6.485,00 | 67,79% | |
| Feb | 7.287,00 | 76,17% | |
| Mar | 8.667,00 | 90,59% | |
| Abr | 9.706,00 | 101,45% | |
| May | 8.812,00 | 92,11% | |
| Jun | 9.802,00 | 102,46% | |
| Jul | 13.203,00 | 138,01% | |
| Ago | 15.618,00 | 163,25% | |
| Sep | 9.712,00 | 101,52% | |
| Oct | 9.263,00 | 96,82% | |
| Nov | 7.659,00 | 80,06% | |
| Dic | 8.335,00 | 87,12% | |
| Total | 9.567,00 | | |

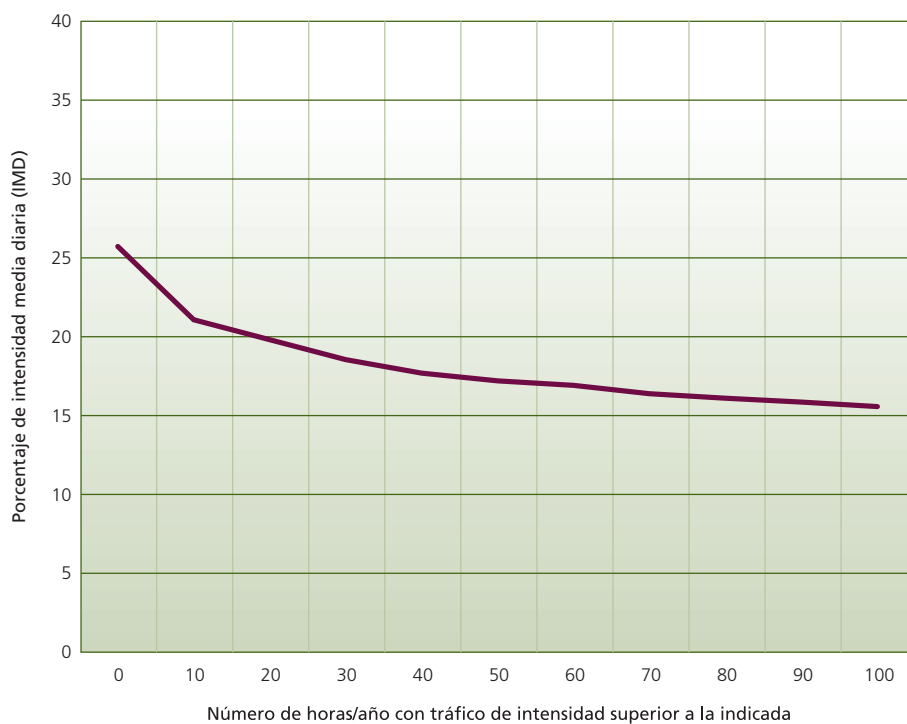
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 18,31% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,32% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 25,48% 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-66). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2010. Autopista AP-66: León-Campomanes



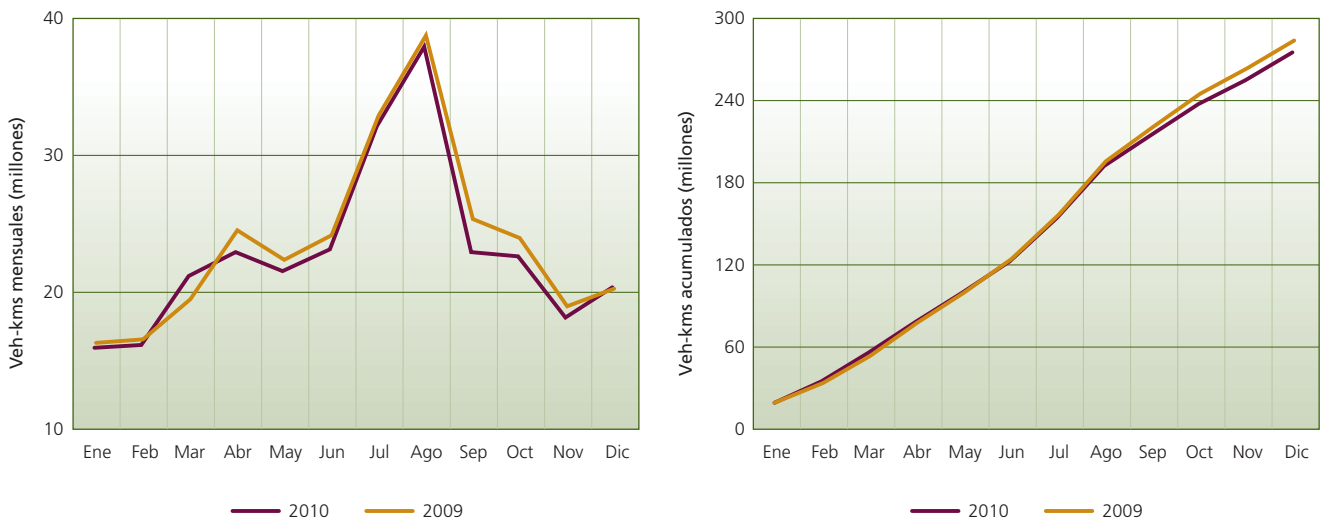
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 25,48 |
| 10 | 20,83 |
| 20 | 19,58 |
| 30 | 18,31 |
| 40 | 17,45 |
| 50 | 16,98 |
| 60 | 16,68 |
| 70 | 16,13 |
| 80 | 15,86 |
| 90 | 15,63 |
| 100 | 15,32 |

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, con una punta adicional menos acusada en el mes de abril, debido seguramente a la festividad de la Semana Santa. La utilización de la vía durante este año superó los 271 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 2010. Autopista AP-66: León-Campomanes



| Autopista AP-66 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 15,63 | 15,87 | 20,89 | 22,64 | 21,24 | 22,87 | | |
| Mens. 2009 | 16,19 | 16,47 | 19,42 | 24,44 | 22,28 | 24,07 | | |
| Acum. 2010 | 15,63 | 31,50 | 52,39 | 75,03 | 96,27 | 119,14 | | |
| Acum. 2009 | 16,19 | 32,66 | 52,09 | 76,53 | 98,81 | 122,88 | | |
| | | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | | 31,84 | 37,65 | 22,66 | 22,33 | 17,87 | 20,09 | 271,56 |
| Mens. 2009 | | 32,83 | 38,65 | 25,25 | 23,86 | 18,91 | 20,17 | 282,56 |
| Acum. 2010 | | 150,97 | 188,62 | 211,28 | 233,61 | 251,47 | 271,56 | |
| Acum. 2009 | | 155,71 | 194,36 | 219,62 | 243,48 | 262,38 | 282,56 | |

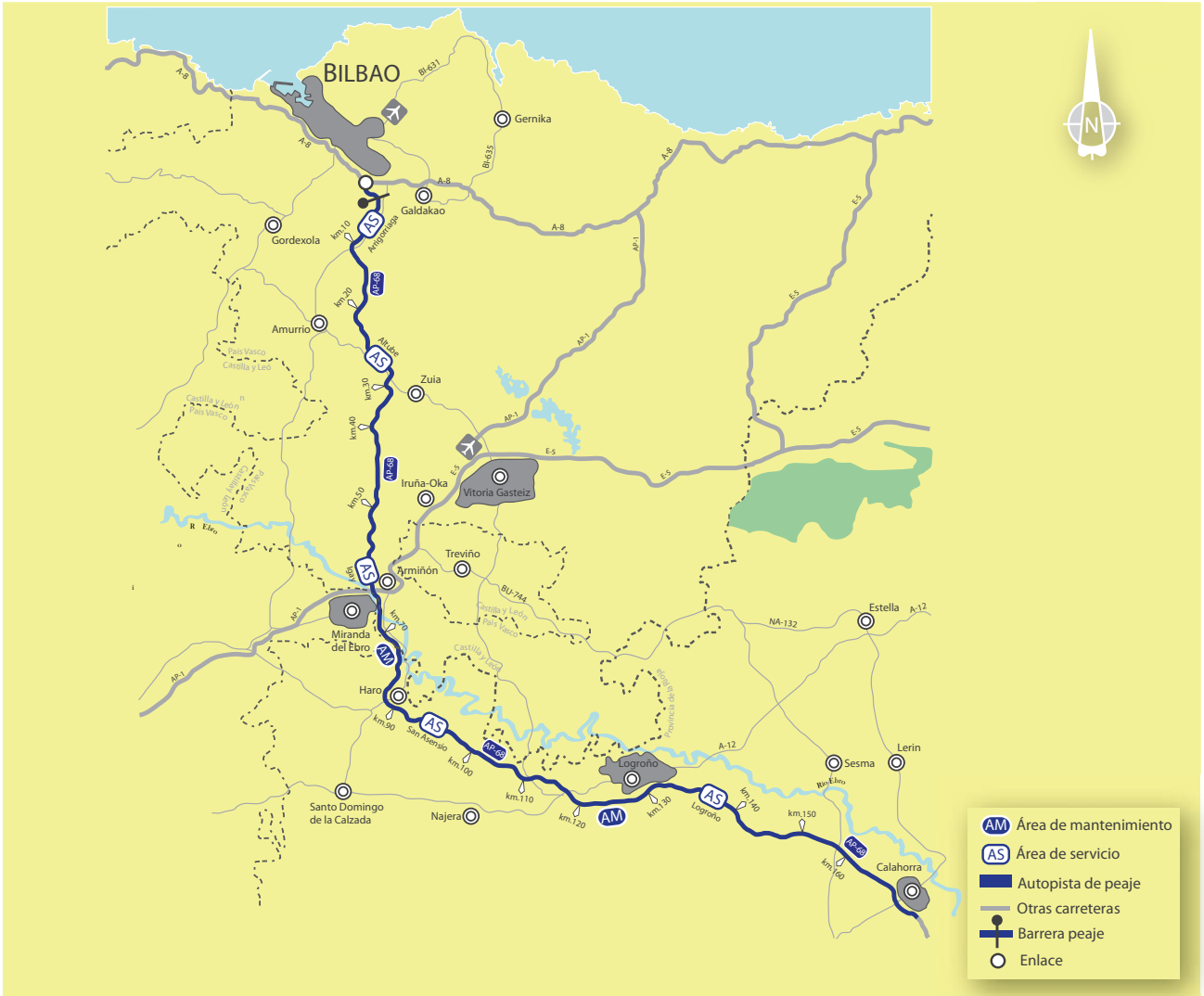
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO BILBAO-CALAHORRA)

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



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



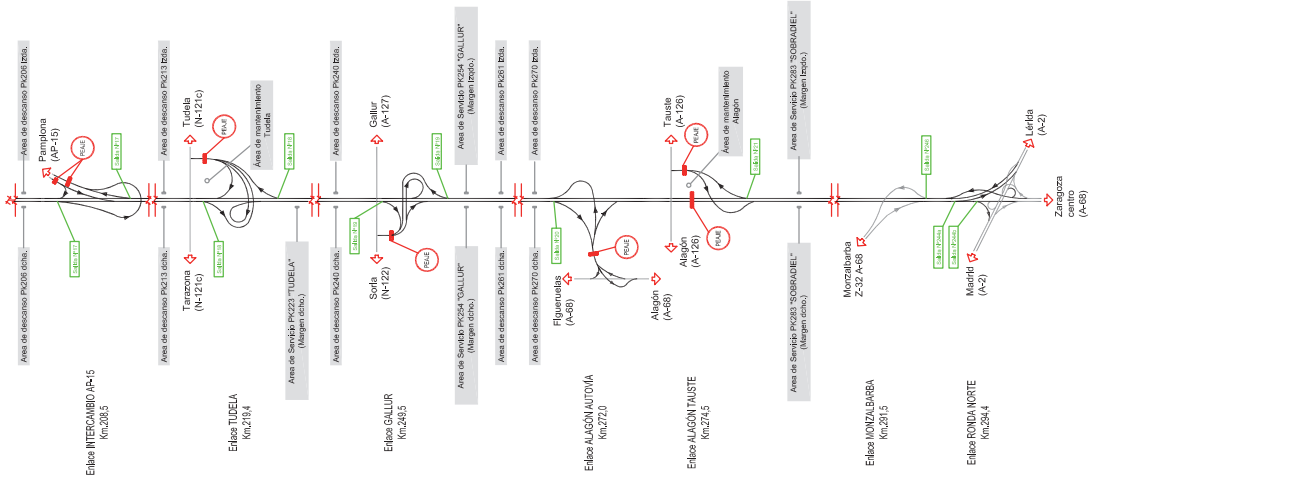
- Área de mantenimiento
- Área de servicio
- Autopista de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

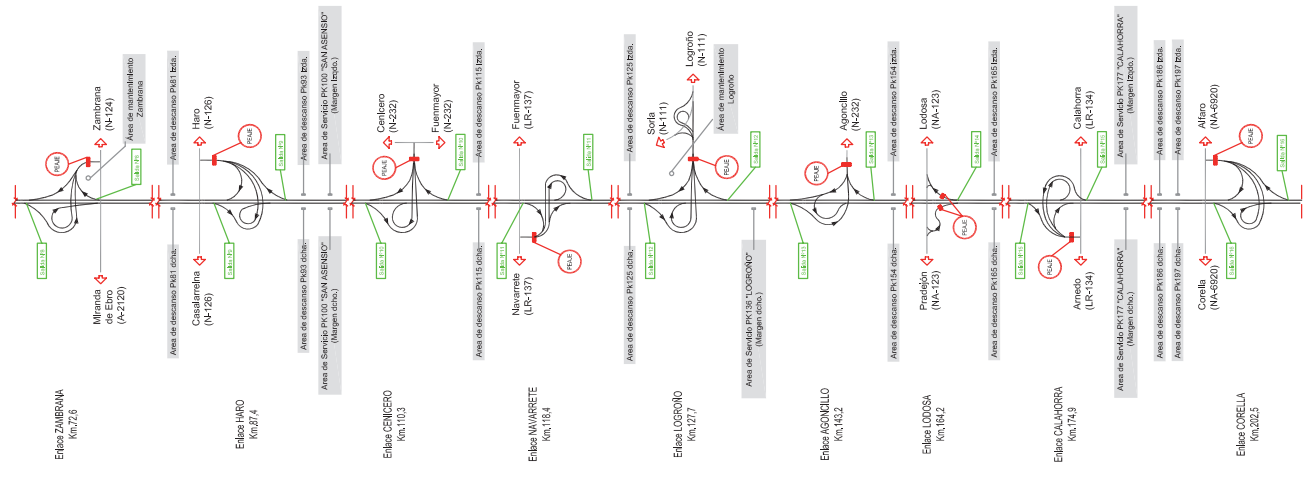
| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-68 BILBAO-ZARAGOZA | | | | | | | | | | | | | | |
| | Arrigorriaga | 6 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| | Altabe | 36 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| | Igay | 64 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| | San Asensio | 100 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| | Logroño | 136 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |

Dirección Bilbao Dirección Zaragoza Ambas direcciones

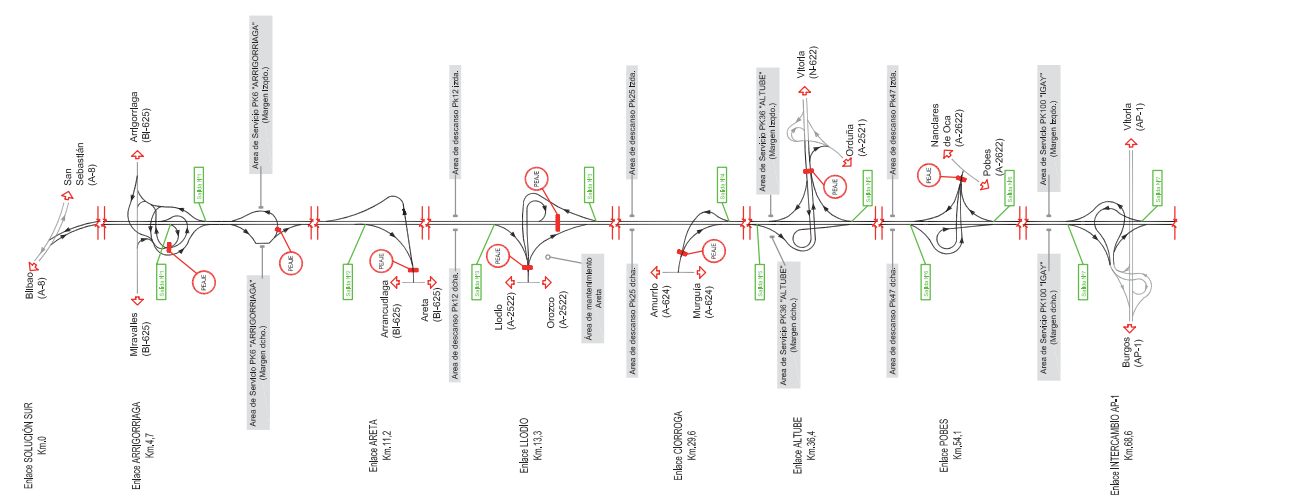
Enlace AP-15 a Enlace Ronda Norte



Enlace AP-1 a Enlace AP-15



Enlace Solución Sur a Enlace AP-1



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

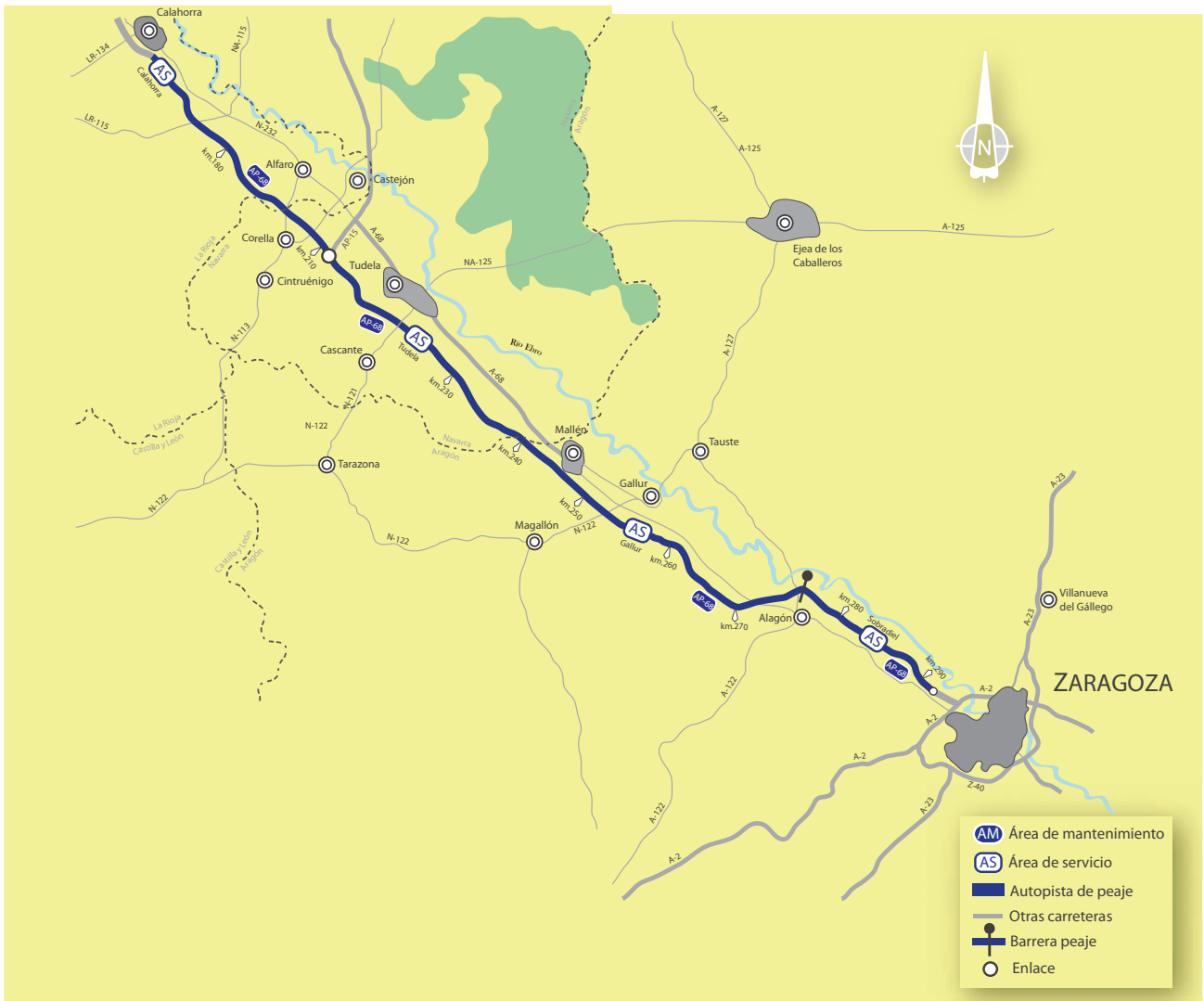
**AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO CALAHORRA-ZARAGOZA)**

AP-68

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



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



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | Gasolinera | Restaurante | Bar | Carretera | Teléfono | Autobús | Alquiler | Dinero | Accesibilidad | Información | Regalo | Discapacidad |
|-----------------------|------------|------|------------|-------------|-----|-----------|----------|---------|----------|--------|---------------|-------------|--------|--------------|
| AP-68 BILBAO-ZARAGOZA | Calahorra | 177 | • | • | • | • | - | - | - | - | - | - | • | • |
| | Tudela | 223 | • | • | • | • | • | - | - | - | - | - | • | • |
| | Gallur | 177 | • | - | - | • | • | - | - | - | - | - | • | - |
| | Sobradriel | 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 | 02/11/1973 | 01/03/1978 | 11/11/2026 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza fue de 13.447 vehículos, de los cuales 12.051 corresponden a la categoría de ligeros y 1.396 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (69,6%) 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 7.250 Vh/día en el tramo Alfaro-Enlace Autopista de Navarra hasta 36.047 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 2010 para el conjunto de la vía en 1.445,04 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 2010 | | | | | | | | |
|--|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Bilbao (Soluc. S.)-Arrigorriaga | 31.287 | 4.760 | 36.047 | -2,33 | 54.129.525 | 8.234.982 | 62.364.507 | -2,33 |
| Arrigorriaga-A.S. Arrigorriaga | 30.181 | 4.625 | 34.806 | -2,13 | 14.100.495 | 2.160.748 | 16.261.243 | -2,13 |
| A.S. Arrigorriaga- Areta | 29.975 | 4.610 | 34.585 | -2,16 | 55.579.762 | 8.548.512 | 64.128.274 | -2,16 |
| Areta - Llodio | 26.890 | 4.239 | 31.129 | -2,25 | 22.573.709 | 3.558.903 | 26.132.612 | -2,25 |
| LLodio-Ciérroga | 23.486 | 4.152 | 27.638 | -2,91 | 139.901.586 | 24.729.678 | 164.631.264 | -2,91 |
| Ciérroga-Altube | 23.972 | 4.765 | 28.737 | -2,83 | 57.836.284 | 11.496.535 | 69.332.819 | -2,83 |
| Altube-Subijana | 10.474 | 1.755 | 12.229 | -4,70 | 67.627.738 | 11.331.453 | 78.959.191 | -4,70 |
| Subijana-Enl. aut. Burgos | 10.220 | 1.736 | 11.956 | -6,16 | 53.790.666 | 9.139.699 | 62.930.365 | -6,16 |
| Enl. aut. Burgos-Zambrana | 8.004 | 1.124 | 9.128 | -4,64 | 11.802.706 | 1.658.105 | 13.460.811 | -4,64 |
| Zambrana-Haro | 8.565 | 776 | 9.341 | -2,67 | 46.457.947 | 4.207.208 | 50.665.155 | -2,67 |
| Haro-Cenicero | 9.439 | 791 | 10.230 | -0,59 | 77.725.607 | 6.513.410 | 84.239.017 | -0,59 |
| Cenicero-Navarrete | 9.592 | 1.292 | 10.884 | 0,68 | 30.322.202 | 4.082.359 | 34.404.561 | 0,69 |
| Navarrete-Logroño | 9.552 | 1.368 | 10.920 | 1,20 | 30.819.838 | 4.414.051 | 35.233.889 | 1,21 |
| Logroño-Agoncillo | 9.447 | 1.265 | 10.712 | -0,67 | 53.586.318 | 7.174.321 | 60.760.639 | -0,66 |
| Agoncillo-Lodosa | 9.505 | 622 | 10.127 | -0,50 | 73.759.317 | 4.827.338 | 78.586.655 | -0,50 |
| Lodosa-Calahorra | 10.186 | 672 | 10.858 | -0,35 | 39.074.288 | 2.576.831 | 41.651.119 | -0,35 |
| Calahorra-Alfaro | 7.384 | 574 | 7.958 | -1,04 | 72.690.569 | 5.649.514 | 78.340.083 | -1,04 |
| Alfaro-Enl. aut. Navarra | 6.688 | 562 | 7.250 | -1,53 | 14.549.749 | 1.221.764 | 15.771.513 | -1,54 |
| Enl. aut. Navarra-Tudela | 10.422 | 908 | 11.330 | -2,26 | 41.882.062 | 3.649.639 | 45.531.701 | -2,26 |
| Tudela-Gallur | 10.535 | 901 | 11.436 | -2,17 | 115.513.589 | 9.875.139 | 125.388.728 | -2,17 |
| Gallur-Alagón 272 | 12.945 | 922 | 13.867 | 3,12 | 107.166.266 | 7.628.690 | 114.794.956 | 3,12 |
| Alagón 272-Alagón 275 | 11.910 | 833 | 12.743 | 3,68 | 10.825.048 | 756.706 | 11.581.754 | 3,68 |
| Alagón 275-Zaragoza (Ronda) | 13.771 | 872 | 14.643 | 8,91 | 103.346.609 | 6.543.199 | 109.889.808 | 8,91 |
| Total tramos de peaje | 12.051 | 1.396 | 13.447 | -0,92 | 1.295.061.880 | 149.978.784 | 1.445.040.664 | -0,94 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|------------|
| Longitud total (km) | 294,42 | 11,6 |
| IMD total (Vh/d) | 13.447 | 69,6 |
| Demanda total (MVh x km) | 1.445,04 | 8,2 |

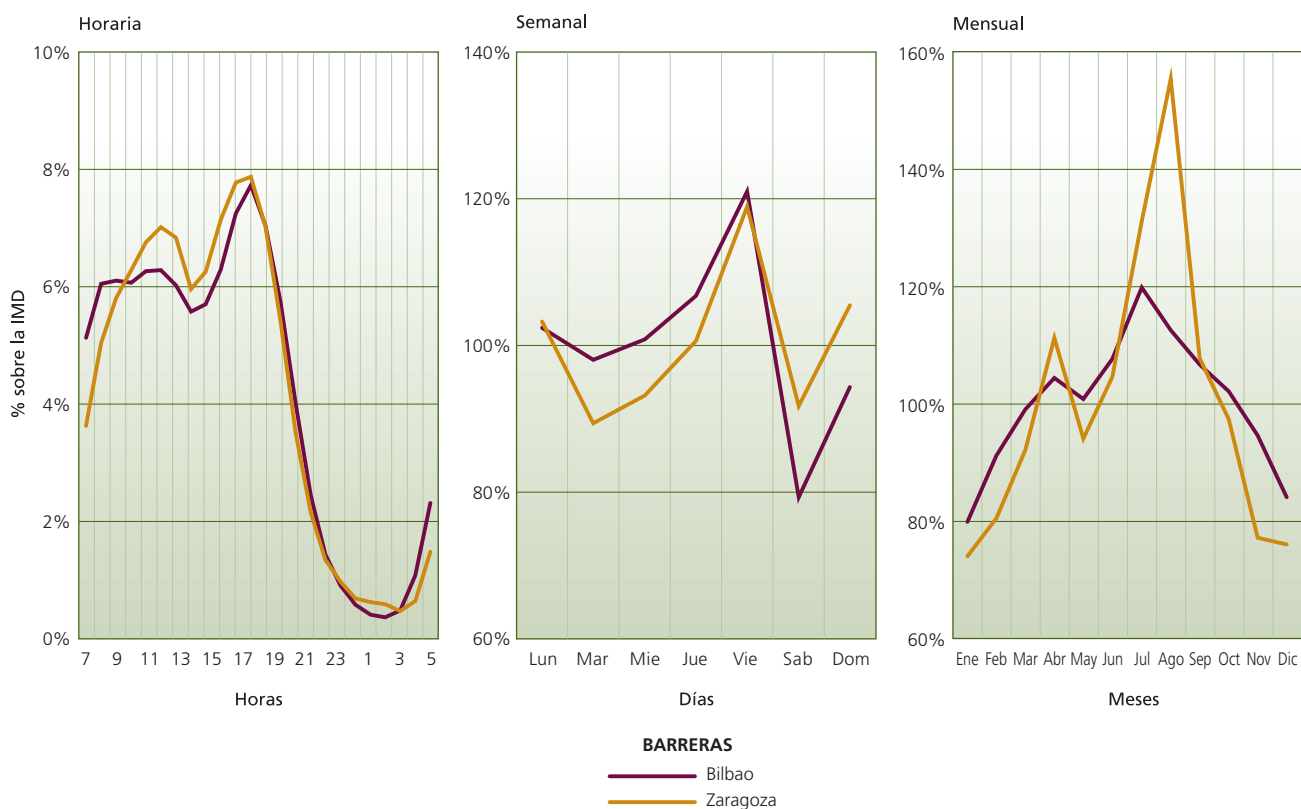
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,23% (Bilbao) y 6,96% (Zaragoza) de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,67% (Bilbao) y 7,82% (Zaragoza).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 120,54% 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 (107,37%-119,53%-112,24%).

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 2010



| Horaria | Bilbao | | Zaragoza | |
|--------------|---------------|-------|---------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 1.320 | 5,08% | 437 | 3,58% |
| 8 | 1.560 | 6,00% | 609 | 4,99% |
| 9 | 1.574 | 6,05% | 703 | 5,76% |
| 10 | 1.564 | 6,01% | 761 | 6,23% |
| 11 | 1.616 | 6,21% | 818 | 6,70% |
| 12 | 1.619 | 6,23% | 850 | 6,96% |
| 13 | 1.552 | 5,97% | 828 | 6,78% |
| 14 | 1.437 | 5,53% | 721 | 5,90% |
| 15 | 1.468 | 5,64% | 757 | 6,20% |
| 16 | 1.622 | 6,24% | 865 | 7,08% |
| 17 | 1.870 | 7,19% | 943 | 7,72% |
| 18 | 1.996 | 7,67% | 955 | 7,82% |
| 19 | 1.817 | 6,99% | 851 | 6,97% |
| 20 | 1.479 | 5,69% | 654 | 5,36% |
| 21 | 1.030 | 3,96% | 422 | 3,46% |
| 22 | 623 | 2,40% | 256 | 2,10% |
| 23 | 360 | 1,38% | 158 | 1,29% |
| 24 | 222 | 0,85% | 112 | 0,92% |
| 1 | 136 | 0,52% | 77 | 0,63% |
| 2 | 93 | 0,36% | 70 | 0,57% |
| 3 | 82 | 0,32% | 66 | 0,54% |
| 4 | 112 | 0,43% | 51 | 0,42% |
| 5 | 268 | 1,03% | 72 | 0,59% |
| 6 | 588 | 2,26% | 175 | 1,43% |
| Total | 26.007 | | 12.212 | |

| Diaria | Bilbao | | Zaragoza | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 26.525 | 101,99% | 12.558 | 102,83% |
| Mar | 25.379 | 97,59% | 10.867 | 88,99% |
| Mie | 26.114 | 100,41% | 11.326 | 92,74% |
| Jue | 27.655 | 106,34% | 12.236 | 100,20% |
| Vie | 31.348 | 120,54% | 14.473 | 118,51% |
| Sáb | 20.504 | 78,84% | 11.155 | 91,34% |
| Dom | 24.421 | 93,90% | 12.824 | 105,01% |
| Total | 26.007 | | 12.212 | |

| Mensual | Bilbao | | Zaragoza | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 20.710 | 79,63% | 9.002 | 73,71% |
| Feb | 23.636 | 90,88% | 9.798 | 80,23% |
| Mar | 25.694 | 98,80% | 11.215 | 91,84% |
| Abr | 27.085 | 104,15% | 13.556 | 111,01% |
| May | 26.144 | 100,53% | 11.454 | 93,79% |
| Jun | 27.925 | 107,37% | 12.740 | 104,32% |
| Jul | 31.085 | 119,53% | 15.975 | 130,81% |
| Ago | 29.189 | 112,24% | 18.944 | 155,13% |
| Sep | 27.665 | 106,38% | 13.118 | 107,42% |
| Oct | 26.494 | 101,87% | 11.859 | 97,11% |
| Nov | 24.535 | 94,34% | 9.393 | 76,92% |
| Dic | 21.793 | 83,80% | 9.252 | 75,76% |
| Total | 26.007 | | 12.212 | |

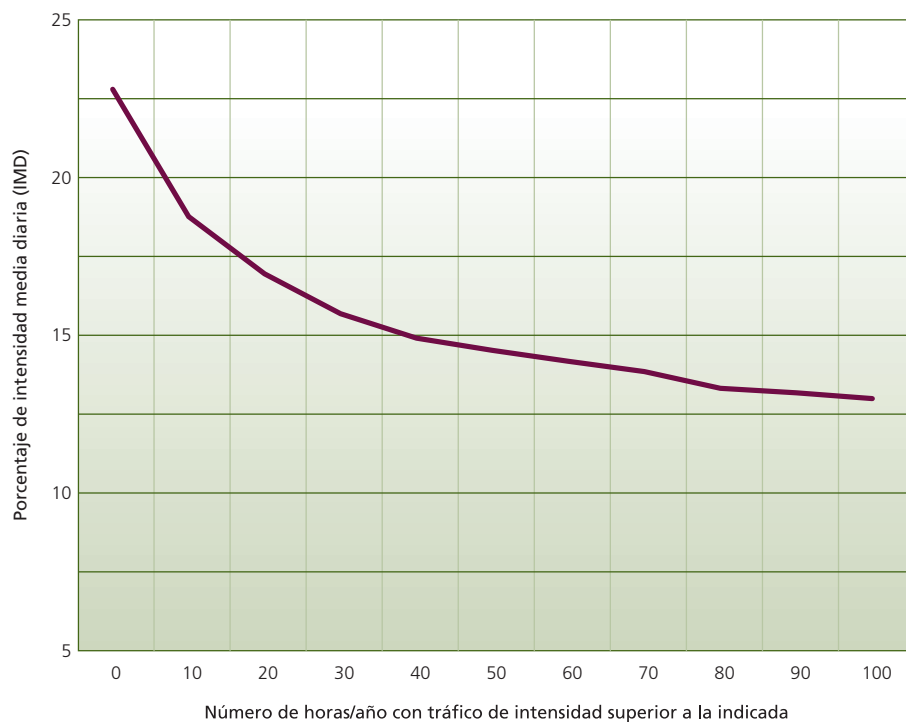
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 15,56% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,87% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 22,68% 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 2010. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 22,68 |
| 10 | 18,64 |
| 20 | 16,82 |
| 30 | 15,56 |
| 40 | 14,79 |
| 50 | 14,40 |
| 60 | 14,05 |
| 70 | 13,73 |
| 80 | 13,19 |
| 90 | 13,06 |
| 100 | 12,87 |

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 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 ligeramente los 1.445 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-68). Distribución mensual de los Vh × km. Año 2010. Autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza



| Autopista AP-68 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 91,99 | 92,70 | 116,85 | 126,34 | 116,00 | 122,01 | | |
| Mens. 2009 | 93,32 | 93,40 | 108,49 | 134,60 | 120,99 | 123,64 | | |
| Acum. 2010 | 91,99 | 184,69 | 301,55 | 427,88 | 543,88 | 665,90 | | |
| Acum. 2009 | 93,32 | 186,72 | 295,22 | 429,82 | 550,82 | 674,46 | | |
| | | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | | 150,15 | 166,83 | 123,94 | 121,55 | 103,13 | 113,54 | 1.445,04 |
| Mens. 2009 | | 152,92 | 169,50 | 124,63 | 121,55 | 103,22 | 112,47 | 1.458,74 |
| Acum. 2010 | | 816,05 | 982,88 | 1.106,82 | 1.228,37 | 1.331,50 | 1.445,04 | |
| Acum. 2009 | | 827,37 | 996,87 | 1.121,50 | 1.243,05 | 1.346,27 | 1.458,74 | |

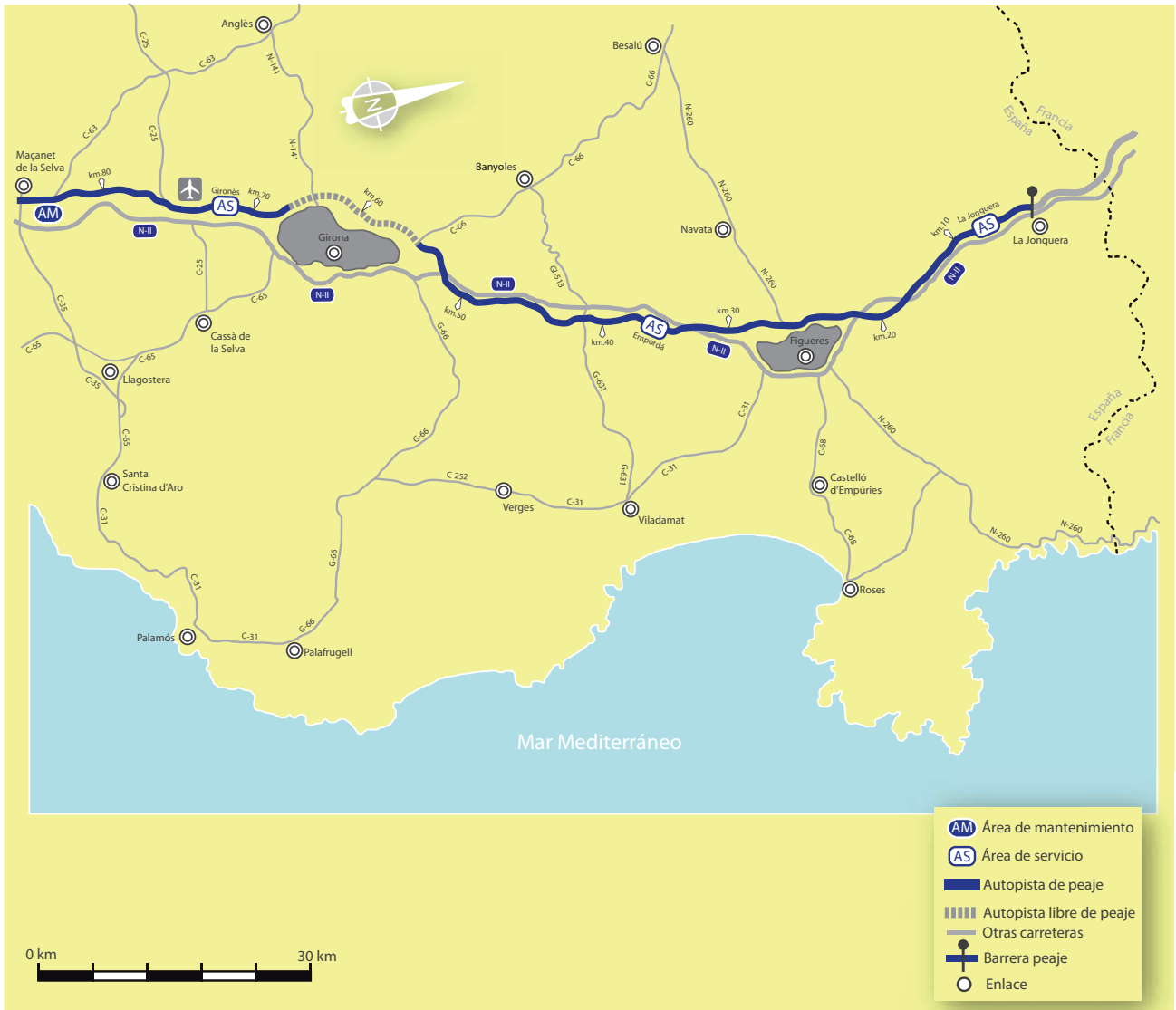
AUTOPISTA MONTMELÓ-
LA JONQUERA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | La Jonquera | 7 | x | x | x | x | - | x | x | x | - | x | x | x |
| 17 | Empordá | 35 | x | x | x | x | - | - | - | x | x | - | x | x |
| 18 | Gironès | 71 | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x |

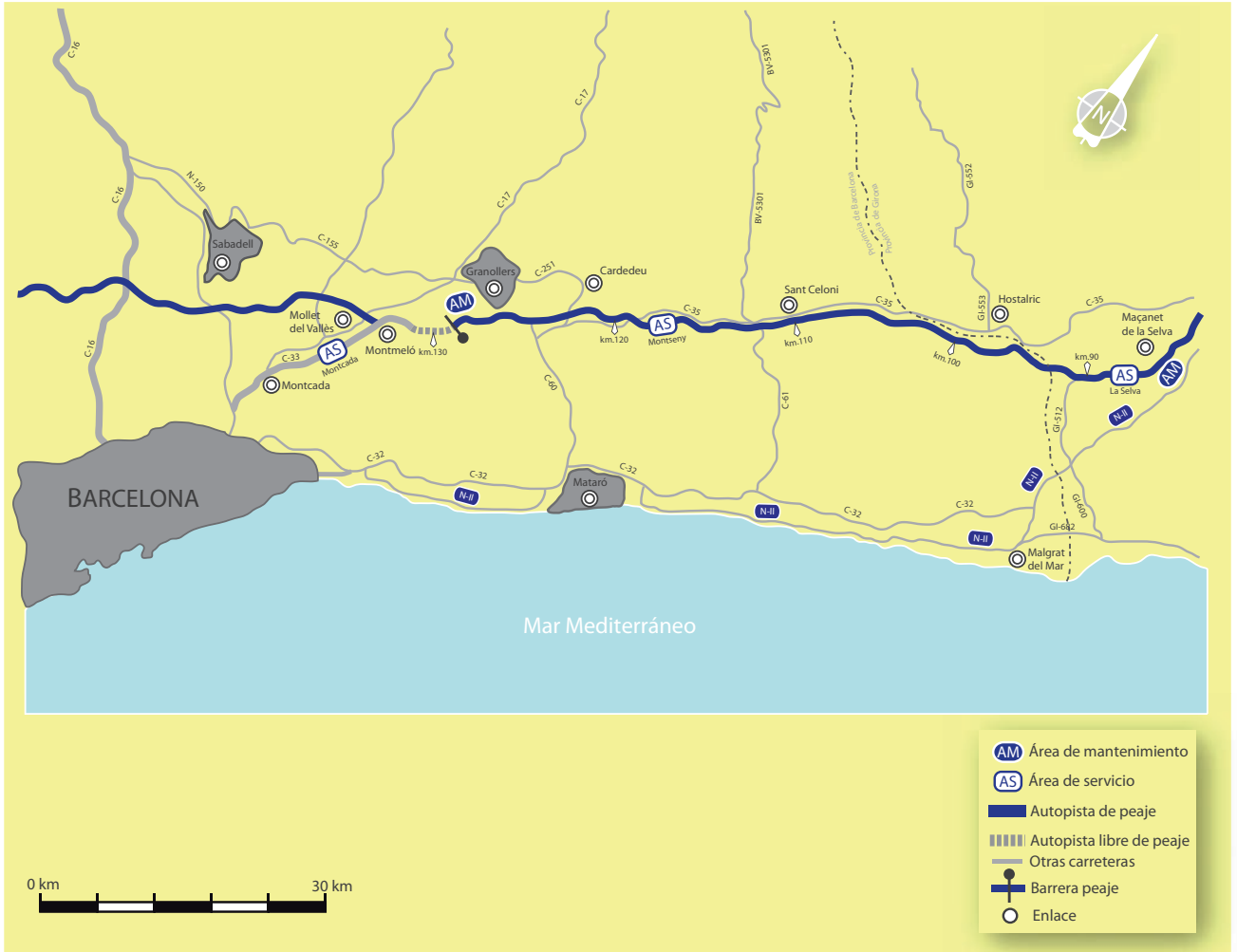
AUTOPISTA MONTMELÓ-
LA JONQUERA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | La Selva | 86 | x | x | x | x | - | x | x | - | - | - | - | x | x |
| 20 | Montseny | 117 | x | x | x | x | - | x | - | - | - | - | - | x | x |
| 21 | Montcada | 144 | x | x | x | x | - | - | - | - | - | - | - | x | x |



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-2: Zaragoza - Mediterráneo | 25/06/1973 | 09/07/1976 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló - La Jonquera | 06/02/1967 | 29/01/1970 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Barcelona - Tarragona | 29/01/1968 | 01/03/1972 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló - Papiol | 15/05/1974 | 01/07/1978 | 31/08/2021 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera fue de 43.521 vehículos, de los cuales 35.314 corresponden a la categoría de ligeros y 8.207 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (225,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 17.561 Vh/día en el tramo Figueres S.-Figueres N. hasta 109.467 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 2010 para el conjunto de la vía en 2.160,11 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 12,2% 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. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Montmeló-Granollers | 95.504 | 13.963 | 109.467 | -2,42 | 106.320.185 | 15.544.127 | 121.864.312 | -2,42 |
| Granollers-Enlace C-60 | 73.595 | 13.298 | 86.893 | -1,94 | 171.917.747 | 31.064.738 | 202.982.485 | -1,94 |
| Enlace C-60-Cardedeu | 64.824 | 12.328 | 77.152 | -1,98 | 41.169.986 | 7.829.503 | 48.999.489 | -1,98 |
| Cardedeu-ST. Celoni | 53.358 | 10.597 | 63.955 | -2,02 | 256.691.533 | 50.976.972 | 307.668.505 | -2,02 |
| ST. Celoni-Hostalric | 45.579 | 10.051 | 55.630 | -1,76 | 270.010.623 | 59.541.930 | 329.552.553 | -1,76 |
| Hostalric-Límite B/GI | 42.603 | 9.867 | 52.470 | -1,64 | 43.228.818 | 10.011.976 | 53.240.794 | -1,64 |
| Límite B/GI-Lloret | 42.603 | 9.867 | 52.470 | -1,64 | 125.021.478 | 28.955.498 | 153.976.976 | -1,64 |
| Lloret-Cassa | 30.237 | 7.110 | 37.347 | -3,03 | 142.593.467 | 33.528.357 | 176.121.824 | -3,03 |
| Cassa-Girona S. | 30.900 | 7.428 | 38.328 | -2,94 | 82.671.303 | 19.874.012 | 102.545.315 | -2,94 |
| Girona S.-Girona N. | 38.810 | 8.132 | 46.942 | -1,94 | 131.316.076 | 27.514.250 | 158.830.326 | -1,94 |
| Girona N.-L'Escala | 23.245 | 6.449 | 29.694 | -1,12 | 124.722.827 | 34.604.314 | 159.327.141 | -1,12 |
| L'Escala-Figueres S. | 21.016 | 6.355 | 27.371 | -0,94 | 87.753.791 | 26.536.703 | 114.290.494 | -0,94 |
| Figueres S.-Figueres N. | 12.669 | 4.892 | 17.561 | 1,31 | 39.306.646 | 15.177.040 | 54.483.686 | 1,31 |
| Figueres N.-La Jonquera | 16.914 | 5.606 | 22.520 | 1,54 | 83.963.313 | 27.827.896 | 111.791.209 | 1,54 |
| La Jonquera-Aduana | 15.898 | 6.328 | 22.226 | 2,88 | 19.496.852 | 7.760.452 | 27.257.304 | 2,88 |
| Aduana-Frontera | 21.162 | 8.451 | 29.613 | 2,41 | 26.571.519 | 10.611.004 | 37.182.523 | 2,41 |
| Total tramo de peaje | 35.314 | 8.207 | 43.521 | -1,57 | 1.752.756.164 | 407.358.772 | 2.160.114.936 | -1,56 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|-------------|
| Longitud total (km) | 135,98 | 5,4 |
| IMD total (Vh/d) | 43.521 | 225,2 |
| Demanda total (MVh × km) | 2.160,11 | 12,2 |

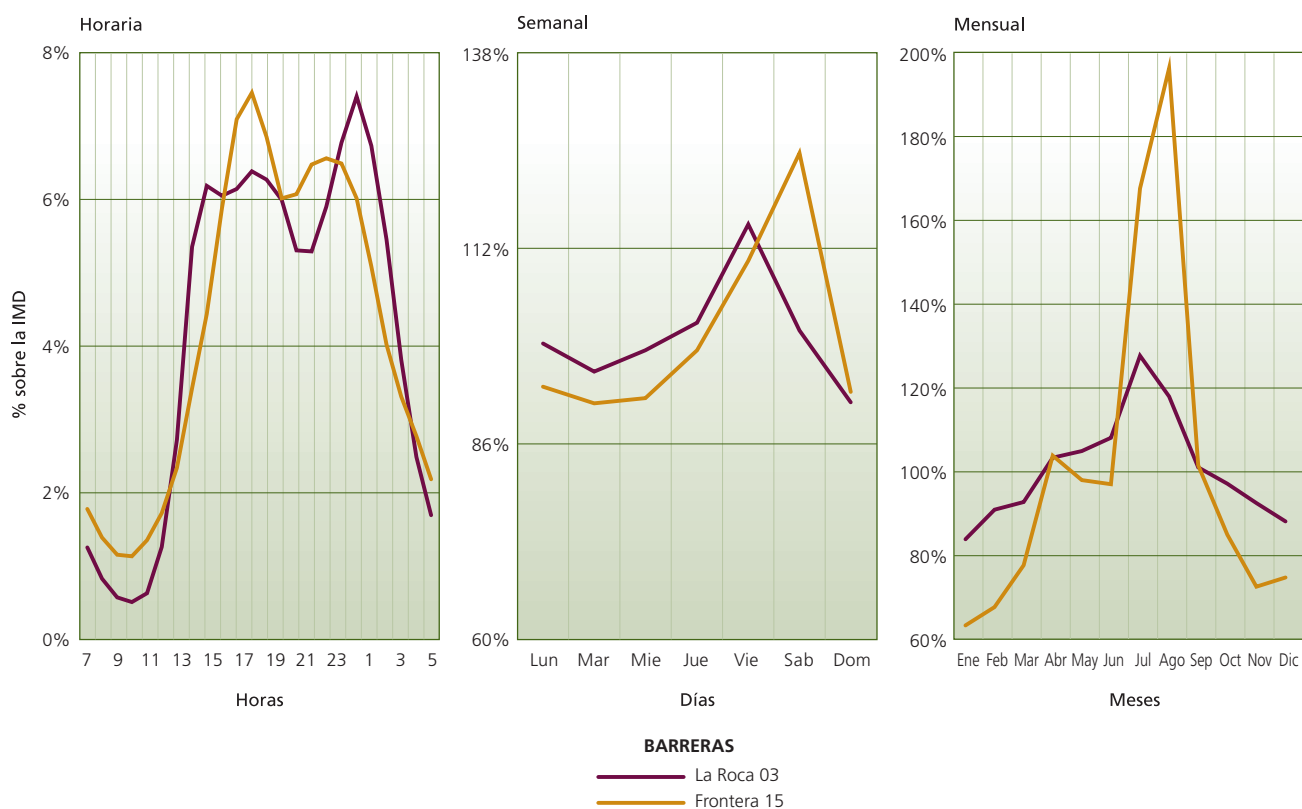
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 15 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la Roca un valor del 6,14% de la intensidad total diaria en ese punto, y la segunda llega a alcanzar el 7,41% en la barrera de la Frontera.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los sábados del 124,08% 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 (166,85%-195,51%).

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 2010



| Horaria | La Roca | | Frontera | |
|--------------|---------------|-------|---------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 1.053 | 1,21% | 386 | 1,74% |
| 8 | 686 | 0,79% | 299 | 1,35% |
| 9 | 459 | 0,53% | 247 | 1,11% |
| 10 | 407 | 0,47% | 242 | 1,09% |
| 11 | 509 | 0,59% | 292 | 1,31% |
| 12 | 1.058 | 1,22% | 373 | 1,68% |
| 13 | 2.328 | 2,68% | 511 | 2,30% |
| 14 | 4.615 | 5,31% | 751 | 3,38% |
| 15 | 5.339 | 6,14% | 978 | 4,40% |
| 16 | 5.225 | 6,01% | 1.297 | 5,84% |
| 17 | 5.304 | 6,10% | 1.566 | 7,05% |
| 18 | 5.506 | 6,34% | 1.647 | 7,41% |
| 19 | 5.414 | 6,23% | 1.514 | 6,81% |
| 20 | 5.171 | 5,95% | 1.327 | 5,97% |
| 21 | 4.573 | 5,26% | 1.341 | 6,03% |
| 22 | 4.565 | 5,25% | 1.429 | 6,43% |
| 23 | 5.088 | 5,86% | 1.452 | 6,52% |
| 24 | 5.848 | 6,73% | 1.434 | 6,45% |
| 1 | 6.397 | 7,36% | 1.326 | 5,97% |
| 2 | 5.814 | 6,69% | 1.120 | 5,04% |
| 3 | 4.700 | 5,41% | 884 | 3,98% |
| 4 | 3.274 | 3,77% | 727 | 3,27% |
| 5 | 2.132 | 2,45% | 607 | 2,73% |
| 6 | 1.434 | 1,65% | 476 | 2,14% |
| Total | 86.899 | | 22.226 | |

| Diaria | La Roca | | Frontera | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 85.890 | 98,84% | 20.690 | 93,09% |
| Mar | 82.635 | 95,09% | 20.204 | 90,90% |
| Mie | 85.124 | 97,96% | 20.359 | 91,60% |
| Jue | 88.297 | 101,61% | 21.764 | 97,92% |
| Vie | 99.594 | 114,61% | 24.409 | 109,82% |
| Sáb | 87.385 | 100,56% | 27.579 | 124,08% |
| Dom | 79.123 | 91,05% | 20.540 | 92,41% |
| Total | 86.899 | | 22.226 | |

| Mensual | La Roca | | Frontera | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 72.186 | 83,07% | 13.891 | 62,50% |
| Feb | 78.313 | 90,12% | 14.872 | 66,91% |
| Mar | 79.930 | 91,98% | 17.090 | 76,89% |
| Abr | 89.130 | 102,57% | 22.915 | 103,10% |
| May | 90.481 | 104,12% | 21.608 | 97,22% |
| Jun | 93.300 | 107,37% | 21.381 | 96,20% |
| Jul | 110.321 | 126,95% | 37.084 | 166,85% |
| Ago | 101.831 | 117,18% | 43.454 | 195,51% |
| Sep | 87.134 | 100,27% | 22.404 | 100,80% |
| Oct | 83.700 | 96,32% | 18.708 | 84,17% |
| Nov | 79.739 | 91,76% | 15.964 | 71,83% |
| Dic | 75.945 | 87,39% | 16.435 | 73,94% |
| Total | 86.899 | | 22.226 | |

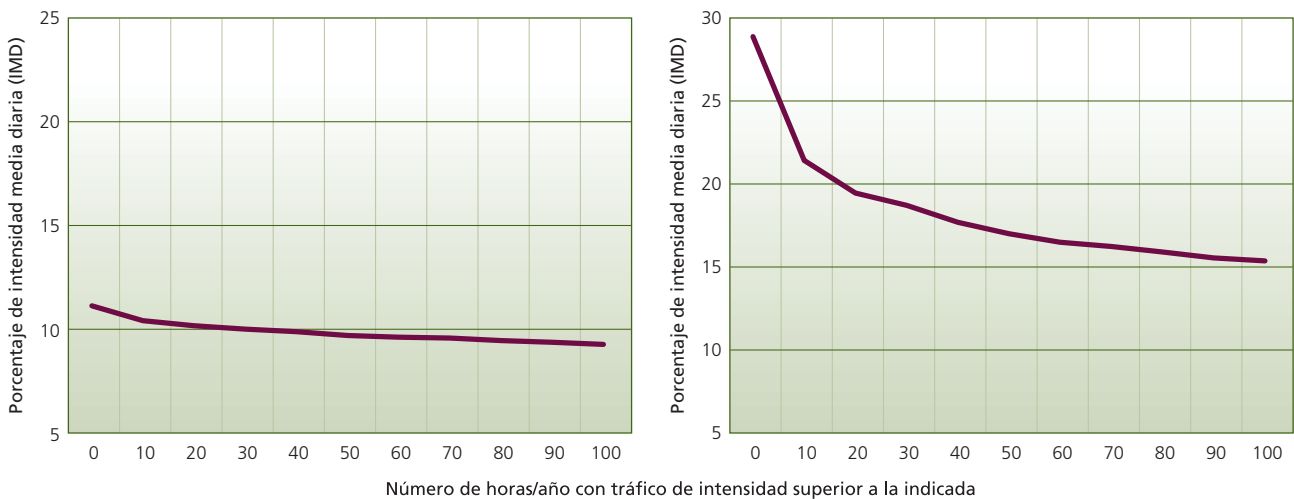
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 La Roca una intensidad mayor o igual al 9,89% de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en la Frontera este valor fue de 18,56%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,16% de la intensidad media diaria (hora 100) en La Roca y al 15,22% en la Frontera.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 11,01% de la IMD en La Roca, y del 28,72% en la Frontera.

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 2010. Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



| La Roca | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 11,01 |
| 10 | 10,29 |
| 20 | 10,04 |
| 30 | 9,89 |
| 40 | 9,76 |
| 50 | 9,57 |
| 60 | 9,50 |
| 70 | 9,45 |
| 80 | 9,33 |
| 90 | 9,24 |
| 100 | 9,16 |

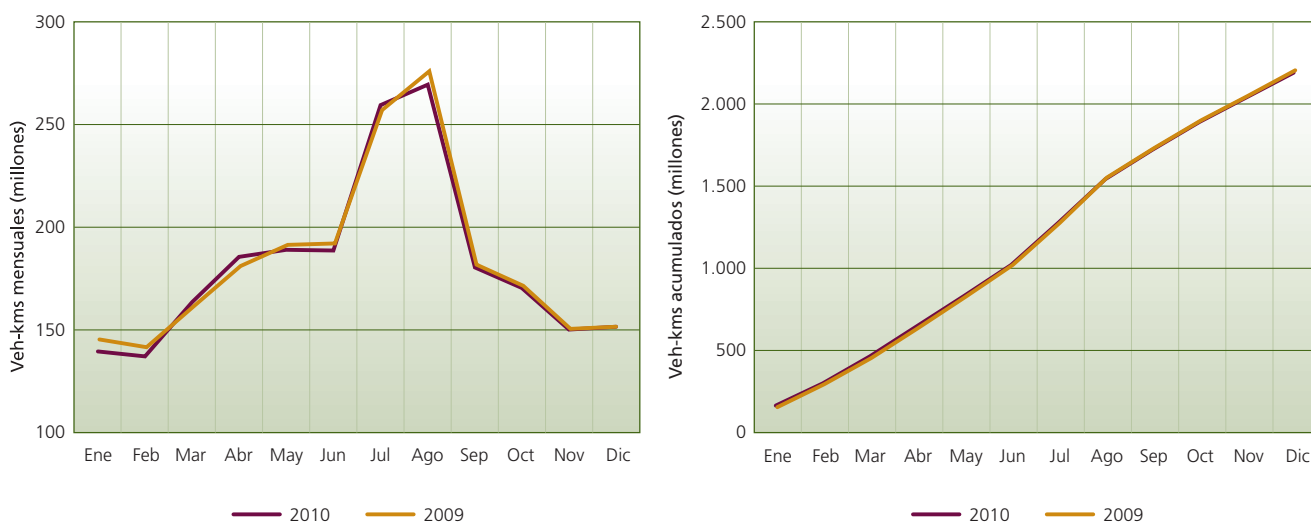
| Frontera | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 28,72 |
| 10 | 21,27 |
| 20 | 19,31 |
| 30 | 18,56 |
| 40 | 17,55 |
| 50 | 16,85 |
| 60 | 16,35 |
| 70 | 16,08 |
| 80 | 15,74 |
| 90 | 15,39 |
| 100 | 15,22 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 2.160 millones de Vh × 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 2010.
Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



| Autopista AP-7 (ACESA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 137,55 | 134,95 | 161,47 | 183,47 | 186,80 | 186,46 | | |
| Mens. 2009 | 144,67 | 140,93 | 160,86 | 180,40 | 190,79 | 191,43 | | |
| Acum. 2010 | 137,55 | 272,50 | 433,96 | 617,43 | 804,23 | 990,69 | | |
| Acum. 2009 | 144,67 | 285,60 | 446,46 | 626,86 | 817,65 | 1.009,08 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 257,38 | 267,49 | 178,34 | 168,50 | 148,26 | 149,46 | 2.160,11 | |
| Mens. 2009 | 256,24 | 275,41 | 181,02 | 170,79 | 149,77 | 152,14 | 2.194,45 | |
| Acum. 2010 | 1.248,08 | 1.515,57 | 1.693,90 | 1.862,40 | 2.010,66 | 2.160,11 | | |
| Acum. 2009 | 1.265,32 | 1.540,73 | 1.721,74 | 1.892,54 | 2.042,31 | 2.194,45 | | |

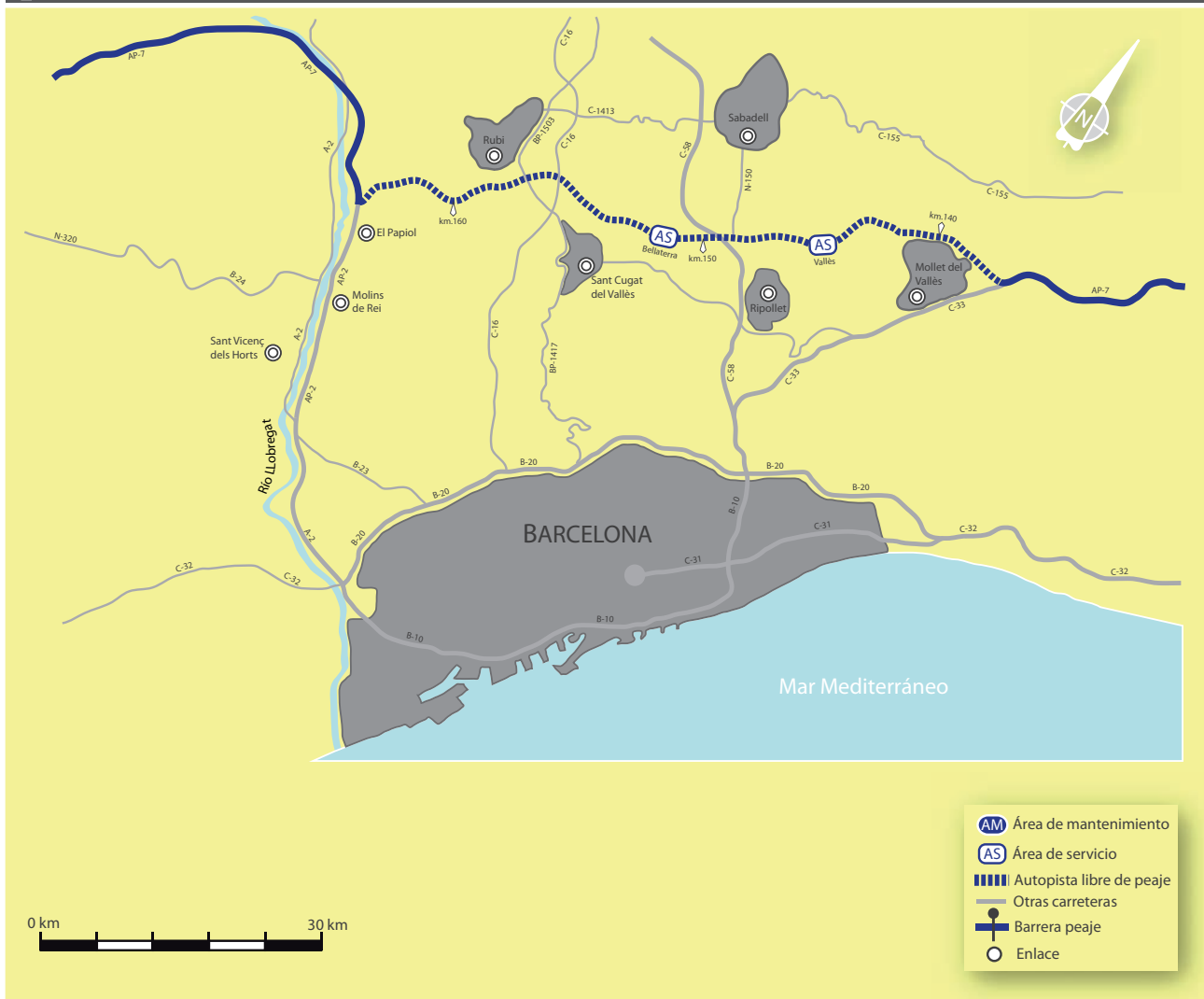
AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | Vallès | 86 | x | x | x | x | - | x | x | - | - | - | x | x |
| 20 | Bellaterra | 151 | x | x | x | x | - | x | - | - | - | - | x | x |



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-2: Zaragoza-Mediterráneo | 25/06/1973 | 09/07/1976 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-La Junquera | 06/02/1967 | 29/01/1970 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona | 29/01/1968 | 01/03/1972 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-Papiol | 15/05/1974 | 01/07/1978 | 31/08/2021 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Montmeló-Papiol fue de 108.968 vehículos, de los cuales 85.523 corresponden a la categoría de ligeros y 23.445 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy alta y desde luego muy superior (563,8%) 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 82.173 Vh/día en el tramo Vallés-Bellaterra hasta 129.836 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 2010 para el conjunto de la vía en 1.059,56 millones de Vh × 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.

Tabla T-2 (AP-7 ACESA M-P). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Montmeló-Mollet | 86.179 | 21.315 | 107.494 | -0,56 | 144.694.977 | 35.787.229 | 180.482.206 | -0,56 |
| Mollet-Caldes | 90.191 | 23.138 | 113.329 | -0,81 | 19.093.476 | 4.898.413 | 23.991.889 | -0,81 |
| Caldes-Sta. Perpétua | 95.838 | 26.045 | 121.883 | -1,79 | 96.197.433 | 26.142.228 | 122.339.661 | -1,79 |
| Sta. Perpétua-Barberá | 93.799 | 26.269 | 120.068 | -2,19 | 58.202.405 | 16.300.217 | 74.502.622 | -2,19 |
| Barberá-Vallés | 96.811 | 28.400 | 125.211 | -1,26 | 59.010.858 | 17.311.125 | 76.321.983 | -1,26 |
| Vallés-Bellaterra | 61.093 | 21.080 | 82.173 | 0,93 | 90.310.917 | 31.161.000 | 121.471.917 | 0,93 |
| Bellaterra-St. Cugat | 75.353 | 26.721 | 102.074 | -0,05 | 69.860.181 | 24.772.979 | 94.633.160 | -0,05 |
| St. Cugat-Rubí | 65.687 | 18.155 | 83.842 | -0,40 | 69.769.795 | 19.283.393 | 89.053.188 | -0,40 |
| Rubí-El Papiol | 105.295 | 24.541 | 129.836 | -0,86 | 224.447.163 | 52.311.461 | 276.758.624 | -0,86 |
| Total tramo de peaje | 85.523 | 23.445 | 108.968 | -0,73 | 831.587.205 | 227.968.045 | 1.059.555.250 | -0,73 |

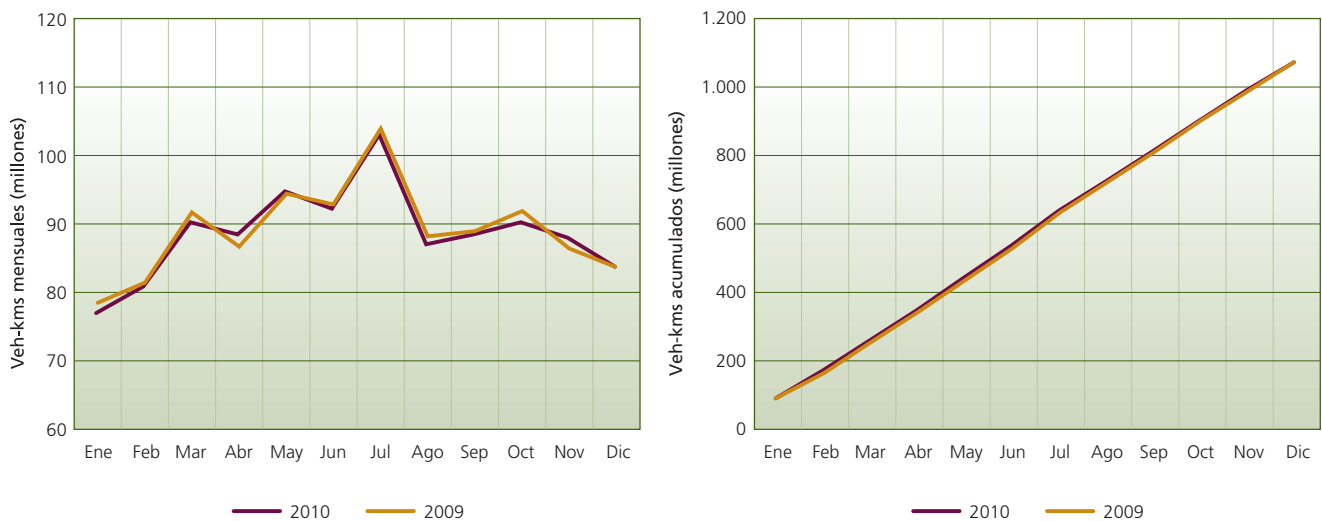
| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|------------|
| Longitud total (km) | 26,64 | 1,1 |
| IMD total (Vh/d) | 108.968 | 563,8 |
| Demanda total (MVh x km) | 1.059,56 | 6,0 |

b) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio. La utilización de la vía durante este año superó los 1.059 millones de Vh × 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 × km. Año 2010.
Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



| Autopista AP-7 (ACESA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 76,54 | 80,45 | 89,90 | 88,07 | 94,42 | 91,86 | | |
| Mens. 2009 | 78,34 | 81,30 | 91,58 | 86,58 | 94,32 | 92,73 | | |
| Acum. 2010 | 76,54 | 156,99 | 246,89 | 334,96 | 429,38 | 521,24 | | |
| Acum. 2009 | 78,34 | 159,64 | 251,22 | 337,80 | 432,12 | 524,85 | | |
| | | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | | 102,73 | 86,65 | 88,12 | 89,87 | 87,60 | 83,35 | 1.059,56 |
| Mens. 2009 | | 103,91 | 88,08 | 88,85 | 91,77 | 86,32 | 83,55 | 1.067,33 |
| Acum. 2010 | | 623,97 | 710,62 | 798,74 | 888,61 | 976,21 | 1.059,56 | |
| Acum. 2009 | | 628,76 | 716,84 | 805,69 | 897,46 | 983,78 | 1.067,33 | |

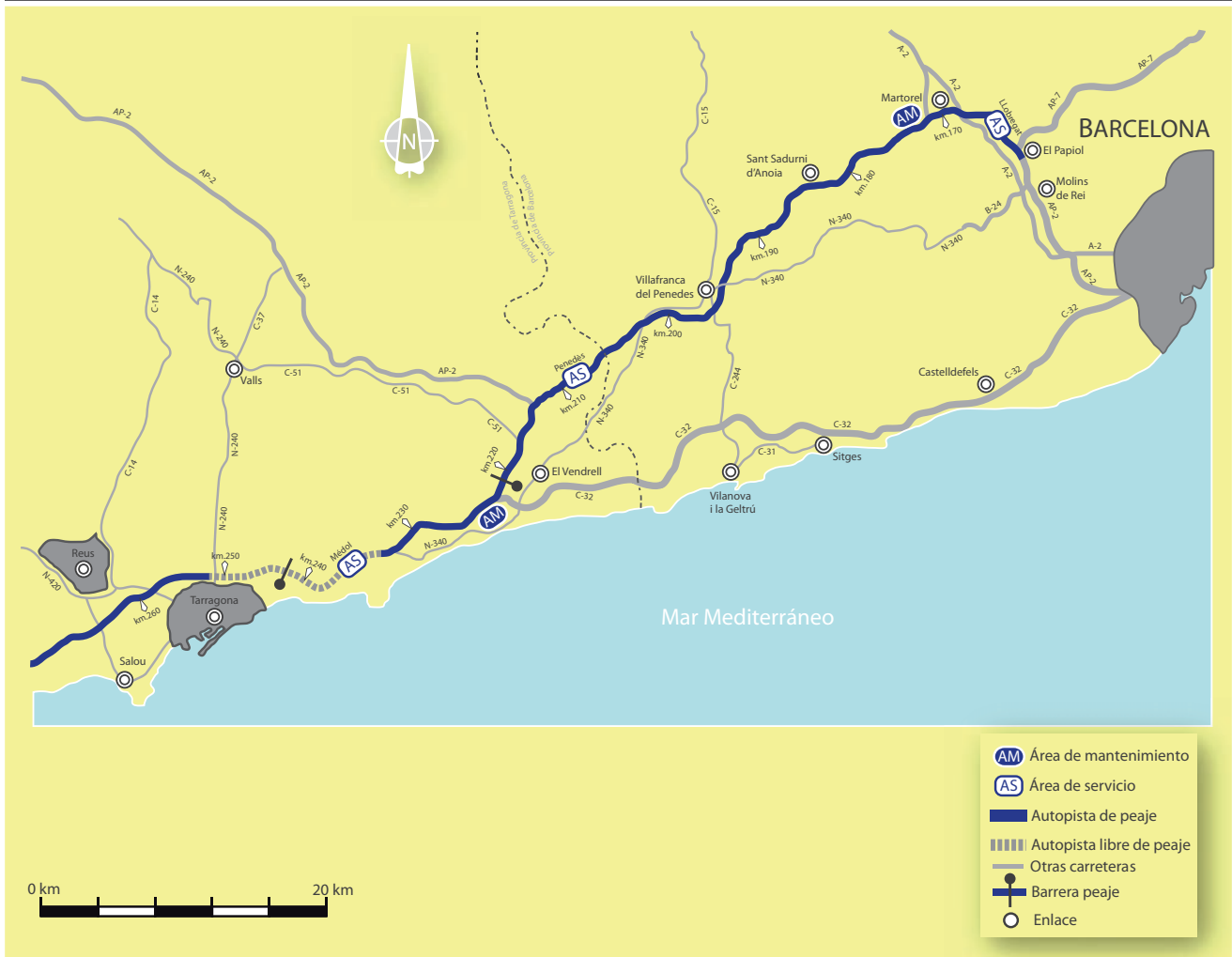
AUTOPISTA EL BARCELONA-TARRAGONA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



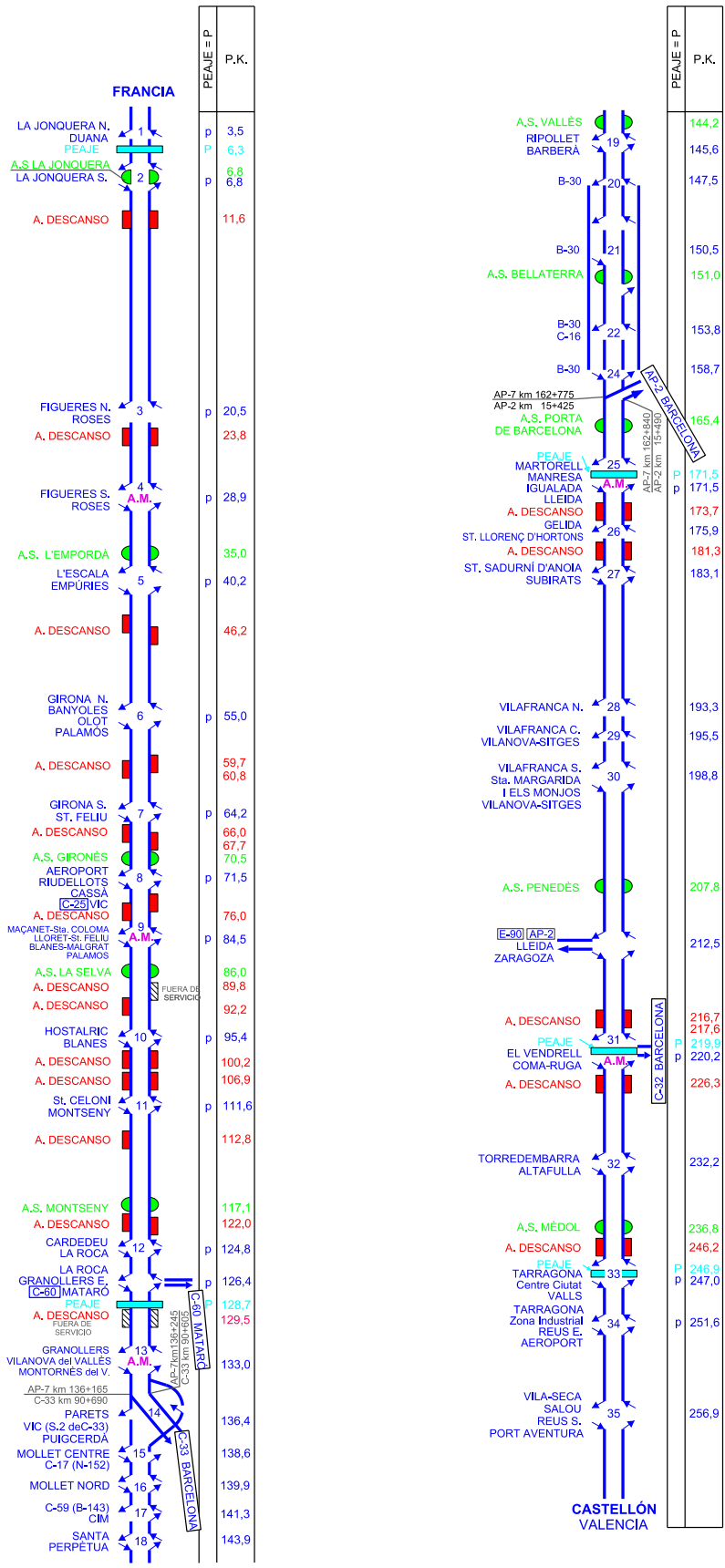
→ AP-7 BARCELONA-TARRAGONA



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 | BARCELONA-TARRAGONA | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Llobregat | 166 | x | x | x | x | - | - | x | - | - | - | x | x |
| 20 | Penedés | 208 | x | x | x | x | - | - | x | - | x | - | x | x |
| 21 | Médol | 237 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | - | x | x |

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 (*) | 411,467 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo | 25/06/1973 | 09/07/1976 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera | 06/02/1967 | 29/01/1970 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona | 29/01/1968 | 01/03/1972 | 31/08/2021 |
| | Autopista AP-7: Montmeló-Papiol | 15/05/1974 | 01/07/1978 | 31/08/2021 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona fue de 54.825 vehículos, de los cuales 45.646 corresponden a la categoría de ligeros y 9.179 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (283,7%) 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 27.187 Vh/día en el tramo Salou-Fin de la Concesión hasta 106.044 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 2010 para el conjunto de la vía en 2.008,32 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,3% 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Molins de Rei-El Papiol | 85.606 | 20.438 | 106.044 | -1,89 | 117.486.153 | 28.048.736 | 145.534.889 | -1,89 |
| El Papiol-Martorell | 65.024 | 14.057 | 79.081 | -2,91 | 227.369.249 | 49.154.807 | 276.524.056 | -2,91 |
| Martorell-Gelida | 63.241 | 13.287 | 76.528 | -2,75 | 96.256.294 | 20.223.751 | 116.480.045 | -2,75 |
| Gelida-Sant Sadurni | 58.931 | 12.279 | 71.210 | -2,88 | 152.504.251 | 31.777.259 | 184.281.510 | -2,88 |
| Sant Sadurni-Vilafranca N. | 58.532 | 12.334 | 70.866 | -2,97 | 227.313.034 | 47.899.801 | 275.212.835 | -2,97 |
| Vilafranca N.-Vilafranca C | 47.123 | 9.717 | 56.840 | -2,92 | 37.668.168 | 7.767.673 | 45.435.841 | -2,92 |
| Vilafranca C.-Vilafranca S | 40.004 | 8.238 | 48.242 | -3,08 | 47.600.580 | 9.801.862 | 57.402.442 | -3,08 |
| Vilafranca S.-Limite B/T | 40.670 | 8.384 | 49.054 | -2,77 | 125.286.618 | 25.826.603 | 151.113.221 | -2,77 |
| Limite B/T-Enlace Medit. | 40.670 | 8.384 | 49.054 | -2,77 | 82.237.898 | 16.952.532 | 99.190.430 | -2,77 |
| Enlace Medit.-El Vendrell | 33.473 | 6.686 | 40.159 | -2,30 | 89.311.944 | 17.839.286 | 107.151.230 | -2,30 |
| El Vendrell-Altafulla | 38.199 | 7.186 | 45.385 | -2,92 | 163.304.439 | 31.840.852 | 195.145.291 | -2,92 |
| Altafulla-Tarragona | 36.854 | 5.825 | 42.679 | -13,86 | 194.968.535 | 31.319.146 | 226.287.681 | -13,86 |
| Tarragona-Reus | 36.263 | 4.996 | 41.259 | -10,40 | 54.056.337 | 8.479.767 | 62.536.104 | -10,41 |
| Reus-Salou | 31.849 | 3.903 | 35.752 | -11,96 | 47.087.126 | 7.621.375 | 54.708.501 | -11,96 |
| Salou-Fin Concesion | 24.113 | 3.074 | 27.187 | -14,88 | 9.621.681 | 1.694.460 | 11.316.141 | -14,88 |
| Total tramo de peaje | 45.646 | 9.179 | 54.825 | -4,74 | 1.672.072.307 | 336.247.910 | 2.008.320.217 | -4,74 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|-------------|
| Longitud total (km) | 100,36 | 4,0 |
| IMD total (Vh/d) | 54.825 | 283,7 |
| Demanda total (MVh x km) | 2.008,32 | 11,3 |

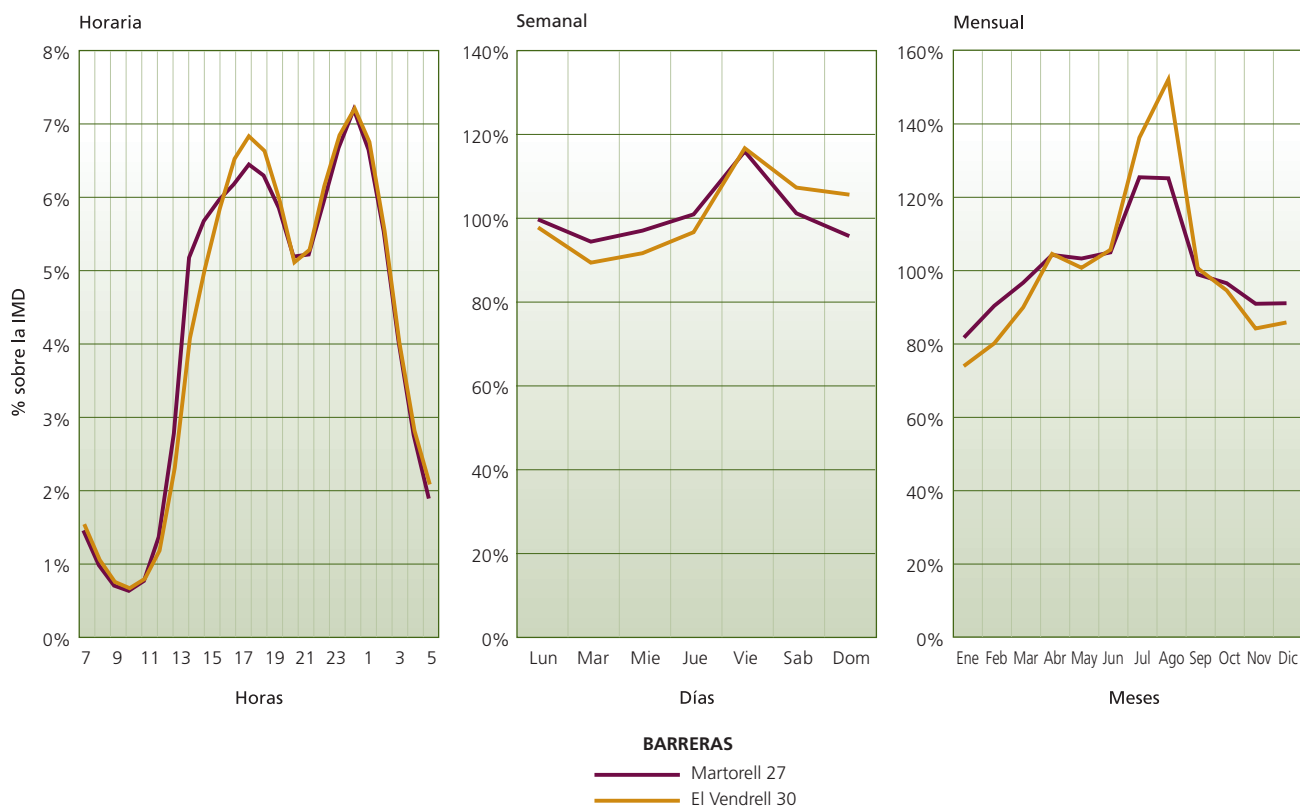
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 18 h y a las 1 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de El Vendrell un valor del 6,78% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,15% en Martorell y 7,18% en El Vendrell.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,95% 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 (135,38%-151,11%) 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 2010



| Horaria | Martorell | | El Vendrell | |
|--------------|---------------|------|---------------|------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 837 | 1,37 | 473 | 1,47 |
| 8 | 560 | 0,92 | 324 | 1,01 |
| 9 | 388 | 0,63 | 227 | 0,70 |
| 10 | 347 | 0,57 | 199 | 0,62 |
| 11 | 427 | 0,70 | 241 | 0,75 |
| 12 | 795 | 1,30 | 364 | 1,13 |
| 13 | 1.664 | 2,72 | 730 | 2,26 |
| 14 | 3.131 | 5,12 | 1.302 | 4,04 |
| 15 | 3.437 | 5,62 | 1.604 | 4,98 |
| 16 | 3.615 | 5,91 | 1.874 | 5,81 |
| 17 | 3.743 | 6,12 | 2.093 | 6,49 |
| 18 | 3.910 | 6,40 | 2.186 | 6,78 |
| 19 | 3.818 | 6,25 | 2.127 | 6,60 |
| 20 | 3.547 | 5,80 | 1.907 | 5,92 |
| 21 | 3.141 | 5,14 | 1.635 | 5,07 |
| 22 | 3.159 | 5,17 | 1.690 | 5,24 |
| 23 | 3.590 | 5,87 | 1.973 | 6,12 |
| 24 | 4.050 | 6,63 | 2.196 | 6,81 |
| 1 | 4.370 | 7,15 | 2.314 | 7,18 |
| 2 | 4.033 | 6,60 | 2.165 | 6,72 |
| 3 | 3.351 | 5,48 | 1.774 | 5,50 |
| 4 | 2.435 | 3,98 | 1.283 | 3,98 |
| 5 | 1.649 | 2,70 | 892 | 2,77 |
| 6 | 1.133 | 1,85 | 664 | 2,06 |
| Total | 61.130 | | 32.237 | |

| Diaria | Martorell | | El Vendrell | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 60.422 | 98,84 | 31.195 | 96,77 |
| Mar | 57.277 | 93,70 | 28.576 | 88,64 |
| Mie | 58.845 | 96,26 | 29.322 | 90,96 |
| Jue | 61.241 | 100,18 | 30.911 | 95,89 |
| Vie | 70.431 | 115,22 | 37.380 | 115,95 |
| Sáb | 61.355 | 100,37 | 34.352 | 106,56 |
| Dom | 58.173 | 95,16 | 33.821 | 104,91 |
| Total | 61.130 | | 32.237 | |

| Mensual | Martorell | | El Vendrell | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 49.674 | 81,26 | 23.651 | 73,37 |
| Feb | 54.688 | 89,46 | 25.526 | 79,18 |
| Mar | 58.578 | 95,83 | 28.718 | 89,08 |
| Abr | 63.150 | 103,30 | 33.419 | 103,67 |
| May | 62.535 | 102,30 | 32.174 | 99,80 |
| Jun | 63.628 | 104,09 | 33.756 | 104,71 |
| Jul | 76.094 | 124,48 | 43.642 | 135,38 |
| Ago | 75.959 | 124,26 | 48.712 | 151,11 |
| Sep | 59.910 | 98,00 | 32.126 | 99,66 |
| Oct | 58.486 | 95,67 | 30.196 | 93,67 |
| Nov | 55.012 | 89,99 | 26.839 | 83,26 |
| Dic | 55.150 | 90,22 | 27.341 | 84,81 |
| Total | 61.130 | | 32.237 | |

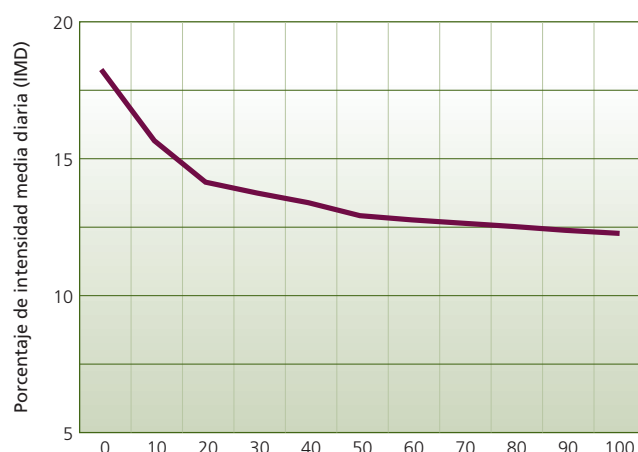
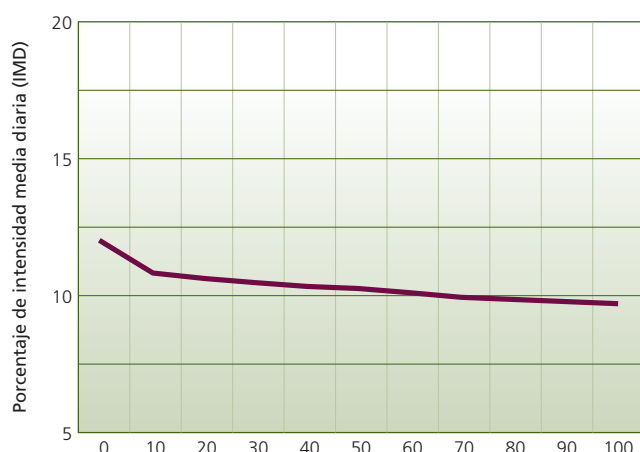
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 10,38% de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en El Vendrell este valor fue de 13,65%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,62% de la intensidad media diaria (hora 100) en Martorell y al 12,19% en El Vendrell.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 11,88% de la IMD en Martorell y del 18,09% 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 2010.
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 | 11,87 |
| 10 | 10,74 |
| 20 | 10,53 |
| 30 | 10,38 |
| 40 | 10,24 |
| 50 | 10,17 |
| 60 | 10,02 |
| 70 | 9,84 |
| 80 | 9,76 |
| 90 | 9,69 |
| 100 | 9,62 |

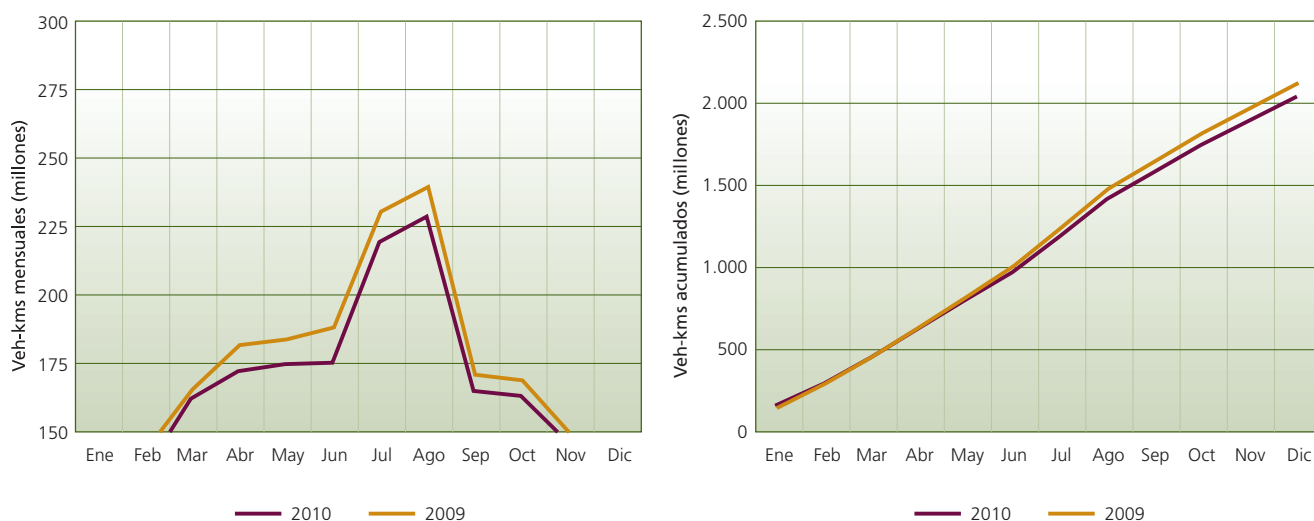
| El Vendrell | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 18,09 |
| 10 | 15,56 |
| 20 | 14,06 |
| 30 | 13,65 |
| 40 | 13,30 |
| 50 | 12,83 |
| 60 | 12,67 |
| 70 | 12,55 |
| 80 | 12,43 |
| 90 | 12,29 |
| 100 | 12,19 |

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 2010 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 2.008 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 2010. Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



| Autopista AP-7 (ACESA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 133,89 | 133,25 | 160,58 | 170,55 | 173,20 | 173,58 | | |
| Mens. 2009 | 141,66 | 142,43 | 164,92 | 181,29 | 183,15 | 187,70 | | |
| Acum. 2010 | 133,89 | 267,14 | 427,72 | 598,27 | 771,47 | 945,05 | | |
| Acum. 2009 | 141,66 | 284,09 | 449,01 | 630,30 | 813,45 | 1.001,15 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 217,82 | 226,95 | 163,48 | 161,53 | 144,89 | 148,60 | 2.008,32 | |
| Mens. 2009 | 229,84 | 238,79 | 170,30 | 168,35 | 149,15 | 150,77 | 2.108,35 | |
| Acum. 2010 | 1.162,87 | 1.389,82 | 1.553,30 | 1.714,83 | 1.859,72 | 2.008,32 | | |
| Acum. 2009 | 1.230,99 | 1.469,78 | 1.640,08 | 1.808,43 | 1.957,58 | 2.108,35 | | |

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA
(TRAMO SALOU-PUÇOL)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



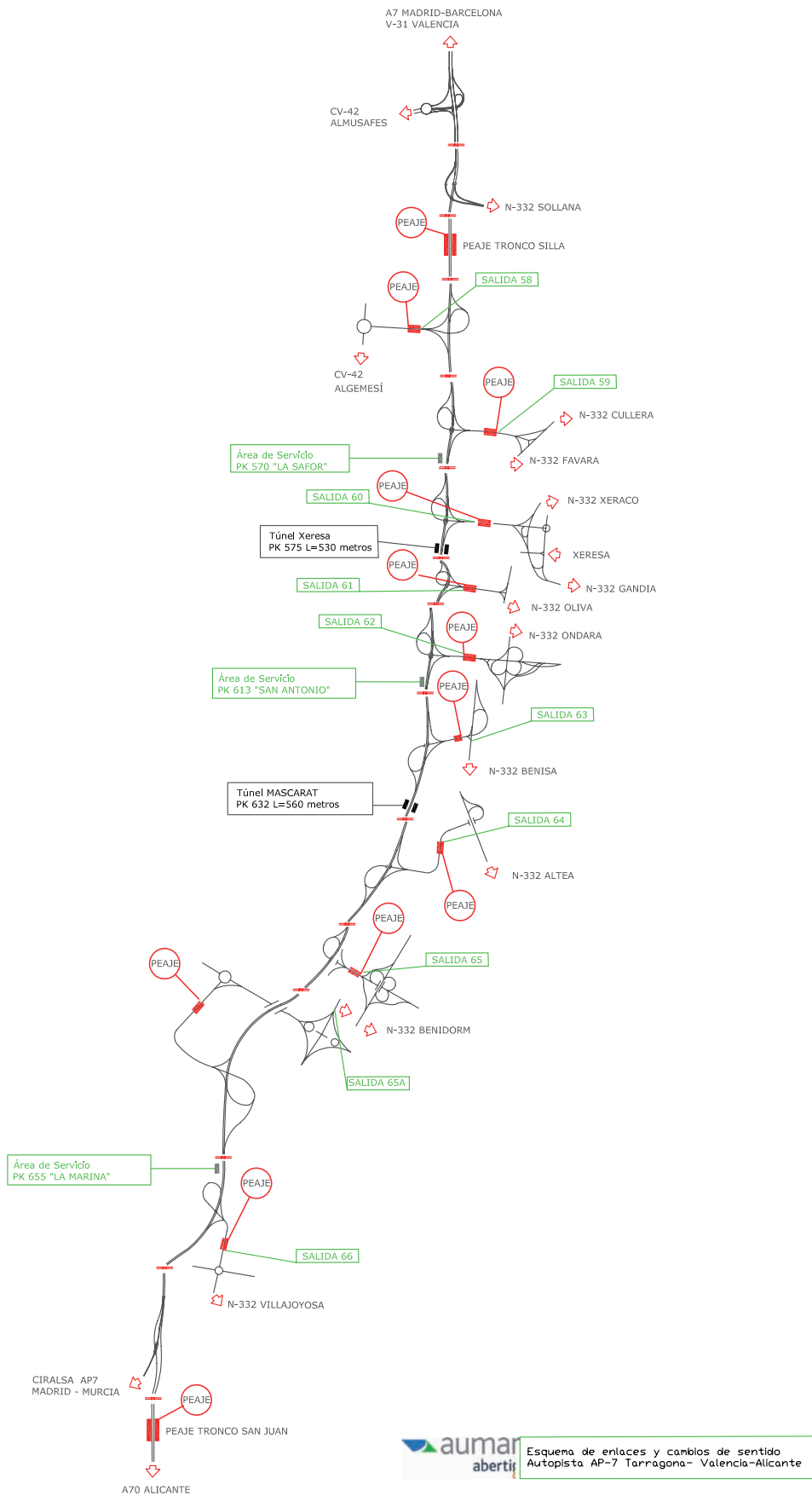
➔ AP-7 AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO SALOU-PUÇOL)



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 (*) | 213,60 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz | 06/02/1969 | 30/07/1969 | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Tarragona-Valencia | 23/07/1971 | 08/09/1971 | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Valencia-Alicante | 22/12/1972 | 22/12/1971 | 31/12/2019 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia fue de 19.486 vehículos, de los cuales 16.992 corresponden a la categoría de ligeros y 2.494 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD de un valor similar (100,8%) 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 16.153 Vh/día en el tramo Moncófar-Puzol hasta 22.198 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 2010 para el conjunto de la vía en 1.505,00 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 8,5% 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Salou-Cambrils | 16.874 | 3.256 | 20.130 | -17,23 | 42.497.645 | 8.201.086 | 50.698.731 | -14,25 |
| Cambrils-Hospitalet | 15.596 | 3.154 | 18.750 | -17,41 | 88.804.591 | 17.956.489 | 106.761.080 | -17,41 |
| Hospitalet-Ametlla | 17.944 | 3.991 | 21.935 | -6,35 | 107.411.342 | 23.888.700 | 131.300.042 | -6,35 |
| Ametlla-L'Ampolla | 18.072 | 3.996 | 22.068 | -5,66 | 70.582.134 | 15.607.523 | 86.189.657 | -5,66 |
| L'Ampolla-Tortosa | 17.943 | 4.255 | 22.198 | -4,75 | 71.386.292 | 16.930.273 | 88.316.565 | -4,75 |
| Tortosa-Amposta | 16.107 | 4.097 | 20.204 | -5,10 | 31.746.227 | 8.074.313 | 39.820.540 | -5,10 |
| Amposta-Vinaroz | 13.457 | 3.449 | 16.906 | -4,88 | 118.867.351 | 30.467.122 | 149.334.473 | -4,88 |
| Vinaroz-Peñíscola | 12.897 | 3.428 | 16.325 | -4,56 | 89.441.835 | 23.770.387 | 113.212.222 | -4,56 |
| Peñíscola-Torreblanca | 14.631 | 3.251 | 17.882 | -5,27 | 136.175.816 | 30.263.097 | 166.438.913 | -5,27 |
| Torreblanca-Oropesa | 15.361 | 2.997 | 18.358 | -5,29 | 86.907.186 | 16.957.344 | 103.864.530 | -5,29 |
| Oropesa-Castellón N. | 15.622 | 2.984 | 18.606 | -5,80 | 107.767.442 | 20.587.921 | 128.355.363 | -5,80 |
| Castellón N.-Castellón S. | 14.771 | 2.931 | 17.702 | -6,24 | 40.974.396 | 8.131.475 | 49.105.871 | -6,24 |
| Castellón S.-Villarreal | 14.157 | 2.693 | 16.850 | -7,70 | 56.322.459 | 10.712.794 | 67.035.253 | -7,70 |
| Villarreal-Moncófar | 14.009 | 2.551 | 16.560 | -8,47 | 54.712.163 | 9.962.333 | 64.674.496 | -8,47 |
| Moncófar-Puzol | 13.682 | 2.471 | 16.153 | -8,39 | 135.431.611 | 24.464.057 | 159.895.668 | -8,39 |
| Total tramo de peaje | 16.992 | 2.494 | 19.486 | -7,22 | 1.239.028.490 | 265.974.914 | 1.505.003.404 | -7,22 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|------------|
| Longitud total (km) | 225,32 | 8,9 |
| IMD total (Vh/d) | 19.486 | 100,8 |
| Demanda total (MVh x km) | 1.505,00 | 8,5 |

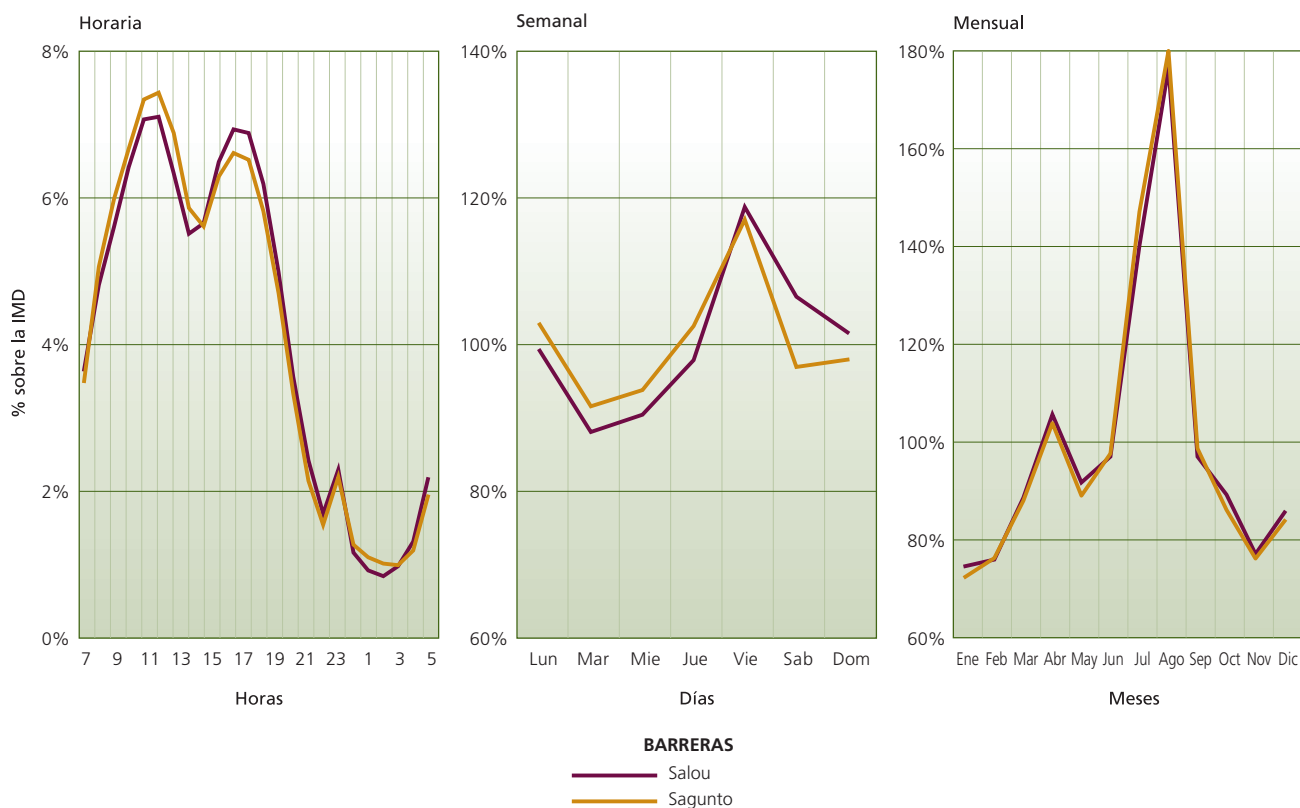
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 17 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Salou un valor del 7,06% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,89%. En la barrera de Sagunto las puntas corresponden respectivamente al 7,39% (12 h) y 6,57% (17 h) de la IMD.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra una punta los viernes con un valor del 118,36% de la IMD, en la barrera de Salou, y del 116,62% de la IMD en Sagunto. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas en abril y especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto con valores de 140,48%-177,32% en Salou y 147,49%-180,87% 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 2010



| Horaria | Salou | | Sagunto | |
|--------------|---------------|------|---------------|------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 679 | 3,62 | 559 | 3,46 |
| 8 | 896 | 4,77 | 812 | 5,02 |
| 9 | 1.044 | 5,56 | 960 | 5,94 |
| 10 | 1.197 | 6,38 | 1.072 | 6,63 |
| 11 | 1.319 | 7,03 | 1.180 | 7,30 |
| 12 | 1.322 | 7,06 | 1.192 | 7,39 |
| 13 | 1.180 | 6,29 | 1.106 | 6,84 |
| 14 | 1.027 | 5,47 | 940 | 5,82 |
| 15 | 1.053 | 5,61 | 901 | 5,57 |
| 16 | 1.210 | 6,45 | 1.011 | 6,25 |
| 17 | 1.293 | 6,89 | 1.062 | 6,57 |
| 18 | 1.283 | 6,84 | 1.048 | 6,48 |
| 19 | 1.155 | 6,15 | 934 | 5,78 |
| 20 | 928 | 4,95 | 754 | 4,66 |
| 21 | 660 | 3,52 | 532 | 3,29 |
| 22 | 447 | 2,38 | 339 | 2,10 |
| 23 | 309 | 1,65 | 242 | 1,50 |
| 24 | 423 | 2,25 | 347 | 2,15 |
| 1 | 211 | 1,12 | 199 | 1,23 |
| 2 | 166 | 0,88 | 172 | 1,06 |
| 3 | 150 | 0,80 | 157 | 0,97 |
| 4 | 177 | 0,94 | 154 | 0,95 |
| 5 | 239 | 1,27 | 186 | 1,15 |
| 6 | 398 | 2,12 | 306 | 1,89 |
| Total | 18.766 | | 16.165 | |

| Diaria | Salou | | Sagunto | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 18.533 | 98,76 | 16.538 | 102,31 |
| Mar | 16.450 | 87,66 | 14.734 | 91,15 |
| Mie | 16.894 | 90,02 | 15.098 | 93,40 |
| Jue | 18.290 | 97,46 | 16.501 | 102,08 |
| Vie | 22.212 | 118,36 | 18.851 | 116,62 |
| Sáb | 19.908 | 106,09 | 15.607 | 96,55 |
| Dom | 19.006 | 101,28 | 15.769 | 97,55 |
| Total | 18.766 | | 16.165 | |

| Mensual | Salou | | Sagunto | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 13.892 | 74,03 | 11.614 | 71,85 |
| Feb | 14.157 | 75,44 | 12.244 | 75,74 |
| Mar | 16.558 | 88,23 | 14.168 | 87,65 |
| Abr | 19.797 | 105,49 | 16.770 | 103,74 |
| May | 17.159 | 91,44 | 14.339 | 88,70 |
| Jun | 18.171 | 96,83 | 15.747 | 97,41 |
| Jul | 26.363 | 140,48 | 23.841 | 147,49 |
| Ago | 33.275 | 177,32 | 29.237 | 180,87 |
| Sep | 18.169 | 96,82 | 15.921 | 98,49 |
| Oct | 16.680 | 88,88 | 13.865 | 85,77 |
| Nov | 14.381 | 76,63 | 12.225 | 75,63 |
| Dic | 15.995 | 85,23 | 13.494 | 83,48 |
| Total | 18.766 | | 16.165 | |

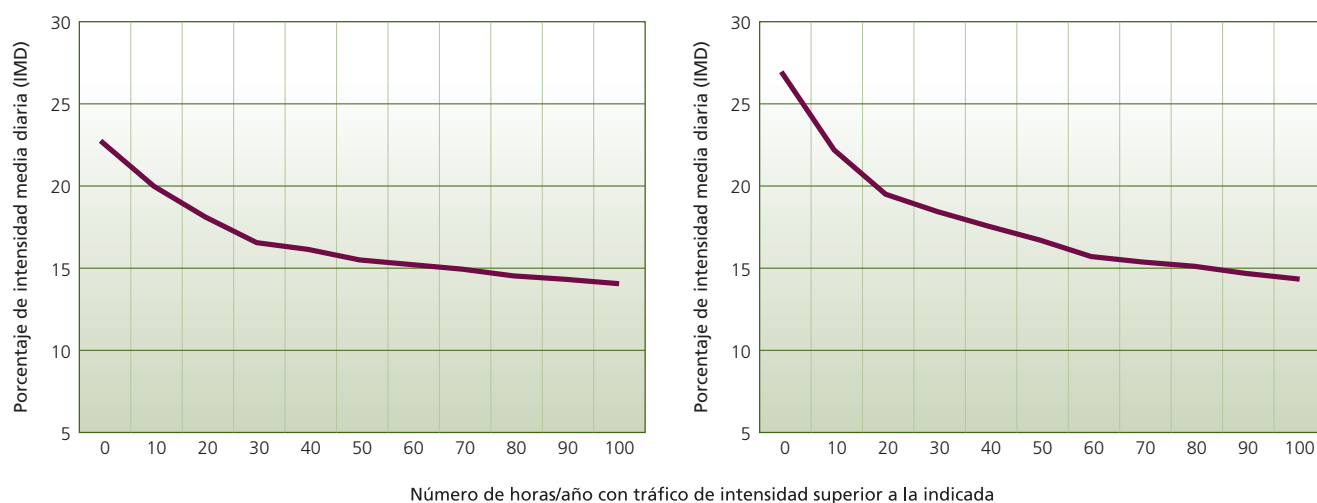
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 Salou una intensidad mayor o igual al 16,41 de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en Sagunto este valor fue de 18,29%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,91% de la intensidad media diaria (hora 100) en Salou y al 14,21% en Sagunto.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 22,49% de la IMD en Salou y del 26,66% en Sagunto.

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 2010. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



| Salou | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 22,49 |
| 10 | 19,84 |
| 20 | 17,95 |
| 30 | 16,41 |
| 40 | 15,99 |
| 50 | 15,34 |
| 60 | 15,05 |
| 70 | 14,78 |
| 80 | 14,38 |
| 90 | 14,16 |
| 100 | 13,91 |

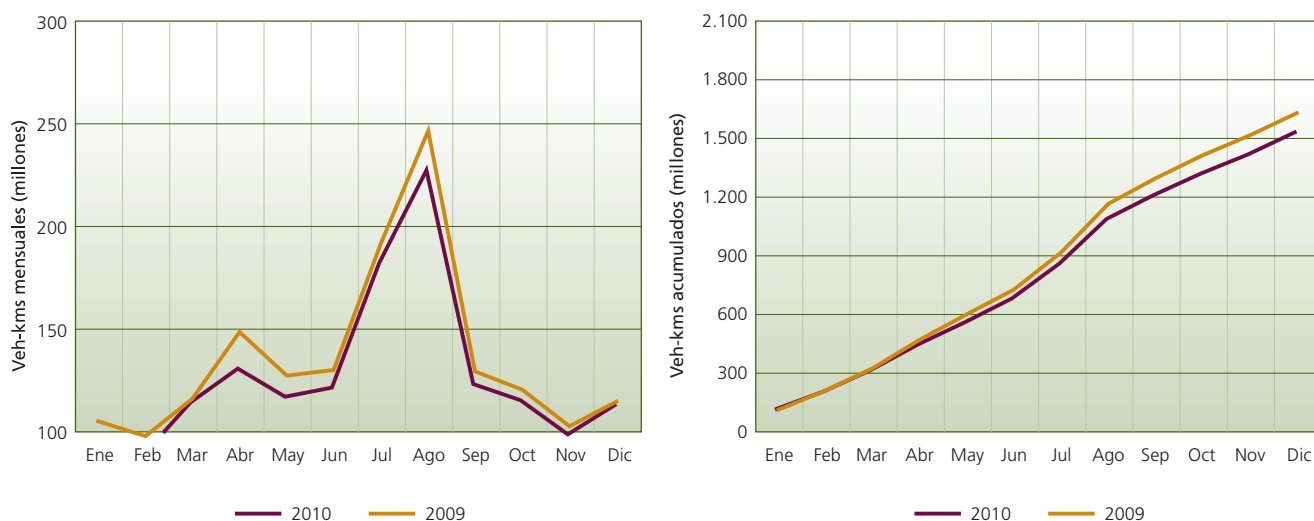
| Sagunto | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 26,66 |
| 10 | 22,03 |
| 20 | 19,35 |
| 30 | 18,29 |
| 40 | 17,40 |
| 50 | 16,55 |
| 60 | 15,56 |
| 70 | 15,22 |
| 80 | 14,95 |
| 90 | 14,54 |
| 100 | 14,21 |

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 2010 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 1.505 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 2010. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



| Autopista AP-7 (AUMAR) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 94,20 | 87,01 | 112,25 | 128,92 | 115,06 | 119,57 | | |
| Mens. 2009 | 104,50 | 96,78 | 115,51 | 147,87 | 126,73 | 129,31 | | |
| Acum. 2010 | 94,20 | 181,21 | 293,45 | 422,37 | 537,43 | 657,00 | | |
| Acum. 2009 | 104,50 | 201,28 | 316,78 | 464,65 | 591,37 | 720,68 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 180,24 | 225,46 | 121,35 | 113,39 | 96,54 | 111,03 | 1.505,00 | |
| Mens. 2009 | 190,93 | 245,82 | 128,63 | 119,75 | 102,17 | 114,09 | 1.622,07 | |
| Acum. 2010 | 837,24 | 1.062,70 | 1.184,04 | 1.297,43 | 1.393,97 | 1.505,00 | | |
| Acum. 2009 | 911,61 | 1.157,43 | 1.286,06 | 1.405,81 | 1.507,98 | 1.622,07 | | |

AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE
(TRAMO VALENCIA-ONDARA)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)



SERVICIOS

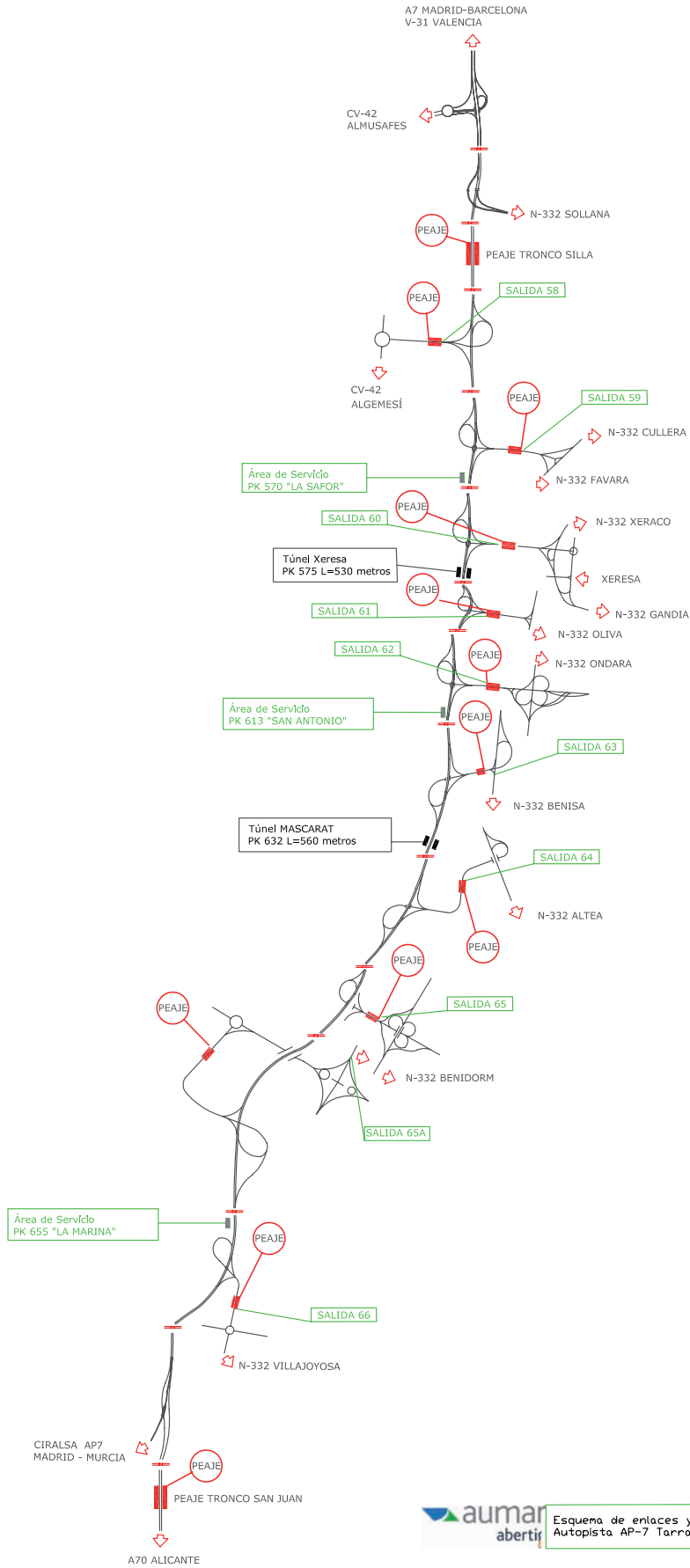
| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 VALENCIA-ALICANTE | | | | | | | | | | | | | | |
| | La Safor | 570 | • | • | • | • | - | - | • | - | • | • | • | • |
| | San Antonio | 613 | • | • | • | • | - | - | • | - | • | • | • | • |
| | La Marina | 655 | • | • | • | • | - | - | • | - | • | • | • | • |

▲ Dirección Valencia

▼ Dirección Alicante

● Ambas direcciones

■ Verano



Esquema de enlaces y cambios de sentido Autopista AP-7 Tarragona- Valencia-Alicante

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 (*) | 213,60 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|------------------------|------------------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz | 06/02/1969 | 30/07/1969 | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Tarragona-Valencia | 23/07/1971 | 08/09/1971 | 31/12/2019 |
| | Autopista AP-7: Valencia-Alicante | 21/12/1972 | 22/12/1971 | 31/12/2019 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Valencia-Alicante fue de 21.287 vehículos, de los cuales 19.915 corresponden a la categoría de ligeros y 1.372 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo superior (110,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 19.039 Vh/día en el tramo Benisa-Atea hasta 26.346 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 2010 para el conjunto de la vía en 1.153,99 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 6,5% 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|-------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Silla-Algemesí | 20.063 | 1.156 | 21.219 | -7,64 | 103.254.244 | 5.948.254 | 109.202.498 | -7,64 |
| Algemesí-Favareta | 20.890 | 1.210 | 22.100 | -8,03 | 106.136.980 | 6.147.697 | 112.284.677 | -8,03 |
| Favareta-Jeresa | 20.424 | 1.198 | 21.622 | -7,82 | 108.167.783 | 6.347.342 | 114.515.125 | -7,82 |
| Jeresa-Oliva | 16.972 | 1.000 | 17.972 | -7,22 | 93.416.181 | 5.505.963 | 98.922.144 | -7,22 |
| Oliva-Ondara | 17.945 | 1.147 | 19.092 | -6,93 | 131.194.337 | 8.383.257 | 139.577.594 | -6,93 |
| Ondara-Benisa | 18.021 | 1.429 | 19.450 | -5,99 | 82.087.713 | 6.509.231 | 88.596.944 | -5,99 |
| Benisa-Altea | 17.500 | 1.539 | 19.039 | -6,70 | 106.990.626 | 9.409.114 | 116.399.740 | -6,70 |
| Altea-Benidorm | 20.024 | 1.560 | 21.584 | -6,11 | 76.084.118 | 5.928.807 | 82.012.925 | -6,11 |
| Benidorm-Terra Mítica | 21.019 | 1.568 | 22.586 | -7,07 | 29.459.544 | 2.197.517 | 31.657.061 | -7,07 |
| Terra Mítica-Villajoyosa | 23.429 | 1.734 | 25.162 | -7,14 | 52.848.394 | 3.910.333 | 56.758.727 | -7,14 |
| Villajoyosa-San Juan | 24.527 | 1.819 | 26.346 | -7,34 | 189.972.432 | 14.086.622 | 204.059.054 | -7,34 |
| Total tramo de peaje | 19.915 | 1.352 | 21.287 | -7,15 | 1.079.612.352 | 74.374.137 | 1.153.986.489 | -7,15 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|------------|
| Longitud total (km) | 148,52 | 5,9 |
| IMD total (Vh/d) | 21.287 | 110,1 |
| Demanda total (MVh x km) | 1.153,99 | 6,5 |

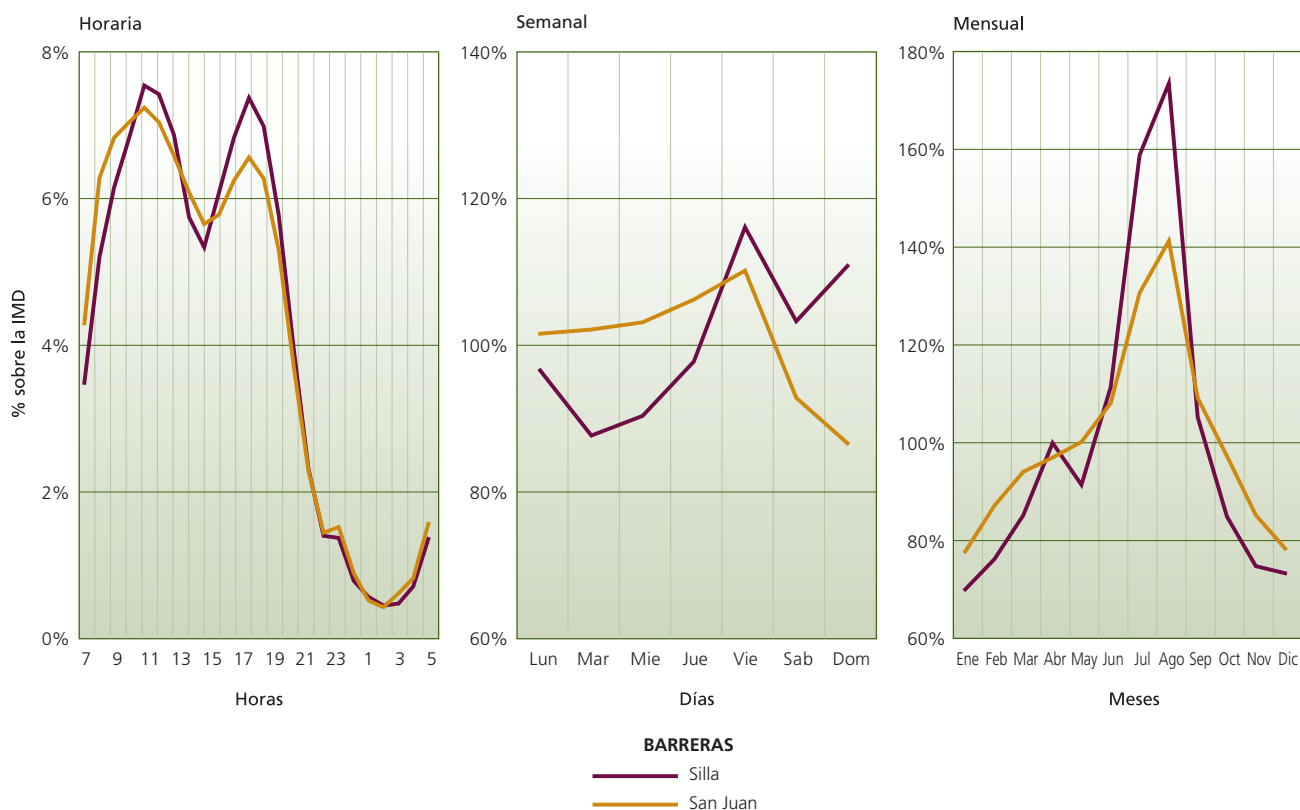
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,50% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,33%. En la barrera de San Juan las puntas horarias alcanzan los valores del 7,20% (11 h) y del 6,52% (18 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,66% de la IMD, en la barrera de Silla y del 109,78% en la de San Juan. 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 158,21%-172,92% en Silla y 130,00%-140,66% 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 2010



| Horaria | Silla | | San Juan | |
|--------------|---------------|------|---------------|------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 732 | 3,45 | 823 | 4,26 |
| 8 | 1.096 | 5,16 | 1.205 | 6,24 |
| 9 | 1.296 | 6,11 | 1.310 | 6,79 |
| 10 | 1.441 | 6,79 | 1.350 | 7,00 |
| 11 | 1.594 | 7,50 | 1.389 | 7,20 |
| 12 | 1.566 | 7,38 | 1.350 | 7,00 |
| 13 | 1.448 | 6,82 | 1.266 | 6,54 |
| 14 | 1.209 | 5,70 | 1.166 | 6,04 |
| 15 | 1.124 | 5,29 | 1.082 | 5,61 |
| 16 | 1.281 | 6,03 | 1.107 | 5,74 |
| 17 | 1.441 | 6,79 | 1.197 | 6,20 |
| 18 | 1.555 | 7,33 | 1.259 | 6,52 |
| 19 | 1.474 | 6,94 | 1.202 | 6,23 |
| 20 | 1.216 | 5,73 | 1.013 | 5,25 |
| 21 | 827 | 3,90 | 706 | 3,66 |
| 22 | 481 | 2,27 | 433 | 2,24 |
| 23 | 288 | 1,36 | 270 | 1,40 |
| 24 | 283 | 1,33 | 285 | 1,48 |
| 1 | 159 | 0,75 | 164 | 0,85 |
| 2 | 112 | 0,53 | 93 | 0,48 |
| 3 | 88 | 0,41 | 75 | 0,39 |
| 4 | 94 | 0,44 | 111 | 0,58 |
| 5 | 142 | 0,67 | 150 | 0,78 |
| 6 | 281 | 1,32 | 293 | 1,52 |
| Total | 21.228 | | 19.299 | |

| Diaria | Silla | | San Juan | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 20.407 | 96,13 | 19.528 | 101,19 |
| Mar | 18.534 | 87,31 | 19.632 | 101,73 |
| Mie | 19.090 | 89,93 | 19.822 | 102,71 |
| Jue | 20.675 | 97,39 | 20.421 | 105,81 |
| Vie | 24.553 | 115,66 | 21.187 | 109,78 |
| Sáb | 21.832 | 102,85 | 17.834 | 92,41 |
| Dom | 23.443 | 110,43 | 16.639 | 86,22 |
| Total | 21.228 | | 19.299 | |

| Mensual | Silla | | San Juan | |
|--------------|---------------|--------|---------------|--------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 14.726 | 69,37 | 14.879 | 77,10 |
| Feb | 16.057 | 75,64 | 16.691 | 86,49 |
| Mar | 17.947 | 84,54 | 18.038 | 93,47 |
| Abr | 21.090 | 99,35 | 18.587 | 96,31 |
| May | 19.280 | 90,82 | 19.205 | 99,51 |
| Jun | 23.523 | 110,81 | 20.751 | 107,52 |
| Jul | 33.585 | 158,21 | 25.089 | 130,00 |
| Ago | 36.708 | 172,92 | 27.146 | 140,66 |
| Sep | 22.204 | 104,60 | 20.952 | 108,57 |
| Oct | 17.888 | 84,27 | 18.650 | 96,64 |
| Nov | 15.729 | 74,10 | 16.331 | 84,62 |
| Dic | 15.425 | 72,66 | 15.009 | 77,77 |
| Total | 21.228 | | 19.299 | |

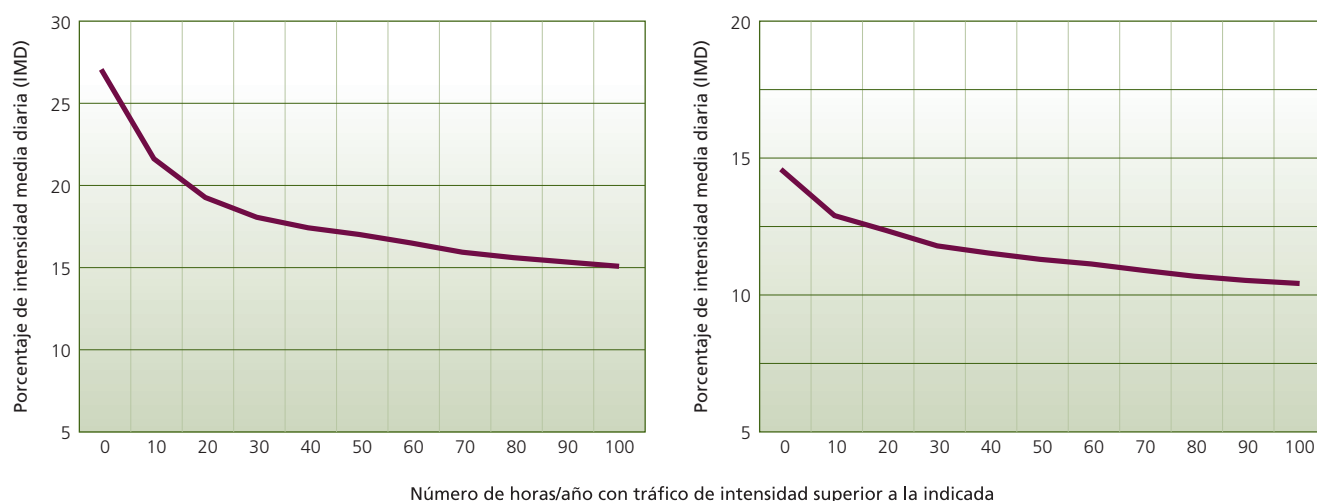
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 Silla una intensidad mayor o igual al 17,92 de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en San Juan este valor fue del 11,71%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,95% de la intensidad media diaria (hora 100) en Silla y al 10,33% en San Juan.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 26,78% de la IMD en Silla y del 14,44% en San Juan.

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 2010. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



| Silla | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 26,78 |
| 10 | 21,47 |
| 20 | 19,12 |
| 30 | 17,92 |
| 40 | 17,27 |
| 50 | 16,86 |
| 60 | 16,35 |
| 70 | 15,79 |
| 80 | 15,46 |
| 90 | 15,21 |
| 100 | 14,95 |

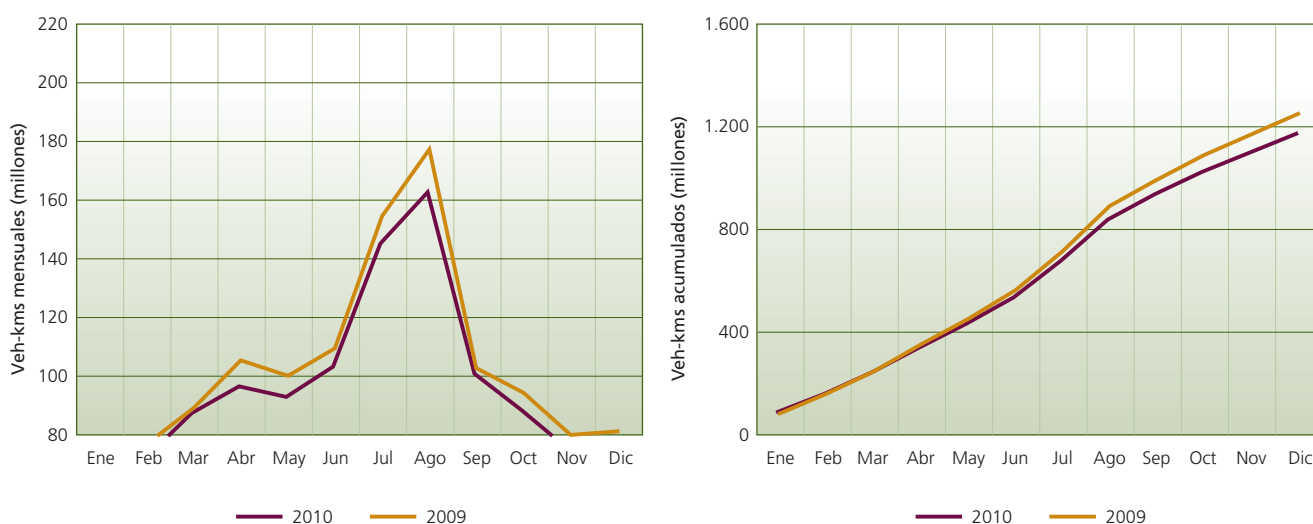
| San Juan | |
|---------------------|--------------------|
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
| 0 | 14,44 |
| 10 | 12,80 |
| 20 | 12,27 |
| 30 | 11,71 |
| 40 | 11,44 |
| 50 | 11,21 |
| 60 | 11,04 |
| 70 | 10,81 |
| 80 | 10,60 |
| 90 | 10,44 |
| 100 | 10,33 |

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2010 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 1.154 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 2010. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



| Autopista AP-7 (AUMAR) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 70,88 | 70,33 | 85,93 | 94,99 | 91,60 | 101,88 | | |
| Mens. 2009 | 76,82 | 76,46 | 88,68 | 104,97 | 99,60 | 109,06 | | |
| Acum. 2010 | 70,88 | 141,21 | 227,14 | 322,13 | 413,73 | 515,62 | | |
| Acum. 2009 | 76,82 | 153,29 | 241,97 | 346,95 | 446,55 | 555,61 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 143,86 | 161,35 | 99,47 | 86,90 | 73,50 | 73,29 | 1.153,99 | |
| Mens. 2009 | 153,99 | 176,78 | 102,25 | 94,01 | 79,63 | 80,63 | 1.242,90 | |
| Acum. 2010 | 659,48 | 820,83 | 920,30 | 1.007,20 | 1.080,70 | 1.153,99 | | |
| Acum. 2009 | 709,60 | 886,37 | 988,62 | 1.082,63 | 1.162,26 | 1.242,90 | | |

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

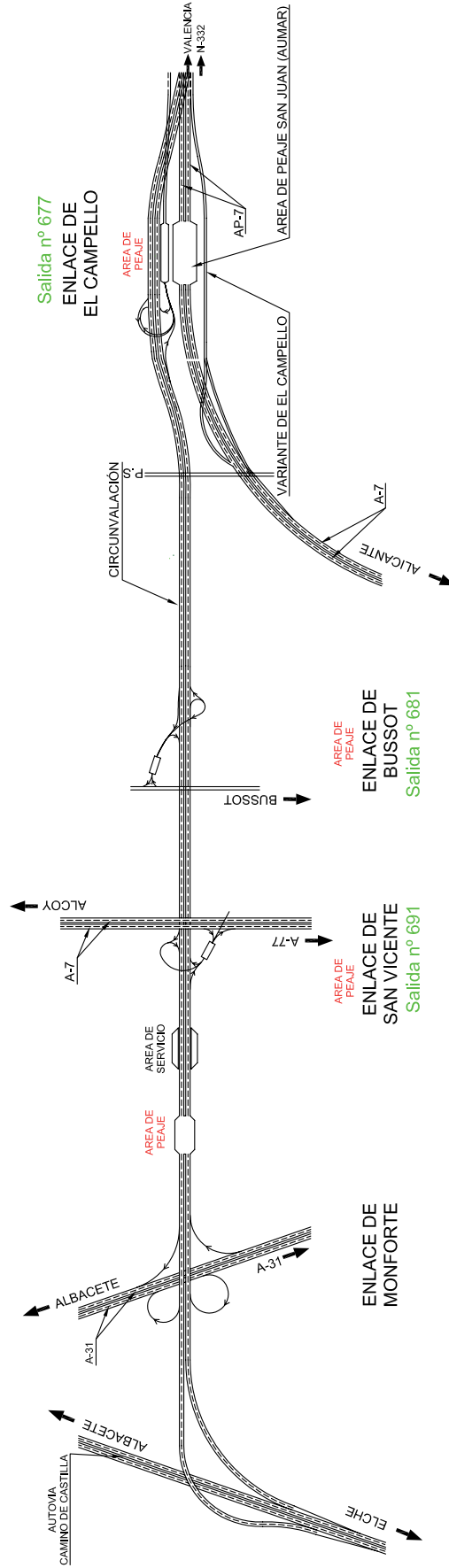


SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | Gasolinera | Restaurante | Parque | Teléfono | Información | Accesibilidad | Moneda | Accesibilidad | Información | Accesibilidad |
|---------------------------------|-------|------|------------|-------------|--------|----------|-------------|---------------|--------|---------------|-------------|---------------|
| AP-7 CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE | Agost | 696 | • | • | - | • | - | - | - | • | - | • |

↻ Dirección Alicante Norte ↺ Dirección Alicante Sur ● Ambas direcciones

Esquema de Enlaces y Cambios de Sentido Autopista Circunvalación de Peaje (AP-7)



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 F-1, y su esquema de enlaces en la figura F-2.

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 | 5/4/2004 |
| 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 | 13/02/2004 | 11/12/2007 | 13/02/2040 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 7.249 vehículos, de los cuales 6.807 corresponden a la categoría de ligeros y 442 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (37,5%) 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 2010 para el conjunto de la vía en 87,92 millones de Vh × km, valor que corresponde a un porcentaje sobre el conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (0,5%) 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. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Monforte-San Vicente | 6.109 | 395 | 6.504 | -10,21 | 34.718.252 | 2.243.419 | 36.961.671 | -10,2% |
| San Vicente-Busot | 8.115 | 538 | 8.653 | -6,91 | 28.517.052 | 1.891.238 | 30.408.290 | -6,9% |
| Busot-Campello | 6.542 | 410 | 6.952 | -10,32 | 11.282.759 | 707.574 | 11.990.333 | -10,3% |
| Campello-AUMAR | 6.668 | 430 | 7.098 | -10,41 | 8.044.438 | 518.669 | 8.563.108 | -10,4% |
| Total tramo de peaje | 6.807 | 442 | 7.249 | -9,13 | 82.562.501 | 5.360.901 | 87.923.402 | -9,1 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|--------------|------------|
| Longitud total (km) | 33,20 | 1,3 |
| IMD total (Vh/d) | 7,249 | 37,5 |
| Demanda total (MVh x km) | 87,92 | 0,5 |

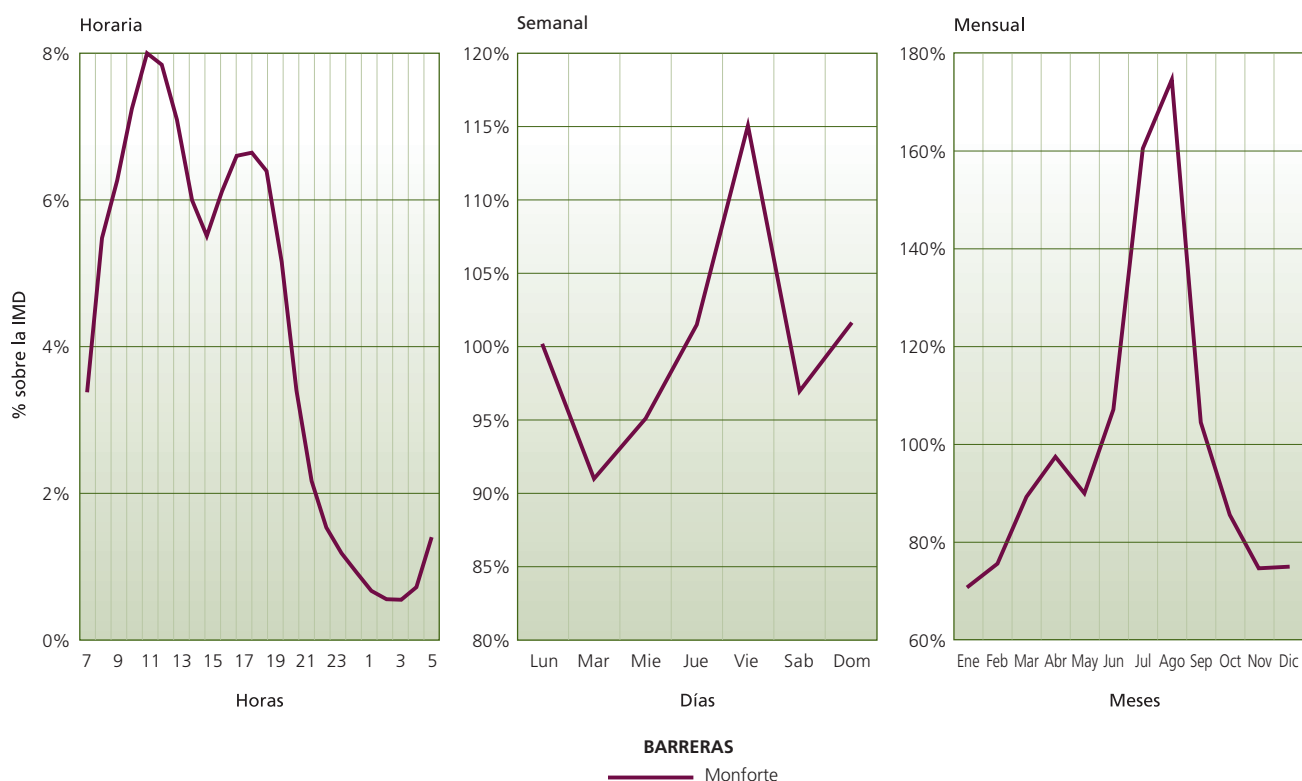
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,97% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,61%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,854 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 (159,80%) y agosto (173,89%).

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 2010



| Horaria | | Monforte | |
|--------------|--------------|----------|--|
| Horas | IMD | % s/IMD | |
| 7 | 219 | 3,36 | |
| 8 | 354 | 5,45 | |
| 9 | 406 | 6,23 | |
| 10 | 469 | 7,22 | |
| 11 | 519 | 7,97 | |
| 12 | 508 | 7,81 | |
| 13 | 460 | 7,07 | |
| 14 | 388 | 5,96 | |
| 15 | 356 | 5,48 | |
| 16 | 396 | 6,09 | |
| 17 | 427 | 6,57 | |
| 18 | 430 | 6,61 | |
| 19 | 414 | 6,36 | |
| 20 | 333 | 5,12 | |
| 21 | 219 | 3,37 | |
| 22 | 138 | 2,13 | |
| 23 | 97 | 1,49 | |
| 24 | 74 | 1,14 | |
| 1 | 57 | 0,88 | |
| 2 | 41 | 0,63 | |
| 3 | 34 | 0,52 | |
| 4 | 33 | 0,51 | |
| 5 | 44 | 0,68 | |
| 6 | 87 | 1,34 | |
| Total | 6.505 | | |

| Diaria | | Monforte | |
|--------------|--------------|----------|--|
| Día | IMD | % s/IMD | |
| Lun | 6.495 | 99,85 | |
| Mar | 5.906 | 90,80 | |
| Mie | 6.172 | 94,88 | |
| Jue | 6.588 | 101,28 | |
| Vie | 7.470 | 114,85 | |
| Sáb | 6.292 | 96,74 | |
| Dom | 6.591 | 101,32 | |
| Total | 6.505 | | |

| Mensual | | Monforte | |
|--------------|--------------|----------|--|
| Mes | IMD | % s/IMD | |
| Ene | 4.573 | 70,30 | |
| Feb | 4.872 | 74,90 | |
| Mar | 5.765 | 88,63 | |
| Abr | 6.293 | 96,74 | |
| May | 5.811 | 89,33 | |
| Jun | 6.926 | 106,48 | |
| Jul | 10.394 | 159,80 | |
| Ago | 11.311 | 173,89 | |
| Sep | 6.751 | 103,78 | |
| Oct | 5.520 | 84,86 | |
| Nov | 4.809 | 73,93 | |
| Dic | 4.834 | 74,32 | |
| Total | 6.505 | | |

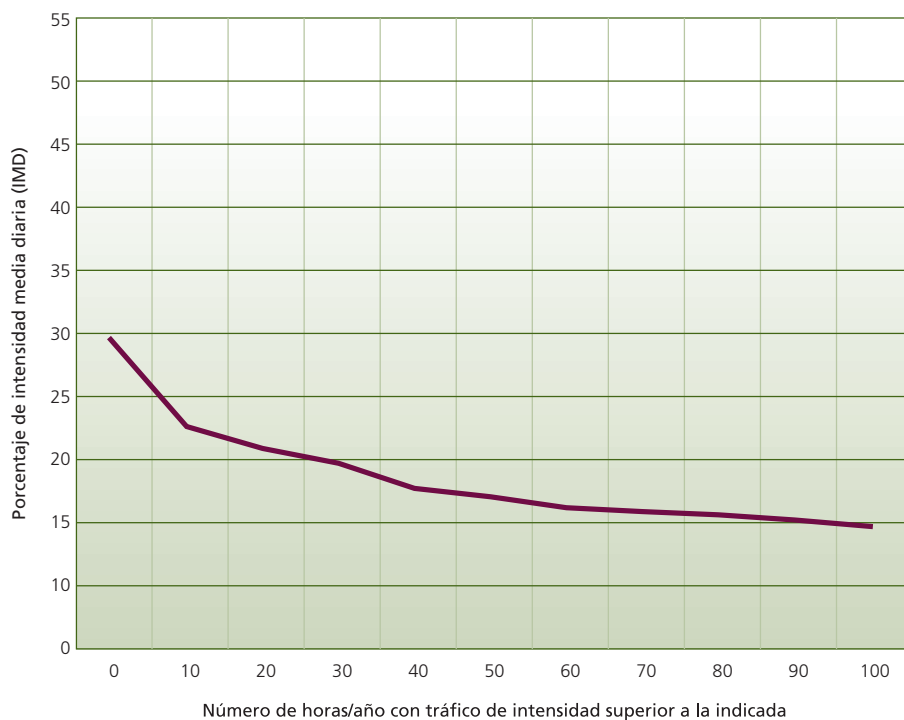
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 19,39% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,42% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 29,21% 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 2010. Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



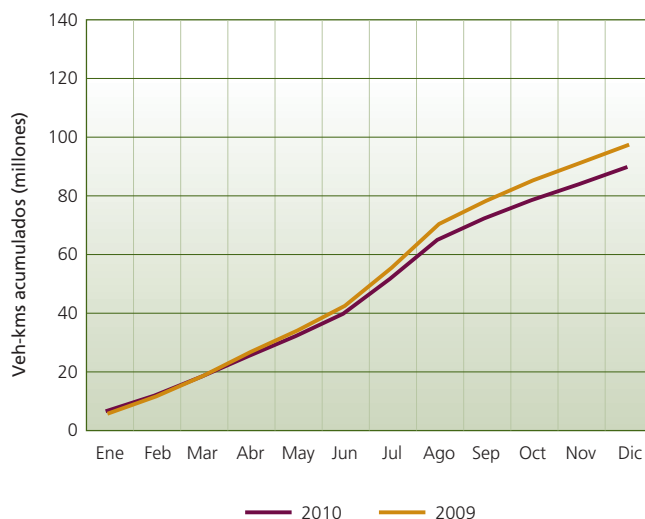
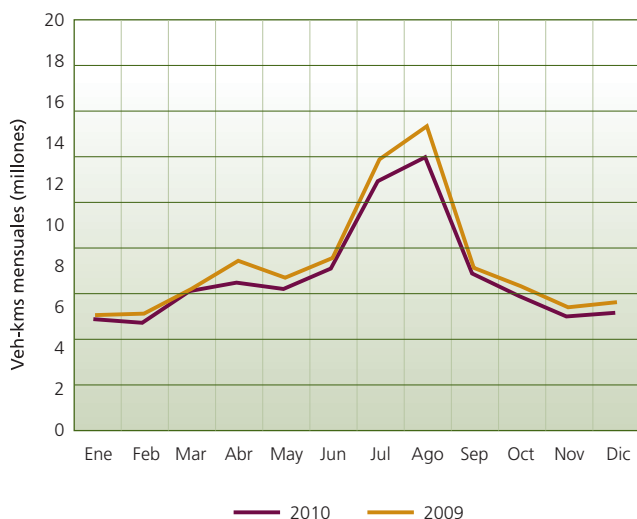
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 29,21 |
| 10 | 22,32 |
| 20 | 20,60 |
| 30 | 19,39 |
| 40 | 17,40 |
| 50 | 16,77 |
| 60 | 15,90 |
| 70 | 15,59 |
| 80 | 15,30 |
| 90 | 14,90 |
| 100 | 14,42 |

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 2010 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 2010.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



| Autopista AP-7 (CIRALSA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 5,22 | 5,03 | 6,60 | 7,00 | 6,70 | 7,70 | | |
| Mens. 2009 | 5,55 | 5,64 | 6,84 | 8,21 | 7,39 | 8,33 | | |
| Acum. 2010 | 5,22 | 10,25 | 16,85 | 23,85 | 30,55 | 38,25 | | |
| Acum. 2009 | 5,55 | 11,19 | 18,03 | 26,24 | 33,63 | 41,96 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 11,94 | 13,09 | 7,43 | 6,33 | 5,34 | 5,53 | 87,91 | |
| Mens. 2009 | 13,14 | 14,74 | 7,84 | 6,96 | 5,95 | 6,16 | 96,75 | |
| Acum. 2010 | 50,19 | 63,28 | 70,71 | 77,04 | 82,38 | 87,91 | | |
| Acum. 2009 | 55,10 | 69,84 | 77,68 | 84,64 | 90,59 | 96,75 | | |

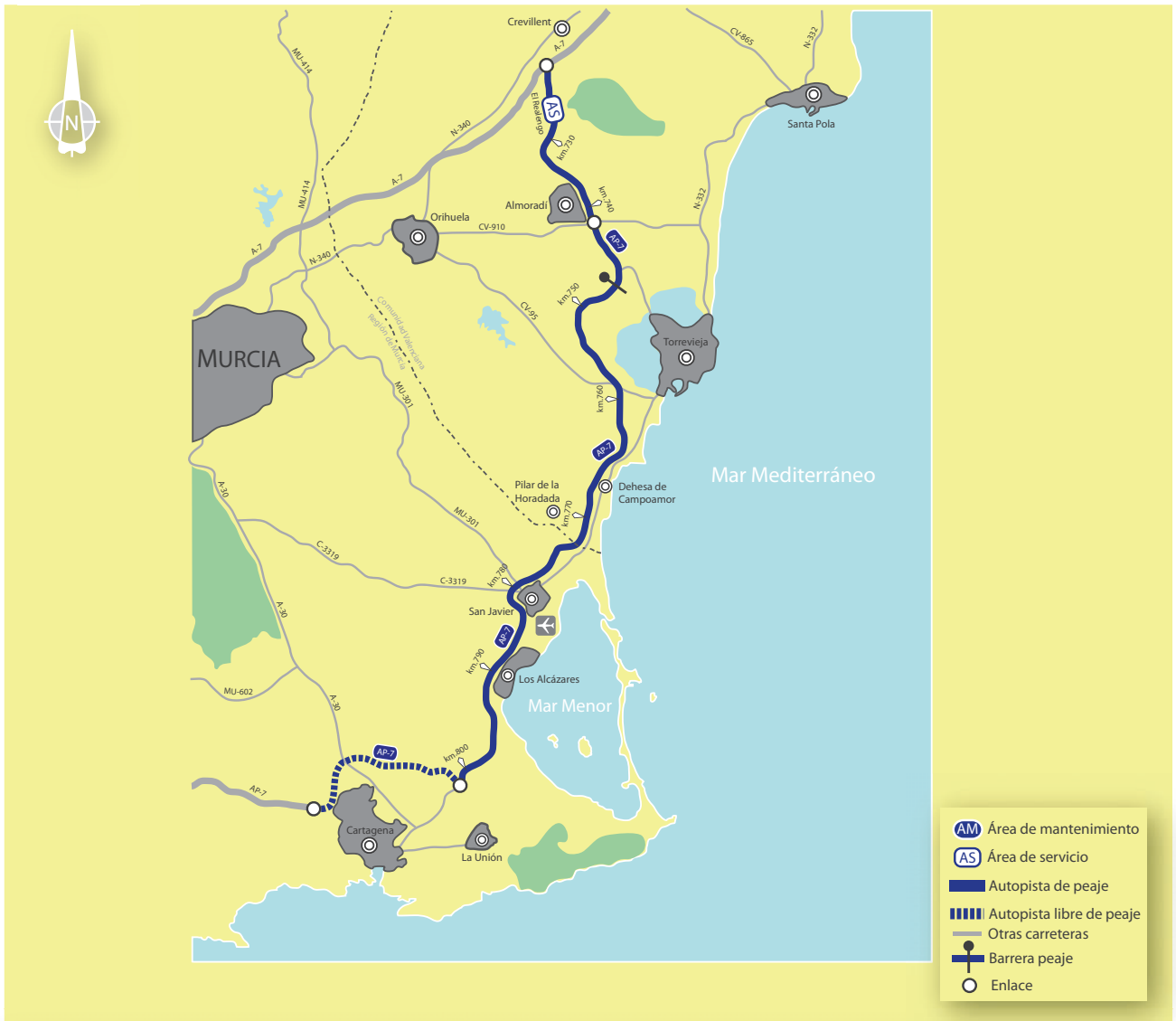
AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA

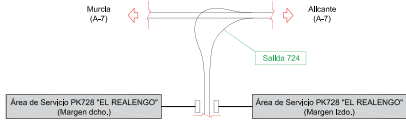


SERVICIOS

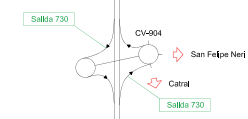
| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 ALICANTE-CARTAGENA | El Realengo | 728 | • | • | • | • | - | - | - | - | • | - | • | • |

⬆️ Dirección Alicante ⬆️ Dirección Cartagena ● Ambas direcciones

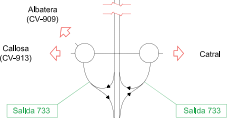
Conexión A-7/AP-7



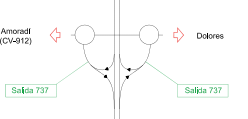
Enlace CATRAL



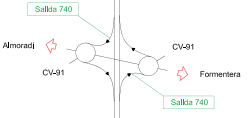
Enlace CATRAL - ALBATERA



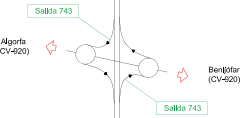
Enlace ALMORADI - DOLORES



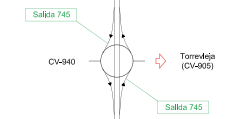
Enlace ALMORADI - FORMENTERA



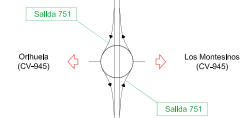
Enlace ALGORFA - BENIÚFAR



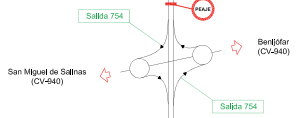
Enlace TORREVIEJA NORTE



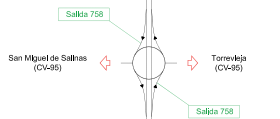
Enlace LOS MONTESINOS



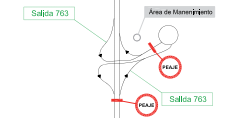
Enlace SAN MIGUEL - BENIÚFAR



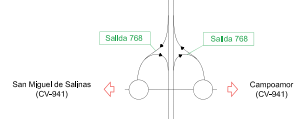
Enlace TORREVIEJA SUR



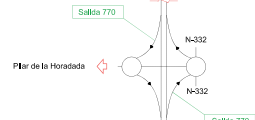
Enlace LA ZENIA



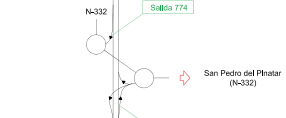
Enlace CAMPOAMOR



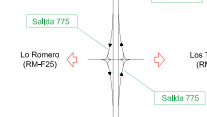
Enlace PILAR DE LA HORADADA



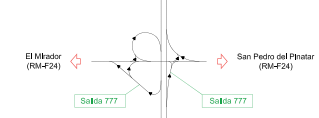
Enlace SAN PEDRO NORTE



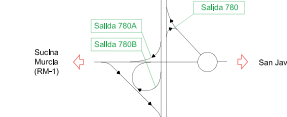
Enlace LOS TÁRRAGAS



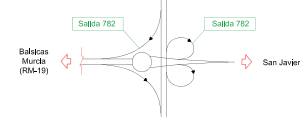
Enlace EL MIRADOR



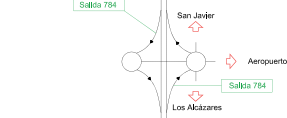
Enlace SAN JAVIER NORTE - SUCINA



Enlace BALSICAS



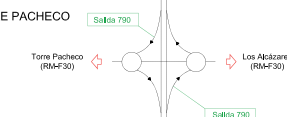
Enlace SAN JAVIER SUR - AEROPUERTO



Enlace LOS ALCÁZARES NORTE



Enlace LOS ALCÁZARES CENTRO - TORRE PACHECO



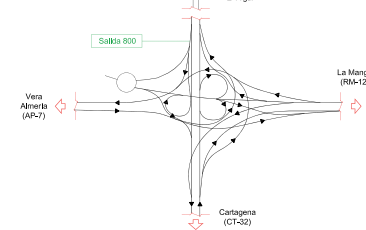
Enlace LOS ALCÁZARES SUR



Enlace TORRE DEL NEGRO



Enlace LOS BEATOS



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 (*) | 138,14 |

| Autopistas que explota | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| | Autopista AP-7: Alicante-Cartagena | 01/08/1998 | 06/07/2001 | 31/07/2048 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena fue de 17.173 vehículos, de los cuales 15.385 corresponden a la categoría de ligeros y 1.788 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD algo inferior (88,9%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían acusadamente según los tramos de peaje, en un rango que va desde 5.876 Vh/día en el tramo Los Montesinos-Benijófar hasta 32.262 Vh/día en el tramo Los Beatos-CT-32 (Cartagena).

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2010 para el conjunto de la vía en 480,15 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 2,7% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor más o menos equilibrado con la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 3%.

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

| Tabla T-2 (AP-7 AUSUR). Intensidades de tráfico. Año 2010 | | | | | | | | |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Autovía A-7 (Alicante)-Catral | 19.422 | 2.845 | 22.267 | -0,49 | 34.027.207 | 4.983.933 | 39.011.140 | -0,24 |
| Catral-Albatera | 23.112 | 3.180 | 26.292 | -0,59 | 20.246.188 | 2.785.520 | 23.031.708 | -0,34 |
| Albatera-Dolores | 25.221 | 3.434 | 28.655 | -14,91 | 42.345.227 | 5.766.027 | 48.111.254 | -14,70 |
| Dolores-Almoradí | 24.826 | 3.520 | 28.346 | -3,72 | 28.996.354 | 4.111.717 | 33.108.071 | -3,48 |
| Almoradí-Algorfa | 24.575 | 3.236 | 27.811 | -3,72 | 20.630.696 | 2.717.015 | 23.347.711 | -3,47 |
| Algorfa-Torreveja | 23.698 | 2.766 | 26.464 | -3,71 | 22.489.544 | 2.625.135 | 25.114.678 | -3,46 |
| Torreveja-Los Montesinos | 5.166 | 713 | 5.879 | -8,59 | 11.124.381 | 1.536.499 | 12.660.881 | -8,36 |
| Los Montesinos-Benijófar | 5.119 | 758 | 5.876 | -8,57 | 5.418.070 | 802.155 | 6.220.225 | -8,34 |
| Benijófar-San Miguel | 5.101 | 1.007 | 6.107 | -8,50 | 7.633.220 | 1.506.399 | 9.139.619 | -8,26 |
| San Miguel-La Zenia | 5.831 | 1.370 | 7.201 | -17,92 | 11.279.860 | 2.649.969 | 13.929.828 | -17,71 |
| La Zenia-Campoamor | 5.501 | 988 | 6.489 | -14,31 | 9.035.132 | 1.622.889 | 10.658.021 | -14,09 |
| Campoamor-Pilar de la Horadada | 9.542 | 1.850 | 11.393 | -14,24 | 6.617.591 | 1.283.211 | 7.900.802 | -14,01 |
| Pilar de la H.-S. Pedro Pinatar | 18.839 | 1.818 | 20.657 | -7,58 | 26.130.268 | 2.521.393 | 28.651.661 | -7,38 |
| S. Pedro Pinatar-Las Tárragas | 19.830 | 1.712 | 21.542 | 13,06 | 10.133.231 | 874.777 | 11.008.008 | 13,31 |
| Las Tárragas-El Mirador | 16.803 | 1.665 | 18.468 | 19,65 | 14.105.765 | 1.397.959 | 15.503.724 | 19,92 |
| El Mirador-S. Javier Norte | 16.636 | 1.592 | 18.228 | 19,78 | 16.395.008 | 1.568.547 | 17.963.554 | 20,05 |
| S.Javier N.-S.Javier Centro | 15.638 | 1.369 | 17.007 | 20,10 | 7.991.048 | 699.456 | 8.690.504 | 20,37 |
| S.Javier C.-S. Javier Sur | 15.727 | 1.058 | 16.785 | 23,53 | 12.629.052 | 849.316 | 13.478.368 | 23,81 |
| S.Javier S.-Los Alcázares N. | 16.849 | 1.362 | 18.211 | 18,96 | 14.759.607 | 1.192.803 | 15.952.411 | 19,25 |
| Los Alcáz. N.-Los Alcázares C. | 16.645 | 1.275 | 17.920 | 22,89 | 24.909.775 | 1.908.143 | 26.817.918 | 23,19 |
| Los Alcáz. C.-Los Alcázares S. | 17.018 | 1.490 | 18.508 | 19,02 | 24.225.269 | 2.120.401 | 26.345.670 | 19,30 |
| Los Alcáz. S.-Torre del Negro | 17.367 | 1.513 | 18.880 | 18,86 | 23.454.192 | 2.043.541 | 25.497.734 | 19,15 |
| Torre del Negro-Los Beatos | 18.315 | 1.393 | 19.709 | 12,38 | 16.712.824 | 1.271.311 | 17.984.135 | 12,64 |
| Los Beatos-CT-32 (Cartagena) | 30.396 | 1.866 | 32.262 | 1,92 | 18.860.725 | 1.157.732 | 20.018.457 | 2,16 |
| Total tramos de peaje | 15.385 | 1.788 | 17.173 | 1,25 | 430.150.234 | 49.995.848 | 480.146.082 | 1,50 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Longitud total (km) | 76,60 | 3,0 |
| IMD total (Vh/d) | 17.173 | 88,9 |
| Demanda total (MVh x km) | 480,15 | 2,7 |

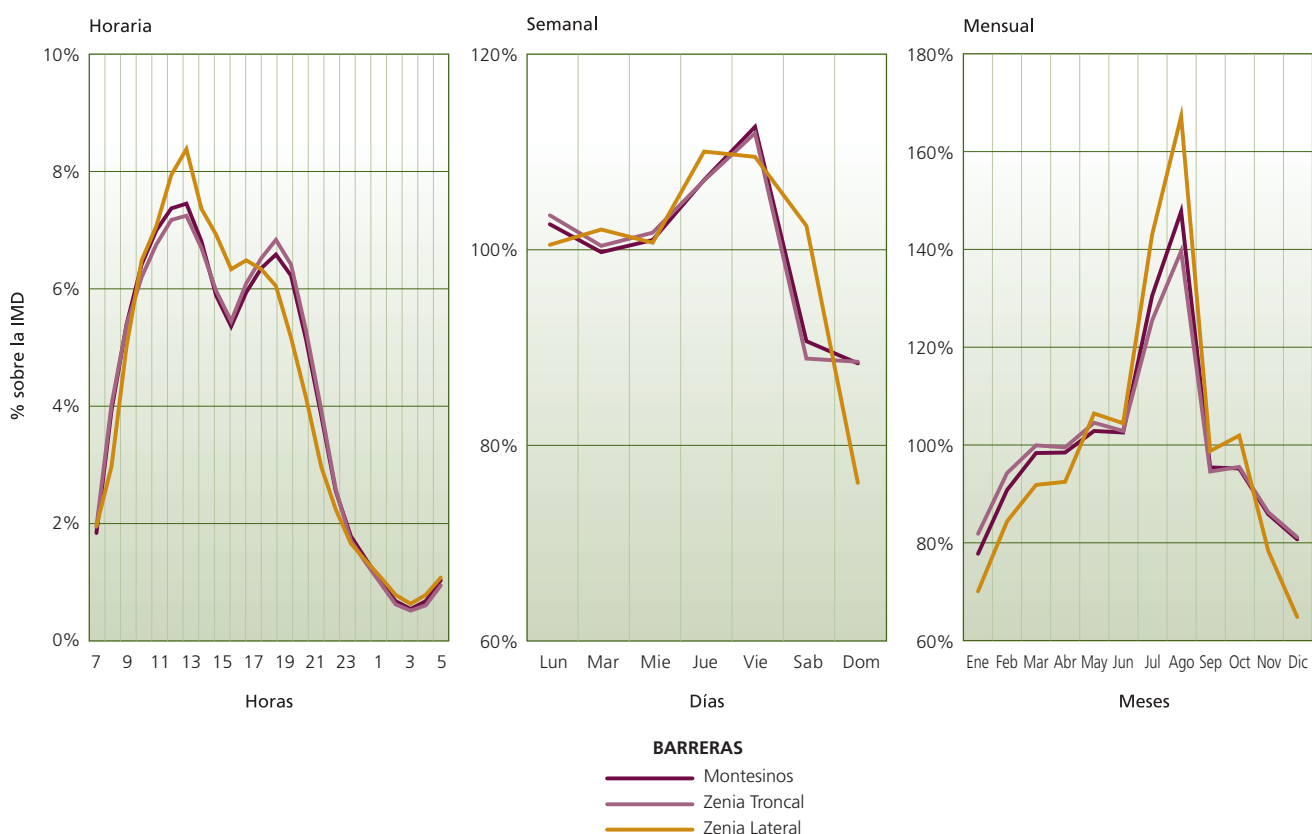
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza su mayor valor en la barrera de Zenia lateral con el 8,33% de la intensidad media horaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 5,99%. En Zenia troncal las puntas horarias alcanzan los valores del 7,20% (13 h) y del 6,78% (19 h), y en Montesinos de 7,40% (13 h) y del 6,54% (19 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 112,24% de la IMD en la barrera de Montesinos y del 111,61% en la de Zenia troncal, mientras que en la barrera de Zenia lateral la punta se produce los jueves con el 109,70% 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, siendo los valores más altos los de la barrera Zenia lateral (142,40%-166,52%).

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

Tabla y gráfico T-3 (AP-7 AUSUR). Distribución de las intensidades medias: AP-7, Alicante-Cartagena. Año 2010



| Horaria | Montesinos | | Zenía troncal | | Zenía lateral | |
|--------------|--------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 105 | 1,79% | 123 | 1,90% | 13 | 1,90% |
| 8 | 228 | 3,88% | 258 | 3,98% | 20 | 2,92% |
| 9 | 314 | 5,34% | 346 | 5,33% | 34 | 4,97% |
| 10 | 374 | 6,36% | 399 | 6,15% | 44 | 6,43% |
| 11 | 408 | 6,94% | 435 | 6,70% | 48 | 7,02% |
| 12 | 430 | 7,32% | 462 | 7,12% | 54 | 7,89% |
| 13 | 435 | 7,40% | 467 | 7,20% | 57 | 8,33% |
| 14 | 397 | 6,76% | 431 | 6,64% | 50 | 7,31% |
| 15 | 343 | 5,84% | 384 | 5,92% | 47 | 6,87% |
| 16 | 312 | 5,31% | 350 | 5,39% | 43 | 6,29% |
| 17 | 346 | 5,89% | 392 | 6,04% | 44 | 6,43% |
| 18 | 370 | 6,30% | 420 | 6,47% | 43 | 6,29% |
| 19 | 384 | 6,54% | 440 | 6,78% | 41 | 5,99% |
| 20 | 363 | 6,18% | 413 | 6,36% | 35 | 5,12% |
| 21 | 299 | 5,09% | 340 | 5,24% | 28 | 4,09% |
| 22 | 223 | 3,80% | 253 | 3,90% | 20 | 2,92% |
| 23 | 147 | 2,50% | 164 | 2,53% | 15 | 2,19% |
| 24 | 102 | 1,74% | 108 | 1,66% | 11 | 1,61% |
| 1 | 79 | 1,34% | 83 | 1,28% | 9 | 1,32% |
| 2 | 56 | 0,95% | 60 | 0,92% | 7 | 1,02% |
| 3 | 37 | 0,63% | 37 | 0,57% | 5 | 0,73% |
| 4 | 29 | 0,49% | 30 | 0,46% | 4 | 0,58% |
| 5 | 37 | 0,63% | 36 | 0,55% | 5 | 0,73% |
| 6 | 58 | 0,99% | 58 | 0,89% | 7 | 1,02% |
| Total | 6.411 | | 7.553 | | 780 | |

| Diaria | Montesinos | | Zenía troncal | | Zenía lateral | |
|--------------|--------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 6.011 | 102,29% | 6.698 | 103,22% | 685 | 100,16% |
| Mar | 5.844 | 99,45% | 6.493 | 100,06% | 696 | 101,73% |
| Mie | 5.914 | 100,65% | 6.581 | 101,42% | 687 | 100,39% |
| Jue | 6.277 | 106,82% | 6.926 | 106,73% | 750 | 109,70% |
| Vie | 6.595 | 112,24% | 7.242 | 111,61% | 747 | 109,18% |
| Sáb | 5.308 | 90,33% | 5.744 | 88,52% | 698 | 102,10% |
| Dom | 5.175 | 88,08% | 5.725 | 88,22% | 519 | 75,82% |
| Total | 5.876 | | 6.489 | | 684 | |

| Mensual | Montesinos | | Zenía troncal | | Zenía lateral | |
|--------------|--------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 4.532 | 77,13% | 5.270 | 81,21% | 475 | 69,44% |
| Feb | 5.299 | 90,18% | 6.072 | 93,57% | 573 | 83,77% |
| Mar | 5.741 | 97,70% | 6.444 | 99,31% | 624 | 91,23% |
| Abr | 5.750 | 97,86% | 6.417 | 98,89% | 628 | 91,81% |
| May | 6.007 | 102,23% | 6.745 | 103,95% | 724 | 105,85% |
| Jun | 5.990 | 101,94% | 6.632 | 102,20% | 710 | 103,80% |
| Jul | 7.630 | 129,85% | 8.100 | 124,83% | 974 | 142,40% |
| Ago | 8.645 | 147,12% | 9.024 | 139,07% | 1.139 | 166,52% |
| Sep | 5.567 | 94,74% | 6.093 | 93,90% | 671 | 98,10% |
| Oct | 5.555 | 94,54% | 6.159 | 94,91% | 693 | 101,32% |
| Nov | 5.006 | 85,19% | 5.555 | 85,61% | 532 | 77,78% |
| Dic | 4.702 | 80,02% | 5.277 | 81,32% | 439 | 64,18% |
| Total | 5.876 | | 6.489 | | 684 | |

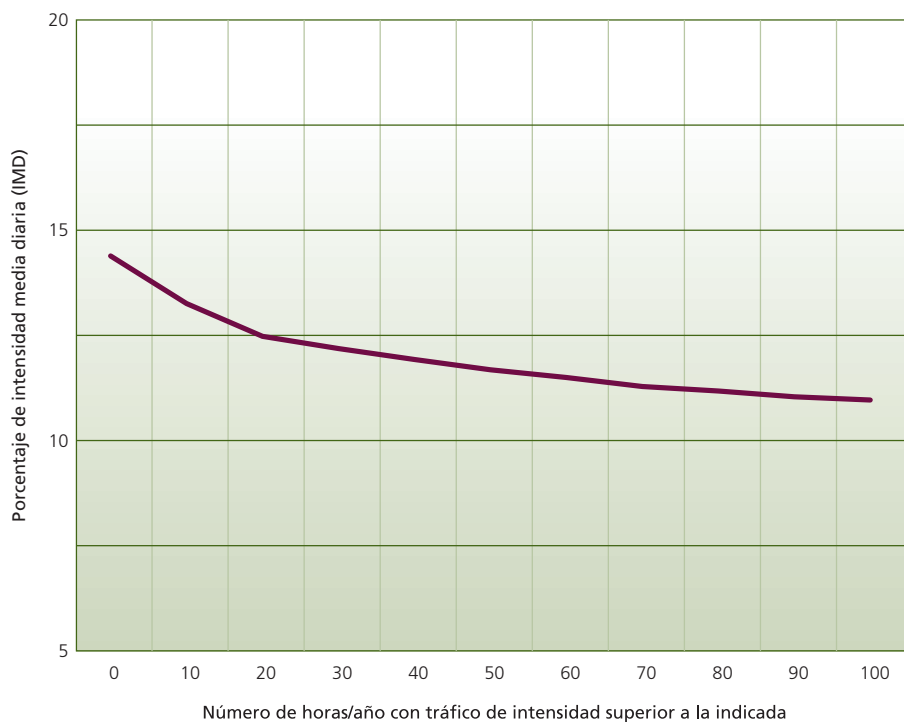
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 12,10% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,87% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 14,29% 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 AUSUR). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2010. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



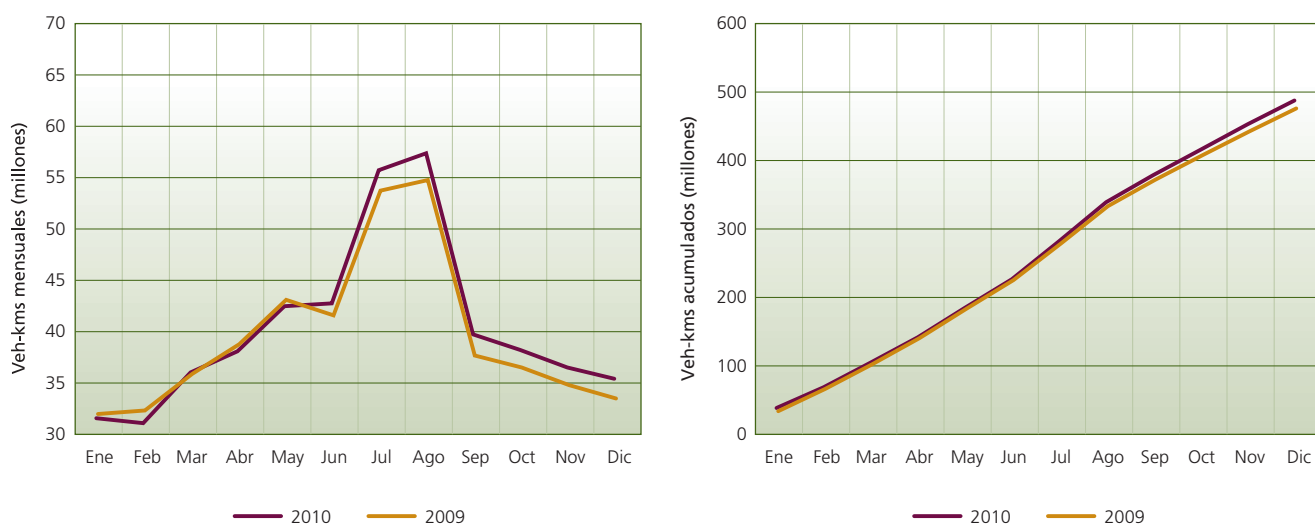
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 14,29 |
| 10 | 13,16 |
| 20 | 12,38 |
| 30 | 12,10 |
| 40 | 11,84 |
| 50 | 11,59 |
| 60 | 11,40 |
| 70 | 11,20 |
| 80 | 11,09 |
| 90 | 10,95 |
| 100 | 10,87 |

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 2010 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 480 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUSUR). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2010. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



| Autopista AP-7 (AUSUR) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 31,15 | 30,70 | 35,60 | 37,70 | 42,04 | 42,37 | | |
| Mens. 2009 | 31,83 | 32,22 | 35,78 | 38,62 | 42,97 | 41,44 | | |
| Acum. 2010 | 31,15 | 61,86 | 97,46 | 135,16 | 177,21 | 219,58 | | |
| Acum. 2009 | 31,83 | 64,05 | 99,83 | 138,45 | 181,42 | 222,86 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 55,34 | 56,97 | 39,30 | 37,83 | 36,09 | 35,03 | 480,15 | |
| Mens. 2009 | 53,58 | 54,62 | 37,56 | 36,37 | 34,68 | 33,38 | 473,05 | |
| Acum. 2010 | 274,92 | 331,90 | 371,19 | 409,03 | 445,12 | 480,15 | | |
| Acum. 2009 | 276,44 | 331,06 | 368,62 | 404,99 | 439,67 | 473,05 | | |

AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



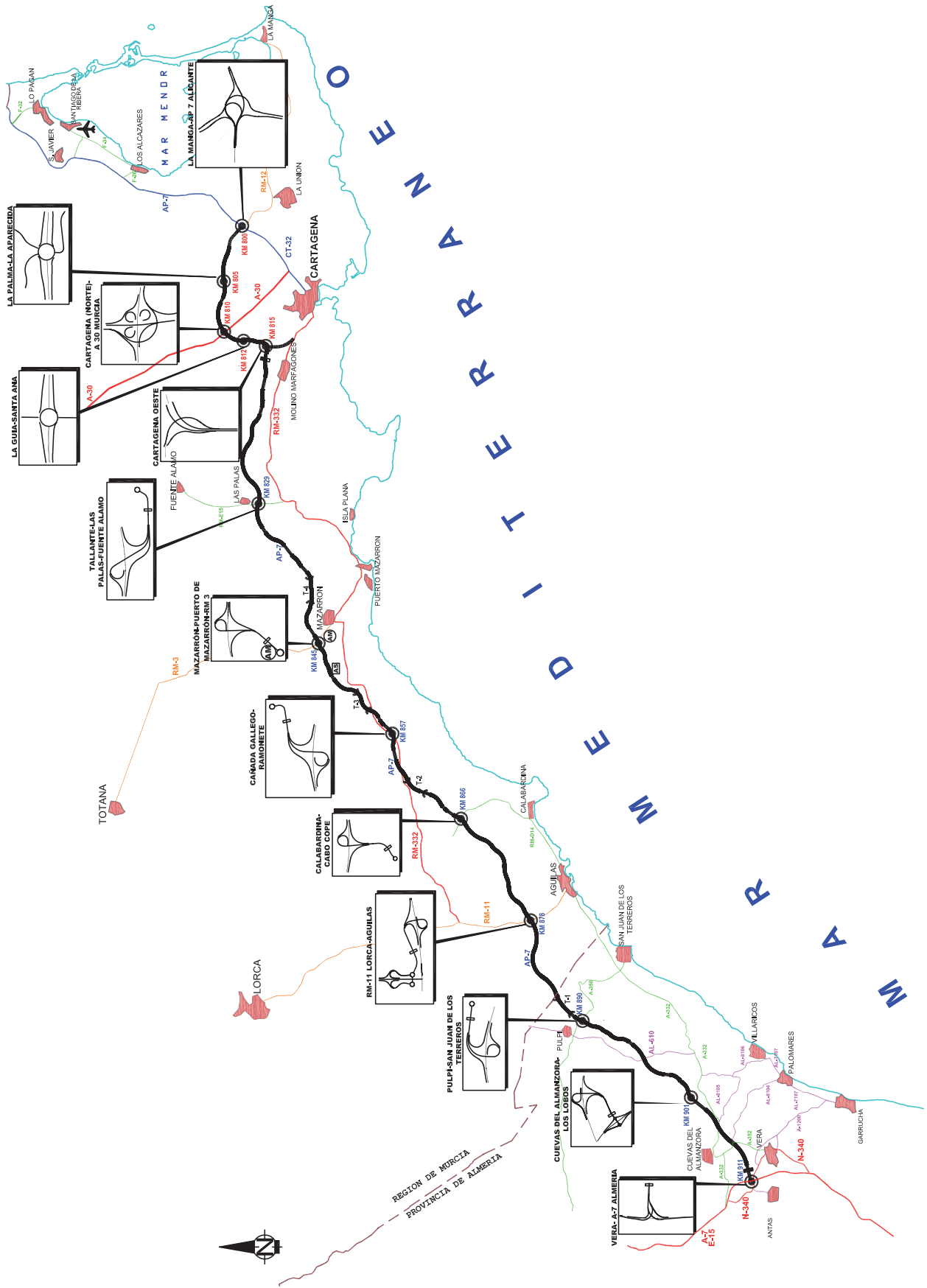
➔ AP-7 AUTOPISTA CARTAGENA-VERA



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 | 06/02/2004 | 29/03/2007 | 06/02/2040 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 1.996 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 1.747 corresponden a la categoría de ligeros y 249 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (10,3%) 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 1.344 Vh/día en el tramo Cuevas de Almanzora-Vera hasta 2.500 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 71,24 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 4,5%. Si se tienen en cuenta los tramos libres, la utilización anual de la autopista alcanzó el valor de 135,15 millones de Vh × km.

Los datos detallados sobre estos indicadores pueden consultarse en la tabla T-1.

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|---------------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Cartagena (Oeste)-Las Palas | 2.112 | 235 | 2.347 | -6,04 | 11.139.216 | 1.239.449 | 12.378.665 | -6,04 |
| Las Palas-Mazarrón | 2.243 | 257 | 2.500 | -4,94 | 12.976.316 | 1.486.809 | 14.463.125 | -4,94 |
| Mazarrón-Ramonete | 1.884 | 276 | 2.160 | -3,91 | 8.210.660 | 1.202.836 | 9.413.496 | -3,91 |
| Ramonete-Cabo de Cope | 2.136 | 326 | 2.462 | -2,11 | 6.907.610 | 1.054.251 | 7.961.862 | -2,11 |
| Cabo de Cope-Águilas | 1.583 | 295 | 1.878 | -5,72 | 6.956.652 | 1.296.407 | 8.253.059 | -5,72 |
| Águilas-Pulpí | 1.492 | 246 | 1.738 | -9,95 | 6.600.310 | 1.088.255 | 7.688.564 | -9,95 |
| Pulpí-Cuevas del Almanzora | 1.163 | 187 | 1.350 | -2,32 | 4.881.693 | 784.933 | 5.666.625 | -2,32 |
| Cuevas del Almanzora-Vera (A-7) | 1.162 | 182 | 1.344 | -2,82 | 4.682.395 | 733.387 | 5.415.782 | -2,82 |
| Total tramo de peaje | 1.747 | 249 | 1.996 | -4,99 | 62.354.852 | 8.886.327 | 71.241.178 | -4,99 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-------------------------------------|---------------|------------|---------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Cartagena (Los Beatos)-La Palma | 11.644 | 920 | 12.564 | 10,19 | 23.545.332 | 1.860.332 | 25.405.664 | 10,19 |
| La Palma-Cartagena (Norte) | 12.135 | 1.003 | 13.138 | 15,52 | 20.906.178 | 1.727.968 | 22.634.146 | 15,52 |
| Cartagena (N.)-Sta. Ana/Los Dolores | 10.388 | 619 | 11.007 | 29,02 | 7.355.743 | 438.314 | 7.794.057 | 29,02 |
| Sta. Ana/Los Dolores-Cartagena (O.) | 7.811 | 629 | 8.440 | 18,62 | 7.469.659 | 601.513 | 8.071.172 | 18,62 |
| Total tramos libres | 10.958 | 856 | 11.814 | 15,16 | 59.276.913 | 4.628.127 | 63.905.040 | 15,16 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|--------------|------------|
| Longitud total (km) | 112,60 | 4,5 |
| IMD total (Vh/d) | 1.996 | 10,3 |
| Demanda total (MVh x km) | 71,24 | 0,4 |

(*) Tramos de peaje.

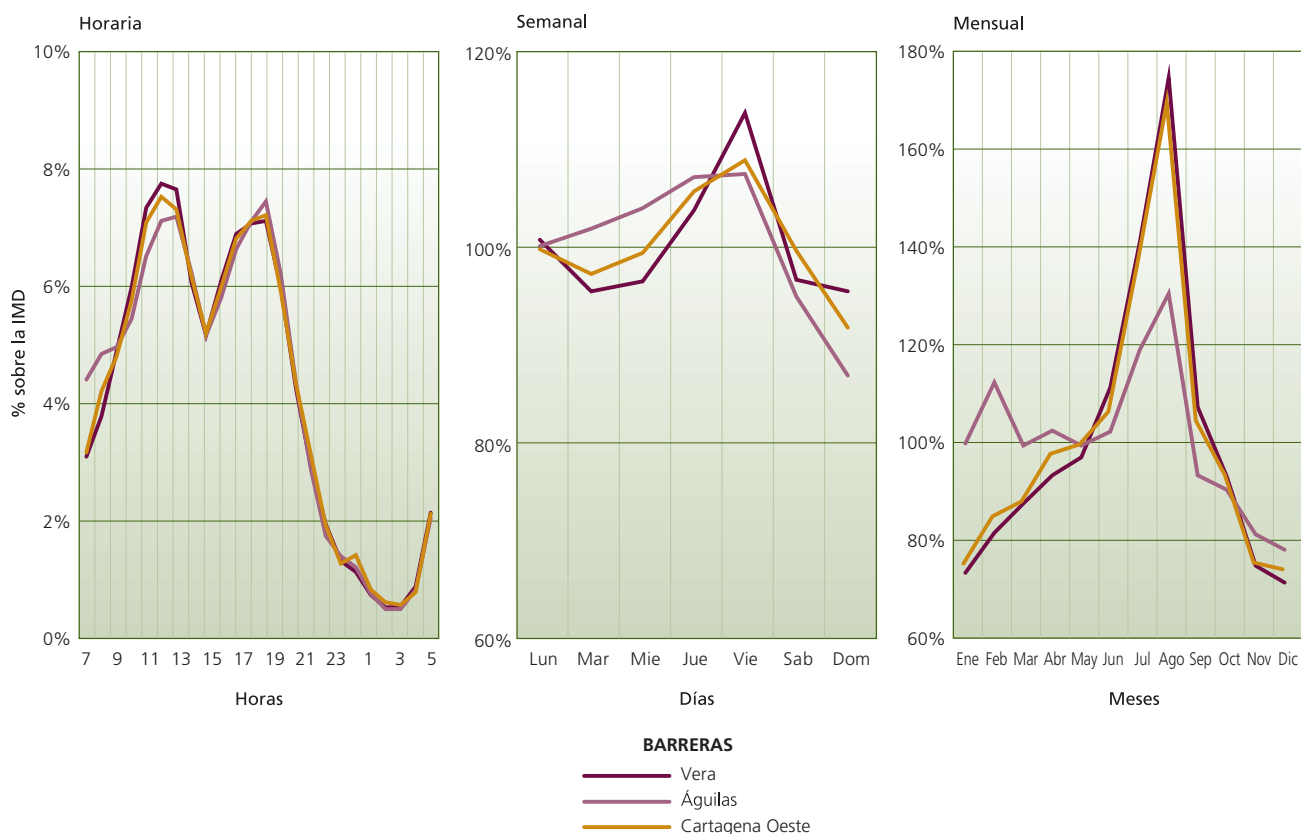
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,70% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,40% en Águilas.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 113,40% 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 (140,20%-173,94%), 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 2010



| Horaria | Vera | | Águilas | | Cartagena (Oeste) | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|-------------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 41 | 3,05% | 64 | 4,35% | 73 | 3,12% |
| 8 | 50 | 3,73% | 70 | 4,79% | 98 | 4,16% |
| 9 | 65 | 4,83% | 72 | 4,91% | 112 | 4,75% |
| 10 | 80 | 5,93% | 79 | 5,39% | 134 | 5,71% |
| 11 | 98 | 7,28% | 94 | 6,47% | 165 | 7,03% |
| 12 | 103 | 7,70% | 103 | 7,06% | 175 | 7,48% |
| 13 | 102 | 7,60% | 104 | 7,13% | 170 | 7,26% |
| 14 | 81 | 6,02% | 90 | 6,18% | 144 | 6,12% |
| 15 | 69 | 5,12% | 75 | 5,11% | 121 | 5,15% |
| 16 | 81 | 6,04% | 84 | 5,75% | 139 | 5,93% |
| 17 | 92 | 6,84% | 96 | 6,58% | 159 | 6,76% |
| 18 | 94 | 7,02% | 103 | 7,06% | 166 | 7,06% |
| 19 | 95 | 7,06% | 108 | 7,40% | 168 | 7,16% |
| 20 | 80 | 5,92% | 90 | 6,14% | 137 | 5,85% |
| 21 | 57 | 4,21% | 63 | 4,29% | 101 | 4,29% |
| 22 | 38 | 2,85% | 41 | 2,81% | 72 | 3,06% |
| 23 | 25 | 1,89% | 25 | 1,69% | 44 | 1,88% |
| 24 | 17 | 1,26% | 20 | 1,35% | 29 | 1,23% |
| 1 | 15 | 1,08% | 17 | 1,16% | 32 | 1,36% |
| 2 | 9 | 0,68% | 10 | 0,70% | 18 | 0,78% |
| 3 | 6 | 0,47% | 6 | 0,44% | 13 | 0,56% |
| 4 | 7 | 0,49% | 6 | 0,44% | 12 | 0,52% |
| 5 | 11 | 0,83% | 11 | 0,78% | 17 | 0,73% |
| 6 | 28 | 2,09% | 29 | 2,00% | 49 | 2,07% |
| Total | 1.344 | | 1.461 | | 2.347 | |

| Diaria | Vera | | Águilas | | Cartagena (Oeste) | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|-------------------|---------|
| Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 1.350 | 100,42% | 1.458 | 99,76% | 2.334 | 99,44% |
| Mar | 1.279 | 95,16% | 1.484 | 101,55% | 2.275 | 96,93% |
| Mie | 1.292 | 96,16% | 1.514 | 103,66% | 2.325 | 99,07% |
| Jue | 1.390 | 103,41% | 1.560 | 106,81% | 2.472 | 105,34% |
| Vie | 1.524 | 113,40% | 1.565 | 107,13% | 2.548 | 108,55% |
| Sáb | 1.295 | 96,34% | 1.382 | 94,58% | 2.330 | 99,26% |
| Dom | 1.278 | 95,12% | 1.264 | 86,52% | 2.145 | 91,41% |
| Total | 1.344 | | 1.461 | | 2.347 | |

| Mensual | Vera | | Águilas | | Cartagena (Oeste) | |
|--------------|--------------|---------|--------------|---------|-------------------|---------|
| Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 977 | 72,69% | 1.448 | 99,14% | 1.752 | 74,64% |
| Feb | 1.087 | 80,88% | 1.632 | 111,67% | 1.976 | 84,20% |
| Mar | 1.168 | 86,87% | 1.443 | 98,75% | 2.049 | 87,32% |
| Abr | 1.245 | 92,65% | 1.487 | 101,76% | 2.277 | 97,01% |
| May | 1.294 | 96,32% | 1.442 | 98,70% | 2.323 | 98,98% |
| Jun | 1.486 | 110,59% | 1.483 | 101,52% | 2.480 | 105,65% |
| Jul | 1.884 | 140,20% | 1.728 | 118,25% | 3.201 | 136,41% |
| Ago | 2.338 | 173,94% | 1.896 | 129,79% | 3.964 | 168,88% |
| Sep | 1.432 | 106,58% | 1.354 | 92,66% | 2.437 | 103,85% |
| Oct | 1.243 | 92,47% | 1.311 | 89,74% | 2.177 | 92,77% |
| Nov | 996 | 74,13% | 1.177 | 80,54% | 1.757 | 74,85% |
| Dic | 950 | 70,68% | 1.132 | 77,47% | 1.723 | 73,42% |
| Total | 1.344 | | 1.461 | | 2.347 | |

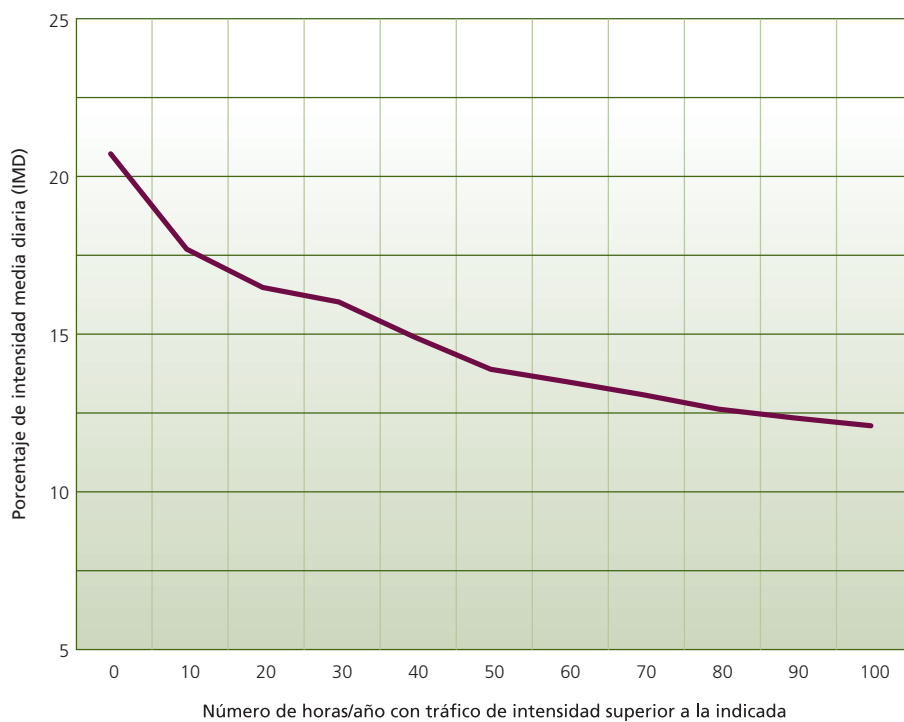
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 16,20% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,53% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 20,59% 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 2010
Autopista AP-7: Cartagena-Vera



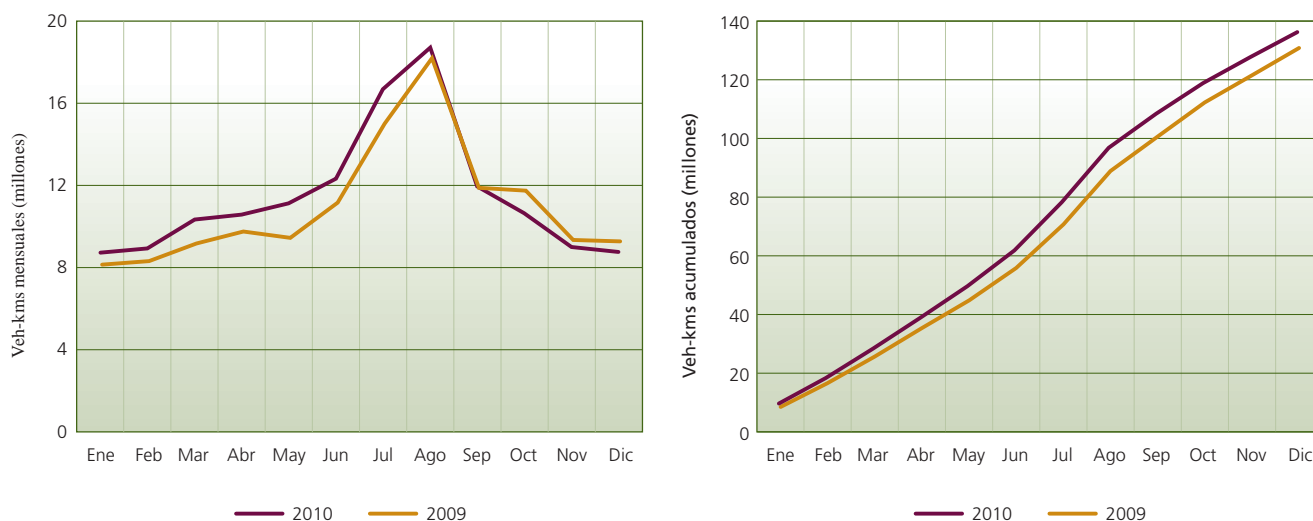
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 20,59 |
| 10 | 17,76 |
| 20 | 16,62 |
| 30 | 16,20 |
| 40 | 15,16 |
| 50 | 14,20 |
| 60 | 13,83 |
| 70 | 13,45 |
| 80 | 13,02 |
| 90 | 12,76 |
| 100 | 12,53 |

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje y libres) durante este año superó los 135 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUCOSTA). Distribución mensual de los Vh × km. Año 2010. Autopista AP-7: Cartagena-Vera



| Autopista AP-7 (AUCOSTA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 8,51 | 8,70 | 10,12 | 10,35 | 10,92 | 12,12 | | |
| Mens. 2009 | 8,06 | 8,25 | 9,09 | 9,67 | 9,35 | 11,09 | | |
| Acum. 2010 | 8,51 | 17,21 | 27,33 | 37,68 | 48,60 | 60,72 | | |
| Acum. 2009 | 8,06 | 16,31 | 25,40 | 35,07 | 44,42 | 55,51 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 16,48 | 18,48 | 11,72 | 10,44 | 8,77 | 8,53 | 135,14 | |
| Mens. 2009 | 14,93 | 18,12 | 11,80 | 11,66 | 9,27 | 9,21 | 130,50 | |
| Acum. 2010 | 77,20 | 95,68 | 107,40 | 117,84 | 126,61 | 135,14 | | |
| Acum. 2009 | 70,44 | 88,56 | 100,36 | 112,02 | 121,29 | 130,50 | | |

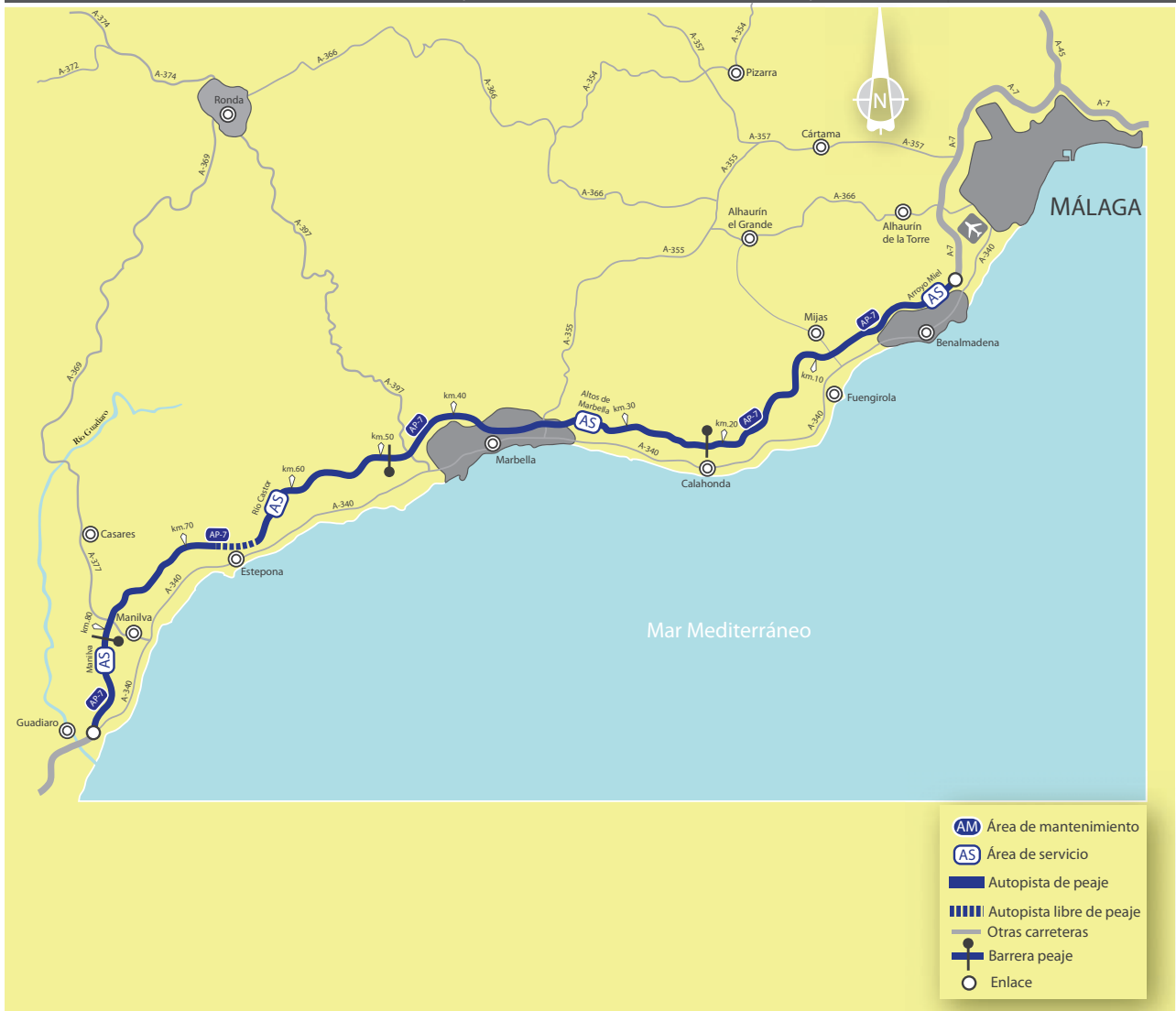
AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO
(TRAMO MÁLAGA-ESTEPEONA-GUADIARO)

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



→ AP-7 AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO (TRAMO MÁLAGA-ESTEPEONA-GUADIARO)



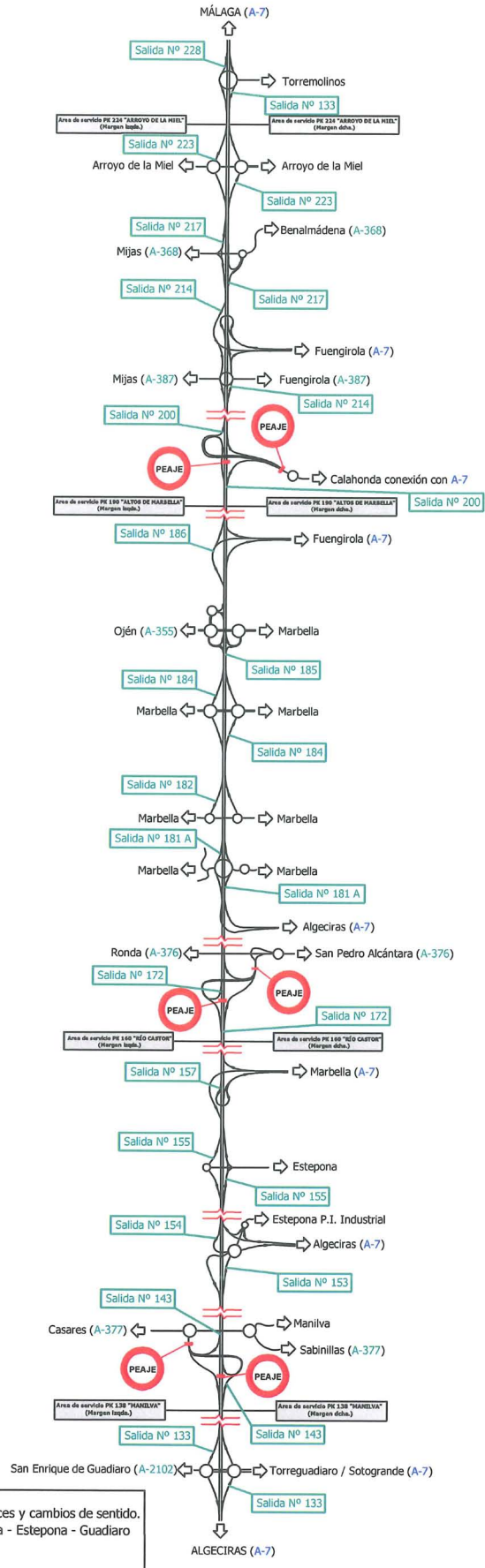
SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-7 MÁLAGA-GUADIARO | | | | | | | | | | | | |
| | Manilva | 138 | • | • | - | • | - | - | - | - | • | • |
| | Río castor | 160 | • | • | • | • | - | - | - | - | • | • |
| | Altos de Marbella | 187 | • | • | • | • | - | - | - | - | • | • |
| | Arroyo de la Miel | 224 | • | • | • | • | - | - | - | - | • | • |

↻ Dirección Málaga

↻ Dirección Guadiaro

● Ambas direcciones



Esquema de enlaces y cambios de sentido.
Autopistas Málaga - Estepona - Guadiaro
(AP-7)

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 | 15/03/1996 | 29/06/1999 | 15/03/2046 |
| | Autopista AP-7: Estepona-Guadiaro | 18/06/1999 | 12/08/2002 | 18/06/2054 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro fue de 28.697 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 26.960 corresponden a la categoría de ligeros y 1.738 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (148,5%) 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 14.182 Vh/día en el tramo San Pedro-Estepona hasta 82.703 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 1.028,01 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 5,8% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que es también superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 3,9%.

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

Tabla T-2 (AP-7 AUSOL). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Benalmádena-Fuengirola | 78.726 | 3.976 | 82.703 | 1,55 | 445.681.816 | 22.509.929 | 468.191.745 | 1,55 |
| Fuengirola-Calahonda | 14.515 | 800 | 15.315 | -6,44 | 69.297.116 | 3.817.780 | 73.114.896 | -6,44 |
| Calahonda-Marbella | 14.525 | 800 | 15.324 | -6,43 | 81.749.475 | 4.501.264 | 86.250.739 | -6,43 |
| Variante de Marbella | 67.222 | 3.453 | 70.675 | -1,13 | 115.074.095 | 5.910.819 | 120.984.914 | -1,13 |
| Marbella-San Pedro | 13.248 | 1.066 | 14.314 | -10,72 | 45.307.644 | 3.647.246 | 48.954.890 | -10,72 |
| San Pedro-Estepona | 13.128 | 1.054 | 14.182 | -10,56 | 72.354.682 | 5.811.248 | 78.165.930 | -10,56 |
| Variante de Estepona | 26.747 | 2.869 | 29.616 | -4,04 | 24.309.002 | 2.607.753 | 26.916.755 | -4,04 |
| Estepona-Manilva | 13.639 | 1.632 | 15.271 | -4,75 | 60.776.520 | 7.270.327 | 68.046.847 | -4,75 |
| Manilva-Guadiaro | 13.654 | 1.645 | 15.300 | -4,79 | 51.207.924 | 6.171.166 | 57.379.090 | -4,79 |
| Total tramo de peaje | 26.960 | 1.738 | 28.697 | -2,62 | 965.758.273 | 62.247.533 | 1.028.005.805 | -2,62 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Málaga - Fuengirola | 78.726 | 3.976 | 82.703 | 1,55 | 445.681.816 | 22.509.929 | 468.191.745 | 1,55 |
| Variante de Marbella | 67.222 | 3.453 | 70.675 | -1,13 | 115.074.095 | 5.910.819 | 120.984.914 | -1,13 |
| Variante de Estepona | 26.747 | 2.869 | 29.616 | -4,04 | 24.309.002 | 2.607.753 | 26.916.755 | -4,04 |
| Total tramos libres | 70.644 | 3.747 | 74.391 | 0,76 | 585.064.912 | 31.028.502 | 616.093.414 | 0,76 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|------------|
| Longitud total (km) | 98,15 | 3,9 |
| IMD total (Vh/d) | 28.697 | 148,5 |
| Demanda total (MVh x km) | 1.028,01 | 5,8 |

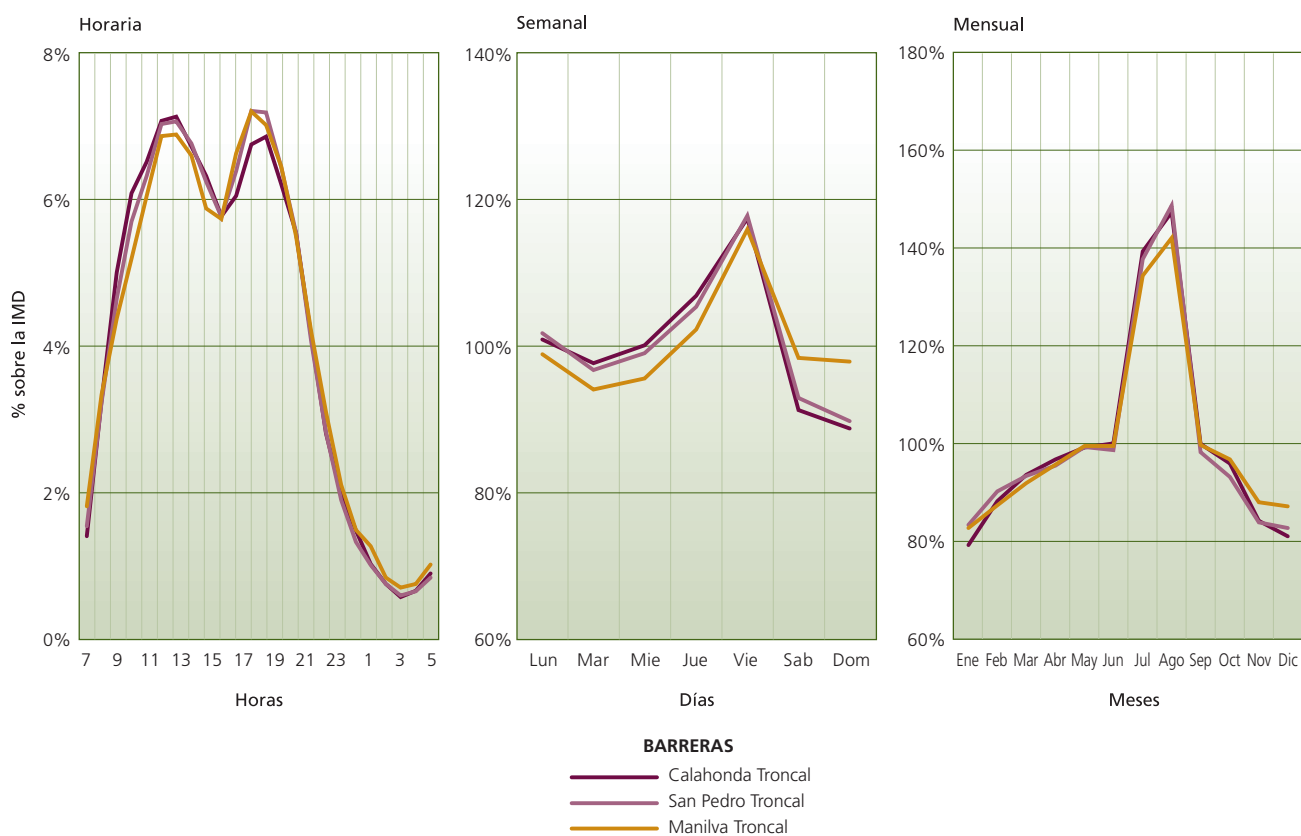
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 18-19 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 7,16% en las barreras de San Pedro y Manilva.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 117,28% de la IMD, en San Pedro. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (137,15%-148,14%), 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 2010



| Horaria | Calahonda troncal | | San Pedro troncal | | Manilva troncal | |
|--------------|-------------------|---------|-------------------|---------|-----------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 200 | 1,36% | 184 | 1,50% | 251 | 1,77% |
| 8 | 470 | 3,21% | 391 | 3,19% | 467 | 3,30% |
| 9 | 727 | 4,96% | 565 | 4,60% | 612 | 4,33% |
| 10 | 886 | 6,04% | 693 | 5,65% | 728 | 5,15% |
| 11 | 949 | 6,47% | 770 | 6,28% | 850 | 6,01% |
| 12 | 1.030 | 7,03% | 856 | 6,98% | 964 | 6,82% |
| 13 | 1.038 | 7,08% | 861 | 7,02% | 968 | 6,84% |
| 14 | 978 | 6,67% | 824 | 6,72% | 928 | 6,56% |
| 15 | 920 | 6,28% | 760 | 6,20% | 825 | 5,83% |
| 16 | 840 | 5,73% | 701 | 5,72% | 805 | 5,69% |
| 17 | 880 | 6,01% | 777 | 6,34% | 932 | 6,59% |
| 18 | 982 | 6,70% | 878 | 7,16% | 1.013 | 7,16% |
| 19 | 999 | 6,81% | 876 | 7,14% | 986 | 6,97% |
| 20 | 904 | 6,16% | 784 | 6,39% | 906 | 6,41% |
| 21 | 807 | 5,51% | 675 | 5,51% | 771 | 5,45% |
| 22 | 600 | 4,09% | 493 | 4,02% | 587 | 4,15% |
| 23 | 405 | 2,77% | 341 | 2,78% | 433 | 3,06% |
| 24 | 285 | 1,94% | 228 | 1,86% | 292 | 2,06% |
| 1 | 211 | 1,44% | 158 | 1,29% | 206 | 1,45% |
| 2 | 145 | 0,99% | 120 | 0,98% | 174 | 1,23% |
| 3 | 105 | 0,72% | 88 | 0,71% | 113 | 0,80% |
| 4 | 79 | 0,54% | 68 | 0,56% | 94 | 0,67% |
| 5 | 91 | 0,62% | 76 | 0,62% | 101 | 0,72% |
| 6 | 125 | 0,85% | 98 | 0,80% | 139 | 0,98% |
| Total | 14.656 | | 12.262 | | 14.144 | |

| Diaria | Calahonda troncal | | San Pedro troncal | | Manilva troncal | |
|--------------|-------------------|---------|-------------------|---------|-----------------|---------|
| Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 14.720 | 100,43% | 12.417 | 101,26% | 13.922 | 98,43% |
| Mar | 14.246 | 97,20% | 11.805 | 96,27% | 13.237 | 93,59% |
| Mie | 14.598 | 99,61% | 12.089 | 98,58% | 13.454 | 95,12% |
| Jue | 15.598 | 106,42% | 12.858 | 104,86% | 14.402 | 101,83% |
| Vie | 17.139 | 116,94% | 14.382 | 117,28% | 16.324 | 115,41% |
| Sáb | 13.306 | 90,79% | 11.334 | 92,42% | 13.852 | 97,94% |
| Dom | 12.938 | 88,28% | 10.953 | 89,33% | 13.774 | 97,39% |
| Total | 14.656 | | 12.262 | | 14.144 | |

| Mensual | Calahonda troncal | | San Pedro troncal | | Manilva troncal | |
|--------------|-------------------|---------|-------------------|---------|-----------------|---------|
| Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 11.538 | 78,72% | 10.152 | 82,79% | 11.616 | 82,13% |
| Feb | 12.850 | 87,68% | 11.000 | 89,70% | 12.282 | 86,83% |
| Mar | 13.631 | 93,01% | 11.389 | 92,87% | 12.920 | 91,35% |
| Abr | 14.099 | 96,20% | 11.640 | 94,93% | 13.462 | 95,18% |
| May | 14.456 | 98,63% | 12.108 | 98,74% | 13.989 | 98,90% |
| Jun | 14.574 | 99,44% | 12.030 | 98,10% | 13.994 | 98,94% |
| Jul | 20.339 | 138,78% | 16.818 | 137,15% | 18.922 | 133,78% |
| Ago | 21.514 | 146,79% | 18.166 | 148,14% | 20.011 | 141,48% |
| Sep | 14.571 | 99,42% | 11.980 | 97,69% | 14.025 | 99,16% |
| Oct | 13.980 | 95,38% | 11.354 | 92,59% | 13.612 | 96,24% |
| Nov | 12.253 | 83,60% | 10.215 | 83,31% | 12.371 | 87,47% |
| Dic | 11.793 | 80,47% | 10.074 | 82,15% | 12.255 | 86,64% |
| Total | 14.656 | | 12.262 | | 14.144 | |

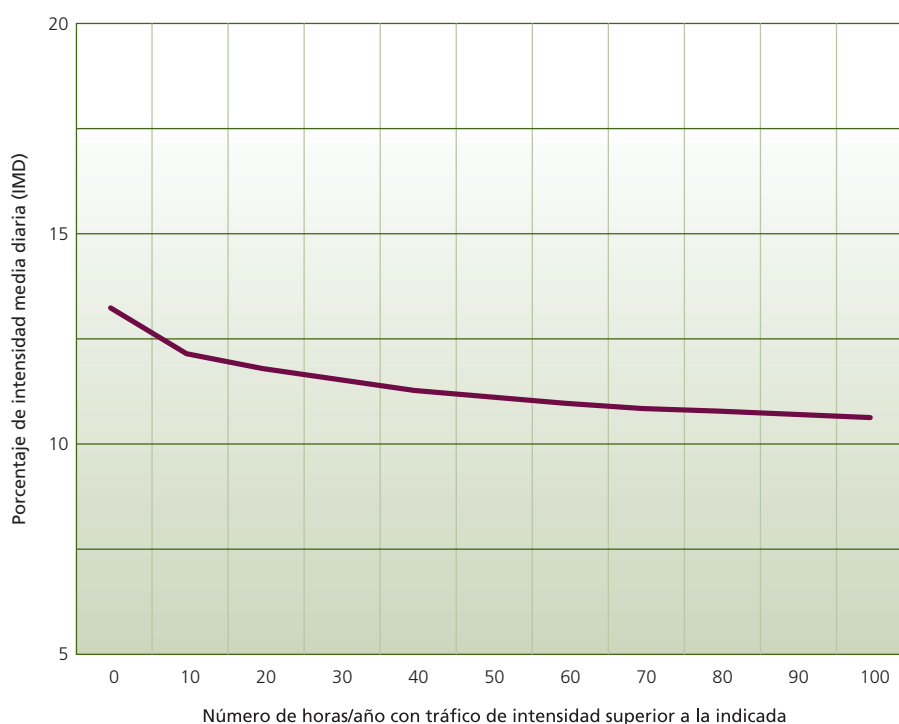
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,44% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,53% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 13,15% 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 2010. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



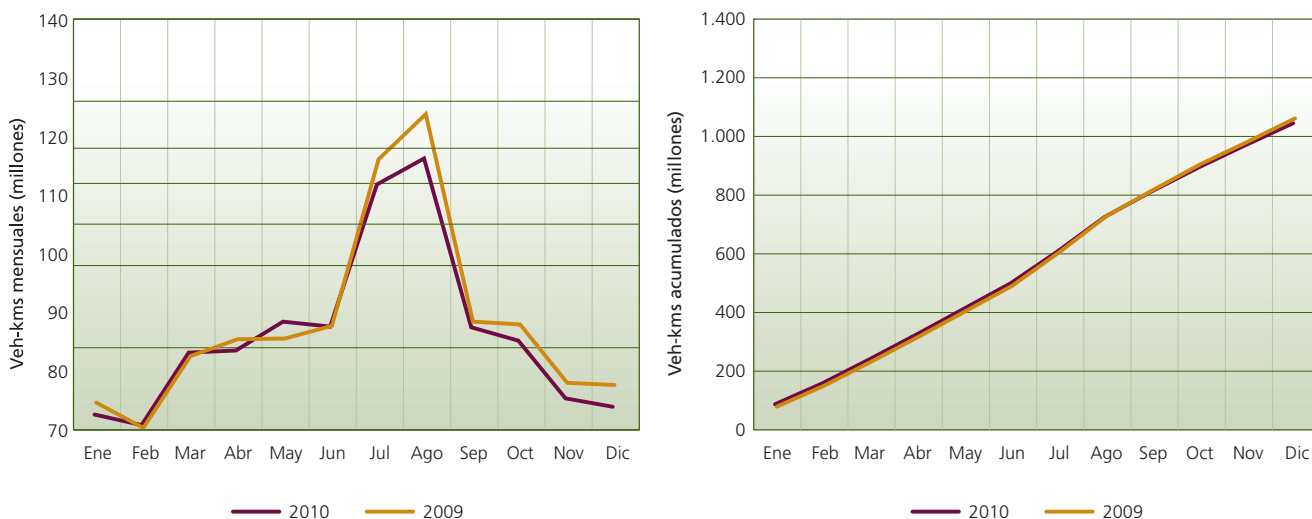
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 13,15 |
| 10 | 12,06 |
| 20 | 11,70 |
| 30 | 11,44 |
| 40 | 11,18 |
| 50 | 11,02 |
| 60 | 10,88 |
| 70 | 10,75 |
| 80 | 10,68 |
| 90 | 10,61 |
| 100 | 10,53 |

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2010 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 1.028 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 2010. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



| Autopista AP-7 (AUSOL) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 71,95 | 70,17 | 82,52 | 82,80 | 87,69 | 86,95 | | |
| Mens. 2009 | 74,49 | 70,16 | 82,37 | 85,25 | 85,36 | 87,45 | | |
| Acum. 2010 | 71,95 | 142,11 | 224,64 | 307,44 | 395,13 | 482,08 | | |
| Acum. 2009 | 74,49 | 144,65 | 227,02 | 312,26 | 397,63 | 485,08 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 111,10 | 115,56 | 86,80 | 84,54 | 74,70 | 73,23 | 1.028,01 | |
| Mens. 2009 | 115,93 | 123,52 | 88,25 | 87,76 | 77,74 | 77,41 | 1.055,70 | |
| Acum. 2010 | 593,18 | 708,74 | 795,54 | 880,09 | 954,78 | 1.028,01 | | |
| Acum. 2009 | 601,01 | 724,53 | 812,79 | 900,55 | 978,30 | 1.055,70 | | |

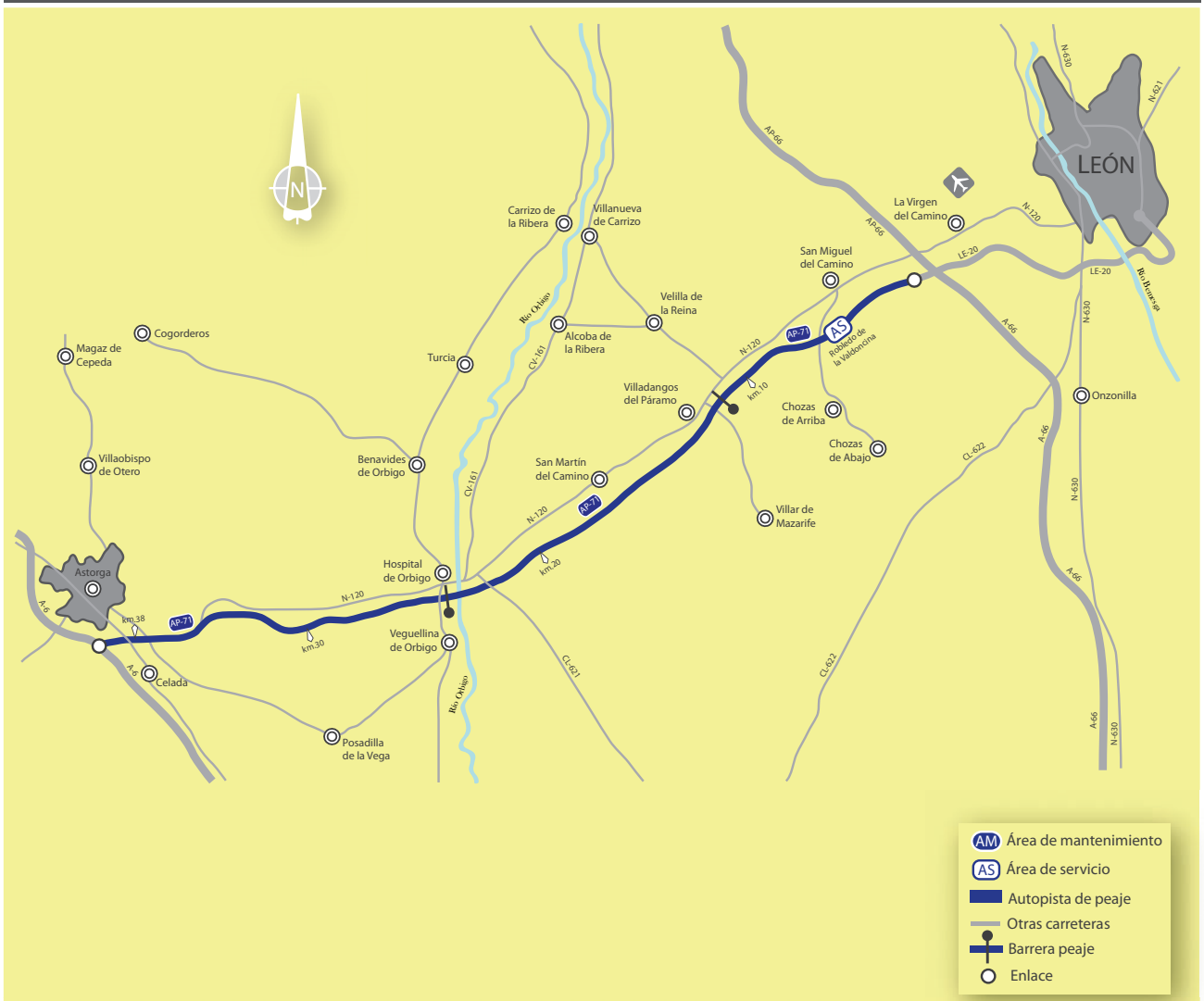
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA

AP-71

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA



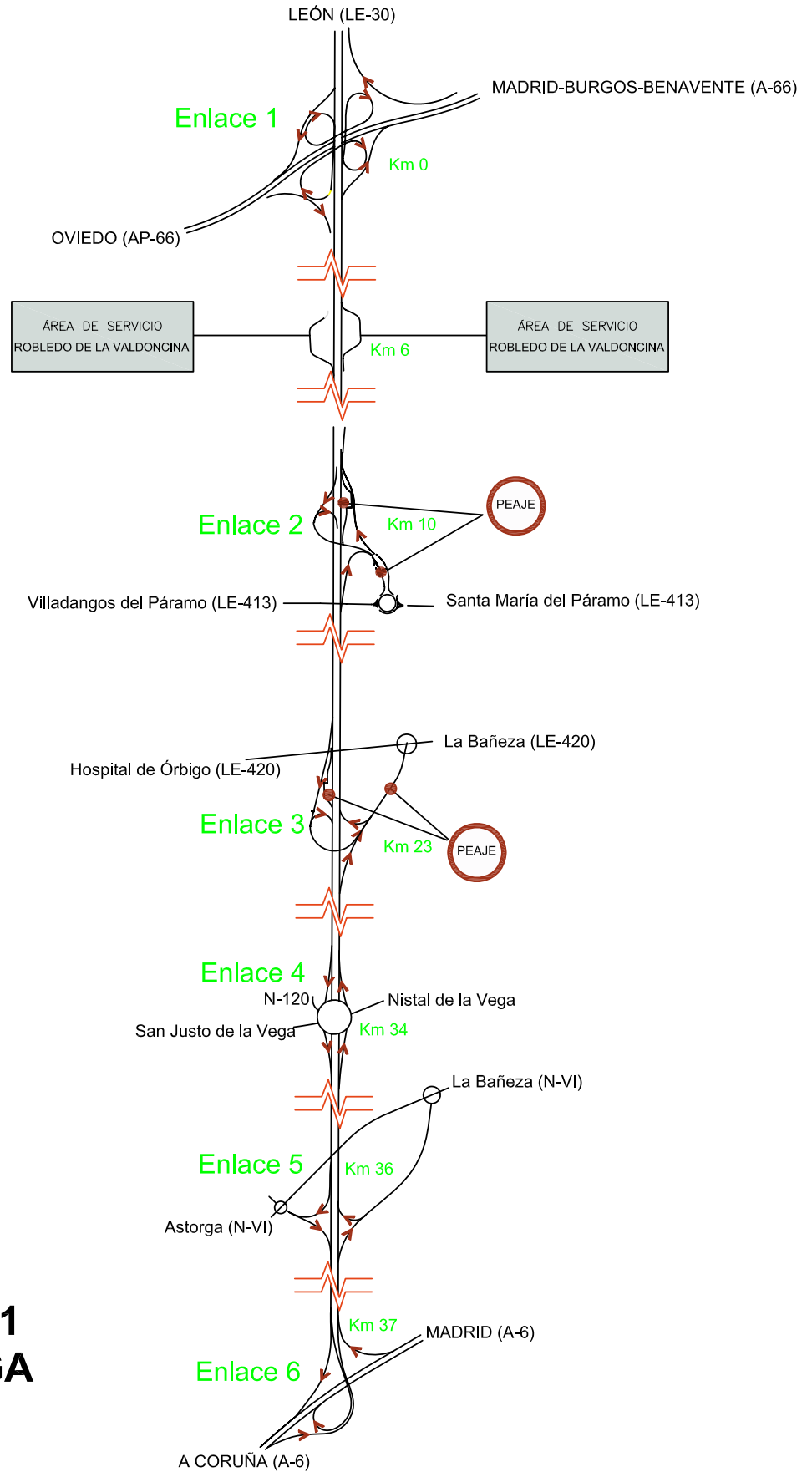
SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-71 LEÓN-ASTORGA | Robledo de la Valdovincia | 6 | • | • | - | • | - | - | - | - | - | • | • |

▲ Dirección León

▼ Dirección Astorga

● Ambas direcciones



Autopista AP-71 LEÓN-ASTORGA

v1.0 marzo 2010



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-1 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 | 14/04/2000 |
| Capital social (*) | 34,642 |

| Autopistas que explota | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| | Autopista AP-71: León-Astorga | 11/03/2000 | 24/12/2002 | 10/03/2055 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-71: León-Astorga fue de 4.911 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 4.349 corresponden a la categoría de ligeros y 562 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente menor (25,4%) 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 4.285 Vh/día en el tramo Hospital de Órbigo - Astorga hasta 5.585 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 2010 para los tramos de peaje de la vía en 67,58 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,5%.

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

Tabla T-2 (AP-71). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| León-Villadangos | 4.991 | 594 | 5.585 | -2,99 | 19.311.649 | 2.295.463 | 21.607.112 | -2,99 |
| Villadangos- Hospital | 4.419 | 563 | 4.982 | -3,94 | 22.741.017 | 2.899.214 | 25.640.231 | -3,94 |
| Hospital - Astorga | 3.749 | 536 | 4.285 | -5,12 | 17.786.899 | 2.543.021 | 20.329.920 | -5,12 |
| Total tramo de peaje | 4.349 | 562 | 4.911 | -4,00 | 59.839.565 | 7.737.698 | 67.577.263 | -4,00 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| AP-71 | 6.555 | 1.847 | 8.402 | -2,21 | 7.416.983 | 2.089.881 | 9.506.863 | -2,21 |
| Total tramos libres | 6.555 | 1.847 | 8.402 | -2,21 | 7.416.983 | 2.089.881 | 9.506.863 | -2,21 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|--------------|------------|
| Longitud total (km) | 37,70 | 1,5 |
| IMD total (Vh/d) | 4.911 | 25,4 |
| Demanda total (MVh x km) | 67,58 | 0,4 |

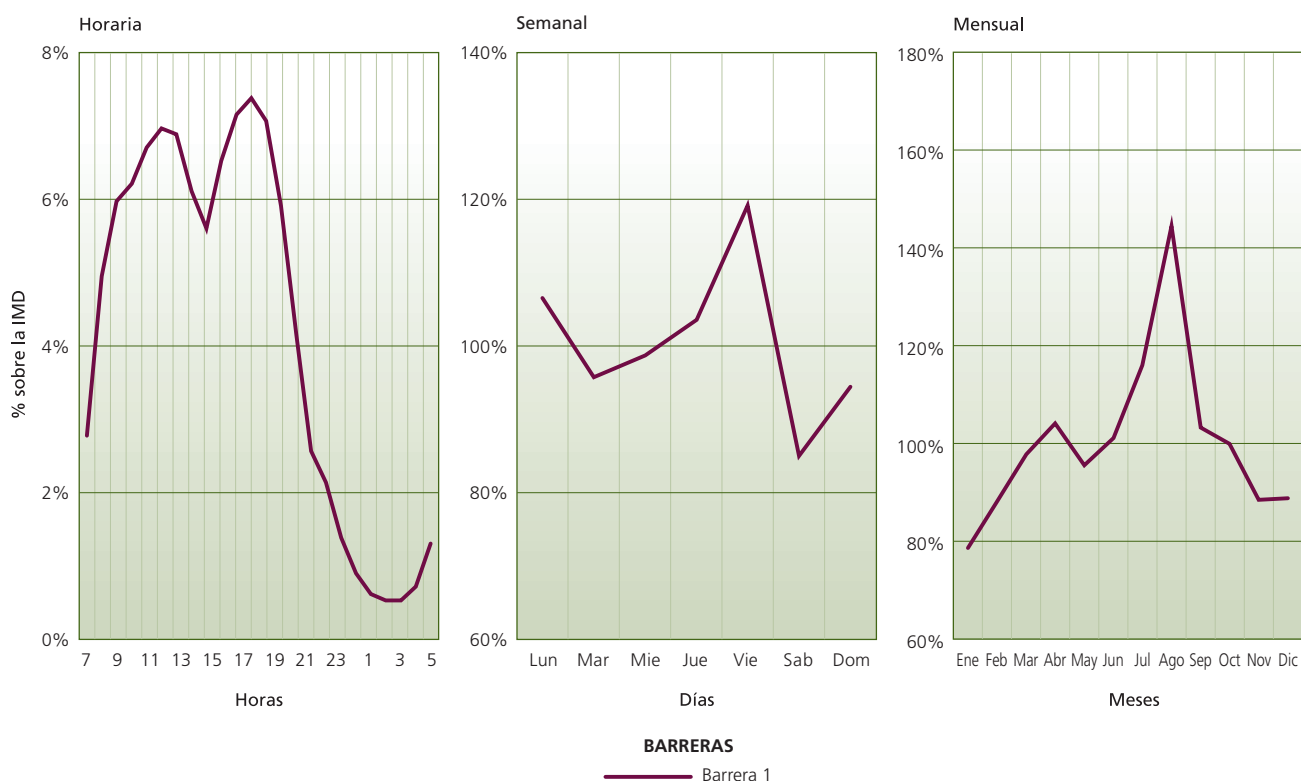
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,92% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 7,33%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 118,71% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas en el mes de abril con 103,46% de la IMD, Y especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (115,31%-143,86%).

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 2010



| Horaria | | Barrera I | |
|--------------|--------------|-----------|--|
| Horas | IMD | % s/IMD | |
| 7 | 134 | 2,73% | |
| 8 | 241 | 4,91% | |
| 9 | 291 | 5,93% | |
| 10 | 303 | 6,17% | |
| 11 | 327 | 6,66% | |
| 12 | 340 | 6,92% | |
| 13 | 336 | 6,84% | |
| 14 | 298 | 6,07% | |
| 15 | 273 | 5,56% | |
| 16 | 318 | 6,48% | |
| 17 | 349 | 7,11% | |
| 18 | 360 | 7,33% | |
| 19 | 345 | 7,03% | |
| 20 | 288 | 5,86% | |
| 21 | 202 | 4,11% | |
| 22 | 124 | 2,52% | |
| 23 | 103 | 2,10% | |
| 24 | 66 | 1,34% | |
| 1 | 42 | 0,86% | |
| 2 | 28 | 0,57% | |
| 3 | 24 | 0,49% | |
| 4 | 24 | 0,49% | |
| 5 | 33 | 0,67% | |
| 6 | 62 | 1,26% | |
| Total | 4.911 | | |

| Diaria | | Barrera I | |
|--------------|--------------|-----------|--|
| Día | IMD | % s/IMD | |
| Lun | 5.210 | 106,09% | |
| Mar | 4.678 | 95,26% | |
| Mie | 4.824 | 98,23% | |
| Jue | 5.063 | 103,10% | |
| Vie | 5.830 | 118,71% | |
| Sáb | 4.152 | 84,54% | |
| Dom | 4.616 | 93,99% | |
| Total | 4.911 | | |

| Mensual | | Barrera I | |
|--------------|--------------|-----------|--|
| Mes | IMD | % s/IMD | |
| Ene | 3.832 | 78,03% | |
| Feb | 4.298 | 87,52% | |
| Mar | 4.771 | 97,15% | |
| Abr | 5.081 | 103,46% | |
| May | 4.660 | 94,89% | |
| Jun | 4.934 | 100,47% | |
| Jul | 5.663 | 115,31% | |
| Ago | 7.065 | 143,86% | |
| Sep | 5.040 | 102,63% | |
| Oct | 4.878 | 99,33% | |
| Nov | 4.313 | 87,82% | |
| Dic | 4.330 | 88,17% | |
| Total | 4.911 | | |

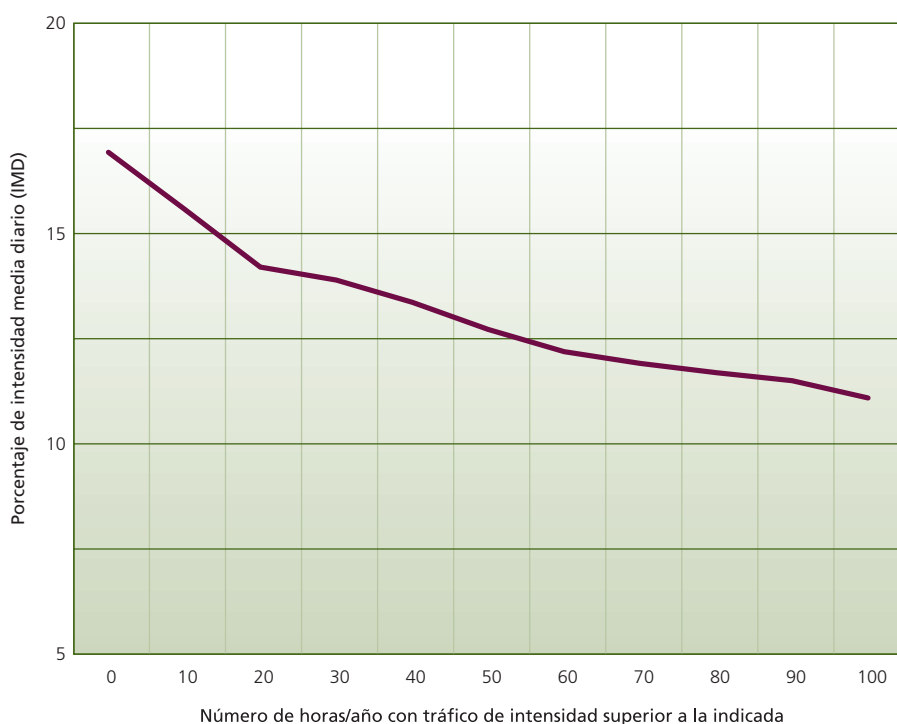
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 13,80% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,01% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 16,85% 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 2010. Autopista AP-71: León-Astorga



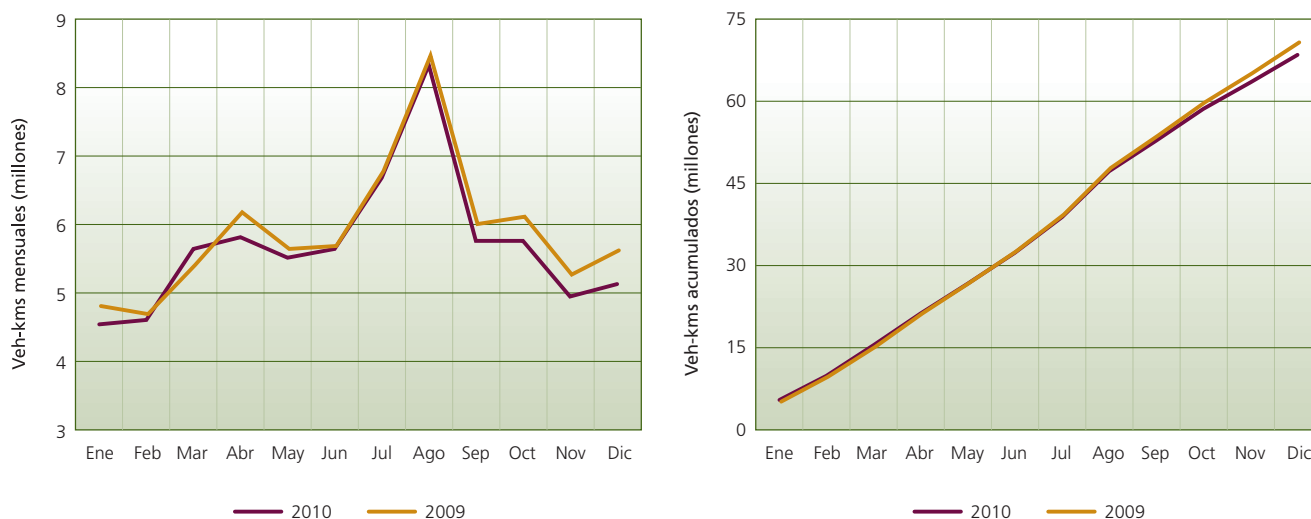
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 16,85 |
| 10 | 15,50 |
| 20 | 14,11 |
| 30 | 13,80 |
| 40 | 13,28 |
| 50 | 12,63 |
| 60 | 12,11 |
| 70 | 11,83 |
| 80 | 11,61 |
| 90 | 11,42 |
| 100 | 11,01 |

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 2010 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 67 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-71). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2010. Autopista AP-71: León-Astorga



| Autopista AP-7 (CIRALSA) | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 4,48 | 4,54 | 5,58 | 5,75 | 5,45 | 5,58 | | |
| Mens. 2009 | 4,79 | 4,67 | 5,38 | 6,16 | 5,62 | 5,66 | | |
| Acum. 2010 | 4,48 | 9,02 | 14,60 | 20,35 | 25,80 | 31,38 | | |
| Acum. 2009 | 4,79 | 9,46 | 14,84 | 21,00 | 26,62 | 32,28 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 6,62 | 8,26 | 5,70 | 5,70 | 4,88 | 5,06 | 67,60 | |
| Mens. 2009 | 6,75 | 8,44 | 5,98 | 6,09 | 5,25 | 5,60 | 70,39 | |
| Acum. 2010 | 38,00 | 46,26 | 51,96 | 57,66 | 62,54 | 67,60 | | |
| Acum. 2009 | 39,03 | 47,47 | 53,45 | 59,54 | 64,79 | 70,39 | | |

AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | Gasolinera | Restaurante | Parque | Telefonos | Información | Albergue | Moneda | Accesibilidad | Regalo | Discapacidad |
|---------------------------------|----------------------|---------|------------|-------------|--------|-----------|-------------|----------|--------|---------------|--------|--------------|
| AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA | O Burgo Ameixeira | 6 39 | • | • | • | • | - | - | - | • | - | • |

▲ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

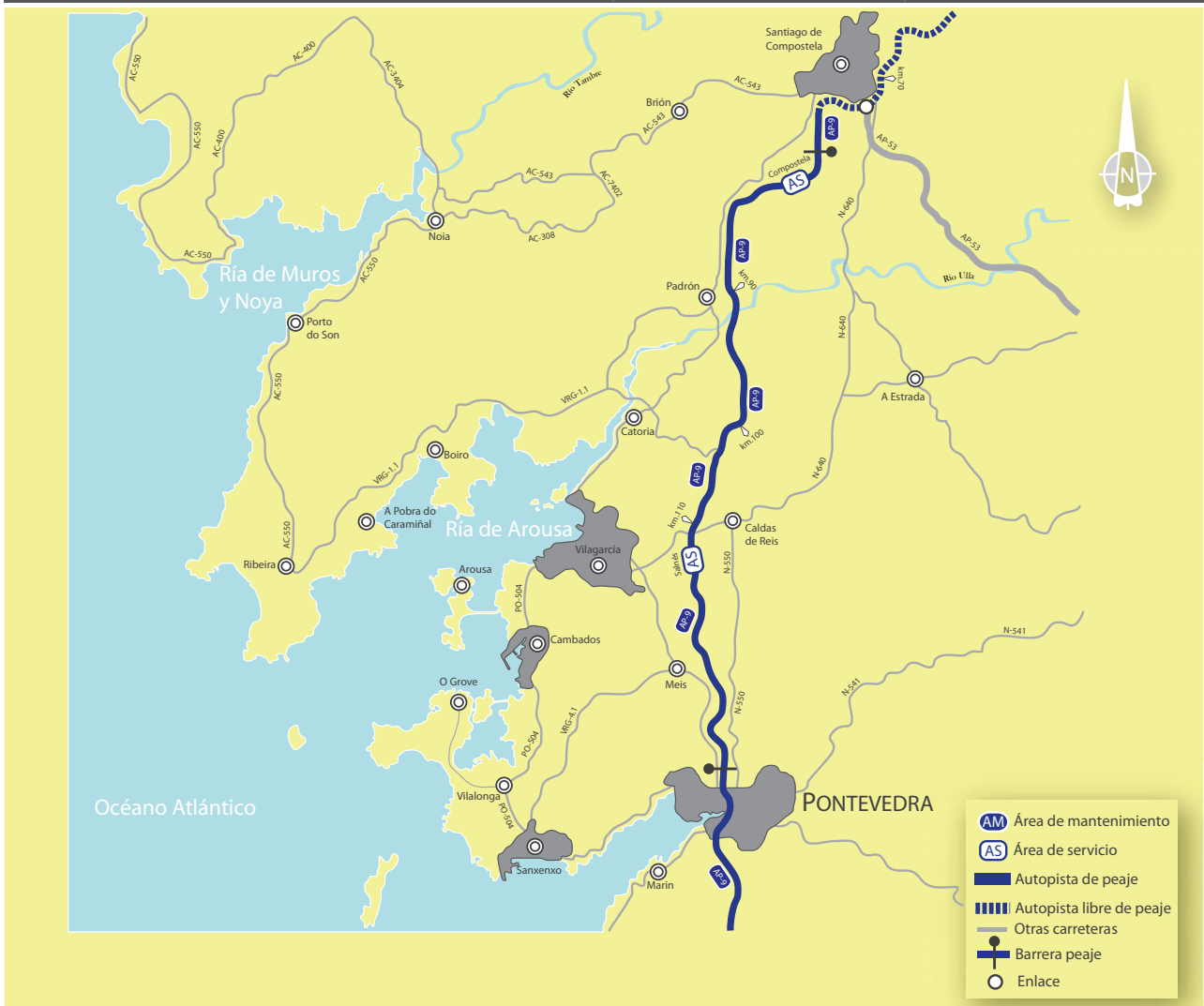
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | 🚰 | ☕ | ✂️ | ☎️ | 🚰 | 🛏️ | 👤 | 💰 | 🌳 | 📄 | 📺 | ♿ |
|---------------------------------|-------------------------|-----------|---|---|----|----|---|----|---|---|---|---|---|---|
| AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA | Compostela El Salnés | 81 114 | • | • | • | • | - | - | - | - | • | - | • | • |

📍 Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

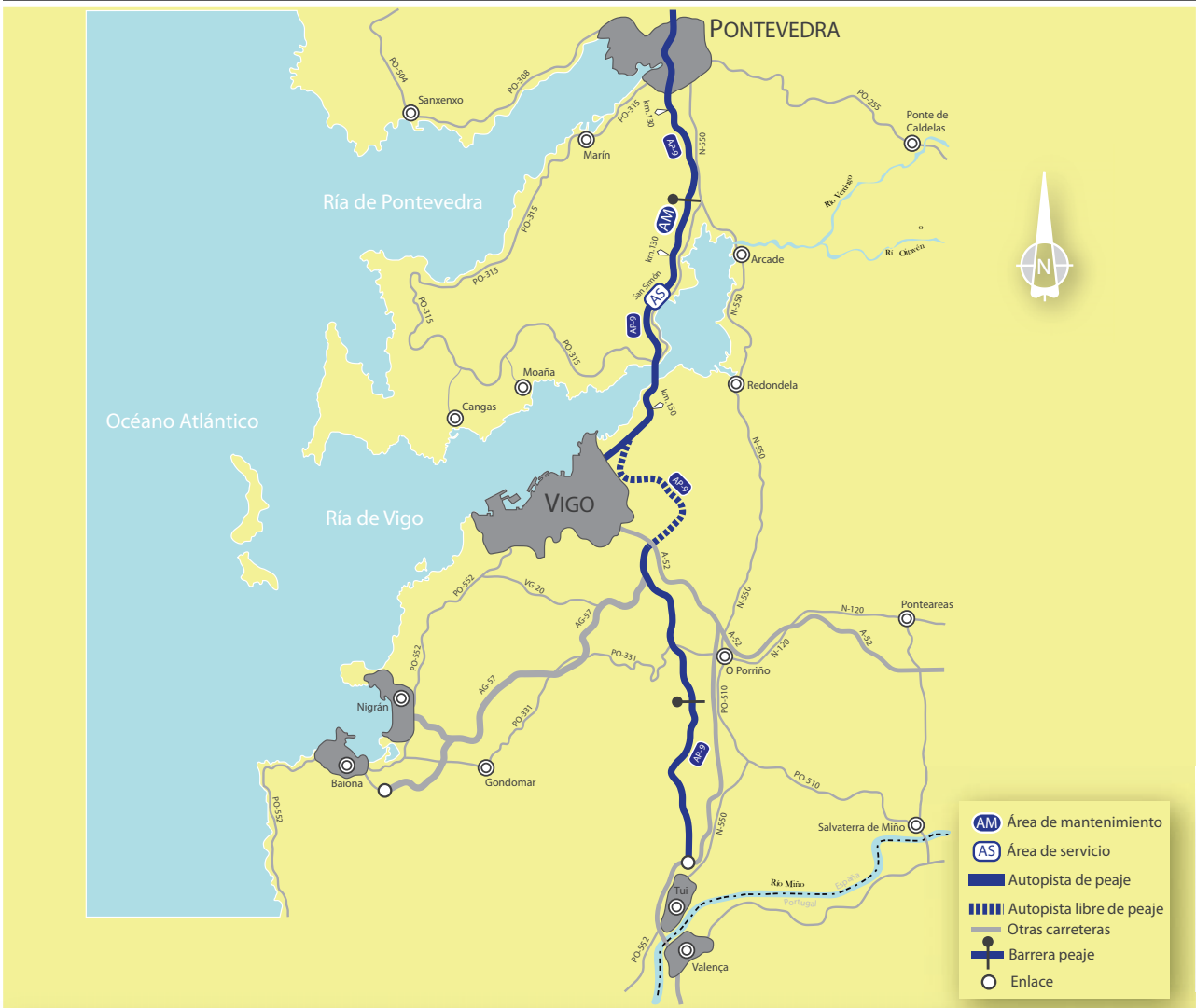
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)

AP-9

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



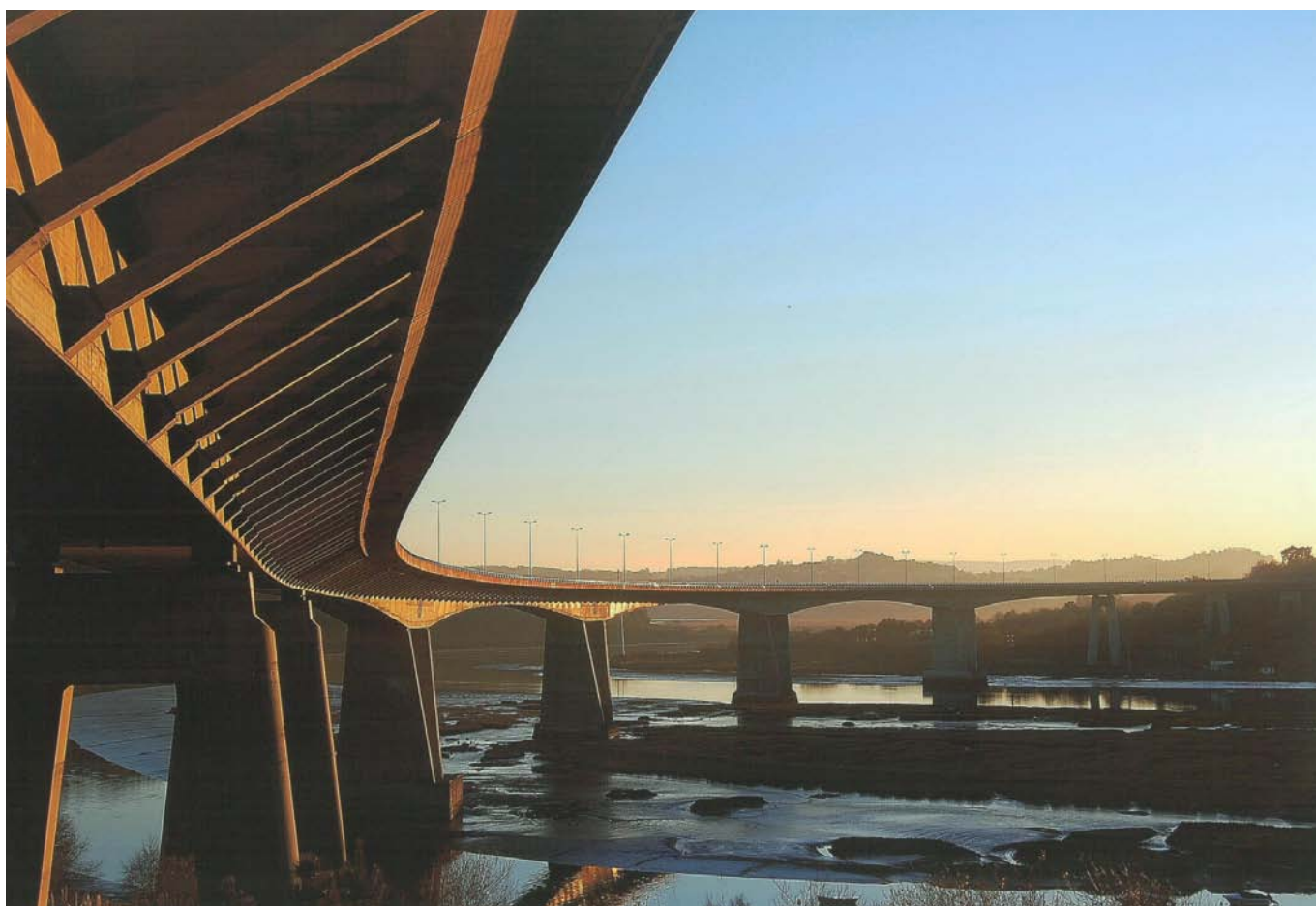
➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | 🚛 | ☕ | ✂ | ☎ | 🚗 | 🏠 | 💰 | 👤 | 📄 | ♿ |
|---------------------------------|-----------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AP-9 FERROL-FRONTERA 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 |
| Ingresos de explotación 2010 (*) | 155,00 |
| Resultado de explotación 2010 (*) | 117,00 |

| | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|--|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Autopistas que explota | Autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa | | | 18/08/2048 |
| | RD | 17/08/1973 | | |
| | Escritura | 15/11/1973 | | |
| | Primer tramo | | 27/04/1979 | |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa fue en los tramos de peaje de 26.827 vehículos, de los cuales 24.279 corresponden a la categoría de ligeros y 2.548 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (138,8%) 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 1.429 Vh/día en el tramo Baiona-Tui hasta 65.805 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 2.116,06 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,9% 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 2010 | | | | | | | | |
|---|---------|---------|--------|--------------|----------------|------------|-------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Ferrol-Neda | 24.544 | 2.310 | 26.642 | 2,58 | 42.104.745 | 3.973.257 | 45.703.921 | 2,58 |
| Neda-Fene | 21.090 | 2.345 | 23.030 | 2,59 | 33.871.156 | 3.775.633 | 36.987.749 | 2,59 |
| Fene-Cabanas | 16.396 | 1.491 | 17.502 | -3,67 | 32.915.428 | 3.001.821 | 35.136.167 | -3,67 |
| Cabanas-Miño | 17.938 | 1.292 | 19.230 | -3,54 | 58.926.735 | 4.244.580 | 63.171.315 | -3,54 |
| Miño-Guísamo R. | 19.268 | 1.371 | 20.639 | -3,33 | 66.107.482 | 4.703.676 | 70.811.158 | -3,33 |
| Guísamo R.-Guísamo T. | 25.270 | 1.604 | 26.874 | -2,76 | 18.447.250 | 1.170.510 | 19.617.760 | -2,76 |
| Guísamo T.-Pk O Ferrol | 17.933 | 628 | 18.561 | -1,67 | 7.200.041 | 251.943 | 7.451.984 | -1,67 |
| Guísamo T.-Cecebre | 7.338 | 976 | 8.314 | -5,11 | 3.749.599 | 499.133 | 4.248.732 | -5,11 |
| Elviña (La Coruña)-La Barcala | 53.662 | 2.983 | 56.645 | -0,80 | 99.891.639 | 5.553.532 | 105.445.171 | -0,80 |
| La Barcala-Pk O Ferrol | 40.761 | 2.481 | 43.242 | -0,93 | 92.241.306 | 5.614.213 | 97.855.519 | -0,93 |
| Pk O Ferrol-Cecebre | 22.828 | 1.854 | 24.682 | -0,37 | 9.998.749 | 812.142 | 10.810.891 | -0,37 |
| Cecebre-Macenda | 30.166 | 2.831 | 32.997 | -1,60 | 24.222.930 | 2.272.606 | 26.495.536 | -1,60 |
| Macenda-Ordenes | 19.234 | 1.750 | 20.984 | 0,31 | 168.490.488 | 15.333.240 | 183.823.728 | 0,31 |
| Ordenes-Sigüeiro | 19.511 | 1.831 | 21.342 | 0,42 | 98.278.550 | 9.221.464 | 107.500.014 | 0,42 |
| Sigüeiro-Santiago N. | 17.677 | 1.582 | 19.259 | 0,19 | 79.359.637 | 7.103.632 | 86.463.269 | 0,19 |
| Santiago N.-Santiago E. | 42.571 | 3.971 | 46.542 | 4,51 | 73.031.124 | 6.811.798 | 79.842.922 | 4,51 |
| Santiago E.-Santiago S. | 39.992 | 4.611 | 44.603 | 3,23 | 43.790.973 | 5.048.451 | 48.839.424 | 3,23 |
| Santiago S.-Padrón | 23.611 | 2.598 | 26.209 | 1,13 | 156.845.490 | 17.255.587 | 174.101.077 | 1,13 |
| Padrón-Carracedo | 18.117 | 2.153 | 20.270 | 0,34 | 73.402.449 | 8.720.861 | 82.123.310 | 0,34 |
| Carracedo-Caldas de Reyes | 20.639 | 2.634 | 23.273 | -0,32 | 42.185.747 | 5.383.839 | 47.569.586 | -0,32 |
| Caldas de Reyes-Curro | 20.526 | 2.500 | 23.026 | -1,50 | 67.429.377 | 8.211.537 | 75.640.914 | -1,50 |

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Curro-Pontevedra Norte | 21.938 | 2.681 | 24.619 | -1,22 | 83.275.856 | 10.177.865 | 93.453.721 | -1,22 |
| Pontevedra N.-Pontevedra S. | 43.657 | 4.926 | 48.583 | -0,53 | 50.353.776 | 5.681.812 | 56.035.588 | -0,53 |
| Pontevedra S.-Vilaboa | 31.280 | 3.334 | 34.614 | -1,98 | 67.818.353 | 7.229.587 | 75.047.940 | -1,98 |
| Vilaboa-Cangas | 29.478 | 3.031 | 32.509 | -2,46 | 91.456.934 | 9.404.369 | 100.861.303 | -2,46 |
| Cangas-Rande | 55.575 | 4.162 | 59.737 | -0,63 | 40.569.634 | 3.038.322 | 43.607.956 | -0,63 |
| Rande-Teis | 61.263 | 4.542 | 65.805 | -0,52 | 46.957.877 | 3.481.067 | 50.438.944 | -0,52 |
| Teis-Vigo | 56.120 | 4.100 | 60.220 | -0,41 | 102.418.130 | 7.482.800 | 109.900.930 | -0,41 |
| Teis-Peinador | 37.798 | 3.919 | 41.717 | 1,60 | 93.815.140 | 9.727.772 | 103.542.912 | 1,60 |
| Peinador-Puxeiros | 32.507 | 3.370 | 35.877 | 1,60 | 24.916.289 | 2.583.701 | 27.499.990 | 1,60 |
| Puxeiros-Rebullón | 16.034 | 1.115 | 17.149 | -7,83 | 6.437.642 | 447.768 | 6.885.410 | -7,83 |
| Rebullón-Porriño | 6.843 | 720 | 7.563 | -7,10 | 19.731.942 | 2.077.337 | 21.809.279 | -7,10 |
| Porriño-Tui | 3.565 | 446 | 4.011 | -6,26 | 11.710.152 | 1.466.307 | 13.176.459 | -6,26 |
| Rebullón-AG57 | 9.191 | 395 | 9.586 | -8,40 | 3.690.157 | 158.518 | 3.848.675 | -8,40 |
| Baiona-Tui | 1.369 | 60 | 1.429 | 4,08 | 299.777 | 13.205 | 312.982 | 4,08 |
| Total tramo de peaje | 24.279 | 2.548 | 26.827 | -0,38 | 1.935.942.554 | 181.933.885 | 2.116.062.236 | -0,38 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 09/08 |
| Ferrol-Neda | 24.544 | 2.310 | 26.642 | 2,58 | 42.104.745 | 2.310 | 45.703.921 | 2,58 |
| Neda-Fene | 21.090 | 2.345 | 23.030 | 2,59 | 33.871.156 | 2.345 | 36.987.749 | 2,59 |
| Santiago N.-Santiago E. | 42.571 | 3.971 | 46.542 | -3,67 | 73.031.124 | 6.811.798 | 79.842.922 | -3,67 |
| Santiago E.-Santiago S. | 39.992 | 4.611 | 44.603 | -3,54 | 43.790.973 | 5.048.451 | 48.839.424 | -3,54 |
| Pontevedra N.-Pontevedra S. | 43.657 | 4.926 | 48.583 | -3,33 | 50.353.776 | 5.681.812 | 56.035.588 | -3,33 |
| Teis-Vigo | 56.120 | 4.100 | 60.220 | -2,76 | 102.418.130 | 7.482.800 | 109.900.930 | -2,76 |
| Teis-Peinador | 37.798 | 3.919 | 41.717 | -1,67 | 93.815.140 | 9.727.772 | 103.542.912 | -1,67 |
| Peinador-Puxeiros | 32.507 | 3.370 | 35.877 | -5,11 | 24.916.289 | 2.583.701 | 27.499.990 | -5,11 |
| Puxeiros-Rebullón | 16.034 | 1.115 | 17.149 | -0,80 | 6.437.642 | 447.768 | 6.885.410 | -0,80 |
| Total tramos libres | 35.369 | 3.776 | 39.145 | -1,56 | 470.738.975 | 37.788.757 | 515.238.846 | 1,54 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|-----------------|-------------|
| Longitud total (km) | 219,60 | 8,7 |
| IMD total (Vh/d) | 26.827 | 138,8 |
| Demanda total (MVh x km) | 2.116,06 | 11,9 |

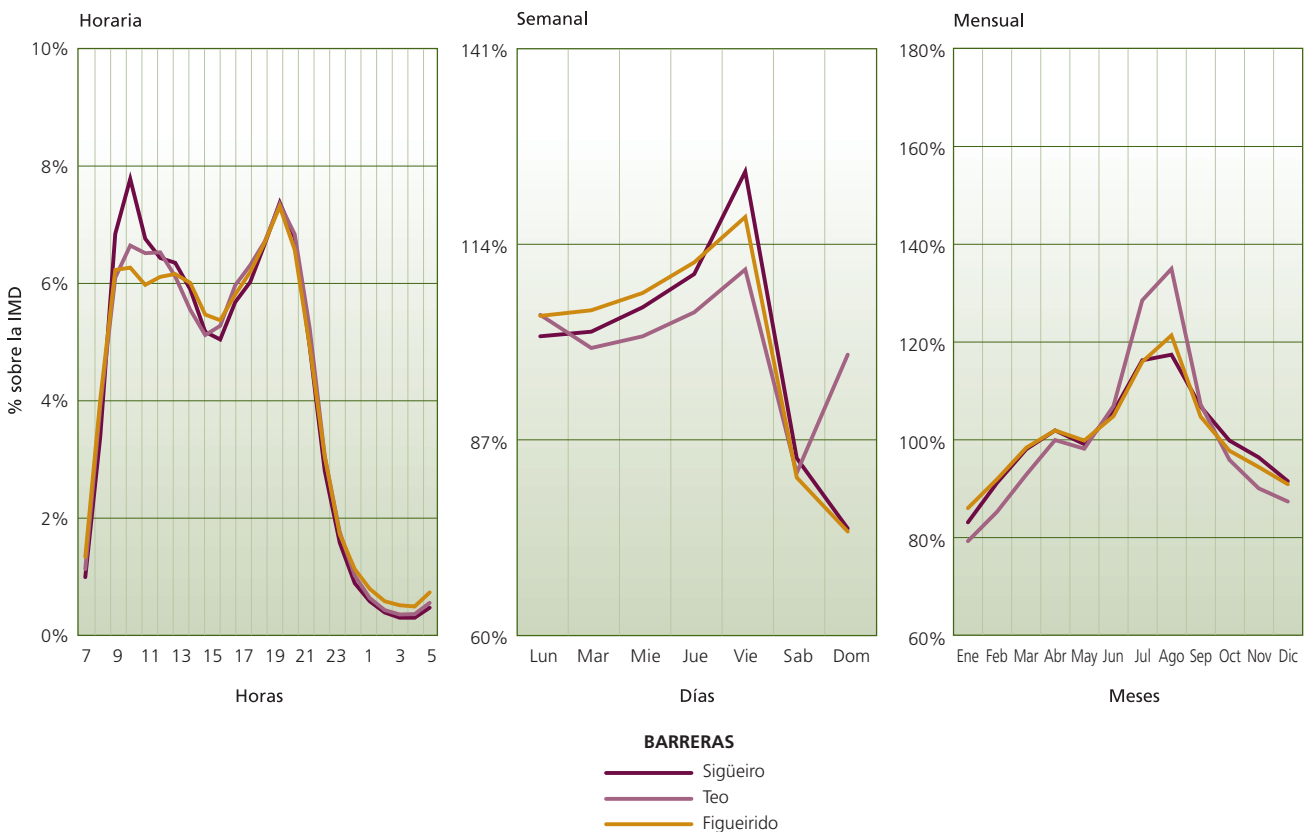
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 10 h y a las 20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Sigüeiro un valor del 7,86% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,45% también en Sigüeiro.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 123,87% de la IMD, en la 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, correspondiendo los valores más altos al rango 127,88%-134,27% 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 2010



| Horaria | Sigüeiro | | Teo | | Figueirido | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| 7 | 206 | 0,97% | 289 | 1,10% | 454 | 1,31% |
| 8 | 725 | 3,40% | 1.027 | 3,92% | 1.397 | 4,04% |
| 9 | 1.475 | 6,91% | 1.612 | 6,15% | 2.176 | 6,29% |
| 10 | 1.677 | 7,86% | 1.757 | 6,70% | 2.189 | 6,32% |
| 11 | 1.457 | 6,83% | 1.723 | 6,57% | 2.085 | 6,02% |
| 12 | 1.385 | 6,49% | 1.727 | 6,59% | 2.134 | 6,17% |
| 13 | 1.368 | 6,41% | 1.618 | 6,17% | 2.151 | 6,21% |
| 14 | 1.270 | 5,95% | 1.467 | 5,60% | 2.099 | 6,06% |
| 15 | 1.112 | 5,21% | 1.351 | 5,15% | 1.909 | 5,52% |
| 16 | 1.085 | 5,08% | 1.394 | 5,32% | 1.874 | 5,41% |
| 17 | 1.222 | 5,73% | 1.578 | 6,02% | 2.027 | 5,86% |
| 18 | 1.297 | 6,08% | 1.669 | 6,37% | 2.163 | 6,25% |
| 19 | 1.437 | 6,73% | 1.776 | 6,78% | 2.340 | 6,76% |
| 20 | 1.590 | 7,45% | 1.946 | 7,42% | 2.555 | 7,38% |
| 21 | 1.460 | 6,84% | 1.809 | 6,90% | 2.294 | 6,63% |
| 22 | 1.058 | 4,96% | 1.381 | 5,27% | 1.715 | 4,95% |
| 23 | 600 | 2,81% | 802 | 3,06% | 1.058 | 3,06% |
| 24 | 334 | 1,56% | 457 | 1,74% | 591 | 1,71% |
| 1 | 184 | 0,86% | 260 | 0,99% | 383 | 1,11% |
| 2 | 117 | 0,55% | 158 | 0,60% | 264 | 0,76% |
| 3 | 76 | 0,36% | 103 | 0,39% | 189 | 0,55% |
| 4 | 57 | 0,27% | 84 | 0,32% | 166 | 0,48% |
| 5 | 57 | 0,27% | 85 | 0,32% | 159 | 0,46% |
| 6 | 93 | 0,44% | 136 | 0,52% | 242 | 0,70% |
| Total | 21.342 | | 26.209 | | 34.614 | |

| Diaria | Sigüeiro | | Teo | | Figueirido | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Lun | 21.568 | 101,06% | 27.274 | 104,06% | 35.949 | 103,86% |
| Mar | 21.700 | 101,68% | 26.057 | 99,42% | 36.230 | 104,67% |
| Mie | 22.428 | 105,09% | 26.496 | 101,10% | 37.058 | 107,06% |
| Jue | 23.408 | 109,68% | 27.366 | 104,41% | 38.538 | 111,34% |
| Vie | 26.437 | 123,87% | 28.920 | 110,34% | 40.715 | 117,63% |
| Sáb | 17.964 | 84,17% | 21.529 | 82,14% | 28.197 | 81,46% |
| Dom | 15.889 | 74,45% | 25.821 | 98,52% | 25.612 | 73,99% |
| Total | 21.342 | | 26.209 | | 34.614 | |

| Mensual | Sigüeiro | | Teo | | Figueirido | |
|--------------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD |
| Ene | 17.596 | 82,45% | 20.587 | 78,55% | 29.556 | 85,39% |
| Feb | 19.319 | 90,52% | 22.188 | 84,66% | 31.588 | 91,26% |
| Mar | 20.788 | 97,40% | 24.163 | 92,19% | 33.824 | 97,72% |
| Abr | 21.597 | 101,19% | 26.014 | 99,26% | 35.032 | 101,21% |
| May | 21.007 | 98,43% | 25.569 | 97,56% | 34.314 | 99,13% |
| Jun | 22.439 | 105,14% | 27.836 | 106,21% | 36.048 | 104,14% |
| Jul | 24.668 | 115,58% | 33.517 | 127,88% | 39.905 | 115,29% |
| Ago | 24.914 | 116,74% | 35.192 | 134,27% | 41.535 | 120,72% |
| Sep | 22.657 | 106,16% | 27.930 | 106,57% | 36.005 | 104,02% |
| Oct | 21.157 | 99,13% | 24.953 | 95,21% | 33.623 | 97,14% |
| Nov | 20.440 | 95,77% | 23.445 | 89,45% | 32.445 | 93,73% |
| Dic | 19.384 | 90,83% | 22.728 | 86,72% | 31.242 | 90,26% |
| Total | 21.342 | | 26.209 | | 34.614 | |

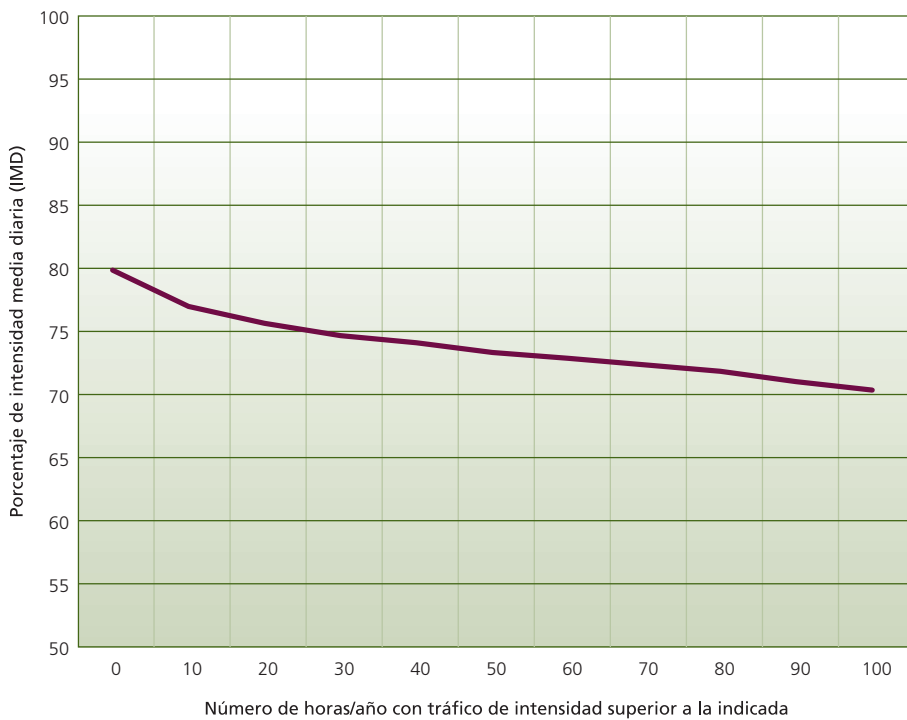
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 74,38% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 70,05% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 79,55% 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-9). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2010. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



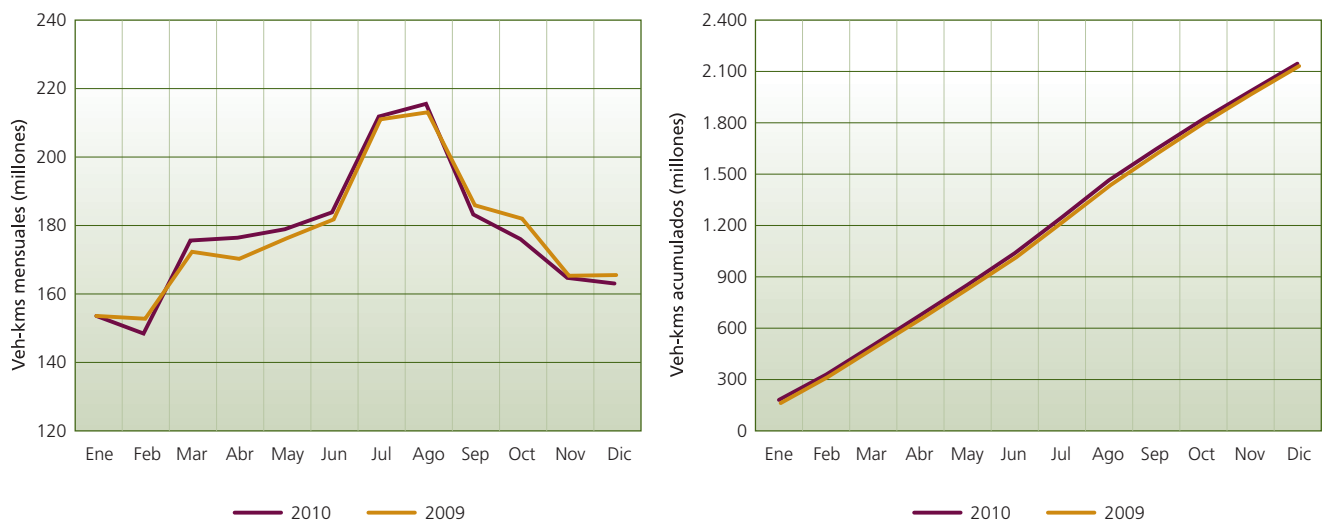
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 79,55 |
| 10 | 76,68 |
| 20 | 75,35 |
| 30 | 74,38 |
| 40 | 73,78 |
| 50 | 73,00 |
| 60 | 72,55 |
| 70 | 72,02 |
| 80 | 71,53 |
| 90 | 70,72 |
| 100 | 70,05 |

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 2010 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 2.116 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 2010 Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



| Autopista AP-9 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 152,40 | 147,10 | 174,29 | 175,17 | 177,57 | 182,64 | | |
| Mens. 2009 | 152,83 | 152,41 | 171,92 | 169,71 | 175,87 | 181,35 | | |
| Acum. 2010 | 152,40 | 299,50 | 473,79 | 648,97 | 826,54 | 1.009,17 | | |
| Acum. 2009 | 152,83 | 305,24 | 477,16 | 646,87 | 822,74 | 1.004,09 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 210,58 | 214,36 | 181,93 | 174,83 | 163,35 | 161,85 | 2.116,06 | |
| Mens. 2009 | 210,50 | 212,66 | 185,35 | 181,52 | 164,92 | 165,00 | 2.124,05 | |
| Acum. 2010 | 1.219,75 | 1.434,11 | 1.616,04 | 1.790,86 | 1.954,22 | 2.116,06 | | |
| Acum. 2009 | 1.214,59 | 1.427,26 | 1.612,61 | 1.794,13 | 1.959,04 | 2.124,05 | | |

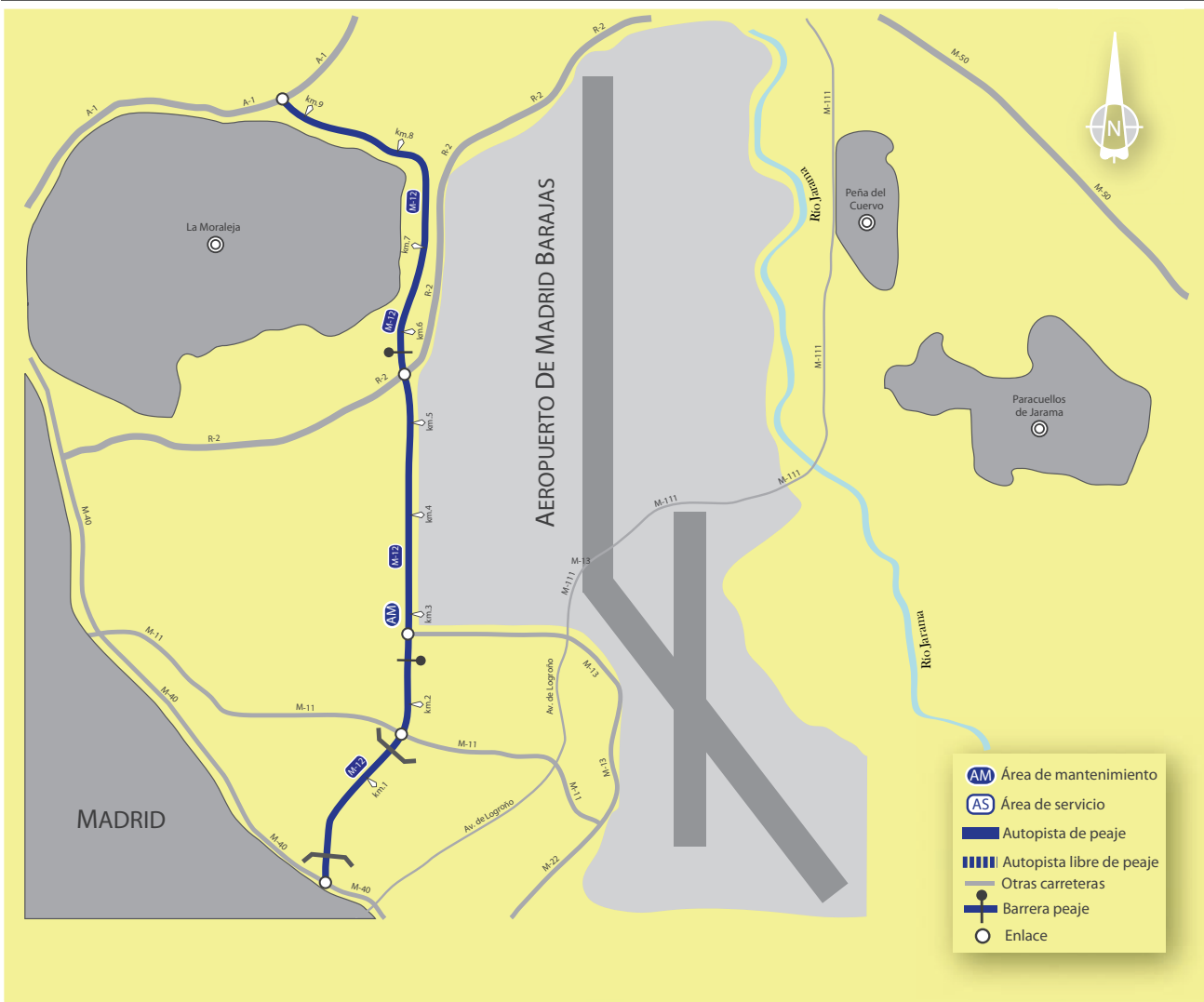
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

M-12

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



M-12 AUTOPISTA EJE AEROPUERTO



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | SITUACIÓN | | | | | | | | | | | |
|---------------------|------|------|-----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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/ Gobelos 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 | 27/11/2002 | 15/06/2005 | Nov.-2027 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista M-12: Eje Aeropuerto fue en los tramos de peaje de 19.395 vehículos, de los cuales 18.982 corresponden a la categoría de ligeros y 413 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente inferior (100,4%) 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 3.617 Vh/día en el tramo M-40-M-11 hasta 51.801 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 2010 para el conjunto de la vía en 66,83 millones de Vh × 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 2010 | | | | | | | | |
|---|---------------|------------|---------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M-40 - M-11 | 3.505 | 112 | 3.617 | -5,22 | 3.262.590 | 103.979 | 3.366.569 | -5,22 |
| M-11 - M-13 | 8.810 | 199 | 9.009 | -4,72 | 3.215.537 | 72.774 | 3.288.311 | -4,72 |
| M-13 - T4 | 50.272 | 1.529 | 51.801 | 0,79 | 24.312.958 | 739.451 | 25.052.408 | 0,79 |
| T4 - R2 | 22.126 | 463 | 22.589 | -2,64 | 15.546.456 | 325.323 | 15.871.779 | -2,64 |
| R2 - A1 | 19.787 | 187 | 19.974 | -0,01 | 19.066.394 | 180.571 | 19.246.965 | -0,81 |
| Total tramo | 18.982 | 413 | 19.395 | -1,09 | 65.403.935 | 1.422.097 | 66.826.032 | -1,09 |

(*) Todos los tramos de la M-12 son libres de peaje de 00-06 h.

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|--------------|------------|
| Longitud total (km) | 9,44 | 0,4 |
| IMD total (Vh/d) | 19.395 | 100,4 |
| Demanda total (MVh x km) | 66,83 | 0,4 |

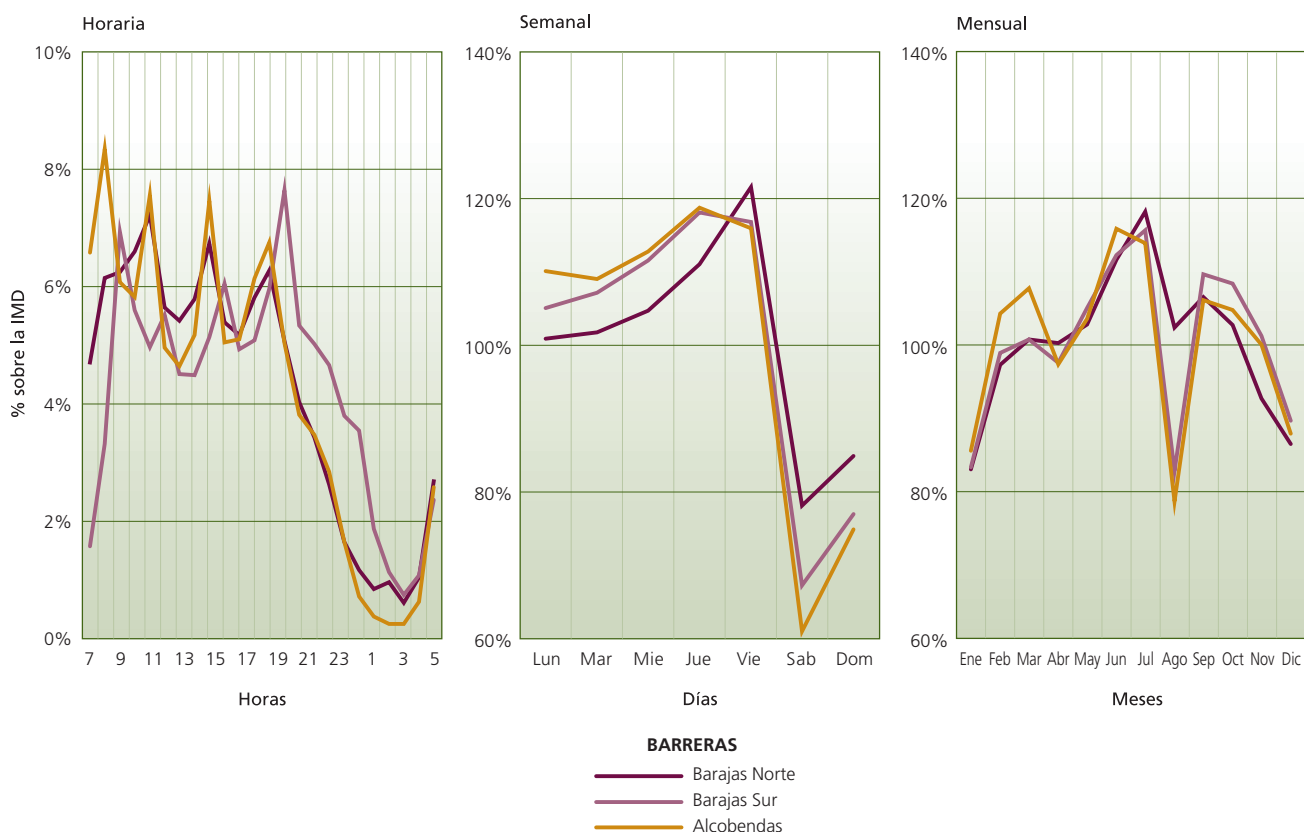
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 las horas 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 8,29% 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 Barajas Norte del 121,16% en viernes, y un acusado descenso de la IMD durante los fines de semana, que cae hasta un 60,60% en sábado en Alcobendas. 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 2010



| Horaria | Barajas Norte | | Barajas Sur | | Alcobendas | |
|--------------|---------------|-------|--------------|-------|------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 205 | 4,65% | 70 | 1,52% | 35 | 6,52% |
| 8 | 269 | 6,09% | 150 | 3,27% | 45 | 8,29% |
| 9 | 273 | 6,19% | 316 | 6,88% | 32 | 6,02% |
| 10 | 289 | 6,55% | 255 | 5,55% | 31 | 5,77% |
| 11 | 316 | 7,16% | 226 | 4,92% | 40 | 7,51% |
| 12 | 247 | 5,59% | 251 | 5,46% | 26 | 4,90% |
| 13 | 237 | 5,36% | 205 | 4,46% | 25 | 4,59% |
| 14 | 253 | 5,74% | 204 | 4,44% | 28 | 5,12% |
| 15 | 295 | 6,68% | 234 | 5,08% | 40 | 7,41% |
| 16 | 236 | 5,34% | 275 | 6,00% | 27 | 4,99% |
| 17 | 226 | 5,12% | 224 | 4,88% | 27 | 5,05% |
| 18 | 254 | 5,76% | 231 | 5,03% | 33 | 6,08% |
| 19 | 275 | 6,22% | 271 | 5,90% | 36 | 6,69% |
| 20 | 222 | 5,02% | 349 | 7,59% | 27 | 4,99% |
| 21 | 176 | 3,98% | 243 | 5,29% | 20 | 3,76% |
| 22 | 149 | 3,38% | 228 | 4,96% | 18 | 3,42% |
| 23 | 114 | 2,58% | 212 | 4,61% | 15 | 2,79% |
| 24 | 70 | 1,59% | 172 | 3,75% | 9 | 1,60% |
| 1 | 49 | 1,12% | 161 | 3,50% | 4 | 0,66% |
| 2 | 35 | 0,79% | 84 | 1,82% | 2 | 0,33% |
| 3 | 40 | 0,91% | 50 | 1,08% | 1 | 0,20% |
| 4 | 25 | 0,56% | 32 | 0,69% | 1 | 0,20% |
| 5 | 44 | 0,99% | 47 | 1,02% | 3 | 0,57% |
| 6 | 116 | 2,63% | 106 | 2,31% | 14 | 2,53% |
| Total | 4.415 | | 4.594 | | 537 | |

| Diaria | Barajas Norte | | Barajas Sur | | Alcobendas | |
|--------------|---------------|---------|--------------|---------|------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 4.435 | 100,46% | 4.807 | 104,64% | 590 | 109,71% |
| Mar | 4.472 | 101,30% | 4.902 | 106,70% | 584 | 108,61% |
| Mie | 4.603 | 104,26% | 5.107 | 111,16% | 604 | 112,37% |
| Jue | 4.885 | 110,65% | 5.407 | 117,69% | 636 | 118,32% |
| Vie | 5.349 | 121,16% | 5.348 | 116,41% | 621 | 115,53% |
| Sáb | 3.431 | 77,71% | 3.072 | 66,87% | 326 | 60,60% |
| Dom | 3.729 | 84,46% | 3.516 | 76,53% | 400 | 74,50% |
| Total | 4.415 | | 4.594 | | 537 | |

| Mensual | Barajas Norte | | Barajas Sur | | Alcobendas | |
|--------------|---------------|---------|--------------|---------|------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 3.650 | 82,67% | 3.811 | 82,95% | 458 | 85,16% |
| Feb | 4.277 | 96,88% | 4.526 | 98,52% | 558 | 103,85% |
| Mar | 4.429 | 100,32% | 4.609 | 100,32% | 577 | 107,35% |
| Abr | 4.407 | 99,83% | 4.466 | 97,20% | 521 | 97,00% |
| May | 4.522 | 102,43% | 4.808 | 104,65% | 555 | 103,21% |
| Jun | 4.910 | 111,21% | 5.138 | 111,83% | 621 | 115,48% |
| Jul | 5.200 | 117,79% | 5.295 | 115,26% | 610 | 113,48% |
| Ago | 4.501 | 101,95% | 3.788 | 82,44% | 420 | 78,24% |
| Sep | 4.687 | 106,16% | 5.018 | 109,22% | 568 | 105,73% |
| Oct | 4.518 | 102,33% | 4.959 | 107,94% | 561 | 104,34% |
| Nov | 4.075 | 92,31% | 4.633 | 100,85% | 535 | 99,61% |
| Dic | 3.803 | 86,14% | 4.102 | 89,29% | 470 | 87,50% |
| Total | 4.415 | | 4.594 | | 537 | |

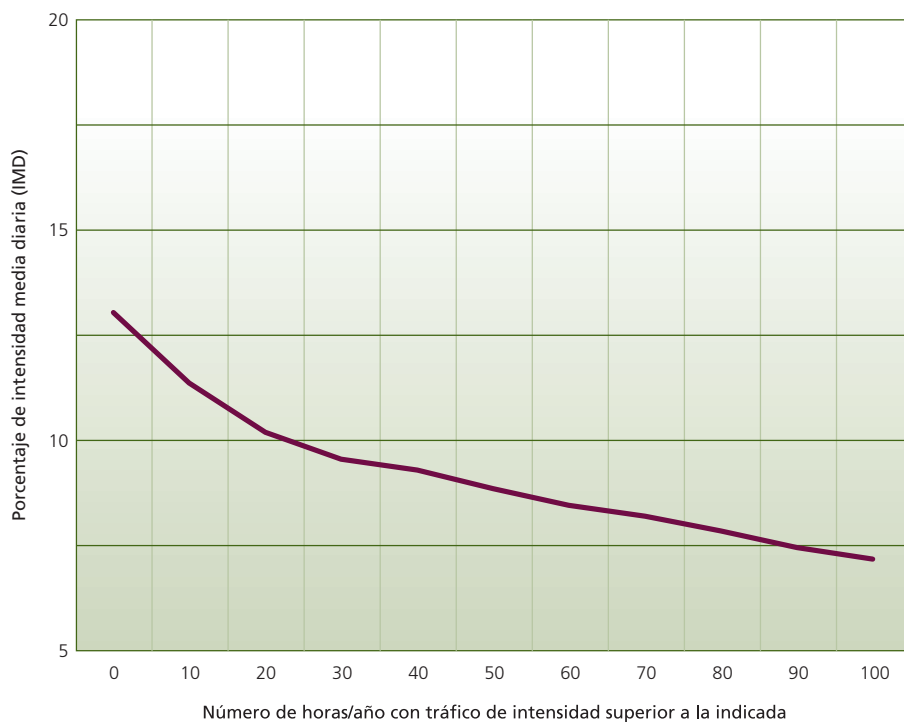
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 9,47% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 7,09% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 12,95% 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 2010. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 12,95 |
| 10 | 11,27 |
| 20 | 10,11 |
| 30 | 9,47 |
| 40 | 9,21 |
| 50 | 8,76 |
| 60 | 8,37 |
| 70 | 8,10 |
| 80 | 7,76 |
| 90 | 7,35 |
| 100 | 7,09 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta unas características acordes con la singularidad de esta autopista, que no se encuentra en los grandes valores agregados afectada por las circunstancias de la estacionalidad salvo la pronunciada caída del mes de agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 66 millones de Vh × 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 2010. Autopista M-12: Eje Aeropuerto



| Autopista M-12 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 4,95 | 5,17 | 5,77 | 5,53 | 5,85 | 5,95 | |
| Mens. 2009 | 5,05 | 5,37 | 5,90 | 5,71 | 5,88 | 6,02 | |
| Acum. 2010 | 4,95 | 10,12 | 15,90 | 21,43 | 27,28 | 33,22 | |
| Acum. 2009 | 5,05 | 10,42 | 16,32 | 22,03 | 27,92 | 33,94 | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | 5,96 | 4,85 | 5,95 | 5,86 | 5,64 | 5,35 | 66,83 |
| Mens. 2009 | 6,08 | 4,95 | 5,86 | 5,90 | 5,51 | 5,33 | 67,57 |
| Acum. 2010 | 39,18 | 44,03 | 49,98 | 55,83 | 61,48 | 66,83 | |
| Acum. 2009 | 40,02 | 44,97 | 50,83 | 56,73 | 62,23 | 67,57 | |

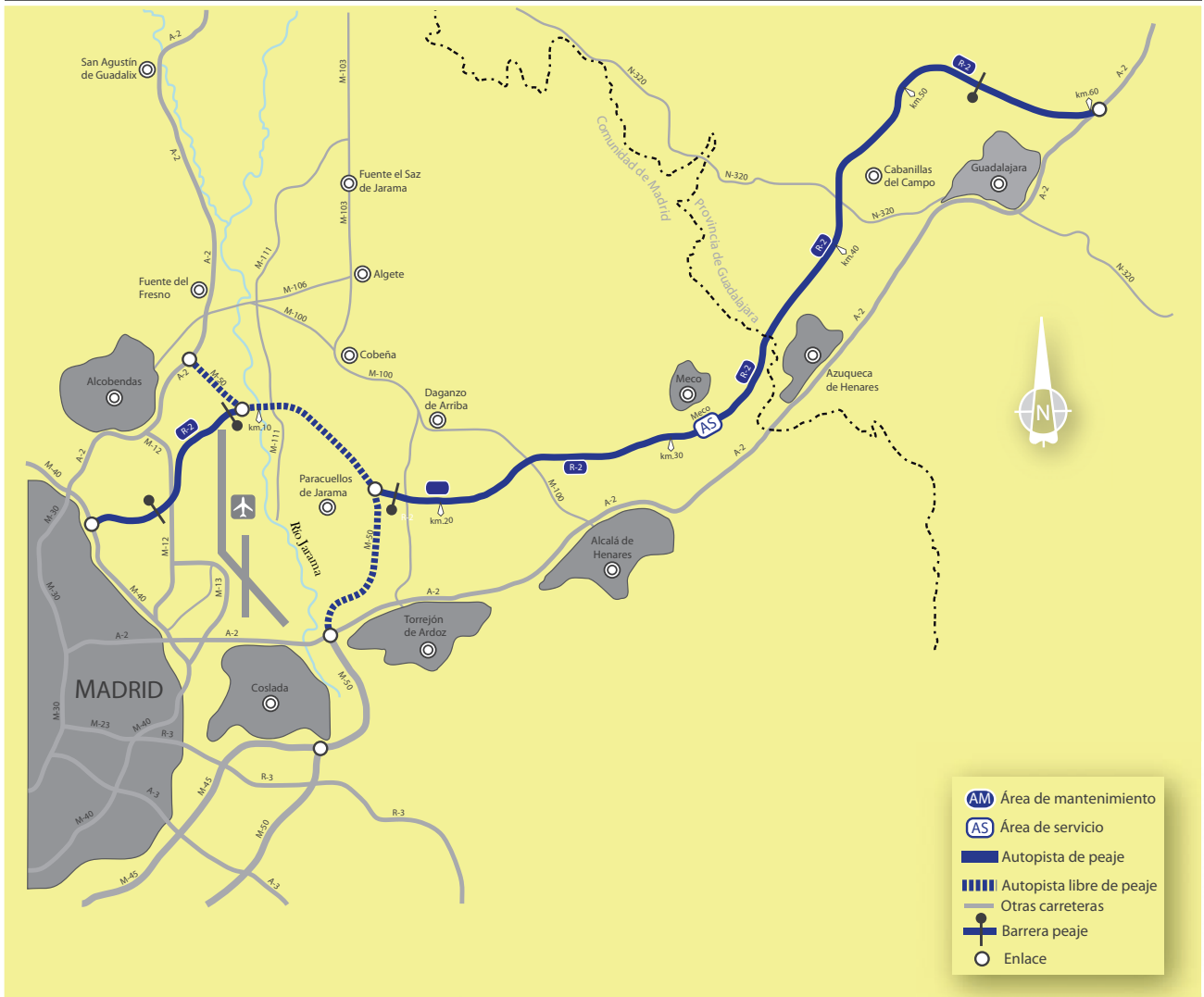
AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA

R-2

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



R-2 AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA



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

SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 04/11/2000 | 06/10/2003 | 25/03/2039 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara fue en los tramos de peaje de 9.278 vehículos, de los cuales 8.401 corresponden a la categoría de ligeros y 877 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD significativamente inferior (48,0%) 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 4.598 Vh/día en el tramo Marchamalo-Taracena hasta 15.296 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 210,98 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,5%.

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

Tabla T-2 (R-2). Intensidades de tráfico. Año 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M-40-Aeropuerto | 8.298 | 221 | 8.518 | -1,42 | 15.143.410 | 402.540 | 15.545.950 | -1,42 |
| Aeropuerto-M-50 | 10.218 | 347 | 10.565 | 0,54 | 18.648.510 | 632.920 | 19.281.430 | 0,54 |
| M-50 Norte-Ajalvir | 6.563 | 398 | 6.961 | -2,55 | 17.967.090 | 1.089.038 | 19.056.128 | -2,55 |
| Ajalvir-Alcalá | 13.690 | 1.606 | 15.296 | -0,84 | 34.478.396 | 4.044.090 | 38.522.486 | -0,84 |
| Alcalá-Meco | 13.374 | 1.599 | 14.972 | 0,46 | 44.420.431 | 5.309.814 | 49.730.244 | 0,46 |
| Meco-Cabanillas | 7.863 | 1.039 | 8.902 | -2,05 | 30.996.518 | 4.095.630 | 35.092.148 | -2,05 |
| Cabanillas-Marchamalo | 4.824 | 736 | 5.560 | -2,79 | 17.783.747 | 2.711.598 | 20.495.344 | -2,79 |
| Marchamalo-Taracena | 4.020 | 578 | 4.598 | -1,73 | 11.591.852 | 1.667.121 | 13.258.973 | -1,73 |
| Total tramo de peaje | 8.401 | 877 | 9.278 | -1,07 | 191.030.089 | 19.953.776 | 210.981.995 | -1,07 |

| Tramos libres de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|----------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| Tramo Norte (A-1/R-2) | 26.536 | 3.964 | 30.500 | 3,70 | 38.741.888 | 5.787.994 | 44.529.882 | 3,70 |
| Tramo común con R-2 | 29.158 | 4.506 | 33.663 | 9,78 | 79.819.997 | 12.333.808 | 92.153.805 | 9,78 |
| Tramo Sur (R-2/A-2) | 35.214 | 5.278 | 40.492 | 2,61 | 88.686.975 | 13.292.461 | 101.979.436 | 2,61 |
| Total tramos libres | 30.859 | 4.678 | 35.536 | 5,48 | 207.248.444 | 31.414.657 | 238.663.101 | 5,48 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Longitud total (km) | 62,30 | 2,5 |
| IMD total (Vh/d) | 9.278 | 48,0 |
| Demanda total (MVh x km) | 210,98 | 1,2 |

(*) Tramos de peaje.

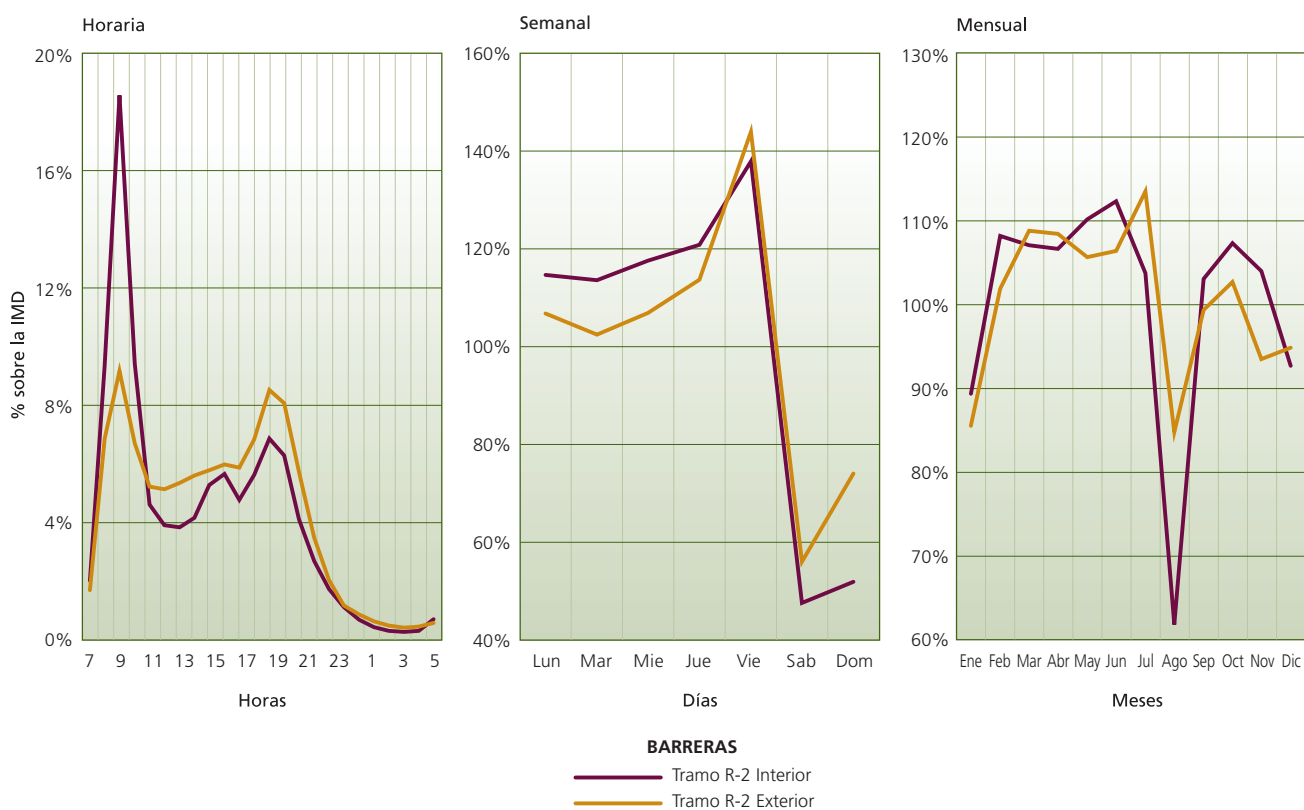
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 9 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en el tramo R-2 Interior un valor del 18,46% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,41% 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 143,30% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída muy acusada durante los fines de semana, cayendo en sábado hasta el 46,88%. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (61,42%) 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 2010



| Horaria | Tramo R-2 Interior | | Tramo R-2 Exterior | |
|--------------|--------------------|--------|--------------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 182 | 1,91% | 146 | 1,58% |
| 8 | 883 | 9,26% | 623 | 6,75% |
| 9 | 1.761 | 18,46% | 836 | 9,06% |
| 10 | 888 | 9,30% | 609 | 6,59% |
| 11 | 430 | 4,51% | 472 | 5,11% |
| 12 | 362 | 3,79% | 463 | 5,02% |
| 13 | 355 | 3,72% | 483 | 5,23% |
| 14 | 386 | 4,05% | 507 | 5,50% |
| 15 | 493 | 5,16% | 523 | 5,67% |
| 16 | 529 | 5,54% | 542 | 5,88% |
| 17 | 445 | 4,66% | 531 | 5,76% |
| 18 | 525 | 5,50% | 619 | 6,71% |
| 19 | 644 | 6,75% | 776 | 8,41% |
| 20 | 590 | 6,18% | 735 | 7,96% |
| 21 | 382 | 4,00% | 519 | 5,62% |
| 22 | 246 | 2,58% | 310 | 3,36% |
| 23 | 155 | 1,62% | 177 | 1,92% |
| 24 | 95 | 1,00% | 99 | 1,07% |
| 1 | 54 | 0,57% | 69 | 0,75% |
| 2 | 30 | 0,32% | 49 | 0,53% |
| 3 | 18 | 0,19% | 35 | 0,38% |
| 4 | 15 | 0,16% | 29 | 0,31% |
| 5 | 18 | 0,19% | 32 | 0,34% |
| 6 | 56 | 0,59% | 43 | 0,47% |
| Total | 9.542 | | 9.228 | |

| Diaria | Tramo R-2 Interior | | Tramo R-2 Exterior | |
|--------------|--------------------|---------|--------------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 10.879 | 114,01% | 9.792 | 106,11% |
| Mar | 10.770 | 112,87% | 9.393 | 101,79% |
| Mie | 11.152 | 116,87% | 9.802 | 106,22% |
| Jue | 11.467 | 120,17% | 10.430 | 113,02% |
| Vie | 13.097 | 137,26% | 13.223 | 143,30% |
| Sáb | 4.473 | 46,88% | 5.103 | 55,30% |
| Dom | 4.887 | 51,22% | 6.775 | 73,42% |
| Total | 9.542 | | 9.228 | |

| Mensual | Tramo R-2 Interior | | Tramo R-2 Exterior | |
|--------------|--------------------|---------|--------------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 8.486 | 88,93% | 7.854 | 85,11% |
| Feb | 10.287 | 107,80% | 9.362 | 101,45% |
| Mar | 10.180 | 106,69% | 10.000 | 108,37% |
| Abr | 10.135 | 106,22% | 9.966 | 108,00% |
| May | 10.474 | 109,76% | 9.710 | 105,22% |
| Jun | 10.678 | 111,91% | 9.780 | 105,98% |
| Jul | 9.861 | 103,34% | 10.433 | 113,06% |
| Ago | 5.861 | 61,42% | 7.789 | 84,41% |
| Sep | 9.797 | 102,67% | 9.128 | 98,92% |
| Oct | 10.204 | 106,94% | 9.437 | 102,27% |
| Nov | 9.882 | 103,57% | 8.590 | 93,09% |
| Dic | 8.806 | 92,29% | 8.715 | 94,44% |
| Total | 9.542 | | 9.228 | |

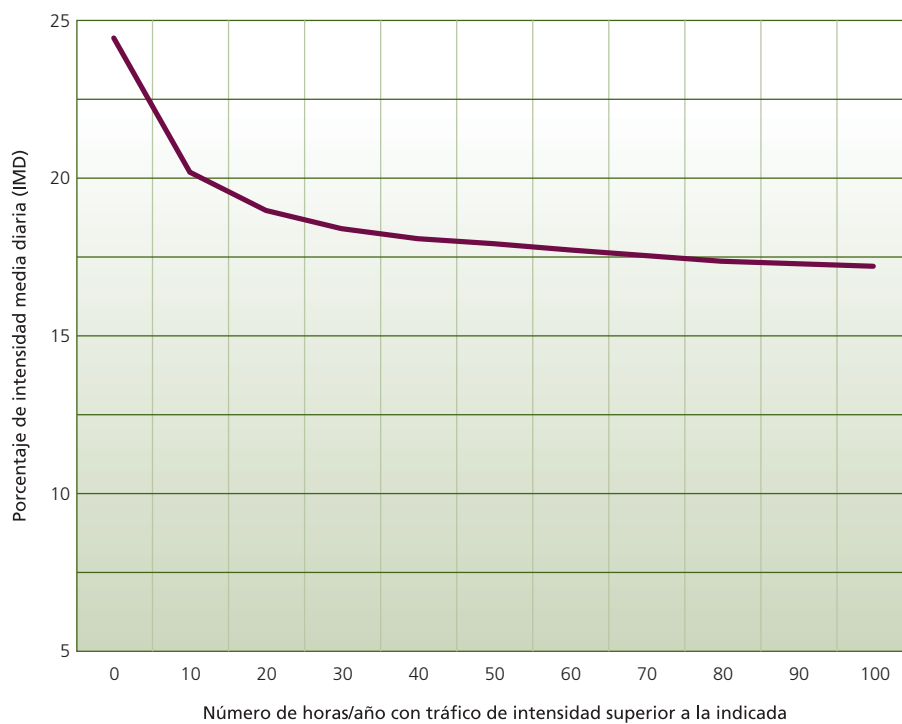
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 18,29% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,08% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 24,32% 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 2010. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 24,32 |
| 10 | 20,07 |
| 20 | 18,85 |
| 30 | 18,29 |
| 40 | 17,97 |
| 50 | 17,80 |
| 60 | 17,60 |
| 70 | 17,43 |
| 80 | 17,25 |
| 90 | 17,16 |
| 100 | 17,08 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × 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 210 millones de Vh × 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 2010. Autopista R-2: Madrid-Guadalajara



| Autopista R-2 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 15,36 | 16,59 | 19,37 | 18,68 | 18,99 | 18,55 | |
| Mens. 2009 | 15,44 | 16,50 | 18,53 | 18,19 | 18,08 | 18,14 | |
| Acum. 2010 | 15,36 | 31,95 | 51,32 | 70,00 | 88,99 | 107,54 | |
| Acum. 2009 | 15,44 | 31,94 | 50,47 | 68,66 | 86,74 | 104,88 | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | 19,97 | 14,45 | 17,26 | 18,46 | 16,44 | 16,86 | 210,98 |
| Mens. 2009 | 20,31 | 14,95 | 18,12 | 19,95 | 17,47 | 17,58 | 213,25 |
| Acum. 2010 | 127,51 | 141,96 | 159,22 | 177,68 | 194,12 | 210,98 | |
| Acum. 2009 | 125,19 | 140,13 | 158,26 | 178,21 | 195,68 | 213,25 | |

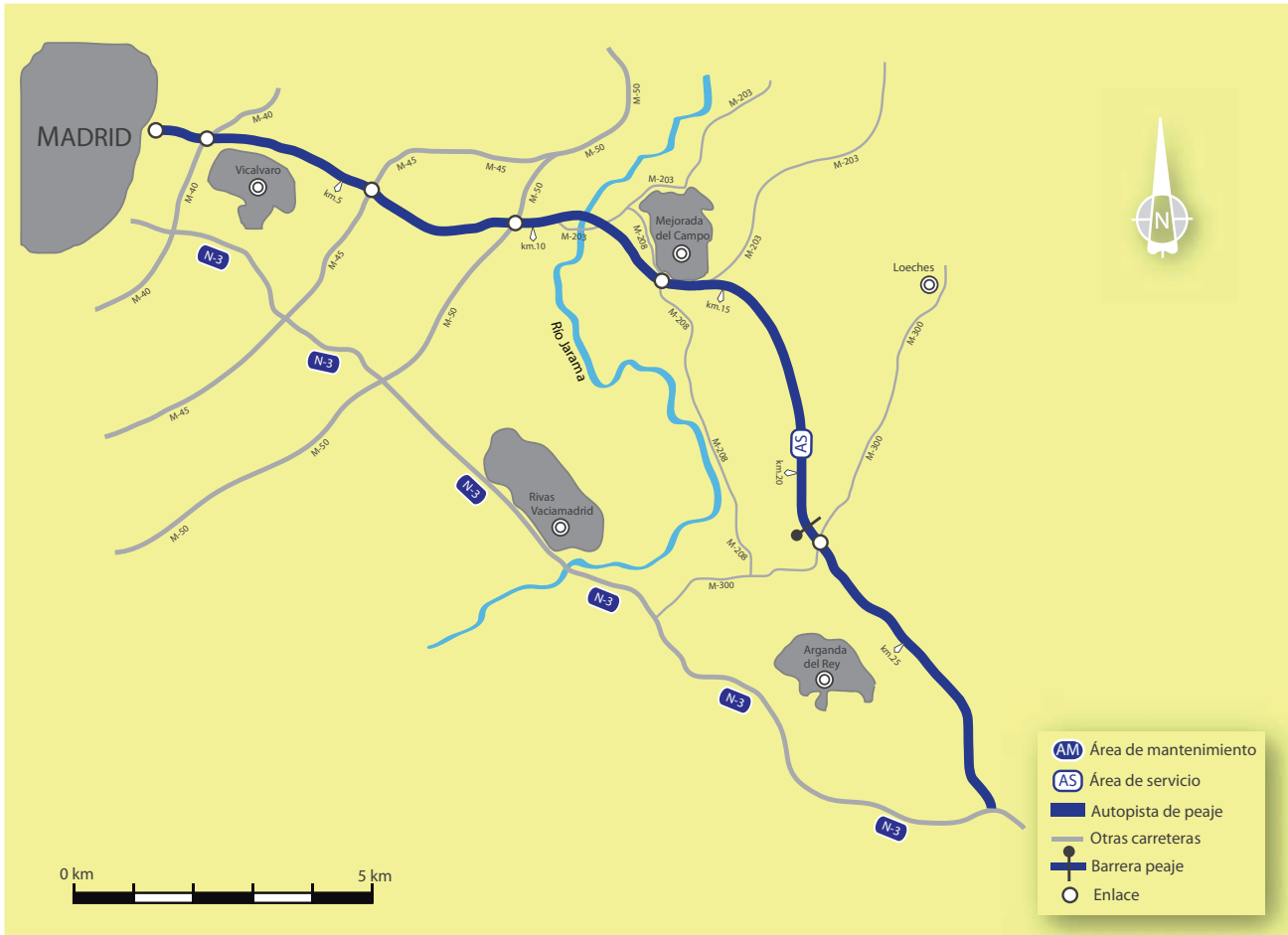
AUTOPISTA MADRID-
ARGANDA DEL REY

R-3

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas

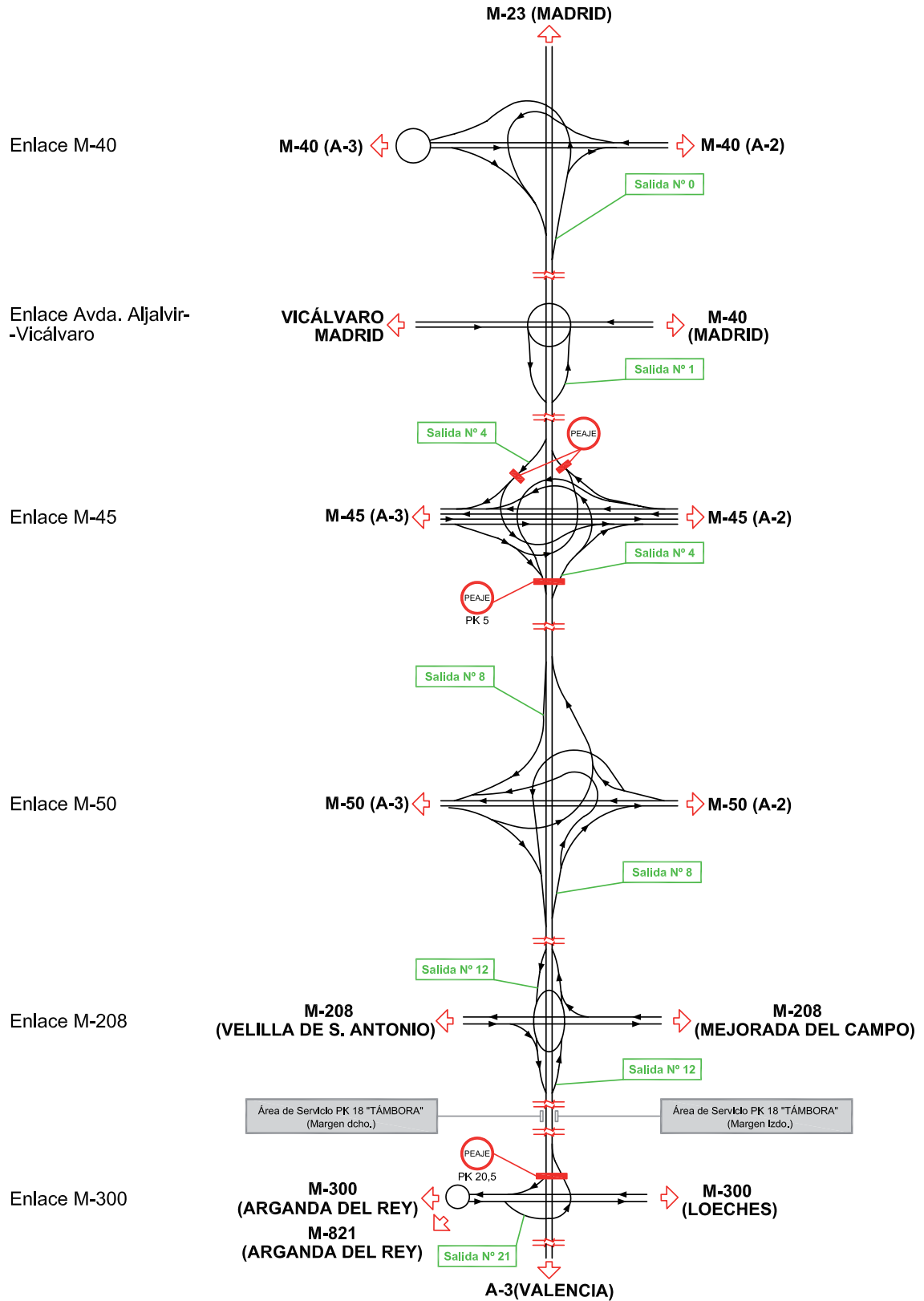


➔ R-3 AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| R-3 MADRID-ARGANDA DEL REY | ?? | ????? | x | x | x | x | - | - | - | - | - | x | x | x |




ACCESOS DE MADRID C.E.S.A.
 R-3. Autopista Madrid - Arganda del Rey
 Esquema de enlaces y cambios de sentido



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 | 07/10/1999 | 16/02/2004 | 07/10/2049 |
| | Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero | 07/10/1999 | 16/02/2004 | 07/10/2049 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey fue de 14.072 vehículos, de los cuales 13.380 corresponden a la categoría de ligeros y 692 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD prácticamente a la par (72,8%) 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 12.912 Vh/día en el tramo M-50-Arganda hasta 16.925 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 2010 para el conjunto de la vía en 163,34 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,9% 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. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M40-M50 | 16.229 | 696 | 16.925 | -7,67 | 54.496.944 | 2.338.834 | 56.835.778 | -7,67 |
| M50-Arganda | 12.221 | 691 | 12.912 | -3,80 | 100.809.885 | 5.698.973 | 106.508.858 | -3,80 |
| Total tramo de peaje | 13.380 | 692 | 14072 | -5,19 | 155.306.829 | 8.037.807 | 163.344.636 | -5,19 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Longitud total (km) | 31,80 | 1,3 |
| IMD total (Vh/d) | 14.072 | 72,8 |
| Demanda total (MVh x km) | 163,34 | 0,9 |

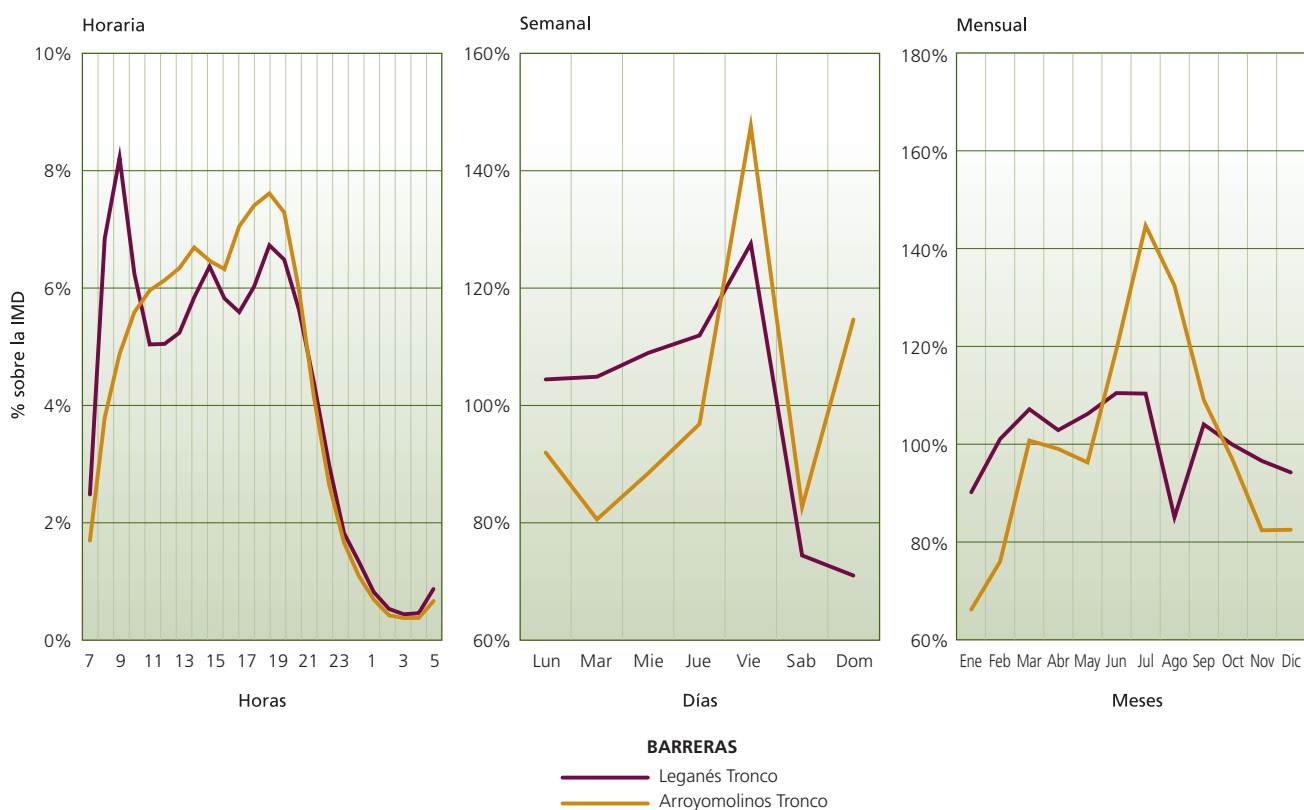
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey a lo largo de las 24 horas del día muestra una forma con varias puntas, situadas en la barrera troncal de Vicálvaro en torno a las 9 h, y en Arganda tronco a las 14 h y las 19 h. La primera de ellas alcanza un valor del 8,17% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,64% y la última el 7,56%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 147,06% 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 70,45% en la barrera de Vicálvaro. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (84,38%), 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 (65,49%) 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 2010



| Horaria | Vicálvaro Tronco | | Arganda Tronco | |
|--------------|------------------|-------|----------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 402 | 2,43% | 112 | 1,64% |
| 8 | 1.124 | 6,79% | 255 | 3,74% |
| 9 | 1.352 | 8,17% | 329 | 4,82% |
| 10 | 1.025 | 6,19% | 378 | 5,54% |
| 11 | 826 | 4,99% | 403 | 5,90% |
| 12 | 827 | 5,00% | 415 | 6,08% |
| 13 | 858 | 5,18% | 429 | 6,29% |
| 14 | 958 | 5,79% | 453 | 6,64% |
| 15 | 1.046 | 6,32% | 438 | 6,42% |
| 16 | 956 | 5,78% | 428 | 6,27% |
| 17 | 916 | 5,53% | 478 | 7,00% |
| 18 | 988 | 5,97% | 502 | 7,36% |
| 19 | 1.105 | 6,68% | 516 | 7,56% |
| 20 | 1.064 | 6,43% | 494 | 7,24% |
| 21 | 923 | 5,58% | 403 | 5,90% |
| 22 | 718 | 4,34% | 279 | 4,09% |
| 23 | 485 | 2,93% | 177 | 2,59% |
| 24 | 293 | 1,77% | 110 | 1,61% |
| 1 | 213 | 1,29% | 71 | 1,04% |
| 2 | 127 | 0,77% | 44 | 0,64% |
| 3 | 80 | 0,48% | 25 | 0,37% |
| 4 | 64 | 0,39% | 22 | 0,32% |
| 5 | 68 | 0,41% | 22 | 0,32% |
| 6 | 136 | 0,82% | 42 | 0,62% |
| Total | 16.554 | | 6.825 | |

| Diaria | Vicálvaro Tronco | | Arganda Tronco | |
|--------------|------------------|---------|----------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 17.201 | 103,91% | 6.240 | 91,43% |
| Mar | 17.281 | 104,39% | 5.463 | 80,04% |
| Mie | 17.944 | 108,40% | 6.003 | 87,96% |
| Jue | 18.445 | 111,42% | 6.572 | 96,29% |
| Vie | 21.022 | 126,99% | 10.037 | 147,06% |
| Sáb | 12.240 | 73,94% | 5.608 | 82,17% |
| Dom | 11.662 | 70,45% | 7.787 | 114,10% |
| Total | 16.554 | | 6.825 | |

| Mensual | Vicálvaro Tronco | | Arganda Tronco | |
|--------------|------------------|---------|----------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 14.815 | 89,49% | 4.470 | 65,49% |
| Feb | 16.620 | 100,40% | 5.146 | 75,40% |
| Mar | 17.627 | 106,48% | 6.830 | 100,07% |
| Abr | 16.924 | 102,24% | 6.719 | 98,45% |
| May | 17.470 | 105,53% | 6.529 | 95,66% |
| Jun | 18.181 | 109,83% | 8.098 | 118,65% |
| Jul | 18.159 | 109,70% | 9.833 | 144,07% |
| Ago | 13.969 | 84,38% | 8.991 | 131,74% |
| Sep | 17.127 | 103,46% | 7.400 | 108,42% |
| Oct | 16.437 | 99,29% | 6.564 | 96,18% |
| Nov | 15.887 | 95,97% | 5.583 | 81,80% |
| Dic | 15.503 | 93,65% | 5.588 | 81,88% |
| Total | 16.554 | | 6.825 | |

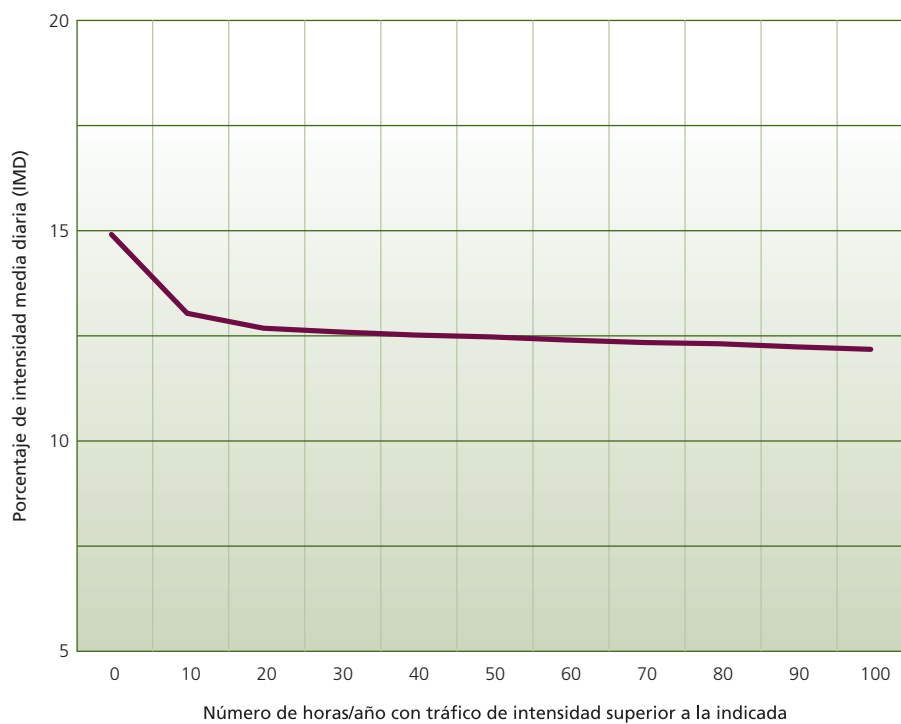
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 12,50% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,09% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 14,825% 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 2010. Autopista R-3: Madrid-Arganda



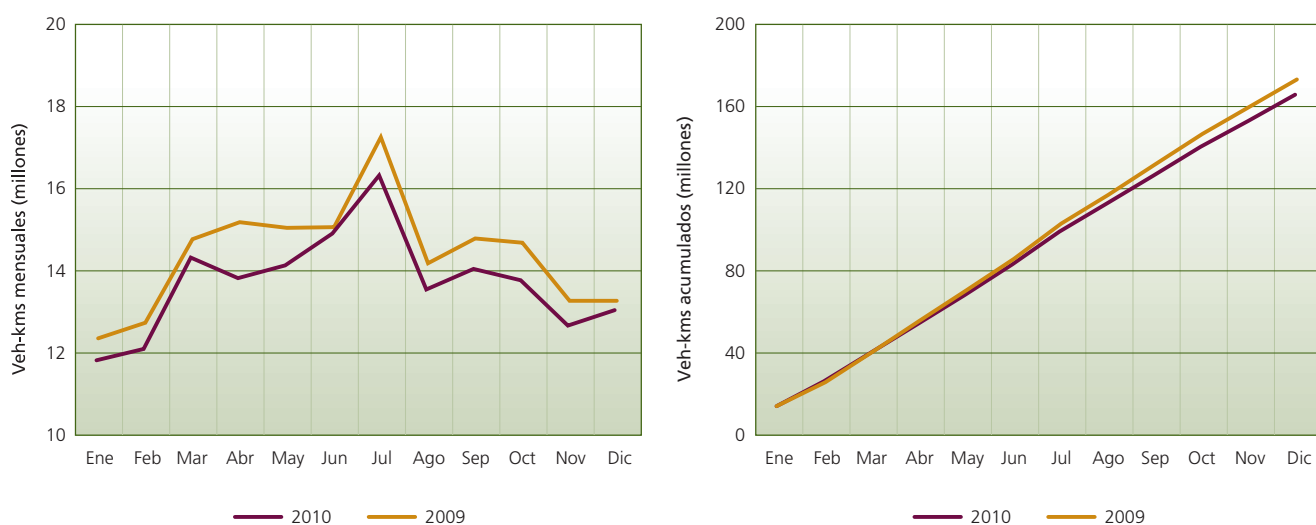
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 14,82 |
| 10 | 12,94 |
| 20 | 12,58 |
| 30 | 12,50 |
| 40 | 12,43 |
| 50 | 12,38 |
| 60 | 12,31 |
| 70 | 12,24 |
| 80 | 12,21 |
| 90 | 12,15 |
| 100 | 12,09 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta algunos valles durante el mes vacacional de agosto y los meses de noviembre-diciembre-enero. La utilización de la vía durante este año superó los 163 millones de Vh × 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 2010. Autopista R-3: Madrid-Arganda



| Autopista R-3 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mens. 2010 | 11,73 | 12,00 | 14,23 | 13,73 | 14,04 | 14,81 | |
| Mens. 2009 | 12,33 | 12,70 | 14,74 | 15,16 | 15,02 | 15,03 | |
| Acum. 2010 | 11,73 | 23,73 | 37,96 | 51,69 | 65,73 | 80,54 | |
| Acum. 2009 | 12,33 | 25,03 | 39,77 | 54,93 | 69,95 | 84,98 | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| Mens. 2010 | 16,22 | 13,44 | 13,95 | 13,68 | 12,57 | 12,95 | 163,34 |
| Mens. 2009 | 17,23 | 14,16 | 14,77 | 14,65 | 13,25 | 13,24 | 172,27 |
| Acum. 2010 | 96,75 | 110,19 | 124,14 | 137,82 | 150,39 | 163,34 | |
| Acum. 2009 | 102,20 | 116,37 | 131,13 | 145,79 | 159,03 | 172,27 | |

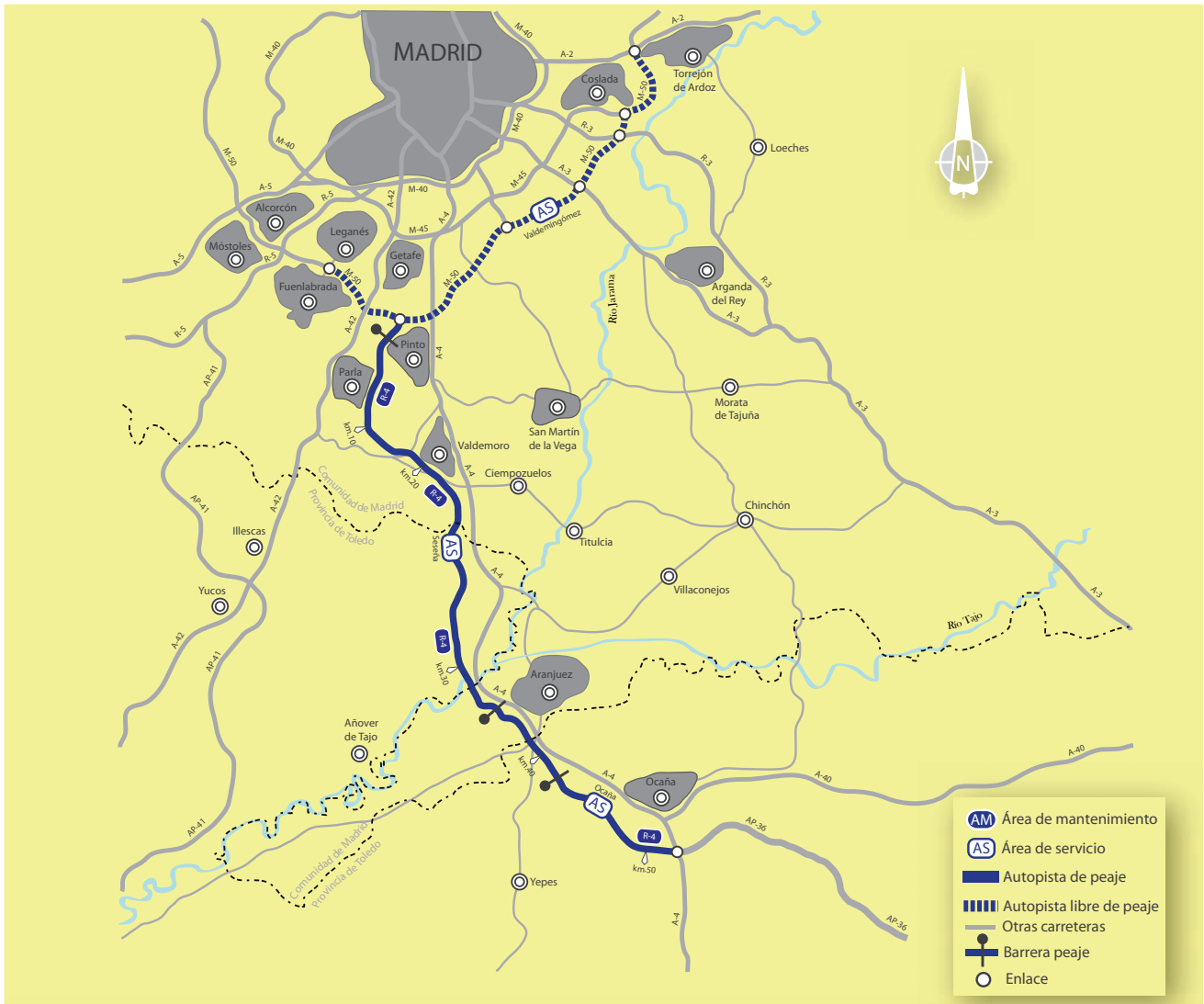
AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

R-4

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



➔ R-4 AUTOPISTA MADRID-OCAÑA



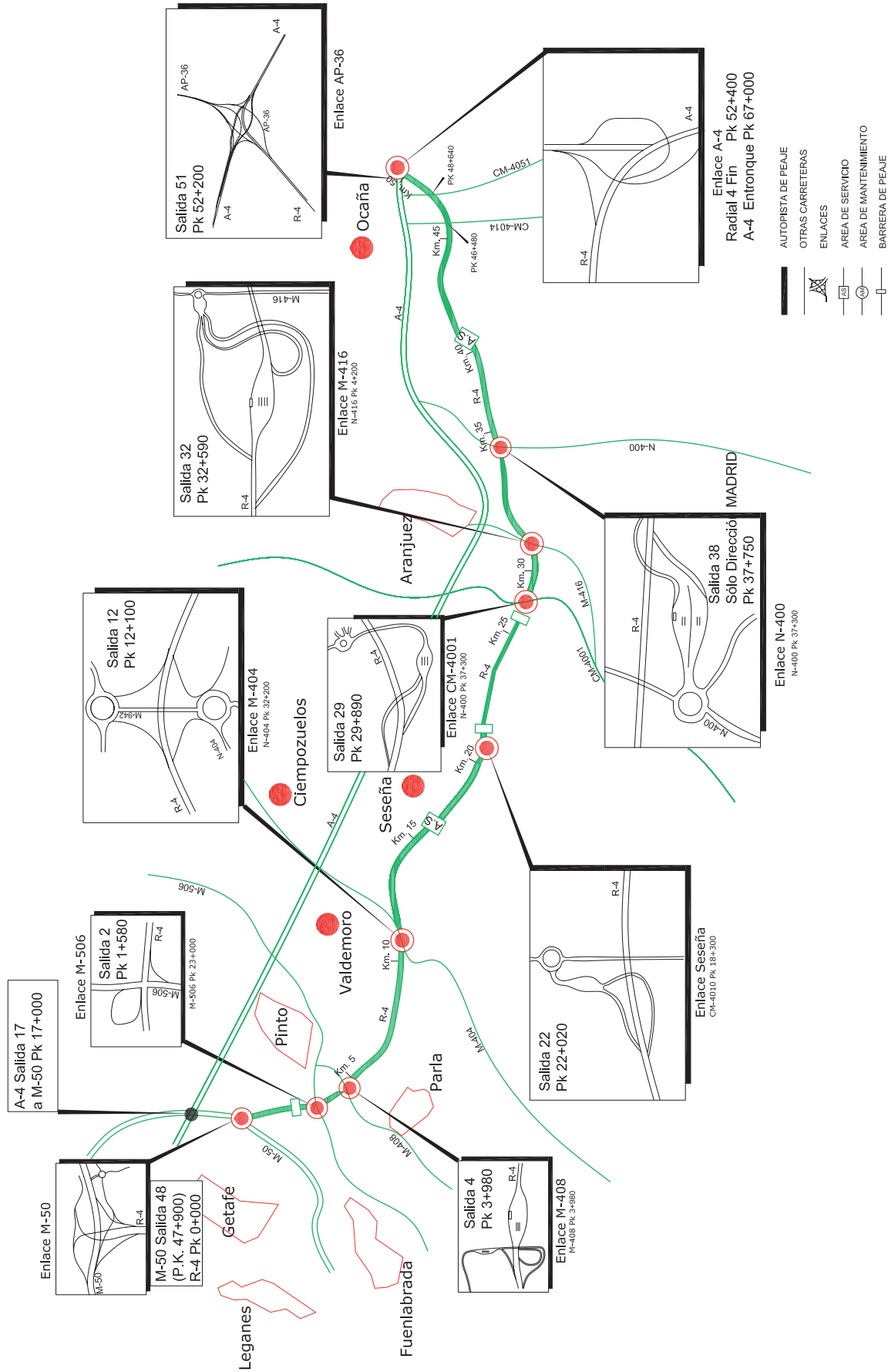
- Área de mantenimiento
- Área de servicio
- Autopista de peaje
- Autopista libre de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | PK. | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 (*) | 663,59 |

| Autopistas que explota | Denominación | Fecha de concesión | Fecha de entrada en servicio | Fecha de expiración |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| | Autopista R-4: Madrid-Ocaña | 29/12/2000 | 07/04/2004 | 29/12/1965 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 en los tramos de peaje de la autopista R-4: Madrid-Ocaña fue de 8.114 vehículos, de los cuales 7.602 corresponden a la categoría de ligeros y 511 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD bastante inferior (42,0%) 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 7.668 Vh/día en el tramo Valdemoro-Ocaña hasta 9.601 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 2010 para el conjunto de los tramos de peaje la vía en 155,48 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,1%.

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

| Tabla T-2 (R-4). Intensidades de tráfico. Año 2010 | | | | | | | | |
|--|--------------|------------|--------------|--------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------|
| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M50-Valdemoro | 8.992 | 609 | 9.601 | -9,28 | 39.712.928 | 2.688.136 | 42.401.064 | -9,28 |
| Valdemoro-Ocaña | 7.186 | 482 | 7.668 | -7,74 | 105.968.585 | 7.107.052 | 113.075.638 | -7,74 |
| Total tramo de peaje | 7.602 | 511 | 8.114 | -8,17 | 145.681.513 | 9.795.188 | 155.476.701 | -8,17 |

| Tramos libres de peaje en la M-50 | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M-31 - A-4 (8,3 km) | 53.750 | 14.691 | 68.440 | 0,40 | 162.834.164 | 44.505.737 | 207.339.901 | 0,40 |
| A-4 - R-4 (2,5 km) | 54.083 | 26.111 | 80.193 | -4,88 | 49.350.288 | 23.826.118 | 73.176.405 | -4,88 |
| R-4 - A-42 (2,7 km) | 53.529 | 20.713 | 74.241 | 0,00 | 52.752.446 | 20.412.451 | 73.164.897 | 0,00 |
| Total tramos libres | 53.767 | 18.010 | 71.777 | -0,82 | 264.936.898 | 88.744.306 | 353.681.203 | -0,82 |

| Valores comparativos (*) | % Red | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Longitud total (km) | 52,50 | 2,1 |
| IMD total (Vh/d) | 8.114 | 42,0 |
| Demanda total (MVh x km) | 155,48 | 0,9 |

(*) Tramos de peaje.

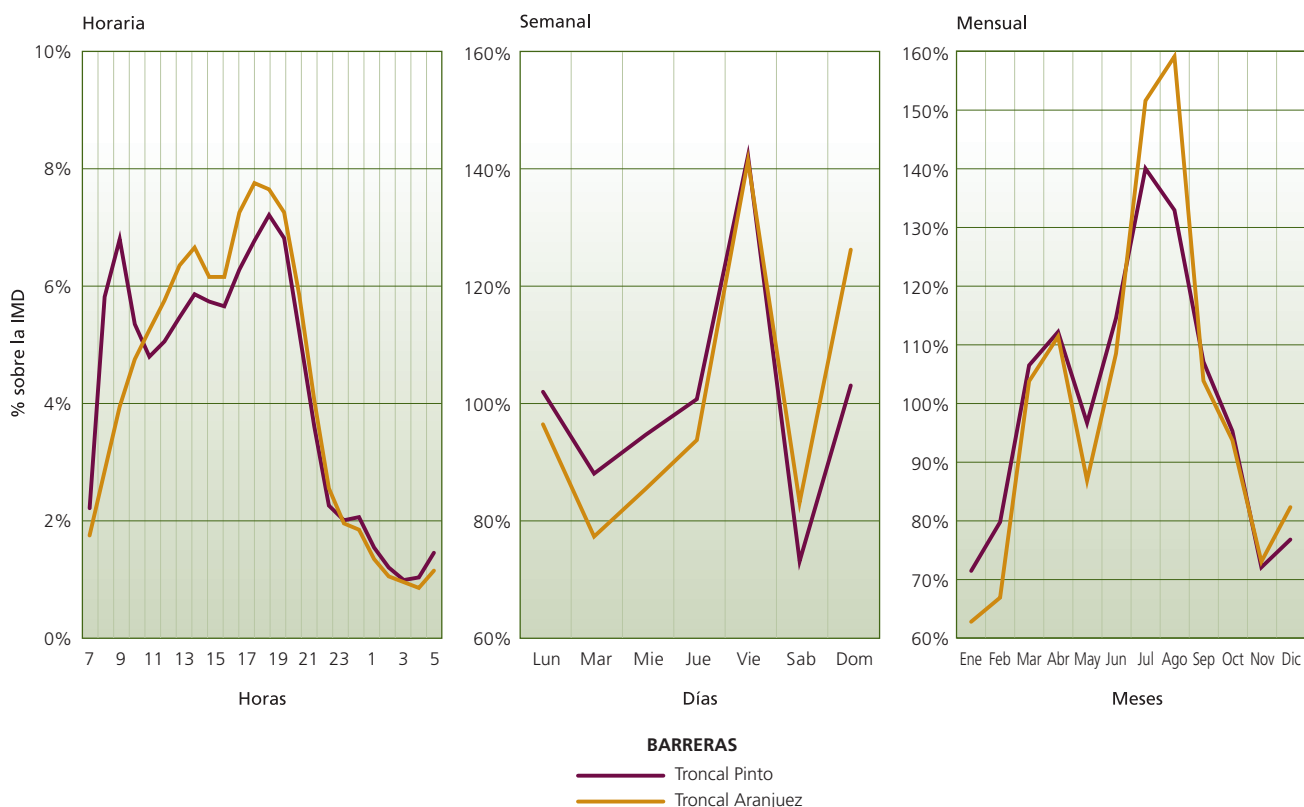
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,75% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,60% y la última el 7,70%, 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 141,65% de la IMD, en la barrera de Pinto, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 72,61% también en Pinto. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas que podrían ser de naturaleza estacional localizadas en los meses de abril (111,60% en Pinto) y de julio-agosto (151,01%-158,49% en Aranjuez).

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 2010



| Horaria | Troncal Pinto | | Troncal Aranjuez | |
|--------------|---------------|-------|------------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 190 | 2,16% | 116 | 1,70% |
| 8 | 507 | 5,77% | 192 | 2,80% |
| 9 | 593 | 6,75% | 266 | 3,90% |
| 10 | 466 | 5,30% | 321 | 4,70% |
| 11 | 417 | 4,75% | 355 | 5,20% |
| 12 | 440 | 5,00% | 389 | 5,70% |
| 13 | 476 | 5,42% | 427 | 6,30% |
| 14 | 511 | 5,81% | 451 | 6,60% |
| 15 | 500 | 5,69% | 414 | 6,10% |
| 16 | 493 | 5,60% | 413 | 6,10% |
| 17 | 548 | 6,23% | 492 | 7,20% |
| 18 | 591 | 6,72% | 524 | 7,70% |
| 19 | 630 | 7,16% | 521 | 7,60% |
| 20 | 595 | 6,76% | 491 | 7,20% |
| 21 | 455 | 5,18% | 397 | 5,80% |
| 22 | 313 | 3,55% | 276 | 4,00% |
| 23 | 194 | 2,21% | 170 | 2,50% |
| 24 | 172 | 1,96% | 132 | 1,90% |
| 1 | 177 | 2,01% | 126 | 1,80% |
| 2 | 131 | 1,49% | 89 | 1,30% |
| 3 | 101 | 1,15% | 69 | 1,00% |
| 4 | 83 | 0,94% | 60 | 0,90% |
| 5 | 87 | 0,99% | 54 | 0,80% |
| 6 | 123 | 1,40% | 75 | 1,10% |
| Total | 8.793 | | 6.821 | |

| Diaria | Troncal Pinto | | Troncal Aranjuez | |
|--------------|---------------|---------|------------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 8.920 | 101,45% | 6.541 | 95,89% |
| Mar | 7.693 | 87,49% | 5.242 | 76,85% |
| Mie | 8.276 | 94,12% | 5.791 | 84,89% |
| Jue | 8.808 | 100,18% | 6.358 | 93,21% |
| Vie | 12.455 | 141,65% | 9.609 | 140,88% |
| Sáb | 6.385 | 72,61% | 5.635 | 82,62% |
| Dom | 9.012 | 102,50% | 8.571 | 125,66% |
| Total | 8.793 | | 6.821 | |

| Mensual | Troncal Pinto | | Troncal Aranjuez | |
|--------------|---------------|---------|------------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 6.227 | 70,82% | 4.240 | 62,16% |
| Feb | 6.962 | 79,18% | 4.521 | 66,28% |
| Mar | 9.311 | 105,89% | 7.039 | 103,20% |
| Abr | 9.813 | 111,60% | 7.556 | 110,78% |
| May | 8.445 | 96,04% | 5.887 | 86,31% |
| Jun | 10.019 | 113,95% | 7.358 | 107,88% |
| Jul | 12.258 | 139,41% | 10.300 | 151,01% |
| Ago | 11.632 | 132,29% | 10.810 | 158,49% |
| Sep | 9.364 | 106,50% | 7.045 | 103,29% |
| Oct | 8.327 | 94,70% | 6.348 | 93,07% |
| Nov | 6.288 | 71,51% | 4.938 | 72,40% |
| Dic | 6.700 | 76,20% | 5.572 | 81,69% |
| Total | 8.793 | | 6.821 | |

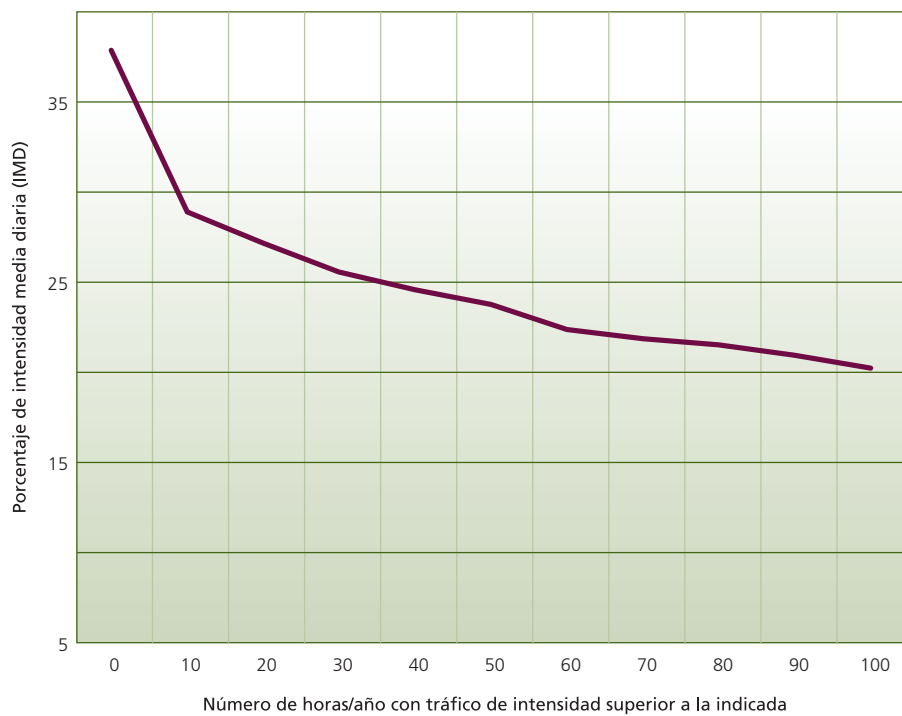
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 26,17% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 19,30% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 41,98% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2010. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



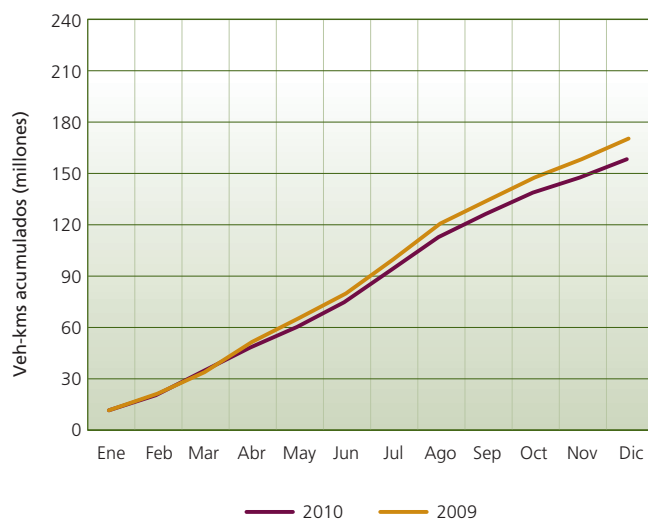
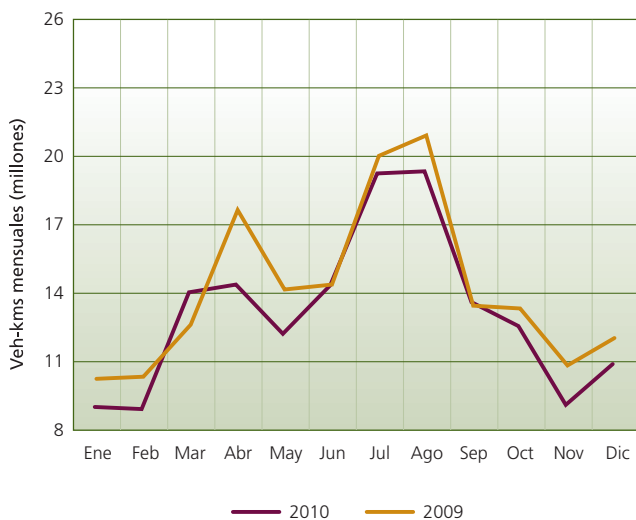
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 41,98 |
| 10 | 30,47 |
| 20 | 28,21 |
| 30 | 26,17 |
| 40 | 24,90 |
| 50 | 23,84 |
| 60 | 22,05 |
| 70 | 21,40 |
| 80 | 20,96 |
| 90 | 20,24 |
| 100 | 19,30 |

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 2010 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 155 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 2010. Autopista R-4: Madrid-Ocaña



| Autopista R-4 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|---------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| Mens. 2010 | 8,84 | 8,73 | 13,86 | 14,19 | 12,05 | 14,17 | | |
| Mens. 2009 | 10,18 | 10,28 | 12,57 | 17,60 | 14,11 | 14,32 | | |
| Acum. 2010 | 8,84 | 17,57 | 31,43 | 45,61 | 57,67 | 71,84 | | |
| Acum. 2009 | 10,18 | 20,46 | 33,03 | 50,63 | 64,73 | 79,06 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 19,07 | 19,16 | 13,41 | 12,39 | 8,92 | 10,70 | 155,48 | |
| Mens. 2009 | 19,96 | 20,86 | 13,39 | 13,29 | 10,77 | 11,99 | 169,30 | |
| Acum. 2010 | 90,91 | 110,06 | 123,47 | 135,86 | 144,78 | 155,48 | | |
| Acum. 2009 | 99,01 | 119,88 | 133,26 | 146,55 | 157,32 | 169,30 | | |

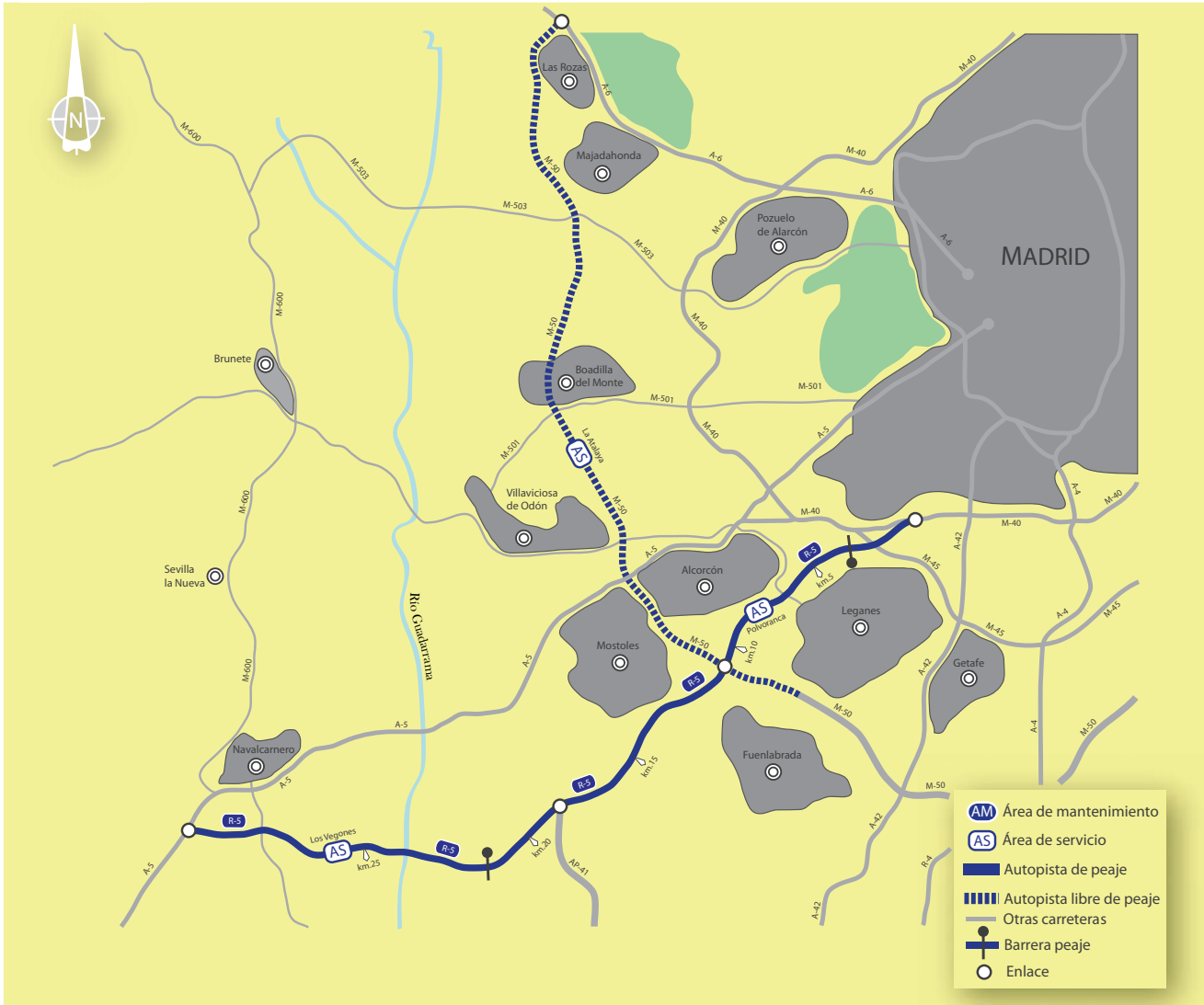
AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO

R-5

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Explotación y Gestión de la Red
Servicio de Concesión de Autopistas



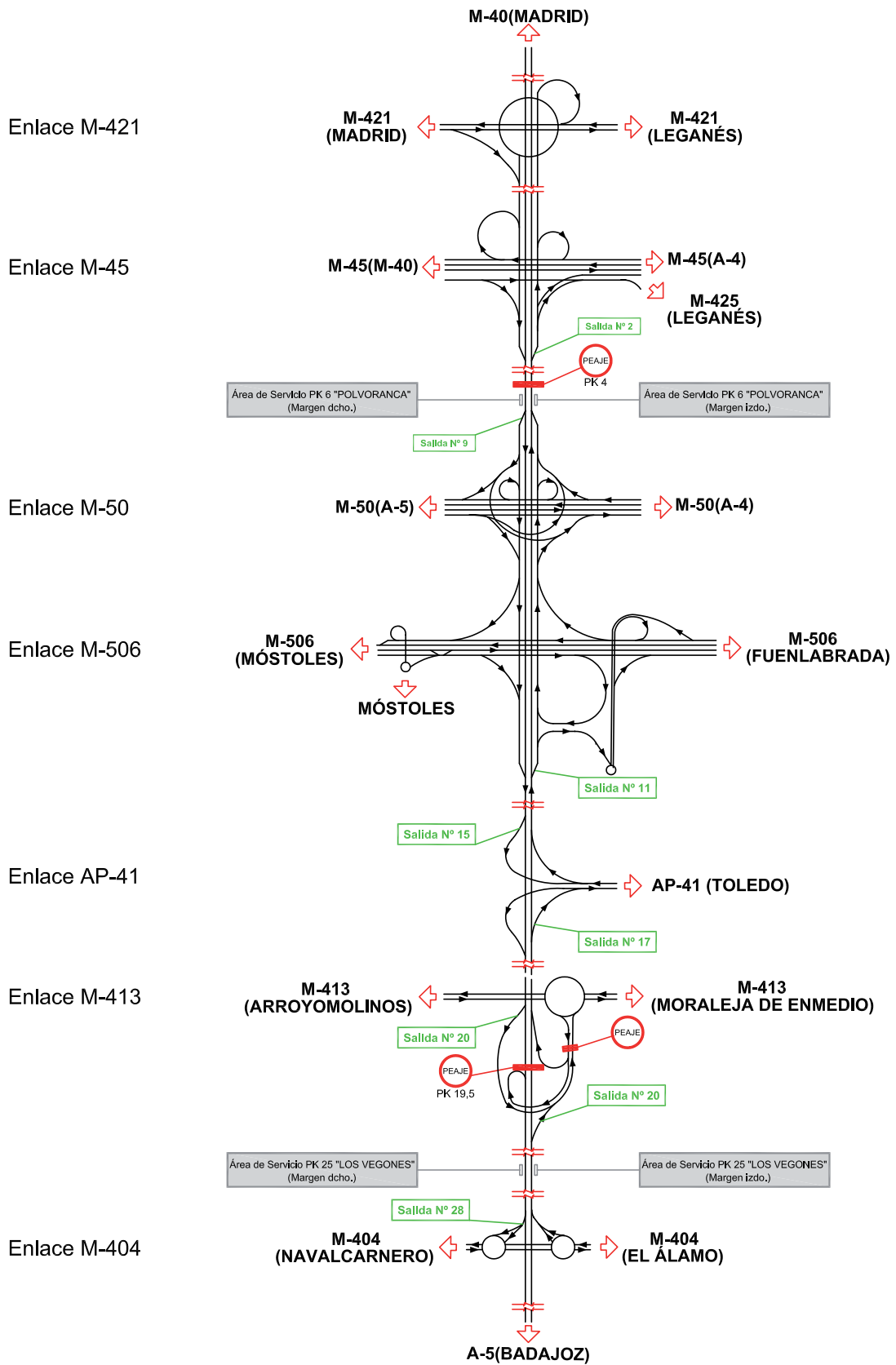
➔ R-5 AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO



SERVICIOS

| AUTOPISTA | ÁREA | P.K. | Gasolinera | Comida | Alquiler | Teléfono | Autobús | Parque | Moneda | Accesibilidad | Información | Regalo | Discapacidad |
|-------------------------|-------------------|------|------------|--------|----------|----------|---------|--------|--------|---------------|-------------|--------|--------------|
| R-5 MADRID-NAVALCARNERO | Polvoranca | 100 | • | • | • | • | - | - | - | - | - | • | • |
| | Los Vegones | 136 | • | • | • | • | - | - | - | - | - | • | • |
| | La Atalaya (M-50) | 67,5 | • | • | • | • | - | - | - | - | - | • | • |

▲ Dirección Madrid ▼ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones




ACCESOS DE MADRID C.E.S.A.
 R-5. Autopista Madrid - Navalcarnero
 Esquema de enlaces y cambios de sentido



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: 31,6 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-3: Madrid - Arganda del Rey | 07/10/1999 | 16/02/2004 | 07/10/2049 |
| | Autopista R-5: Madrid - Navalcarnero | 07/10/1999 | 16/02/2004 | 07/10/2049 |

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2010.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2010 de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero fue de 10.479 vehículos, de los cuales 10.140 corresponden a la categoría de ligeros y 339 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (54,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 9.989213 Vh/día en el tramo M-50-Navalcarnero hasta 11.936 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 2010 para el conjunto de la vía en 120,97 millones de Vh × 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 2010

| Tramos de peaje | IMD | | | | Vehículos x km | | | |
|-----------------------------|---------------|------------|---------------|--------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 | Ligeros | Pesados | Total | % Var. 10/09 |
| M40-M50 | 11.645 | 291 | 11.936 | -0,62 | 33.831.936 | 845.739 | 34.677.675 | 5,65 |
| M50-Navalcarnero | 9.634 | 355 | 9.989 | -2,19 | 83.231.128 | 3.062.295 | 86.293.423 | 1,53 |
| Total tramo de peaje | 10.140 | 339 | 10.479 | -1,74 | 117.063.064 | 3.908.034 | 120.971.098 | 2,68 |

| Valores comparativos | % Red | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Longitud total (km) | 31,63 | 1,2 |
| IMD total (Vh/d) | 10.479 | 54,2 |
| Demanda total (MVh x km) | 120,97 | 0,7 |

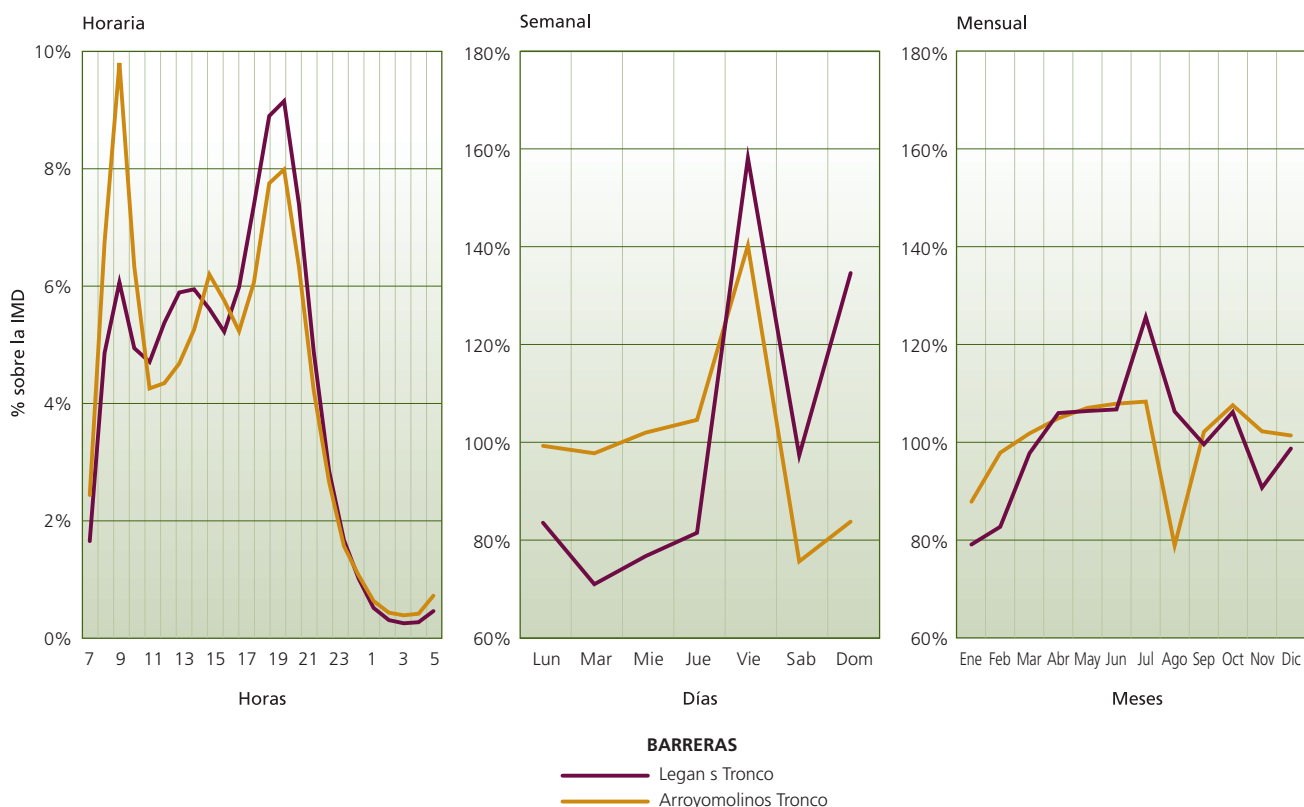
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 torno a las 9 h, las 14-15 h y las 20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera troncal de Leganés con un valor del 9,75% de la intensidad total diaria en ese punto, mientras que la segunda llega a alcanzar en ese mismo punto el 6,14%. La última punta (20 h) alcanza un valor del 9,09% en la barrera de Arroyomolinos.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 157,58% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 75,10% 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 (78,24%) y en Enero en Arroyomolinos (78,41%).

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 2010



| Horaria | Leganés Tronco | | Arroyomolinos Tronco | |
|--------------|----------------|-------|----------------------|-------|
| | Horas | IMD | % s/IMD | IMD |
| 7 | 331 | 2,39% | 146 | 1,60% |
| 8 | 928 | 6,69% | 439 | 4,81% |
| 9 | 1.352 | 9,75% | 548 | 6,00% |
| 10 | 871 | 6,28% | 446 | 4,89% |
| 11 | 582 | 4,20% | 425 | 4,66% |
| 12 | 595 | 4,29% | 486 | 5,32% |
| 13 | 641 | 4,62% | 533 | 5,84% |
| 14 | 722 | 5,21% | 538 | 5,89% |
| 15 | 852 | 6,14% | 507 | 5,55% |
| 16 | 790 | 5,70% | 472 | 5,17% |
| 17 | 718 | 5,18% | 541 | 5,93% |
| 18 | 833 | 6,01% | 669 | 7,33% |
| 19 | 1.067 | 7,70% | 807 | 8,84% |
| 20 | 1.100 | 7,93% | 830 | 9,09% |
| 21 | 871 | 6,28% | 670 | 7,34% |
| 22 | 578 | 4,17% | 440 | 4,82% |
| 23 | 362 | 2,61% | 256 | 2,80% |
| 24 | 210 | 1,51% | 148 | 1,62% |
| 1 | 140 | 1,01% | 87 | 0,95% |
| 2 | 80 | 0,58% | 42 | 0,46% |
| 3 | 53 | 0,38% | 23 | 0,25% |
| 4 | 46 | 0,33% | 18 | 0,20% |
| 5 | 50 | 0,36% | 20 | 0,22% |
| 6 | 93 | 0,67% | 37 | 0,41% |
| Total | | | | |

| Diaria | Leganés Tronco | | Arroyomolinos Tronco | |
|--------------|----------------|---------|----------------------|---------|
| | Día | IMD | % s/IMD | IMD |
| Lun | 13.681 | 98,67% | 7.576 | 83,00% |
| Mar | 13.480 | 97,22% | 6.423 | 70,37% |
| Mie | 14.060 | 101,41% | 6.950 | 76,14% |
| Jue | 14.425 | 104,04% | 7.388 | 80,94% |
| Vie | 19.361 | 139,64% | 14.384 | 157,58% |
| Sáb | 10.412 | 75,10% | 8.830 | 96,74% |
| Dom | 11.532 | 83,17% | 12.234 | 134,03% |
| Total | | | | |

| Mensual | Leganés Tronco | | Arroyomolinos Tronco | |
|--------------|----------------|---------|----------------------|---------|
| | Mes | IMD | % s/IMD | IMD |
| Ene | 12.096 | 87,24% | 7.157 | 78,41% |
| Feb | 13.486 | 97,27% | 7.496 | 82,12% |
| Mar | 14.028 | 101,18% | 8.865 | 97,12% |
| Abr | 14.450 | 104,22% | 9.613 | 105,31% |
| May | 14.754 | 106,41% | 9.651 | 105,73% |
| Jun | 14.870 | 107,25% | 9.686 | 106,11% |
| Jul | 14.935 | 107,72% | 11.408 | 124,98% |
| Ago | 10.848 | 78,24% | 9.648 | 105,70% |
| Sep | 14.068 | 101,46% | 9.032 | 98,95% |
| Oct | 14.819 | 106,88% | 9.638 | 105,59% |
| Nov | 14.091 | 101,63% | 8.222 | 90,07% |
| Dic | 13.967 | 100,74% | 8.948 | 98,03% |
| Total | | | | |



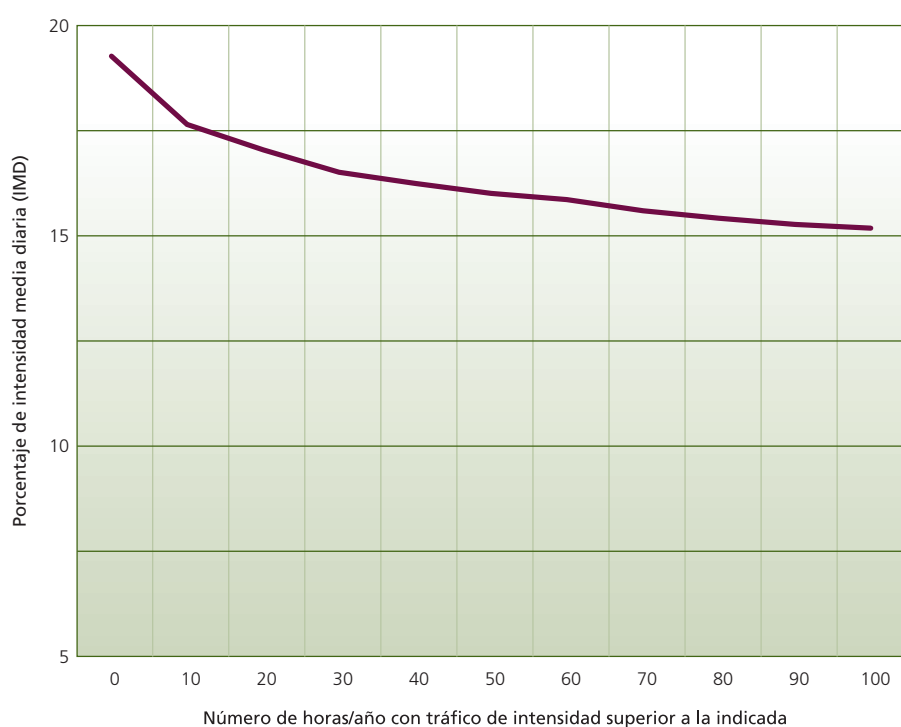
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 16,42% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,10% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2010 fue del 19,19% 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 2010. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



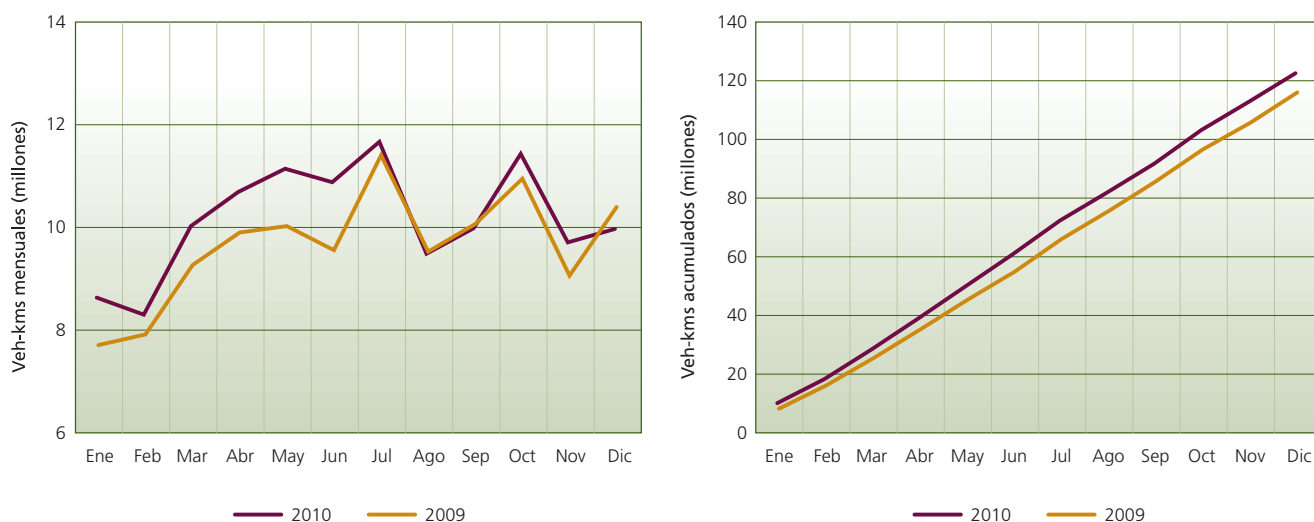
| Número de horas/año | % de la IMD diaria |
|---------------------|--------------------|
| 0 | 19,19 |
| 10 | 17,56 |
| 20 | 16,96 |
| 30 | 16,42 |
| 40 | 16,16 |
| 50 | 15,92 |
| 60 | 15,77 |
| 70 | 15,51 |
| 80 | 15,33 |
| 90 | 15,18 |
| 100 | 15,10 |

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 2010 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta varios altibajos y los valles estacionales mencionados anteriormente. La utilización de la vía durante este año superó los 120 millones de Vh × 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 2010. Autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



| Autopista R-5 | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| Mens. 2010 | 8,55 | 8,21 | 9,94 | 10,61 | 11,07 | 10,81 | | |
| Mens. 2009 | 7,69 | 7,89 | 9,24 | 9,87 | 10,00 | 9,53 | | |
| Acum. 2010 | 8,55 | 16,77 | 26,71 | 37,32 | 48,38 | 59,19 | | |
| Acum. 2009 | 7,69 | 15,57 | 24,82 | 34,69 | 44,68 | 54,21 | | |
| | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total | |
| Mens. 2010 | 11,59 | 9,41 | 9,90 | 11,35 | 9,63 | 9,90 | 120,97 | |
| Mens. 2009 | 11,37 | 9,50 | 10,04 | 10,93 | 9,04 | 10,37 | 115,47 | |
| Acum. 2010 | 70,78 | 80,18 | 90,09 | 101,44 | 111,07 | 120,97 | | |
| Acum. 2009 | 65,59 | 75,09 | 85,12 | 96,05 | 105,09 | 115,47 | | |

Anexo III. Resumen estadístico 1974-2010

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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km). Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km). Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 2001-2010) | | | | | | | | | | | |
|---|------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 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 | 2.160,11 |
| | Pes. | 416,67 | 439,63 | 457,13 | 473,20 | 477,47 | 496,83 | 3.158,47 | 488,20 | 413,31 | 407,36 |
| 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 | 2.008,32 |
| | Pes. | 384,91 | 401,57 | 412,69 | 427,04 | 429,79 | 455,42 | 480,78 | 436,07 | 362,81 | 336,25 |
| 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 | 1.059,56 |
| | Pes. | 249,41 | 231,87 | 222,50 | 242,28 | 259,45 | 266,12 | 279,73 | 261,82 | 229,53 | 227,97 |
| 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 | 982,95 |
| | Pes. | 201,93 | 195,32 | 178,21 | 174,62 | 163,95 | 167,42 | 179,85 | 162,37 | 127,03 | 111,77 |
| AP-6 Villalba-Adanero | Tot. | 656,49 | 693,07 | 728,13 | 771,88 | 781,68 | 773,64 | 874,26 | 758,21 | 712,30 | 689,03 |
| | Pes. | 93,84 | 96,82 | 102,70 | 105,58 | 110,83 | 110,83 | 112,40 | 102,81 | 84,85 | 79,32 |
| 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 | 770,56 |
| | Pes. | 42,52 | 47,73 | 53,33 | 56,92 | 65,06 | 73,34 | 68,65 | 62,49 | 51,44 | 46,09 |
| 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 | 1.505,00 |
| | Pes. | 383,90 | 401,44 | 400,94 | 408,25 | 389,47 | 433,18 | 448,52 | 385,62 | 298,27 | 265,97 |
| 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 | 1.153,99 |
| | Pes. | 106,97 | 118,50 | 125,78 | 127,80 | 128,17 | 132,53 | 131,87 | 112,24 | 83,90 | 74,37 |
| 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 | 2.116,06 |
| | Pes. | 136,26 | 143,41 | 151,12 | 175,74 | 181,58 | 191,44 | 207,80 | 204,76 | 140,06 | 181,93 |
| 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 | 1.445,04 |
| | Pes. | 185,25 | 183,18 | 174,49 | 184,95 | 183,52 | 188,53 | 203,05 | 193,53 | 152,93 | 149,98 |
| AP-1 Burgos-Armiñón | Tot. | 555,72 | 596,97 | 618,50 | 650,15 | 652,49 | 683,36 | 736,53 | 686,53 | 635,30 | 630,39 |
| | Pes. | 128,30 | 133,77 | 136,21 | 142,90 | 143,75 | 147,93 | 173,76 | 143,41 | 109,21 | 106,51 |
| AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾ | Tot. | 227,56 | 235,42 | 246,46 | 248,63 | 255,60 | 274,82 | 291,99 | 284,51 | 282,56 | 271,56 |
| | Pes. | 38,29 | 39,37 | 38,94 | 37,48 | 38,94 | 43,26 | 46,99 | 46,75 | 42,30 | 40,92 |
| 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 | 1.028,01 |
| | Pes. | 70,47 | 81,77 | 91,61 | 100,90 | 118,23 | 126,11 | 101,81 | 79,44 | 65,92 | 62,25 |
| AP-7 Alicante-Cartagena | Tot. | 157,38 | 346,76 | 408,43 | 464,28 | 518,90 | 549,56 | 570,64 | 522,16 | 473,05 | 480,15 |
| | Pes. | 17,88 | 42,11 | 53,26 | 62,39 | 66,41 | 66,21 | 67,82 | 58,65 | 51,26 | 50,00 |
| AP-51 Ávila-Villacastín | Tot. | — | 5,76 | 45,29 | 50,71 | 51,78 | 52,79 | 60,54 | 59,95 | 70,12 | 69,51 |
| | Pes. | — | 0,34 | 2,70 | 3,16 | 3,33 | 3,33 | 3,76 | 3,77 | 4,45 | 4,40 |
| AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo | Tot. | — | — | 44,17 | 51,73 | 91,91 | 99,85 | 113,28 | 117,74 | 121,19 | 127,26 |
| | Pes. | — | — | 2,64 | 6,79 | 6,34 | 6,93 | 8,01 | 8,08 | 7,36 | 7,50 |
| AP-71 León-Astorga | Tot. | — | — | 58,79 | 82,54 | 54,27 | 58,75 | 70,50 | 73,78 | 70,39 | 67,58 |
| | Pes. | — | — | 5,32 | 5,35 | 7,06 | 7,71 | 8,01 | 9,59 | 7,87 | 7,74 |
| AP-61 Segovia-San Rafael | Tot. | — | — | 35,65 | 48,31 | 50,66 | 54,31 | 291,99 | 58,86 | 62,11 | 64,70 |
| | Pes. | — | — | 3,98 | 5,01 | 5,41 | 5,41 | 46,99 | 6,21 | 5,55 | 5,46 |
| R-2 M40-Guadalajara | Tot. | — | — | 26,89 | 140,92 | 174,39 | 216,07 | 250,90 | 241,55 | 213,25 | 210,98 |
| | Pes. | — | — | 2,36 | 12,13 | 15,94 | 23,82 | 30,73 | 27,78 | 20,46 | 19,95 |
| R-3 M40-Arganda del Rey | Tot. | — | — | — | 106,55 | 156,68 | 187,28 | 188,38 | 180,28 | 172,27 | 163,34 |
| | Pes. | — | — | — | 5,10 | 10,76 | 14,66 | 12,24 | 9,83 | 8,15 | 8,04 |
| R-5 M40-Navalcarnero | Tot. | — | — | — | 62,93 | 83,45 | 175,33 | 124,97 | 119,43 | 117,81 | 120,97 |
| | Pes. | — | — | — | 2,02 | 2,97 | 10,10 | 5,43 | 4,78 | 3,81 | 3,91 |
| R-4 M50-Ocaña | Tot. | — | — | — | 88,59 | 127,71 | 107,53 | 217,42 | 199,87 | 169,30 | 155,48 |
| | Pes. | — | — | — | 4,99 | 7,37 | 4,48 | 12,75 | 11,44 | 8,52 | 9,80 |
| M-12 Eje Aeropuerto | Tot. | — | — | — | — | 19,23 | 63,97 | 68,84 | 69,57 | 67,57 | 66,83 |
| | Pes. | — | — | — | — | 0,61 | 2,28 | 0,17 | 1,67 | 1,17 | 1,42 |
| AP-36 Ocaña-La Roda | Tot. | — | — | — | — | — | 83,95 | 216,22 | 222,57 | 214,61 | 186,29 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | 3,58 | 12,18 | 12,74 | 17,21 | 9,86 |
| AP-41 Madrid-Toledo | Tot. | — | — | — | — | — | 0,31 | 59,45 | 51,68 | 40,42 | 35,53 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | 0,00 | 2,18 | 1,67 | 1,09 | 0,97 |
| AP-7 Cartagena-Vera | Tot. | — | — | — | — | — | — | 99,53 | 86,58 | 74,99 | 71,24 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | — | 9,78 | 10,32 | 9,04 | 8,89 |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | Tot. | — | — | — | — | — | — | 5,88 | 121,39 | 96,76 | 87,92 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | — | 0,52 | 9,33 | 6,27 | 5,36 |
| 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 | 15.480,97 | 15.494,38 |
| 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 | 2.313,77 | 2.233,98 |
| 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 | 17.794,74 | 17.728,36 |
| Crecimiento | | 8,55% | 6,66% | 6,03% | 7,82% | 11,62% | 10,59% | 5,50% | -5,11% | -9,56% | -0,37% |

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 1-1-2000 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 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 | 2010 |
| AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾ | 136,2 | 136,2 | 136,0 | 136,0 | 136,0 | 136,0 | 135,98 | 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 | 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 | 26,64 |
| AP-2 Zaragoza-Mediterráneo | 214,4 | 214,4 | 215,5 | 215,5 | 215,5 | 215,5 | 215,49 | 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 | 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 | 93,82 |
| AP-7 Tarragona-Valencia | 223,3 | 223,3 | 225,3 | 225,3 | 225,3 | 225,3 | 225,32 | 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 | 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 | 219,60 |
| AP-68 Bilbao-Zaragoza | 294,5 | 294,5 | 294,4 | 294,4 | 294,4 | 294,4 | 294,42 | 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 | 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 | 77,76 |
| AP-7 Málaga-Guadiaro | 75,7 | 98,2 | 98,2 | 98,2 | 98,2 | 98,2 | 98,15 | 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 | 76,60 |
| AP-51 Ávila-Villacastín | — | 23,1 | 23,1 | 23,1 | 23,1 | 23,1 | 23,10 | 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 | 56,61 |
| AP-71 León-Astorga | — | 37,7 | 37,7 | 37,7 | 37,7 | 37,7 | 37,70 | 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 | 27,68 |
| R-2 M40-Guadalajara | — | — | 62,5 | 62,3 | 62,3 | 62,3 | 62,30 | 62,30 | 62,30 | 62,30 |
| R-3 M40-Arganda del Rey | — | — | — | 31,8 | 31,8 | 31,8 | 31,80 | 31,80 | 31,80 | 31,80 |
| R-5 M40-Navalcarnero | — | — | — | 28,9 | 28,9 | 28,9 | 28,86 | 28,86 | 31,63 | 31,63 |
| R-4 M50-Ocaña | — | — | — | 52,5 | 52,5 | 52,5 | 52,50 | 52,50 | 52,50 | 52,50 |
| M-12 Eje Aeropuerto | — | — | — | — | 9,4 | 9,4 | 9,44 | 9,44 | 9,44 | 9,44 |
| AP-36 Ocaña-La Roda | — | — | — | — | — | 127,50 | 127,50 | 127,50 | 127,50 | 127,50 |
| AP-41 Madrid-Toledo | — | — | — | — | — | 58,80 | 58,80 | 58,80 | 58,80 | 58,81 |
| AP-7 Cartagena-Vera | — | — | — | — | — | — | 112,60 | 112,60 | 112,60 | 112,62 |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | — | — | — | — | — | — | 33,20 | 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 | 2.531,45 |
| Crecimiento | 4,40% | 6,47% | 6,76% | 5,98% | 6,44% | 8,95% | 6,12% | 0,00% | 1,11% | 0,00% |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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-2 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 2001-2010)

| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 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 | 43.521 |
| | Pes. | 8.395 | 8.858 | 9.210 | 9.508 | 9.620 | 10.011 | 10.654 | 9.809 | 8.327 | 8.207 |
| Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾ | Tot. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Pes. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| AP-2 Barcelona-Tarragona | Tot. | 53.721 | 56.072 | 57.782 | 59.053 | 60.342 | 63.683 | 66.217 | 61.691 | 57.556 | 54.825 |
| | Pes. | 10.508 | 10.963 | 11.266 | 11.626 | 11.733 | 12.433 | 13.125 | 11.872 | 9.904 | 9.179 |
| AP-7 Montmeló-El Papiol | Tot. | 90.218 | 92.646 | 95.712 | 99.460 | 111.353 | 115.608 | 118.518 | 114.760 | 109.766 | 108.968 |
| | Pes. | 25.651 | 23.845 | 22.882 | 24.848 | 26.682 | 27.369 | 28.768 | 26.853 | 23.606 | 23.445 |
| AP-2 Zaragoza-Mediterráneo | Tot. | 15.206 | 15.628 | 15.464 | 15.350 | 14.741 | 15.273 | 15.541 | 14.348 | 13.025 | 12.317 |
| | Pes. | 2.568 | 2.483 | 2.266 | 2.214 | 2.084 | 2.129 | 2.287 | 2.059 | 1.615 | 1.241 |
| AP-6 Villalba-Adanero | Tot. | 25.482 | 27.281 | 28.662 | 30.301 | 30.770 | 30.454 | 34.414 | 29.765 | 28.039 | 27.123 |
| | Pes. | 3.694 | 3.812 | 4.043 | 4.145 | 4.363 | 4.363 | 4.786 | 4.036 | 3.340 | 3.122 |
| 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 | 22.502 |
| | Pes. | 1.241 | 1.394 | 1.557 | 1.658 | 1.900 | 2.142 | 2.001 | 1.820 | 1.502 | 1.346 |
| AP-7 Tarragona-Valencia | Tot. | 22.004 | 22.847 | 23.396 | 23.931 | 23.482 | 25.215 | 25.111 | 22.155 | 19.723 | 19.486 |
| | Pes. | 4.668 | 4.881 | 4.875 | 4.950 | 4.736 | 6.267 | 5.454 | 4.676 | 3.627 | 2.494 |
| AP-7 Valencia-Alicante | Tot. | 23.409 | 25.081 | 26.640 | 27.302 | 28.180 | 29.297 | 29.412 | 26.180 | 22.928 | 21.287 |
| | Pes. | 1.973 | 2.187 | 2.320 | 2.351 | 2.364 | 2.444 | 2.433 | 2.065 | 1.548 | 1.372 |
| AP-9 Ferrol-Front.Portugal | Tot. | 19.904 | 20.787 | 21.958 | 22.565 | 23.581 | 25.060 | 27.029 | 26.827 | 24.143 | 26.827 |
| | Pes. | 1.935 | 2.036 | 2.118 | 2.186 | 2.265 | 2.389 | 2.592 | 2.548 | 2.095 | 2.548 |
| AP-68 Bilbao-Zaragoza | Tot. | 11.742 | 12.356 | 12.844 | 13.503 | 13.542 | 14.177 | 14.712 | 14.734 | 13.574 | 13.447 |
| | Pes. | 1.724 | 1.702 | 1.624 | 1.716 | 1.708 | 1.754 | 1.889 | 1.796 | 1.423 | 1.396 |
| AP-1 Burgos-Armiñón | Tot. | 18.062 | 19.402 | 20.101 | 21.072 | 21.206 | 22.209 | 23.937 | 22.250 | 20.646 | 20.487 |
| | Pes. | 4.171 | 4.348 | 4.427 | 4.631 | 4.672 | 4.808 | 5.647 | 4.647 | 3.548 | 3.461 |
| AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾ | Tot. | 7.433 | 7.697 | 8.048 | 8.736 | 9.006 | 9.664 | 10.288 | 9.997 | 9.956 | 9.567 |
| | Pes. | 1.234 | 1.271 | 1.259 | 1.317 | 1.372 | 1.505 | 1.655 | 1.643 | 1.491 | 1.441 |
| AP-7 Málaga-Guadiaro | Tot. | 28.595 | 28.290 | 28.060 | 30.510 | 31.894 | 31.405 | 34.070 | 32.042 | 29.471 | 28.697 |
| | Pes. | 2.552 | 2.656 | 2.557 | 2.337 | 3.300 | 3.521 | 2.842 | 2.212 | 1.840 | 1.738 |
| AP-7 Alicante-Cartagena | Tot. | 11.543 | 12.373 | 14.608 | 16.560 | 18.559 | 19.926 | 20.410 | 18.625 | 16.961 | 17.173 |
| | Pes. | 1.311 | 1.506 | 1.905 | 2.225 | 2.375 | 2.638 | 2.426 | 2.092 | 1.838 | 1.788 |
| AP-51 Ávila-Villacastín | Tot. | — | 4.618 | 5.372 | 5.997 | 6.141 | 6.261 | 7.180 | 7.091 | 8.316 | 8.244 |
| | Pes. | — | 273 | 320 | 373 | 395 | 395 | 454 | 446 | 527 | 521 |
| AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo | Tot. | — | — | 3.614 | 4.369 | 4.449 | 4.832 | 5.483 | 5.683 | 5.865 | 6.159 |
| | Pes. | — | — | 216 | 283 | 307 | 335 | 388 | 390 | 356 | 363 |
| AP-71 León-Astorga | Tot. | — | — | 4.272 | 3.749 | 3.944 | 4.269 | 5.123 | 5.347 | 5.115 | 4.911 |
| | Pes. | — | — | 387 | 492 | 513 | 560 | 704 | 695 | 572 | 562 |
| AP-61 Segovia-San Rafael | Tot. | — | — | 4.806 | 4.769 | 5.014 | 5.376 | 6.177 | 5.810 | 6.148 | 6.403 |
| | Pes. | — | — | 537 | 495 | 536 | 536 | 678 | 613 | 549 | 540 |
| R-2 M40-Guadalajara | Tot. | — | — | 5.002 | 6.180 | 7.669 | 9.592 | 11.034 | 10.594 | 9.378 | 9.278 |
| | Pes. | — | — | 438 | 532 | 701 | 1.039 | 1.351 | 1.218 | 900 | 877 |
| R-3 M40-Arganda del Rey | Tot. | — | — | — | 10.438 | 13.499 | 16.136 | 16.230 | 16.522 | 14.842 | 14.072 |
| | Pes. | — | — | — | 500 | 927 | 1.264 | 1.055 | 1.068 | 702 | 692 |
| R-5 M40-Navalcarnero | Tot. | — | — | — | 6.793 | 7.922 | 10.208 | 11.864 | 11.873 | 10.665 | 10.479 |
| | Pes. | — | — | — | 218 | 282 | 425 | 515 | 519 | 345 | 339 |
| R-4 M50-Ocaña | Tot. | — | — | — | 6.296 | 6.665 | 9.150 | 11.346 | 10.402 | 8.835 | 8.114 |
| | Pes. | — | — | — | 355 | 384 | 527 | 665 | 595 | 445 | 511 |
| M-12 Eje Aeropuerto | Tot. | — | — | — | — | 10.239 | 18.566 | 19.979 | 20.134 | 19.611 | 19.395 |
| | Pes. | — | — | — | — | 325 | 663 | 588 | 484 | 341 | 413 |
| AP-36 Ocaña-La Roda | Tot. | — | — | — | — | — | 4.194 | 4.646 | 4.770 | 4.612 | 4.003 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | 179 | 262 | 273 | 370 | 212 |
| AP-41 Madrid-Toledo | Tot. | — | — | — | — | — | 1.741 | 2.770 | 2.401 | 1.883 | 1.655 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | 25 | 102 | 77 | 51 | 45 |
| AP-7 Cartagena-Vera | Tot. | — | — | — | — | — | — | 3.179 | 2.419 | 2.101 | 1.996 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | — | 315 | 288 | 253 | 249 |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | Tot. | — | — | — | — | — | — | 8.434 | 9.981 | 7.978 | 7.249 |
| | Pes. | — | — | — | — | — | — | 744 | 767 | 517 | 442 |
| Total ligeros | | 18.687 | 19.466 | 19.281 | 18.981 | 19.470 | 20.270 | 19.490 | 17.295 | 16.759 | 16.964 |
| Total pesados | | 3.789 | 3.833 | 3.638 | 3.497 | 3.520 | 3.639 | 3.503 | 3.839 | 2.504 | 2.362 |
| IMD total | | 22.476 | 23.299 | 22.919 | 22.478 | 22.990 | 23.909 | 22.993 | 21.134 | 19.263 | 19.326 |
| Crecimiento | | 6,45% | 3,66% | -1,63% | -1,92% | 0,31% | 4,00% | -3,83% | -8,09% | -8,75% | 0,33% |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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-Navalcamero | 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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 2001-2010)

| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|
| 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 | 0,37 6,99 |
| 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 | 0,19 6,22 |
| 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 | 0,00 10,85 |
| 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 | 0,10 5,29 |
| 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 | 0,13 4,64 |
| 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 | 0,13 2,83 |
| 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 | 0,85 7,81 |
| 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 | 0,26 4,13 |
| 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 | 0,14 6,05 |
| 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 | 0,67 6,51 |
| 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 | 1,06 6,66 |
| 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 | 0,37 34,62 |
| 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 | 0,07 1,36 |
| 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 | 0,00 3,75 |
| 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 | 0,00 8,49 |
| 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 | 0,00 11,80 |
| 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 | 1,36 4,07 |
| 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 | 1,51 1,51 |
| 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 | 0,00 5,20 |
| 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 | 0,00 1,84 |
| 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 | 0,00 6,61 |
| 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 | 0,00 3,22 |
| 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 | 1,50 5,99 |
| AP-36 Ocaña-La Roda | Mort. Pelig. | — — | — — | — — | — — | — — | 1,2 6,0 | 0,4 4,6 | 0,0 4,5 | 0,33 2,00 | 0,00 2,65 |
| AP-41 Madrid-Toledo | Mort. Pelig. | — — | — — | — — | — — | — — | 0,0 0,0 | 1,7 5,1 | 0,0 5,8 | 2,47 4,95 | 0,00 11,26 |
| AP-7 Cartagena-Vera | Mort. Pelig. | — — | — — | — — | — — | — — | — — | 0,0 3,1 | 0,0 3,7 | 0,00 3,07 | 0,00 0,00 |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | Mort. Pelig. | — — | — — | — — | — — | — — | — — | 0,0 0,0 | 0,0 4,1 | 0,00 2,40 | 0,00 1,50 |
| Índice de mortalidad | | 1,30 | 1,14 | 1,40 | 0,90 | 0,60 | 0,50 | 0,41 | 0,37 | 0,29 | 0,29 |
| Índice de peligrosidad | | 8,23 | 7,21 | 9,10 | 7,50 | 8,00 | 6,80 | 7,20 | 6,29 | 6,09 | 6,30 |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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. | 4.033,99 | 5.931,39 | 7.111,30 | 8.631,56 | 11.436,18 | 13.528,90 | 15.322,38 |
| | I.Tarifario | 7,93 | 9,20 | 10,22 | 11,36 | 13,22 | 15,57 | 17,91 |
| Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾ | Recaud. | 947,20 | 1.163,56 | 1.316,82 | 1.565,04 | 1.936,28 | 2.278,74 | 2.653,59 |
| | I.Tarifario | 11,12 | 13,10 | 14,48 | 17,91 | 20,01 | 22,72 | 28,31 |
| AP-7 Barcelona-Tarragona | Recaud. | 3.785,78 | 5.592,42 | 6.810,79 | 9.479,04 | 12.777,04 | 15.637,55 | 17.746,26 |
| | I.Tarifario | 8,41 | 10,04 | 11,30 | 13,28 | 15,51 | 18,09 | 19,89 |
| AP-7 Montmeló-El Papiol | Recaud. | — | — | — | — | 580,88 | 798,32 | 843,88 |
| | I.Tarifario | — | — | — | — | 13,46 | 12,74 | 12,32 |
| AP-2 Zaragoza-Mediterráneo | Recaud. | — | — | 1.155,93 | 4.057,85 | 6.292,72 | 7.633,39 | 8.807,17 |
| | I.Tarifario | — | — | 11,78 | 10,64 | 12,50 | 13,88 | 15,93 |
| AP-6 Villalba-Adanero | Recaud. | 2.524,13 | 3.140,29 | 4.065,31 | 5.605,22 | 6.541,90 | 7.555,98 | 7.974,47 |
| | I.Tarifario | 21,40 | 24,76 | 30,35 | 33,06 | 33,06 | 35,22 | 37,62 |
| Bilbao-Behobia ⁽²⁾ | Recaud. | 1.769,02 | 3.465,32 | 4.885,39 | 5.942,21 | 7.276,09 | 8.522,47 | 10.319,80 |
| | I.Tarifario | 10,94 | 14,97 | 16,89 | 19,35 | 23,38 | 30,65 | 34,56 |
| AP-4 Sevilla-Cádiz | Recaud. | 853,98 | 1.010,60 | 1.180,39 | 1.399,10 | 1.769,68 | 2.196,04 | 2.567,34 |
| | I.Tarifario | 7,87 | 8,77 | 11,42 | 13,46 | 14,97 | 17,37 | 19,89 |
| AP-7 Tarragona-Valencia | Recaud. | 1.194,39 | 2.647,40 | 3.222,75 | 4.846,80 | 8.649,89 | 10.187,88 | 11.083,87 |
| | I.Tarifario | 10,10 | 10,22 | 11,96 | 13,16 | 15,09 | 15,75 | 17,19 |
| AP-7 Valencia-Alicante | Recaud. | — | — | 655,58 | 2.321,05 | 3.038,96 | 4.328,37 | 5.122,19 |
| | I.Tarifario | — | — | 16,11 | 18,27 | 19,17 | 20,31 | 20,49 |
| AP-9 Ferrol-Front.Portugal | Recaud. | — | — | — | — | — | 662,26 | 977,37 |
| | I.Tarifario | — | — | — | — | — | 7,81 | 7,93 |
| AP-68 Bilbao-Zaragoza | Recaud. | — | — | — | — | 1.702,31 | 4.863,63 | 7.722,04 |
| | I.Tarifario | — | — | — | — | 16,65 | 17,73 | 20,49 |
| AP-1 Burgos-Armiñón | Recaud. | — | — | — | — | 373,41 | 967,75 | 1.286,83 |
| | I.Tarifario | — | — | — | — | 14,48 | 14,12 | 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

| Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 1981-1990) | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 |
| AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾ | Recaud. I.Tarifario | 19.141,21 22,42 | 23.374,74 26,44 | 26.232,62 30,11 | 30.801,45 34,02 | 35.766,77 38,04 | 45.839,19 44,29 | 53.567,61 45,98 | 62.103,78 47,78 | 70.055,77 48,62 | 80.251,94 54,99 |
| Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾ | Recaud. I.Tarifario | 2.974,23 31,73 | 3.747,31 38,34 | 4.346,76 44,53 | 5.040,51 50,06 | 6.038,19 55,41 | 7.676,13 63,59 | 9.636,03 67,13 | 11.447,48 70,80 | 13.653,79 71,82 | 15.482,07 80,11 |
| AP-7 Barcelona-Tarragona | Recaud. I.Tarifario | 21.564,43 25,12 | 26.122,57 30,29 | 29.195,85 34,86 | 33.030,78 37,98 | 38.619,42 42,55 | 48.660,95 49,16 | 58.022,91 51,75 | 68.359,12 53,55 | 78.079,29 53,79 | 90.389,82 60,76 |
| AP-7 Montmeló-El Papiol | Recaud. I.Tarifario | 1.053,15 17,85 | 1.274,03 20,61 | 1.405,17 22,42 | 1.658,91 26,08 | 1.983,40 29,57 | 2.866,83 10,64 | 4.195,67 13,52 | 6.134,53 14,48 | 8.185,78 16,53 | 10.535,14 20,73 |
| AP-2 Zaragoza-Mediterráneo | Recaud. I.Tarifario | 9.885,99 18,27 | 12.540,48 23,68 | 13.729,58 26,56 | 16.741,25 32,88 | 19.720,95 37,92 | 24.765,30 44,11 | 28.928,52 45,62 | 33.960,19 46,16 | 42.351,52 47,12 | 52.856,01 55,41 |
| AP-6 Villalba-Adanero | Recaud. I.Tarifario | 9.180,28 43,69 | 11.166,68 52,53 | 12.061,71 57,40 | 13.910,00 64,55 | 15.410,13 68,76 | 18.804,83 78,07 | 21.480,77 81,62 | 24.151,07 83,00 | 27.419,98 83,48 | 33.168,06 93,16 |
| Bilbao-Behobia ⁽²⁾ | Recaud. I.Tarifario | 12.357,11 39,25 | 14.717,52 43,81 | 16.933,22 51,21 | 19.493,47 56,01 | 22.599,74 60,82 | 30.366,92 72,78 | 34.441,00 75,31 | 39.442,02 75,61 | 46.520,74 78,67 | 58.066,18 91,95 |
| AP-4 Sevilla-Cádiz | Recaud. I.Tarifario | 2.930,66 21,34 | 3.877,31 28,79 | 4.628,03 37,38 | 4.900,83 41,71 | 5.581,18 44,78 | 6.829,12 50,36 | 8.667,80 55,95 | 10.765,93 59,38 | 13.090,64 60,22 | 16.191,87 69,18 |
| AP-7 Tarragona-Valencia | Recaud. I.Tarifario | 12.241,53 18,21 | 16.438,76 25,96 | 20.534,24 34,86 | 26.734,88 45,14 | 30.740,33 48,98 | 39.075,10 55,83 | 49.481,33 61,96 | 58.424,99 65,15 | 66.926,30 65,99 | 78.126,77 75,97 |
| AP-7 Valencia-Alicante | Recaud. I.Tarifario | 6.262,37 24,28 | 7.897,54 31,43 | 9.157,80 36,60 | 10.366,02 40,93 | 15.886,07 44,66 | 21.608,13 53,73 | 26.963,21 59,80 | 31.929,37 62,63 | 36.272,88 63,35 | 47.253,37 72,48 |
| AP-9 Ferrol-Front.Portugal | Recaud. I.Tarifario | 3.648,50 21,40 | 5.064,97 29,09 | 5.653,06 34,38 | 6.454,09 34,68 | 7.788,28 43,21 | 9.769,45 48,08 | 11.708,32 51,57 | 14.242,78 53,13 | 17.923,38 52,89 | 20.645,37 51,39 |
| AP-68 Bilbao-Zaragoza | Recaud. I.Tarifario | 11.327,09 22,60 | 13.861,98 27,11 | 18.226,11 38,77 | 21.702,61 47,18 | 27.126,56 58,96 | 35.959,76 75,49 | 41.408,53 79,09 | 48.044,31 79,33 | 55.984,28 80,24 | 66.700,32 90,21 |
| AP-1 Burgos-Armiñón | Recaud. I.Tarifario | 2.401,04 19,59 | 3.233,32 23,62 | 3.908,74 31,19 | 5.447,45 38,34 | 7.627,50 48,20 | 9.866,52 58,42 | 10.999,72 59,62 | 12.571,37 59,62 | 14.517,45 60,64 | 18.332,67 71,82 |
| AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾ | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | 1.834,35 59,26 | 4.303,01 69,96 | 5.058,72 76,57 | 6.230,27 86,49 | 6.885,19 88,83 | 7.781,30 88,47 | 9.087,30 88,71 | 10.365,66 89,31 |
| AP-7 Málaga-Guadiaro | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-7 Alicante-Cartagena | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-51 Ávila-Villacastín | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-71 León-Astorga | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-61 Segovia-San Rafael | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| R-2 M40-Guadalajara | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| R-3 M40-Arganda del Rey | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| R-4 M40-Ocaña | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| R-5 M50-Navalcarnero | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| M-12 Eje Aeropuerto | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-36 Ocaña-La Roda | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-41 Madrid-Toledo | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-7 Cartagena-Vera | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — | — — |
| Total Ingresos | | 114.967,61 | 143.317,23 | 167.847,23 | 200.585,27 | 239.947,23 | 308.318,49 | 366.386,60 | 429.358,24 | 500.069,12 | 598.365,25 |
| Total Índice Tarifario | | 24,22 | 29,69 | 35,88 | 41,77 | 46,94 | 53,25 | 56,25 | 57,46 | 58,30 | 66,35 |
| Crecimiento | | 24,39% | 24,66% | 17,12% | 19,50% | 19,62% | 28,49% | 18,83% | 17,19% | 16,47% | 19,66% |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

| Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 1991-2000) | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾ | Recaud. | 89.079,61 | 100.418,30 | 103.395,12 | 110.645,67 | 117.649,50 | 105.676,02 | 108.339,64 | 115.795,20 | 123.290,42 | 130.865,58 |
| | I.Tarifario | 58,48 | 64,19 | 67,13 | 70,74 | 75,31 | 78,43 | 75,19 | 75,97 | 73,44 | 73,14 |
| Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾ | Recaud. | 16.986,41 | 19.294,29 | 21.156,83 | 24.581,21 | 28.467,00 | — | — | — | — | — |
| | I.Tarifario | 84,74 | 91,41 | 96,28 | 66,83 | 53,19 | — | — | — | — | — |
| AP-7 Barcelona-Tarragona | Recaud. | 100.079,33 | 107.314,32 | 110.583,22 | 120.379,30 | 132.826,98 | 139.836,40 | 149.318,45 | 151.061,99 | 132.744,94 | 133.904,90 |
| | I.Tarifario | 64,91 | 70,62 | 75,19 | 79,93 | 83,78 | 87,45 | 89,25 | 86,25 | 76,93 | 71,10 |
| AP-7 Montmeló-El Papiol | Recaud. | 12.323,15 | 10.981,09 | 8.988,74 | 9.391,54 | 9.706,04 | 11.129,00 | 13.349,08 | 13.456,66 | 9.813,33 | 158,07 |
| | I.Tarifario | 23,26 | 22,54 | 20,13 | 20,55 | 20,49 | 21,76 | 23,44 | 21,88 | 14,36 | 1,80 |
| AP-2 Zaragoza-Mediterráneo | Recaud. | 56.747,56 | 59.879,44 | 58.249,49 | 59.491,90 | 64.990,56 | 65.528,11 | 68.262,35 | 73.686,49 | 80.794,06 | 87.765,20 |
| | I.Tarifario | 58,54 | 62,39 | 64,85 | 69,00 | 73,08 | 75,37 | 75,97 | 75,67 | 76,93 | 74,83 |
| AP-6 Villalba-Adanero | Recaud. | 38.975,63 | 43.249,43 | 45.449,14 | 48.515,56 | 53.196,54 | 56.417,73 | 58.554,93 | 64.413,95 | 71.817,82 | 71.544,60 |
| | I.Tarifario | 98,27 | 103,43 | 108,54 | 114,85 | 120,56 | 123,99 | 123,33 | 122,43 | 123,33 | 115,45 |
| Bilbao-Behobia ⁽²⁾ | Recaud. | 66.145,59 | 72.985,11 | 76.209,54 | 83.455,82 | 88.512,68 | 92.950,73 | 98.270,65 | 108.886,32 | 118.844,01 | — |
| | I.Tarifario | 99,23 | 106,62 | 112,39 | 119,12 | 126,99 | 132,88 | 132,52 | 131,92 | 134,63 | — |
| AP-4 Sevilla-Cádiz | Recaud. | 19.710,79 | 25.058,00 | 22.777,16 | 23.834,58 | 24.087,96 | 24.367,13 | 24.202,22 | 22.393,29 | 26.604,40 | 30.131,14 |
| | I.Tarifario | 73,86 | 79,15 | 83,06 | 87,27 | 91,95 | 95,44 | 90,27 | 64,73 | 65,69 | 65,99 |
| AP-7 Tarragona-Valencia | Recaud. | 86.876,30 | 93.216,38 | 93.628,67 | 99.903,72 | 108.945,34 | 114.662,89 | 118.825,08 | 99.214,60 | 115.361,87 | 124.095,18 |
| | I.Tarifario | 81,02 | 87,63 | 92,26 | 97,42 | 102,65 | 106,38 | 101,87 | 72,30 | 73,44 | 73,56 |
| AP-7 Valencia-Alicante | Recaud. | 53.080,19 | 57.343,77 | 57.720,00 | 61.872,15 | 65.291,19 | 68.563,04 | 69.233,11 | 60.564,95 | 71.906,29 | 80.800,07 |
| | I.Tarifario | 77,35 | 83,72 | 88,11 | 92,80 | 97,84 | 101,51 | 96,70 | 68,70 | 69,84 | 70,02 |
| AP-9 Ferrol-Front.Portugal | Recaud. | 26.070,10 | 32.707,08 | 41.930,81 | 45.722,66 | 50.276,23 | 54.362,99 | 58.187,59 | 64.858,10 | 79.026,48 | 84.598,94 |
| | I.Tarifario | 54,09 | 57,04 | 58,72 | 62,20 | 65,39 | 68,58 | 68,34 | 67,79 | 69,18 | 65,75 |
| AP-68 Bilbao-Zaragoza | Recaud. | 76.064,09 | 80.162,99 | 81.941,99 | 86.088,97 | 91.678,39 | 95.867,44 | 98.938,61 | 107.647,28 | 120.490,91 | 98.980,68 |
| | I.Tarifario | 99,41 | 105,48 | 109,62 | 115,57 | 121,64 | 126,39 | 125,37 | 123,93 | 124,59 | 86,49 |
| AP-1 Burgos-Armiñón | Recaud. | 21.140,00 | 23.908,86 | 25.573,07 | 27.665,55 | 29.671,91 | 31.962,91 | 33.818,23 | 37.634,90 | 42.201,99 | 43.917,40 |
| | I.Tarifario | 76,75 | 82,40 | 85,82 | 88,41 | 87,45 | 90,63 | 90,09 | 89,31 | 90,45 | 85,70 |
| AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾ | Recaud. | 11.759,40 | 12.778,72 | 13.059,99 | 15.003,31 | 16.192,59 | 17.081,24 | 18.108,92 | 19.447,25 | 22.120,43 | 22.599,44 |
| | I.Tarifario | 89,31 | 94,48 | 98,15 | 103,31 | 109,14 | 113,95 | 114,37 | 112,99 | 114,37 | 107,10 |
| AP-7 Málaga-Guadiaro | Recaud. | — | — | — | — | — | — | — | — | 11.043,72 | 23.311,70 |
| | I.Tarifario | — | — | — | — | — | — | — | — | 35,94 | 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 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 queda segregado el tramo León Onzonilla (9,1 km) por su integración en la Autovía A-66 León-Benavente (Resolución de 28-02-2003 de la DGC).

| Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 2001-2010) | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 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 | 182.679,13 84,57 |
| 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 | 172.660,25 85,97 |
| 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 | 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 | 87.274,02 88,79 |
| 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 | 106.960,15 138,00 |
| 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 | 46.470,03 59,83 |
| 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 | 99.577,63 60,27 |
| 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 | 132.931,48 114,35 |
| 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 | 153.843,98 72,70 |
| 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 | 141.429,88 97,87 |
| 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 | 64.274,61 97,33 |
| 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 | 40.366,32 148,65 |
| 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 | 51.369,71 49,97 |
| 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 | 10.253,33 21,35 |
| 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 | 4.603,89 65,11 |
| AP-53 Santiago-Alto Sto. 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 | 10.386,37 81,62 |
| 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 | 6.783,77 100,38 |
| 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 | 5.829,19 88,00 |
| 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 | 22.592,47 107,08 |
| 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 | 10.818,25 66,23 |
| 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 | 17.639,49 113,45 |
| 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 | 10.778,11 89,10 |
| 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 | 4.718,38 1.501,44 |
| 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 | 15.807,89 84,86 |
| 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 | 3.307,96 0,09 |
| AP-7 Cartagena-Vera | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | 8.700,04 87,41 | 11.321,46 130,76 | 8.749,42 116,68 | 8.305,01 61,45 |
| AP-7 Circunvalación de Alicante | Recaud. I.Tarifario | — — | — — | — — | — — | — — | — — | 431,13 73,32 | 8.731,94 71,94 | 7.155,09 73,95 | 6.397,12 72,76 |
| 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 | 1.418.058,43 |
| Total Índice Tarifario | | 68,64 | 76,34 | 79,99 | 81,20 | 82,87 | 91,43 | 82,14 | 85,42 | 82,61 | 79,99 |
| Crecimiento | | 7,01% | 18,89% | 11,11% | 9,44% | 5,65% | 10,33% | 1,26% | 1,32% | -12,51% | -3,56% |

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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 30-6-1995).

⁽²⁾ Desde 1-1-2000 queda segregada de la Red Estatal la autopista Bilbao-Behobia (105,6 km) (Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, BOE 24-12-1999).

⁽³⁾ Desde el 29-11-2003 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).