



El tráfico en las autopistas de peaje

2011



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

serie monografías

El tráfico en las autopistas de peaje

2011



2012

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: 161-12-151-2

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.....	119
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-46: Alto de las Pedrizas – Málaga.....	173
AP-51: AP-6 – Conexión con Ávila.....	181
AP-53: Santiago – Alto de Santo Domingo	191
AP-6: Villalba – Villacastín – Adanero.....	201
AP-61: AP-6 – Conexión con Segovia.....	211
AP-66: León – Campomanes.....	219
AP-68: Bilbao – Zaragoza	229
AP-7: Montmeló – La Jonquera.....	239
AP-7: Montmeló – Papiol	249
AP-7: Barcelona – Tarragona	257
AP-7: Tarragona – Valencia.....	267
AP-7: Valencia – Alicante	277
AP-7: Circunvalación de Alicante.....	287
AP-7: Alicante – Cartagena	297

AP-7: Cartagena – Vera.....	307
AP-7: Málaga – Guadiaro.....	317
AP-71: León – Astorga.....	327
AP-9: Ferrol – Frontera Portuguesa.....	337
M-12: Eje Aeropuerto.....	351
R-2: Madrid – Guadalajara.....	361
R-3: Madrid – Arganda del Rey.....	371
R-4: Madrid – Ocaña.....	381
R-5: Madrid – Navalcarnero.....	391
Anexo III. Resumen estadístico 1974-2008.....	401
III.1. Evolución de la demanda en al Red Estatal (veh × km anuales).....	401
III.2. Evolución de la longitud de las autopistas en servicio (km).....	405
III.3. Evolución del tráfico: IMD (veh/día).....	409
III.4. Evolución de la accidentalidad (indicadores de mortalidad y de peligrosidad).....	413
III.5. Evolución de los ingresos (ingresos totales e índice tarifario).....	417

Resumen

La publicación *El tráfico en las Autopistas de Peaje – 2011* 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 28 autopistas cuya explotación corresponde a 21 sociedades concesionarias, y que en su conjunto tiene la longitud de 2.559,48 km, soporta una intensidad media diaria que en el promedio de los tramos de peaje de la Red alcanza la cifra de 18.249 vehículos, y da servicio a una demanda agregada de movilidad y transporte por carretera cuya magnitud en el año 2011 fue de 16.967,01 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 28 autopistas, especialmente en cuanto a los indicadores de tráfico correspondientes al año 2011, y el tercero contiene una tabulación de los datos estadísticos desde el año 1974 hasta el 2011 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 2011, 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: 2.559,48 km.
- IMD promedio (tramos de peaje): 18.249 vehículos/día.

- Demanda agregada de uso (tramos de peaje): 16.967,01 millones de vehículos × km.
- Índice global de mortalidad: 0,17 (en el tronco).
- Índice global de peligrosidad: 6,28 (en el tronco).
- Ingresos totales: 1.360,66 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).

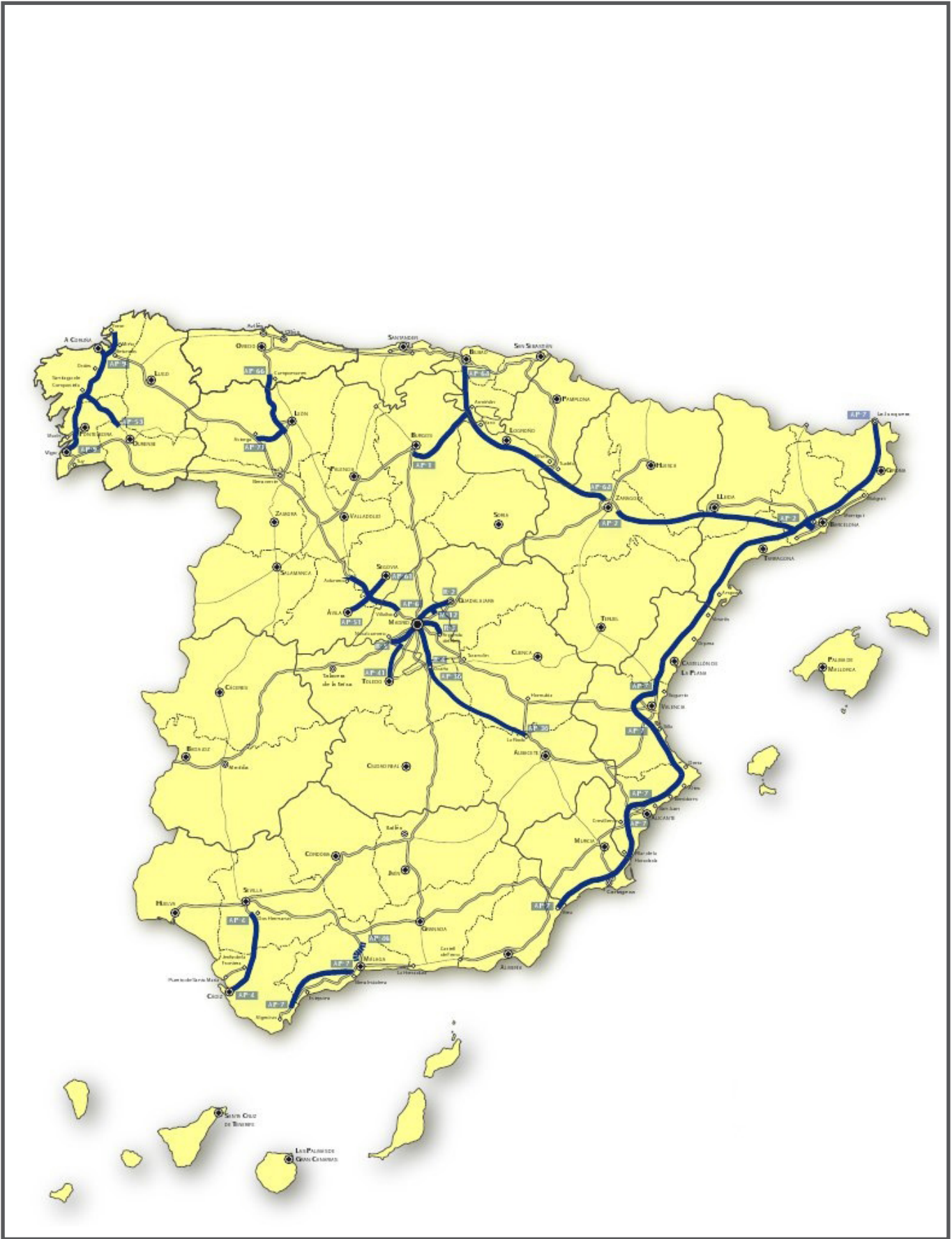
La tabla TR.1.1 recoge la denominación de cada una de las autopistas que se encuentran actualmente en servicio y la longitud correspondiente. La tabla TR.1.2 incluye un resumen de las principales magnitudes de explotación (IMD y tráfico en Vh × km en las vías).

Tabla TR-I.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2011

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	30/07/69
AP-41: Madrid - Toledo	MADRID-TOLEDO	58,8	21/02/04
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	GUADALCESA	28,0	27/09/06
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 2011		2.559,5	

Tabla TR-I.2. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación, año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh x km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	19.832	610,23
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	11.420	898,20
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.715	174,04
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	21.029	720,13
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.311	24,83
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.639	64,41
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.785	119,53
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.158	639,10
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.325	63,90
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.283	263,46
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.118	1.409,68
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	17.507	489,48
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	51.856	1.899,54
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	1.863	66,49
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	6.528	79,18
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	27.356	979,96
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	41.656	2.067,50
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	107.211	1.042,47
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	18.833	1.548,86
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	20.831	1.129,26
AP-71: León - Astorga	37,7	4.280	58,90
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.711	1.980,72
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.335	63,18
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	7.801	177,38
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	12.388	143,80
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	6.675	127,90
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	9.490	109,56
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,0	8.286	15,32
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.559,5	18.249	16.967,01



Autopistas de peaje: esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2011.

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 2.1 y 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 2011 de 2.559,48 km de autopista, lo que supone un incremento bruto del 437% en el plazo de 37 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,18%. Esa tasa supera significativamente a los indicadores de crecimiento económico del país para ese mismo período. El aumento de oferta debido a la paulatina extensión de la Red Estatal de Autopistas de Peaje se ha visto respondido por una aceptación de este tipo de infraestructuras sujetas a peaje por el público, lo cual resulta fácilmente contrastable al observar la evolución del tráfico en la red, que pasó de 1.547 millones de Vh x km en el año 1974 a alcanzar la cifra de 16.936 millones de Vh x km en los tramos de peaje durante el año 2011. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.096%, que en media anual acumulativa equivaldría a 6,88%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (199% y 1,93% 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. I. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1981-2011) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km/año)

	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
Km	1.564,50	1.698,10	1.741,00	1.733,70	1.815,60	2.382,85	2.559,48
MVh x km	4.748,50	5.790,64	9.507,87	9.543,98	14.572,74	19.651,45	16.967,01

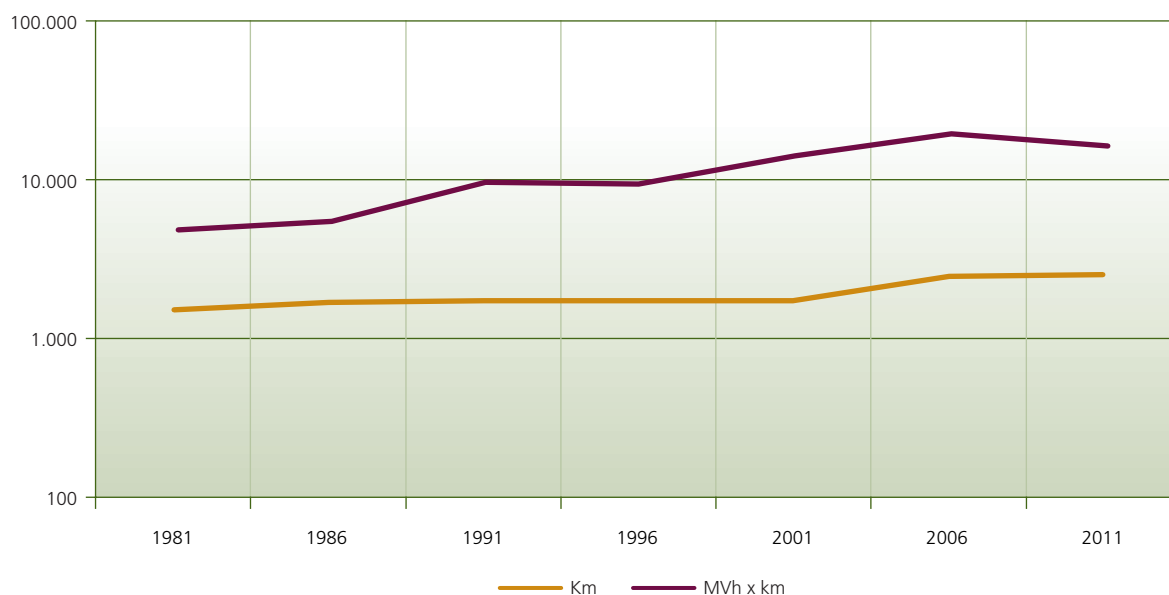
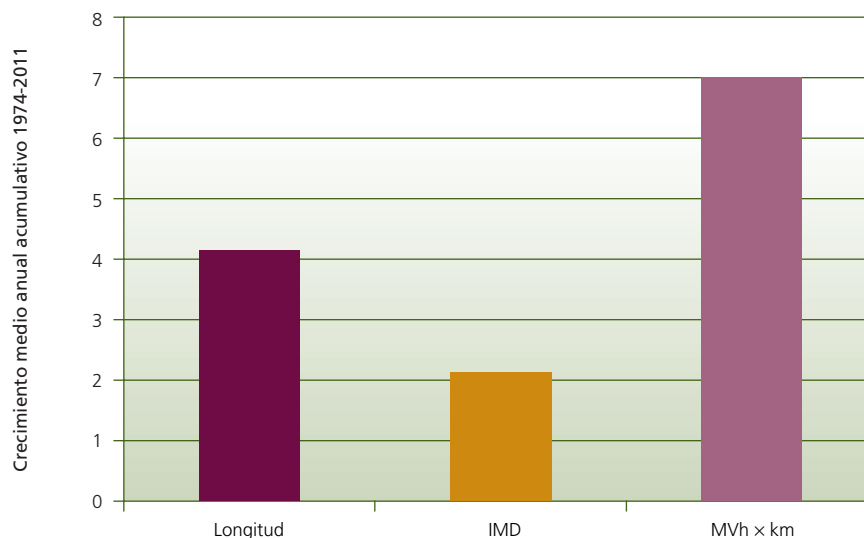


Tabla TR-2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2011) (incremento total y media anual acumulativa)

	1974	2011	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.559,48	437,00	4,18
IMD	9.171	18.249	198,99	1,93
MVh x km	1.547,45	16.967,01	1.096,45	6,88

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.



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

En el año 2011 se registraron en las carreteras españolas 1.479 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.729 en 2010) y 7.069 heridos que tuvieron la consideración de graves (7.841 en 2010). Por octavo 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 55% en el número de fallecidos y del 54% 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 2011 fue de 29 fallecidos (62 en 2010), siendo la totalidad correspondientes al tronco de las autopistas (60 en 2010). Esta cifra supone el 47% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (33 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.614 (1.978 en 2010), correspondiendo 1.560 (1.875 en 2010) al tronco de las autopistas y 54 a los enlaces (103 en 2010).

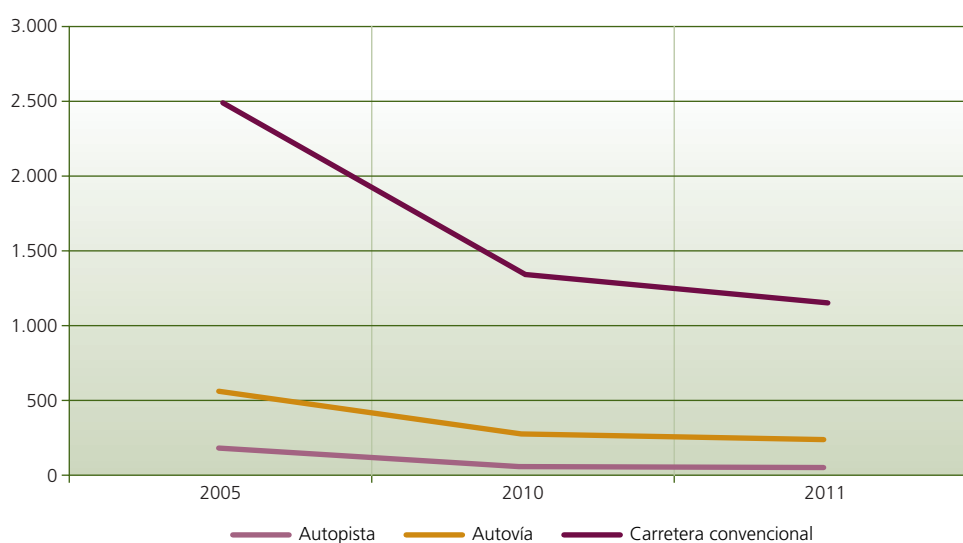
Las autopistas de peaje presentaron en 2011 un descenso en el número de víctimas mortales respecto al año 2010 (19%), resultado en los últimos 10 años un importante descenso en el número de fallecidos (-69%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2011 fue de 62, frente a los 81 de 2010, por lo que supone un descenso del 23%.

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 2005-2010-2011

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	2005	2010	2011	% distribución 11	Diferencia 11-10	Diferencia 11-05	% Var. 11-10	% Var. 10-05
Autopista	199	81	62	4,2	-19	-137	-23,5	-68,8
Autovía	574	294	255	17,2	-39	-319	-13,3	-55,6
Carretera convencional	2.495	1.354	1.162	78,6	-192	-1.333	-14,2	-53,4
Total	3.268	1.729	1.479	100,0	-250	-1.789	-14,5	-54,7

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 2.060, lo que supone un incremento frente a las 1.873 presentadas en 2010. 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 2011, clasificadas por motivos.

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2011

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	7	0	1	1	2	9	20
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	17	1	2	0	2	9	31
AP-36: Ocaña - La Roda	20	2	0	0	1	11	34
AP-4: Sevilla - Cádiz	21	17	4	0	30	12	84
AP-41: Madrid - Toledo	1	3	0	0	1	7	12
AP-51: Ávila - Villacastín	2	2	80	0	1	5	90
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	11	33	0	0	5	7	56
AP-6: Villalba - Adanero	21	11	381	0	5	22	440
AP-61: Segovia - San Rafael	2	6	11	0	0	3	22
AP-66: León - Campomanes	12	10	9	0	5	21	57
AP-68: Bilbao - Zaragoza	12	6	7	0	6	14	45
AP-7: Alicante - Cartagena	19	11	3	0	7	13	53
AP-7: Barcelona - Tarragona	30	6	4	0	11	135	186
AP-7: Cartagena - Vera	2	4	1	0	4	12	23
AP-7: Circunvalación de Alicante	1	0	0	0	1	9	11
AP-7: Málaga - Guadiaro	16	11	0	0	12	40	79
AP-7: Montmeló - La Junquera	19	3	107	0	41	16	186
AP-7: Tarragona - Valencia	21	17	4	0	30	12	84
AP-7: Valencia - Alicante	18	5	1	0	13	20	57
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	4	6	5	0	1	6	22
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	71	7	16	30	37	0	161
M-12: Eje Aeropuerto	2	76	2	0	1	20	101
R-2: Madrid - Guadalajara	3	6	0	0	1	4	14
R-3: Madrid - Arganda	12	10	4	1	3	4	34
R-4: Madrid a Ocaña	9	18	3	0	23	18	71
R-5: Madrid - Navalcarnero	13	21	9	1	2	8	54
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	4	26	0	0	0	3	33
Total	370	318	654	33	245	440	2.060

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 2011 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 2011, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.360,66 millones de euros (1.418,06 en 2010), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 4,05%.

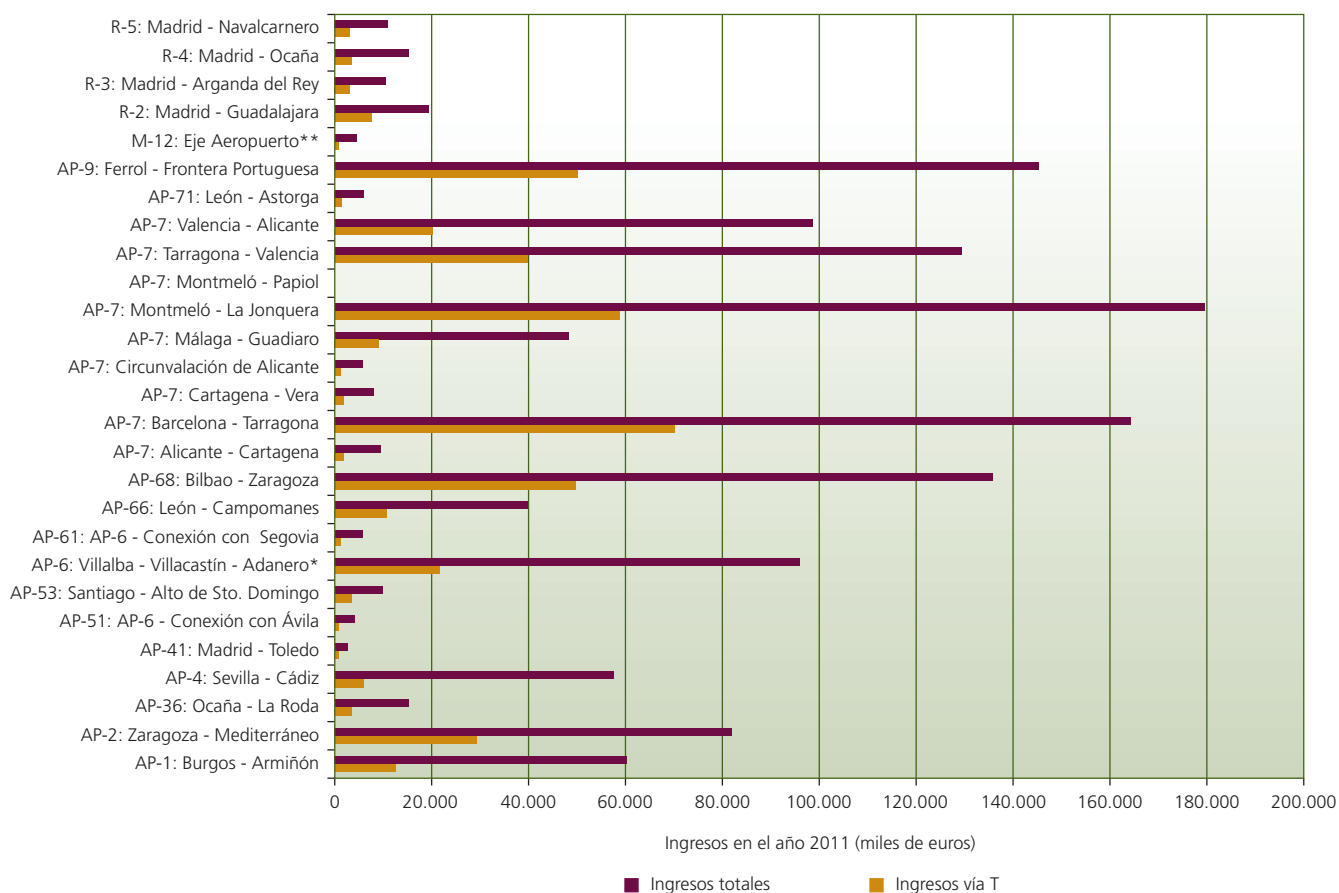
Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh x km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	19.832	610,23	59.999,00	12.560,00	98,32	711,73
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	11.420	898,20	81.514,64	28.981,89	90,75	378,28
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.715	174,04	15.008,12	3.225,92	86,23	117,71
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	21.029	720,13	57.387,30	6.132,67	79,69	611,67
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.311	24,83	2.670,40	827,80	107,55	45,41
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	7.639	64,41	4.307,19	627,58	66,87	186,46
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.785	119,53	9.905,93	3.375,00	82,88	175,00
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.158	639,10	95.833,62	21.735,87	149,95	1.376,92
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.325	63,90	5.831,32	1.152,4	91,25	210,67
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.283	263,46	39.812,59	10.580,16	151,11	511,99
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	13.118	1.409,68	135.244,97	49.403,34	95,94	459,36
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	17.507	489,48	9.620,18	1.935,08	19,65	125,59
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	51.856	1.899,54	163.614,99	70.109,52	86,13	1.630,28
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	1.863	66,49	7.869,77	1.813,89	118,36	69,88
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	6.528	79,18	5.768,30	981,51	72,85	173,74
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	27.356	979,96	47.868,99	9.185,05	48,85	487,71
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	41.656	2.067,50	178.826,02	58.753,27	86,49	1.315,09
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	107.211	1.042,47	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	18.833	1.548,86	128.917,64	39.665,40	83,23	572,15
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	20.831	1.129,26	98.161,71	19.964,57	86,93	660,93

Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2011 (continuación)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh x km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-71: León - Astorga	37,70	4.280	58,90	6.108,71	1.665,24	103,72	162,03
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	24.711	1.980,72	144.949,00	50.042	73,18	660,06
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.335	63,18	4.381,12	819,03	69,34	464,10
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	7.801	177,38	19.182,02	7.545,43	108,14	307,90
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	12.388	143,80	10.627,86	3.533,46	73,91	334,21
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	6.675	127,90	14.941,70	3.329,35	116,82	284,60
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	9.490	109,56	11.002,32	2.882,52	100,42	347,84
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,04	8.286	15,32	1.301,16	101,51	84,91	46,41
Total Red Estatal	2.559,48	18.249	16.967,01	1.360.656,57	410.929,52	80,19	531,61

* 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.

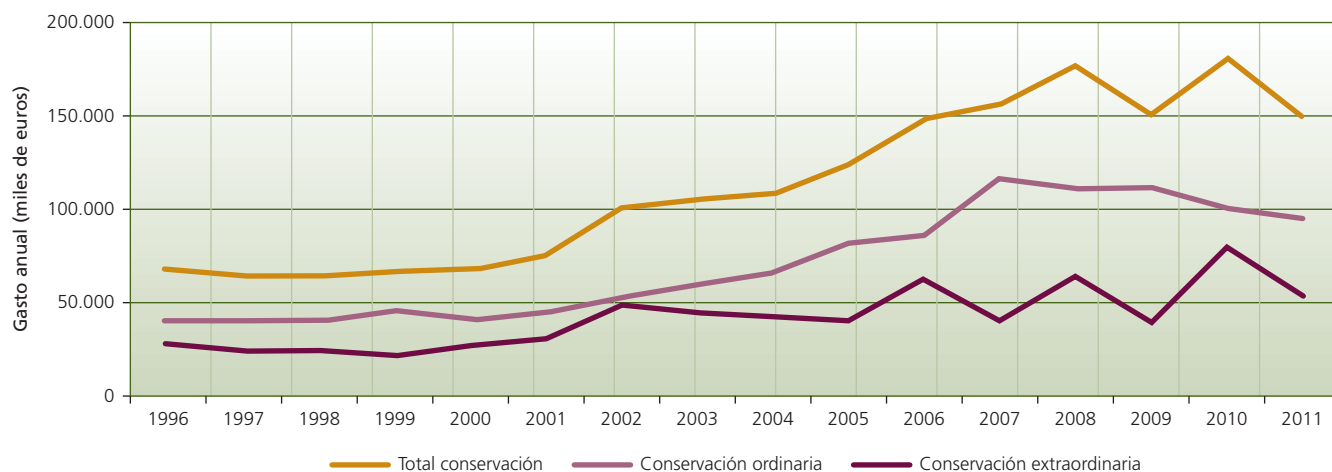
En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2011 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 149,75 millones de euros, lo cual supone un decremento de 17,04% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (180,51 millones de euros). Este hecho indica una menor intensidad en la aplicación del gasto a este concepto, especialmente si se tiene en cuenta que la red ha crecido en longitud viaria en el curso de este año.

Del total de la inversión realizada, 95,29 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,63%) y el resto, 54,46 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,37%). Ello supone en relación con el año 2010 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación ordinaria. El gasto promedio por km de autopista se situó en la cifra de 58,51 miles de euros/km (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 37,23 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 21,28 miles de euros a conservación extraordinaria.

Tabla TR-6.1. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1996-2011)

Año	Conservación ordinaria	Conservación extraordinaria	Conservación 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	110.610,80	64.621,83	176.612,16	12,48	102,96
2009	111.654,07	39.499,49	151.153,56	-14,41	88,54
2010	100.699,89	79.813,31	180.513,21	19,42	108,00
2011	95.287,82	54.457,80	149.745,62	-17,04	90,92

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 2011 un total de 1.363 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 770 sistemas de video control, 536 estaciones de aforo, 741 paneles de mensaje variable (PMV) y 143 estaciones meteorológicas. El número total de sistemas ITS instalados en la Red Estatal ascendía a 4.601.

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Sistemas ITS			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	19.832	610,23	66	12	—	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	11.420	898,20	56	44	—	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.715	174,04	74	32	—	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	21.029	720,13	14	10	—	20
AP-41: Madrid - Toledo	58,8	1.311	24,83	34	26	—	144(1)
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.639	64,41	7	10	—	10
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.785	119,53	25	15	—	1
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.158	639,10	29	38	3	162
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.325	63,90	16	16	—	11
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.283	263,46	20	23	—	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.118	1.409,68	123	34	—	59
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	17.507	489,48	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	51.856	1.899,54	142	50	—	39
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	1.863	66,49	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	6.528	79,18	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	27.356	979,96	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	41.656	2.067,50	117	57	—	43
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	107.211	1.042,47	—	3	—	13
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	18.833	1.548,86	90	77	—	46
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	20.831	1.129,26	78	—	—	—
AP-71: León - Astorga	37,7	4.280	58,90	12	2	—	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.711	1.980,72	47	56	6	98
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.335	63,18	31	21	1	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	7.801	177,38	66	21	—	32
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	12.388	143,80	32	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	6.675	127,90	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	9.490	109,56	22	19	—	9
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,04	8.286	15,32	18	14	4	64
Total	2.559,5	18.249	16.967,01	1.363	741	30	770

Tabla TR-7.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2011 (continuación)

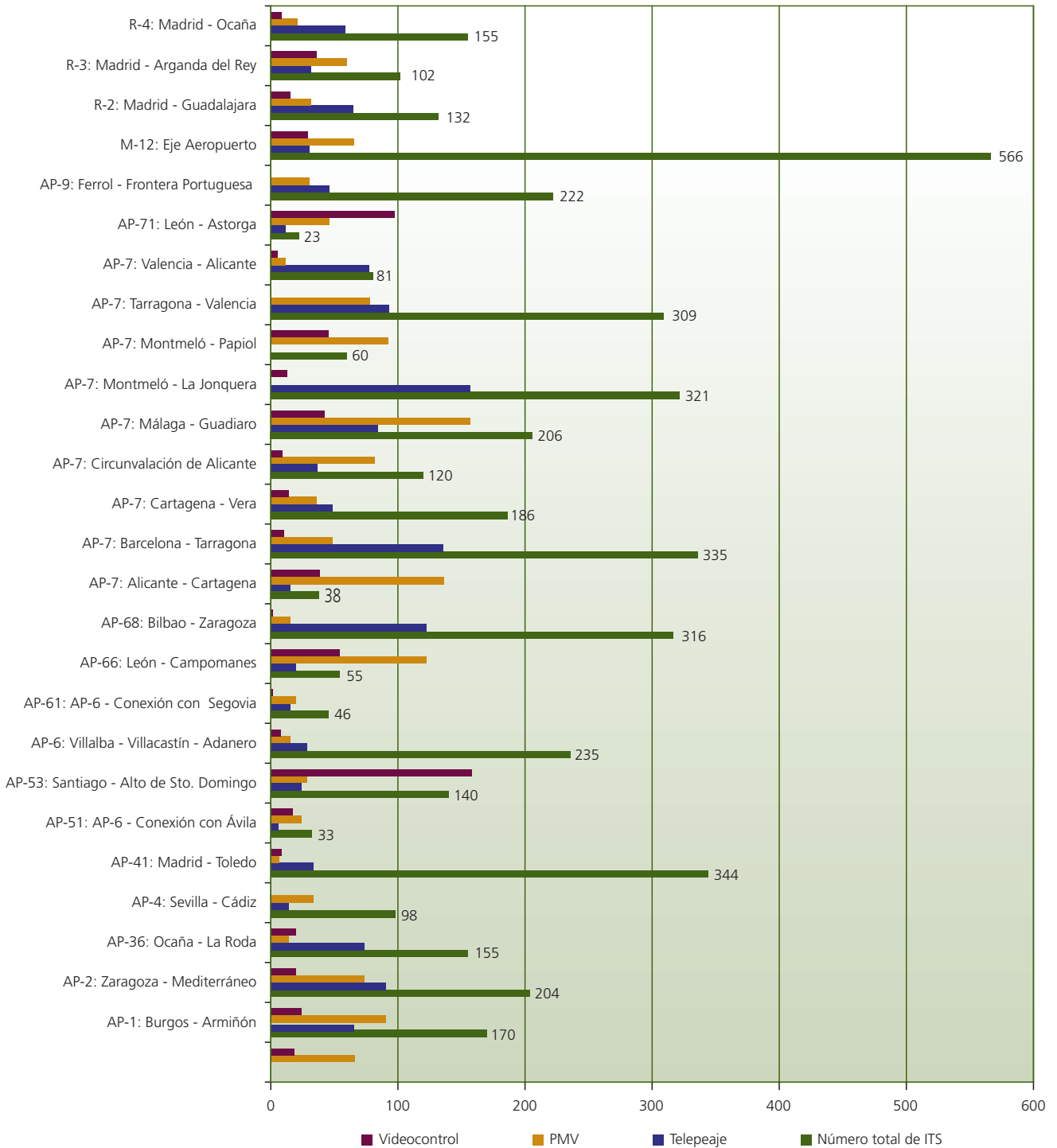
Denominación de la autopista	Sistemas ITS					Total Sistemas ITS
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones meteorológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	
AP-1: Burgos - Armiñón	3	—	5	20	45	170
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	—	24	18	—	169
AP-36: Ocaña - La Roda	27	—	2	1	—	156
AP-4: Sevilla - Cádiz	9	—	1	—	44	98
AP-41: Madrid-Toledo	90(2)	—	2	4	44	344
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	6	—	2	—	—	35
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	11	—	2	2	—	56
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	7	—	1	—	20	260
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	—	2	—	—	50
AP-66: León - Campomanes	2	—	5	1	—	54
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	—	23	36	35	353
AP-7: Alicante - Cartagena	10	—	—	—	—	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	83	—	13	14	16	357
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	27	308
AP-7: Montmeló - Papiol	41	—	2	1	9	69
AP-7: Tarragona - Valencia	81	—	10	2	28	334
AP-7: Valencia - Alicante	1	—	—	2	—	81
AP-71: León - Astorga	3	—	—	—	—	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	14	—	1	—	13(3)	235
M-12: Eje Aeropuerto	37	—	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	—	3	—	—	134
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	—	3	—	18	102
R-4: Madrid - Ocaña	28	—	4	8	11	157
R-5: Madrid - Navalcarnero	16	—	2	—	20	88
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	11	18	3	2	8	142
Total	536	18	143	133	867	4.601

(*) 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.

(3) 13 vías automáticas.



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 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Vh x xkm (millones)	Tráfico eq. anual (*)	Est. previo (fecha)	Inf. pública (S/N)	Plan de acción (S/N)	Observaciones
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	610,23	7,24	Junio-07	Septiembre-08	No	Corresponde en el año 2012
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	898,20	4,17			No	Corresponde en el año 2012
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	174,04	1,37	—	—	—	No corresponde
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	720,13	7,68	Noviembre-11	Septiembre-12	No	
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	24,83	0,42	—	—	—	No corresponde
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	64,41	2,79	—	—	—	No corresponde
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	119,53	2,11	—	—	—	No corresponde
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	639,10	9,18	Diciembre-11	Julio-12	No	
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	63,90	2,31	—	—	—	No corresponde
AP-66: León - Campomanes	77,8	263,46	3,39	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.409,68	4,79	Junio-07	No	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	489,48	6,39	Septiembre-07	Julio-08	No	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	1.899,54	18,93	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	66,49	0,59	—	—	—	No corresponde
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	79,18	2,38	—	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	979,96	9,98	Junio-10	—	No	
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	2.067,50	15,20	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.042,47	39,13	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.548,86	6,87	Diciembre-07	Septiembre-08	No	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	1.129,26	7,60	Diciembre-07	Septiembre-08	No	
AP-71: León - Astorga	37,7	58,90	1,56	—	—	—	No corresponde
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.980,72	9,02	Junio-07	Septiembre-08	No	
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	63,18	6,69	no	No	No	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	177,38	2,85	No	No	No	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	143,80	4,52	Septiembre-07	Septiembre-08	No	
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	127,90	2,44	No	No	No	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	109,56	3,46	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,0	15,32	0,55	No	No	No	—
Total Red Estatal	2.559,5	16.967,0	6,63				

(*) 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 2011 de 2.559,48 Km. y con una intensidad media diaria (IMD) de 18.249 vehículos en el conjunto de los tramos de peaje, de los cuales un 13% son pesados. La longitud total se ha incrementado en un 1,11% con respecto a la del año 2010, ya que ha habido una incorporación a la red de autopistas en régimen de concesión. La Red está constituida por el conjunto de autopistas de peaje en concesión cuya titularidad corresponde al Estado (Ministerio de Fomento).

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

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

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

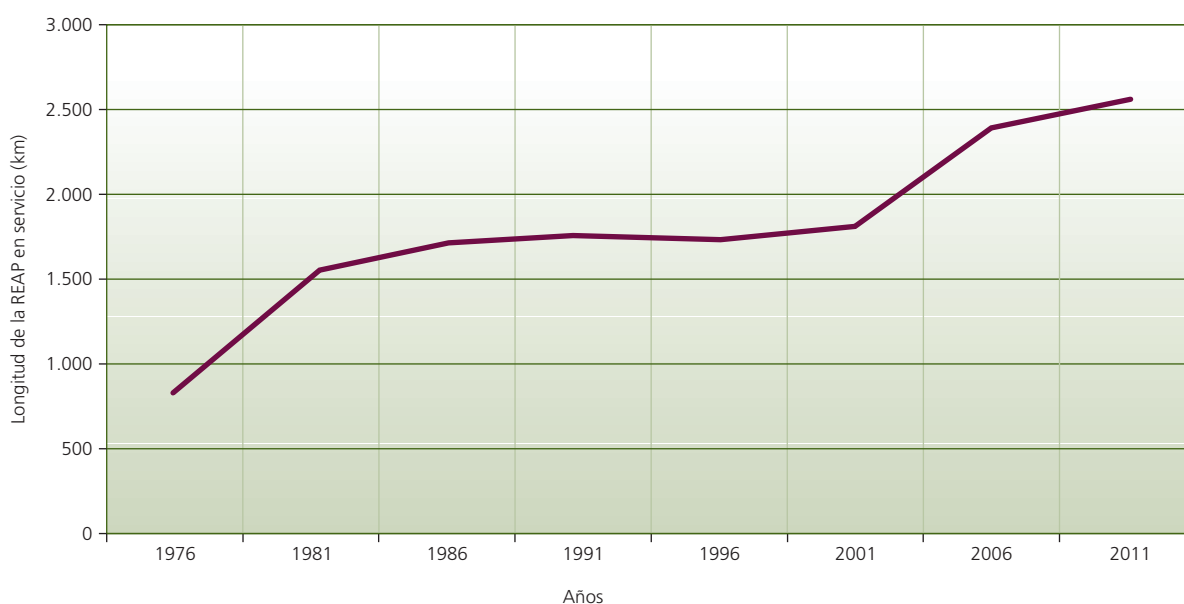
55/1999 de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en cuyo artículo 60 regula el contrato de servicios de gestión de autovías como nueva modalidad del contrato de servicios, obligando al concesionario a modernizar la infraestructura para adaptarla a la correcta prestación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

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

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

Tabla y gráfico I.1.1. Evolución de la Red Estatal 1974-2011 (kilómetros en servicio)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
	585,70	618,00	846,70	1.023,80	1.263,60	1.410,70	1.532,40	1.564,50	
1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
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	1.741,00
1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
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	1.815,60
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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	2.559,48



1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
846,70	1.564,50	1.698,10	1.741,00	1.733,70	1.815,60	2.382,85	2.559,48

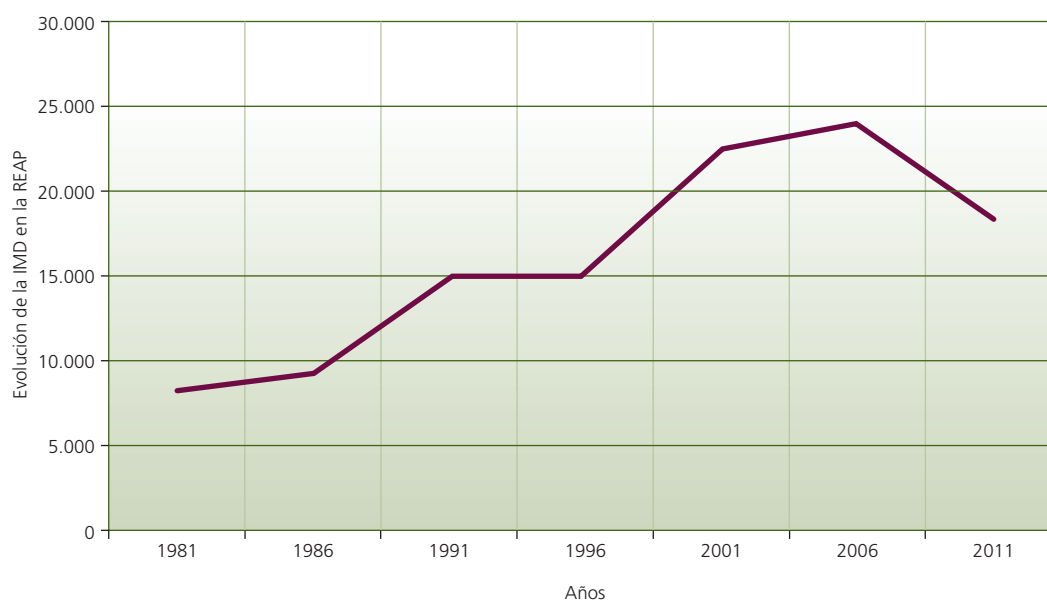
A partir de entonces se ha ido desarrollando un proceso continuo en el tiempo aunque con ritmo variable en función de la planificación general de carreteras, siendo el último instrumento a considerar en este sentido el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) que presentado en el año 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 2011 con 322 km de longitud.

La última incorporación a la red estatal de peaje se ha producido en octubre del año 2011 entrando en servicio la autopista AP-46, Alto de las Pedrizas - Málaga, con una longitud de 28,4 km.

La evolución de la red a lo largo de los últimos 37 años (1974-2011) en cuanto a longitud de autopistas en servicio se recoge en la tabla y gráfico 1.1.1, y en lo que se refiere a IMD en la tabla y gráfico 1.1.2. La figura 1.1.1 muestra un esquema general de la red dentro del mapa de España.

Tabla y gráfico 1.1.2. Evolución de la Red Estatal 1974-2011 (intensidad media diaria)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
	9.171	9.233	8.962	8.860	9.166	8.745	8.620	8.355	
1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
8.355	8.412	8.023	7.937	8.289	9.342	10.596	12.011	13.777	15.092
1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
15.134	14.770	15.049	15.184	15.041	15.946	17.653	19.367	21.115	22.476
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134	19.627	19.326	18.249



1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
8.355	9.342	15.092	15.041	22.476	23.909	18.249

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

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



Figura I.1.1. Esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2011.

1.2. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el año 2011

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 2011 por un total de 28 autopistas, agrupadas a efectos de explotación en 21 sociedades concesionarias.

La tabla 1.2.1 recoge la denominación de cada una de las autopistas que se encuentran actualmente en servicio y la longitud correspondiente. La tabla 1.2.2 incluye un resumen de las principales magnitudes de explotación (IMD y tráfico en Vh x km en las vías).

Tabla 1.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2011			
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	30/07/69
AP-41: Madrid - Toledo	MADRID-TOLEDO	58,8	21/02/04
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	GUADALCESA	28,0	27/09/06
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 2011		2.559,5	

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 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh x km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	19.832	610,23
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	11.420	898,20
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.715	174,04
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	21.029	720,13
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.311	24,83
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.639	64,41
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.785	119,53
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.158	639,10
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.325	63,90
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.283	263,46
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.118	1.409,68
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	17.507	489,48
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	51.856	1.899,54
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	1.863	66,49
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	6.528	79,18
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	27.356	979,96
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	41.656	2.067,50
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	107.211	1.042,47
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	18.833	1.548,86
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	20.831	1.129,26
AP-71: León - Astorga	37,7	4.280	58,90
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.711	1.980,72
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.335	63,18
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	7.801	177,38
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	12.388	143,80
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	6.675	127,90
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	9.490	109,56
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,0	8.286	15,32
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.559,5	18.249	16.967,01

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

La Red Estatal de Autopistas de Peaje forma parte de la Red de Carreteras de España, constituida por vías de distinta jerarquía y adscripción administrativa. Nuestro país cuenta en la actualidad aproximadamente con aproximadamente 166.000 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 25.700 km; la red a cargo de las Comunidades Autónomas, que comprende unos 71.500 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 68.500 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 16.000 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 2011 una longitud total de 2.559,48 km y una IMD de 18.249 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 2011 una extensión total de 322 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 trascendencia 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 28 autopistas de peaje que constituyen a finales de 2011 el sistema concesional de titularidad estatal son gestionadas por 21 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 2011			
Sociedad concesionaria	Denominación social	Constitución	Capital social (millones de €)
ACESA	Autopistas, Concesionaria Española SAU	24/02/67	319,49
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	25/03/04	113,00
AUDASA	Autopistas del Atlántico CESA	16/10/73	195,92
AULESA	Autopistas de León CESA	13/04/96	34,64
AUMAR	Autopistas Aumar SACR	16/09/71	213,60
AUSOL	Autopista del Sol, CESA	12/04/96	151,61
AUSUR	Autopista del Sureste CESA	17/09/98	138,78
AVASA	Autopista Vasco-Aragonesa CESA	18/12/65	237,10
CASTELLANA	Castellana de Autopistas, SACE Unipersonal	25/11/95	64,00
CIRALSA	Ciralsa SACE	06/04/08	50,17
EJE AEROPUERTO	Autopista Eje Aeropuerto CESA	10/12/02	42,30
EUROPISTAS	AP-I Europistas CESA Unipersonal	27/02/07	88,01
HENARSA	Autopista del Henares CESA	19/12/00	96,70
IBERPISTAS	Iberpistas, SACE Unipersonal	20/11/67	50,00
MADRID - LEVANTE	Autopista Madrid Levante CESA	23/03/04	154,47
MADRID - TOLEDO	Autopista Madrid Toledo CESA	10/03/04	113,40
MADRID SUR	Autopista Madrid Sur CESA	24/02/01	663,59
GUADALCESA	Autopista de Guadalmedina, CESA	03/11/06	55,12

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 OC 4/2001 de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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

2.1. La movilidad y el transporte por carretera en España

Según señala el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), instrumento vigente de la planificación estratégica a medio y largo plazo del Ministerio de Fomento, el crecimiento económico, la evolución de la sociedad y las expectativas de desarrollo territorial ejercen una presión creciente sobre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías, demandando una mejora constante de la calidad de los servicios y de las infraestructuras. El aumento de la población, el desarrollo del sector turístico, la reorganización de los procesos productivos o la ocupación dispersa de las periferias urbanas explican en condiciones normales del contexto económico el crecimiento de la demanda de movilidad de las personas y transporte de mercancías, pero ese crecimiento va acompañado además de una demanda de calidad que hay que satisfacer, respetando tres condicionantes: la eficiencia económica, el marco energético y la compatibilidad ambiental. En lo que se refiere al año 2011, 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:

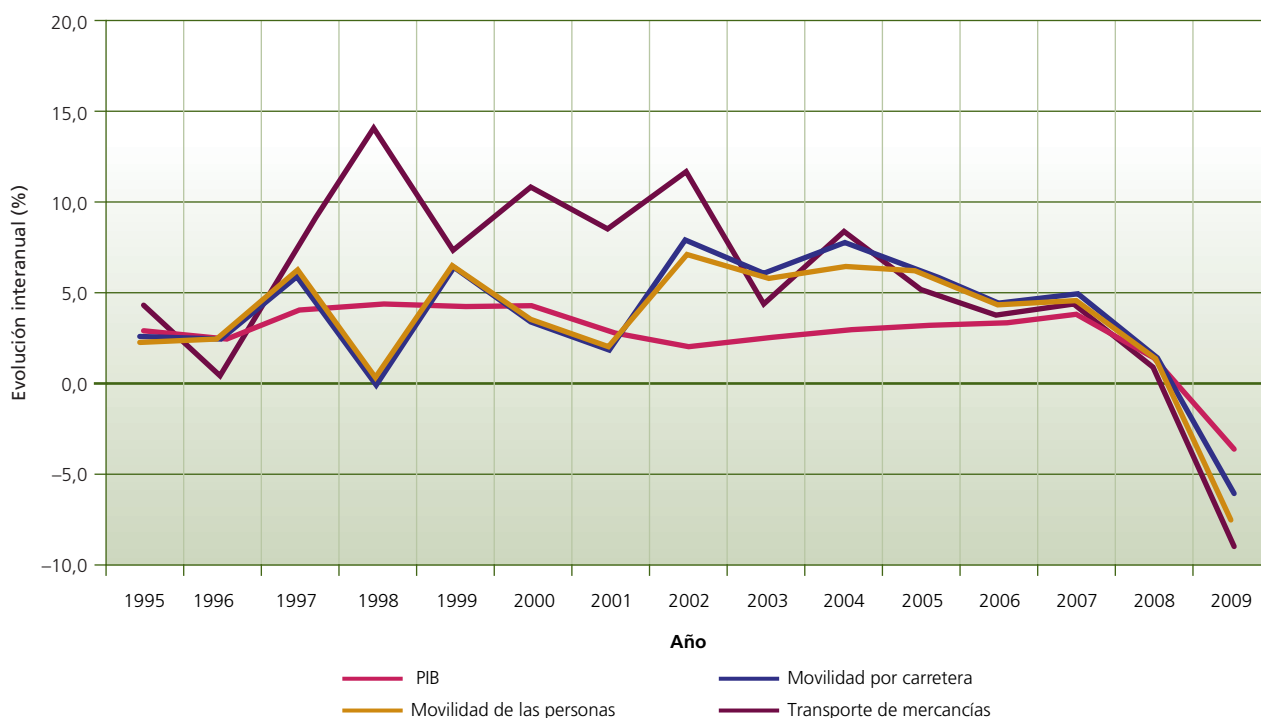
- El crecimiento de la movilidad interurbana de personas refleja nuevas pautas sociales y estilos de vida.
- El público mantiene una fuerte preferencia por el vehículo privado en gran parte de sus desplazamientos frente a los medios colectivos y servicios públicos, menos significativa que otros años debido a la situación económica.
- La demanda de transporte de mercancías ha decrecido aún bastante más que el propio PIB.
- 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 (1995-2010)

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 (km en servicio) para ilustrar el crecimiento de la oferta, mientras que en el segundo caso se utiliza como magnitud representativa de la demanda agregada el número de vehículos \times km que han circulado cada año por las autopistas de la red. En el año 2011 la Red Estatal de autopistas de peaje ha crecido un 1,11% en longitud, y la demanda se ha contraído en un 4,29% en relación con la del año 2010, 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 2011 de 2.559,48 km de autopista, lo que supone un incremento bruto de casi el 437% en el plazo de 37 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 4,07%. Esa tasa supera significativamente a los indicadores de crecimiento económico del país para ese mismo período. El aumento de oferta debido a la paulatina extensión de la Red Estatal de Autopistas de Peaje se ha visto respondido por una aceptación por el público de este tipo de infraestructuras sujetas a peaje, lo cual resulta fácilmente contrastable al observar la evolución del tráfico en la red, que pasó de 1.547 millones de Vh x km en el año 1974 a alcanzar la cifra de casi 16.967,01 millones de Vh x km en el año 2011 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 1.096%, que en media anual acumulativa equivaldría a 6,69%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (199% y 1,88% respectivamente) son lógicamente de menor entidad que en el caso de la variable anterior debido al aumento de la longitud de la red.

En cuanto a la tendencia en el crecimiento de la Red (km totales de autopistas en servicio), se observa un ritmo mucho más acusado en los años que van desde el 2000 hasta el 2007, de manera análoga a lo sucedido durante la década de los años 70. Sin embargo, en la década transcurrida entre 1991 y el año 2000 el crecimiento total es mucho más modesto. Entre los años 2008 y 2011 la longitud total en explotación ha variado ligeramente, como ya se ha indicado, pasando de 2.528,68 km a 2.531,45 km en 2009, y aumentando este último año hasta los 2.559,48 km, por la inauguración en octubre de 2011 de la AP-46, Alto de las Pedrizas – Málaga.

En cuanto a la evolución reciente (2010-2011) de la demanda se puede ver en las tablas 2.2.3 y 2.2.4 como 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 VhxKm recorridos se sitúa para el conjunto de los tramos de peaje de la Red en un valor promedio de -5,57% y -4,29% respectivamente.

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

Tabla 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal (1974-2011) (kilómetros en servicio y millones de Vh x 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 x km)	1.547,45	2.024,96	2.325,64	3.020,33	3.820,05	4.350,25	4.574,32	4.748,50	4.803,49	4.681,03	4.801,73	5.112,20	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 x 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 x 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.

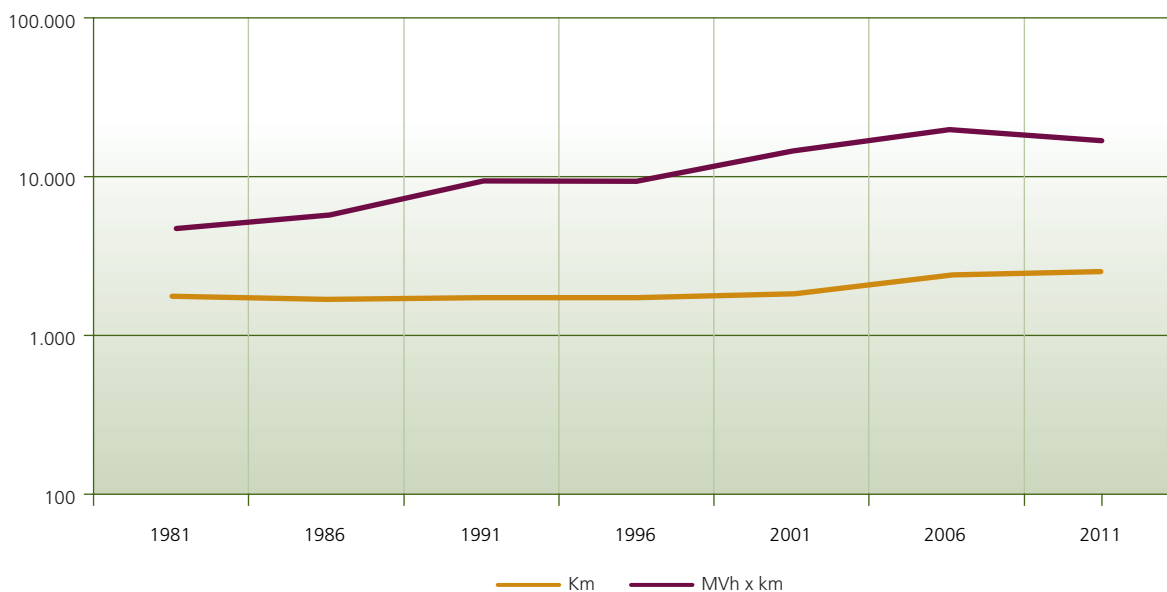


Tabla 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2011). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

	1974	2011	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.559,48	437,00	4,07
IMD	9.171	18.249	198,99	1,88
MVh x km	1.547,45	16.967,01	1.096,45	6,69

(*) Incremento en % sobre 1974.

(**) Media anual acumulativa equivalente.

Gráfico 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red (1974-2011). Incremento total y media anual acumulativa en tramos de peaje

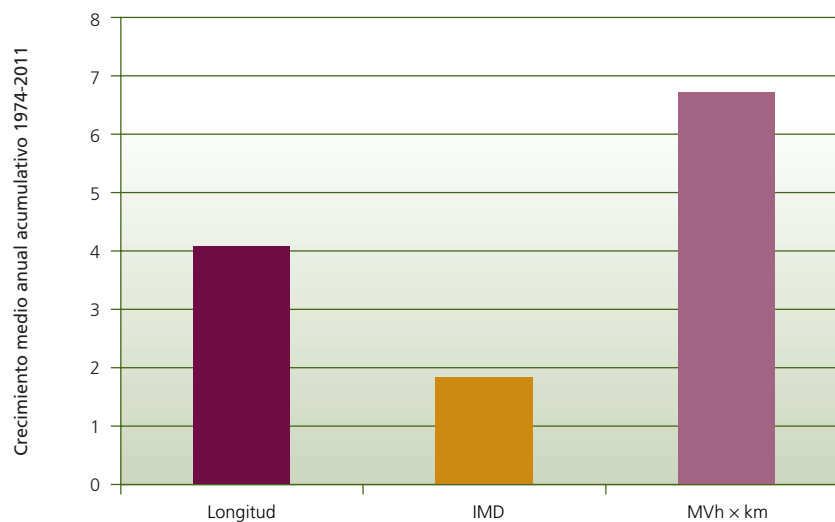


Tabla 2.2.3. Autopistas de la Red Estatal. IMD por autopista, año 2011

Denominación de la autopista	IMD (vh/día)	V. ligeros	V. pesados	% Variación 11/10
AP-1: Burgos - Armiñón	19.832	16.773	3.059	-3,20
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	11.420	10.140	1.280	-7,28
AP-36: Ocaña - La Roda	3.715	3.530	184	-7,20
AP-4: Sevilla - Cádiz	21.029	19.852	1.177	-6,55
AP-41: Madrid-Toledo	1.311	1.275	36	-20,79
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	7.639	7.161	478	-7,34
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.785	5.450	335	-6,07
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	25.158	22.361	2.797	-7,25
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	6.325	5.806	519	-1,22
AP-66: León - Campomanes	9.283	7.866	1.417	-2,97
AP-68: Bilbao - Zaragoza	13.118	11.792	1.326	-2,45
AP-7: Alicante - Cartagena	17.507	16.509	998	1,94
AP-7: Barcelona - Tarragona	51.856	43.470	8.386	-5,42
AP-7: Cartagena - Vera	1.863	1.602	261	-6,66
AP-7: Circunvalación de Alicante	6.528	6.151	377	-9,95
AP-7: Málaga - Guadiaro	27.356	25.744	1.612	-4,67
AP-7: Montmeló - La Junquera	41.656	33.666	7.990	-4,29
AP-7: Montmeló - Papiol	107.211	85.836	21.375	-1,61
AP-7: Tarragona - Valencia	18.833	15.793	3.040	-3,35
AP-7: Valencia - Alicante	20.831	19.617	1.214	-2,14
AP-71: León - Astorga	4.280	3.777	503	-12,84
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	24.711	22.545	2.166	-7,89
M-12: Eje Aeropuerto	18.335	18.199	136	-5,46
R-2: Madrid - Guadalajara	7.801	7.118	682	-15,93
R-3: Madrid - Arganda del Rey	12.388	11.879	509	-11,97
R-4: Madrid - Ocaña	6.675	6.279	396	-17,74
R-5: Madrid - Navalcarnero	9.490	9.195	295	-9,44
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	8.286	7.732	554	—
Total Red Estatal (tramos de peaje)	18.249	16.042	2.207	-5,57

Tabla 2.2.4. Autopistas de la Red Estatal. Demanda agregada (Vh x km) por autopista, año 2011

Denominación de la autopista	Millones de Vh x km	V. ligeros	V. pesados	% Variación 11/10
AP-1: Burgos - Armiñón	610,23	498,35	111,88	-3,20
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	898,20	797,53	100,67	-8,62
AP-36: Ocaña - La Roda	174,04	165,44	8,60	-6,58
AP-4: Sevilla - Cádiz	720,13	680,23	39,89	-6,54
AP-41: Madrid-Toledo	24,83	24,17	0,66	-30,12
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	64,41	60,38	4,03	-7,34
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	119,53	112,59	6,93	-6,08
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	639,10	568,05	71,06	-7,25
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	63,90	58,66	5,24	-1,22
AP-66: León - Campomanes	263,46	223,24	40,22	-2,98
AP-68: Bilbao - Zaragoza	1.409,68	1.267,19	142,49	-2,45
AP-7: Alicante - Cartagena	489,48	487,19	2,29	1,94
AP-7: Barcelona - Tarragona	1.899,54	1.575,50	324,04	-5,42
AP-7: Cartagena - Vera	66,49	57,18	9,31	-6,67 (*)
AP-7: Circunvalación de Alicante	79,18	74,61	4,57	-9,95 (**)
AP-7: Málaga - Guadiaro	979,96	922,22	57,74	-4,67
AP-7: Montmeló - La Junquera	2.067,50	1.661,98	405,52	-4,29
AP-7: Tarragona - Valencia	1.548,86	1.268,55	280,31	2,91
AP-7: Valencia - Alicante	1.129,26	1.059,32	69,94	-2,14
AP-7: Montmeló - Papiol	1.042,47	834,63	207,84	-1,61
AP-71: León - Astorga	58,90	51,97	6,93	-12,84
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	1.980,72	1.807,08	173,64	-6,40
M-12: Eje Aeropuerto	63,18	61,64	1,54	-5,46
R-2: Madrid - Guadalajara	177,38	161,86	15,52	-15,93
R-3: Madrid - Arganda del Rey	143,80	137,88	5,91	-11,97
R-4: Madrid - Ocaña	127,90	120,32	7,59	-17,73
R-5: Madrid - Navalcarnero	109,56	106,16	3,41	-9,43
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	15,32	14,32	1,00	— (***)
Total Red Estatal (tramos de peaje)	16.967,01	14.858,24	2.108,77	-4,29

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

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

(***) Fecha de apertura: 27-10-2011.

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

3.1. La seguridad vial en las carreteras españolas

En el año 2011 se registraron en las carreteras españolas 1.479 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.729 en 2010) y 7.069 heridos que tuvieron la consideración de graves (7.841 en 2010). Por octavo 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 55% en el número de fallecidos y del 54% igualmente en lo que se refiere a heridos graves. El promedio diario de víctimas mortales se situó en 4,1 frente al valor de 4,7 en 2010.

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 166.000 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 31,40 millones (31,09 en 2010), con un censo de conductores en torno a 26,1 millones (25,8 en 2010). La tasa de muertos por millón de vehículos se sitúa en este año 2011 en un valor de 47, inferior a la del año 2010 que ascendía a 56. El descenso interanual en el número de desplazamientos por carretera se puede estimar en un valor por encima del 3% entre 2011 y 2010.

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; 1.162 personas, es decir casi el 79% del total. En 2011 han fallecido en este tipo de vía 192 personas menos que en 2010, lo que supone un descenso del 14%. En el caso de las autopistas de peaje este descenso en el número de víctimas mortales es aún mayor, 23% respecto al año 2010. En las autovías también se constata una reducción de 13% respecto de 2010, siendo el número de muertos en este tipo de vías durante el año 2010 de 255 personas, 39 menos que el año anterior. El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2011 fue de 62, frente a los 81 de 2010.

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 22% de la mortalidad, y las colisiones fronto-laterales un 13%. 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 2006-2011

Accidentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Accidentes mortales	2.601	2.415	1.929	1.696	1.547	1.338
Víctimas mortales	2.989	2.741	2.181	1.903	1.729	1.479
Heridos graves	15.141	13.542	11.363	8.975	7.841	7.069

Fuente: Ministerio del Interior.

Balace de siniestralidad en la red nacional de carreteras

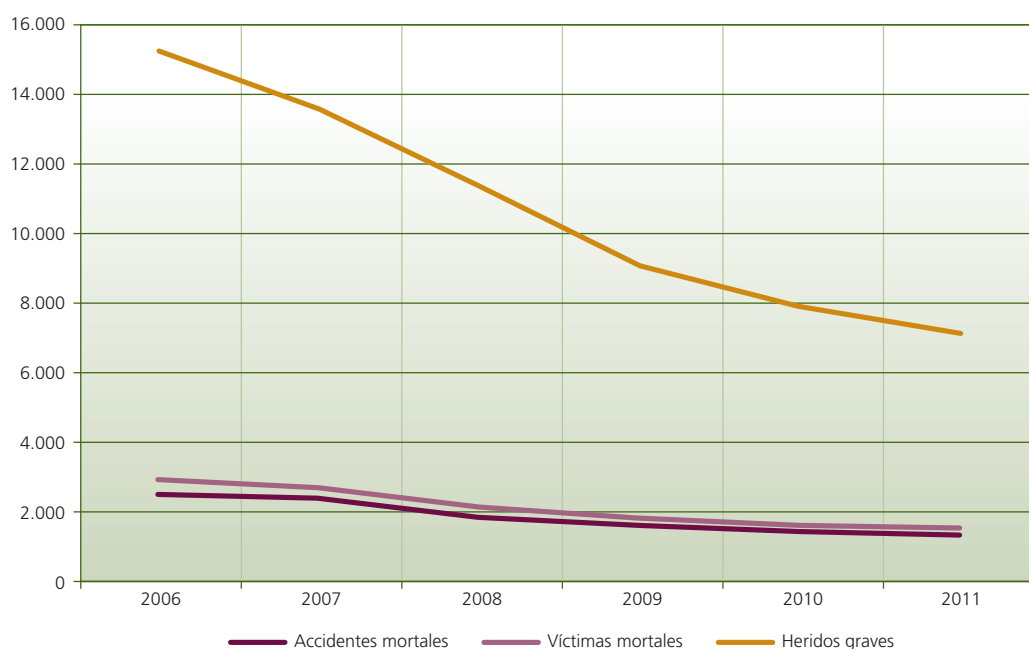
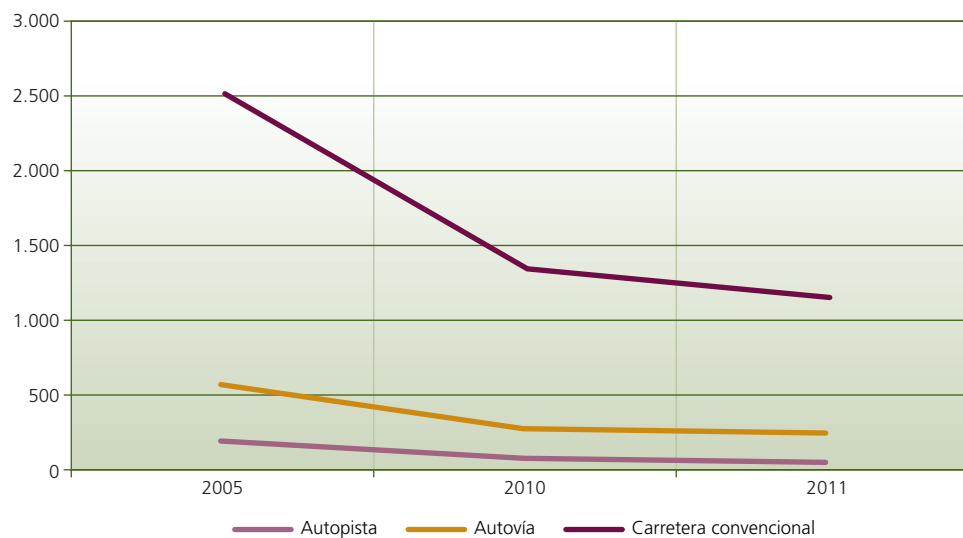


Tabla y gráfico 3.1.2. Distribución de la mortalidad por tipo de vía. Años 2005-2010-2011

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	2005	2010	2011	% distribución 11	Diferencia 11-10	Diferencia 11-05	% Var. 11-10	% Var. 11-05
Autopista	199	81	62	4,2	-19	-137	-23,5	-68,8
Autovía	574	294	255	17,2	-39	-319	-13,3	-55,6
Carretera convencional	2.495	1.354	1.162	78,6	-192	-1.333	-14,2	-53,4
Total	3.268	1.729	1.479	100,0	-250	-1.789	-14,5	-54,7

Fuente: Ministerio del Interior.

Mortalidad según el tipo de vía

**Tabla 3.1.3.** Siniestralidad por Comunidades Autónomas. Año 2011

Comunidades Autónomas	Víctimas mortales en carretera	
	2011	% Var. 11-10
Andalucía	253	17,11
Aragón	67	4,53
Principado de Asturias	31	2,10
Islas Baleares	37	2,50
Canarias	33	2,23
Cantabria	18	1,22
Castilla-La Mancha	126	8,52
Castilla y León	157	10,62
Cataluña	200	13,52
Extremadura	62	4,19
Galicia	145	9,80
Madrid	79	5,34
Región de Murcia	56	3,79
Comunidad Foral de Navarra	24	1,62
La Rioja	14	0,95
Comunidad Valenciana	134	9,06
País Vasco	43	2,91
Total nacional	1.479	100,00

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 2011 las autopistas de peaje constituyen el tipo de vía que presentan los valores de siniestralidad más bajos en términos absolutos de toda la red nacional de carreteras, habiendo experimentado una reducción interanual razonable en cuanto al número de accidentes con víctimas mortales.

En lo que se refiere a la Red Estatal de Autopistas de Peaje, el número total de víctimas mortales que se produjeron como consecuencia de accidente de tráfico en el año 2011 fue de 29 fallecidos (62 en 2010), correspondiendo todos ellos al tronco de las autopistas (60 en 2009). Esta cifra supone el 47% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (33 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.614 (1.978 en 2010), correspondiendo 1.560 (1.875 en 2010) al tronco de las autopistas y 54 a los enlaces (103 en 2010).

La autopista que sufrió durante el año 2011 un mayor número de víctimas mortales fue la AP-7 en el itinerario Montmeló - La Junquera, con 5 personas fallecidas, que supone el 17,2% del total de la Red, le siguen en número absoluto la AP-4, Sevilla-Cádiz, AP-7, Tarragona-Valencia y AP-7, Valencia-Alicante, con 4 muertos (13,8%). 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-4, Sevilla-Cádiz con 0,56, seguida de la AP-1, Burgos - Armiñón, con un índice de 0,49.

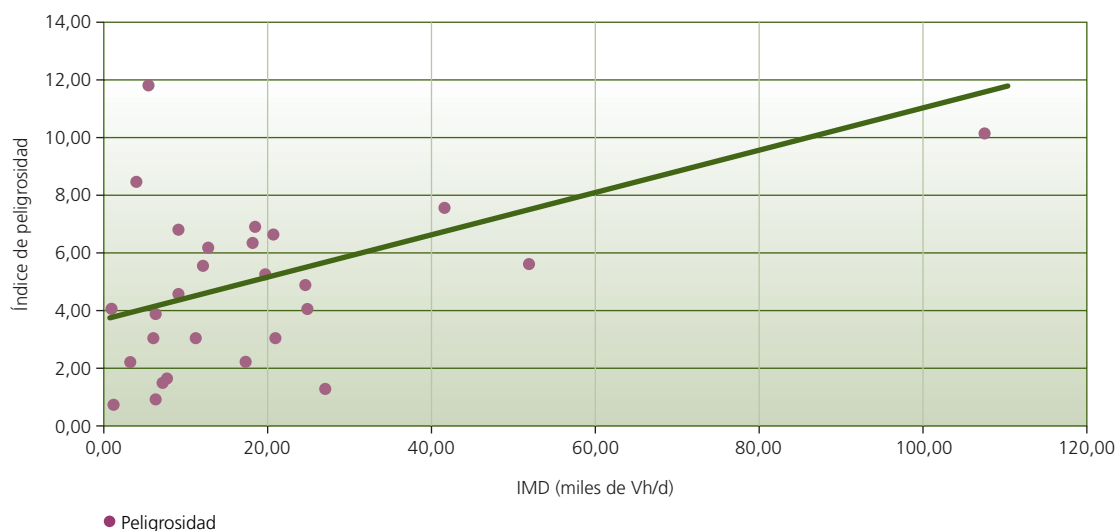
La autopista con el mayor número de accidentes con víctimas en el tronco a lo largo del año 2010 fue la AP-7 itinerario Montmeló - La Junquera con 156 (16,0%), seguida de la AP-7, itinerario Tarragona - Valencia, y AP-7, Barcelona-Tarragona, con 107 accidentes (10,8%). Los valores más altos del índice de peligrosidad I_p (número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de $Vh \times km$) correspondieron a la AP-53 Santiago - Alto de Santo Domingo con 11,71, seguida de la AP-7, Montmeló - Papiol con un índice de 10,07, y la AP-71, León - Astorga con 8,49.

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 2011.

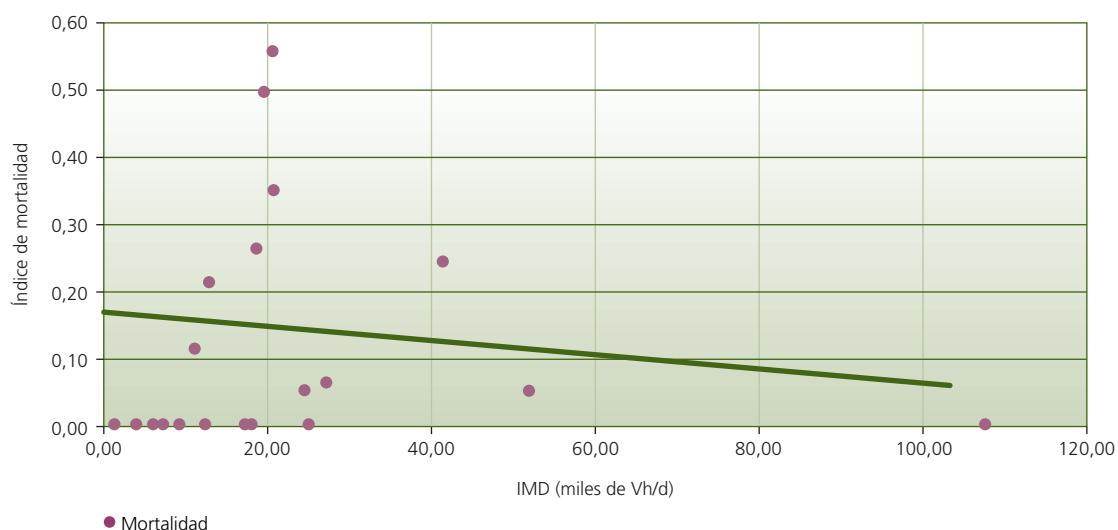
Tabla y gráfico 3.2.1. Correlaciones IMD-IP e IMD-IM. Año 2011

Autopista	IMD (miles de Vh/d)	Índices de accidentalidad	
		Peligrosidad	Mortalidad
AP-1: Burgos - Armiñón	19,83	5,24	0,49
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	11,42	3,12	0,11
AP-36: Ocaña - La Roda	3,74	2,30	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	21,03	3,06	0,56
AP-41: Madrid - Toledo	1,16	4,03	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	7,64	1,55	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	5,79	11,71	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	25,16	4,07	0,00
AP-61: Segovia - San Rafael	6,33	3,13	0,00
AP-66: León - Campomanes	9,28	6,83	0,00
AP-68: Bilbao - Zaragoza	13,12	6,17	0,21
AP-7: Alicante - Cartagena	17,51	2,25	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	51,86	5,63	0,05
AP-7: Cartagena - Vera	1,62	0,80	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	6,53	1,00	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	27,35	1,34	0,06
AP-7: Montmeló - La Junquera	41,66	7,55	0,24
AP-7: Tarragona - Valencia	18,83	6,91	0,26
AP-7: Valencia - Alicante	20,83	6,64	0,35
AP-7: Montmeló - Papiol	107,21	10,07	0,00
AP-71: León - Astorga	4,28	8,49	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	24,71	4,95	0,05
M-12: Eje Aeropuerto	18,34	6,33	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	7,80	1,69	0,00
R-3: Madrid - Arganda	12,39	5,56	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	6,67	3,91	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	9,49	4,56	0,00
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	1,50	0,00	0,00

Correlación entre el Índice de peligrosidad y la IMD



Correlación entre el Índice de peligrosidad y la IMD



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

En este apartado se desglosan los principales indicadores correspondientes al año 2011 para cada una de las 28 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 2011

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	610,23	32	3	76	3	5,24	0,49
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	898,20	28	1	48	1	3,12	0,11
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	174,04	4	0	8	0	2,30	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	720,13	22	2	39	4	3,06	0,56
AP-41: Madrid - Toledo	58,81	24,83	1	0	2	0	4,03	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	64,41	1	0	1	0	1,55	0,00
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	119,53	14	0	16	0	11,71	0,00
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	639,10	26	0	39	0	4,07	0,00
AP-61: Segovia - San Rafael	27,68	63,90	2	0	2	0	3,13	0,00
AP-66: León - Campomanes	77,76	263,46	18	0	28	0	6,83	0,00
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	1.409,68	87	3	143	3	6,17	0,21
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	489,48	11	0	25	0	2,25	0,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	1.899,54	107	1	158	1	5,63	0,05
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	66,49	1	0	1	0	0,80	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	79,18	3	0	3	0	1,00	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	979,96	47	3	63	3	1,34	0,06
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	2.067,50	156	5	266	5	7,55	0,24
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	1.548,86	107	4	190	4	6,91	0,26
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	1.129,26	75	3	120	4	6,64	0,35
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	1.042,47	105	0	134	0	10,07	0,00
AP-71: León - Astorga	37,70	58,90	5	0	9	0	8,49	0,00
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	1.980,72	98	1	159	1	4,95	0,05
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	63,18	4	0	4	0	6,33	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	177,38	3	0	3	0	1,69	0,00
R-3: Madrid - Arganda	31,80	143,80	8	0	12	0	5,56	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	52,50	127,90	5	0	6	0	3,91	0,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	109,56	5	0	5	0	4,56	0,00
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	15,32	0	0	0	0	0,00	0,00
Total tronco	2.559,48	16.967,01	975	26	1.560	29	5,75	0,15

(*) Tramos libres y de peaje.

Tabla 3.3.2. Accidentes en los enlaces. Año 2011

Autopista	Accidentes con víctimas		Número de víctimas	
	Totales	Mortales	Totales	Mortales
AP-1: Burgos - Armiñón	0	0	0	0
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	0	0	0	0
AP-36: Ocaña - La Roda	0	0	0	0
AP-4: Sevilla - Cádiz	0	0	0	0
AP-41: Madrid - Toledo	0	0	0	0
AP-51: Ávila - Villacastín	0	0	0	0
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	1	0	1	0
AP-6: Villalba - Adanero	4	0	6	0
AP-61: Segovia - San Rafael	9	0	13	0
AP-66: León - Campomanes	0	0	0	0
AP-68: Bilbao - Zaragoza	2	0	2	0
AP-7: Alicante - Cartagena	1	0	1	0
AP-7: Barcelona - Tarragona	0	0	0	0
AP-7: Cartagena - Vera	1	0	1	0
AP-7: Circunvalación de Alicante	0	0	0	0
AP-7: Málaga - Guadiaro	0	0	0	0
AP-7: Montmeló - La Junquera	0	0	0	0
AP-7: Tarragona - Valencia	15	0	18	0
AP-7: Valencia - Alicante	6	0	6	0
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	3	0	2	0
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	0	0	0	0
M-12: Eje Aeropuerto	0	0	0	0
R-2: Madrid - Guadalajara	0	0	0	0
R-3: Madrid - Arganda	0	0	0	0
R-4: Madrid a Ocaña	1	0	3	0
R-5: Madrid - Navalcarnero	0	0	0	0
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	1	0	1	0
Total enlaces	46	0	54	0

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, n.º 306, del 23 de diciembre de 2003) incluye dos señales de tráfico que respectivamente identifican las vías de telepeaje y obligan a quien vaya a abonar el importe del peaje por este método, a estar equipado con un OBE válido. Las señales oficiales representan una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul. La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado, que se denominan vías dedicadas. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que se admite el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican en cada caso. El número de vías de peaje equipadas con el sistema Vía T es a 31 de diciembre de 2011 de 1.363 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 410,93 millones de Euros, que supone el 30% 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 2011 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 2011, clasificadas por motivos.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 2.060 (1.873 en 2010). Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes:

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

Las 654 reclamaciones con motivo del servicio ocupan el primer lugar en importancia dentro de las que obedecen a una causa identificada y representan el 31,75% 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 440 (21,36% del total). En cuanto a la tercera causa de reclamación, el peaje, la situación ha pasado de 323 reclamaciones en 2010 a 370 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 2011

Autopista	Longitud (km)	Áreas de servicio	Localización (toponimia y Pk)
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	3	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 Provencio (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	58,81	1	Numancia (31) (dos semi áreas).
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	—	N/A
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	1	Silleda (28).
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	2	Villalba (43), Villacastín (80).
AP-61: Segovia - San Rafael	27,68	—	N/A
AP-66: León - Campomanes	77,76	2	Rioseco de Tapia (26), Caldas de Luna (90).
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	9	Arrigorriaga (6), Altube (36), Igay (64), San Asensio (100), Logroño (136), Calahorra (177), Tudela (223), Gallur (254), Sobradiel (283).
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	1	El Realengo (728).
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	3	Llobregat (166), Penedés (208), Médol (237).
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	1	Mazarrón (848).
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	1	Agost, pk 696.
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	4	Manilva (138) , Río Castor (160), Altos de Marbella (187), Arroyo de la Miel (224).
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	6	La Jonquera (7), Empordá (35), Gironés (71), La Selva (86), Montseny (117), Montcada (147).
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	3	La Safor (570), San Antonio (613), La Marina (655)
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	6	L'Hospitalet (283), Baix Ebre (317), Benicarló (358), La Ribera (404), La Plana (448), Sagunto (478)
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	2	Vallés (144), Bellaterra (151).
AP-71: León - Astorga	37,70	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	9,44	1	Pk 03 + 700.
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	1	Meco (pk 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	31,63	2	Polvoranca (6), Los Vegones (25).
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,0	2	Cortijo de robledo (360).
Total	2.559,5	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. Áreas de servicio. Situación de las áreas de servicio de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2011).

En general, debe indicarse que un número apreciable de las reclamaciones recibidas no están fundamentadas con la suficiente objetividad; sin embargo, las que si poseen un motivo contrastable, no solamente permiten resarcir al usuario de la concreta deficiencia que se reclama, sino que constituyen un instrumento eficaz para la mejora futura del servicio, permitiendo adoptar las medidas que procedan para evitar que se repita el hecho que motivó la reclamación.

Por último, con los datos de este año, si se compara el número de reclamaciones con los vehículos-kilómetro recorridos obtenemos que, como media, en el conjunto de las autopistas de peaje, se produce una reclamación aproximadamente cada 7,5 millones de vehículos x kilómetro.

Tabla 4.3.1. Reclamaciones. Año 2011

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	7	0	1	1	2	9	20
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	17	1	2	0	2	9	31
AP-36: Ocaña - La Roda	20	2	0	0	1	11	34
AP-4: Sevilla - Cádiz	21	17	4	0	30	12	84
AP-41: Madrid - Toledo	1	3	0	0	1	7	12
AP-51: Ávila - Villacastín	2	2	80	0	1	5	90
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	11	33	0	0	5	7	56
AP-6: Villalba - Adanero	21	11	381	0	5	22	440
AP-61: Segovia - San Rafael	2	6	11	0	0	3	22
AP-66: León - Campomanes	12	10	9	0	5	21	57
AP-68: Bilbao - Zaragoza	12	6	7	0	6	14	45
AP-7: Alicante - Cartagena	19	11	3	0	7	13	53
AP-7: Barcelona - Tarragona	30	6	4	0	11	135	186
AP-7: Cartagena - Vera	2	4	1	0	4	12	23
AP-7: Circunvalación de Alicante	1	0	0	0	1	9	11
AP-7: Málaga - Guadiaro	16	11	0	0	12	40	79
AP-7: Montmeló - La Junquera	19	3	107	0	41	16	186
AP-7: Tarragona - Valencia	21	17	4	0	30	12	84
AP-7: Valencia - Alicante	18	5	1	0	13	20	57
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	4	6	5	0	1	6	22
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	71	7	16	30	37	0	161
M-12: Eje Aeropuerto	2	76	2	0	1	20	101
R-2: Madrid - Guadalajara	3	6	0	0	1	4	14
R-3: Madrid - Arganda	12	10	4	1	3	4	34
R-4: Madrid a Ocaña	9	18	3	0	23	18	71
R-5: Madrid - Navalcarnero	13	21	9	1	2	8	54
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	4	26	0	0	0	3	33
Total	370	318	654	33	245	440	2.060

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 201 hab/km² y 97 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	Peajemixto en 2 áreas semi-troncales y 6 peajes laterales cerrados.
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	Peaje abierto, con un única barrera troncal.
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	Peaje mixto con una estación troncal de peaje y otra de ramal, ambas en Villacastín. Está libre de peaje el tramo Vicolozano-Ávila para los vehículos que sólo recorran dicho tramo.
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	Peaje cerrado con dos estaciones de peaje troncales situadas una entre los enlaces de Santiago y Ribadulla y otra entre los de Silleda y Lalin Oeste y con tres estaciones en ramales.
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	Peaje abierto para el tramo Villalba-San Rafael con una barrera en los ramales del enlace de San Rafael y cerrado para el tramo de San Rafael-Adanero con dos barreras troncales en San Rafael y Sanchidrián y otra en los ramales del enlace de Villacastín.
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	Peaje mixto con una estación troncal de peaje en Ortigosa y otras de ramal en los accesos de Otero de Herreros y Ortigosa del Monte. Está libre de peaje el tramo Hontoria-Segovia para los vehículos que sólo recorran este tramo
AP-66: León - Campomanes	Peaje abierto, con tres estaciones de control, dos de tipo troncal situadas en Campomanes y la Magdalena y una en los ramales del enlace de la Magdalena, diferenciando los recorridos hacia Campomanes o León.
AP-68: Bilbao - Zaragoza	Peaje mixto. Existe peaje abierto en el tramo Bilbao-Areta con barrera en los ramales de enlace de Arrigorriaga, Areta Norte y Areta Sur y en el tramo Zaragoza-Alagón con una barrera en los ramales del enlace de Alagón y resto es de peaje cerrado con 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 - Guadiaro	Peaje de tipo abierto con cuatro estaciones de peaje, dos de tipo troncal en San Pedro de Alcántara y Calahonda y otras dos en los ramales de los enlaces anteriores, y una estación de peaje troncal en el enlace de Manilva.
AP-7: Montmeló - La 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 Algemesí y San Juan.
AP-71: León - Astorga	Peaje mixto con dos estaciones de peaje semitroncales ubicadas en los enlaces de Villadangos y Hospital, y dos estaciones laterales de ramal en esos mismos enlaces.
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	En el tramo Coruña-Santiago peaje abierto entre La Coruña y La Barcala con una barrera de peaje en este enlace y cerrado para el resto con diez barreras. En el tramo Santiago-Pontevedra peaje cerrado con cinco barreras. En el tramo Pontevedra-Vigo peaje abierto con tres barreras.
M-12: Eje Aeropuerto	Peaje abierto, en el que el usuario sólo pasa por una playa de peaje en cada trayecto y la tarifa es única independientemente del recorrido que se realice. Consta de dos estaciones de peaje semitroncales Barajas Sur y Barajas Norte.
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

$$C_R = 1 + 0,95 \Delta/PC$$

donde Δ/PC 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

$$C_{R'} = 1 + \Delta/PC_{\text{medio}} - X$$

donde Δ/PC_{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 2011.

5.3. Tarifas e ingresos de cada autopista y del conjunto de la Red Estatal (2011)

5.3.1. Tarifas vigentes durante el año 2011

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 2011 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 AP-7 (Montmeló - Papiol) con un valor de 0,0000 euros/km, debido a la consideración que ésta tiene de peaje libre. Exceptuando esta singularidad, los valores mínimos en horario habitual corresponden a la R-2 (Madrid-Guadalajara) con 0,0284 euros/km, seguida de la AP-51 (AP-6 - Conexión con Ávila) con 0,0285 euros/km, y la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0320 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 (1,0070 euros) que no se tarifican en euros/km sino por la totalidad del túnel, y la M-12 (Eje aeropuerto), en la que la tarifa no se establece en euros/km sino por barrera de peaje, éstos corresponden a la AP-7 (Málaga - Guadiaro) con 0,3286 euros/km, seguida de la de la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,1524 euros/Km y de la AP-46 (Alto de las Pedrizas - Málaga) con 0,1397 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 0,1271 euros/Km seguida de la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,1131 euros/km y de R-2 (Madrid - Guadalajara) con 0,0936 euros/km.

En cuanto a los vehículos pesados del grupo 1, con las mismas excepciones anteriores, los valores mínimos corresponden a la R-2 (Madrid - Guadalajara) con un valor de 0,0284 euros/km, seguida de la AP-9 (Ferrol - Fron-

tera Portuguesa) con 0,0611 euros/km, y la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0652 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 (5,7547 euros), y la M-12 (Eje aeropuerto), éstos se dan en la AP-7 (Málaga - Guadiaro) con un valor de 0,3447 euros/km, seguida de la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,2609 euros/km, y de la AP-6 (Villalba-Villacastín - Adanero) con 0,2025 euros/km.

Finalmente, y en cuanto a lo que se refiere a los vehículos pesados del grupo 2, con las mismas excepciones anteriores, los valores mínimos corresponden a la R-2 (Madrid - Guadalajara) con un valor de 0,0651 euros/km, seguida de la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0807 euros/km, y la R-4 (Madrid - Ocaña) con 0,0814 euros/km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria, con las excepciones anteriormente indicadas, éstos corresponden AP-7 (Málaga - Guadiaro) con un valor de 0,5496 euros/km, seguida de la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,3260 euros/km, y de la AP-46 (Alto de las Pedrizas - Málaga) con 0,2399 euros/km.

Todas las tarifas indicadas son con exclusión del IVA correspondiente.

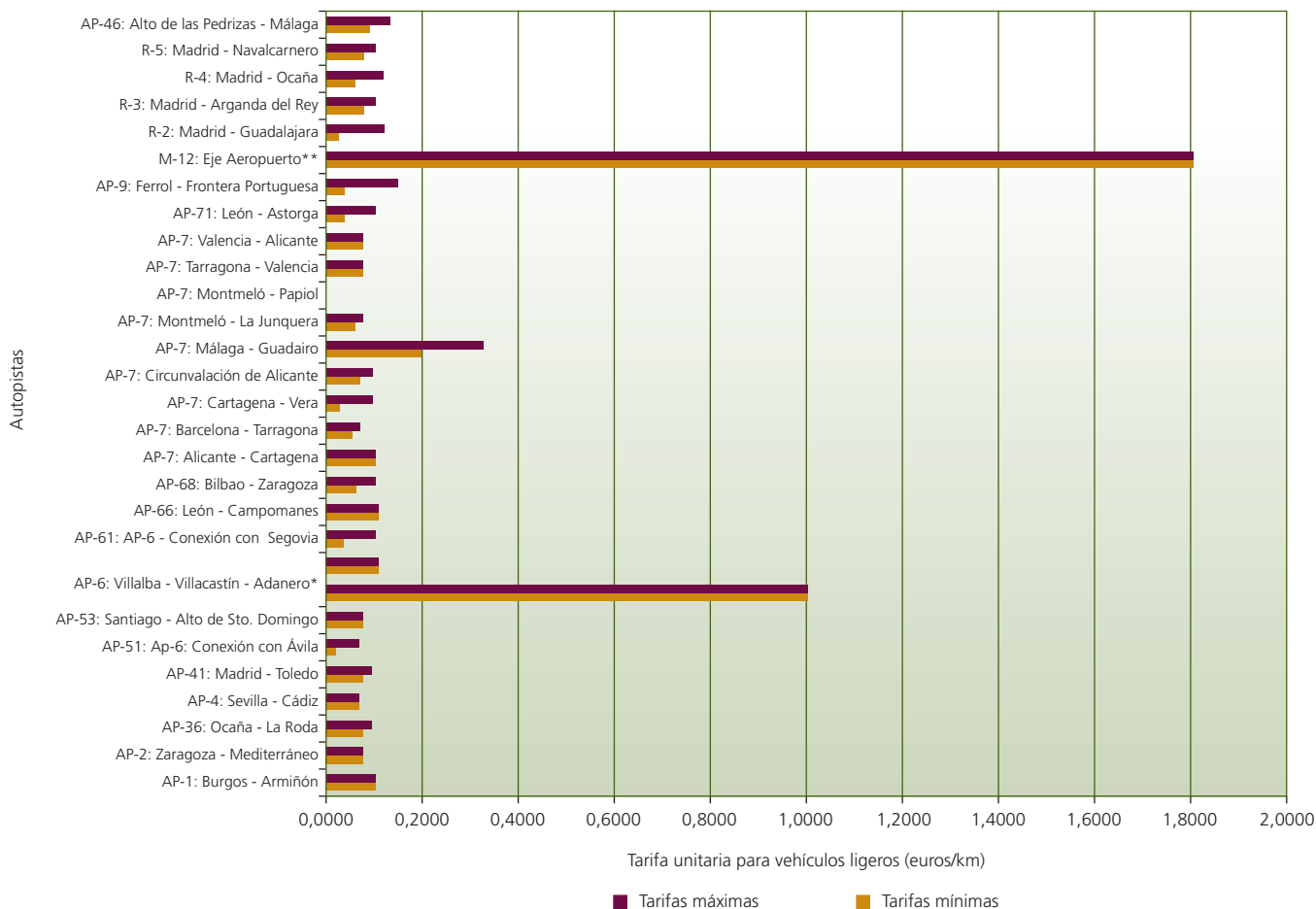
Tabla 5.3.1.1. Autopista de la Red Estatal. Resumen de tarifas (2011)

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	19.832	610,23	0,1016	0,1016	0,1093	0,1933	0,1093	0,2095
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	11.420	898,20	0,0806	0,0806	0,1190	0,1190	0,1787	0,1787
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.715	174,04	0,0808	0,0938	0,1127	0,1330	0,1378	0,1592
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	21.029	720,13	0,0702	0,0702	0,1237	0,1237	0,1371	0,1371
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.311	24,83	0,0782	0,0937	0,1103	0,1329	0,1329	0,1591
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.639	64,41	0,0285	0,0773	0,0978	0,0978	0,1225	0,1225
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.785	119,53	0,0819	0,0819	0,1383	0,1383	0,1642	0,1642
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero(*)	69,6	25.158	639,10	1,0070	1,0070	5,7547	5,7547	6,6178	6,6178
				0,1126	0,1126	0,2025	0,2025	0,2247	0,2247
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.325	63,90	0,0432	0,1073	0,1140	0,1140	0,1385	0,1385
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.283	263,46	0,1140	0,1159	0,1445	0,1458	0,1851	0,1859
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.118	1.409,68	0,0646	0,1036	0,1199	0,1898	0,1385	0,2150
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	17.507	489,48	0,0583	0,1035	0,1035	0,1207	0,1321	0,1467
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	51.856	1.899,54	0,0584	0,0774	0,1040	0,1422	0,1332	0,1817
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	1.863	66,49	0,0320	0,0938	0,0652	0,1329	0,0807	0,1591
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	6.528	79,18	0,0736	0,0936	0,1033	0,1327	0,1248	0,1589
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	27.356	979,96	0,2015	0,3286	0,3175	0,3447	0,3991	0,5496
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	41.656	2.067,50	0,0687	0,0810	0,1094	0,1309	0,1406	0,1640
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	107.211	1.042,47	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	18.833	1.548,86	0,0824	0,0824	0,1111	0,1111	0,1222	0,1222
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	20.831	1.129,26	0,0806	0,0806	0,1089	0,1089	0,1194	0,1194
AP-71: León - Astorga	37,7	4.280	58,90	0,0409	0,1019	0,0686	0,1371	0,0831	0,1664
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.711	1.980,72	0,0392	0,1524	0,0611	0,2609	0,1037	0,3260
M-12: Eje Aeropuerto(**)	9,4	18.335	63,18	1,8000	1,8000	2,2500	2,2500	2,2500	2,2500
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	7.801	177,38	0,0284	0,1220	0,0284	0,1385	0,0651	0,2037
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	12.388	143,80	0,0772	0,1017	0,1081	0,1383	0,1312	0,1734
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	6.675	127,90	0,0611	0,1219	0,0692	0,1384	0,0814	0,1628
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	9.490	109,56	0,0772	0,1017	0,1081	0,1383	0,1312	0,1734
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	28,0	8.286	15,32	0,0917	0,1397	0,1270	0,1608	0,1834	0,2399
Total Red Estatal	2.559,5	18.249	16.967,00	0,0284	0,3286	0,0284	0,3447	0,0651	0,5496

(*) 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 2011

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2011, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.360,66 millones de euros (1.418,06 en 2010), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 4,05%. Entre todas las autopistas destacan especialmente en este sentido la AP-7 en sus itinerarios Montmeló - La Jonquera con unos ingresos de 178,83 millones de euros, Barcelona – Tarragona con 163,61 millones de euros, y la AP-9 Ferrol - Frontera portuguesa, con 144,95 millones de euros. Entre los tres itinerarios generan unos ingresos del 36% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. En sentido contrario, las autopistas con menos ingresos totales, exceptuando la AP-46 (Alto de las Pedrizas - Málaga) que entró en servicio el 28 de octubre de 2011, han sido la AP-41 (Madrid - Toledo), con 2,67 millones de euros, la AP-51 (AP-6 - Conexión con Ávila) con 4,31 millones de euros, y la M-12 (Eje Aeropuerto) con 4,38 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 la AP-7 en su itinerario Barcelona - Tarragona donde alcanza el 43% del total, la R-2 (Madrid - Guadalajara) con un 39%, la AP-68 (Bilbao - Zaragoza) con un 37% y la AP-2 (Zaragoza - Mediterráneo) con un 36%. 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 2011. Comparando las recaudaciones con los Veh \times 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 2011 es de 80,19 euros/milVeh \times km, 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 AP-66 (León - Campomanes) con 151,11 euros/milVeh \times km, AP-6 (Villalba - Adanero) con 149,95 euros/milVeh \times km, AP-7 (Cartagena - Vera) con 118,36 euros/milVeh \times km y a la R-4 (Madrid - Ocaña) con 116,82 euros/milVeh \times 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 1,63 millones de euros/Km, AP-6 (Villalba - Adanero) con 1,38 millones de euros/km y AP-7 (Montmeló - La Jonquera) con 1,32 millones de euros/km. Los valores inferiores corresponden a las autopistas AP-41 (Madrid - Toledo), 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, n.º 41 de 16 de febrero), donde se indica que el concesionario podrá establecer con carácter general y objetivo, sistemas de descuentos, abonos o bonificaciones en los peajes con los que considere obtener el máximo aprovechamiento comercial en la utilización de la autopista. En algunas concesiones dichos descuentos y bonificaciones forman parte de su oferta concesional, presentada de acuerdo a unos pliegos de bases del concurso que fomentaban la aplicación de políticas de descuentos para la gestión de la demanda. Generalmente, los descuentos van ligados al uso de medios de pago electrónico (tarjetas o telepeaje).

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

En cuanto a la evolución de los ingresos en la Red Estatal de Autopistas de Peaje desde el año 1974 hasta el último ejercicio de 2011, 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 $-9,10\%$, hasta el año 2008 en que la tendencia se invirtió y la tasa pasó a ser decreciente, resultado la de 2011/2010 de $-4,05\%$. 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 - Behobia en 1999.

Tabla 5.3.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2011

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	19.832	610,23	59.999,00	12.560,00	98,32	711,73
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	11.420	898,20	81.514,64	28.981,89	90,75	378,28
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.715	174,04	15.008,12	3.225,92	86,23	117,71
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	21.029	720,13	57.387,30	6.132,67	79,69	611,67
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.311	24,83	2.670,40	827,80	107,55	45,41
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	7.639	64,41	4.307,19	627,58	66,87	186,46
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.785	119,53	9.905,93	3.375,00	82,88	175,00
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.158	639,10	95.833,62	21.735,87	149,95	1.376,92
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.325	63,90	5.831,32	1.152,4	91,25	210,67
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.283	263,46	39.812,59	10.580,16	151,11	511,99
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	13.118	1.409,68	135.244,97	49.403,34	95,94	459,36
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	17.507	489,48	9.620,18	1.935,08	19,65	125,59
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	51.856	1.899,54	163.614,99	70.109,52	86,13	1.630,28
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	1.863	66,49	7.869,77	1.813,89	118,36	69,88
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	6.528	79,18	5.768,30	981,51	72,85	173,74
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	27.356	979,96	47.868,99	9.185,05	48,85	487,71
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	41.656	2.067,50	178.826,02	58.753,27	86,49	1.315,09
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	107.211	1.042,47	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	18.833	1.548,86	128.917,64	39.665,40	83,23	572,15
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	20.831	1.129,26	98.161,71	19.964,57	86,93	660,93
AP-71: León - Astorga	37,70	4.280	58,90	6.108,71	1.665,24	103,72	162,03
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	24.711	1.980,72	144.949,00	50.042	73,18	660,06
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.335	63,18	4.381,12	819,03	69,34	464,10
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	7.801	177,38	19.182,02	7.545,43	108,14	307,90
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	12.388	143,80	10.627,86	3.533,46	73,91	334,21
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	6.675	127,90	14.941,70	3.329,35	116,82	284,60
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	9.490	109,56	11.002,32	2.882,52	100,42	347,84
AP-46: Alto de las Pedrizas - Málaga	28,04	8.286	15,32	1.301,16	101,51	84,91	46,41
Total Red Estatal	2.559,48	18.249,3	16.967,01	1.360.656,57	410.929,52	80,19	531,61

(*) Vía T: Telepeaje interoperable.

Gráfico 5.3.2.1. Comparación de ingresos por autopistas

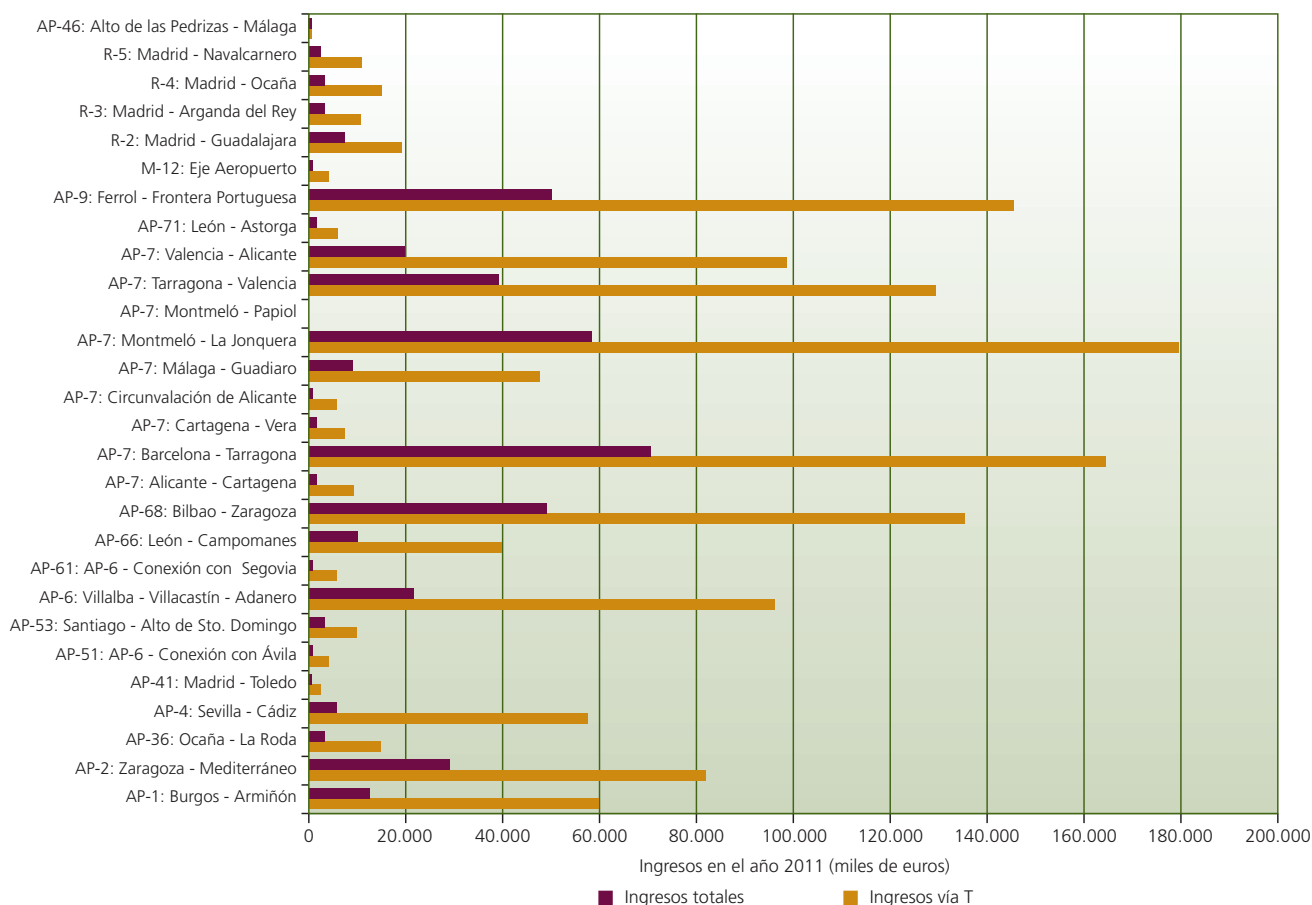


Tabla 5.3.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución de ingresos (1974-2011)

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	2008	2.528,7	21.134	19.675,02	1.677.099,07
1990	1.724,0	14.466	9.016,11	598.365,25	2009	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	2011	2.559,5	18.249	16.967,01	1.360.656,57

Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1974-1992)

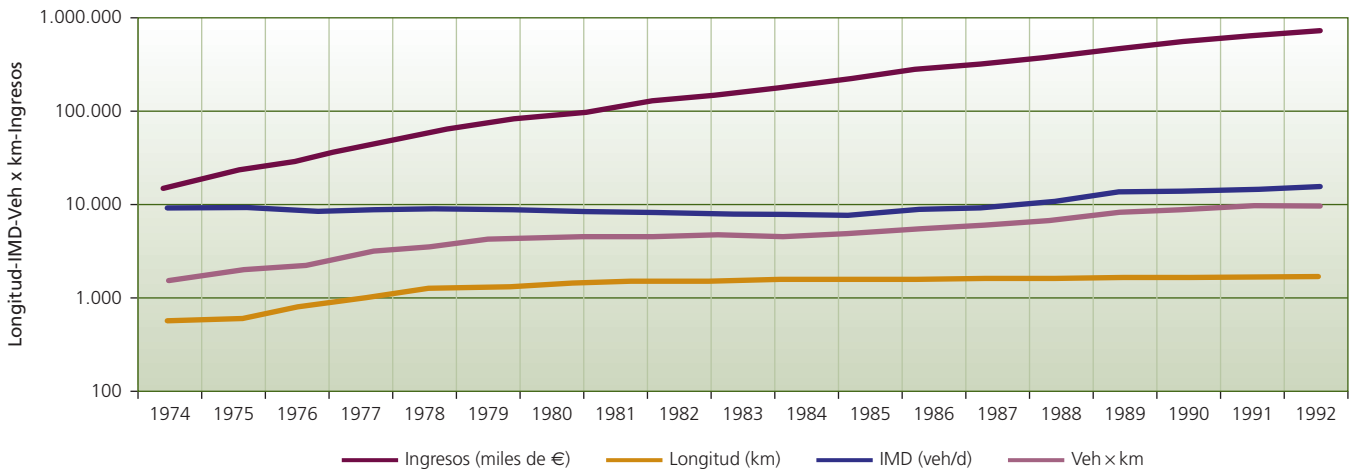
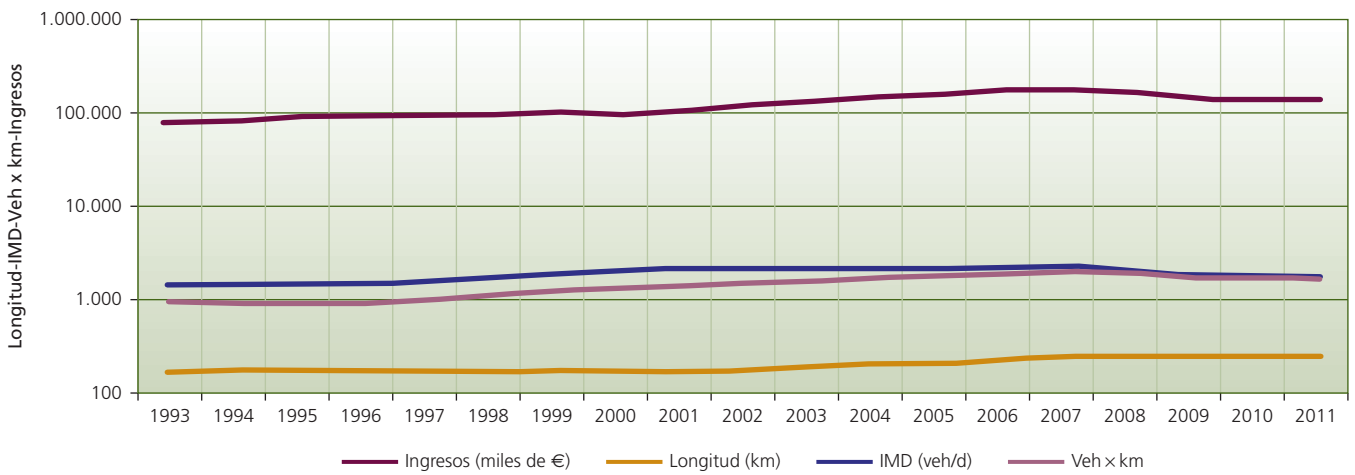


Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1992-2011) (continuación)



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 2011 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 149,75 millones de euros, lo cual supone un descenso de 17,04% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (180,51 millones de euros).

Del total de la inversión realizada, 95,29 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,63%) y el resto, 54,46 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,37%). Ello supone en relación con el año 2011 un mayor énfasis en las actuaciones de conservación ordinaria. El gasto promedio por km de autopista se situó en la cifra de 58,51 miles de euros/km (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 37,23 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 21,28 miles de euros a conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 44,5% de su importe, correspondiendo el restante 55,5% con medios ajenos.

Analizando el total de la inversión realizada en conservación por cada una de las concesionarias se deduce que AUMAR y ACESA son las que mayor inversión han consignado, con 31,44 y 29,14 millones de euros respectivamente. Destacan las inversiones realizadas por EJE AEROPUERTO, que con 9,44 kilómetros de longitud ha invertido 1,39 millones de euros (147,40 miles de €/km) debido fundamentalmente a actuaciones en vialidad ordinaria, instalaciones de energía y alumbrado e instalaciones de peaje, así como por IBERPISTAS CASTELLANA, que con 120,38 kilómetros ha aplicado 16,27 millones de euros (135,16 miles €/km), debido principalmente a actuaciones en puentes y viaductos, instalaciones de comunicación y control y vialidad invernal.

La concesionaria que menor inversión total ha realizado, exceptuando a GUADALCESA que entró en servicio el 28 de octubre del pasado año, han sido EJE AEROPUERTO y ACEGA, con un importe que asciende a 1,39 millones de euros en ambos casos. La menor inversión por kilómetro, exceptuando a GUADALCESA, corresponde a AUCOSTA con 13,97 miles de €/km, aunque procede recordar que su puesta en servicio es relativamente reciente (año 2007).

Los elementos que generan mayor gasto en total (conservación ordinaria y extraordinaria) son los firmes (27,14 millones de euros en los de tipo flexible y 0,43 millones de euros en los de tipo rígido, estos últimos minoritarios en la red), seguidos por la vialidad ordinaria (23,98 millones de euros) y las instalaciones de peaje (20,58 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2011 el balizamiento (0,86 millones de euros), las obras de fábrica (1,42 millones de euros) y la señalización vertical (1,54 millones de euros).

A finales de año la longitud total de autopistas de peaje era de 2.559,48 Km., con un ligero aumento con respecto al año 2010, al incorporarse a la red la AP-46 (Alto de las Pedrizas - Málaga). 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 43 áreas de mantenimiento, lo que corresponde a un área aproximadamente cada 60 km de autopista. En dichas áreas radica la estructura organizativa para la conservación y explotación de la autopista, el mantenimiento de diversas instalaciones complementarias, así como los servicios de vialidad ordinaria e invernal y los de contra incendios, además de la coordinación de las comunicaciones y la asistencia mecánica y sanitaria a los usuarios.

Durante el ejercicio 2011 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 invernal.

En cuanto a la evolución de las magnitudes de la inversión en conservación en la Red Estatal de Autopistas de Peaje, se dispone de datos desde el año 1996. Aunque no se tenga en cuenta el efecto de las nuevas autopistas que han iniciado su explotación durante el período 1996-2011, 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, 2008 experimentan unos elevados incrementos interanuales de los gastos de conservación. Durante el año 2011 el nivel de inversión descendió, probablemente debido a la crisis económica.

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 2011.

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

Gasto en conservación por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firmes flexibles	5.580,55	1.516,16	459,40	8.572,62	5.193,45	687,72	1.204,86
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	156,52	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	64,34	19,72	164,86	564,98	36,89	18,54	84,54
4. Drenajes	989,45	192,15	333,34	1.619,90	91,28	68,57	186,40
5. Obras de fábrica	45,09	184,83	304,60	227,06	92,05	148,67	104,50
6. Puentes y viaductos	1.113,50	166,80	0,00	1.378,35	1.083,30	683,91	4.977,49
7. Vegetación	1.660,67	61,37	1.804,80	1.641,16	906,05	228,53	640,70
8. Señalización vertical	68,84	51,73	187,06	359,21	15,14	86,38	347,21
9. Marcas viales	176,80	158,25	3,60	583,84	207,30	105,66	205,60
10. Balizamiento	59,96	15,45	123,40	283,51	0,00	12,13	32,45
11. Barreras de seguridad	683,41	56,43	217,40	2.967,72	5.749,12	230,17	521,12
12. Vallas de cerramiento	84,11	204,11	269,52	456,44	145,74	162,88	171,91
13. Limpieza de la vía	1.655,84	163,81	412,87	1.331,12	635,43	252,44	853,13
14. Instalaciones de energía y alumbrado	424,20	42,84	490,19	1.582,86	840,42	605,17	1.369,86
15. Instalaciones de comunicación y control	1.563,42	105,09	320,66	1.532,12	935,54	62,16	1.970,65
16. Instalaciones de peaje	8.184,01	52,78	713,87	4.166,96	2.075,57	1.096,62	792,69
17. Instalaciones en túneles	0,00	1,45	292,09	1.590,24	0,00	50,77	593,71
18. Vialidad ordinaria	6.303,87	134,86	1.486,25	2.313,42	5.319,69	2.435,97	554,24
19. Vialidad invernal	484,96	879,28	533,67	106,97	504,21	693,38	1.659,10
Gasto total en conservación	29.143,02	4.007,11	8.117,58	31.435,03	23.831,17	7.629,67	16.270,16
Longitud a 31-12-2011 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	60,91	51,53	36,97	67,22	80,94	90,51	135,16
	AUSOL AP-7	AUSUR AP-7	AULESA AP-71	ACEGA AP-53	HENARSA R-2	ACC-Madrid R-3/R-5	Madrid Sur R-4
1. Firmes flexibles	1.056,84	147,22	1.464,54	0,00	80,49	60,83	792,03
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	263,70	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	266,55	15,33	306,36	57,93	12,62	33,13	9,29
4. Drenajes	1.196,11	54,11	3,65	60,86	44,28	142,89	145,25
5. Obras de fábrica	18,51	6,93	3,57	0,00	25,35	132,02	2,94
6. Puentes y viaductos	11,53	0,36	0,00	11,17	6,05	50,71	54,72
7. Vegetación	177,62	147,90	25,64	152,45	90,20	429,69	199,46
8. Señalización vertical	176,19	37,55	2,72	7,34	20,90	44,63	10,40
9. Marcas viales	1,05	2,00	0,00	58,70	5,88	156,21	184,32
10. Balizamiento	53,06	24,50	0,00	11,82	30,58	44,63	51,30
11. Barreras de seguridad	161,88	68,41	0,00	14,62	58,53	313,33	141,24
12. Vallas de cerramiento	33,76	15,60	0,40	2,47	37,85	223,26	30,79
13. Limpieza de la vía	66,94	86,99	29,80	59,64	313,01	215,25	179,23
14. Instalaciones de energía y alumbrado	173,45	60,77	174,40	167,90	149,59	1.375,19	172,21
15. Instalaciones de comunicación y control	74,43	90,10	119,82	24,77	46,21	314,43	40,35
16. Instalaciones de peaje	561,92	83,99	140,88	160,58	460,10	613,63	342,16
17. Instalaciones en túneles	182,18	96,15	0,00	14,46	0,00	176,15	11,43
18. Vialidad ordinaria	397,77	530,96	116,01	207,62	239,30	1.026,52	648,80
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	172,11	118,45	277,85	401,68	108,88
Gasto total en conservación	4.609,80	1.468,87	2.559,90	1.394,48	1.898,78	5.754,19	3.124,79
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	46,97	19,18	67,90	24,63	30,48	90,72	59,52

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

Gasto en conservación por elementos, año 2008 (miles de euros)	Eje Aerop. M-12	Madrid-Levante AP-36	Madrid-Toledo AP-41	AUCOSTA AP-7	CIRALSA AP-7	GUADALCESA AP-46	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firmes flexibles	23,14	63,23	118,23	69,34	47,35	47,35	27.138,00	18,12	10,60
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	7,47	7,47	427,69	0,29	0,17
3. Obras de tierra	0,72	1,04	173,23	96,63	12,62	12,62	1.939,33	1,30	0,76
4. Drenajes	25,97	72,05	103,23	41,13	30,69	30,69	5.401,31	3,61	2,11
5. Obras de fábrica	14,45	7,87	93,23	0,00	6,83	6,83	1.418,52	0,95	0,55
6. Puentes y viaductos	3,14	3,06	33,23	0,00	11,15	11,15	9.588,50	6,40	3,75
7. Vegetación	51,57	168,75	82,23	46,25	86,44	86,44	8.601,48	5,74	3,36
8. Señalización vertical	24,99	15,51	56,38	12,52	12,15	12,15	1.536,84	1,03	0,60
9. Marcas viales	3,11	108,81	76,86	0,00	8,19	8,19	2.046,19	1,37	0,80
10. Balizamiento	0,00	48,03	26,38	26,53	13,54	13,54	857,28	0,57	0,33
11. Barreras de seguridad	19,54	56,61	63,23	17,91	15,59	15,59	11.358,00	7,58	4,44
12. Vallas de cerramiento	4,21	48,05	28,23	102,18	9,77	9,77	2.032,26	1,36	0,79
13. Limpieza de la vía	19,74	114,37	118,18	71,39	14,54	14,54	6.593,72	4,40	2,58
14. Instalaciones de energía y alumbrado	253,82	73,37	267,54	89,56	69,50	69,50	8.382,83	5,60	3,28
15. Instalaciones de comunicación y control	175,16	55,66	115,19	119,38	287,89	287,89	7.953,02	5,31	3,11
16. Instalaciones de peaje	181,39	265,15	176,75	59,97	447,06	447,06	20.576,07	13,74	8,04
17. Instalaciones en túneles	74,21	0,00	0,00	153,37	195,63	195,63	3.431,82	2,29	1,34
18. Vialidad ordinaria	506,65	639,72	258,43	666,58	164,42	164,42	23.977,32	16,01	9,37
19. Vialidad invernal	9,67	129,03	254,42	0,00	0,00	0,00	6.485,44	4,33	2,53
Gasto total en conservación	1.391,47	1.870,31	2.045,00	1.572,74	1.440,83	1.440,83	149.745,62	100,00	58,51
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	33,20	2.559,48		
Gasto unitario (miles de euros/km)	147,40	14,67	34,77	13,97	43,40	43,40	58,51		

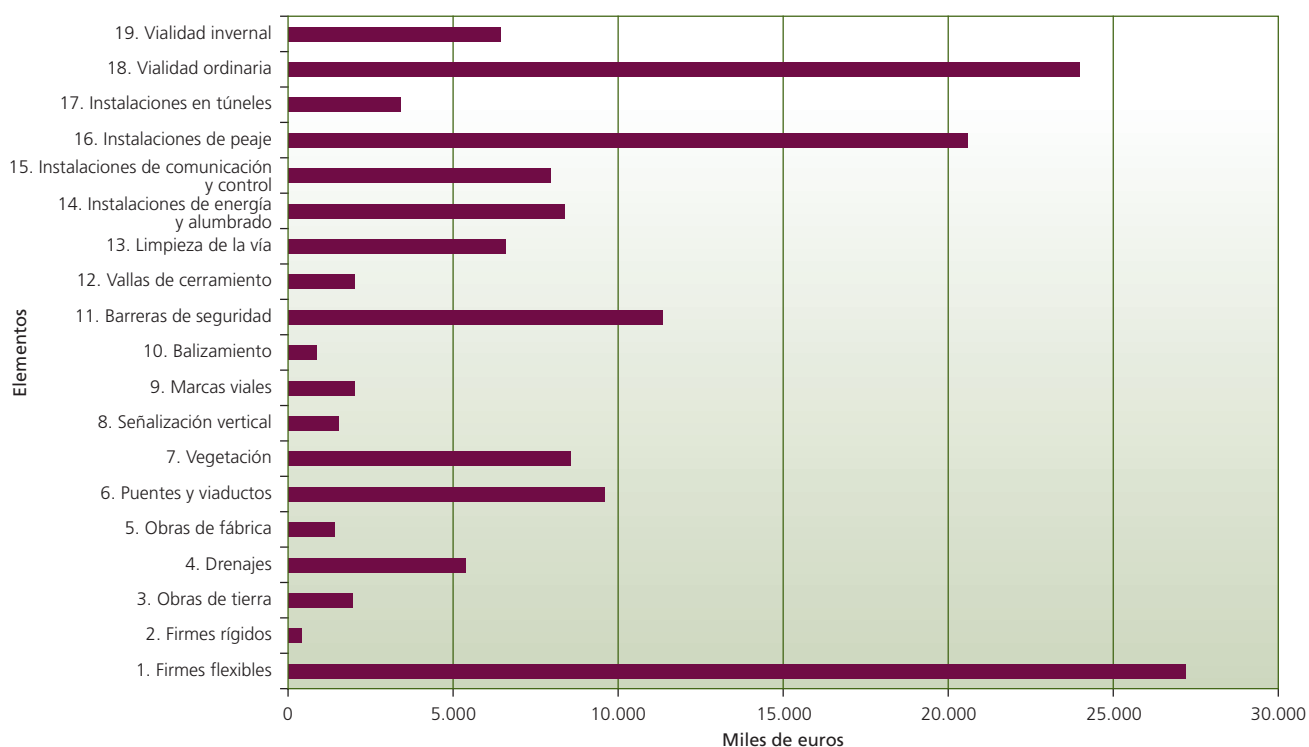
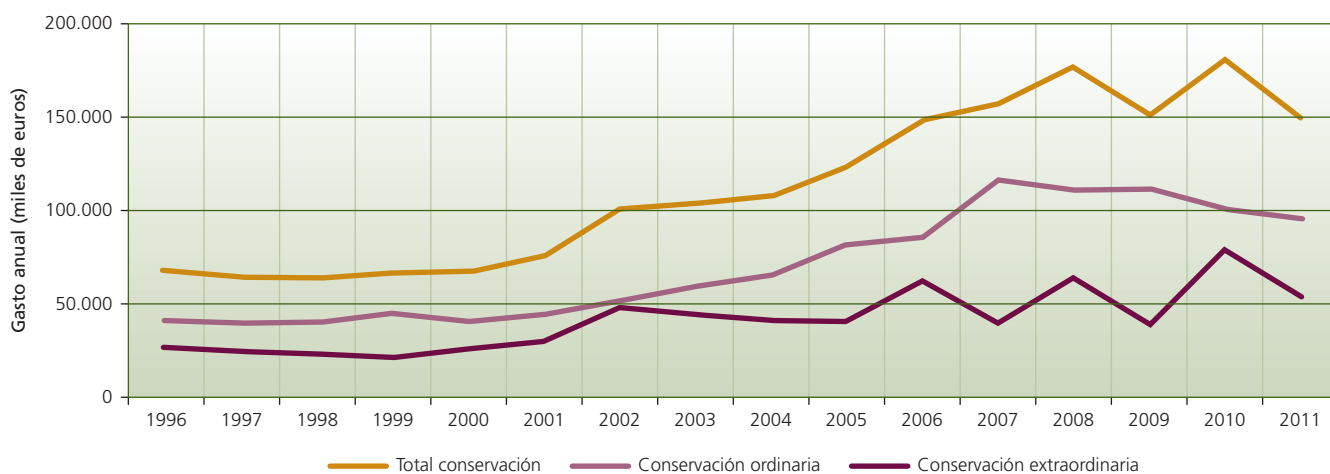
Gráfico 6.1.1. Gasto total en conservación por elementos (2011)

Tabla 6.1.2. Autopistas de la Red Estatal. Evolución del gasto en conservación (1996-2011)

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	110.610,80	64.621,83	176.612,16	12,48	102,96
2009	111.654,07	39.499,49	151.153,56	-14,41	88,54
2010	100.699,89	79.813,31	180.513,21	19,42	108,00
2011	95.287,82	54.457,80	149.745,62	-17,04	90,92

Cifras en miles de euros.

Gráfico 6.1.2. Evolución de los gastos de conservación en la Red (1996-2011)



6.2. Indicadores de conservación ordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2011)

La gestión de las tareas ordinarias de conservación y mantenimiento que realizan las Sociedades Concesionarias han supuesto para el año 2011 un importe de 95,29 millones de euros, lo que representa el 63,63% del gasto total aproximadamente. Estas tareas pueden ser ejecutadas directamente, con personal y medios propios de las Sociedades Concesionarias, o contratadas con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación ordinaria por km de autopista se situó en la cifra de 37,23 miles de euros/km. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios aproximadamente en un 45% de su presupuesto, correspondiendo el restante 55% 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 23,24 y 13,58 millones de euros respectivamente, coincidiendo con ser las concesionarias que disponen de la red de mayor longitud. Con la excepción de GUADALCESA, cuya puesta en servicio fue en octubre del año pasado, la concesionaria que menor inversión total ha realizado ha sido AULESA, con un importe que asciende a 0,80 millones de euros, y la que menor inversión por kilómetro ha realizado ha sido AUCOSTA con 12,75 miles de €/km.

Los elementos que generan mayor gasto en conservación ordinaria son la vialidad ordinaria (23,74 millones de euros) y las instalaciones de peaje (17,64 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2011 son los firmes rígidos (0,28 millones de euros) por su carácter minoritario en el conjunto de la red, y las obras de tierra (0,59 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

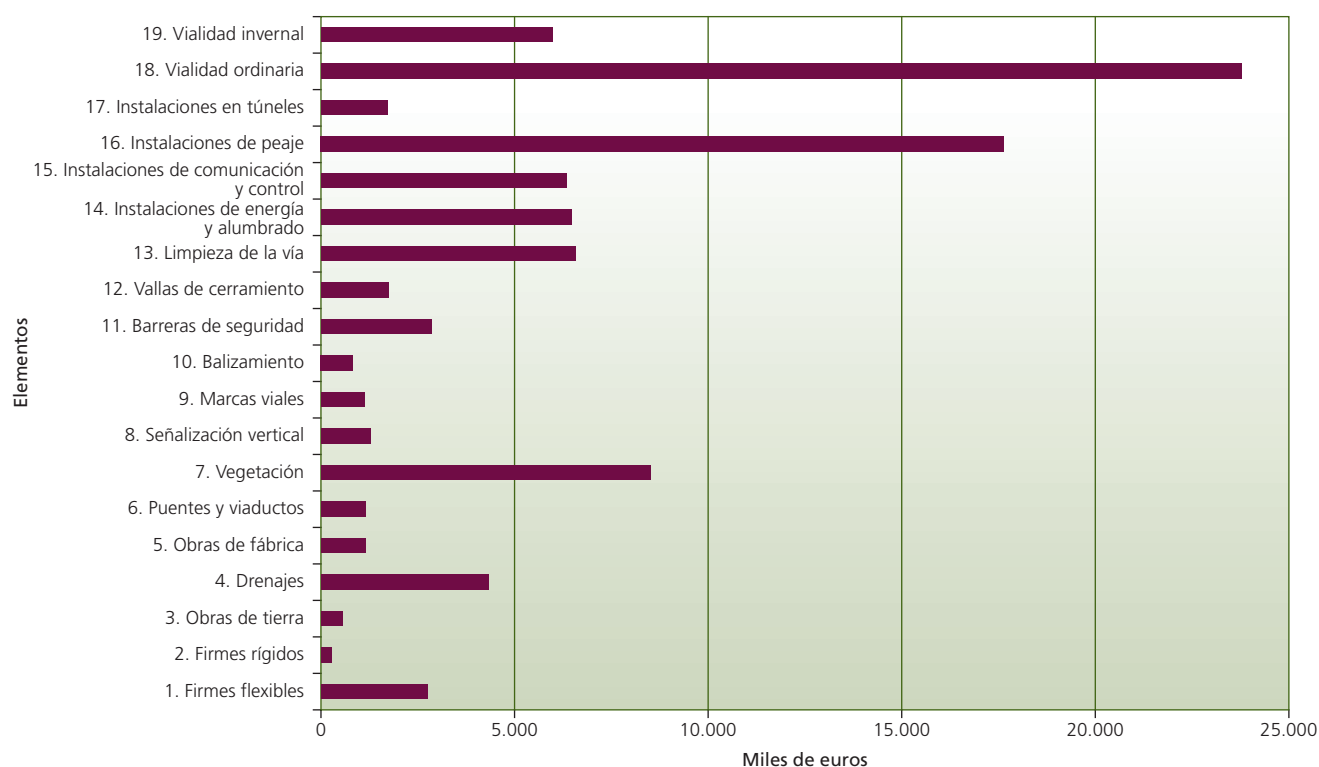
En el primer caso la contratación se realiza con diferentes empresas especializadas en cada tipo de trabajo, como por ejemplo los firmes, obras de tierra, señalización, limpieza, vegetación, etc., abonando estas actividades por unidades de obra o a tanto alzado. También en algunos casos se fija el compromiso 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 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/5/1/61
1. Firmes flexibles	541,65	5,44	259,40	355,09	103,68	103,39	578,10
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	11,10	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	64,34	1,17	74,72	17,49	36,89	18,54	84,54
4. Drenajes	989,45	184,03	333,34	1.619,90	91,28	68,57	186,40
5. Obras de fábrica	45,09	110,14	304,60	125,84	92,05	148,67	104,50
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	0,00	163,42	820,86	0,00	0,00
7. Vegetación	1.660,67	6,73	1.804,80	1.616,78	894,47	228,53	640,70
8. Señalización vertical	0,00	5,96	187,06	249,63	15,14	84,05	347,21
9. Marcas viales	176,80	2,93	3,60	32,95	207,30	90,93	190,44
10. Balizamiento	59,96	11,33	123,40	283,51	0,00	12,13	32,45
11. Barreras de seguridad	0,00	49,85	217,40	945,39	439,78	206,61	186,76
12. Vallas de cerramiento	84,11	202,75	269,52	289,07	145,74	162,88	95,23
13. Limpieza de la vía	1.655,84	163,81	412,87	1.331,12	635,43	252,44	853,13
14. Instalaciones de energía y alumbrado	424,20	0,33	456,29	688,73	416,50	605,17	889,10
15. Instalaciones de comunicación y control	1.563,42	3,38	320,66	855,95	122,95	62,16	1.970,65
16. Instalaciones de peaje	8.184,01	15,40	422,47	2.582,70	1.229,74	1.022,73	792,69
17. Instalaciones en túneles	0,00	1,45	292,09	42,98	0,00	50,77	593,71
18. Vialidad ordinaria	6.303,87	134,59	1.466,14	2.313,42	5.256,19	2.279,34	554,24
19. Vialidad invernal	484,96	736,51	533,67	59,74	381,75	646,21	1.659,10
Gasto en conservación ordinaria	22.238,37	1.635,80	7.482,04	13.584,83	10.889,75	6.043,12	9.758,94
Longitud a 31-12-2011 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	46,48	21,04	34,07	29,05	36,99	71,69	81,07
	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	145,72	147,22	6,58	0,00	80,49	60,83	129,28
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	263,70	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	57,85	11,47	0,00	57,93	12,62	33,13	9,29
4. Drenajes	156,10	54,11	3,65	60,86	44,28	142,89	145,25
5. Obras de fábrica	9,37	6,93	3,57	0,00	25,35	132,02	2,94
6. Puentes y viaductos	11,53	0,36	0,00	11,17	6,05	50,71	54,72
7. Vegetación	177,62	147,90	25,64	152,45	90,20	429,69	199,46
8. Señalización vertical	176,19	33,77	2,72	7,34	20,90	44,63	10,40
9. Marcas viales	1,05	2,00	0,00	58,70	5,88	156,21	21,46
10. Balizamiento	53,06	24,50	0,00	11,82	30,58	44,63	51,30
11. Barreras de seguridad	161,88	68,41	0,00	14,62	58,53	211,97	141,24
12. Vallas de cerramiento	0,23	15,60	0,40	2,47	37,85	223,26	30,79
13. Limpieza de la vía	66,94	86,64	29,80	59,64	313,01	215,25	179,23
14. Instalaciones de energía y alumbrado	173,45	55,49	174,40	167,90	149,59	1.375,19	172,21
15. Instalaciones de comunicación y control	74,43	89,92	119,82	24,77	46,21	314,43	40,35
16. Instalaciones de peaje	464,06	80,57	140,88	160,58	460,10	613,63	342,16
17. Instalaciones en túneles	18,06	96,15	0,00	14,46	0,00	176,15	11,43
18. Vialidad ordinaria	397,77	530,96	116,01	207,62	239,30	1.026,52	648,80
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	172,11	118,45	277,85	401,68	108,88
Gasto en conservación ordinaria	2.145,33	1.452,00	795,58	1.394,48	1.898,78	5.652,83	2.299,18
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	21,86	18,96	21,10	24,63	30,48	89,12	43,79

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

Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2008 (miles de euros)	Eje Aerop. M-12	Madrid-Levante AP-36	Madrid-Toledo AP-41	AUCOSTA AP-7	CIRALSA AP-7	GUADAL-CESA AP-46	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firmes flexibles	23,14	63,23	118,23	0,83	47,35	0,00	2.769,65	2,91	1,08
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	7,47	0,00	282,27	0,30	0,11
3. Obras de tierra	0,72	1,04	68,23	28,16	12,62	0,00	590,76	0,62	0,23
4. Drenajes	25,97	72,05	103,23	41,13	30,69	0,00	4.353,18	4,57	1,70
5. Obras de fábrica	14,45	7,87	13,23	0,00	6,83	0,00	1.153,46	1,21	0,45
6. Puentes y viaductos	3,14	3,06	33,23	0,00	11,15	0,00	1.169,43	1,23	0,46
7. Vegetación	51,57	168,75	82,23	46,25	86,44	0,00	8.510,88	8,93	3,33
8. Señalización vertical	24,99	15,51	56,38	12,52	9,23	0,00	1.303,63	1,37	0,51
9. Marcas viales	3,11	108,81	76,86	0,00	8,19	0,00	1.147,22	1,20	0,45
10. Balizamiento	0,00	48,03	26,38	26,53	13,54	0,00	853,16	0,90	0,33
11. Barreras de seguridad	19,54	56,61	63,23	17,91	15,59	1,73	2.877,06	3,02	1,12
12. Vallas de cerramiento	4,21	48,05	28,23	102,18	9,77	0,97	1.753,32	1,84	0,69
13. Limpieza de la vía	19,74	114,37	118,18	71,39	14,54	0,00	6.593,37	6,92	2,58
14. Instalaciones de energía y alumbrado	253,82	73,37	267,54	89,56	60,12	0,00	6.492,96	6,81	2,54
15. Instalaciones de comunicación y control	175,16	55,66	115,19	119,38	287,89	0,00	6.362,36	6,68	2,49
16. Instalaciones de peaje	181,39	265,15	176,75	59,97	447,06	0,00	17.642,04	18,51	6,89
17. Instalaciones en túneles	74,21	0,00	0,00	153,37	195,63	0,00	1.720,44	1,81	0,67
18. Vialidad ordinaria	506,65	639,72	258,43	666,58	164,42	26,24	23.736,82	24,91	9,27
19. Vialidad invernal	9,67	129,03	254,42	0,00	0,00	1,78	5.975,82	6,27	2,33
Gasto en conservación ordinaria	1.391,47	1.870,31	1.860,00	1.435,76	1.428,54	30,72	95.287,82	100,00	37,23
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	28,04	2.559,48		
Gasto unitario (miles de euros/km)	147,40	14,67	31,63	12,75	43,03		37,23		

Gráfico 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por elementos (2011)

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, obras de fábrica y vegetación.

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

Gasto en conservación ordinaria según medios (miles de euros) año 2011	Medios propios	Medios ajenos	Total	% medios propios	% medios ajenos
ACESA	10.896,80	11.341,57	22.238,37	49,00	51,00
Accesos de Madrid	2.826,42	2.826,42	5.652,83	50,00	50,00
ACEGA	739,07	655,40	1.394,48	53,00	47,00
AUCALSA	916,05	719,75	1.635,80	56,00	44,00
AUCOSTA	344,58	1.091,18	1.435,76	24,00	76,00
AUDASA	1.047,49	6.434,55	7.482,04	14,00	86,00
AULESA	0,00	795,58	795,58	0,00	100,00
AUMAR	5.298,08	8.286,74	13.584,83	39,00	61,00
AUSOL	1.844,98	300,35	2.145,33	86,00	14,00
AUSUR	217,80	1.234,20	1.452,00	15,00	85,00
AVASA	6.642,75	4.247,00	10.889,75	61,00	39,00
CIRALSA	499,99	928,55	1.428,54	35,00	65,00
Eje Aeropuerto	0,00	1.391,47	1.391,47	0,00	100,00
EUROPISTAS	3.444,58	2.598,54	6.043,12	57,00	43,00
HENARSA	569,63	1.329,14	1.898,78	30,00	70,00
Iberpistas Castellana	5.660,18	4.098,75	9.758,94	58,00	42,00
Madrid - Levante	0,00	1.870,31	1.870,31	0,00	100,00
Madrid - Toledo	1.432,20	427,80	1.860,00	77,00	23,00
Madrid Sur	0,00	2.299,18	2.299,18	0,00	100,00
GUADALCESA	30,72	0,00	30,72	100,00	0,00
Gasto en conservación ordinaria	42.411,32	52.876,49	95.287,82	44,51	55,49

6.3. Indicadores de conservación extraordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2011)

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

En definitiva, el uso continuado de ciertos elementos hace que éstos se deterioren y las Sociedades Concesionarias tienen la obligación de reponerlos.

La realización de dichas actividades que se acometen en un elevado porcentaje con medios ajenos a la concesionaria, han supuesto en 2011 un total de 54.457,80 miles de euros, cantidad inferior en un 32% a los 79.831,31 miles de euros que se dedicaron a esta modalidad el año anterior. Tan sólo una pequeña fracción del presupuesto (entorno al 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 21,28 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 17,85 y 12,94 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 24,37 millones de euros en firmes flexibles y 0,15 en rígidos. A ello le siguen las barreras de seguridad con 8,48 millones de euros, los puentes y viaductos con 8,42 millones de euros, las instalaciones de peaje con 2,93 millones de euros y las instalaciones de energía y alumbrado con 1,89 millones de euros. Estas actuaciones han supuesto aproximadamente el 85% del total del gasto en conservación extraordinaria.

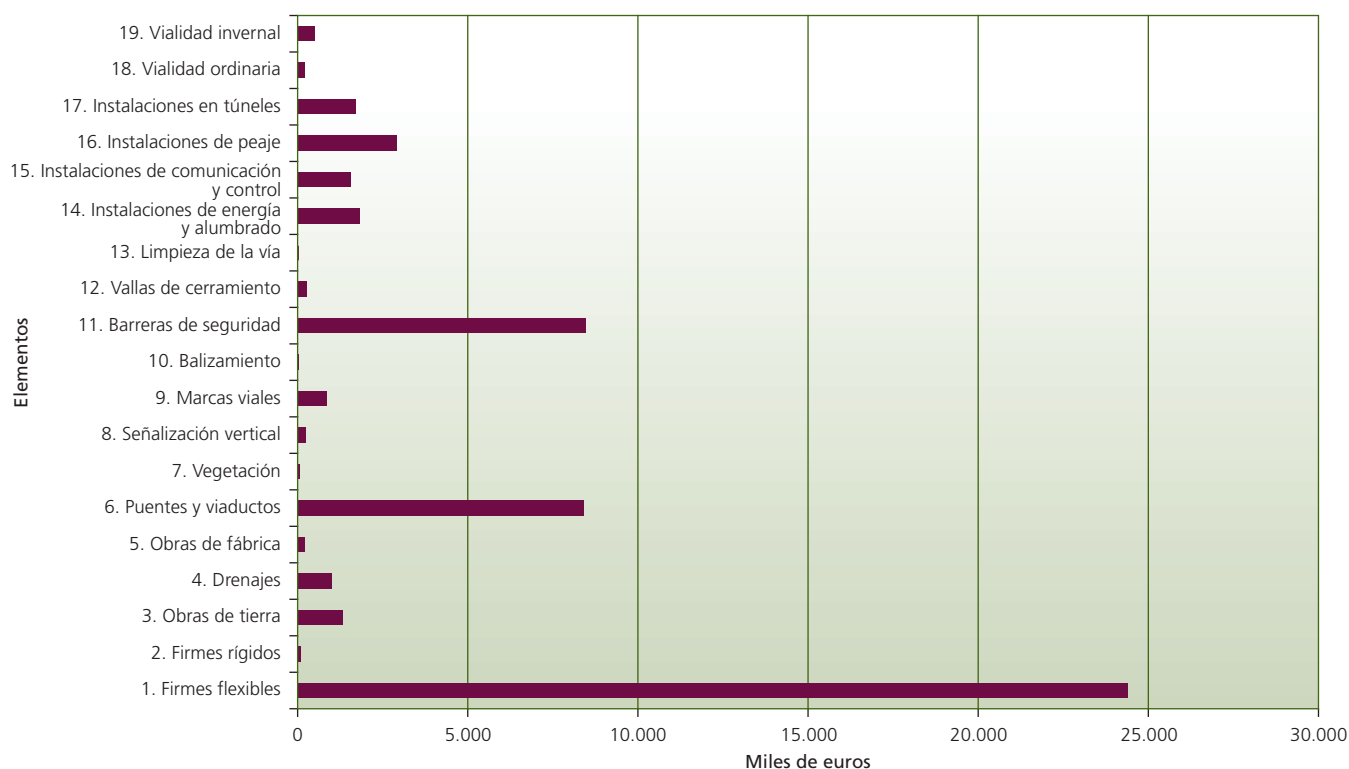
En la tabla y gráfico 6.3.1 se detallan las inversiones extraordinarias realizadas por las Sociedades Concesionarias, totales y unitarias respectivamente, indicándose el porcentaje correspondiente a cada uno de los elementos, así como su coste por kilómetro.

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

Gasto en conservación extraordinaria por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firmes flexibles	5.038,90	1.510,72	200,00	8.217,53	5.089,77	584,33	626,76
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	145,42	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	0,00	18,55	90,14	547,50	0,00	0,00	0,00
4. Drenajes	0,00	8,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	74,69	0,00	101,22	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	1.113,50	166,80	0,00	1.214,93	262,44	683,91	4.977,49
7. Vegetación	0,00	54,64	0,00	24,38	11,58	0,00	0,00
8. Señalización vertical	68,84	45,77	0,00	109,58	0,00	2,33	0,00
9. Marcas viales	0,00	155,32	0,00	550,89	0,00	14,73	15,17
10. Balizamiento	0,00	4,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Barreras de seguridad	683,41	6,58	0,00	2.022,33	5.309,33	23,56	334,36
12. Vallas de cerramiento	0,00	1,36	0,00	167,37	0,00	0,00	76,68
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	42,51	33,89	894,13	423,92	0,00	480,77
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	101,71	0,00	676,17	812,60	0,00	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	37,38	291,40	1.584,26	845,83	73,89	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	1.547,26	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,27	20,11	0,00	63,50	156,63	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	142,77	0,00	47,22	122,46	47,17	0,00
Gasto en conservación extraordinaria	6.904,65	2.371,31	635,54	17.850,20	12.941,43	1.586,55	6.511,22
Longitud a 31-12-2011 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	14,43	30,50	2,89	38,17	43,96	18,82	54,09
	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	911,12	0,00	1.457,96	0,00	0,00	0,00	662,75
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	208,70	3,86	306,36	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Drenajes	1.040,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Obras de fábrica	9,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8. Señalización vertical	0,00	3,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Marcas viales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	162,86
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	101,36	0,00
12. Vallas de cerramiento	33,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Limpieza de la vía	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	5,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16. Instalaciones de peaje	97,85	3,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17. Instalaciones en túneles	164,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto en conservación extraordinaria	2.464,48	16,87	1.764,32	0,00	0,00	101,36	825,61
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	62,30	63,43	52,50
Gasto unitario (miles de euros/km)	25,11	0,22	46,80	0,00	0,00	1,60	15,73

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	GUADALCESA AP-7	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firmes flexibles	0,00	0,00	0,00	68,51	0,00	0,00	24.368,35	44,75	9,52
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	145,42	0,27	0,06
3. Obras de tierra	0,00	0,00	105,00	68,47	0,00	0,00	1.348,57	2,48	0,53
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.048,14	1,92	0,41
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	80,00	0,00	0,00	0,00	265,05	0,49	0,10
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.419,07	15,46	3,29
7. Vegetación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,60	0,17	0,04
8. Señalización vertical	0,00	0,00	0,00	0,00	2,91	0,00	233,21	0,43	0,09
9. Marcas viales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	898,97	1,65	0,35
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,12	0,01	0,00
11. Barreras de seguridad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.480,94	15,57	3,31
12. Vallas de cerramiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	278,94	0,51	0,11
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	0,00	0,00	0,00	9,38	0,00	1.889,88	3,47	0,74
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.590,66	2,92	0,62
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.934,03	5,39	1,15
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.711,37	3,14	0,67
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	240,51	0,44	0,09
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00	509,62	0,94	0,20
Gasto en conservación extraordinaria	0,00	0,00	185,00	136,98	12,29	150,00	54.457,80	100,00	21,28
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	127,50	58,81	112,62	33,20	28,04	2.559,48		
Gasto unitario (miles de euros/km)	0,00	0,00	3,15	1,22	0,37	5,35	21,28		

Gráfico 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por elementos (2011)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Especialmente 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.

Al hilo de lo anterior es igualmente destacable la promulgación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros medios de transporte, incorporada a nuestro ordenamiento interno mediante el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril.

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 2011 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 2011 implantado y en funcionamiento en la totalidad de los tramos de peaje de las autopistas de la Red Estatal, disponiéndose de un total de 1.363 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 410,93 millones de euros, lo que representa un porcentaje del 30% de los ingresos obtenidos en el conjunto de la Red Estatal.

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

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

En lo que se refiere a la evolución de este servicio hay que señalar que, como se ha mencionado en el apartado anterior, a lo largo del año 2011 se ha seguido avanzando en la definición de lo que será el servicio interoperable europeo o EETS (European Electronic Toll Service), a través de la representación española en el Comité Regulatorio del Telepeaje establecido en el seno de la DG TREN (Comisión de la UE). Los objetivos de este servicio

son realmente ambiciosos pues suponen la extensión del paradigma de la interoperabilidad a la totalidad de los 27 Estados miembro de la Unión Europea, ampliando por otra parte el tipo de tecnologías aceptables dentro del servicio, tanto en su variante de microondas como en lo que se refiere a los sistemas satelitares y de radiocomunicación. La definición operativa del servicio, que se encuentra regulada por la Directiva 2004/52/CE y su transposición a la legislación española mediante el Real Decreto 94/2006 de 3 febrero, 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 2011 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 2011, 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 2011, 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 2011 la cifra de 6,54 millones de euros, superior a la que correspondió al año anterior (2,58 millones de euros). Destacaron como principales autopistas inversoras la AP-7 (Valencia - Alicante) con 2,20 millones de euros, AP-7 (Tarragona - Valencia) con 0,95 millones de euros, AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,87 millones de euros, M-12 (Eje aeropuerto) con 0,57 millones de euros y R-4 (Madrid - Ocaña) con 0,49 millones de euros.

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Sistemas ITS			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	19.832	610,23	66	12	—	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	11.420	898,20	56	44	—	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.715	174,04	74	32	—	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	21.029	720,13	14	10	—	20
AP-41: Madrid - Toledo	58,8	1.311	24,83	34	26	—	144(1)
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	7.639	64,41	7	10	—	10
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	5.785	119,53	25	15	—	1
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.158	639,10	29	38	3	162
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.325	63,90	16	16	—	11
AP-66: León - Campomanes	77,8	9.283	263,46	20	23	—	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	13.118	1.409,68	123	34	—	59
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	17.507	489,48	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	51.856	1.899,54	142	50	—	39
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	1.863	66,49	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	6.528	79,18	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	27.356	979,96	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	41.656	2.067,50	117	57	—	43
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	107.211	1.042,47	—	3	—	13
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	18.833	1.548,86	90	77	—	46
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	20.831	1.129,26	78	—	—	—
AP-71: León - Astorga	37,7	4.280	58,90	12	2	—	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	24.711	1.980,72	47	56	6	98
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.335	63,18	31	21	1	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	7.801	177,38	66	21	—	32
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	12.388	143,80	32	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	6.675	127,90	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	9.490	109,56	22	19	—	9
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,04	8.286	15,32	18	14	4	64
Total	2.559,5	18.249	16.967,01	1.363	741	30	770

Tabla 7.2.1. Autopistas de la Red Estatal. Sistemas ITS. Año 2011 (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	—	169
AP-36: Ocaña - La Roda	27	—	2	1	—	156
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	—	—	35
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	11	—	2	2	—	56
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	7	—	1	—	20	260
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	5	—	2	—	—	50
AP-66: León - Campomanes	2	—	5	1	—	54
AP-68: Bilbao - Zaragoza	43	—	23	36	35	353
AP-7: Alicante - Cartagena	10	—	—	—	—	38
AP-7: Barcelona - Tarragona	83	—	13	14	16	357
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	27	308
AP-7: Montmeló - Papiol	41	—	2	1	9	69
AP-7: Tarragona - Valencia	81	—	10	2	28	334
AP-7: Valencia - Alicante	1	—	—	2	—	81
AP-71: León - Astorga	3	—	—	—	—	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	14	—	1	—	13(3)	235
M-12: Eje Aeropuerto	37	—	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	—	3	—	—	134
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	—	3	—	18	102
R-4: Madrid - Ocaña	28	—	4	8	11	157
R-5: Madrid - Navalcarnero	16	—	2	—	20	88
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	11	18	3	2	8	142
Total	536	18	143	133	867	4.601

(*) 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.

(3) 13 vías automáticas.

Gráfico 7.2.1. Sistemas ITS por tipo y autopista

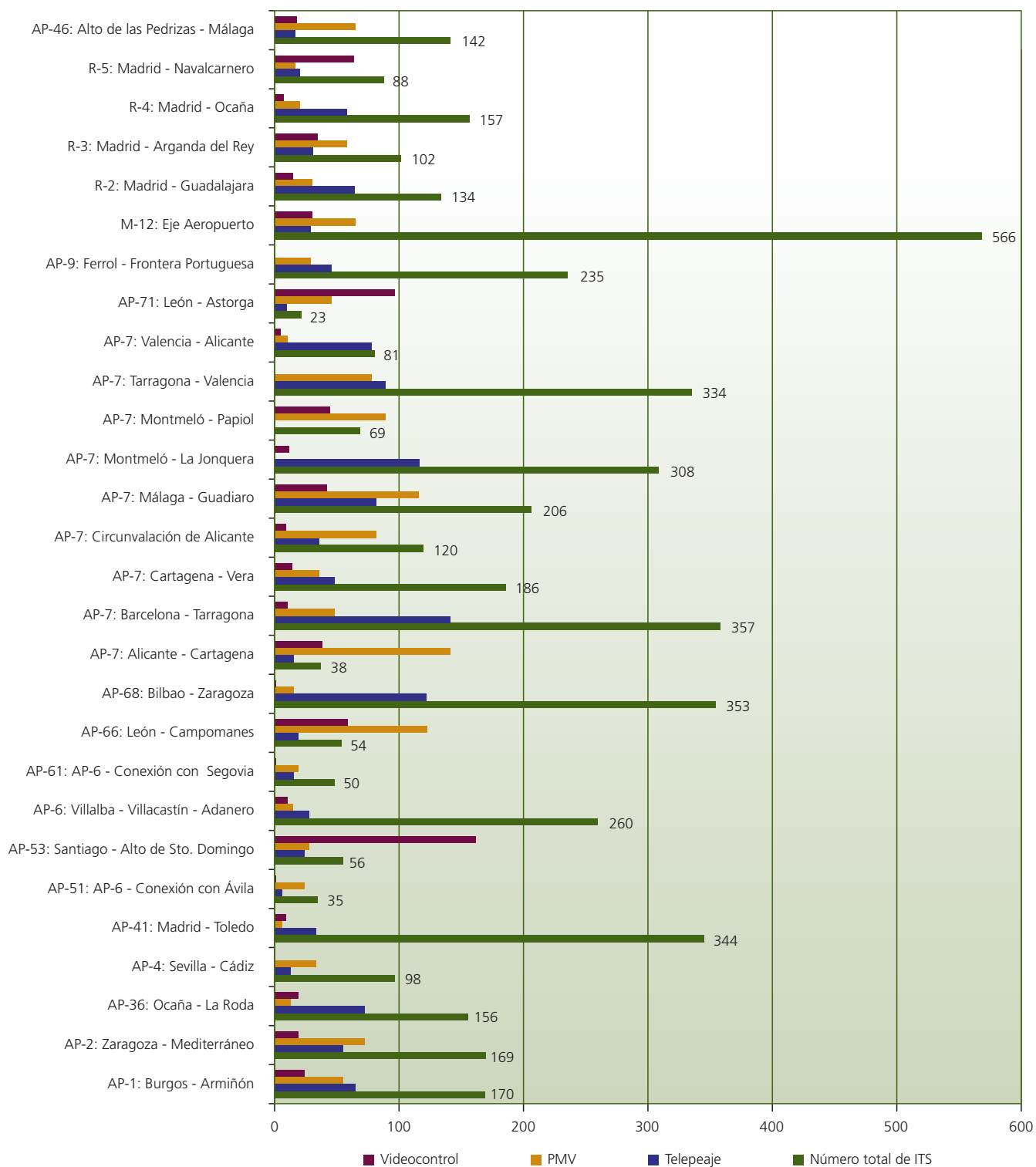


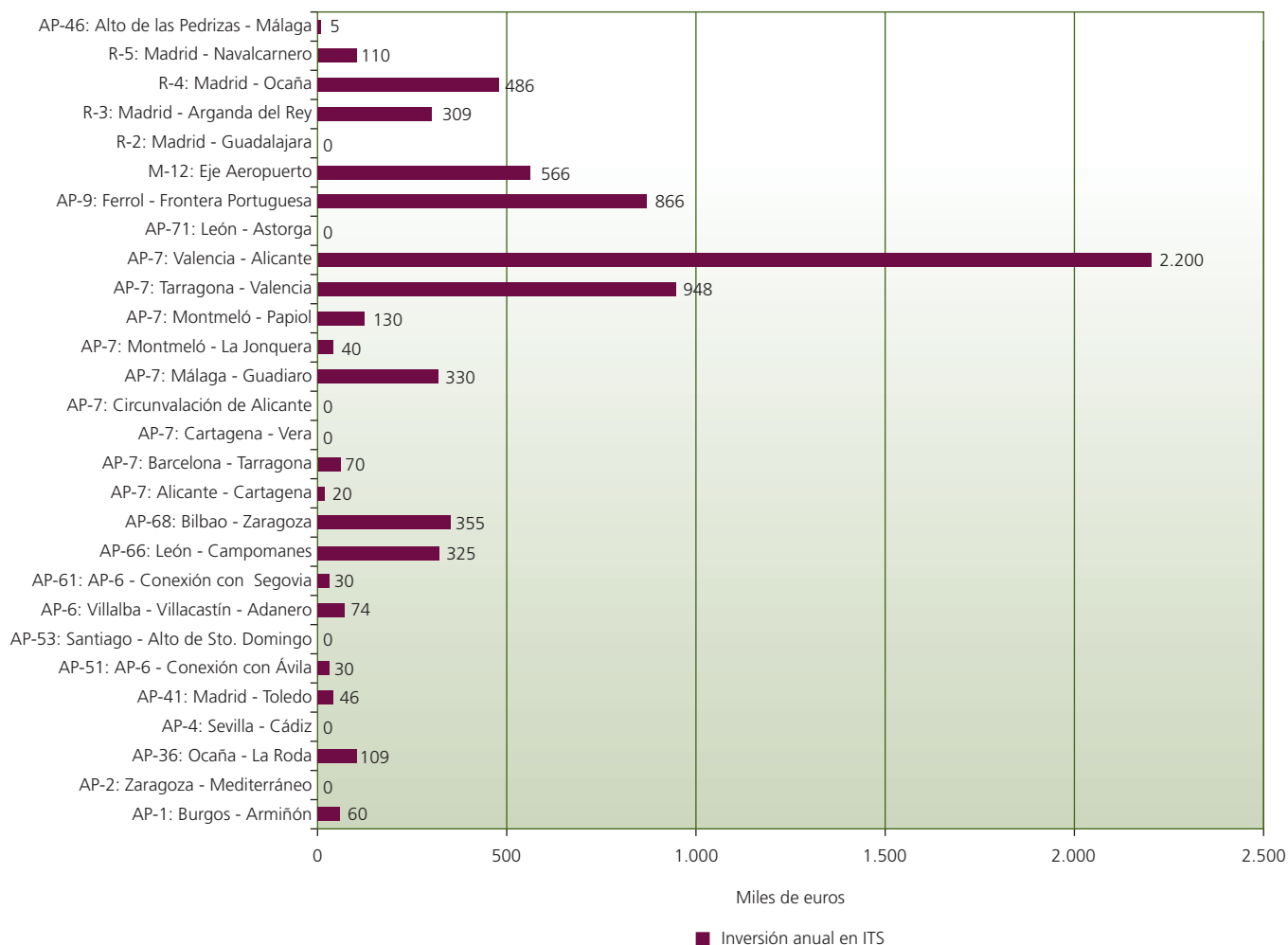
Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Inversión en sistemas ITS, año 2011 (*)			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	19.832	610,23	—	—	—	—
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,49	11.420	898,20	—	—	—	—
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.715	174,04	—	—	—	—
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	21.029	720,13	—	—	—	—
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.311	24,83	5,61	3,09	—	3,09
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	7.639	64,41	—	—	—	—
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	5.785	119,53	—	—	—	—
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.158	639,10	—	—	—	—
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.325	63,90	—	—	—	—
AP-66: León - Campomanes	77,76	9.283	263,46	233,01	31,30	—	8,50
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	13.118	1.409,68	—	—	—	175,00
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	17.507	489,48	15,00	—	5,00	—
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	51.856	1.899,54	—	70,00	—	—
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	1.863	66,49	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	6.528	79,18	—	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	27.356	979,96	165,00	—	161,00	—
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	41.656	2.067,50	—	30,00	—	—
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	107.211	1.042,47	—	—	—	130,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	18.833	1.548,86	910,00	—	—	—
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	20.831	1.129,26	620,00	—	1.550,00	—
AP-71: León - Astorga	37,70	4.280	58,90	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	24.711	1.980,72	—	—	—	—
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.335	63,18	—	—	—	—
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	7.801	177,38	—	—	—	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	12.388	143,80	—	—	—	—
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	6.675	127,90	—	—	—	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	9.490	109,56	—	—	—	—
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,04	8.286	15,32	1,89	0,45	1,97	0,17
Total	2.559,5	18.249	16.967,01	1.950,51	134,85	1.717,97	316,76

Tabla 7.2.2. Autopistas de la Red Estatal. Inversión anual en sistemas ITS. Año 2011 (continuación)

Denominación de la autopista	Inversión en sistemas ITS, año 2011 (*)					Total inversión 2011
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones meteorológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	
AP-1: Burgos - Armiñón	—	—	—	—	60,17	60,17
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	—	—	—	—	—	—
AP-36: Ocaña - La Roda	—	—	9,00	—	100,00	109,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	—	—	—	—	—	—
AP-41: Madrid-Toledo	30,95	—	—	—	3,09	45,85
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	—	—	—	—	30,00	30,00
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	—	—	—	—	—	—
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	—	—	—	—	74,00	74,00
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	—	—	—	—	30,00	30,00
AP-66: León - Campomanes	—	—	2,90	5,80	43,10	324,61
AP-68: Bilbao - Zaragoza	—	—	—	—	180,00	355,00
AP-7: Alicante - Cartagena	—	—	—	—	—	20,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	—	—	—	—	—	70,00
AP-7: Cartagena - Vera	—	—	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	—	—	—	—	4,00	330,00
AP-7: Montmeló - La Junquera	—	—	10,00	—	—	40,00
AP-7: Montmeló - Papiol	—	—	—	—	—	130,00
AP-7: Tarragona - Valencia	—	—	—	—	38,00	948,00
AP-7: Valencia - Alicante	—	—	—	—	30,00	2.200,00
AP-71: León - Astorga	—	—	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	—	—	—	—	866,00	866,00
M-12: Eje Aeropuerto	—	—	—	—	—	566,00
R-2: Madrid - Guadalajara	—	—	—	—	—	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	—	—	—	—	308,76	308,76
R-4: Madrid - Ocaña	—	—	18,00	—	468,00	486,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	—	—	—	—	110,47	110,47
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	0,04	—	0,01	—	0,60	5,13
Total	30,98	—	39,91	5,80	2.346,20	6.542,99

(*) Cifras en miles de euros.

Gráfico 7.2.2. Inversión anual en sistemas ITS por autopistas (2011)

7.3. Indicadores sobre despliegue de los ITS en cada autopista (2011)

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 2011 un total de 4.601 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 1.363 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 770 sistemas de video control y 741 paneles de mensaje variable.

En lo que se refiere a los sistemas de telepeaje, la autopista con mayor número en términos absolutos es la AP-7 (Barcelona - Tarragona) con 142, seguida de la AP-68 (Bilbao - Zaragoza) con 123 y la AP-7 (Montmeló - La Jonquera), con 117 instalaciones.

En cuanto a la instalación de sistemas de videocontrol alcanza su valor más alto en la AP-6 (Villalba - Adanero) con 162, seguida de la AP-41 (Madrid Toledo) con 144 equipos, y la AP-9 (Ferrol - Frontera portuguesa) con 98 equipos.

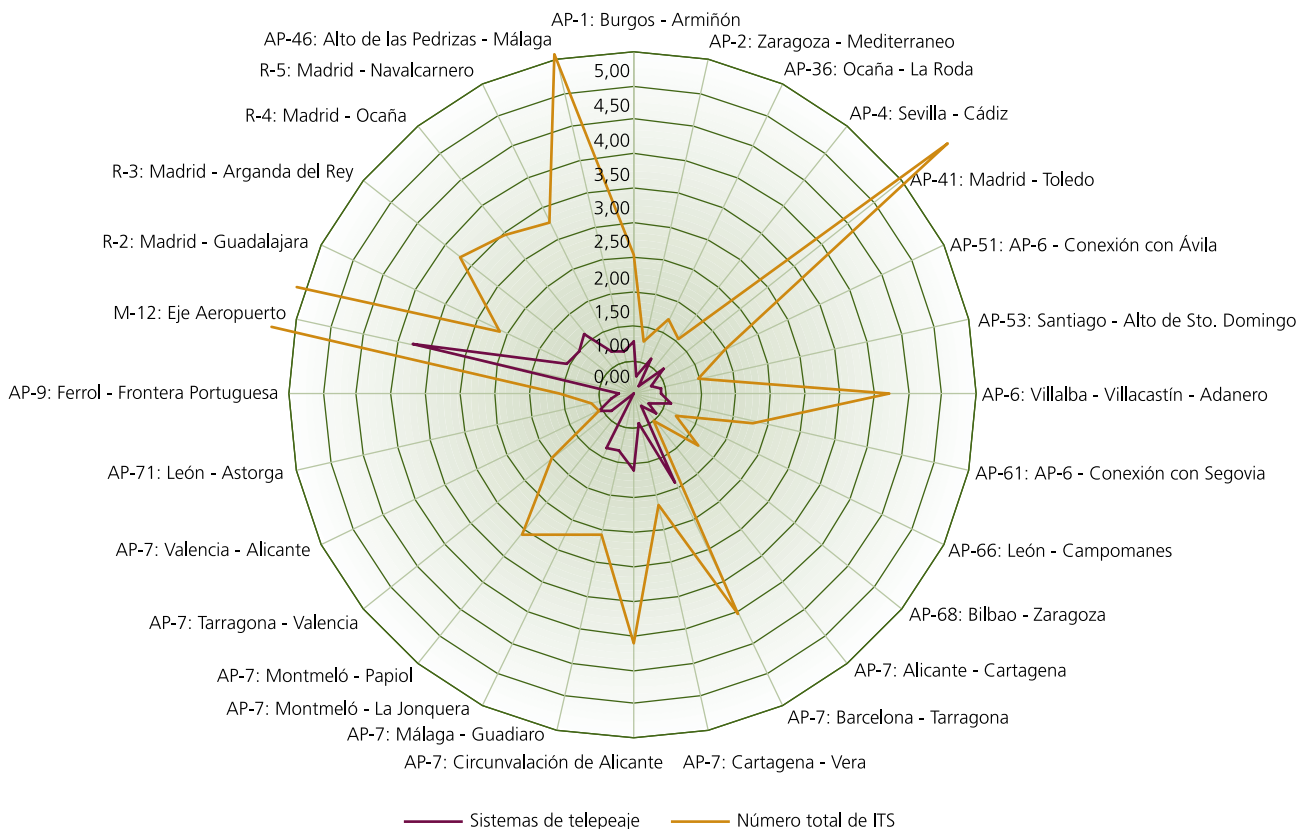
Finalmente los paneles de mensaje variable, la autopista que cuenta con una mayor dotación en términos absolutos es la AP-7 (Cartagena - Vera), con 89 equipos instalados, a continuación la AP-7 (Tarragona - Valencia) con 77, la AP-7 (Montmeló - La Jonquera) con 57 y AP-9 (Ferrol - Frontera portuguesa) con 56.

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 2011

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	0,26	0,78
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	1,52
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	0,44	0,99
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	0,42	3,74
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	0,58	1,81
AP-66: León - Campomanes	77,76	0,26	0,69
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	0,42	1,20
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	0,21	0,50
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	1,41	3,56
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 Junquera	135,98	0,86	2,27
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	0,00	2,59
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	0,40	1,48
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	219,60	0,21	1,07
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	3,28	59,96
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	1,06	2,15
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	1,01	3,21
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	1,14	2,99
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	0,70	2,78
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,04	0,64	5,06
Total en la Red Estatal	2.559,5	0,53	1,80

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 evaluación de impacto ambiental, sobre todo en los ámbitos industrial, agrícola y urbanístico. Esta nueva Directiva fue transpuesta al derecho interno español por la Ley 6/2001 de 8 de mayo (BOE de 9 de mayo de 2001). De acuerdo con esta 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*, n.º 276) de una norma reguladora de ámbito estatal. Es la Unión Europea, a partir del Libro Verde de la Comisión sobre «Política futura de lucha contra el ruido», cuando establece la necesidad de aclarar y homogeneizar el entorno normativo del ruido, así se adopta la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, conocida como «La Directiva sobre el Ruido Ambiental», cuya transposición ha dado lugar a esta ley, en la cuál se define como «Gran eje viario, a cualquier carretera con tráfico superior a 3 millones de vehículos por año» (lo que viene a ser unos 8.000 veh/día) y como «Plan de acción: los planes encaminados a afrontar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuese necesario». En esta ley se establece la competencia, para todas las actividades encaminadas a prevenir vigilar y reducir la contaminación acústica y para evitar y reducir los daños que de esta pueden derivarse para la salud humana, los bienes y el medio ambiente, a la Administración General del Estado en relación, con las infraestructuras viarias de las que es titular, quedando incluidas en cualquier caso las autopistas en régimen de concesión. Es la Dirección General de Carreteras, la competente para informar al público sobre la contaminación acústica y, en particular, sobre los Mapas de Ruido y los correspondientes Planes de Acción. El desarrollo reglamentario de esta Ley del Ruido se ha abordado en dos fases; la primera, mediante el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre de 2005, regulando todo lo relativo a la evaluación y gestión del ruido ambiental y la segunda, a través del Real Decreto 1367/2007, del 19 de octubre de 2007, en el cuál se trata de establecer unos objetivos mínimos comunes de calidad acústica medioambiental en el ámbito estatal, así se prevé que las infraestructuras existentes, y más concretamente las autopistas de peaje de la red de carreteras del Estado deben adoptar las medidas necesarias para adaptarse a los objetivos de calidad acústica de 65 decibelios durante el día y de 55 durante la noche. En este sentido deben realizarse mapas estratégicos de ruido, que elaboran las sociedades concesionarias y aprueba la Dirección General de Carreteras para cada autopista de peaje, una vez aprobados se han de elaborar los correspondientes planes zonales específicos y los planes de acción necesarios para solucionar los problemas generados por el ruido. Estos mapas de ruido deberán ser revisados cada cinco años.

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

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

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

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

Tabla 8.3.1. Autopistas de la Red Estatal. Mapas estratégicos de ruido. Año 2011

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Vh x xkm (millones)	Tráfico eq. anual (*)	Est. previo (fecha)	Inf. pública (S/N)	Plan de acción (S/N)	Observaciones
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	610,23	7,24	Junio-07	Septiembre-08	No	Corresponde en el año 2012
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	898,20	4,17			No	Corresponde en el año 2012
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	174,04	1,37	—	—	—	No corresponde
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	720,13	7,68	Noviembre-11	Septiembre-12	No	
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	24,83	0,42	—	—	—	No corresponde
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	64,41	2,79	—	—	—	No corresponde
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	119,53	2,11	—	—	—	No corresponde
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	639,10	9,18	Diciembre-11	Julio-12	No	
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	63,90	2,31	—	—	—	No corresponde
AP-66: León - Campomanes	77,8	263,46	3,39	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.409,68	4,79	Junio-07	No	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	489,48	6,39	Septiembre-07	Julio-08	No	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	1.899,54	18,93	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	66,49	0,59	—	—	—	No corresponde
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	79,18	2,38	—	—	—	Corresponde en el año 2012
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	979,96	9,98	Junio-10	—	No	
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	2.067,50	15,20	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.042,47	39,13	Noviembre-07	Junio-08	No	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.548,86	6,87	Diciembre-07	Septiembre-08	No	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	1.129,26	7,60	Diciembre-07	Septiembre-08	No	
AP-71: León - Astorga	37,7	58,90	1,56	—	—	—	No corresponde
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.980,72	9,02	Junio-07	Septiembre-08	No	
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	63,18	6,69	no	No	No	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	177,38	2,85	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	143,80	4,52	Septiembre-07	Septiembre-08	No	
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	127,90	2,44	No	No	No	Corresponde en el año 2012
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	109,56	3,46	No	No	No	Corresponde en el año 2012
AP-46: Alto de Las Pedrizas - Málaga	28,0	15,32	0,55	No	No	No	
Total Red Estatal	2.559,5	16.967,0	6,63				

(*) 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 2011 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, 10-7-1982).
- 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, 10-1-1998).
- 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 261/2007).
- 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 de 8 de mayo de 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 Junquera 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 Junquera 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 Junquera 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 Junquera, 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'Albornar 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 24-3-1995, sobre ampliación del tramo Mataró-Palafolls (Malgrat) de la autopista A-19 hasta su conexión con la carretera GE-600 de Blanes a Hostalric, con cruce sobre el río Tordera (BOE, 12-4-1995).
- 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 14-2-1996 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, 26.10.98).
 - Real Decreto 101/2000, de 21 de enero por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas Montmeló-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo, y Montmeló-Papiol, cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE, 22-1-2000).
 - 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, 9-2-1908).
 - 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).19
- 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 de 27-11-2004).
- Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado e Iberpistas, S. A., Concesionaria del Estado, Sociedad Unipersonal, para la mejora del tramo San Rafael-Villacastín de la autopista AP-6 (BOE, 16-9-2008).
- 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, 22-10-08).

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	22-12-1972 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, 29-6-1981).
- 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 (Málzaga) (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, 15.9.83).
- Resolución de 20 de marzo de 1985, de la Dirección General de Carreteras, por la que se hace público la autorización a Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. para la ejecución de parte de las obras de la segunda fase de la autopista Campomanes-León (BOE,17-5-1985).
- 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	16-03-1996 a 15-03-2046
Estepona-Guadiaro	02-07-1999 a 01-07-2051

- 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	02-08-1998 a 01-08-2048

- 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	07-10-1999 a 06-10-2049
Madrid-Navalcarnero	07-10-1999 a 06-10-2049

- 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 Ávila	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, 18-11-1999).
- 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	11-03-2000 a 10-03-2055

- 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 de 22-1-2003)

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

Concesión	Duración
Madrid a Guadalajara	05-11-2000 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 de 1-10-2003).
- Real Decreto 914/2006, de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, adjudicada por el Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre, en relación con las actuaciones en el enlace M-45/M-50 con la carretera N-II (BOE 2-9-2006).
- 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	22-02-2004 a 21-02-2040 (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	15-02-2004 a 14-02-2040 (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	22-02-2004 a 21-02-2040

- 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, 16-1-2007).
- 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, 16-1-2007).
- 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 2011 para cada una de las 28 autopistas que componen la Red Estatal a fecha 31 de diciembre.

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

Los indicadores seleccionados son los siguientes:

- Intensidad media diaria (IMD) y nivel de uso o demanda agregada ($Vh \times km$) por autopista y tramo, incluyendo tanto los que están sujetos a peaje como los que se 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 ($Vh \times km$) en el conjunto de la autopista.

En las páginas siguientes se incluyen los datos y comentarios correspondientes a cada una de las autopistas de la Red Estatal, de acuerdo con la nomenclatura y orden indicados

II.2. Indicadores de tráfico 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-46: Alto de las Pedrizas-Málaga
- 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.

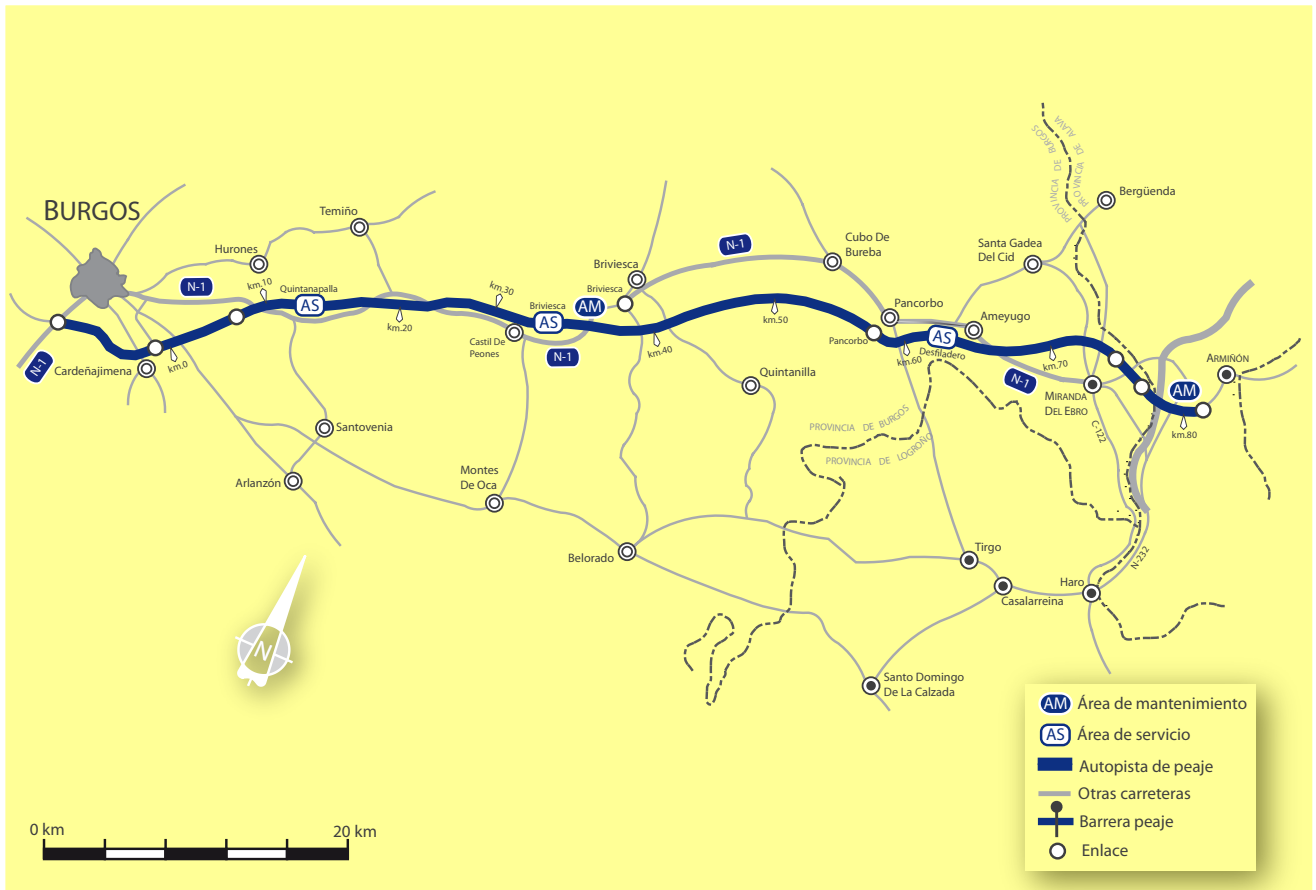
AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

AP-1

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



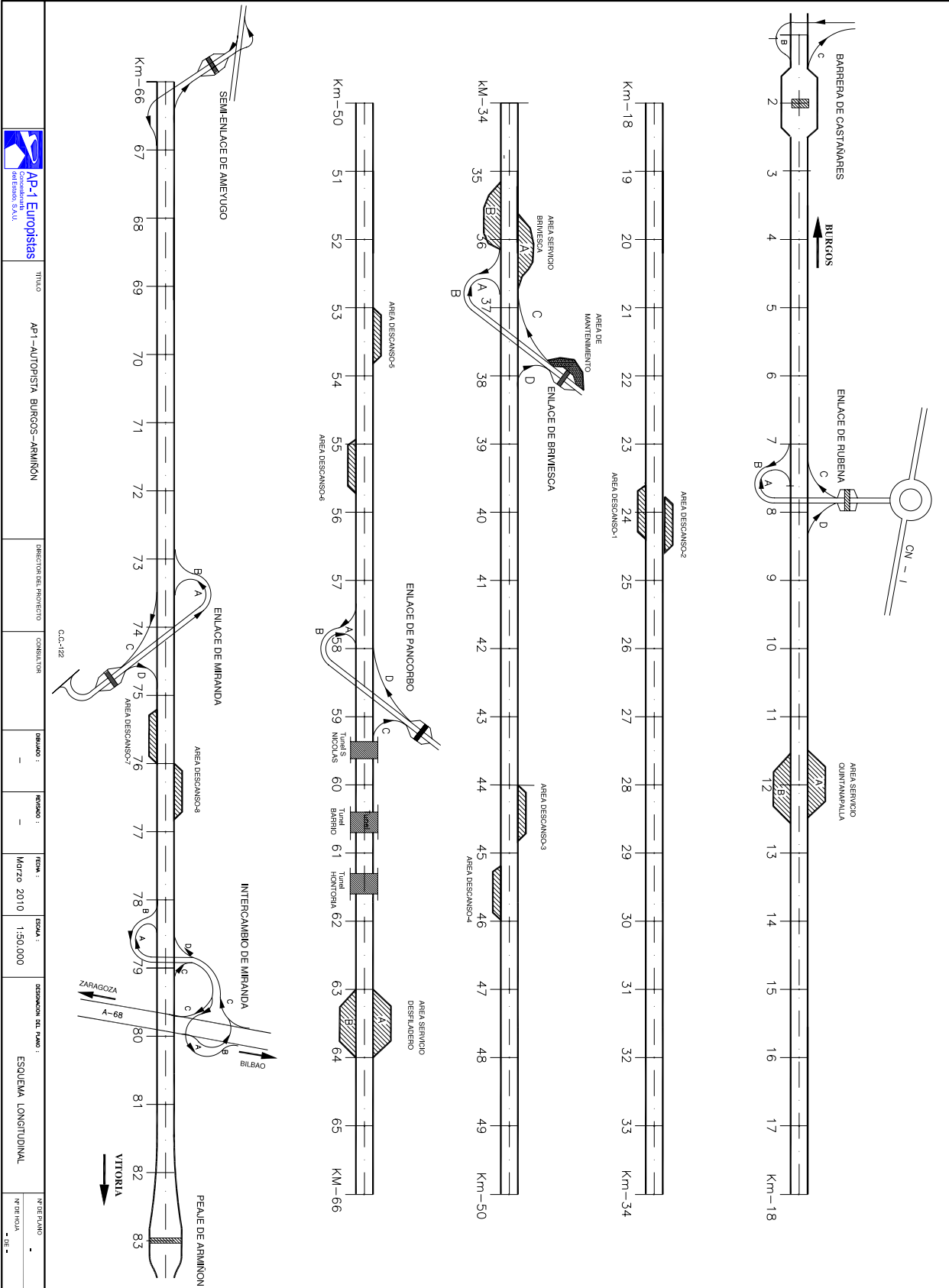
➔ AP-1 AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN (TRAMO CASTAÑARES -ARMIÑÓN)



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
Concesionario del Estado, S.A.U.

TÍTULO
AP-1 - AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

DIRECCIÓN DEL PROYECTO
C.I.C.-122

CONSEJERO

EMISOR 1

EMISOR 2

FECHA 1
Marzo 2010

ESCALA 1
1:50.000

DESIGNACIÓN DEL PLANO 1
ESQUEMA LONGITUDINAL

TÍTULO PLANO 1
N.º DE HOJA 1
DE 1



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

Tabla T-1 (AP-1). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2011

Denominación social	Europistas Concesionaria del Estado, S. A. U.
Domicilio	Área de Peaje de Castañares. Apdo. 355-Cardañajimeno. Burgos
Fecha de constitución	27/02/2007
Capital social (*)	88,01
Ingresos explotación 2011 (*)	66,955
Resultado de explotación 2011 (*)	34,157

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Datos de la concesión	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-1: Burgos-Armiñón fue de 18.828 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 15.769 corresponden a la categoría de ligeros y 3.059 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente superior (108,67%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD se mantuvieron razonablemente estables en torno a la media en la práctica totalidad de los tramos de peaje, salvo en el que va desde el enlace con la autopista del Ebro hasta Armiñón, donde la intensidad media desciende significativamente hasta un valor de 11.505 Vh/día. El valor de la IMD contando además los tramos libres ascendió a la cifra de 19.832 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 2011 para el conjunto de la vía en 579,35 millones de Vh × km, valor que corresponde al 3,7% 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 3,6%.

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

Tabla T-2 (AP-1). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD de vehículos de pago				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Castañares-Rubena	15.688	2.838	18.526	-8,40	47.127.169	8.526.271	55.653.440	-8,40
Rubena-Briviesca	16.910	3.122	20.032	-8,35	181.276.662	33.469.611	214.746.273	-8,35
Briviesca-Pancorbo	16.506	3.178	19.684	-8,17	127.484.578	24.544.626	152.029.204	-8,17
Pancorbo-Ameyugo	15.195	3.042	18.237	-8,31	47.753.462	9.561.775	57.315.237	-8,31
Ameyugo-Miranda	15.272	3.226	18.498	-8,14	41.917.488	8.853.807	50.771.295	-8,14
Miranda-Enl. Aut. Ebro	14.162	3.119	17.281	-7,00	22.848.319	5.033.098	27.881.417	-7,00
Enl. Aut. Ebro-Armiñón	9.226	2.279	11.505	-4,80	16.803.985	4.152.059	20.956.044	-4,80
Total tramo de peaje	15.769	3.059	18.828	-8,10	485.211.663	94.141.247	579.352.910	-8,10

Tramos libres de peaje	IMD de vehículos libres				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Ameyugo-Miranda	1.975	2.841	4.816	3,06	5.420.800	7.797.360	13.218.160	3,06
Miranda-Intercambiador	2.248	2.894	5.142	2,89	3.626.729	4.668.395	8.295.124	2,89
Intercambiador-Armiñón	2.248	2.894	5.142	2,89	4.094.430	5.270.428	9.364.858	2,89
Total tramos libres	427	577	1.004	2,96	13.141.959	17.736.183	30.878.142	2,96

Valores comparativos (*)	IMD total	% Red
Longitud total (km)	84,30	3,29
IMD total (Vh/d)	19.832	108,67
Demanda total (MVh x km)	610,23	3,60

(*) Tramos de peaje.

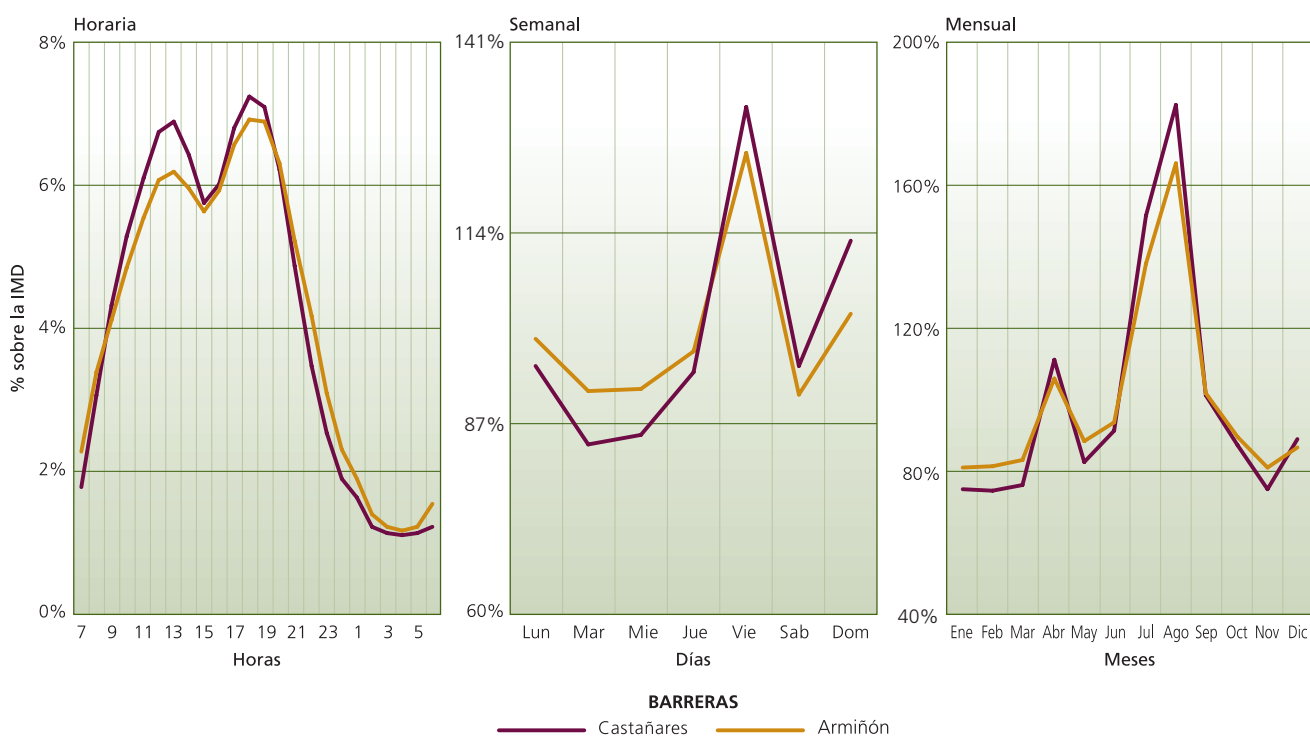
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,90% de la intensidad total media diaria medida en la barrera de Castañares de 18.525 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,25%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 132,07% 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 (110,95%) y especialmente en el período julio-agosto (151,64%-182,62%).

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. Año 2011



Horaria	Castañares		Armiñón	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	332	1,79%	379	2,28%
8	570	3,08%	565	3,39%
9	799	4,31%	687	4,13%
10	977	5,27%	807	4,85%
11	1.129	6,09%	925	5,56%
12	1.251	6,75%	1.012	6,08%
13	1.279	6,90%	1.033	6,21%
14	1.188	6,41%	990	5,95%
15	1.064	5,74%	938	5,63%
16	1.113	6,01%	988	5,94%
17	1.259	6,80%	1.096	6,58%
18	1.343	7,25%	1.150	6,91%
19	1.316	7,10%	1.145	6,88%
20	1.153	6,22%	1.052	6,32%
21	903	4,87%	872	5,24%
22	642	3,47%	696	4,18%
23	471	2,54%	514	3,09%
24	354	1,91%	384	2,31%
1	304	1,64%	318	1,91%
2	228	1,23%	235	1,41%
3	208	1,12%	203	1,22%
4	203	1,10%	195	1,17%
5	211	1,14%	206	1,24%
6	228	1,23%	256	1,54%
Total	18.525		16.646	

Diaria	Castañares		Armiñón	
	Día	IMD	s/IMD	IMD
Lun	17.684	95,46%	16.516	99,22%
Mar	15.594	84,17%	15.261	91,68%
Mie	15.838	85,49%	15.327	92,08%
Jue	17.507	94,50%	16.231	97,51%
Vie	24.468	132,07%	20.924	125,70%
Sáb	17.641	95,22%	15.192	91,27%
Dom	20.964	113,16%	17.100	102,73%
Total	18.526		16.646	

Mensual	Castañares		Armiñón	
	Mes	IMD	s/IMD	IMD
Ene	13.856	74,79%	13.496	81,08%
Feb	13.821	74,60%	13.597	81,68%
Mar	14.091	76,06%	13.868	83,31%
Abr	20.555	110,95%	17.665	106,12%
May	15.339	82,80%	14.709	88,36%
Jun	16.878	91,10%	15.574	93,56%
Jul	28.092	151,64%	22.954	137,89%
Ago	33.833	182,62%	27.657	166,15%
Sep	18.716	101,03%	16.982	102,02%
Oct	16.149	87,17%	14.929	89,69%
Nov	13.881	74,93%	13.498	81,09%
Dic	16.508	89,11%	14.435	86,72%
Total	18.526		16.646	

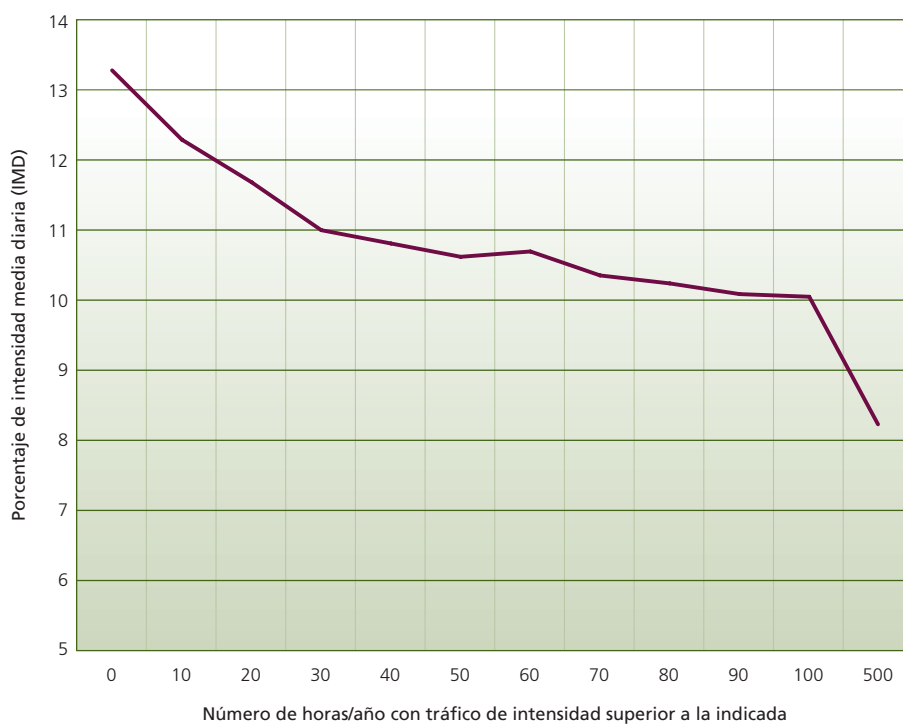
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 11,01 de la IMD (valor de la hora 30). El valor que superó durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,04 de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 13,30 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 2011



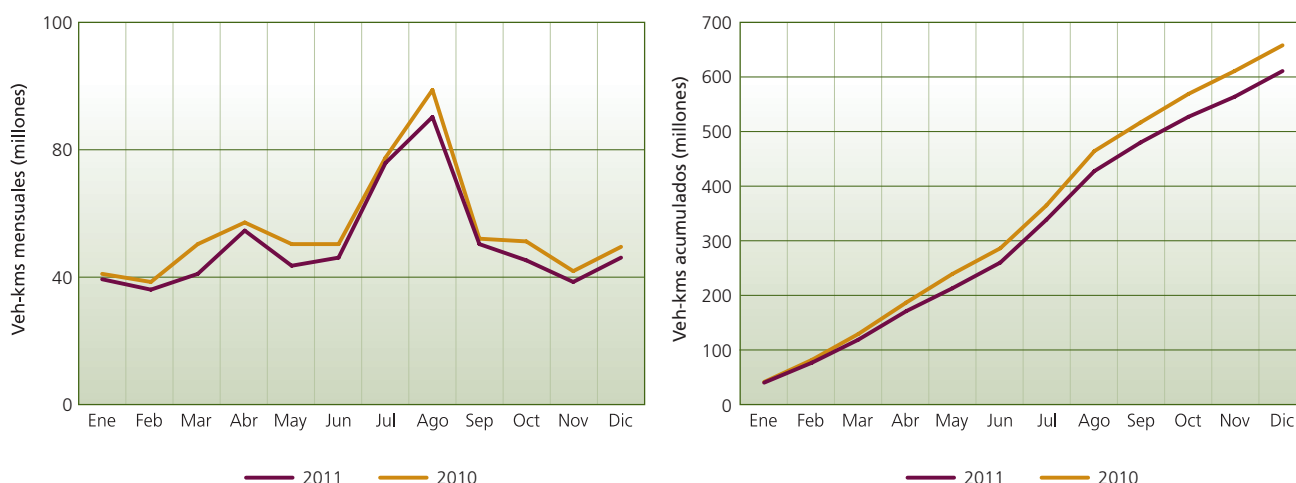
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	13,30
10	12,28
20	11,67
30	11,01
40	10,80
50	10,62
60	10,70
70	10,37
80	10,25
90	10,10
100	10,04
500	8,23

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x 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 610 millones de Vh x km.

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 2011



Autopista AP-I	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun				
Mens. 2011	39,66	36,13	40,73	55,08	43,96	46,23				
Mens. 2010	41,38	38,19	50,38	57,31	50,29	50,28				
Acum. 2011	39,66	75,79	116,51	171,59	215,55	261,78				
Acum. 2010	41,38	79,57	129,95	187,26	237,55	287,83				
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total			
Mens. 2011	76,34	90,68	50,86	45,69	38,73	46,15	610,23			
Mens. 2010	78,07	98,79	52,34	51,28	42,21	49,86	660,38			
Acum. 2011	338,13	428,81	479,67	525,36	564,09	610,23				
Acum. 2010	365,90	464,69	517,03	568,31	610,52	660,38				

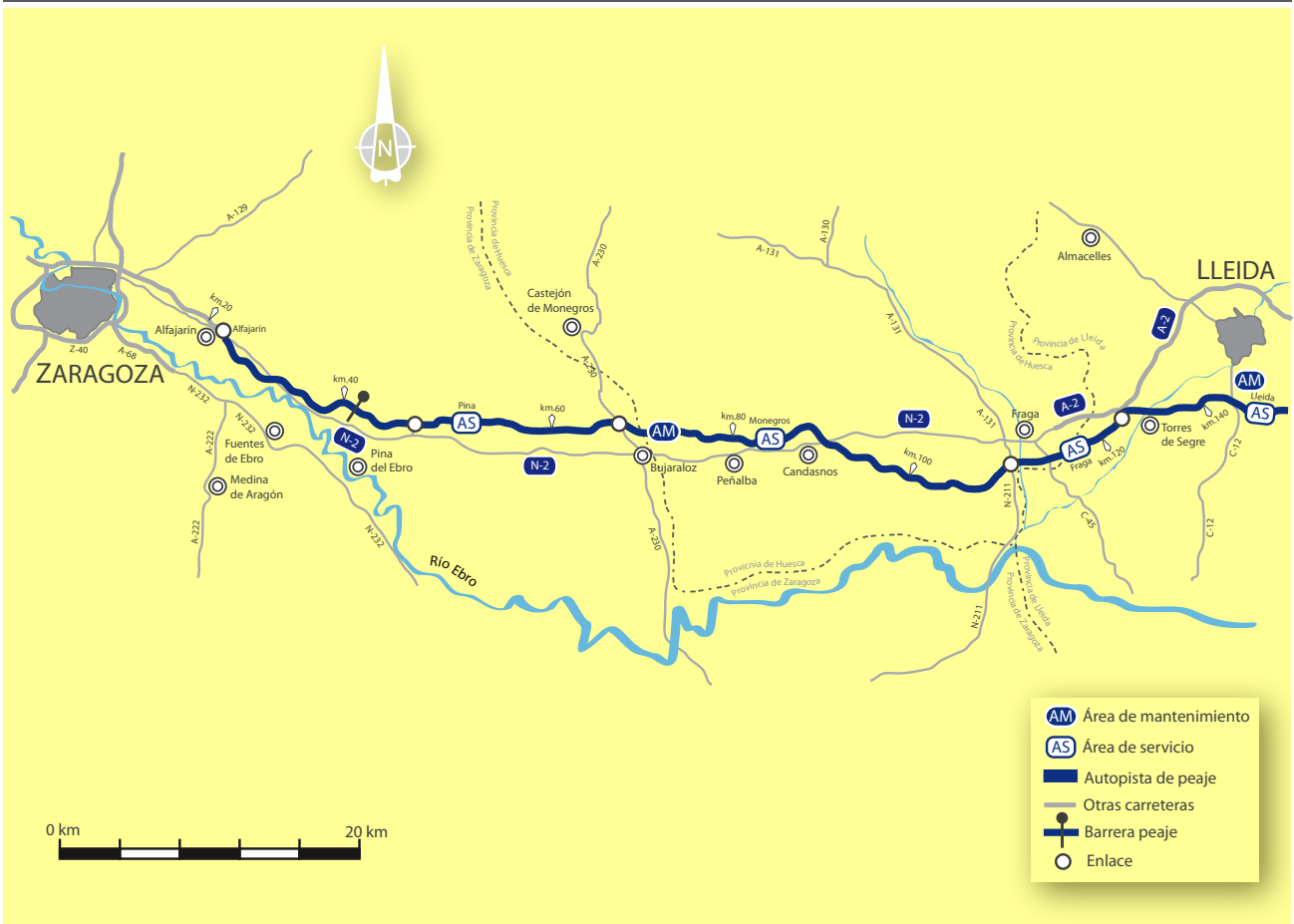
**AUTOPISTA ZARAGOZA
MEDITERRÁNEO**

AP-2

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



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

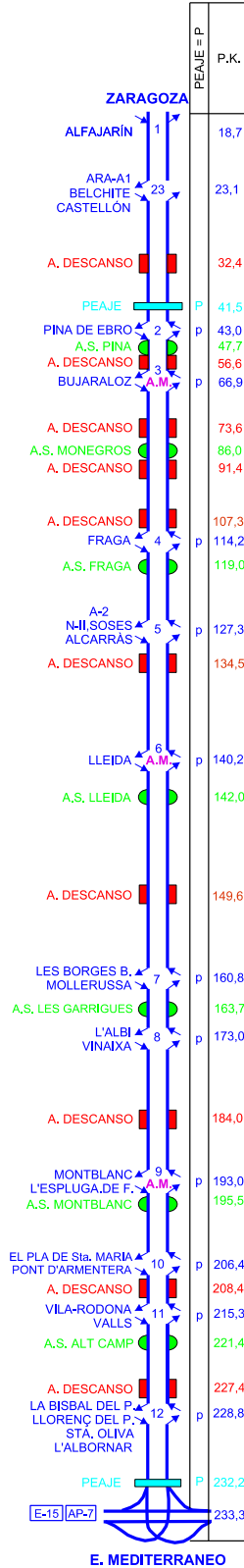


- AM** Área de mantenimiento
- AS** Área de servicio
- Autopista de peaje
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

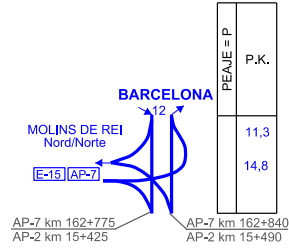
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
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

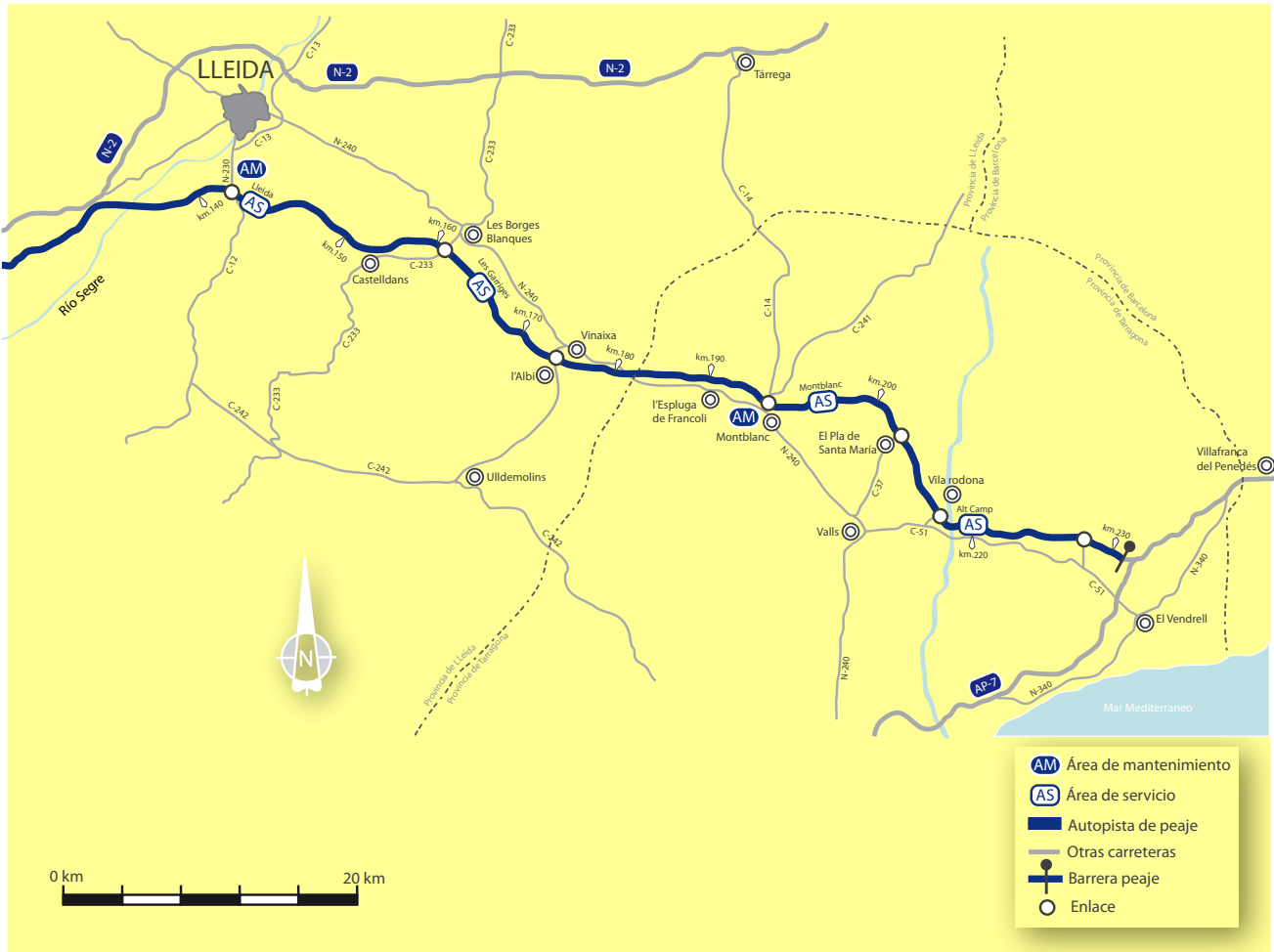
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO

AP-2

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.	🚗	☕	✂️	☎️	📺	🛏️	🚰	💰	🌳	📍	📺	♿
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 (AP-2).

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 2011

Denominación social	Autopistas, Concesionaria Española, S. A. (Unipersonal)
Domicilio	Av. Parc. Logistic, 12-20. 08040 BARCELONA
Fecha de constitución	24/02/1967
Capital social (*)	319,49
Ingresos explotación 2011 (*)	586,34
Resultado de explotación 2011 (*)	381,822

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo fue de 11.420 vehículos, de los cuales 10.140 corresponden a la categoría de ligeros y 1.280 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (62,58%) 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 8.342 Vh/día) hasta el de mayor magnitud (Pina-Bujaraloz), con un valor de 13.724 Vh/día.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 898,20 millones de Vh × km, valor que corresponde al 5,29% 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 8,4%.

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

Tabla T-2 (AP-2). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Alafajarin-Pina	12.364	1.242	13.606	-8,22	112.052.353	11.259.985	123.312.338	-8,22
Pina-Bujaraloz	12.417	1.307	13.724	-7,97	107.865.907	11.351.863	119.217.770	-7,97
Bujaraloz-Limite Z/H	10.987	1.274	12.261	-8,73	16.121.816	1.869.176	17.990.992	-8,73
Limite Z/H-Fraga	10.987	1.274	12.261	-8,73	174.251.967	20.202.903	194.454.870	-8,73
Fraga-Limite H/L	9.209	1.208	10.417	-9,57	21.243.252	2.786.033	24.029.285	-9,57
Limite H/L-Soses	9.209	1.208	10.417	-9,57	22.654.988	2.971.181	25.626.169	-9,57
Soses-Lleida	7.266	1.076	8.342	-9,50	34.315.898	5.080.762	39.396.660	-9,50
Lleida-Borges Blanques	8.586	1.102	9.688	-9,06	64.962.452	8.339.700	73.302.152	-9,06
Borges Blanques-L'Albi	8.941	1.101	10.042	-9,31	39.291.841	4.838.118	44.129.959	-9,31
L'Albi-Limite L/T	8.972	1.096	10.068	-9,31	26.493.705	3.235.402	29.729.107	-9,31
Limite L/T-Montblanc	8.972	1.096	10.068	-9,31	39.036.462	4.767.118	43.803.580	-9,31
Montblanc-Pla de Sta Maria	8.294	1.225	9.519	-8,82	40.654.544	6.003.062	46.657.606	-8,82
Pla Sta Maria-Vila-rodona	8.479	1.371	9.850	-8,19	27.451.675	4.437.628	31.889.303	-8,19
Vila-rodona-L'Albomar	10.399	2.027	12.426	-7,45	50.787.482	9.898.469	60.685.951	-7,45
L'Albomar-Mediterraneo	11.305	2.019	13.324	-7,83	20.342.960	3.632.314	23.975.274	-7,83
Total tramo de peaje	10.140	1.280	11.420	-7,28	797.527.302	100.673.714	898.201.016	-7,28

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	215,49	8,42
IMD total (Vh/d)	11.420	62,58
Demanda total (MVh x km)	898,20	5,29

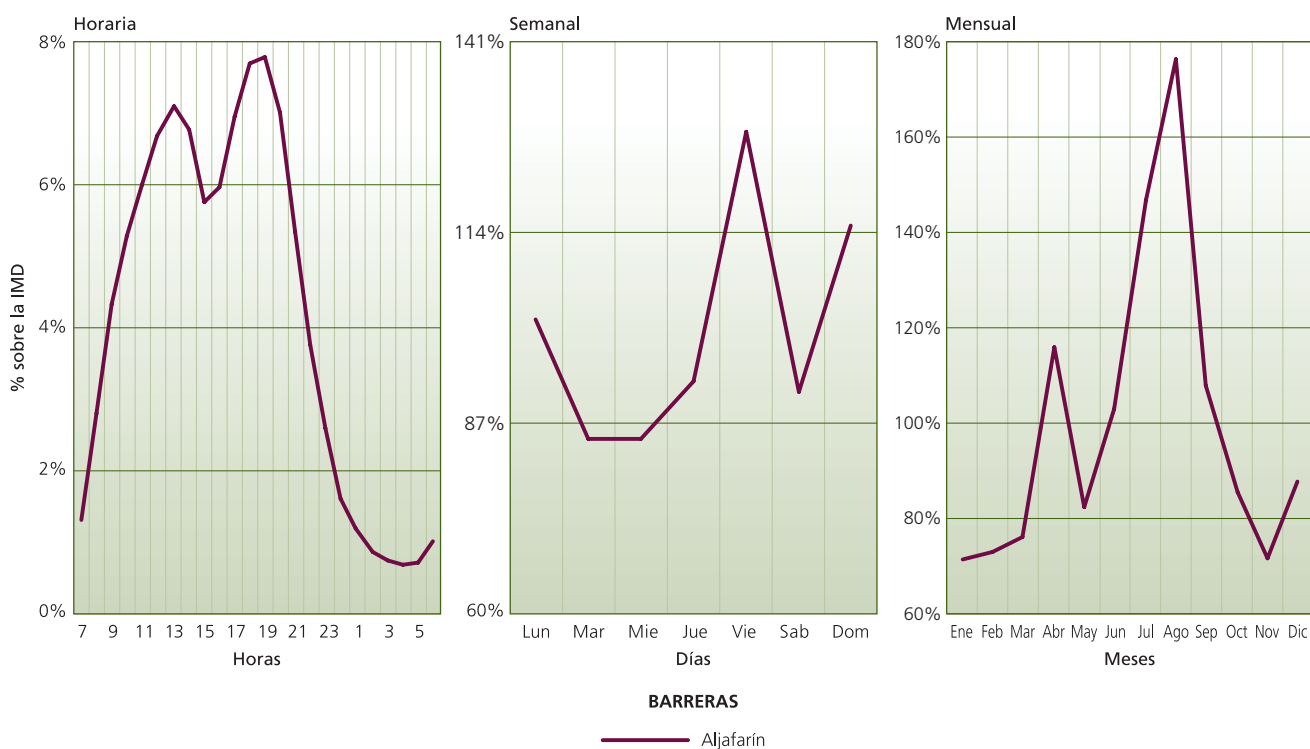
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-2 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Alfajarín un valor del 7,10% de la intensidad total diaria de 13.581 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,79%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 128,63% 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 (115,77%) y especialmente en el período julio-agosto (146,86%-176,36%).

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 2011



Horaria		Alfajarín	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	179	1,32%	
8	381	2,81%	
9	588	4,33%	
10	719	5,29%	
11	815	6,00%	
12	907	6,68%	
13	964	7,10%	
14	920	6,77%	
15	783	5,77%	
16	810	5,96%	
17	943	6,94%	
18	1.047	7,71%	
19	1.058	7,79%	
20	951	7,00%	
21	726	5,35%	
22	512	3,77%	
23	352	2,59%	
24	217	1,60%	
1	162	1,19%	
2	116	0,85%	
3	101	0,74%	
4	92	0,68%	
5	99	0,73%	
6	139	1,02%	
Total	14.827		

Diaria		Alfajarín	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	13.852	102,00%	
Mar	11.528	84,88%	
Mie	11.516	84,79%	
Jue	12.646	93,12%	
Vie	17.469	128,63%	
Sáb	12.445	91,64%	
Dom	15.637	115,14%	
Total	13.581		

Mensual		Alfajarín	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	9.698	71,41%	
Feb	9.941	73,20%	
Mar	10.335	76,10%	
Abr	15.723	115,77%	
May	11.217	82,59%	
Jun	13.957	102,77%	
Jul	19.945	146,86%	
Ago	23.952	176,36%	
Sep	14.621	107,66%	
Oct	11.611	85,49%	
Nov	9.711	71,50%	
Dic	11.908	87,68%	
Total	13.581		

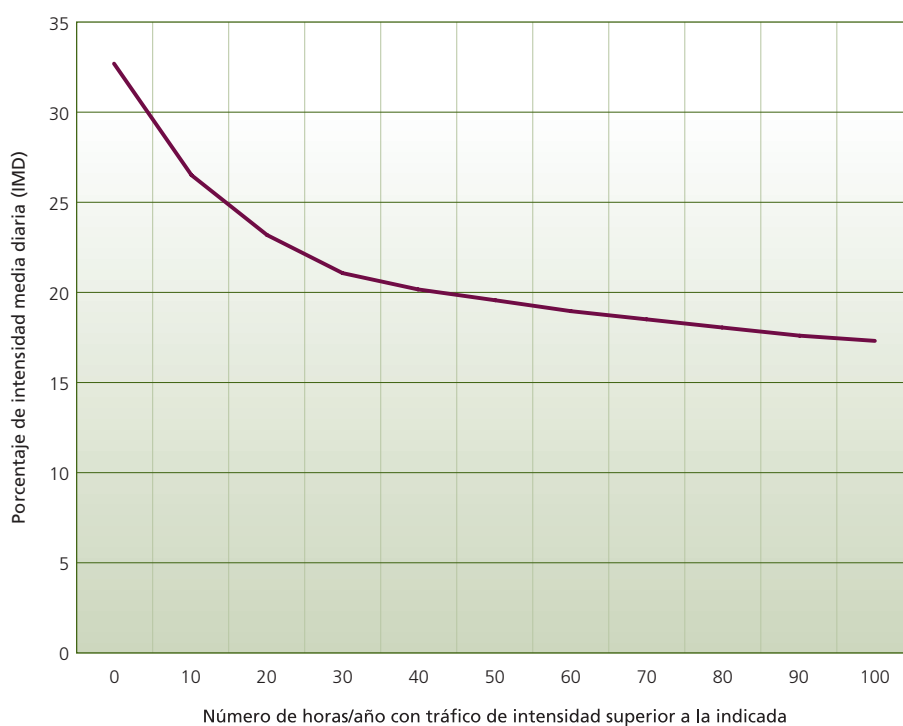
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 21,04 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 17,31 de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 32,71 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 2011. AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



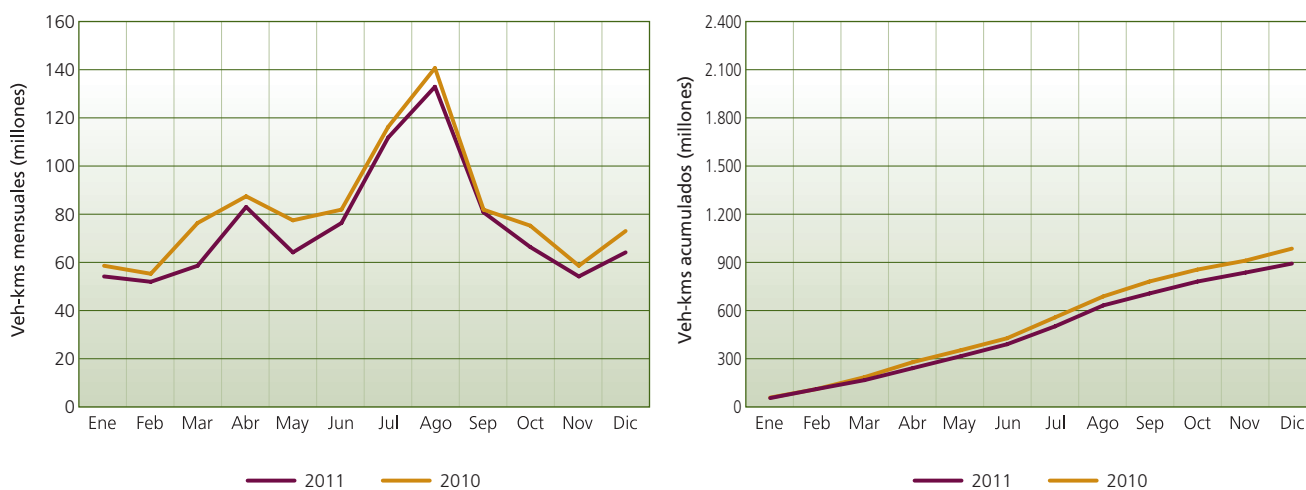
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	32,71
10	26,55
20	23,20
30	21,04
40	20,23
50	19,57
60	19,03
70	18,51
80	18,04
90	17,60
100	17,31

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 2011 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 898 millones de Vh × km.

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 2011. AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



Autopista AP-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	54,71	51,73	58,58	83,28	63,95	76,08		
Mens. 2010	58,24	54,93	76,24	86,93	77,92	81,74		
Acum. 2011	54,71	106,44	165,02	248,31	312,25	388,33		
Acum. 2010	116,13	140,86	82,10	75,51	58,93	73,43		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	111,49	133,32	80,66	66,23	53,63	64,53	898,20	
Mens. 2010	116,13	140,86	82,10	75,51	58,93	73,43	982,95	
Acum. 2011	499,83	633,15	713,81	780,04	833,68	898,20		
Acum. 2010	552,13	692,99	775,09	850,59	909,53	982,95		

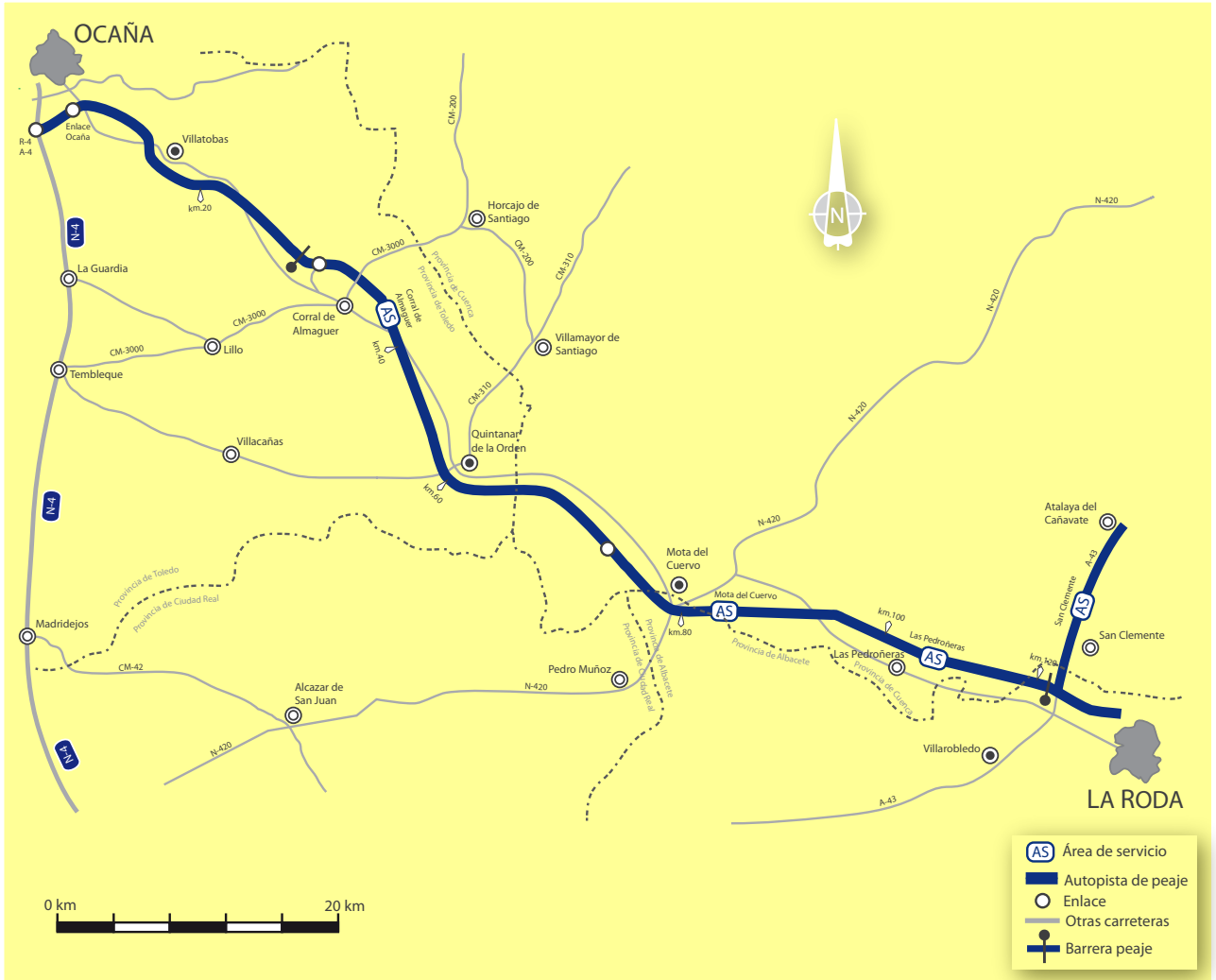
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA

AP-36

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



➔ AP-36 AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
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



AP-36: Ocaña-La Roda

AUTOPISTA AP-36: Ocaña-La Roda

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA MADRID – LEVANTE CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.
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-2). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2011

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 (*)	319,49
Ingresos explotación 2011 (*)	Ingresos de explotación: 15,9 Cuenta de compensación: 8,6 Total: 24,5
Resultado de explotación 2011 (*)	7,6

	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 13/02/2044
	* Autovía libre de peaje A-43, tramo N-301-Atalaya del Cañavate	13/02/2004	27/07/2006	13/02/40 a 13/02/2044

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-36: Ocaña-La Roda fue de 3.715 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 3.530 corresponden a la categoría de ligeros y 184 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (20,36%) 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 174,04 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,03% 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. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Ocaña-Corral de Almaguer	3.770	187	3.957	-7,87	47.016.876	2.335.598	49.352.475	-7,87
Corral de Almaguer-Quintanar de la Orden	3.648	182	3.830	-6,65	31.606.290	1.578.417	33.184.707	-6,65
Quintanar de la Orden-Mota del Cuervo	3.355	178	3.533	-5,35	25.948.744	1.373.229	27.321.973	-5,35
Mota del Cuervo-El Pedernoso	3.387	180	3.567	-5,76	25.188.696	1.337.186	26.525.882	-5,76
El Pedernoso-San Clemente	3.487	194	3.681	-6,23	35.676.595	1.980.052	37.656.647	-6,23
Total tramo de peaje	3.530	184	3.715	-7,20	165.437.202	8.604.482	174.041.684	-7,20

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
San Clemente-La Roda	6.401	837	7.238	-4,64	57.777.416	7.559.170	65.336.586	-4,64
Enlace N301-Atalaya del Cañavate	3.221	2.035	5.255	-2,32	33.420.233	21.113.312	54.533.545	-2,32
Total tramos libres	4.700	1.478	6.178	-3,60	91.197.649	28.672.482	119.870.130	-3,60

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	127,50	4,98
IMD total (Vh/d)	3.715	20,36
Demanda total (MVh x km)	174,04	1,03

(*) Tramos de peaje.

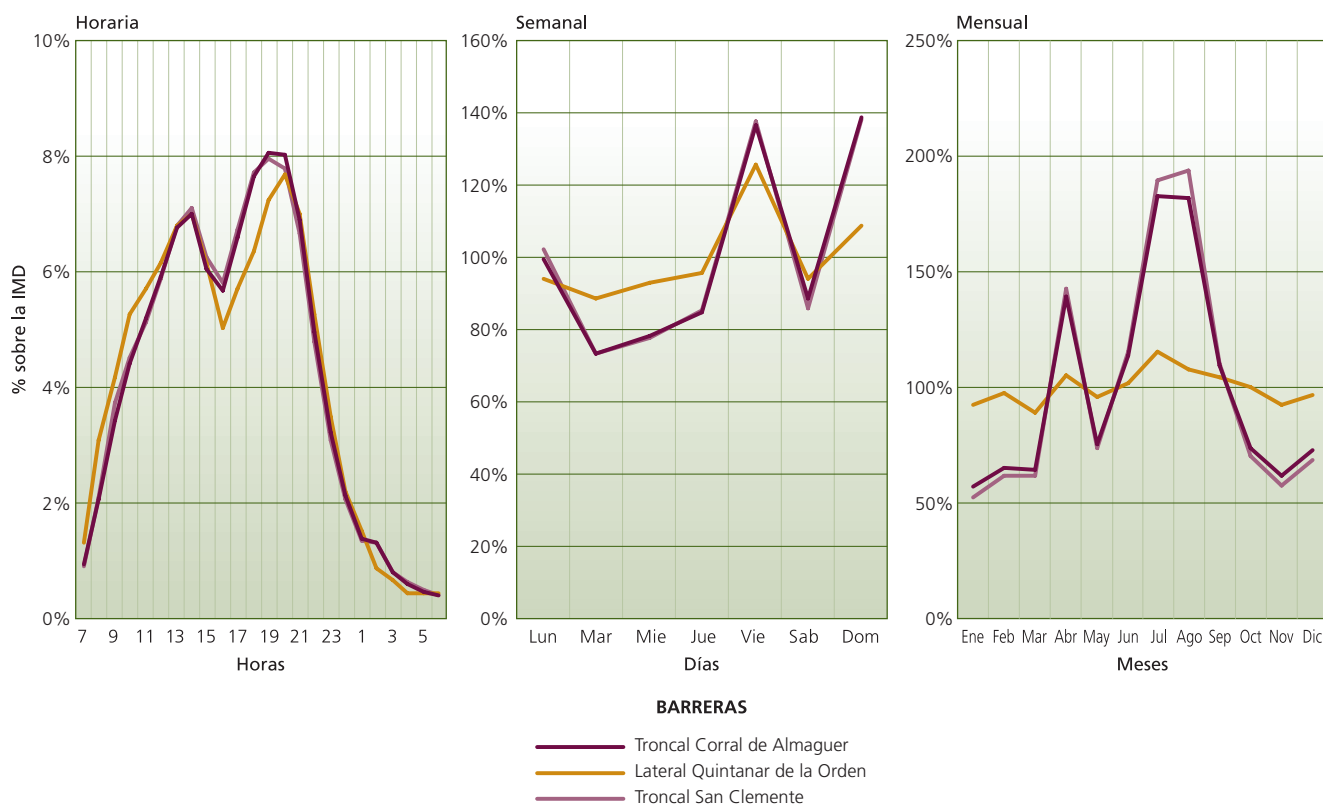
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-36 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 14 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la troncal de San Clemente un valor del 7,11% de la intensidad total diaria de 3.980 Vh/día y la segunda llega en Corral de Almaguer hasta el 8,07%.

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 139,08% de la media de la IMD en ese punto, mientras que en Quintanar de la Orden la punta semanal corresponde al viernes, con un 125,92% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (142,49%), y especialmente en el período julio-agosto (189,79%-193,58%). Estos datos corresponden a la barrera situada en San Clemente.

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 2011



Horaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	37	0,93%	6	1,32%	33	0,89%
8	82	2,06%	14	3,07%	77	2,08%
9	136	3,42%	19	4,17%	138	3,73%
10	176	4,42%	24	5,26%	167	4,52%
11	207	5,20%	26	5,70%	190	5,14%
12	235	5,90%	28	6,14%	217	5,87%
13	270	6,78%	31	6,80%	251	6,79%
14	279	7,01%	32	7,02%	263	7,11%
15	241	6,06%	28	6,14%	232	6,27%
16	226	5,68%	23	5,04%	215	5,81%
17	263	6,61%	26	5,70%	249	6,73%
18	304	7,64%	29	6,36%	286	7,73%
19	321	8,07%	33	7,24%	295	7,98%
20	319	8,02%	35	7,68%	288	7,79%
21	275	6,91%	32	7,02%	246	6,65%
22	198	4,97%	24	5,26%	177	4,79%
23	128	3,22%	16	3,51%	114	3,08%
24	85	2,14%	10	2,19%	76	2,06%
1	55	1,38%	7	1,54%	50	1,35%
2	52	1,31%	4	0,88%	48	1,30%
3	32	0,80%	3	0,66%	30	0,81%
4	24	0,60%	2	0,44%	23	0,62%
5	19	0,48%	2	0,44%	18	0,49%
6	16	0,40%	2	0,44%	15	0,41%
Total	3.980		456		3.698	

Diaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	3.964	99,59%	430	94,33%	3.786	102,37%
Mar	2.911	73,13%	403	88,40%	2.707	73,19%
Mie	3.119	78,36%	424	93,01%	2.876	77,76%
Jue	3.368	84,61%	436	95,64%	3.148	85,12%
Vie	5.444	136,77%	574	125,92%	5.096	137,79%
Sáb	3.521	88,46%	429	94,11%	3.169	85,69%
Dom	5.536	139,08%	495	108,59%	5.107	138,09%
Total	3.980		456		3.698	

Mensual	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.274	57,13%	422	92,60%	1.939	52,44%
Feb	2.608	65,52%	444	97,43%	2.283	61,74%
Mar	2.550	64,06%	405	88,87%	2.274	61,50%
Abr	5.539	139,16%	481	105,55%	5.269	142,49%
May	2.998	75,32%	437	95,89%	2.719	73,53%
Jun	4.545	114,19%	463	101,60%	4.268	115,42%
Jul	7.275	182,77%	528	115,86%	7.018	189,79%
Ago	7.236	181,79%	491	107,74%	7.158	193,58%
Sep	4.353	109,36%	476	104,45%	4.074	110,17%
Oct	2.943	73,94%	456	100,06%	2.602	70,37%
Nov	2.453	61,63%	423	92,82%	2.133	57,68%
Dic	2.889	72,58%	442	96,99%	2.530	68,42%
Total	3.980		456		3.698	

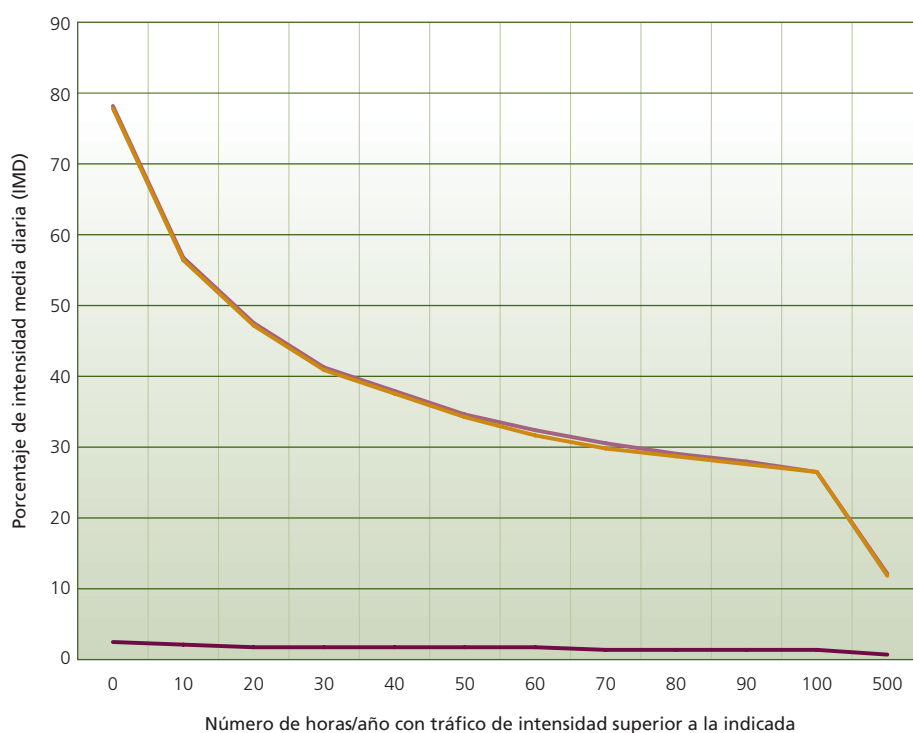
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 41,08% 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 26,61% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 78,15% 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-36). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. AP-36: Ocaña-La Roda



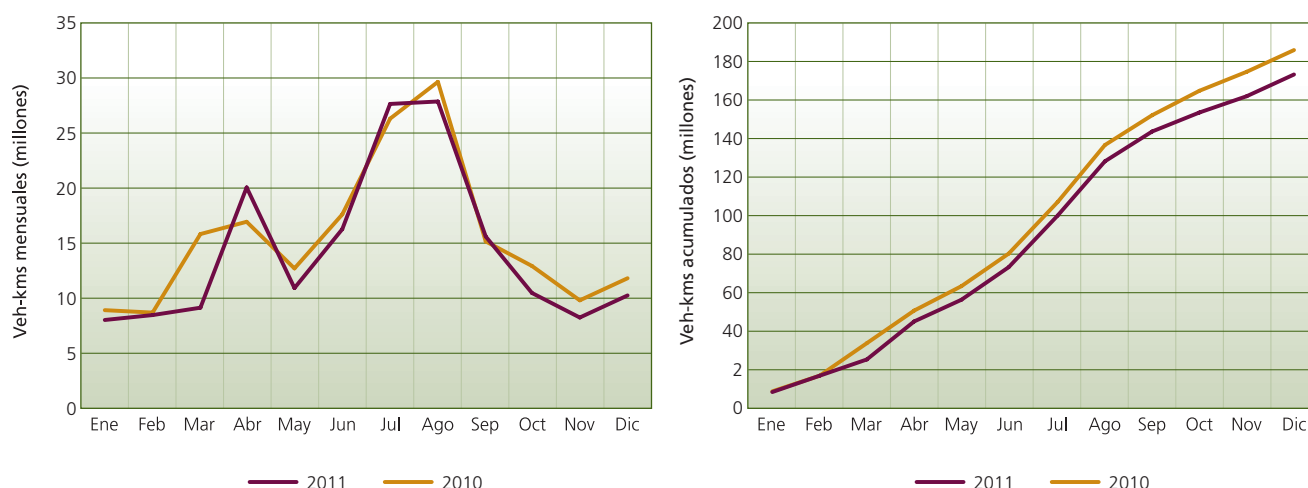
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	78,15	2,41	77,89
10	56,65	1,96	56,44
20	47,41	1,81	47,10
30	41,08	1,70	41,00
40	37,86	1,65	37,41
50	34,62	1,62	34,17
60	32,18	1,60	31,66
70	30,51	1,54	29,91
80	29,09	1,49	28,73
90	27,84	1,47	27,42
100	26,61	1,41	26,30
500	12,11	0,71	11,83

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x 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 x 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 2011. AP-36: Ocaña-La Roda



Autopista AP-36	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	7,93	8,37	9,13	20,13	10,83	16,29	
Mens. 2010	8,91	8,70	15,76	16,88	12,70	17,57	
Acum. 2011	7,93	16,31	25,44	45,56	56,39	72,68	
Acum. 2010	8,91	17,61	33,36	50,25	62,95	80,51	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	27,68	27,86	15,63	10,41	8,34	10,30	172,89
Mens. 2010	26,42	29,59	15,12	13,03	9,79	11,83	186,29
Acum. 2011	100,36	128,22	143,85	154,26	162,60	172,89	
Acum. 2010	106,94	136,53	151,65	164,68	174,46	186,29	

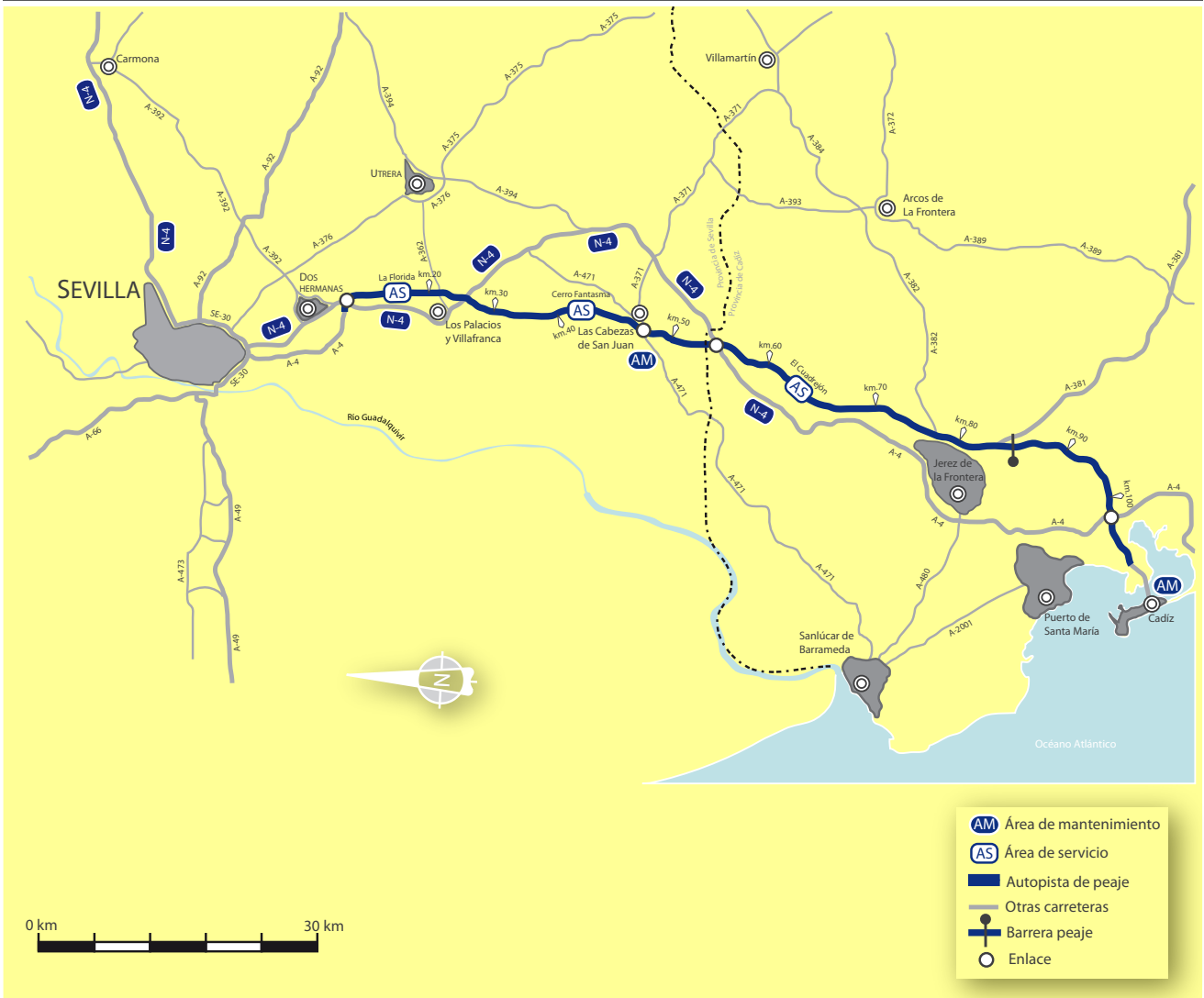
AUTOPISTA SEVILLA-CADÍZ

AP-4

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



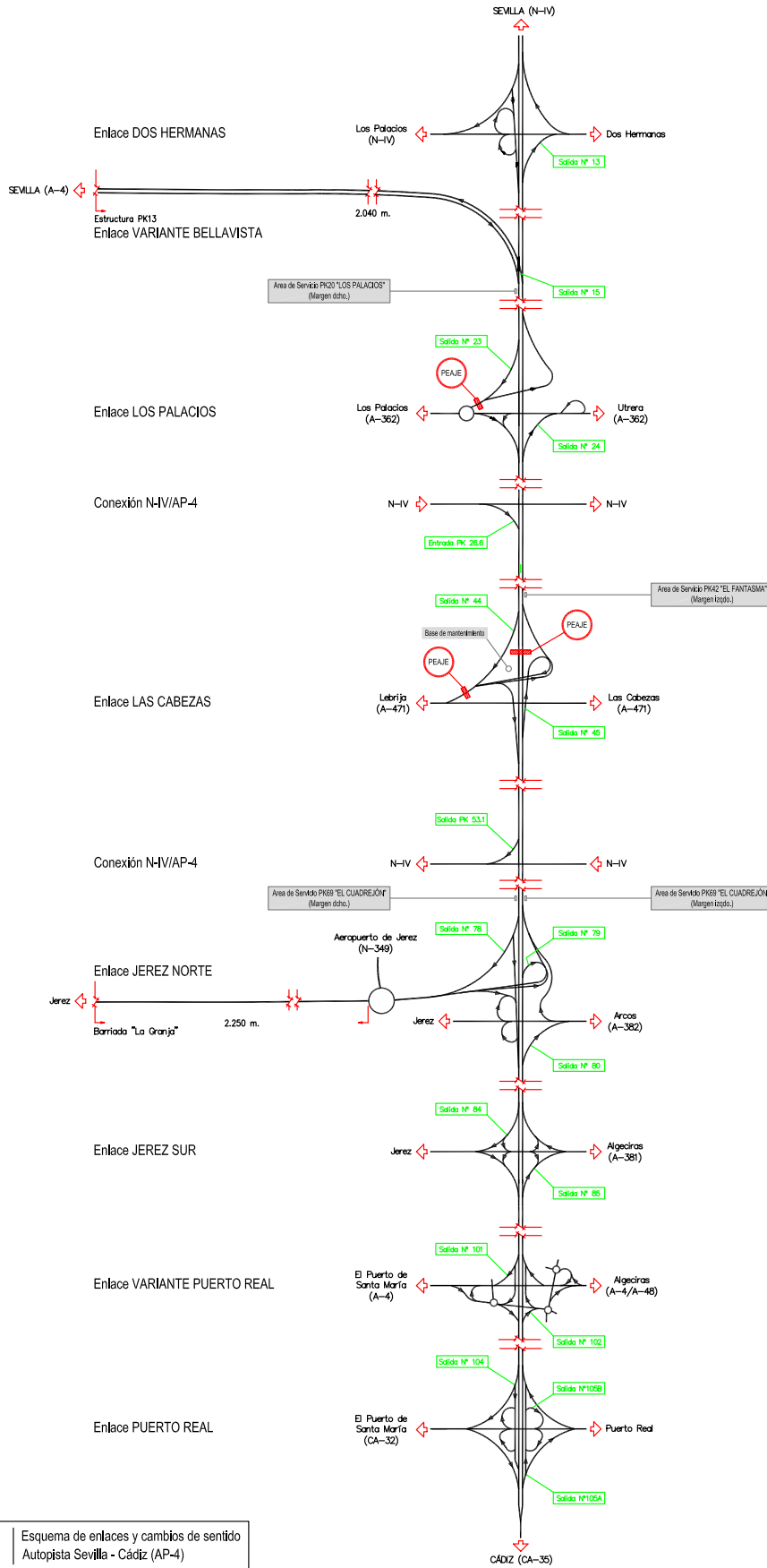
➔ AP-4 AUTOPISTA SEVILLA-CADÍZ




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

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-4 SEVILLA-CADÍZ														
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




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

f_ect 15/02/09

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



AP-4: Sevilla-Cádiz

AUTOPISTA AP-4: Sevilla-Cádiz

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS AUMAR, S.A.C.R.
Longitud: 93,8 km

La autopista AP-4 corresponde al itinerario Sevilla-Cádiz y posee una longitud total de 93,8 km distribuidos en 6 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-4). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2011

Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.
Domicilio	Paseo Alameda, núm. 36. 46023 VALENCIA
Fecha de constitución	16/09/1967
Capital social (*)	319,49
Ingresos explotación 2011 (*)	286,067
Resultado de explotación 2011 (*)	144,349

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-4: Sevilla-Cádiz en sus tramos de peaje fue de 21.757 vehículos, de los cuales 20.580 corresponden a la categoría de ligeros y 1.177 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 21.029. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (115,23%) 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 3.141 Vh/día en el tramo Dos Hermanas/Enlace A4 hasta 25.551 Vh/día en el tramo Los Palacios/N-IV-Las Cabezas.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 529,13 millones de vh × km para el tramo de peaje y en 720,13 millones de vh × km para el total de la autopista, valor que corresponde aproximadamente al 4,24% 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Dos Hermanas-Enlace A4	3.055	86	3.141	-89,25	3.300.441	93.272	3.393.713	-89,25
Enlace A4-Los Palacios/N-IV	24.074	1.350	25.424	-12,96	76.798.731	4.307.536	81.106.267	-12,96
Los Palacios/N-IV-Las Cabezas	24.206	1.346	25.551	-5,97	188.893.540	10.502.028	199.395.568	-5,97
Las Cabezas-Enlace N-IV	18.954	1.123	20.077	-5,24	55.207.587	3.271.242	58.478.829	-5,24
Enlace N-IV-Limite S/C	18.891	1.119	20.010	-5,56	56.057.667	3.320.281	59.377.948	-5,56
Límite S/C-Jerez Norte	18.891	1.119	20.010	-5,56	120.251.626	7.122.478	127.374.104	-5,56
Total tramo de peaje	20.580	1.177	21.757	-11,26	500.509.592	28.616.837	529.126.429	-11,26

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Jerez Norte-Jerez Sur	23.707	1.481	25.188	38,48	53.389.177	3.335.945	56.725.122	38,48
Jerez Sur-Var. Puerto Real	16.738	1.037	17.775	-2,27	103.617.917	6.418.938	110.036.855	-2,27
Var. Puerto Real-Puerto Real	15.330	1.026	16.356	-10,08	22.718.096	1.519.801	24.237.897	-10,08
Total tramos libres	18.110	1.136	19.246	5,81	179.725.190	11.274.684	190.999.874	5,81

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	93,82	3,67
IMD total (Vh/d)	21.029	115,23
Demanda total (MVh x km)	720,13	4,24

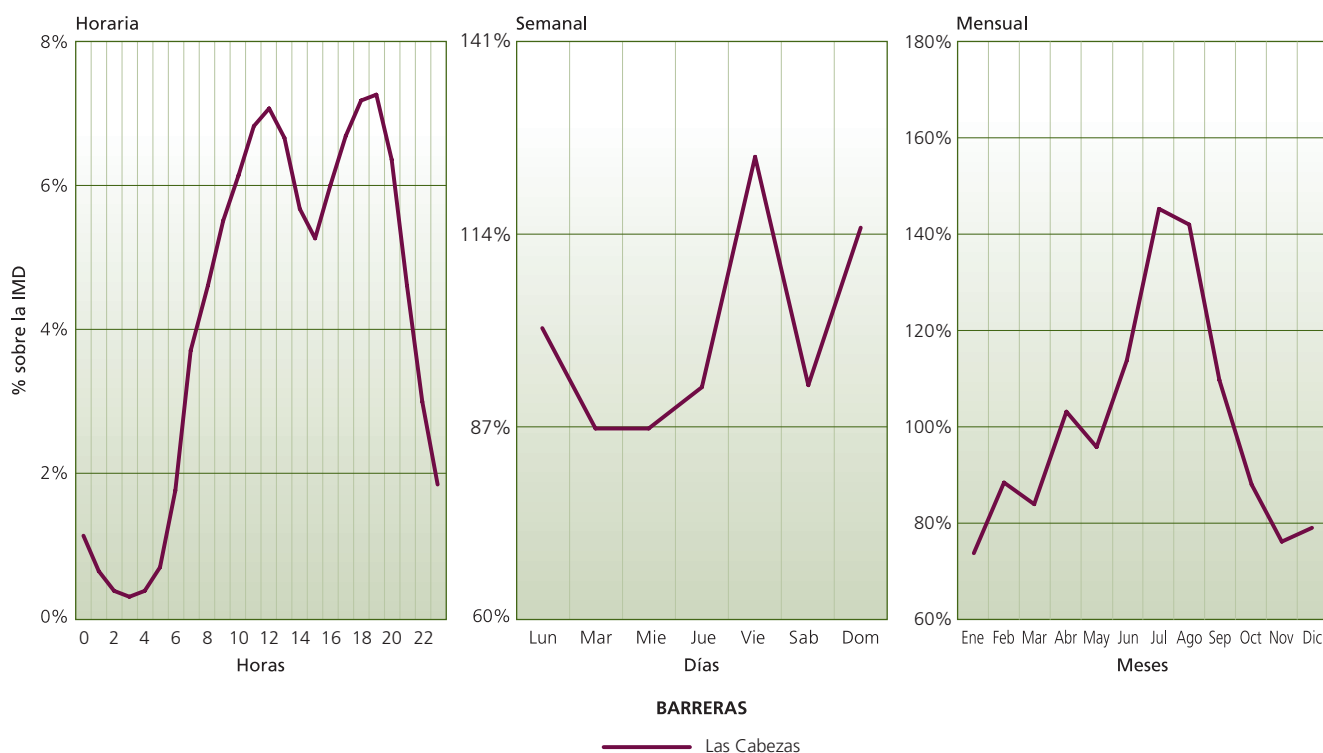
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 19 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,07% de la intensidad total diaria en la barrera de Las Cabezas de 19.632 Vh/día y la segunda llega a alcanzar el 7,26%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo el 125,15% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período julio-agosto (145,13%-141,85%).

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 2011



Horaria		Las Cabezas	
Horas	IMD	% s/IMD	
0	228	1,16%	
1	131	0,67%	
2	79	0,40%	
3	60	0,31%	
4	76	0,39%	
5	144	0,73%	
6	351	1,79%	
7	731	3,72%	
8	905	4,61%	
9	1.083	5,52%	
10	1.208	6,15%	
11	1.340	6,83%	
12	1.388	7,07%	
13	1.307	6,66%	
14	1.117	5,69%	
15	1.039	5,29%	
16	1.180	6,01%	
17	1.314	6,69%	
18	1.410	7,18%	
19	1.426	7,26%	
20	1.249	6,36%	
21	909	4,63%	
22	590	3,01%	
23	367	1,87%	
Total	19.632		

Diaria		Mediterráneo	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	19.802	100,87%	
Mar	17.040	86,80%	
Mie	17.037	86,78%	
Jue	18.191	92,66%	
Vie	24.570	125,15%	
Sáb	18.209	92,75%	
Dom	22.598	115,11%	
Total	19.632		

Mensual		Mediterráneo	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	14.485	73,78%	
Feb	17.355	88,40%	
Mar	16.511	84,10%	
Abr	20.236	103,08%	
May	18.787	95,70%	
Jun	22.365	113,92%	
Jul	28.492	145,13%	
Ago	27.848	141,85%	
Sep	21.508	109,56%	
Oct	17.305	88,15%	
Nov	14.975	76,28%	
Dic	15.509	79,00%	
Total	19.632		

c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,00% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,75% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 19,84% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. AP-4: Sevilla-Cádiz



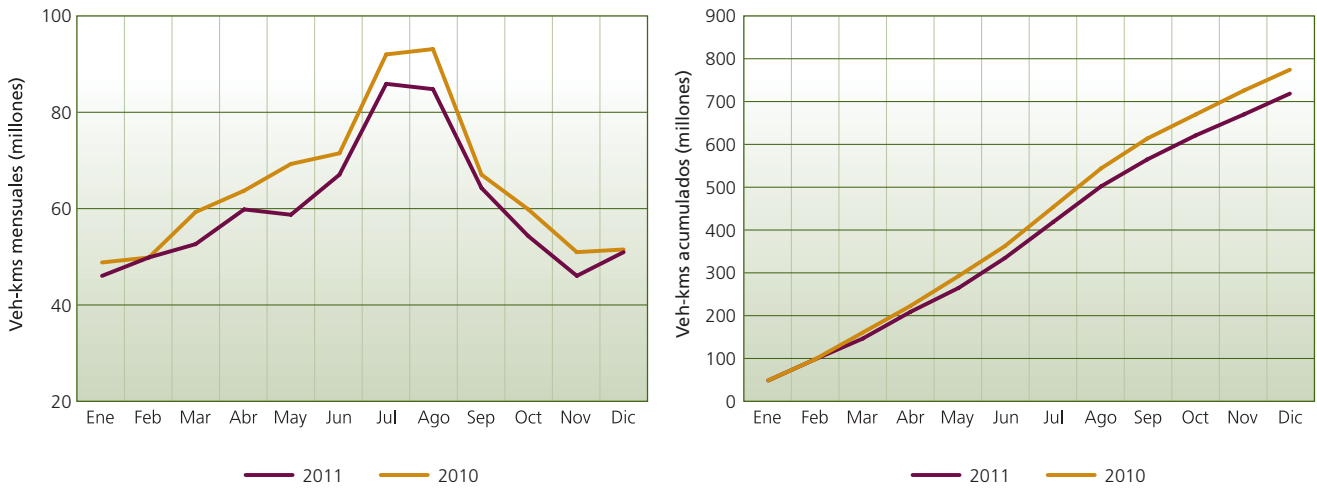
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	19,84
10	16,90
20	16,38
30	16,00
40	15,45
50	15,15
60	14,59
70	14,25
80	14,15
90	14,07
100	13,75

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 720 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 2011. AP-4: Sevilla-Cádiz



Autopista AP-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	46,04	49,79	52,72	59,62	58,60	67,07		
Mens. 2010	48,82	49,58	59,46	63,68	69,12	71,26		
Acum. 2011	46,04	49,79	52,72	59,62	58,60	67,07		
Acum. 2010	48,82	49,58	59,46	63,68	69,12	71,26		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	46,04	95,83	148,54	208,17	266,77	333,84	590,05	
Mens. 2010	37,23	74,51	119,51	168,00	221,07	275,31	814,14	
Acum. 2011	419,96	504,85	568,86	623,20	669,38	720,13		
Acum. 2010	345,75	417,10	468,17	512,58	551,06	590,05		

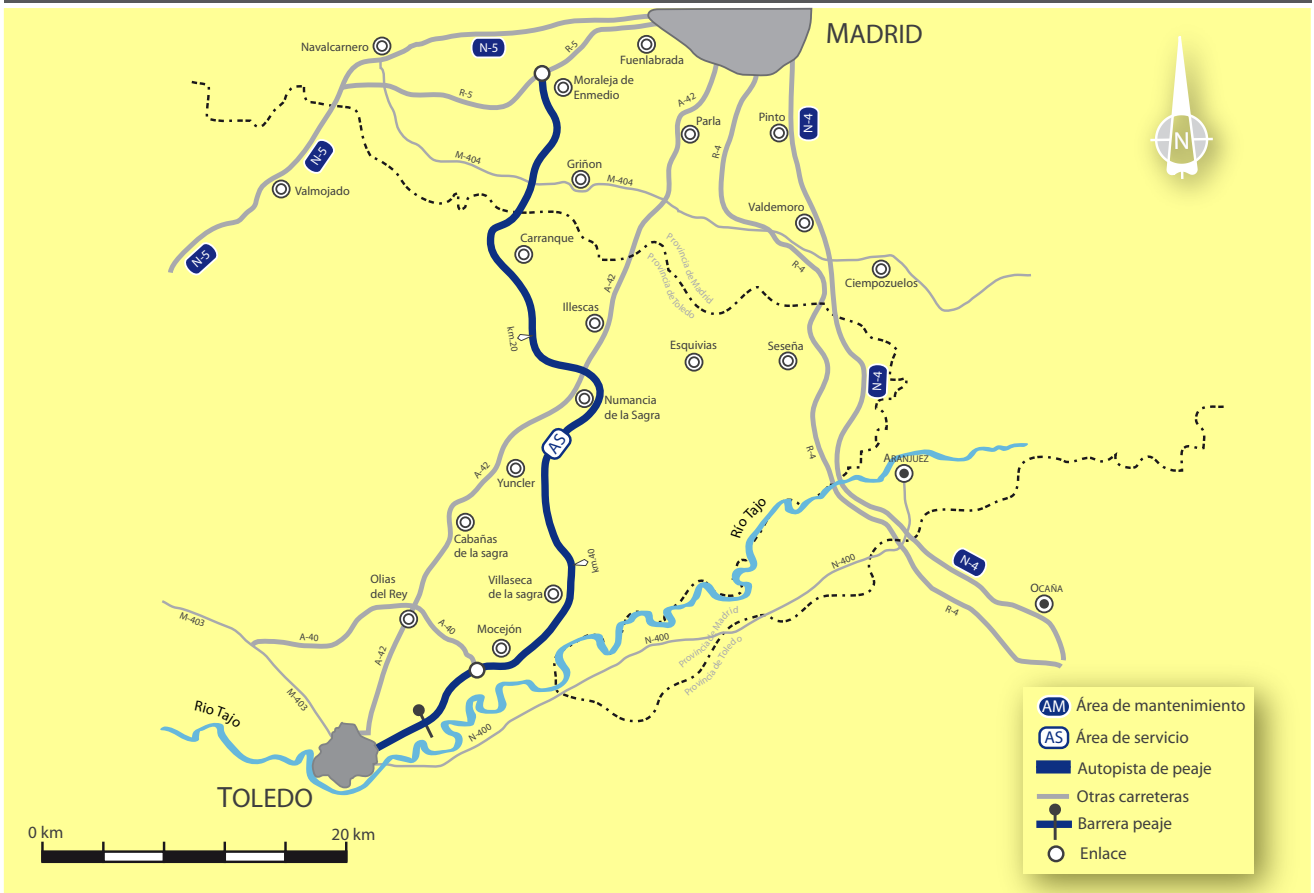
AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

AP-41

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

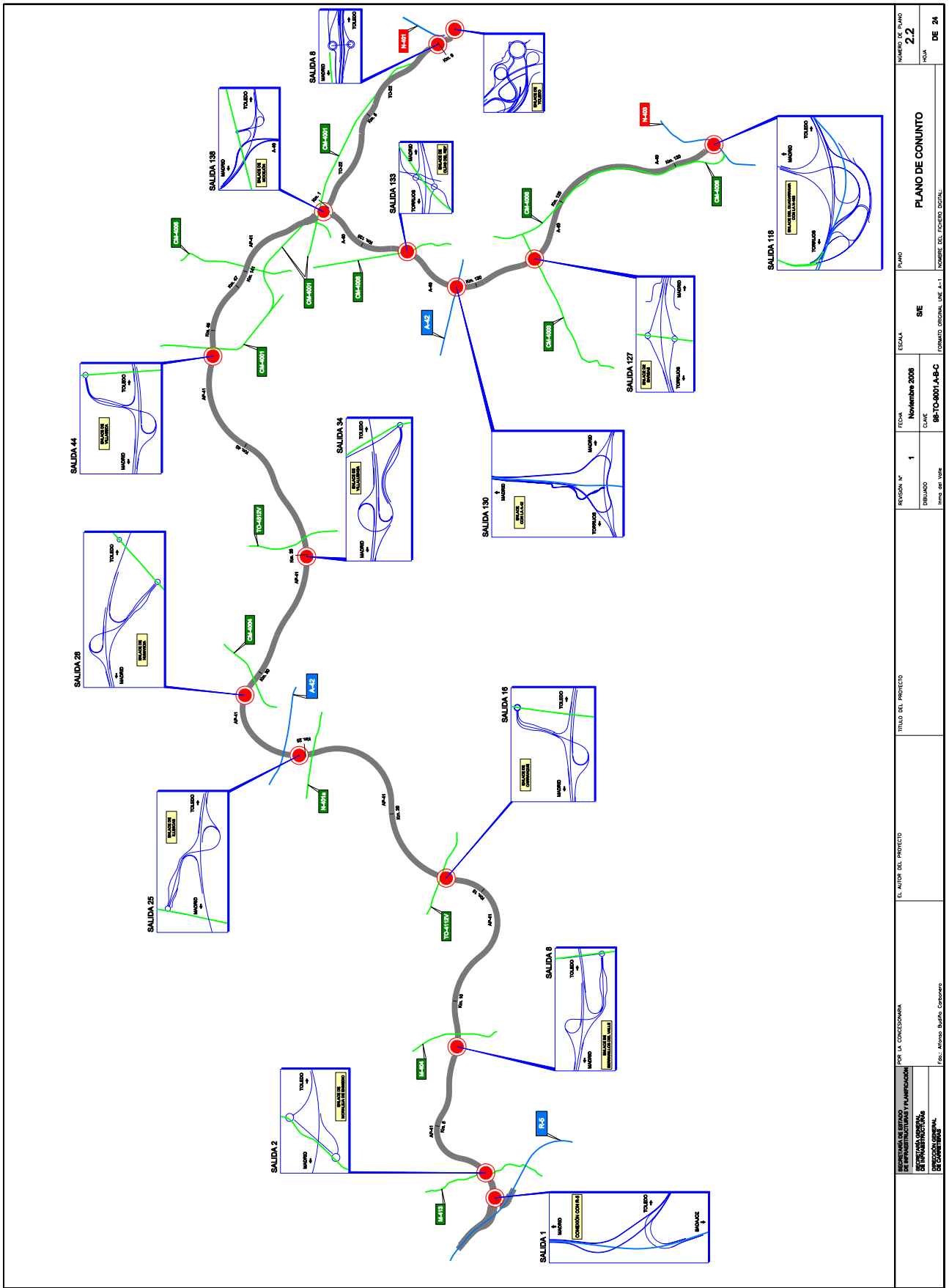


→ AP-41 AUTOPISTA MADRID-TOLEDO



SERVICIOS

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



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	EL AUTOR DEL PROYECTO	REVISIÓN N.º 1	FECHA Noviembre 2008	ESCALA SIE	PLANO PLANO DE CONJUNTO	NÚMERO DE PLANO 2.2	HOJA DE 24
TÍTULO DEL PROYECTO		REVISIÓN N.º 1	FECHA Noviembre 2008	ESCALA SIE	PLANO PLANO DE CONJUNTO	NÚMERO DE PLANO 2.2	HOJA DE 24
TÍTULO DEL PROYECTO		DISEÑADO Inés del Sol	CLAVE 96-TO-9001A-B-C	FORMA ORIGINAL DISEÑO: 1-1	FORMA ORIGINAL DISEÑO: 1-1	FORMA ORIGINAL DISEÑO: 1-1	FORMA ORIGINAL DISEÑO: 1-1

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



AP-41: Madrid-Toledo

AUTOPISTA AP-41: Madrid-Toledo

Sociedad concesionaria: SOCIEDAD CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS 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 (*)	113,40
Ingresos de explotación 2011 (*)	3,47
Resultado de explotación 2011 (*)	-2,69

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-41: Madrid - Toledo-peaje	13/02/2004	29/12/2006	13/02/2040 (44)
	TO-22 (Mocejón-Toledo)-Libre/peaje	13/02/2004	29/12/2006	13/02/2040 (44)
	A-40 (Guadarrama-Mocejón)-libre	13/02/2004	29/12/2006	13/02/2040 (44)

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-41: Madrid-Toledo fue de 1.311 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 1.275 corresponden a la categoría de ligeros y 36 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (7,2%) 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 951 Vh/día en el tramo Numancia de la Sagra-Villaluenga hasta 2.303 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 24,83 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,15% 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
R5-Serranillos del Valle	2.254	49	2.303	-19,64	5.347.615	116.253	5.463.868	-19,64
Serranillos del Valle-Carranque	1.897	44	1.941	-18,95	5.760.810	133.619	5.894.429	-18,95
Carranque-Illescas	1.224	37	1.261	-19,53	3.895.747	117.764	4.013.511	-19,53
Illescas-Numancia de la Sagra	1.062	33	1.095	-21,72	1.434.231	44.567	1.478.798	-21,72
Numancia de la Sagra-Villaluenga	925	26	951	-19,65	2.018.998	56.750	2.075.748	-19,65
Villaluenga-Villaseca de la Sagra	938	29	967	-18,44	3.108.720	96.112	3.204.831	-18,44
Villaseca de la Sagra-Toledo	963	36	999	-17,07	2.601.063	97.236	2.698.299	-17,07
Total tramo de peaje	1.275	36	1.311	-20,76	24.167.183	662.300	24.829.483	-20,76

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Enlace Guadarrana-Enlace Bargas	4.220	897	5.117	12,46	20.640.020	4.387.227	25.027.247	12,46
Enlace Bargas-Enlace Ollas	1.100	336	1.436	13,10	803.000	245.280	1.048.280	13,07
Enlace Ollas-Enlace AP-41	172	17	189	6,20	156.950	15.513	172.463	6,18
Total tramos libres	3.306	711	4.017	12,42	21.599.970	4.648.020	26.247.990	12,44

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	58,81	2,30
IMD total (Vh/d)	1.311	7,19
Demanda total (MVh x km)	24,83	0,15

(*) Tramos de peaje.

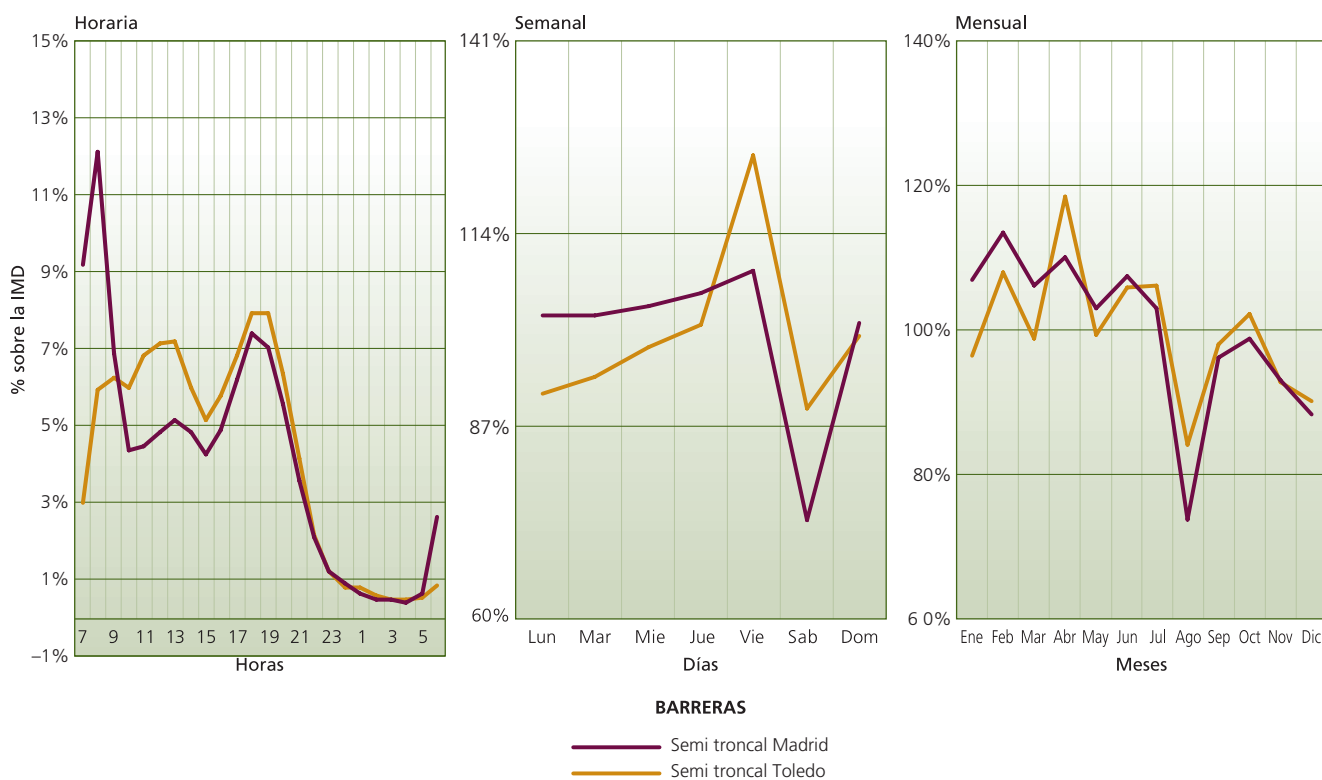
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8 h y las 19 h. La primera de ellas alcanza un valor del 12,11% de la intensidad total diaria de 2.532 Vh/día en la semitroncal de Madrid y la segunda llega a alcanzar el 7,92% en la semitroncal de Toledo.

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 125,26% de la media de la IMD en ese punto. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una punta estacional localizada en el mes de abril (118,48%) 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 2011



Horaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	232	9,17%	32	3,01%
8	307	12,11%	62	5,92%
9	174	6,87%	65	6,23%
10	110	4,36%	63	5,97%
11	113	4,46%	71	6,79%
12	123	4,84%	75	7,15%
13	131	5,16%	75	7,20%
14	122	4,83%	63	5,99%
15	108	4,26%	54	5,11%
16	124	4,89%	60	5,75%
17	157	6,19%	71	6,82%
18	187	7,37%	83	7,91%
19	178	7,01%	83	7,92%
20	141	5,56%	66	6,32%
21	90	3,54%	43	4,14%
22	52	2,07%	22	2,14%
23	31	1,22%	12	1,18%
24	23	0,90%	8	0,80%
1	16	0,64%	8	0,80%
2	11	0,45%	6	0,55%
3	12	0,46%	5	0,48%
4	10	0,39%	5	0,44%
5	16	0,65%	6	0,53%
6	66	2,60%	9	0,86%
Total	2.532		1.048	

Diaria	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	2.593	102,85%	955	91,58%
Mar	2.587	102,61%	981	94,08%
Mie	2.624	104,10%	1.025	98,29%
Jue	2.666	105,76%	1.057	101,39%
Vie	2.746	108,93%	1.306	125,26%
Sáb	1.863	73,90%	934	89,57%
Dom	2.560	101,55%	1.041	99,83%
Total	17.640		7.296	

Mensual	Lateral de Villaseca		Troncal de Toledo	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	2.463	106,93%	964	96,47%
Feb	2.613	113,44%	1.079	107,99%
Mar	2.443	106,06%	987	98,75%
Abr	2.538	110,19%	1.184	118,48%
May	2.370	102,91%	993	99,38%
Jun	2.473	107,40%	1.057	105,84%
Jul	2.373	103,05%	1.059	106,05%
Ago	1.698	73,74%	839	84,01%
Sep	2.217	96,28%	979	98,02%
Oct	2.278	98,91%	1.021	102,20%
Nov	2.145	93,14%	926	92,67%
Dic	2.033	88,29%	900	90,11%
Total	17.640		7.296	

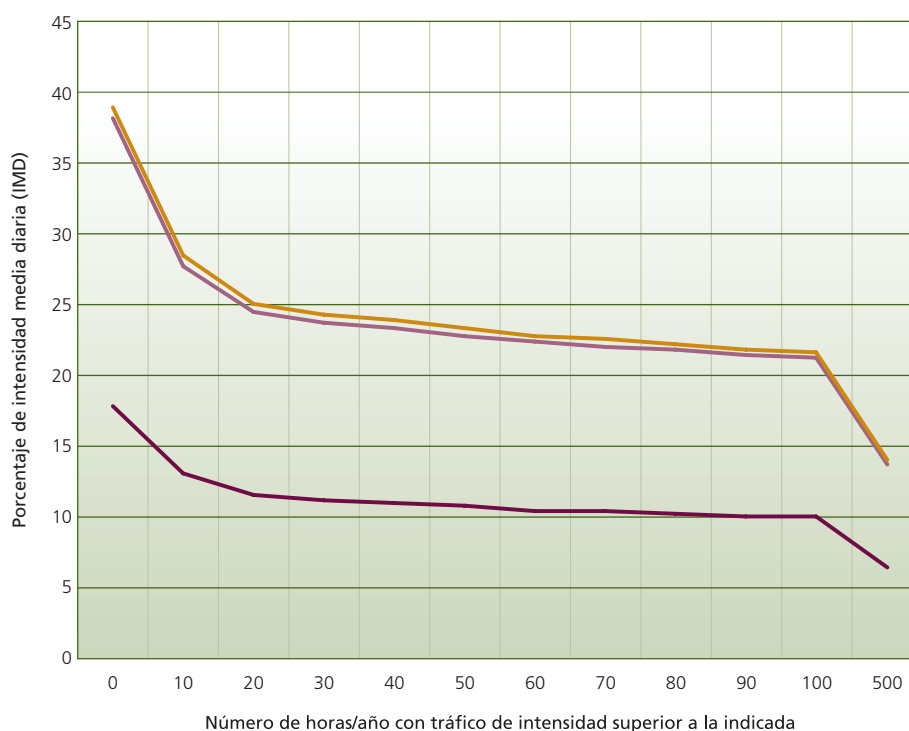
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 23,80% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 21,19% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 38,12% 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 2011. AP-41: Madrid-Toledo



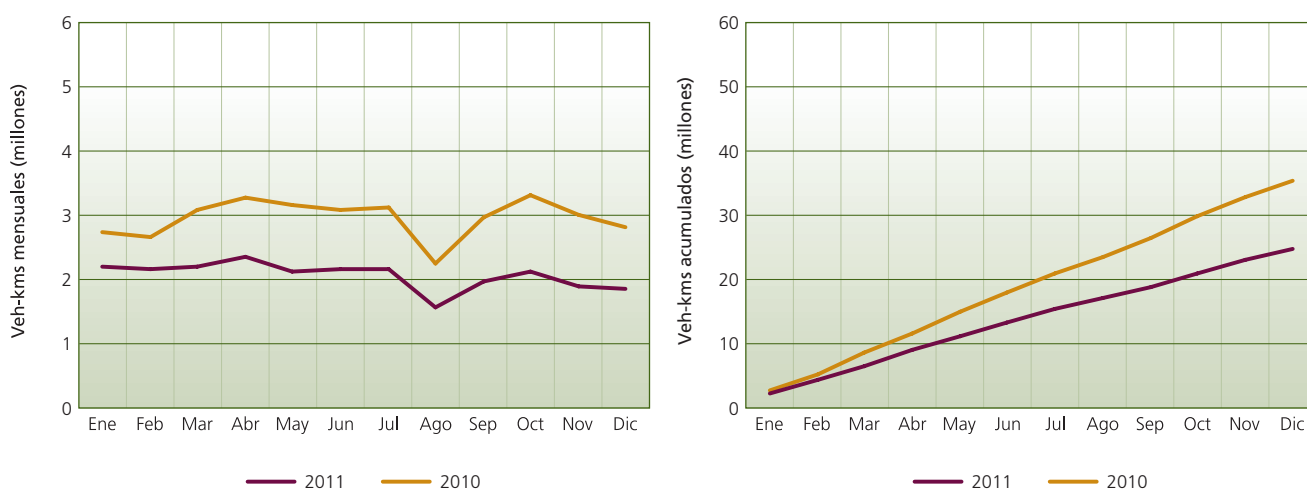
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	38,12	17,92	38,95
10	27,79	13,06	28,39
20	24,58	11,55	25,11
30	23,80	11,18	24,31
40	23,36	10,98	23,87
50	22,84	10,73	23,34
60	22,32	10,49	22,80
70	22,06	10,37	22,54
80	21,80	10,24	22,27
90	21,45	10,08	21,92
100	21,19	9,96	21,65
500	13,72	6,45	14,02

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta la punta mencionada que se produjo durante el mes de abril. La utilización de la vía durante este año superó los 24 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-41). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2011. AP-41: Madrid-Toledo



Autopista AP-41	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	2,19	2,15	2,20	2,36	2,14	2,18		
Mens. 2010	2,73	2,68	3,10	3,28	3,17	3,08		
Acum. 2011	2,19	4,34	6,55	8,91	11,04	13,22		
Acum. 2010	2,73	5,41	8,51	11,78	14,95	18,03		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	2,15	1,57	1,96	2,12	1,91	1,87	24,81	
Mens. 2010	3,11	2,25	2,98	3,31	3,01	2,83	35,51	
Acum. 2011	15,38	16,94	18,91	21,03	22,94	24,81		
Acum. 2010	21,13	23,38	26,36	29,67	32,68	35,51		

AUTOPISTA ALTO DE LAS
PEDRIZAS-MÁLAGA

AP-46

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



→ AP-46 AUTOPISTA ALTO DE LAS PEDRIZAS-MÁLAGA



AUTOPISTA AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA DEL GUADALMEDINA, C.E.S.A.
Longitud: 28,04 km

La autopista AP-46 corresponde al itinerario Alto de las Pedrizas-Málaga y posee una longitud total de 28,04 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.

Tabla T-1 (AP-46). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	Autopista del Guadalmedina, C.E.S.A.
Domicilio	AP-46, km 6,2. Casabermeja (Málaga) - 29160
Fecha de constitución	13/11/2006
Capital social (*)	55,12
Ingresos de explotación 2011 (*)	1,30
Resultado de explotación 2011 (*)	0,07

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	11/09/2006	28/10/2011	27/02/2044

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga fue de 8.286 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 7.732 corresponden a la categoría de ligeros y 554 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (45,4%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 15,32 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,1% 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 1,1%.

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

Tabla T-2 (AP-46). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Tramo único	7.732	554	8.286	—	14.318.575,29	1.004.836,94	15.323.412,23	—
Total tramo de peaje	7.732	554	8.286		14.318.575	1.004.837	15.323.412	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	28,04	1,10
IMD total (Vh/d)	8.286	45,41
Demanda total (MVh x km)	15,32	0,09

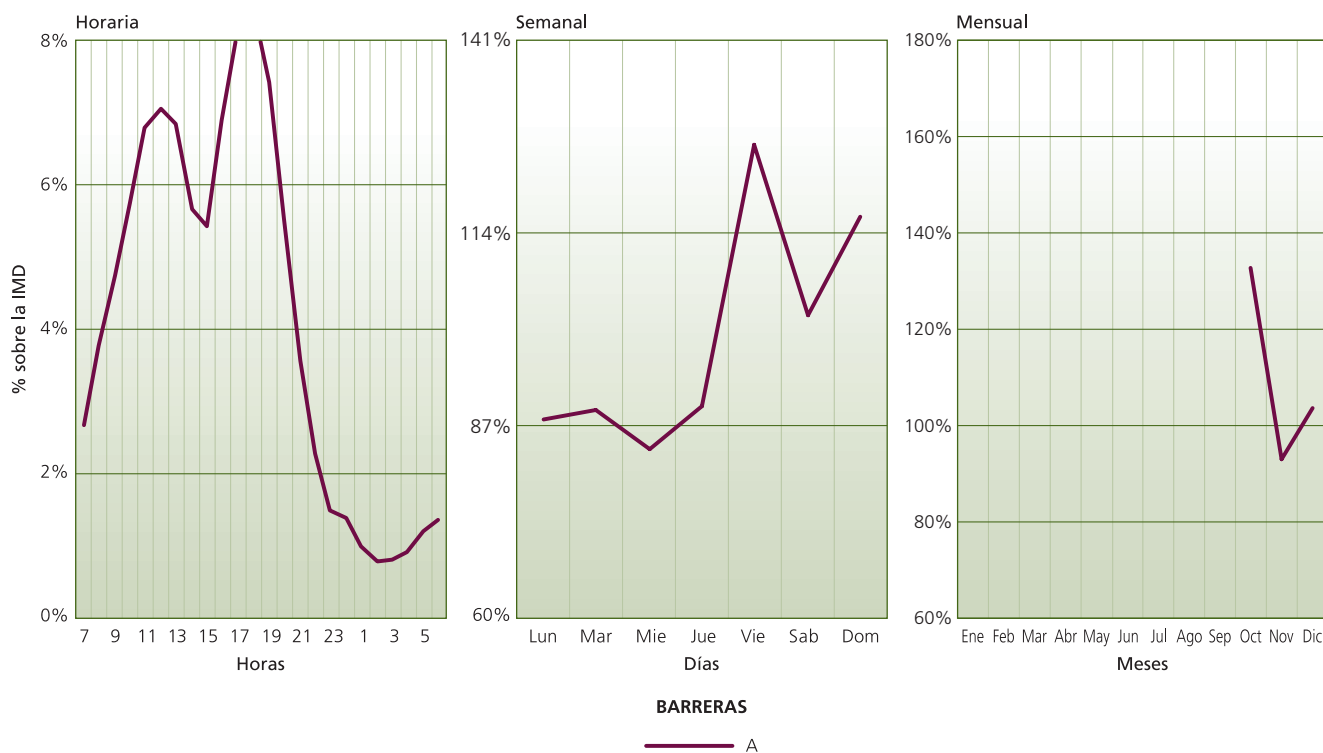
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-46 a lo largo de las 24 horas del día muestra dos puntas situadas en torno a las 12 h y las 18 h. Estas puntas alcanzan unos valores del 7,05% y del 8,46% respectivamente de la intensidad total diaria de 8.286 Vh/día.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes alcanzando un valor de 126,61% de la media de la IMD en ese punto. En cuanto a la distribución mensual, puesto que esta autopista está en servicio desde octubre del año pasado solo podemos considerar a partir de entonces, situándose la punta en el mes de octubre (132,67%).

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

Tabla y gráfico T-3 (AP-46). Distribución de las intensidades medias. AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga. Año 2011



Horaria		A	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	221	2,67%	
8	313	3,78%	
9	394	4,76%	
10	476	5,75%	
11	562	6,78%	
12	584	7,05%	
13	566	6,83%	
14	470	5,67%	
15	449	5,41%	
16	572	6,90%	
17	678	8,18%	
18	701	8,46%	
19	615	7,42%	
20	459	5,54%	
21	295	3,56%	
22	189	2,28%	
23	123	1,49%	
24	114	1,38%	
1	83	1,00%	
2	65	0,79%	
3	67	0,81%	
4	77	0,93%	
5	100	1,21%	
6	112	1,36%	
Total	14.827		

Diaria		A	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	7.290	87,98%	
Mar	7.391	89,20%	
Mie	6.944	83,80%	
Jue	7.455	89,98%	
Vie	10.491	126,61%	
Sáb	8.516	102,77%	
Dom	9.646	116,41%	
Total	8.286		

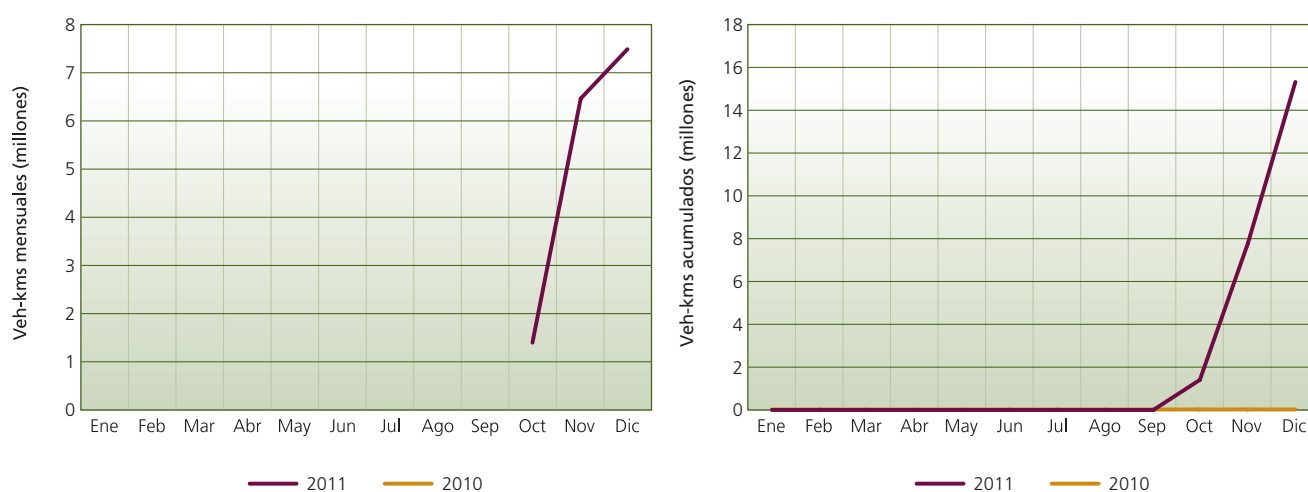
Mensual		A	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene			
Feb			
Mar			
Abr			
May			
Jun			
Jul			
Ago			
Sep			
Oct	10.993	132,67%	
Nov	7.697	92,89%	
Dic	8.594	103,72%	
Total	8.286		

c) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta la punta mencionada que se produjo durante el mes de octubre. La utilización de la vía durante este año superó los 15 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-46). Distribución mensual de los Vh × km recorridos. Año 2011



Autopista AP-46	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun						
Mens. 2011												
Mens. 2010												
Acum. 2011												
Acum. 2010												
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total					
Mens. 2011				1,38	6,47	7,47	15,32					
Mens. 2010							0,00					
Acum. 2011				1,38	7,85	15,32						
Acum. 2010												

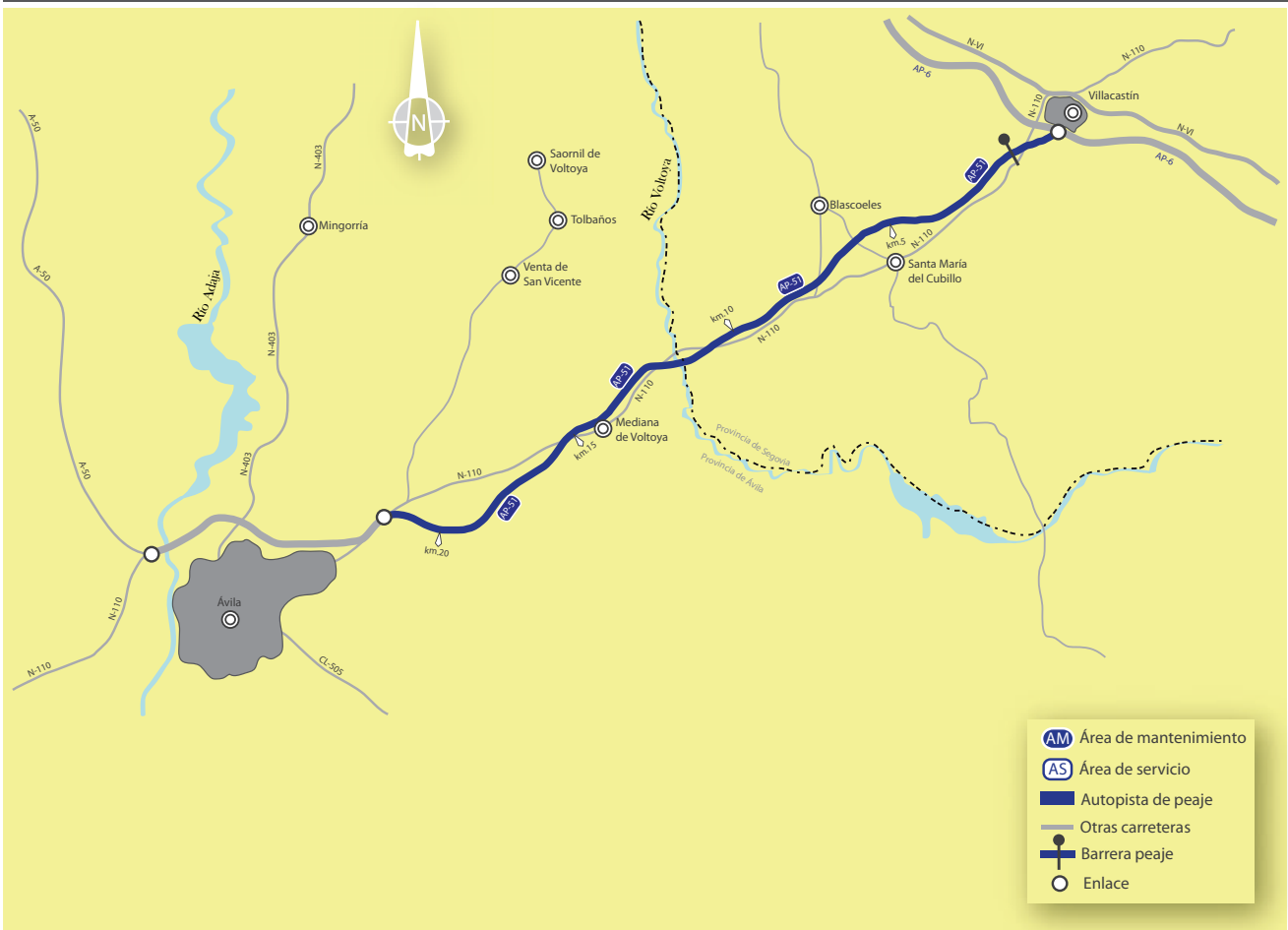
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA

AP-51

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



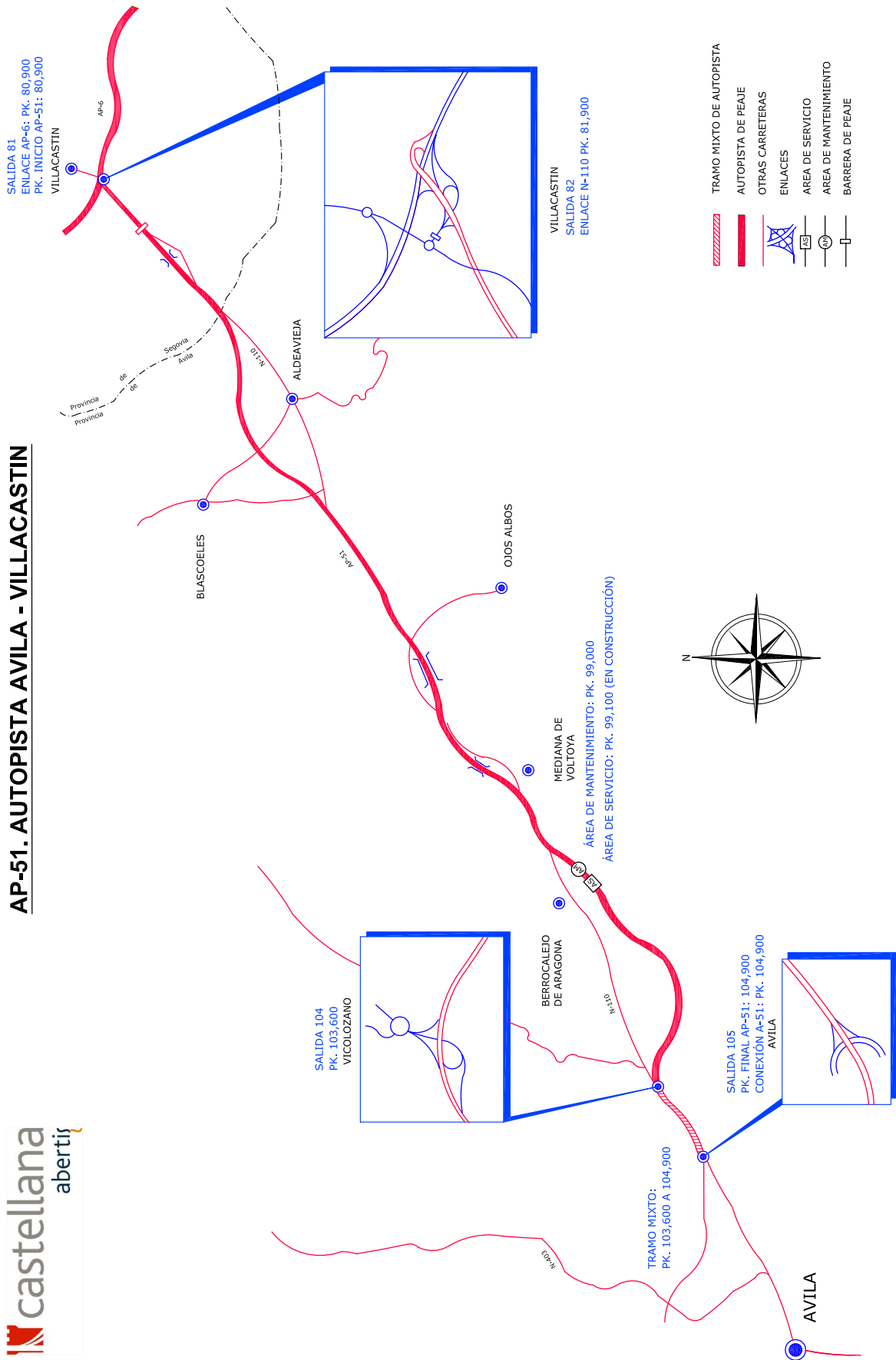
→ AP-51 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA



SERVICIOS

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

AP-51. AUTOPISTA AVILA - VILLACASTIN



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) - 64,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2011 (*)	119,5
Resultado de explotación 2011 (*)	50

	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	17/01/1964	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín-Adanero	17/08/1968	27/12/1976	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	04/11/1995	07/11/2002	18/11/2031 a 36
	Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana)	04/11/1995	08/04/2003	18/11/2031 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

(**) Tramo Villalba-Alto del Caloco.

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

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-51: AP-6-Conexión con Ávila fue de 7.639 vehículos, de los cuales 7.161 corresponden a la categoría de ligeros y 478 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (41,9%) 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 2011 para el conjunto de la vía en 64,41 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,38% 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 10/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 10/11
Villalba-San Rafael	7.161	478	7.639	-7,34	60.380.492	4.027.484	64.407.976	-7,34
Total tramo de peaje	7.161	478	7.639	-7,34	60.380.492	4.027.484	64.407.976	-7,34

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	23,10	0,90
IMD total (Vh/d)	7.639	41,86
Demanda total (MVh x km)	64,41	0,38

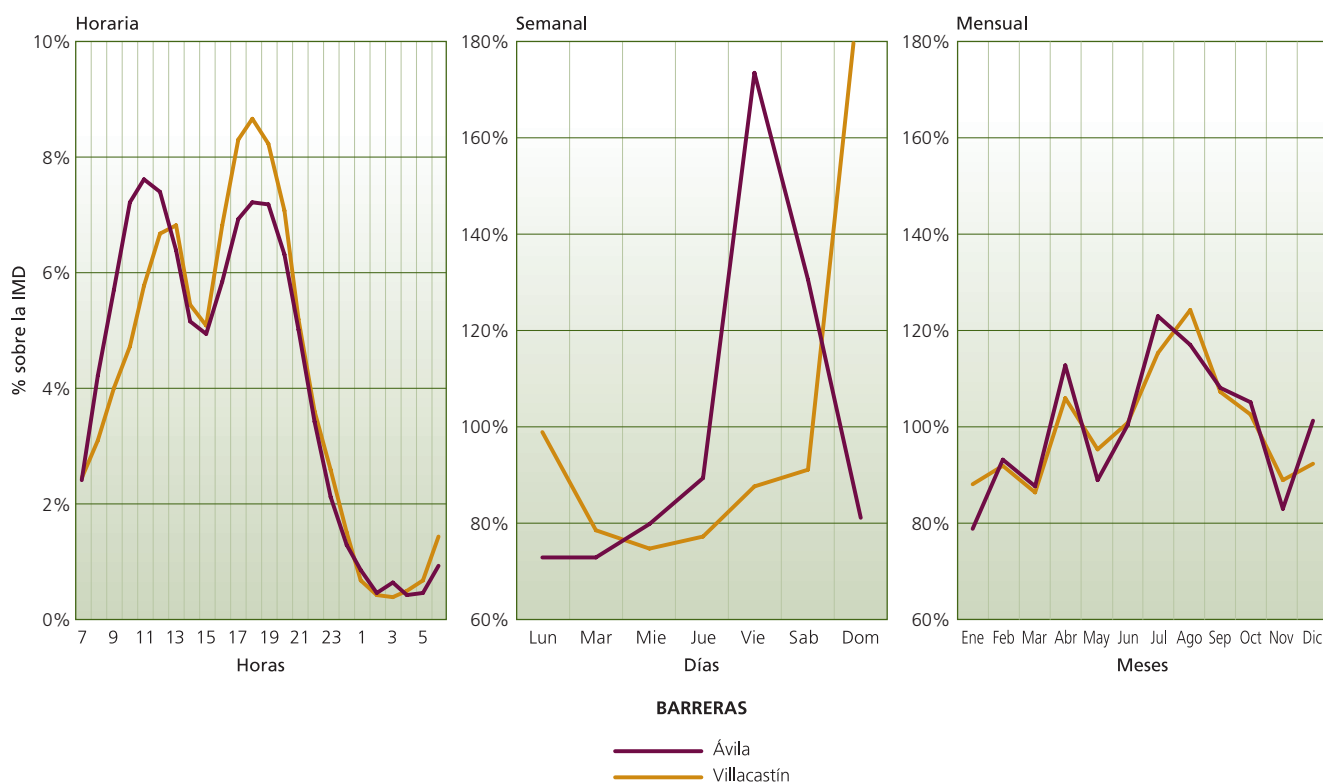
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,80% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,67%. En Ávila las puntas se invierten situándose en torno a las 11 h (7,62%) y las 18 h (7,22%).

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 173,44% y la segunda el 191,88% 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 122,87% de la IMD (Ávila, julio) y el 124,10% (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 2011



Horaria	Ávila		Villacastín	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	93	2,39%	95	2,43%
8	163	4,21%	120	3,09%
9	221	5,70%	156	4,00%
10	280	7,22%	185	4,73%
11	295	7,62%	224	5,75%
12	287	7,39%	260	6,66%
13	247	6,38%	265	6,80%
14	200	5,15%	213	5,45%
15	191	4,92%	198	5,06%
16	226	5,83%	266	6,82%
17	269	6,93%	324	8,30%
18	280	7,22%	338	8,67%
19	279	7,19%	321	8,22%
20	244	6,29%	275	7,05%
21	194	5,00%	202	5,19%
22	132	3,40%	140	3,59%
23	82	2,13%	102	2,60%
24	50	1,28%	59	1,52%
1	33	0,85%	26	0,67%
2	18	0,47%	17	0,43%
3	25	0,65%	15	0,39%
4	16	0,41%	19	0,50%
5	17	0,45%	27	0,68%
6	35	0,91%	56	1,42%
Total	3.879		3.879	

Diaria	Ávila		Villacastín	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	2.819	72,68%	3.864	99,01%
Mar	2.818	72,65%	3.068	78,63%
Mie	3.094	79,77%	2.915	74,70%
Jue	3.459	89,19%	3.013	77,21%
Vie	6.727	173,44%	3.420	87,65%
Sáb	5.061	130,47%	3.555	91,09%
Dom	3.150	81,21%	7.488	191,88%
Total	3.879		3.879	

Mensual	Ávila		Villacastín	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	3.063	78,96%	3.438	88,10%
Feb	3.611	93,09%	3.596	92,14%
Mar	3.403	87,75%	3.369	86,32%
Abr	4.369	112,63%	4.136	105,99%
May	3.452	89,01%	3.728	95,53%
Jun	3.901	100,58%	3.932	100,76%
Jul	4.766	122,87%	4.503	115,40%
Ago	4.537	116,96%	4.843	124,10%
Sep	4.190	108,04%	4.185	107,23%
Oct	4.078	105,14%	4.002	102,56%
Nov	3.221	83,04%	3.470	88,91%
Dic	3.933	101,41%	3.601	92,29%
Total	3.879		3.879	

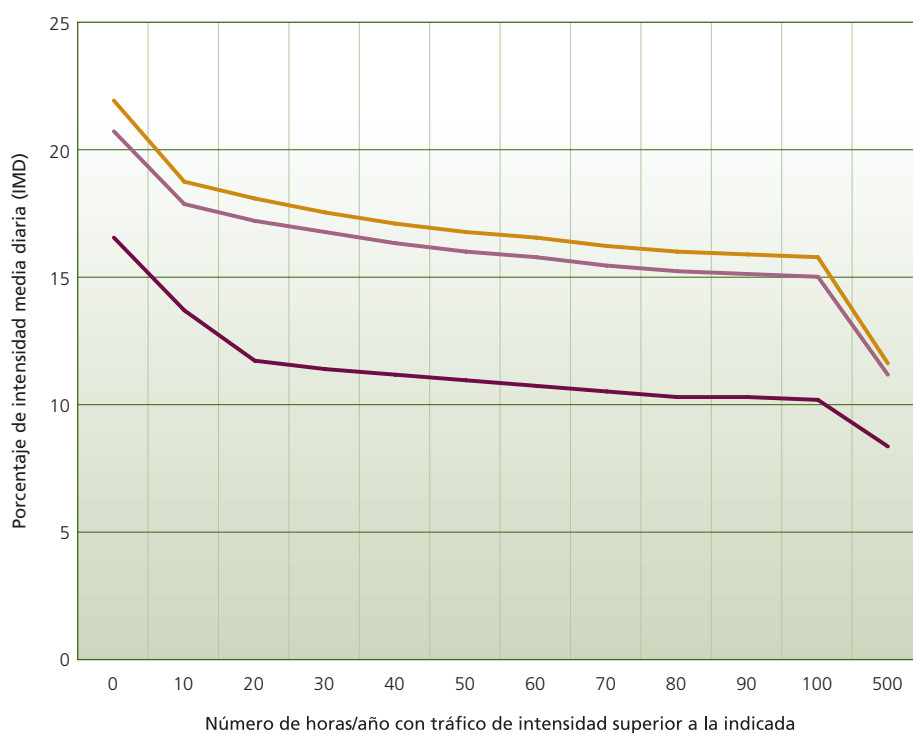
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 16,78% 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 15,09% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 20,80% 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 2011. AP-51: Ávila-Villacastín



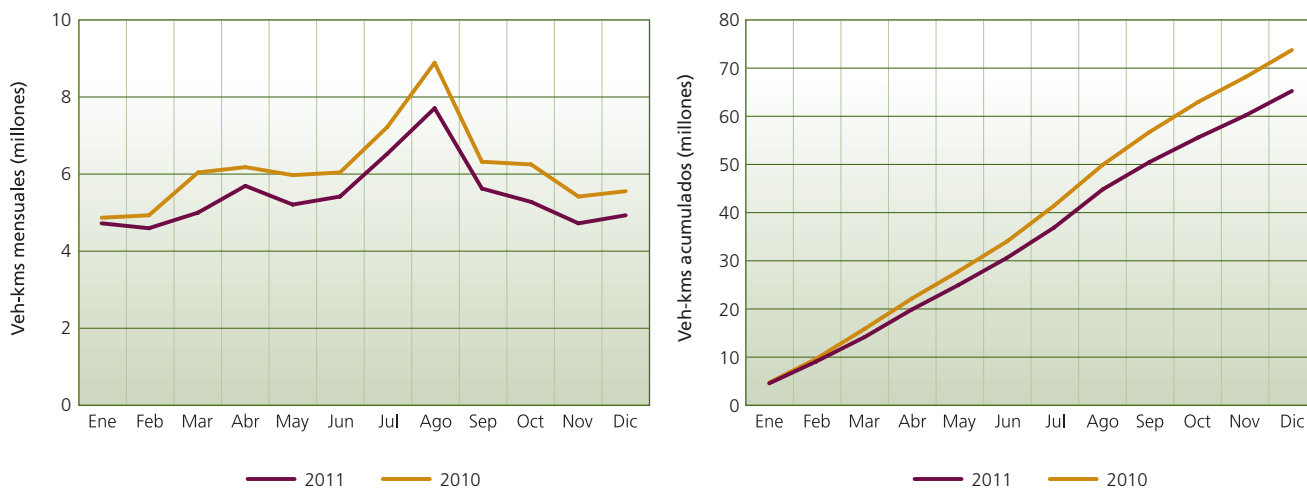
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	20,80	16,55	22,01
10	17,86	13,76	18,75
20	17,19	11,76	18,06
30	16,78	11,36	17,57
40	16,33	11,16	17,16
50	16,00	10,97	16,84
60	15,79	10,77	16,59
70	15,49	10,57	16,26
80	15,28	10,37	16,03
90	15,16	10,37	15,92
100	15,09	10,17	15,77
500	11,15	8,37	11,64

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de abril el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 65 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-51). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2011. AP-51: Ávila-Villacastín



Autopista AP-41	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	4,65	4,66	4,85	5,89	5,14	5,44	
Mens. 2010	4,87	4,81	5,89	6,12	5,98	5,83	
Acum. 2011	4,65	4,66	4,85	5,89	5,14	5,44	
Acum. 2010	4,87	4,81	5,89	6,12	5,98	5,83	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	6,65	6,71	5,80	5,78	4,64	5,40	65,61
Mens. 2010	6,82	7,10	6,00	6,34	5,15	5,80	70,71
Acum. 2011	37,29	43,99	49,80	55,58	60,22	65,61	
Acum. 2010	40,33	47,42	53,42	59,76	64,91	70,71	

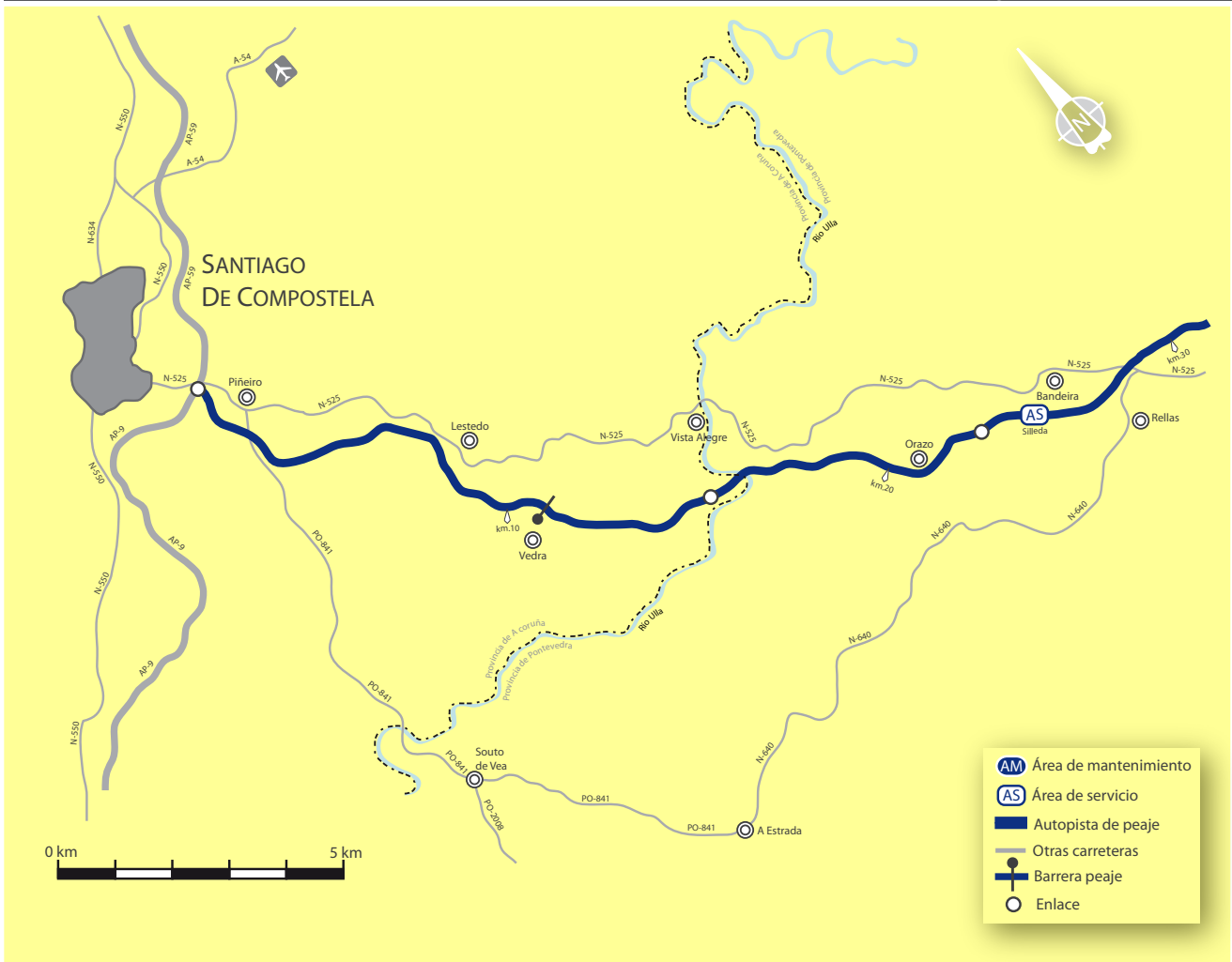
**AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-
ALTO DE SANTO DOMINGO**

AP-53

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



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

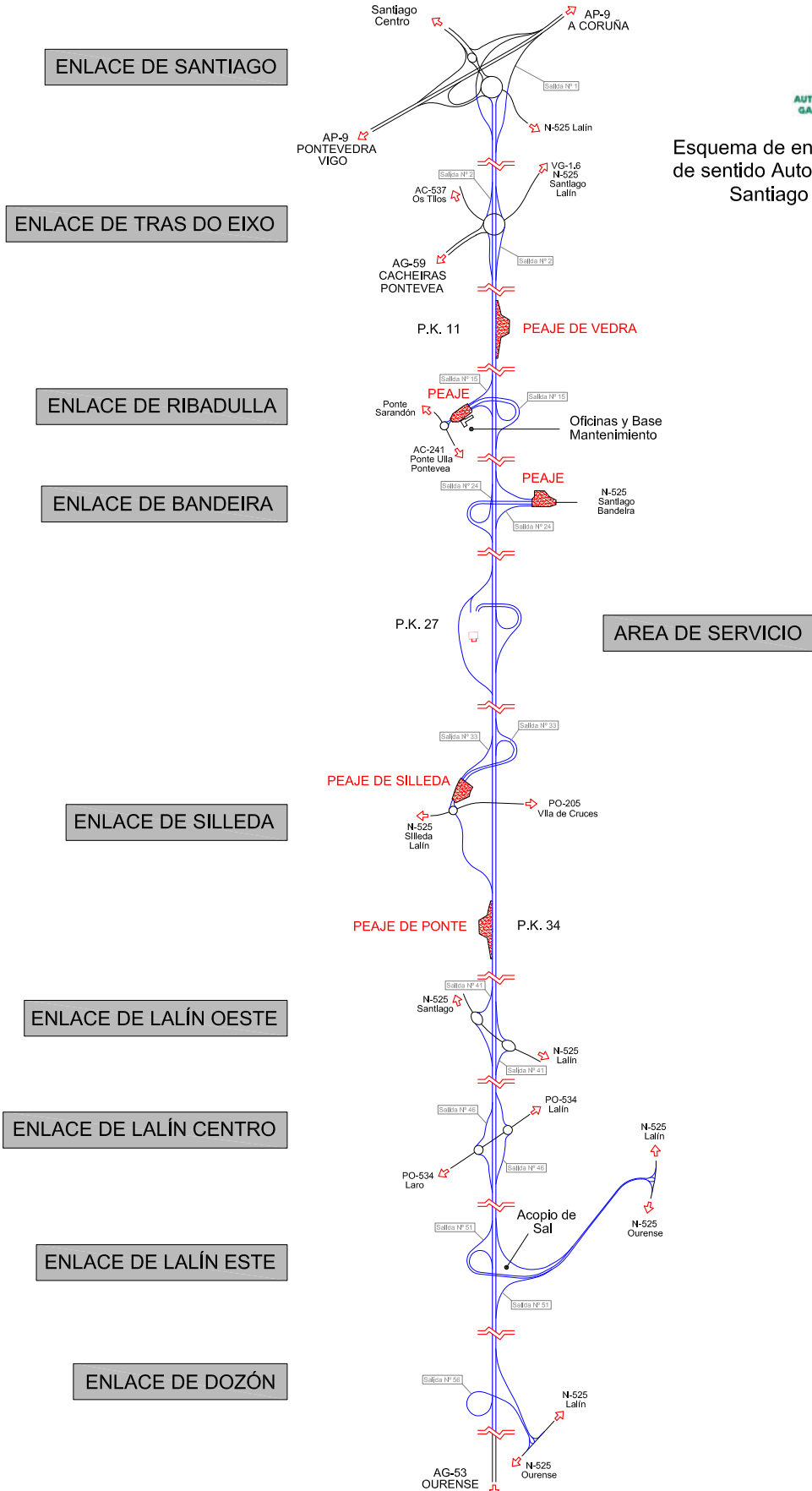


SERVICIOS

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



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

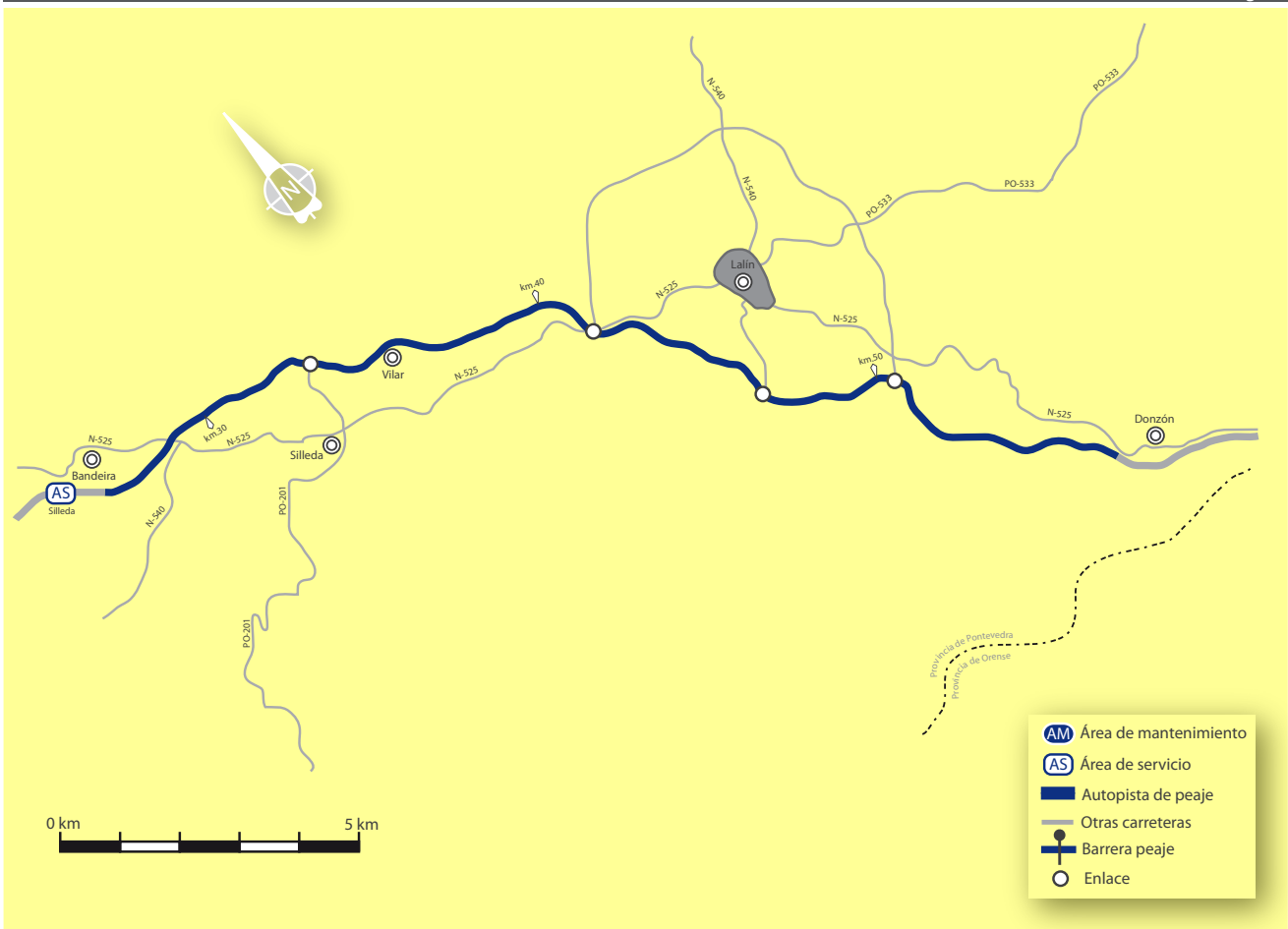
AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-
ALTO DE SANTO DOMINGO

AP-53

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚛	📄	✕	☎	📺	🚗	🏠	💰	🌳	📍	📺	♿
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 (ACEGA)
Longitud: 56,6 km

La autopista AP-53 corresponde al itinerario Santiago de Compostela-Alto de Sto. Domingo y posee una longitud total de 56,6 km con cuatro tramos de peaje. Esta autopista posee además cuatro 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
Ingresos de explotación 2011 (*)	9,91
Resultado de explotación 2011 (*)	

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo en sus tramos de peaje fue de 5.785 vehículos, de los cuales 5.450 corresponden a la categoría de ligeros y 335 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente inferior (31,7%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 4.779 Vh/día en el tramo Silleda-Lalín Oeste hasta 6.427 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 119,53 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 2011								
Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
AG59-Ribadulla	6.065	362	6.427	-6,37	33.072.798	1.972.961	35.045.759	-6,37
Ribadulla-Bandeira	5.886	350	6.236	-6,16	20.281.264	1.205.299	21.486.563	-6,16
Bandeira-Silleda	5.714	345	6.059	-5,72	18.977.604	1.145.890	20.123.494	-5,72
Silleda-Lalín Oeste	4.470	309	4.779	-5,96	40.262.135	2.607.618	42.869.753	-5,96
Total tramos de peaje	5.450	335	5.785	-6,08	112.593.801	6.931.769	119.525.570	-6,08

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Santiago-AG59	15.204	696	15.900	-2,99	13.874.048	634.702	14.508.750	-2,99
Lalín Oeste-Lalín Centro	6.137	262	6.399	-3,16	9.520.258	238.936	9.759.194	-3,16
Lalín Centro-Lalín Este	6.241	365	6.606	-3,37	9.590.748	332.757	9.923.504	-3,37
Lalín Este-Alto de S. Domingo	6.854	768	7.622	-2,48	15.259.795	701.060	15.960.856	-2,48
Total tramos libres	7.748	532	8.280	-2,94	48.244.848	1.907.456	50.152.304	-2,94

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	56,61	2,21
IMD total (Vh/d)	5.785	31,70
Demanda total (MVh x km)	119,53	0,71

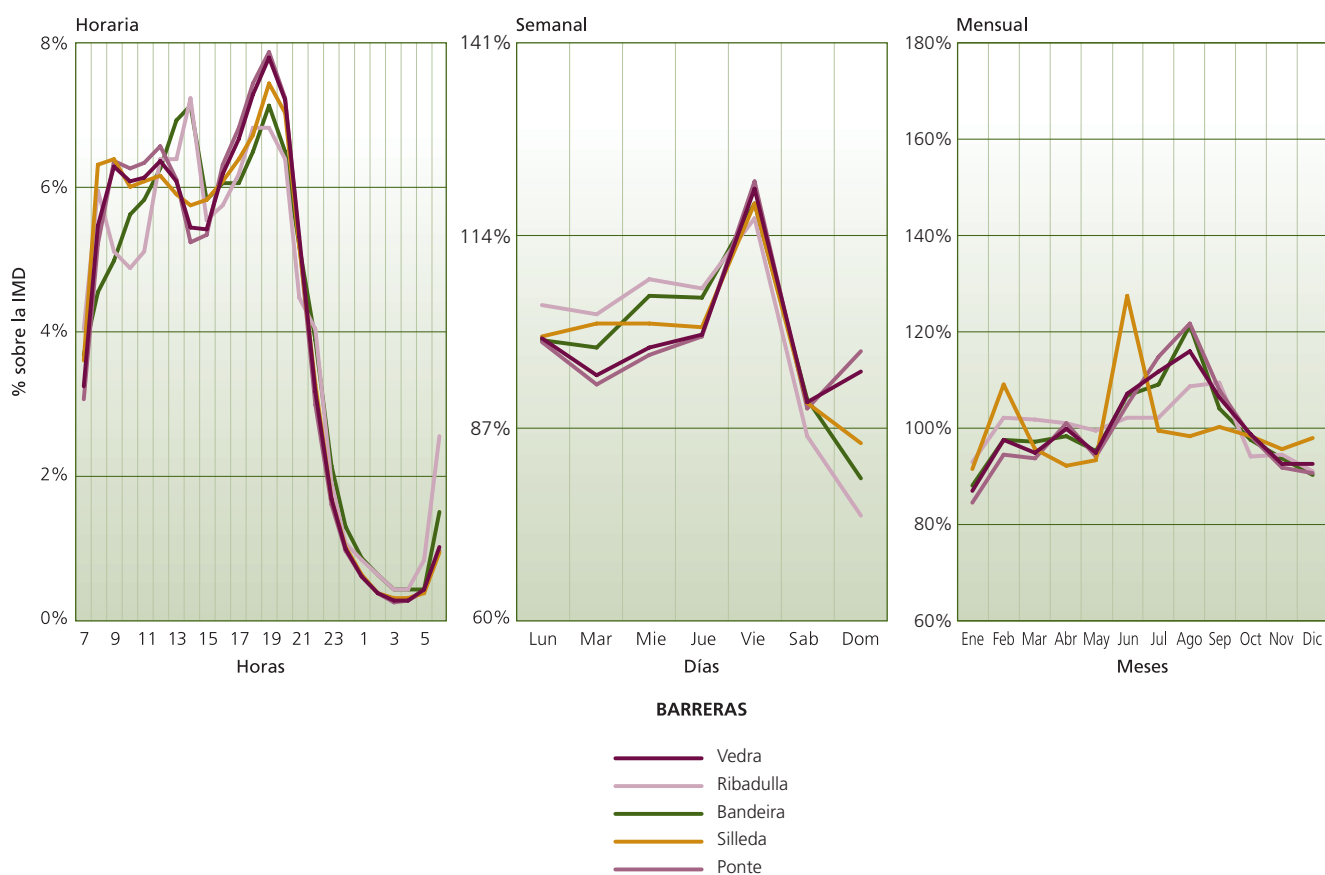
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-53 a lo largo de las 24 horas del día muestra tres puntas situadas en torno a las 9 h., a las 14 h y a las 19 h. Los valores se sitúan, respectivamente, en Silleda con un 6,40% de la IMD, en Ribadulla con un 7,25% de la IMD, y en Ponte con un 7,88% de la IMD.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo el valor máximo en Ponte con un 121,90% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas localizadas, en el mes de junio en Silleda con un valor de 127,69% de la IMD, en agosto en Vedra, Bandeira y Ponte, con un máximo en esta última de 121,85% de la IMD, y en septiembre en Ribadulla con 109,48% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-3 (AP-53). Distribución de las intensidades medias.
AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Sto. Domingo. Año 2011



Horaria	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	209	3,25%	19	4,05%	17	3,68%	45	3,60%	156	3,07%
8	352	5,48%	28	5,97%	21	4,55%	79	6,32%	265	5,22%
9	404	6,29%	24	5,12%	23	4,98%	80	6,40%	323	6,36%
10	391	6,09%	23	4,90%	26	5,63%	75	6,00%	318	6,26%
11	394	6,13%	24	5,12%	27	5,84%	76	6,08%	322	6,34%
12	409	6,37%	30	6,40%	29	6,28%	77	6,16%	334	6,58%
13	391	6,09%	30	6,40%	32	6,93%	74	5,92%	311	6,12%
14	351	5,46%	34	7,25%	33	7,14%	72	5,76%	266	5,24%
15	349	5,43%	26	5,54%	27	5,84%	73	5,84%	271	5,34%
16	398	6,20%	27	5,76%	28	6,06%	76	6,08%	321	6,32%
17	429	6,68%	29	6,18%	28	6,06%	80	6,40%	347	6,83%
18	468	7,29%	32	6,82%	30	6,49%	84	6,72%	378	7,44%
19	502	7,81%	32	6,82%	33	7,14%	93	7,44%	400	7,88%
20	463	7,21%	30	6,40%	30	6,49%	88	7,04%	367	7,23%
21	341	5,31%	21	4,48%	24	5,19%	65	5,20%	266	5,24%
22	204	3,18%	19	4,05%	18	3,90%	41	3,28%	152	2,99%
23	108	1,68%	9	1,92%	10	2,16%	21	1,68%	82	1,61%
24	64	1,00%	5	1,07%	6	1,30%	13	1,04%	50	0,98%
1	40	0,62%	4	0,85%	4	0,87%	8	0,64%	32	0,63%
2	26	0,40%	3	0,64%	3	0,65%	5	0,40%	20	0,39%
3	18	0,28%	2	0,43%	2	0,43%	4	0,32%	13	0,26%
4	18	0,28%	2	0,43%	2	0,43%	4	0,32%	14	0,28%
5	28	0,44%	4	0,85%	2	0,43%	5	0,40%	21	0,41%
6	67	1,04%	12	2,56%	7	1,52%	12	0,96%	50	0,98%
Total	6.424		469		462		1.250		5.079	

Diaria	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	6.416	99,80	487	104,38	460	99,60	1.253	100,17	5.050	99,40
Mar	6.079	94,56	481	103,09	455	98,52	1.276	102,01	4.736	93,22
Mie	6.336	98,56	505	108,24	489	105,88	1.275	101,93	4.949	97,42
Jue	6.447	100,28	498	106,74	488	105,66	1.267	101,29	5.085	100,09
Vie	7.771	120,88	545	116,81	549	118,87	1.487	118,88	6.193	121,90
Sáb	5.839	90,83	401	85,95	422	91,37	1.134	90,66	4.565	89,86
Dom	6.113	95,09	349	74,80	370	80,11	1.064	85,06	4.984	98,10
Total	45.001		3.266		3.233		8.756		35.562	

Men.	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	5.596	87,07	434	92,98	407	88,16	1.147	91,60	4.291	84,51
Feb	6.271	97,57	477	102,20	451	97,69	1.366	109,08	4.808	94,69
Mar	6.099	94,90	475	101,77	449	97,26	1.199	95,75	4.770	93,95
Abr	6.428	100,02	472	101,12	454	98,34	1.155	92,23	5.143	101,29
May	6.093	94,80	464	99,41	440	95,31	1.168	93,27	4.786	94,26
Jun	6.896	107,30	477	102,20	493	106,79	1.599	127,69	5.333	105,03
Jul	7.179	111,70	477	102,20	504	109,17	1.248	99,66	5.842	115,06
Ago	7.459	116,06	508	108,84	560	121,30	1.231	98,30	6.187	121,85
Sep	6.849	106,57	511	109,48	481	104,19	1.258	100,46	5.485	108,03
Oct	6.338	98,62	440	94,27	450	97,47	1.231	98,30	5.002	98,51
Nov	5.968	92,86	441	94,48	434	94,01	1.198	95,67	4.673	92,03
Dic	5.948	92,55	425	91,06	417	90,32	1.227	97,98	4.609	90,77
Total	77.124		5.601		5.540		15.027		60.929	

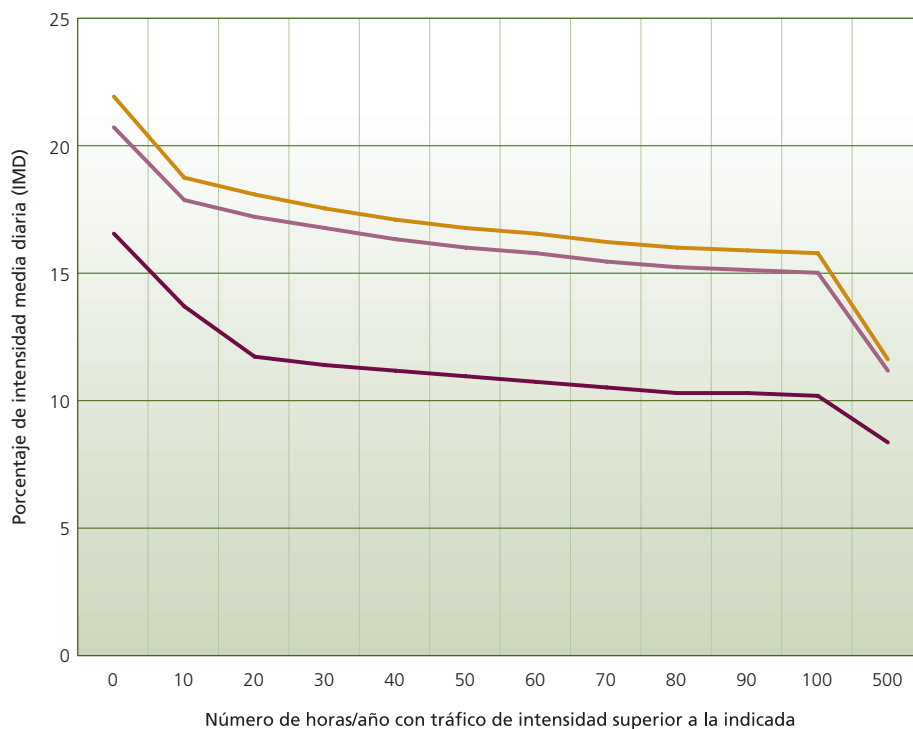
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 12,32 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 11,91 de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 17,54 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 2011. Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



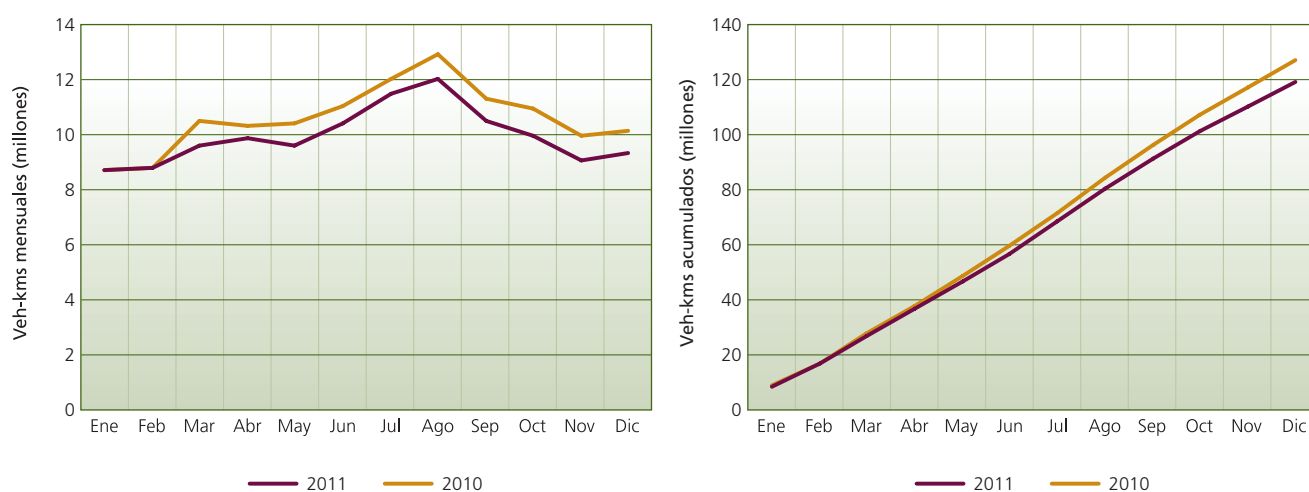
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	17,54	0,97	16,56
10	13,35	0,88	12,47
20	12,75	0,84	11,91
30	12,32	0,82	11,50
40	11,97	0,81	11,15
50	11,68	0,79	10,89
60	11,56	0,78	10,78
70	11,44	0,77	10,67
80	11,29	0,76	10,53
90	11,08	0,75	10,33
100	10,91	0,74	10,16
500	8,73	0,61	8,12

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 119 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 2011.
Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



Autopista AP-53	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	8,73	8,85	9,59	9,87	9,59	10,46		
Mens. 2010	8,73	8,84	10,50	10,37	10,42	11,06		
Acum. 2011	8,73	17,57	27,16	37,03	46,63	57,09		
Acum. 2010	8,73	17,57	28,07	38,44	48,86	59,92		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	11,47	12,01	10,52	10,01	9,09	9,32	119,52	
Mens. 2010	12,01	12,96	11,28	10,99	9,97	10,13	127,26	
Acum. 2011	68,57	80,58	91,10	101,11	110,20	119,52		
Acum. 2010	71,93	84,89	96,17	107,16	117,13	127,26		

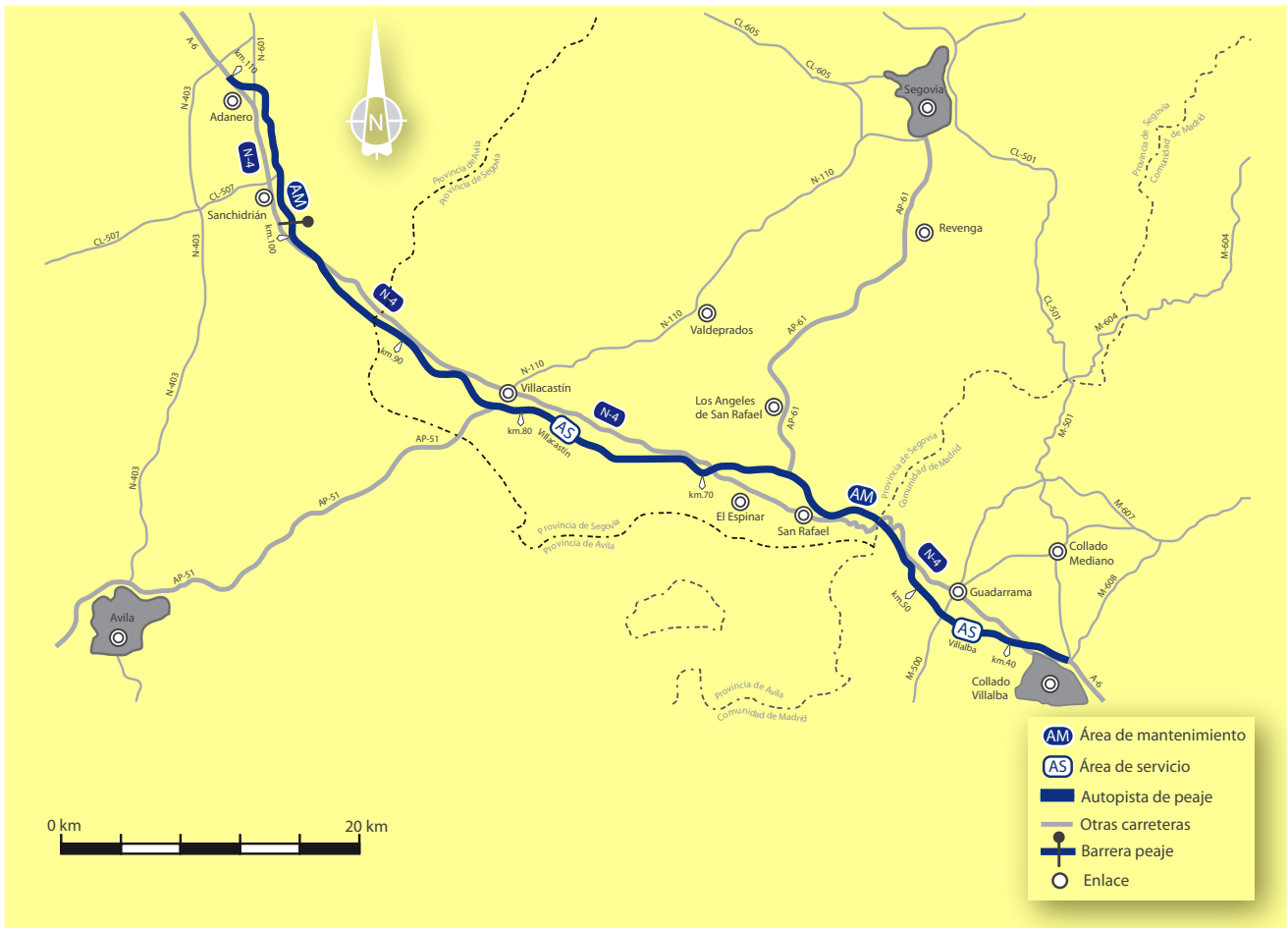
AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO

AP-6

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



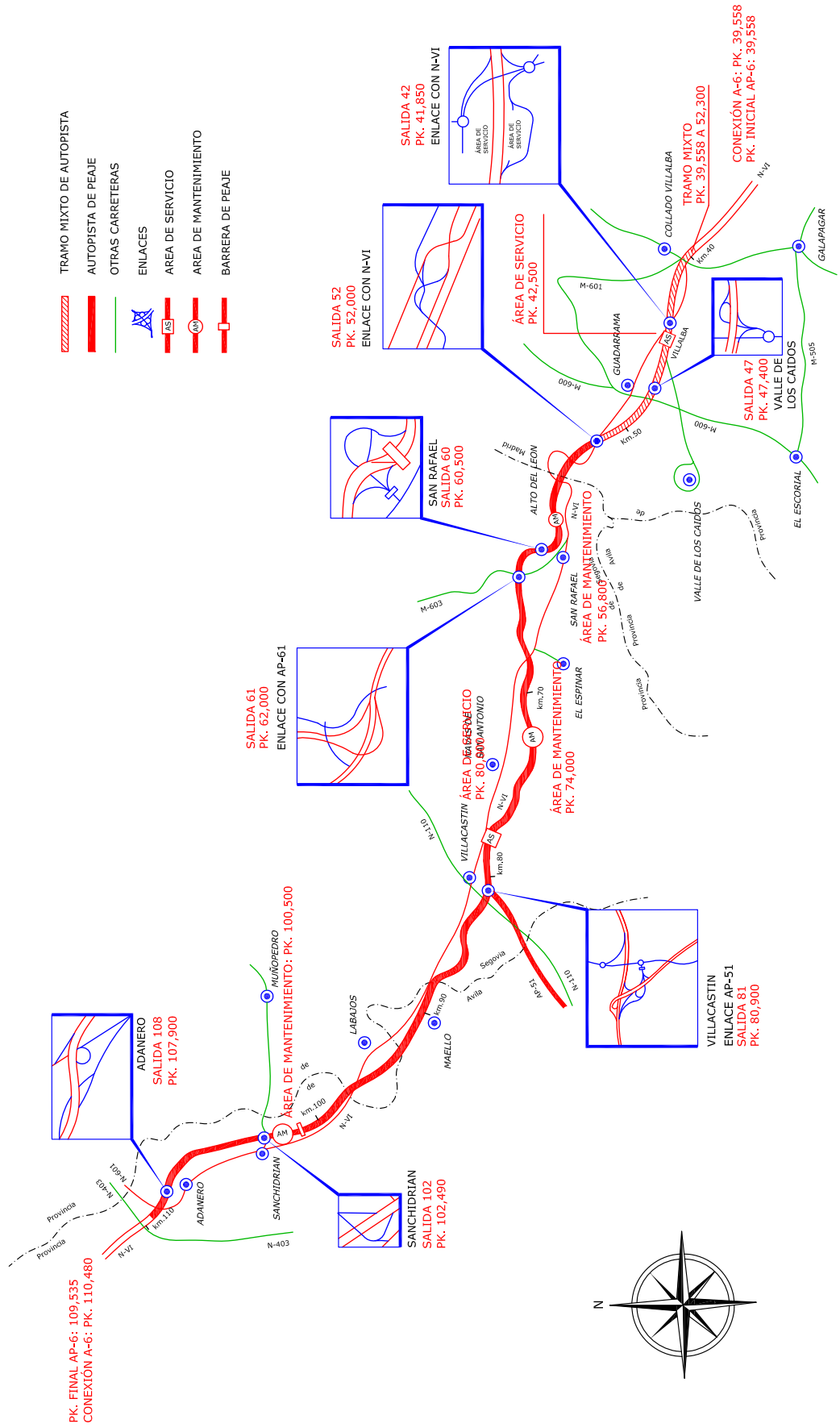
➔ AP-6 AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO



SERVICIOS

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

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) - 64,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2011 (*)	119,5
Resultado de explotación 2011 (*)	50

	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	17/01/1964	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín-Adanero	17/08/1968	27/12/1976	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	04/11/1995	07/11/2002	18/11/2031 a 36
	Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana)	04/11/1995	08/04/2003	18/11/2031 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

(**) 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 2011 de la autopista AP-6: Villalba-Adanero fue de 25.158 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 22.360 corresponden a la categoría de ligeros y 2.797 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (137,9%) 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 16.374 Vh/día en el tramo Villacastín-Adanero hasta 36.688 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 639,10 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 3,77% 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Villalba-San Rafael	32.474	4.214	36.688	-5,86	243.819.504	31.636.740	275.456.244	-5,86
San Rafael-Villacastín	22.397	3.287	25.684	-8,02	169.873.444	24.931.259	194.804.703	-8,02
Villacastín-Adanero	14.969	1.405	16.374	-8,56	154.352.863	14.487.427	168.840.290	-8,56
Total tramo de peaje	22.360	2.797	25.158	-7,25	568.045.811	71.055.426	639.101.237	-7,25

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Villalba-Pk 47	54.215	6.148	60.362	-2,47	156.723.425	17.772.115	174.495.540	-2,47
Pk 47-Pk 52	40.905	5.876	46.781	-3,13	68.380.762	9.823.208	78.203.970	-3,13
Total tramos libres	49.338	6.048	55.386	-2,68	225.104.187	27.595.323	252.699.510	-2,68

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	69,60	2,72
IMD total (Vh/d)	25.158	137,86
Demanda total (MVh x km)	639,10	3,77

(*) Tramos de peaje.

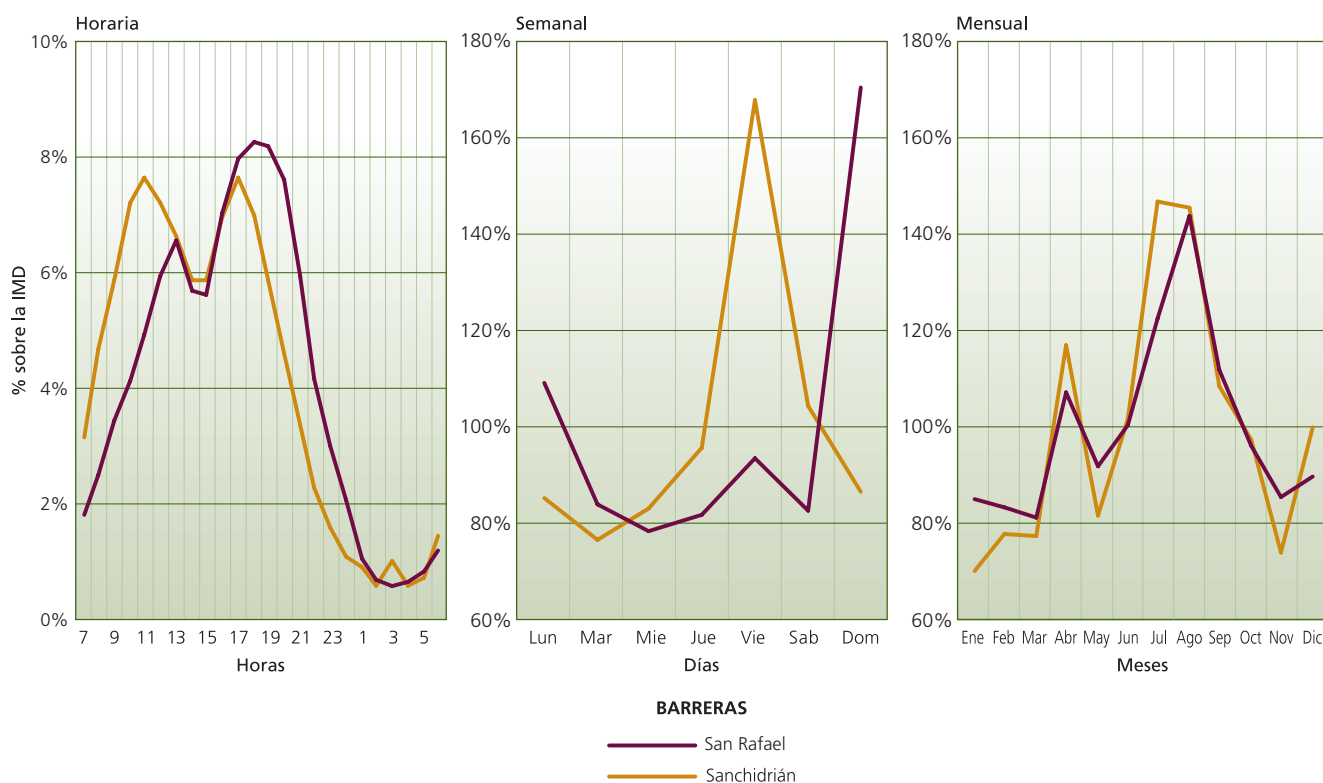
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 la barrera de San Rafael, en torno a las 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,56% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 8,26%. En la barrera de Sanchidrián en torno a las 11 h y a las 17 h, la primera de ellas alcanza un valor del 7,65% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 7,67%.

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 167,89% y la segunda el 170,78% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril con 107,30% en San Rafael y con 117,13% en Sanchidrián, y el período julio-agosto, alcanzando valores respectivamente de 122,45%-143,82% en San Rafael y de 146,86%-145,45% 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 2011



Horaria	San Rafael		Sanchidrián	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	234	1,81%	261	3,16%
8	323	2,50%	387	4,69%
9	447	3,46%	485	5,87%
10	536	4,15%	595	7,21%
11	639	4,95%	632	7,65%
12	769	5,95%	596	7,21%
13	848	6,56%	549	6,64%
14	738	5,71%	486	5,88%
15	727	5,63%	486	5,88%
16	909	7,03%	576	6,98%
17	1.031	7,98%	634	7,67%
18	1.067	8,26%	578	7,00%
19	1.058	8,19%	487	5,89%
20	983	7,61%	380	4,61%
21	769	5,95%	278	3,36%
22	540	4,18%	189	2,29%
23	391	3,02%	131	1,59%
24	267	2,07%	91	1,10%
1	135	1,04%	74	0,90%
2	90	0,70%	48	0,59%
3	75	0,58%	85	1,03%
4	84	0,65%	49	0,59%
5	106	0,82%	61	0,74%
6	157	1,21%	121	1,46%
Total	12.923		8.259	

Diaria	San Rafael		Sanchidrián	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	14.109	109,18%	7.054	85,42%
Mar	10.837	83,85%	6.323	76,57%
Mie	10.129	78,38%	6.863	83,10%
Jue	10.593	81,97%	7.897	95,62%
Vie	12.084	93,50%	13.866	167,89%
Sáb	10.685	82,68%	8.638	104,60%
Dom	22.070	170,78%	7.161	86,71%
Total	12.923		8.259	

Mensual	San Rafael		Sanchidrián	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	10.972	84,90%	5.781	70,00%
Feb	10.794	83,52%	6.441	77,98%
Mar	10.486	81,14%	6.383	77,29%
Abr	13.868	107,30%	9.673	117,13%
May	11.867	91,83%	6.752	81,76%
Jun	12.952	100,22%	8.412	101,86%
Jul	15.825	122,45%	12.129	146,86%
Ago	18.586	143,82%	12.013	145,45%
Sep	14.478	112,03%	8.952	108,39%
Oct	12.426	96,15%	8.032	97,25%
Nov	11.070	85,66%	6.115	74,04%
Dic	11.574	89,56%	8.250	99,89%
Total	12.923		8.259	

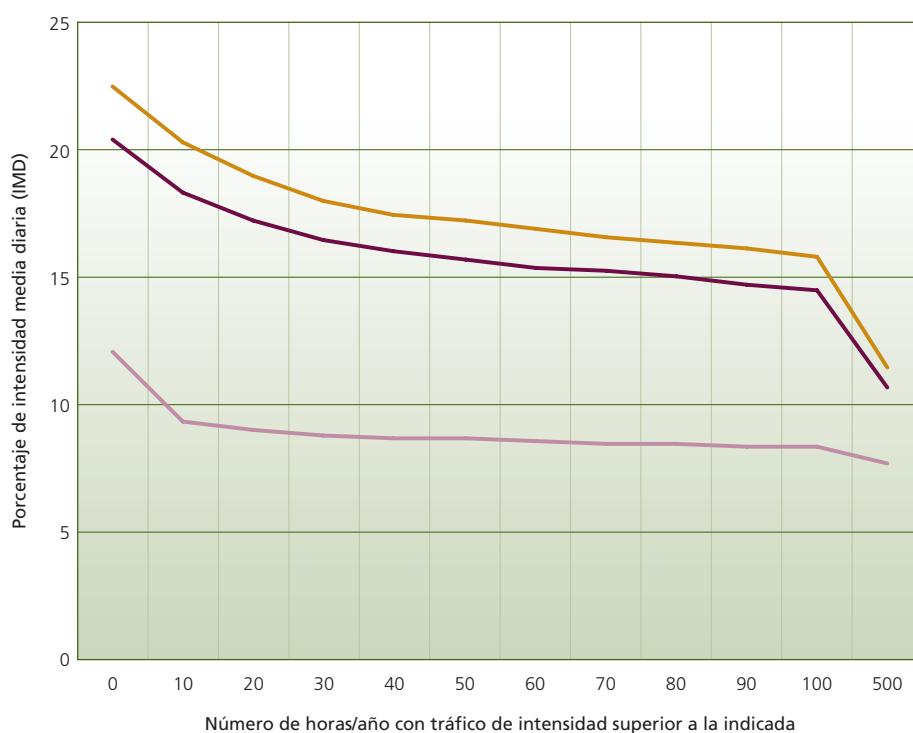
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 16,47% de la IMD (valor de la hora 30). El valor superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,50% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 20,39% 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 2011 | AP-6:Villalba-Adanero



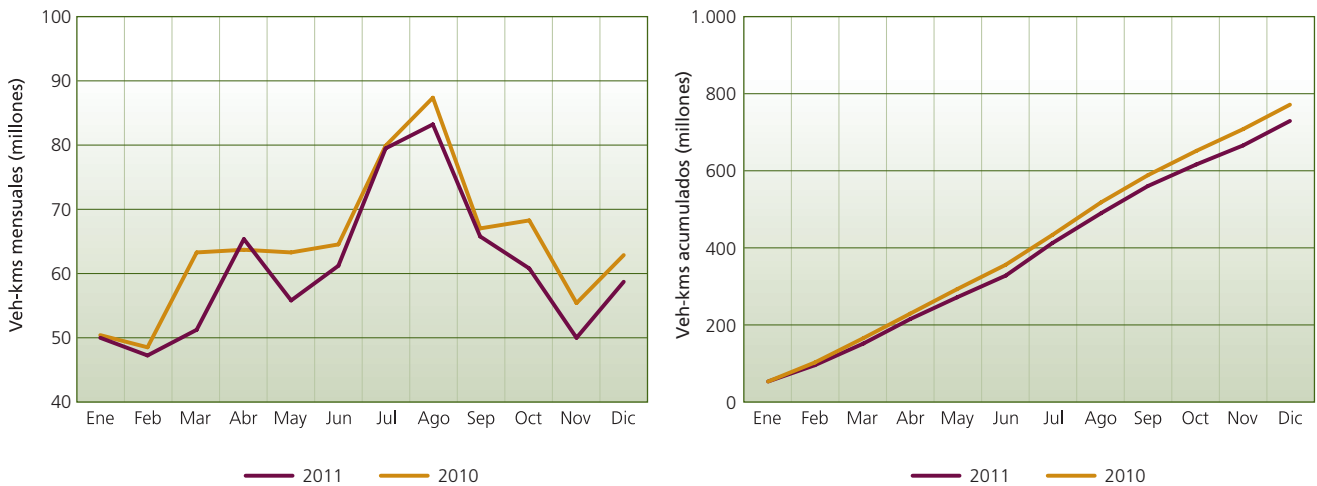
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	20,39	12,12	22,48
10	18,35	9,40	20,28
20	17,23	8,98	19,02
30	16,47	8,84	18,04
40	16,02	8,72	17,50
50	15,69	8,65	17,20
60	15,44	8,57	16,88
70	15,26	8,52	16,63
80	15,05	8,46	16,36
90	14,74	8,40	16,14
100	14,50	8,36	15,87
500	10,69	7,66	11,48

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 728 millones de Vh × km, teniendo en cuenta la singularidad del tramo entre los Pks 40 y 52 que funciona como acceso a las localidades de El Escorial y Guadarrama y también el tráfico que corresponde a pasos de servicio y franquicias. Si se considera estrictamente el tráfico cobrado en los tramos de peaje, la demanda alcanza un valor de 639,10 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 × km. Año 2011. AP-6: Villalba-Adanero



Autopista AP-6	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	49,81	47,24	51,07	65,34	55,79	61,27		
Mens. 2010	50,55	48,52	63,23	63,84	63,35	64,45		
Acum. 2011	49,81	47,24	51,07	65,34	55,79	61,27		
Acum. 2010	50,55	48,52	63,23	63,84	63,35	64,45		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	49,81	47,24	51,07	65,34	55,79	61,27	65,61	
Mens. 2010	50,55	48,52	63,23	63,84	63,35	64,45	70,71	
Acum. 2011	410,11	493,24	558,90	619,87	669,92	728,63		
Acum. 2010	433,98	521,27	588,34	656,53	712,02	775,06		

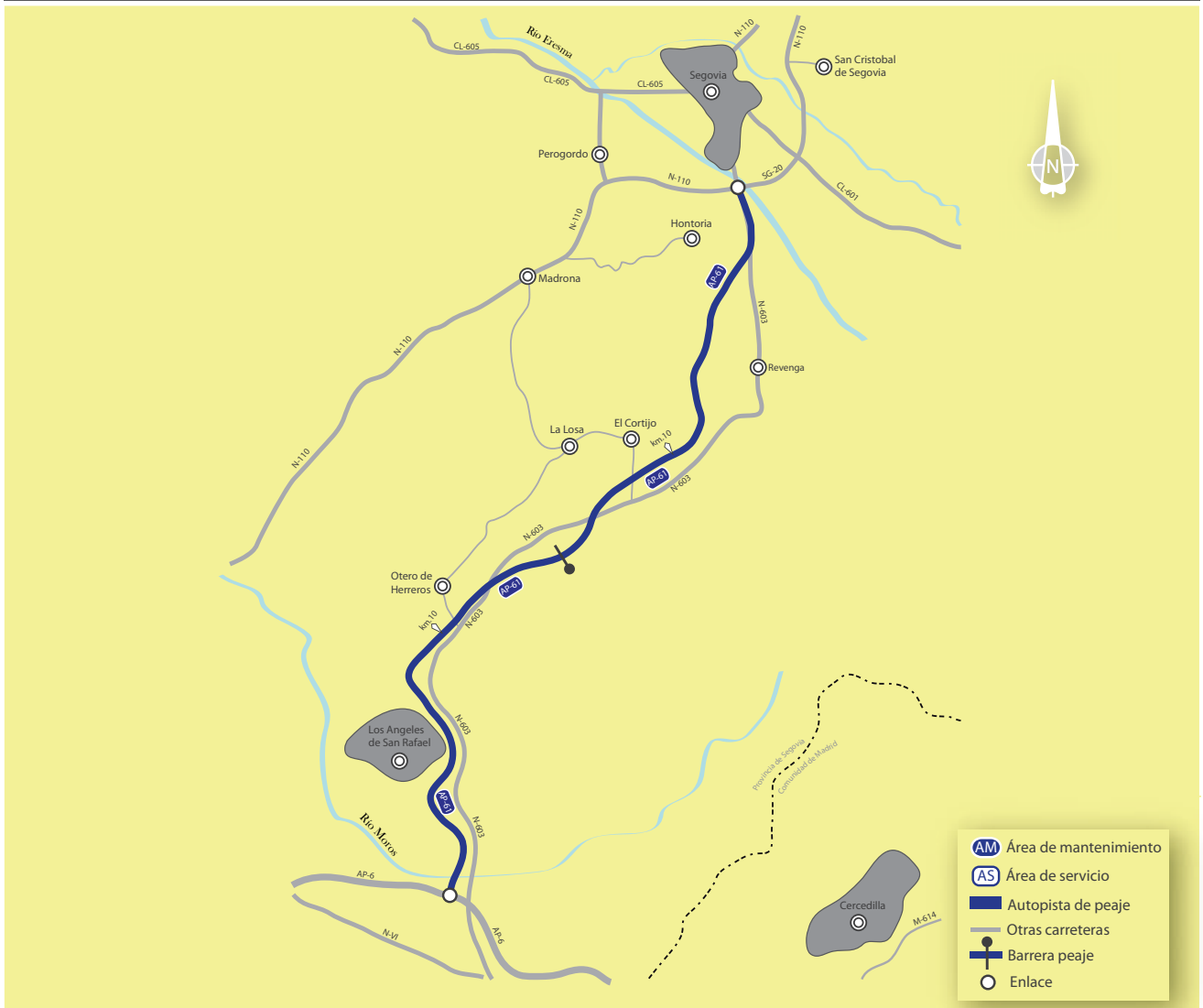
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA

AP-61

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

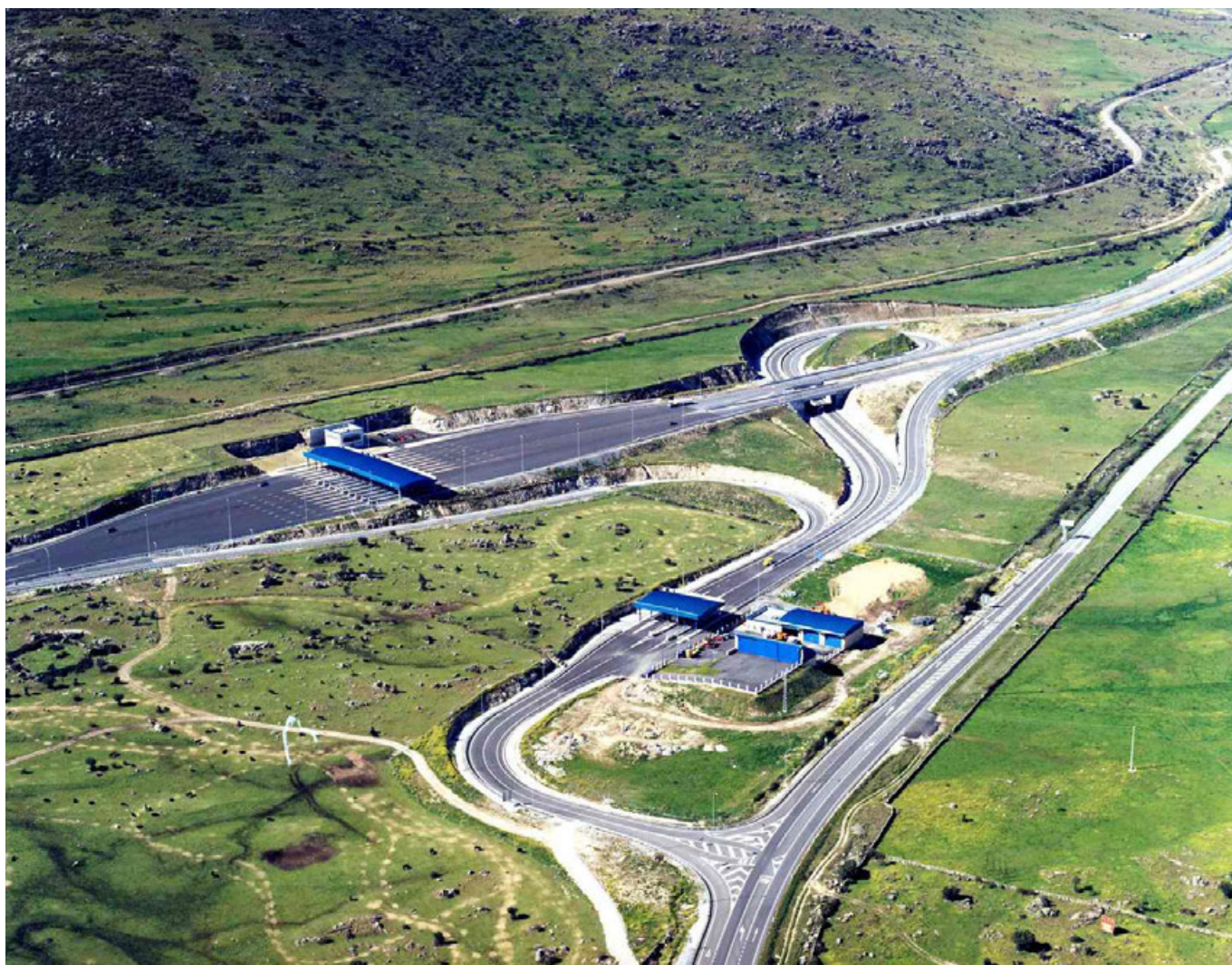


➔ AP-61 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	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-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) - 64,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2011 (*)	119,5
Resultado de explotación 2011 (*)	50

	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	17/01/1964	17/07/1972 (**) 28/06/1973 (***)	
	Villacastín-Adanero	17/08/1968	27/12/1976	
	Autopista AP-51: Ávila - Villacastín (Castellana)	04/11/1995	07/11/2002	18/11/2031 a 36
	Autopista AP-61: Segovia-San Rafael (Castellana)	04/11/1995	08/04/2003	18/11/2031 a 36

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

(**) 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 2011 de la autopista AP-61: AP-6-Conexión con Segovia fue de 6.325 vehículos, de los cuales 5.806 corresponden a la categoría de ligeros y 519 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (34,7%) 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 6.041 Vh/día en el tramo Segovia-Ortigosa hasta 6.890 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 2011 para el conjunto de la vía en 63,90 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.

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Segovia-Ortigosa	5.553	489	6.041	-1,29	28.191.436	2.481.131	30.672.567	-1,29
Ortigosa-Otero	5.728	499	6.227	-1,26	12.084.403	1.052.593	13.136.996	-1,26
Otero-San Rafael	6.304	586	6.890	-1,10	18.384.007	1.709.618	20.093.625	-1,10
Total tramo de peaje	5.806	519	6.325	-1,22	58.659.846	5.243.342	63.903.188	-1,22

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	27,68	1,08
IMD total (Vh/d)	6.325	34,66
Demanda total (MVh x km)	63,90	0,38

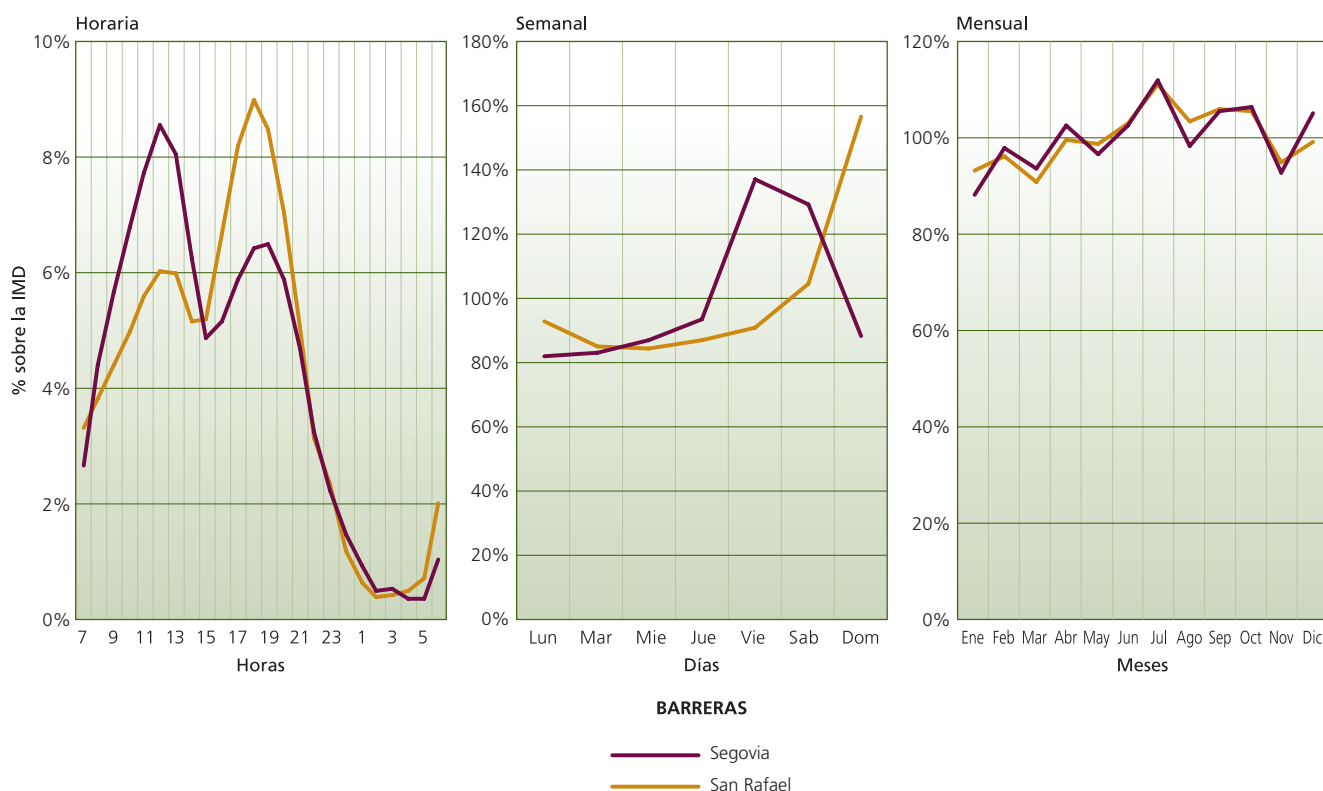
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,01% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,97%. En Segovia la punta se desplaza en la mañana situándose en torno a las 12 h (8,54%) y se mantiene en las 19 h. (6,49%) 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 136,98% y la segunda el 156,26% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una evolución relativamente suave sin grandes puntas estacionales con valores máximos en julio del 110,93% de la IMD en San Rafael y el 111,75% en Segovia.

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 2011



Horaria	Segovia		San Rafael	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	82	2,67%	115	3,30%
8	134	4,39%	133	3,82%
9	173	5,66%	153	4,39%
10	207	6,77%	174	4,99%
11	236	7,73%	194	5,57%
12	261	8,54%	210	6,01%
13	246	8,05%	208	5,97%
14	190	6,22%	179	5,14%
15	149	4,87%	181	5,19%
16	158	5,16%	232	6,66%
17	180	5,88%	286	8,19%
18	196	6,42%	313	8,97%
19	198	6,49%	296	8,48%
20	179	5,87%	246	7,04%
21	143	4,66%	176	5,04%
22	99	3,23%	110	3,14%
23	68	2,22%	81	2,32%
24	45	1,47%	41	1,17%
1	28	0,92%	22	0,63%
2	16	0,51%	13	0,37%
3	16	0,52%	15	0,42%
4	11	0,36%	17	0,49%
5	11	0,36%	25	0,71%
6	31	1,02%	70	2,01%
Total	3.057		3.490	

Diaria	Segovia		San Rafael	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	2.502	81,85%	3.229	92,53%
Mar	2.533	82,88%	2.952	84,57%
Mie	2.661	87,05%	2.933	84,03%
Jue	2.863	93,66%	3.042	87,16%
Vie	4.187	136,98%	3.169	90,79%
Sáb	3.944	129,02%	3.649	104,57%
Dom	2.690	88,01%	5.453	156,26%
Total	3.097		3.490	

Mensual	Segovia		San Rafael	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	2.693	88,09%	3.246	93,00%
Feb	2.990	97,80%	3.360	96,26%
Mar	2.862	93,64%	3.167	90,73%
Abr	3.131	102,44%	3.471	99,44%
May	2.954	96,63%	3.438	98,52%
Jun	3.136	102,58%	3.592	102,93%
Jul	3.416	111,75%	3.872	110,93%
Ago	2.996	98,01%	3.610	103,44%
Sep	3.221	105,36%	3.690	105,74%
Oct	3.243	106,08%	3.675	105,30%
Nov	2.835	92,73%	3.301	94,59%
Dic	3.203	104,78%	3.449	98,83%
Total	3.097		3.490	

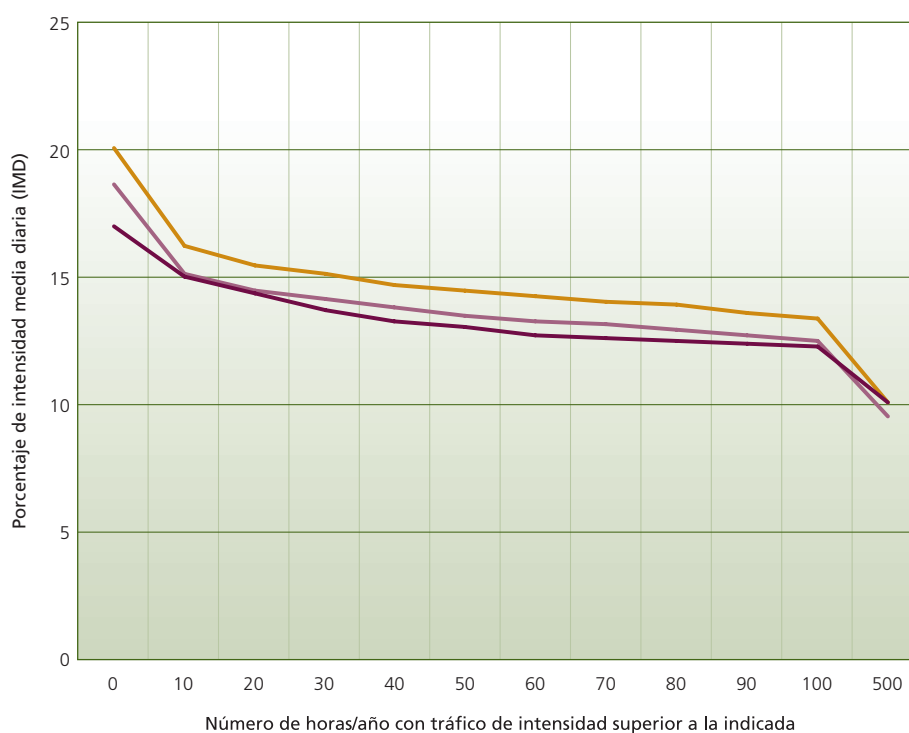
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 14,15% 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 12,55% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 18,67% 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 2011. AP-61: Segovia-San Rafael



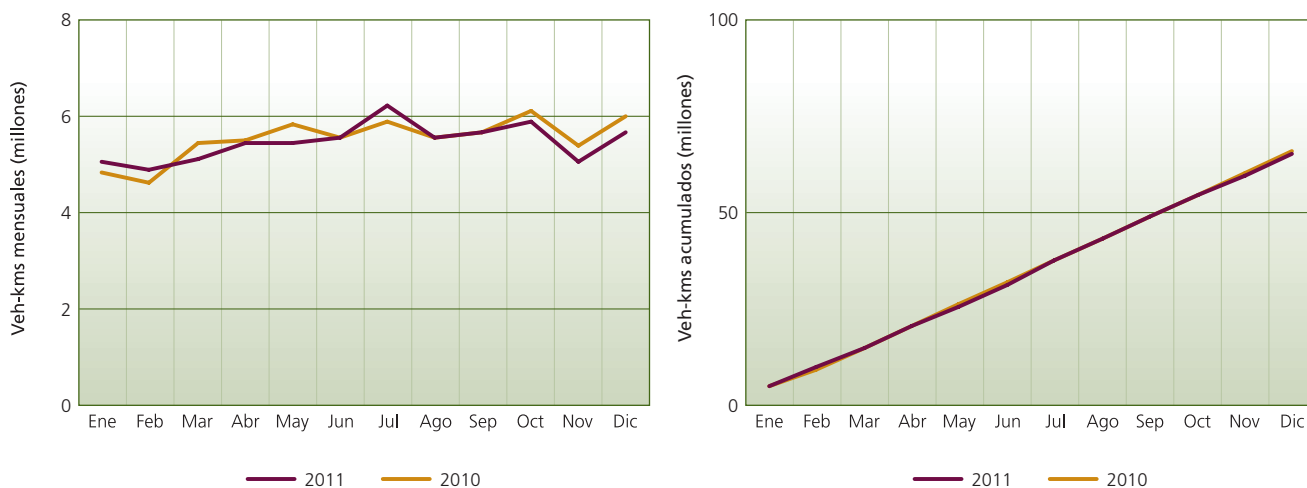
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	18,67	17,05	20,08
10	15,15	15,11	16,32
20	14,49	14,35	15,50
30	14,15	13,79	15,16
40	13,84	13,33	14,76
50	13,48	13,07	14,47
60	13,33	12,80	14,24
70	13,14	12,62	14,10
80	13,00	12,53	13,92
90	12,75	12,42	13,63
100	12,55	12,30	13,43
500	9,56	10,10	10,10

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta una evolución sin grandes oscilaciones, alcanzando sus valores máximos en julio. La utilización de la vía durante este año superó los 65 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 63,90 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 × km. Año 2011. AP-61: Segovia-San Rafael



Autopista AP-61	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	5,03	4,87	5,12	5,43	5,42	5,54		
Mens. 2010	4,82	4,61	5,43	5,51	5,80	5,55		
Acum. 2011	5,03	4,87	5,12	5,43	5,42	5,54		
Acum. 2010	4,82	4,61	5,43	5,51	5,80	5,55		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	5,03	9,91	15,02	20,45	25,87	31,40	65,61	
Mens. 2010	4,82	9,43	14,85	20,37	26,16	31,71	70,71	
Acum. 2011	37,59	43,16	48,81	54,68	59,71	65,38		
Acum. 2010	37,61	43,16	48,80	54,90	60,27	66,24		

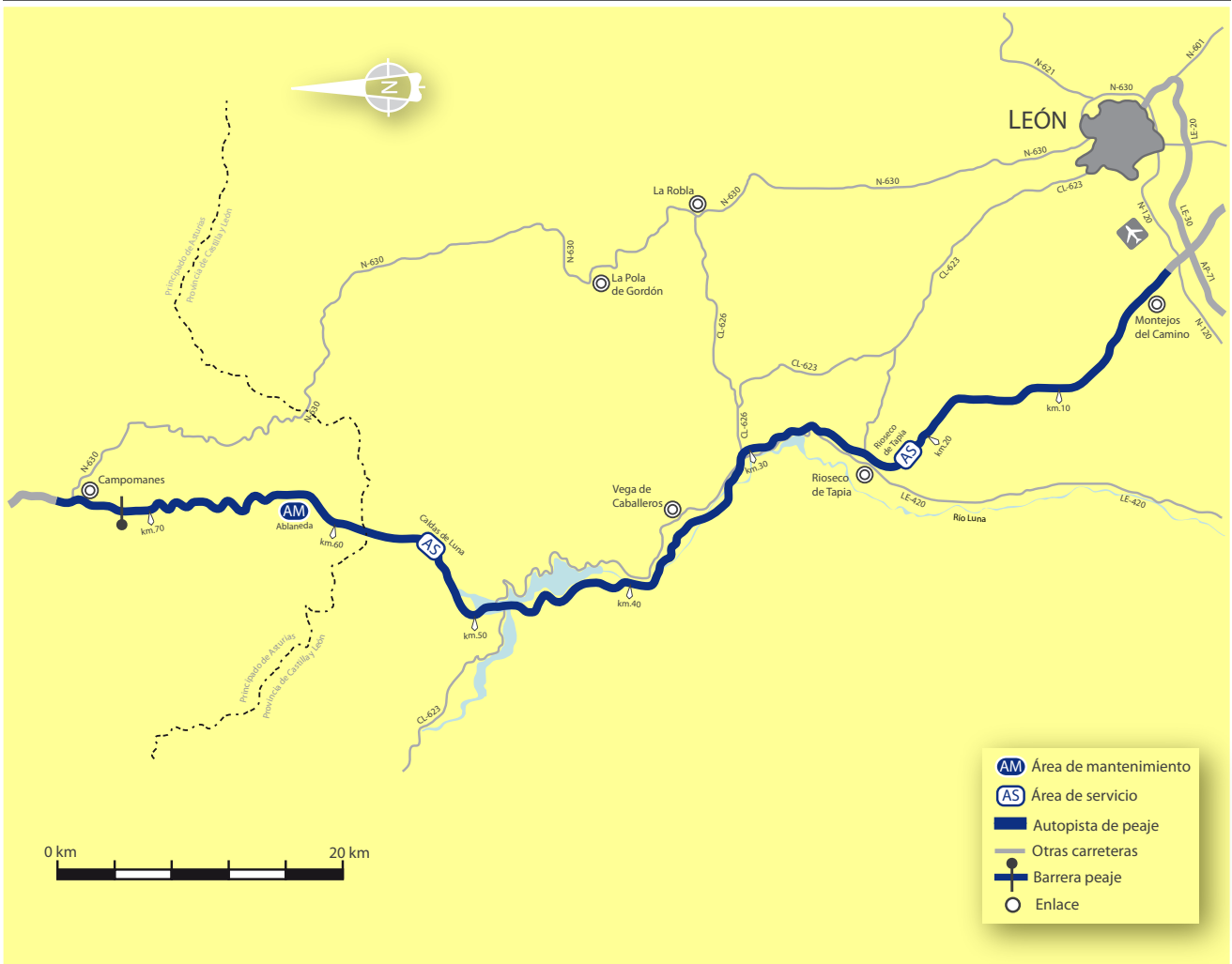
AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES

AP-66

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

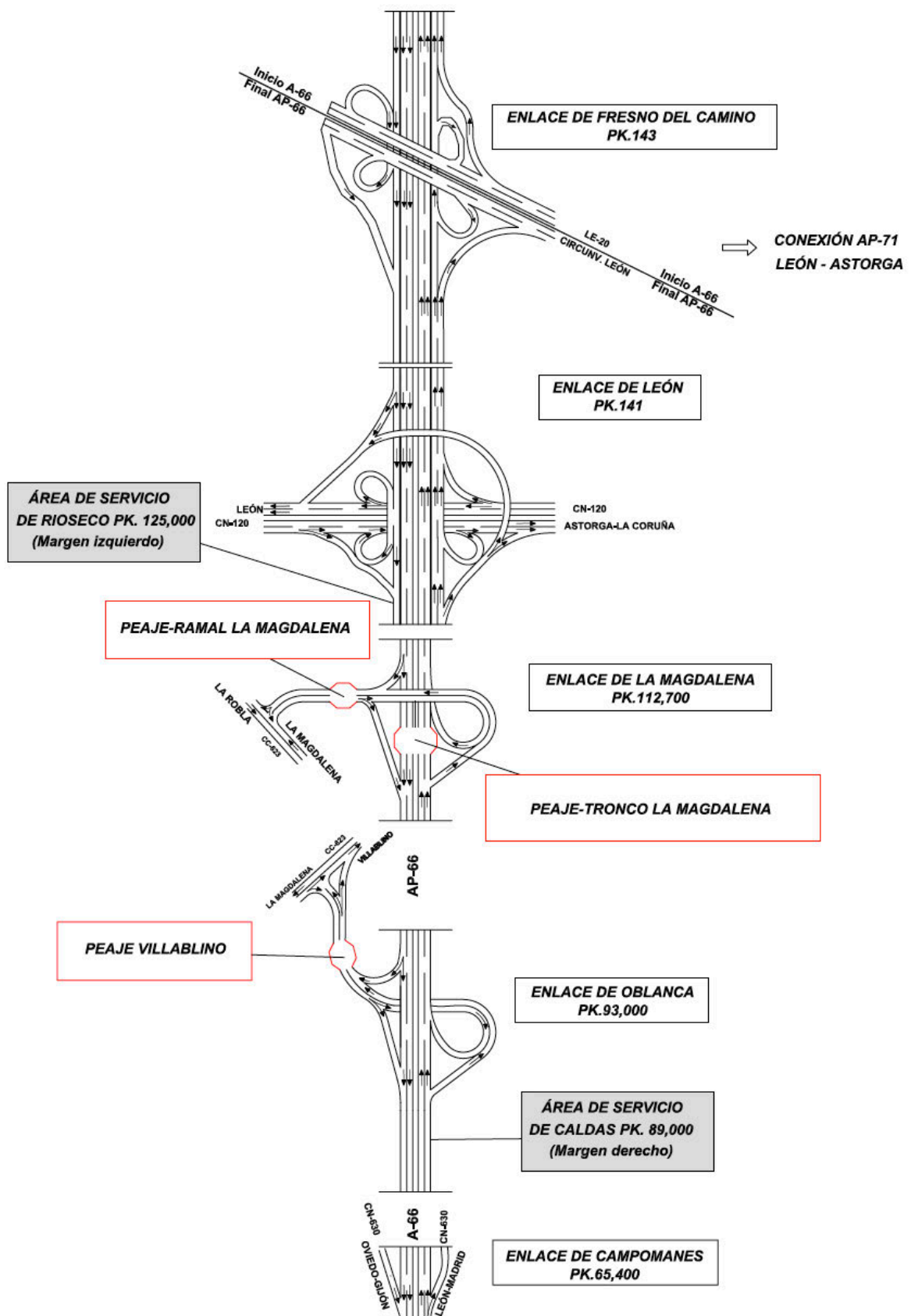


➔ AP-66 AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
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: AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA S.A. (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
Ingresos de explotación 2011 (*)	39,812
Resultado de explotación 2011 (*)	21,843

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-66: León-Campomanes fue de 9.283 vehículos, de los cuales 7.866 corresponden a la categoría de ligeros y 1.417 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD claramente inferior (50,87%) 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 8.276 Vh/día en el tramo La Magdalena-León hasta 10.024 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 2011 para el conjunto de la vía en 263,46 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,6% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también inferior a la participación porcentual de la autopista AP-66 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,0%.

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

Tabla T-2 (AP-66). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Campomanes-Oblanca	8.534	1.490	10.024	-2,26	87.871.611	15.342.009	103.213.620	-2,26
Oblanca-La Magdalena	8.281	1.429	9.710	-3,88	61.055.813	10.536.017	71.591.830	-3,88
La Magdalena-León	6.937	1.339	8.276	-3,05	74.314.347	14.344.372	88.658.719	-3,05
Total tramo de peaje	7.866	1.417	9.283	-2,96	223.241.771	40.222.398	263.464.169	-2,96

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	77,80	3,04
IMD total (Vh/d)	9.283	50,87
Demanda total (MVh x km)	263,46	1,55

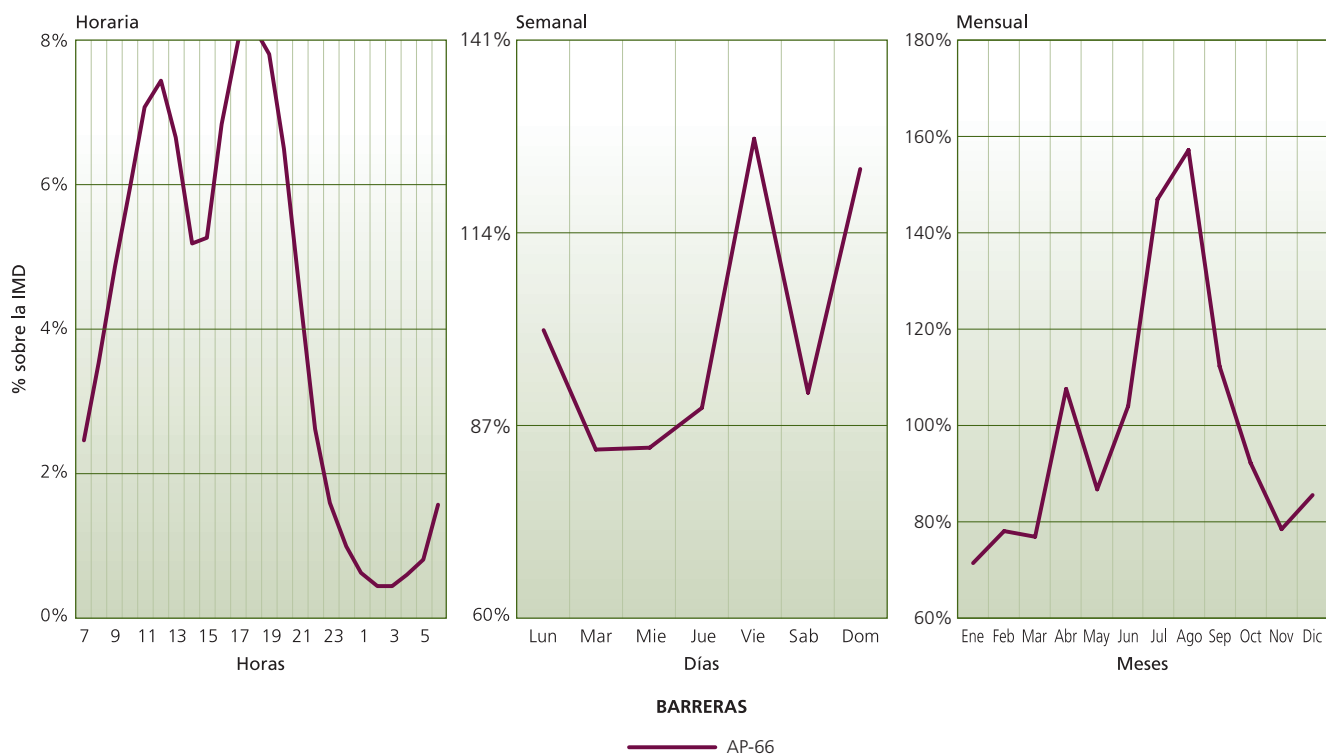
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,45% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,24%.

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 127,49% y la segunda el 123,29% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril (107,59%) y en el período julio-agosto (146,73% - 157,17%).

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 2011



Horaria		AP-66	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	229	2,47%	
8	329	3,55%	
9	452	4,87%	
10	553	5,96%	
11	658	7,09%	
12	691	7,45%	
13	617	6,65%	
14	482	5,19%	
15	489	5,26%	
16	634	6,83%	
17	742	7,99%	
18	765	8,24%	
19	725	7,82%	
20	603	6,49%	
21	411	4,43%	
22	242	2,61%	
23	149	1,61%	
24	92	0,99%	
1	58	0,62%	
2	42	0,45%	
3	41	0,44%	
4	57	0,61%	
5	75	0,81%	
6	146	1,57%	
Total	9.283		

Diaria		AP-66	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	9.325	100,45%	
Mar	7.766	83,66%	
Mie	7.795	83,97%	
Jue	8.321	89,64%	
Vie	11.835	127,49%	
Sáb	8.506	91,63%	
Dom	11.445	123,29%	
Total	9.283		

Mensual		AP-66	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	6.631	71,43%	
Feb	7.260	78,21%	
Mar	7.147	76,99%	
Abr	9.988	107,59%	
May	8.065	86,88%	
Jun	9.665	104,12%	
Jul	13.621	146,73%	
Ago	14.590	157,17%	
Sep	10.441	112,47%	
Oct	8.579	92,42%	
Nov	7.293	78,56%	
Dic	7.931	85,44%	
Total	9.283		

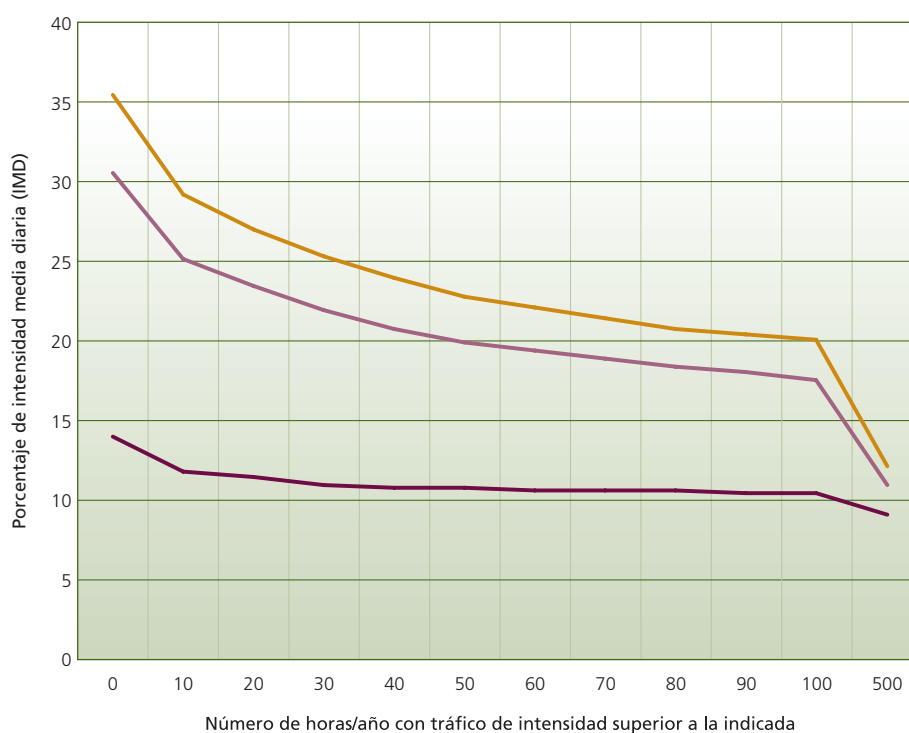
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 21,92% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,59% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 30,59% 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-66). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. AP-66: León-Campomanes



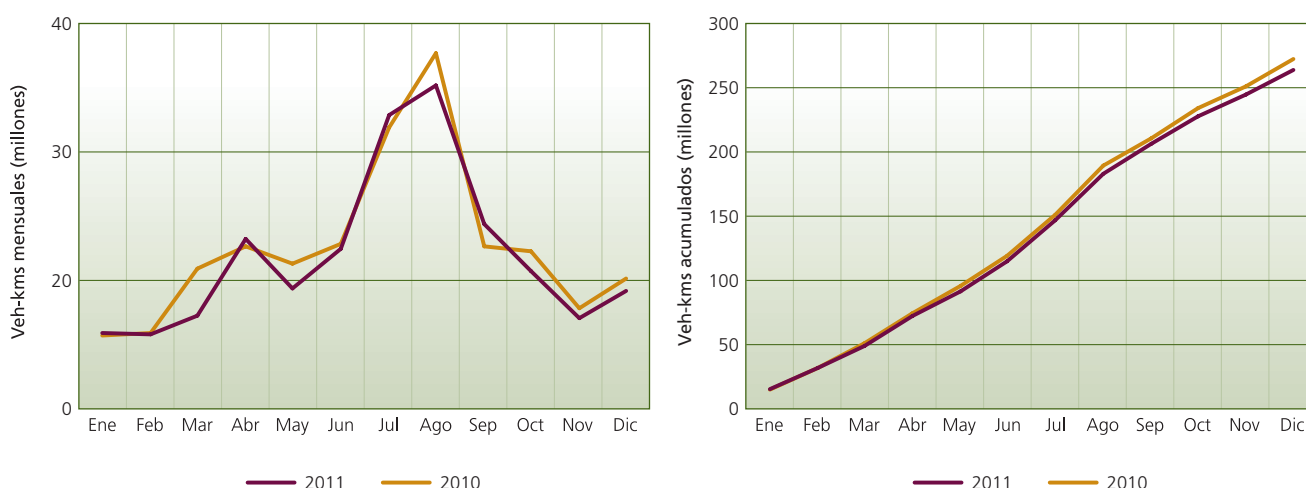
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	30,59	13,96	35,47
10	25,18	11,88	29,14
20	23,44	11,41	26,97
30	21,92	11,01	25,26
40	20,76	10,87	23,94
50	19,97	10,81	22,80
60	19,33	10,67	22,11
70	18,88	10,60	21,42
80	18,33	10,54	20,82
90	17,98	10,47	20,42
100	17,59	10,40	20,01
500	10,96	9,06	12,12

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × 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 263 millones de Vh × 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 2011. Autopista AP-66: León-Campomanes



Autopista AP-66	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	15,98	15,80	17,23	23,30	19,44	22,55	
Mens. 2010	15,63	15,87	20,89	22,64	21,24	22,87	
Acum. 2011	15,98	31,78	49,01	72,31	91,75	114,30	
Acum. 2010	15,63	31,50	52,39	75,03	96,27	119,14	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	32,84	35,17	24,36	20,68	17,01	19,12	263,48
Mens. 2010	31,84	37,65	22,66	22,33	17,87	20,09	271,56
Acum. 2011	147,14	182,31	206,67	227,35	244,36	263,48	
Acum. 2010	150,97	188,62	211,28	233,61	251,47	271,56	

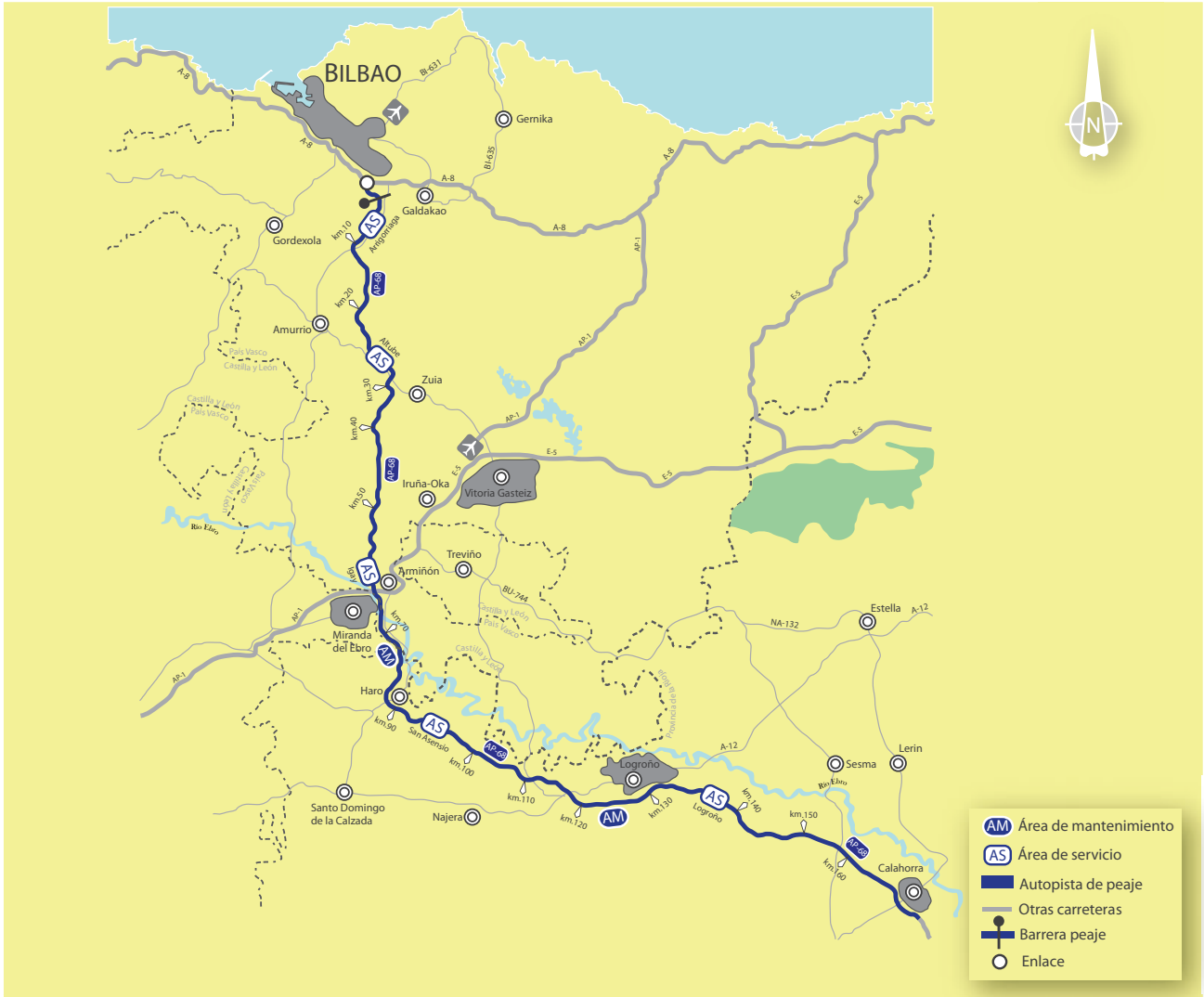
**AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO BILBAO-CALAHORRA)**

AP-68

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



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

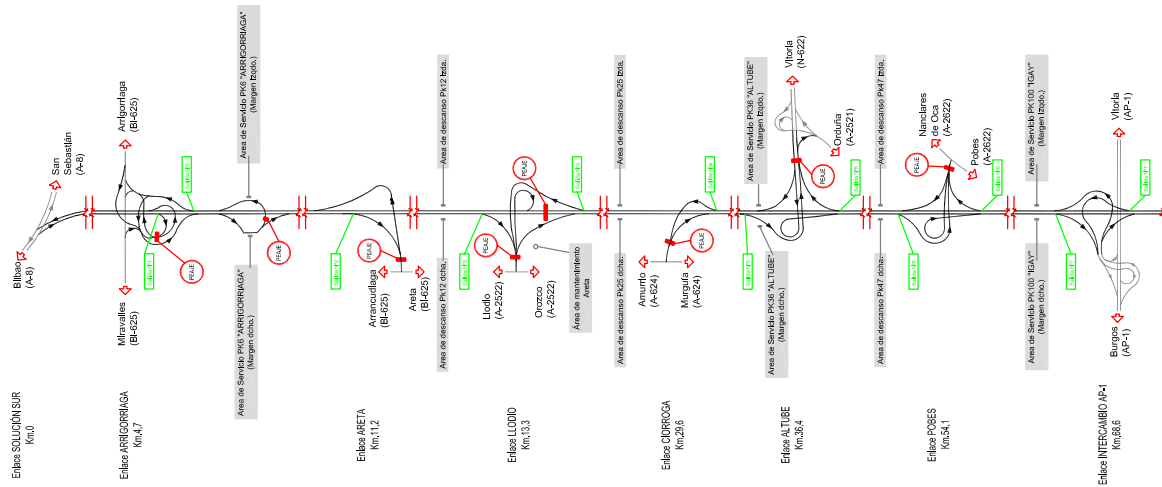


SERVICIOS

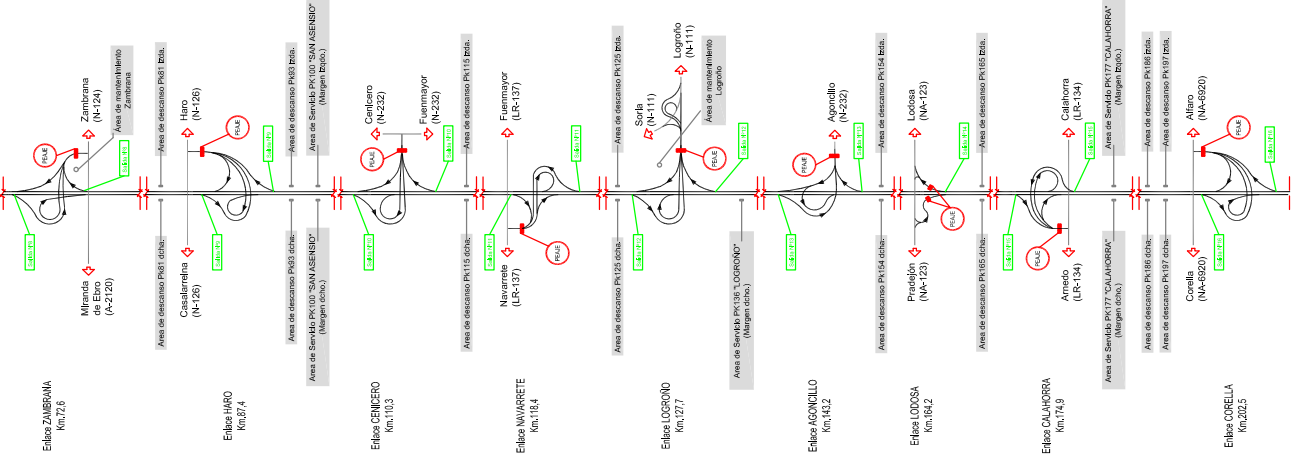
AUTOPISTA	ÁREA	PK.											
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA													
	Arrigorriaga	6	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Altube	36	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Igay	64	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	San Asensio	100	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Logroño	136	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

▲ Dirección Bilbao ▼ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones

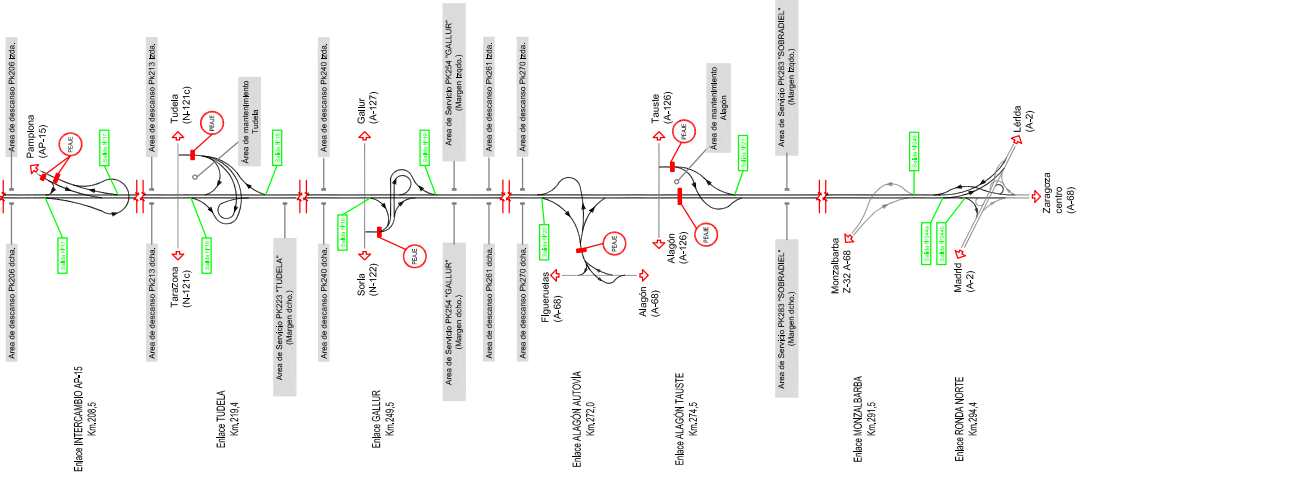
Enlace SOLUCIÓN SUR a Enlace AP-1



Enlace AP-1 a Enlace AP-15



Enlace AP-15 a Enlace RONDA NORTE



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

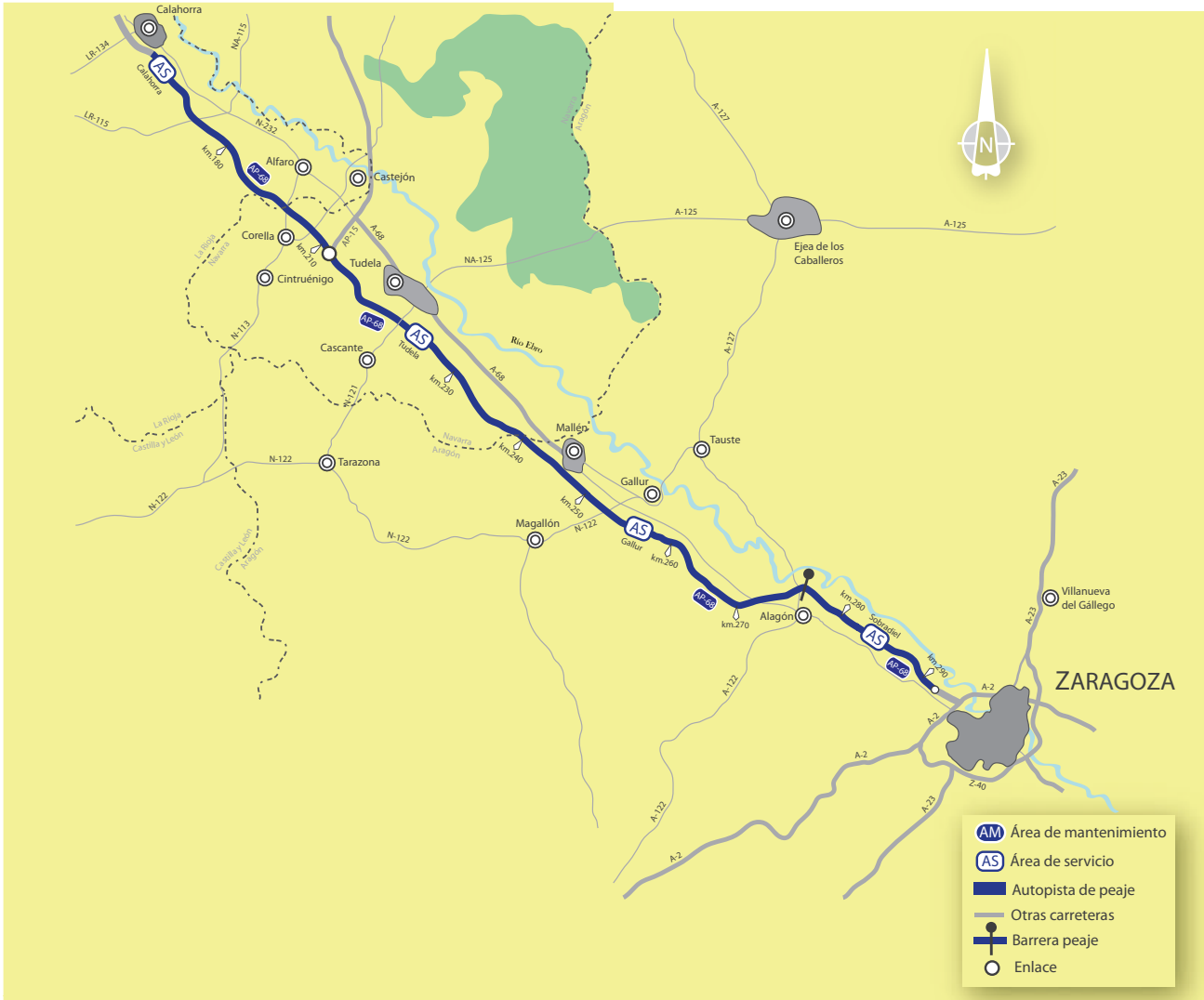
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA
(TRAMO CALAHORRA-ZARAGOZA)

AP-68

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚰	☕	✂️	☎️	🚗	🚚	🏠	💰	🌳	📄	📺	♿
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA														
	Calahorra	177	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Tudela	223	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Gallur	177	•	-	-	•	-	-	-	-	-	-	•	-
	Sobradiel	223	•	-	-	•	-	-	-	-	-	-	•	-

▲ Dirección Bilbao ▼ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones



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

AUTOPISTA AP-68: Bilbao-Zaragoza

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

La autopista AP-68 corresponde al itinerario Bilbao-Zaragoza y posee una longitud total de 294,4 km en 23 tramos de peaje y un solo tramo libre.

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
Ingresos de explotación 2011 (*)	138,402
Resultado de explotación 2011 (*)	69,861

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza fue de 12.719 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 11.446 corresponden a la categoría de ligeros y 1.273 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 13.118. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (71,8%) 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 6.791 Vh/día en el tramo Alfaro-Enlace Autopista de Navarra hasta 34.785 Vh/día en el tramo Arrigorriaga-A.S. Arrigorriaga.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 1.409,68 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 8,3% 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 11,5%.

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

Tabla T-2 (AP-68). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Bilbao - Arrigorriada	25.895	3.287	29.182	-3,14	44.800.495	5.687.313	50.487.808	-3,14
Arrigorriaga-A.S. Arrigorriaga	30.421	4.364	34.785	-2,29	14.212.549	2.038.939	16.251.488	-2,29
A.S. Arrigorriaga-Areta	29.711	4.325	34.036	-2,36	55.090.833	8.018.628	63.109.461	-2,36
Areta-Llodio	27.341	4.040	31.381	0,04	22.952.383	3.391.620	26.344.003	0,04
Llodio-Ziorraga	22.710	3.823	26.532	-4,63	135.276.431	22.771.948	158.048.379	-4,63
Ziorraga-Altube	23.190	4.426	27.615	-4,58	55.948.964	10.677.463	66.626.427	-4,58
Altube-Subijana	9.751	1.609	11.360	-7,79	62.959.682	10.387.569	73.347.251	-7,79
Subijana-Enlace AP-I	9.604	1.595	11.199	-7,13	50.548.908	8.395.252	58.944.160	-7,13
Enlace AP-I-Zambrana	7.371	1.001	8.372	-9,19	10.869.898	1.475.853	12.345.751	-9,19
Zambrana-Haro	7.981	705	8.685	-8,11	43.285.589	3.823.315	47.108.904	-8,11
Haro-Cenicero	8.901	712	9.613	-6,96	73.294.687	5.863.164	79.157.851	-6,96
Cenicero-Navarrete	9.095	1.254	10.349	-5,84	28.749.148	3.962.643	32.711.791	-5,84
Navarrete-Logroño	9.083	1.322	10.405	-5,66	29.305.945	4.266.210	33.572.155	-5,66
Logroño-Agoncillo	8.964	1.215	10.179	-5,89	50.845.560	6.893.155	57.738.715	-5,89
Agoncillo-Lodosa	8.989	555	9.544	-6,45	69.751.085	4.310.359	74.061.444	-6,45
Lodosa-Calahorra	9.643	596	10.239	-6,42	36.991.039	2.285.703	39.276.742	-6,42
Calahorra-Alfaro	6.938	513	7.452	-7,05	68.301.094	5.052.613	73.353.707	-7,05
Alfaro-Enlace AP-I5	6.289	502	6.791	-7,20	13.681.143	1.092.945	14.774.088	-7,20
Enlace AP-I5-Tudela	9.878	816	10.694	-6,50	39.696.147	3.281.114	42.977.261	-6,50
Tudela-Gallur	9.890	811	10.701	-7,05	108.445.274	8.889.105	117.334.379	-7,05
Gallur-Alagón 272	12.572	855	13.426	-3,93	104.069.585	7.075.728	111.145.313	-3,93
Alagón 272-Alagón 275	11.554	768	12.322	-4,06	10.500.728	698.088	11.198.816	-4,06
Alagón 275-Monzalbarba	13.651	807	14.458	-2,64	89.888.215	5.314.263	95.201.937	-2,64
Total tramos de peaje	11.446	1.273	12.719	-5,45	1.219.465.382	135.652.990	1.355.117.831	-2,45

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Monzalbarba-Zaragoza	51.891	7.433	59.324	-3,09	47.729.116	6.836.253	54.565.910	-3,09
Total tramos libres	51.891	7.433	59.324	-3,09	47.729.116	6.836.253	54.565.910	-3,09

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	294,42	11,50
IMD total (Vh/d)	13.118	71,88
Demanda total (MVh x km)	1.409,68	8,32

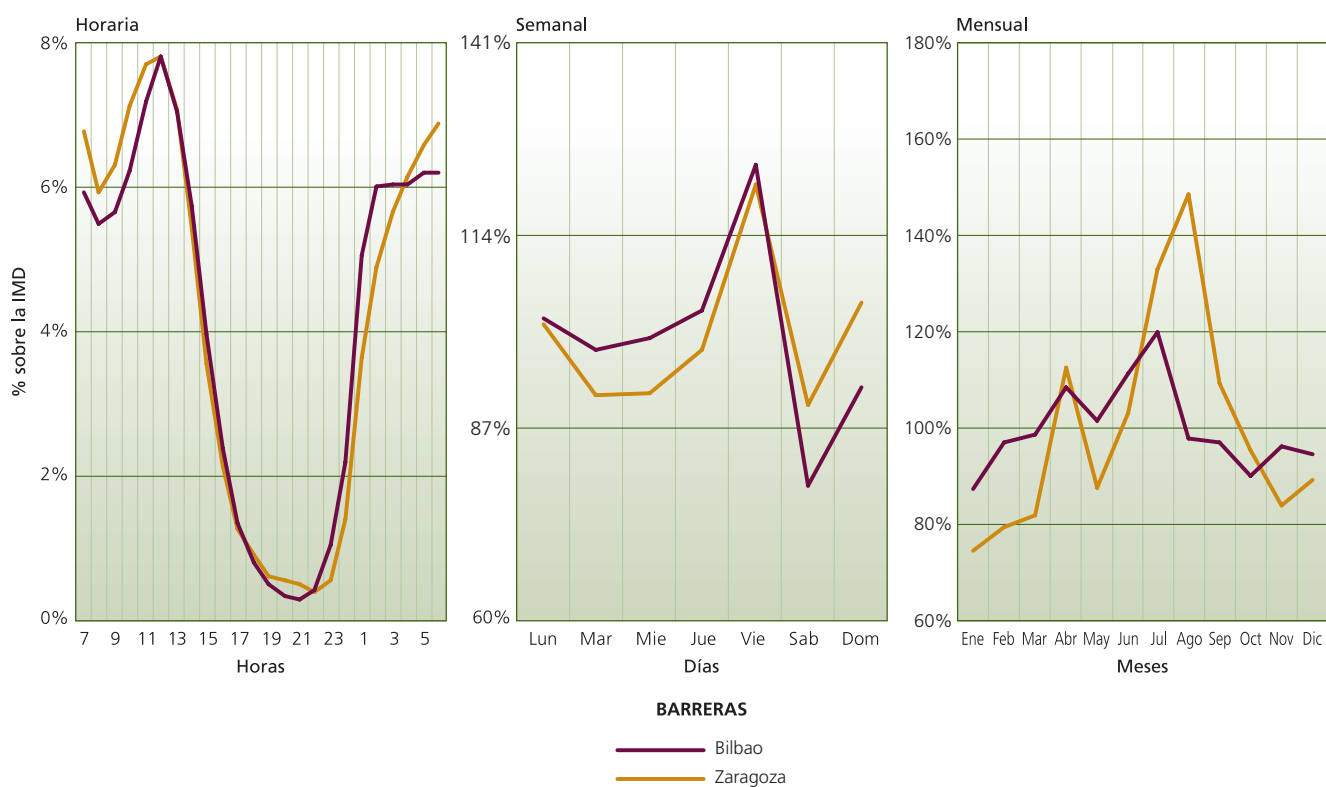
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-66 a lo largo de las 24 horas del día muestra dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 5-6 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,82% (Bilbao) y 7,81% (Zaragoza) de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,20% (5h en Bilbao) y 6,89% (6h en Zaragoza).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 124,15% 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 (111,28%-132,84%-148,47%).

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 2011



Horaria	Bilbao		Zaragoza	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	1.432	5,94%	734	6,78%
8	1.324	5,49%	642	5,93%
9	1.365	5,66%	683	6,31%
10	1.505	6,24%	773	7,14%
11	1.737	7,20%	835	7,72%
12	1.886	7,82%	845	7,81%
13	1.704	7,06%	766	7,08%
14	1.387	5,75%	589	5,44%
15	955	3,96%	386	3,57%
16	576	2,39%	231	2,14%
17	326	1,35%	137	1,27%
18	192	0,80%	99	0,92%
19	120	0,50%	66	0,61%
20	82	0,34%	62	0,57%
21	71	0,29%	56	0,52%
22	102	0,42%	42	0,39%
23	251	1,04%	61	0,56%
24	530	2,20%	153	1,41%
1	1222	5,07%	393	3,63%
2	1.454	6,03%	530	4,90%
3	1.456	6,04%	613	5,67%
4	1.460	6,05%	665	6,15%
5	1.495	6,20%	713	6,59%
6	1494	6,19%	745	6,89%
Total	24.124		10.819	

Diaria	Bilbao		Zaragoza	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	24.741	102,56%	11.005	101,72%
Mar	23.653	98,05%	9.935	91,83%
Mie	24.102	99,91%	9.958	92,04%
Jue	25.042	103,81%	10.630	98,25%
Vie	29.950	124,15%	13.124	121,31%
Sáb	19.065	79,03%	9.774	90,34%
Dom	22.414	92,91%	11.329	104,71%
Total	24.124		10.819	

Mensual	Bilbao		Zaragoza	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	21.076	87,37%	8.051	74,42%
Feb	23.403	97,01%	8.614	79,62%
Mar	23.842	98,83%	8.846	81,76%
Abr	26.199	108,60%	12.160	112,39%
May	24.465	101,41%	9.484	87,66%
Jun	26.845	111,28%	11.173	103,27%
Jul	28.931	119,93%	14.372	132,84%
Ago	23.627	97,94%	16.063	148,47%
Sep	23.444	97,18%	11.817	109,22%
Oct	21.756	90,18%	10.303	95,23%
Nov	23.165	96,02%	9.096	84,07%
Dic	22.771	94,39%	9.670	89,38%
Total	24.124		10.819	

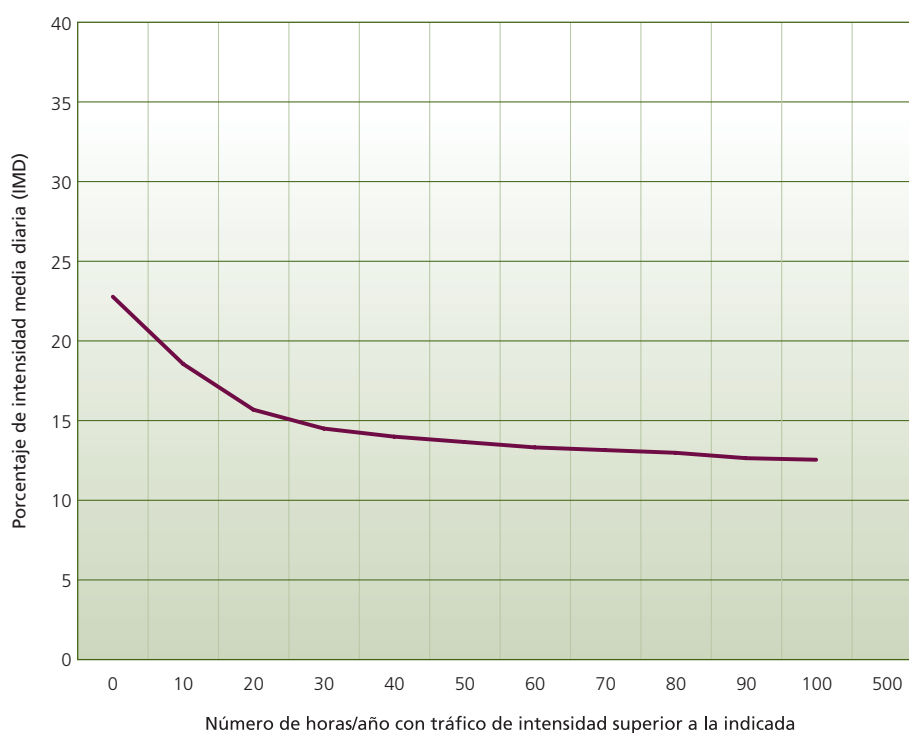
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 14,53% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,55% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 22,83% 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 2011. AP-68: Bilbao-Zaragoza



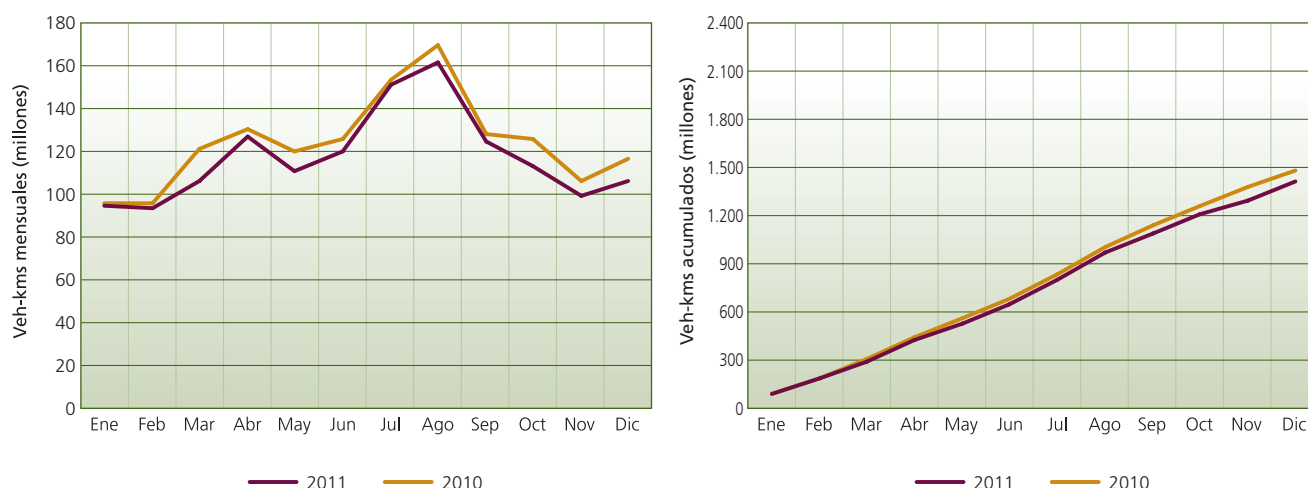
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	22,83
10	18,49
20	15,70
30	14,53
40	13,99
50	13,66
60	13,35
70	13,10
80	12,91
90	12,70
100	12,55

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 1.409 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 2011. AP-68: Bilbao-Zaragoza



Autopista AP-68	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	94,73	93,45	105,95	127,41	111,17	120,38		
Mens. 2010	95,41	96,15	120,74	130,19	120,03	125,96		
Acum. 2011	94,73	93,45	105,95	127,41	111,17	120,38		
Acum. 2010	95,41	96,15	120,74	130,19	120,03	125,96		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	151,22	161,38	124,33	113,40	99,72	106,53	1.409,68	
Mens. 2010	153,90	170,12	127,79	125,34	106,85	117,05	1.489,52	
Acum. 2011	804,32	965,70	1.090,03	1.203,43	1.303,15	1.409,68		
Acum. 2010	842,38	1.012,50	1.140,29	1.265,63	1.372,48	1.489,52		

AUTOPISTA MONTMELÓ-
LA JONQUERA

AP-7

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



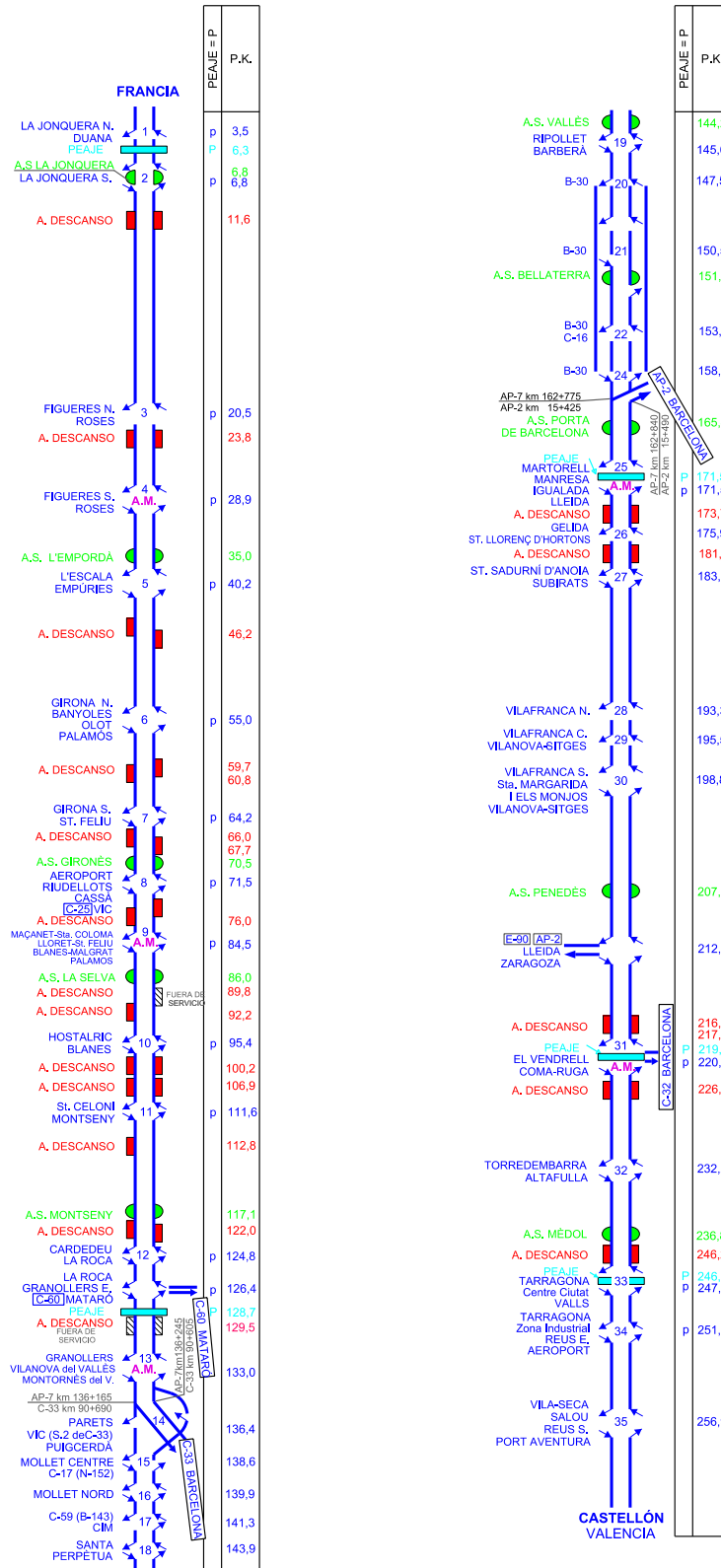
→ AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA



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	Gironés	71	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x

AUTOPISTA AP-7
LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



Esquema de enlaces de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera

AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA

AP-7

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



→ AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
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	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: AUTOPISTAS SOCIEDAD CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A. UNIPERSONAL (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 quince tramos de peaje y un tramo libre 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 (*)	319,49
Ingresos de explotación 2011 (*)	586,34
Resultado de explotación 2011 (*)	381,822

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera en los tramos de peaje fue de 40.165 vehículos, de los cuales 32.175 corresponden a la categoría de ligeros y 7.990 son vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 41.656 veh/día. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (228,3) 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 16.791 Vh/día en el tramo Figueres S.-Figueres N. hasta 84.203 Vh/día en el tramo Granollers-Enlace C60.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 2.067,50 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 5,3%.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Granollers - Enlace C-60	71.164	13.039	84.203	-3,10	166.239.823	30.458.899	196.698.722	-3,10
Enlace C-60 - Cardedeu	62.371	12.148	74.518	-3,41	39.611.520	7.714.957	47.326.477	-3,41
Cardedeu - St. Celoni	50.968	10.586	61.554	-3,75	245.193.311	50.924.105	296.117.416	-3,75
St. Celoni - Hostalric	43.536	10.051	53.587	-3,67	257.906.353	59.538.910	317.445.263	-3,67
Hostalric - Limite B/GI	40.900	9.947	50.848	-3,09	41.501.595	10.093.542	51.595.137	-3,09
Limite B/GI - Lloret	40.900	9.947	50.848	-3,09	120.026.194	29.191.399	149.217.593	-3,09
Lloret - Cassa	28.525	6.960	35.485	-4,99	134.518.454	32.821.244	167.339.698	-4,99
Cassa - Girona S.	28.778	7.141	35.919	-6,29	76.994.122	19.104.591	96.098.713	-6,29
Girona S. - Girona N.	35.713	7.857	43.570	-7,18	120.836.719	26.584.374	147.421.093	-7,18
Girona N. - L'Escala	21.222	6.281	27.503	-7,38	113.865.804	33.703.308	147.569.112	-7,38
L'Escala - Figueres S.	19.215	6.198	25.413	-7,15	80.234.326	25.880.359	106.114.685	-7,15
Figueres S. - Figueres N.	11.974	4.817	16.791	-4,39	37.147.912	14.945.420	52.093.332	-4,39
Figueres N. - La Jonquera	16.418	5.600	22.017	-2,23	81.496.681	27.797.232	109.293.913	-2,23
La Jonquera - Aduana	15.571	6.460	22.030	-0,88	19.095.666	7.922.451	27.018.117	-0,88
Aduana - Frontera	21.046	8.757	29.803	0,64	26.425.287	10.995.890	37.421.177	0,64
Total tramo de peaje	32.175	7.990	40.165	-7,71	1.561.093.767	387.676.681	1.948.770.448	-7,71

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Montmeló - Granollers	90.621	16.030	106.651	-2,57	100.883.562	17.845.309	118.728.871	-2,57
Total tramos libres	90.621	16.030	106.651	-2,57	100.883.562	17.845.309	118.728.871	-2,57

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	135,98	5,31
IMD total (Vh/d)	41.656	228,26
Demanda total (MVh x km)	2.067,50	12,19

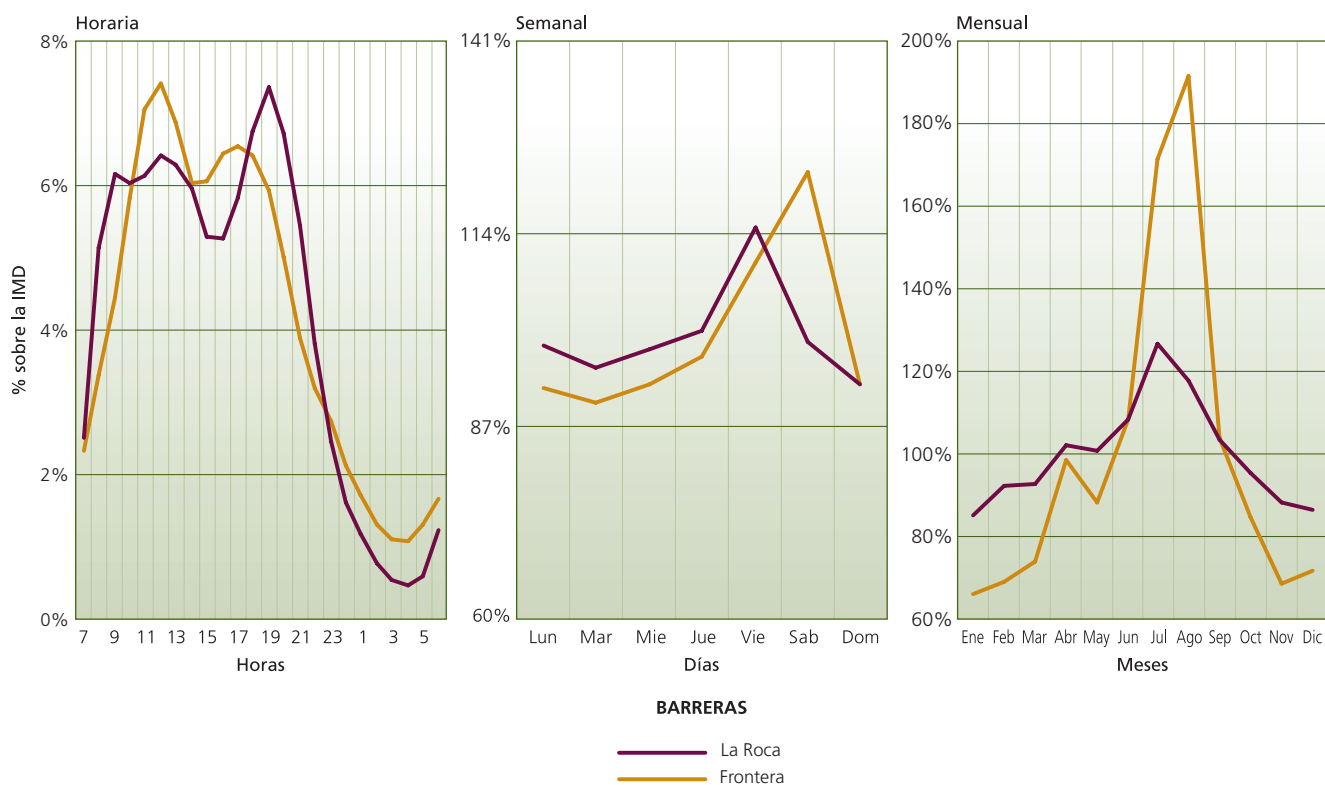
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 17 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,43% de la intensidad total diaria en la barrera de la Frontera, y la segunda llega a alcanzar el 7,38% en la Roca.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los sábados del 123,05% de la IMD, en la 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 (171,69%-191,43%).

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 2011



Horaria	La Roca		Frontera	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	2.124	2,52%	513	2,33%
8	4.336	5,15%	745	3,38%
9	5.189	6,16%	982	4,46%
10	5.083	6,04%	1.285	5,83%
11	5.171	6,14%	1.553	7,05%
12	5.405	6,42%	1.637	7,43%
13	5.297	6,29%	1.519	6,89%
14	5.010	5,95%	1.330	6,04%
15	4.459	5,30%	1.336	6,06%
16	4432	5,26%	1.421	6,45%
17	4916	5,84%	1.443	6,55%
18	5681	6,75%	1.416	6,43%
19	6212	7,38%	1.310	5,95%
20	5661	6,72%	1.104	5,01%
21	4593	5,45%	855	3,88%
22	3205	3,81%	705	3,20%
23	2062	2,45%	605	2,75%
24	1352	1,61%	471	2,14%
1	990	1,18%	380	1,72%
2	653	0,78%	290	1,32%
3	452	0,54%	242	1,10%
4	393	0,47%	236	1,07%
5	500	0,59%	287	1,30%
6	1032	1,23%	368	1,67%
Total	84.208		22.033	

Diaria	La Roca		Frontera	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	83.053	98,63%	20.412	92,64%
Mar	80.442	95,53%	19.935	90,48%
Mie	82.621	98,12%	20.527	93,16%
Jue	84.806	100,71%	21.355	96,92%
Vie	96.903	115,08%	24.279	110,19%
Sáb	83.387	99,03%	27.111	123,05%
Dom	78.263	92,94%	20.514	93,11%
Total	84.208		22.033	

Mensual	La Roca		Frontera	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	71.624	85,06%	14.557	66,07%
Feb	77.583	92,13%	15.205	69,01%
Mar	78.010	92,64%	16.261	73,80%
Abr	86.090	102,23%	21.711	98,54%
May	84.744	100,64%	19.423	88,15%
Jun	91.251	108,36%	23.879	108,38%
Jul	106.592	126,58%	37.828	171,69%
Ago	99.020	117,59%	42.177	191,43%
Sep	87.190	103,54%	22.933	104,08%
Oct	80.529	95,63%	18.661	84,70%
Nov	74.465	88,43%	15.132	68,68%
Dic	72.833	86,49%	15.827	71,83%
Total	84.208		22.033	

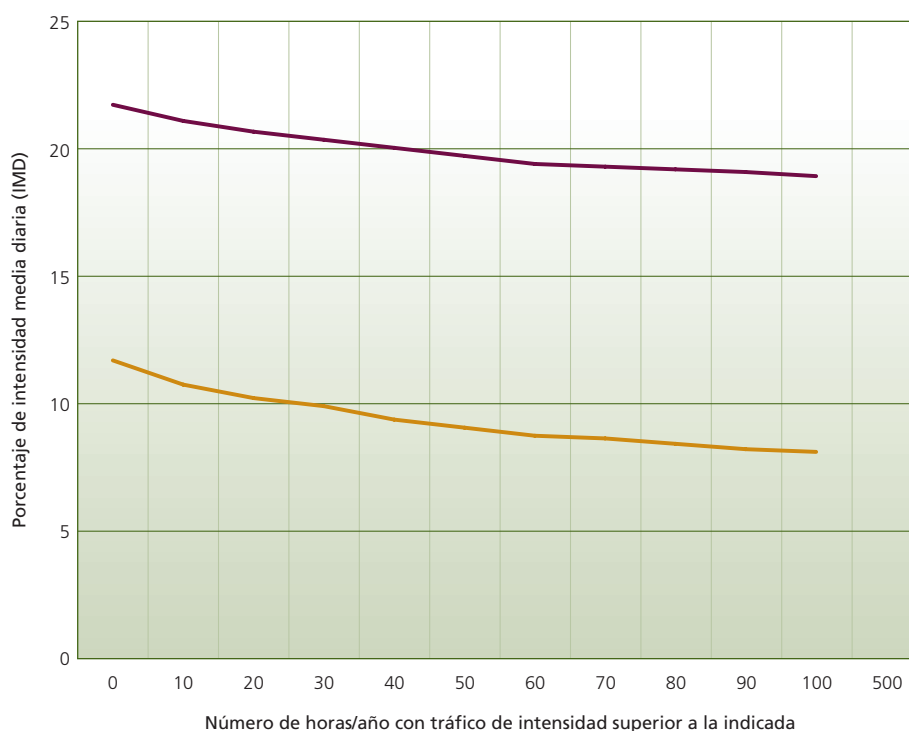
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 20,34% de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en la Frontera este valor fue de 9,87%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 18,94% de la intensidad media diaria (hora 100) en La Roca y al 8,07% en la Frontera.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 21,70% de la IMD en La Roca, y del 11,69% 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 2011.
Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



La Roca	
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	21,70
10	21,13
20	20,69
30	20,34
40	20,01
50	19,73
60	19,42
70	19,29
80	19,17
90	19,06
100	18,94

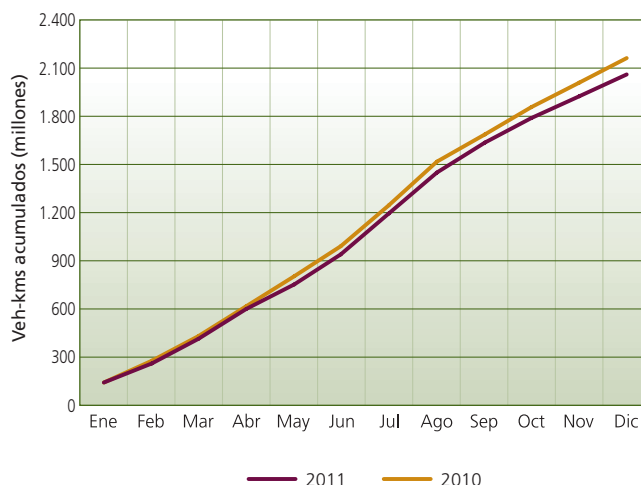
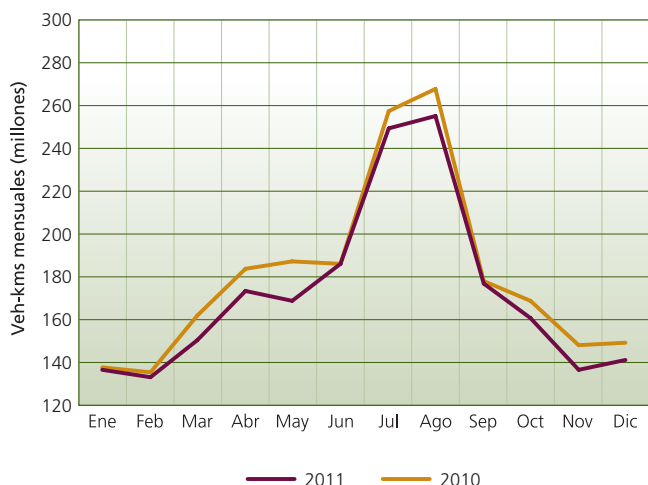
Frontera	
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	11,69
10	10,77
20	10,19
30	9,87
40	9,42
50	9,11
60	8,78
70	8,64
80	8,45
90	8,21
100	8,07

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 2.067 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2011. Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



Autopista AP-7 (ACESA M-LJ)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	136,09	132,64	150,00	173,98	168,25	185,78	
Mens. 2010	137,55	134,95	161,47	183,47	186,80	186,46	
Acum. 2011	136,09	268,72	418,72	592,70	760,95	946,73	
Acum. 2010	137,55	272,50	433,96	617,43	804,23	990,69	
		Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Mens. 2011		249,47	255,27	177,06	160,93	136,49	141,54
Mens. 2010		257,38	267,49	178,34	168,50	148,26	149,46
Acum. 2011		1.196,20	1.451,47	1.628,53	1.789,46	1.925,95	2.067,50
Acum. 2010		1.248,08	1.515,57	1.693,90	1.862,40	2.010,66	2.160,11
							Total
							2.067,50
							2.160,11

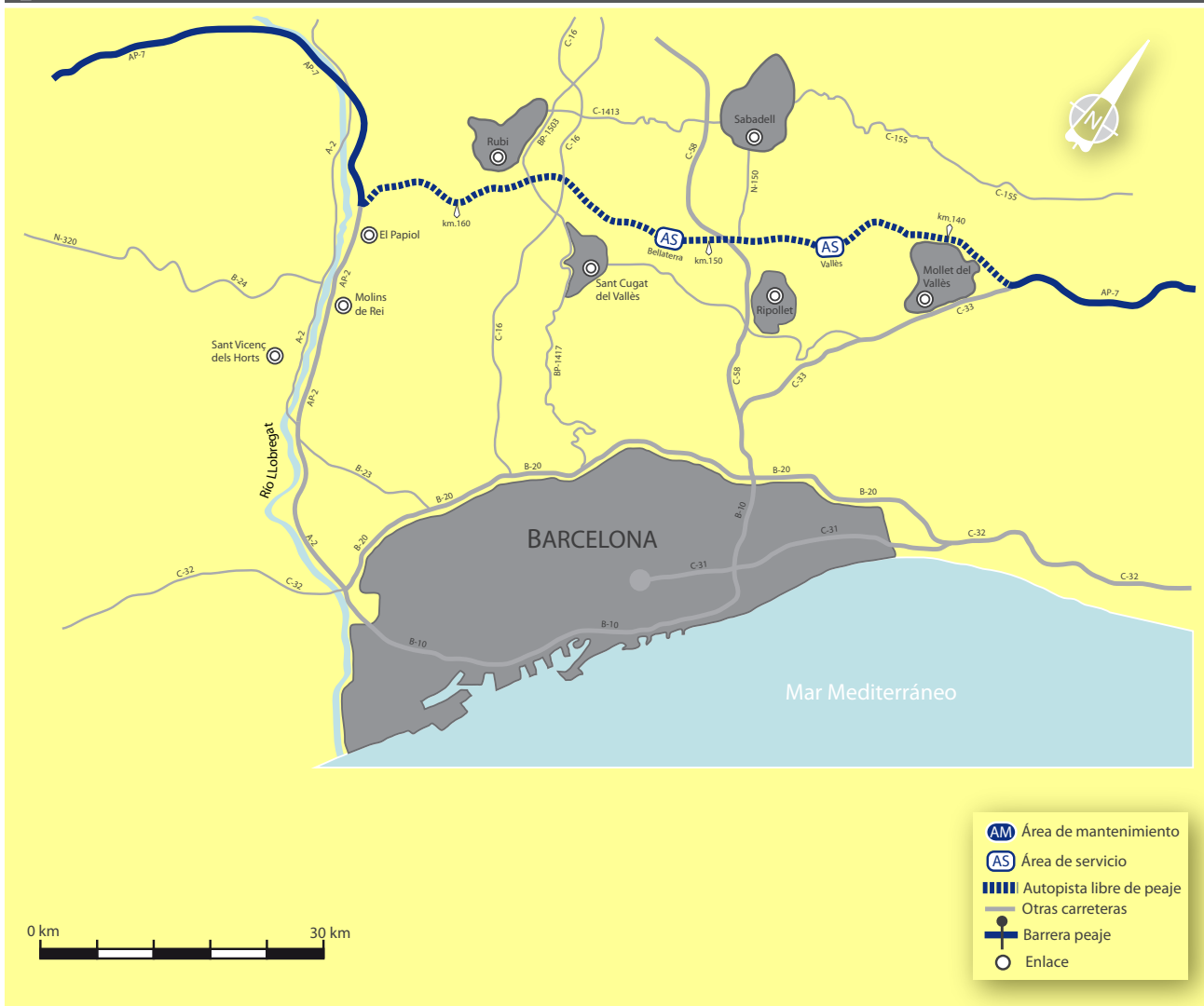
AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

AP-7

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



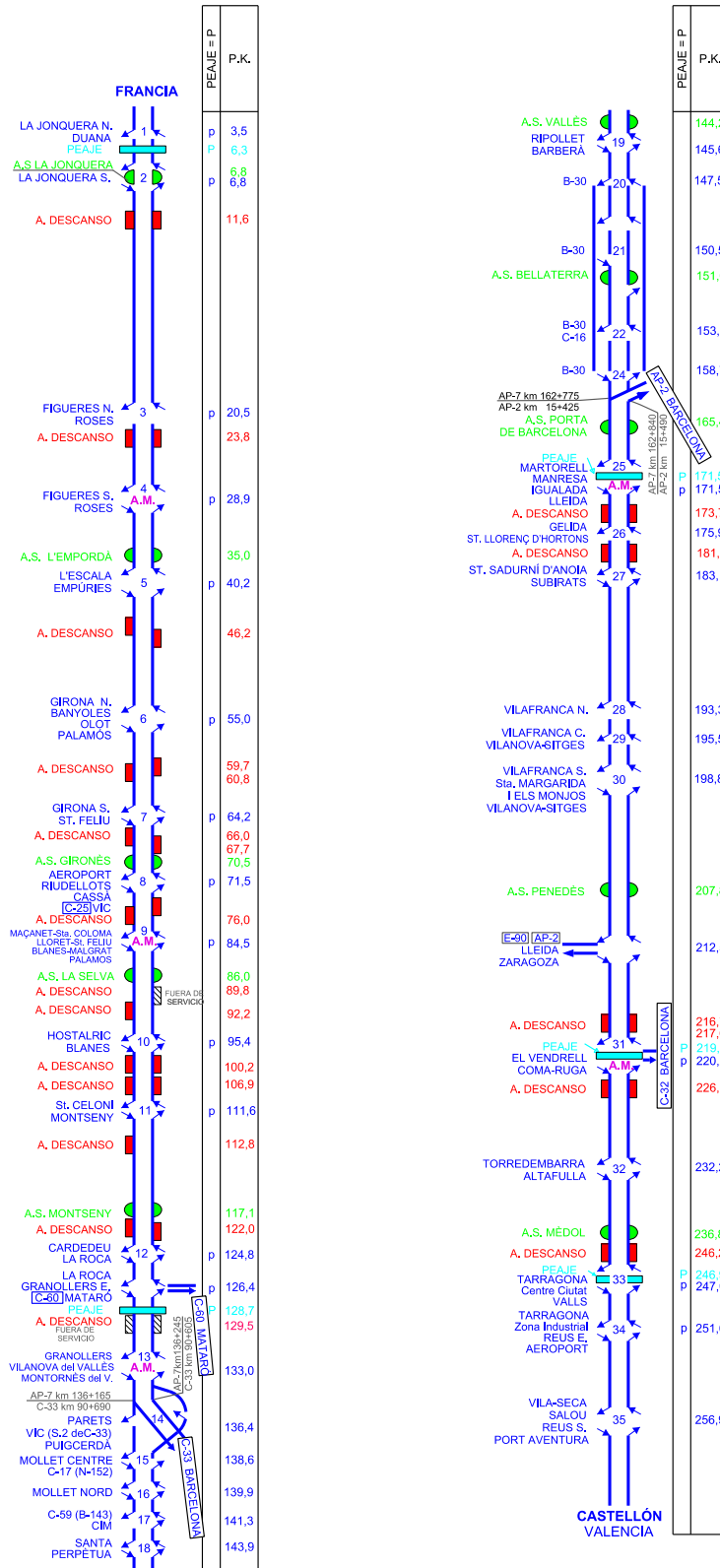
→ AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	🚰	☕	✖	☎	📺	🚗	🚚	💰	👤	📍	🎁	♿
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

AUTOPISTA AP-7 LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



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



AP-7: Montmeló-Papiol. Pk 69

AUTOPISTA AP-7: Montmeló-Papiol

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS SOCIEDAD CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A. UNIPERSONAL (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 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 (*)	319,49
Ingresos de explotación 2011 (*)	586,34
Resultado de explotación 2011 (*)	381,822

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Montmeló-Papiol fue de 107.211 vehículos, de los cuales 85.836 corresponden a la categoría de ligeros y 21.375 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy alta y desde luego muy superior (587,5%) 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, en un rango que va desde 81.428 Vh/día en el tramo St. Cugat-Rubí hasta 128.246 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 2011 para el conjunto de la vía en 1.042,47 millones de Vh × km, que corresponde aproximadamente al 6,1% 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 1,0%.

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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Montmelo-Mollet	86.880	19.542	106.423	-1,00	145.872.266	32.811.562	178.683.828	-1,00
Mollet-Caldes	91.038	20.830	111.868	-1,29	19.272.709	4.409.689	23.682.398	-1,29
Caldes-Sta.Perpetua	95.994	22.924	118.918	-2,43	96.354.339	23.009.686	119.364.025	-2,43
Sta. Perpetua-Barbera	94.071	23.118	117.189	-2,40	58.371.266	14.344.425	72.715.691	-2,40
Barbera-Valles	98.053	24.896	122.949	-1,81	59.768.389	15.175.208	74.943.597	-1,81
Valles-Bellaterra	63.779	18.053	81.832	-0,42	94.280.633	26.687.351	120.967.984	-0,42
Bellaterra-St. Cugat	77.054	22.458	99.512	-2,51	71.436.400	20.820.771	92.257.171	-2,51
St. Cugat-Rubí	64.848	16.579	81.428	-2,88	68.878.624	17.609.662	86.488.286	-2,88
Rubí-El Papiol	103.395	24.851	128.246	-1,22	220.396.595	52.972.531	273.369.126	-1,22
Total tramo de peaje	85.836	21.375	107.211	-1,61	834.631.221	207.840.885	1.042.472.106	-1,61

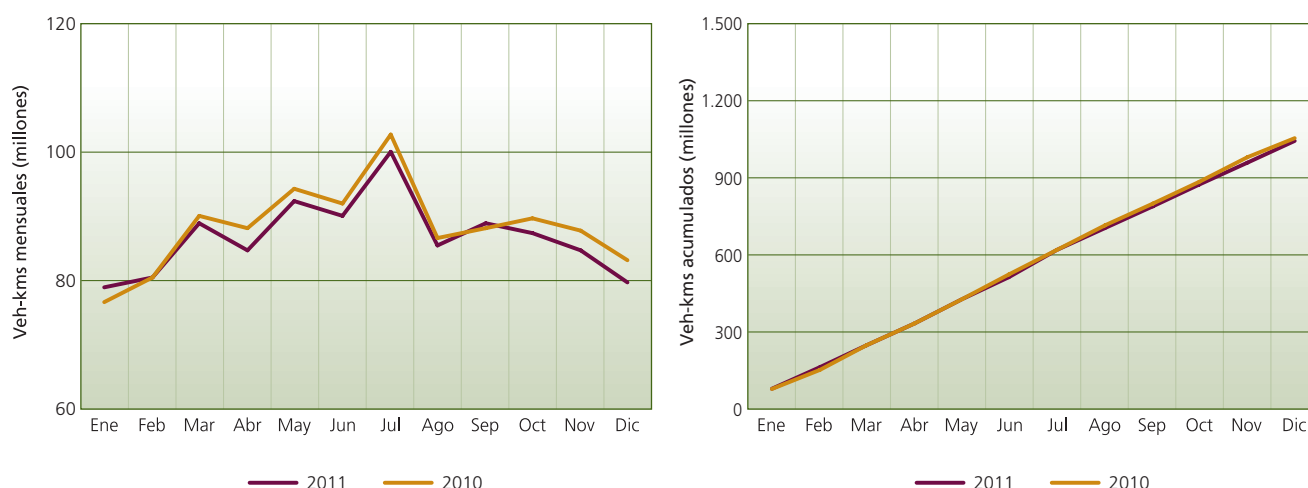
Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	26,64	1,04
IMD total (Vh/d)	107.211	587,49
Demanda total (MVh x km)	1.042,47	6,14

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio. La utilización de la vía durante este año superó los 1.042 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-P). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2011.
Autopista AP-7: Montmeló-Papiol



Autopista AP-7 (ACESA M-P)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	78,93	80,45	88,97	84,83	92,34	90,22	
Mens. 2010	76,54	80,45	89,90	88,07	94,42	91,86	
Acum. 2011	78,93	159,39	248,35	333,19	425,53	515,75	
Acum. 2010	76,54	156,99	246,89	334,96	429,38	521,24	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	100,10	85,62	89,09	87,48	84,79	79,65	1.042,47
Mens. 2010	102,73	86,65	88,12	89,87	87,60	83,35	1.059,56
Acum. 2011	615,84	701,47	790,56	878,03	962,83	1.042,47	
Acum. 2010	623,97	710,62	798,74	888,61	976,21	1.059,56	

AUTOPISTA EL BARCELONA-TARRAGONA

AP-7

Dirección General de Carreteras
Subdirección General Adjunta de Conservación y Explotación
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



AP-7: Barcelona-Tarragona. Pk 183

AUTOPISTA AP-7: Barcelona-Tarragona

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS SOCIEDAD CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A. UNIPERSONAL (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 catorce tramos de peaje y un tramo libre 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 (*)	319,49
Ingresos de explotación 2011 (*)	586,34
Resultado de explotación 2011 (*)	381,822

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona fue de 49.848 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 41.462 corresponden a la categoría de ligeros y 8.386 son vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 51.856 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (284,2%) 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 18.026 Vh/día en el tramo Salou-Fin de la Concesión hasta 74.666 Vh/día en el tramo Molins del El Papiol-Martorell.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 1.757,60 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,2% 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 3,9%.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
El Papiol - Martorell	60.846	13.819	74.666	-5,58	212.760.800	48.322.418	261.083.218	-5,58
Martorell - Gelida	61.372	12.778	74.151	-3,11	93.411.490	19.449.491	112.860.981	-3,11
Gelida - Sant Sadurní	57.605	12.191	69.796	-1,99	149.073.177	31.547.216	180.620.393	-1,99
Sant Sadurní - Vilafranca N.	55.870	11.829	67.699	-4,47	216.975.104	45.940.765	262.915.869	-4,47
Vilafranca N. - Vilafranca C.	45.384	8.808	54.192	-4,66	36.277.970	7.040.562	43.318.532	-4,66
Vilafranca C. - Vilafranca S.	37.946	7.937	45.883	-4,89	45.152.157	9.444.556	54.596.713	-4,89
Vilafranca S. - Límite B/T	38.032	8.204	46.236	-5,74	117.162.022	25.272.751	142.434.773	-5,74
Límite B/T - Enlace Medit.	38.032	8.204	46.236	-5,74	76.904.928	16.588.990	93.493.918	-5,74
Enlace Medit. - El Vendrell	31.435	6.662	38.097	-5,13	83.873.441	17.776.399	101.649.840	-5,13
El Vendrell - Altafulla	34.985	7.157	42.143	-4,31	155.022.907	31.714.876	186.737.783	-4,31
Altafulla - Tarragona	33.015	5.064	38.079	-9,53	177.501.595	27.226.121	204.727.716	-9,53
Tarragona - Reus	28.148	4.261	32.409	-12,04	47.774.812	7.232.068	55.006.880	-12,04
Reus - Salou	21.343	3.351	24.694	-11,86	41.677.452	6.543.941	48.221.393	-11,86
Salou - Fin concesion	15.159	2.867	18.026	-12,20	8.355.004	1.580.064	9.935.068	-12,20
Total tramo de peaje	41.462	8.386	49.848	-9,08	1.461.922.859	295.680.218	1.757.603.077	-9,08

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Molins de Rei- El Papiol	82.763	20.661	103.425	-2,47	113.584.400	28.355.623	141.940.023	-2,47
Total tramos libres	82.763	20.661	103.425	-2,47	113.584.400	28.355.623	141.940.023	-2,47

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	100,36	3,92
IMD total (Vh/d)	51.856	284,16
Demanda total (MVh x km)	1.899,54	11,20

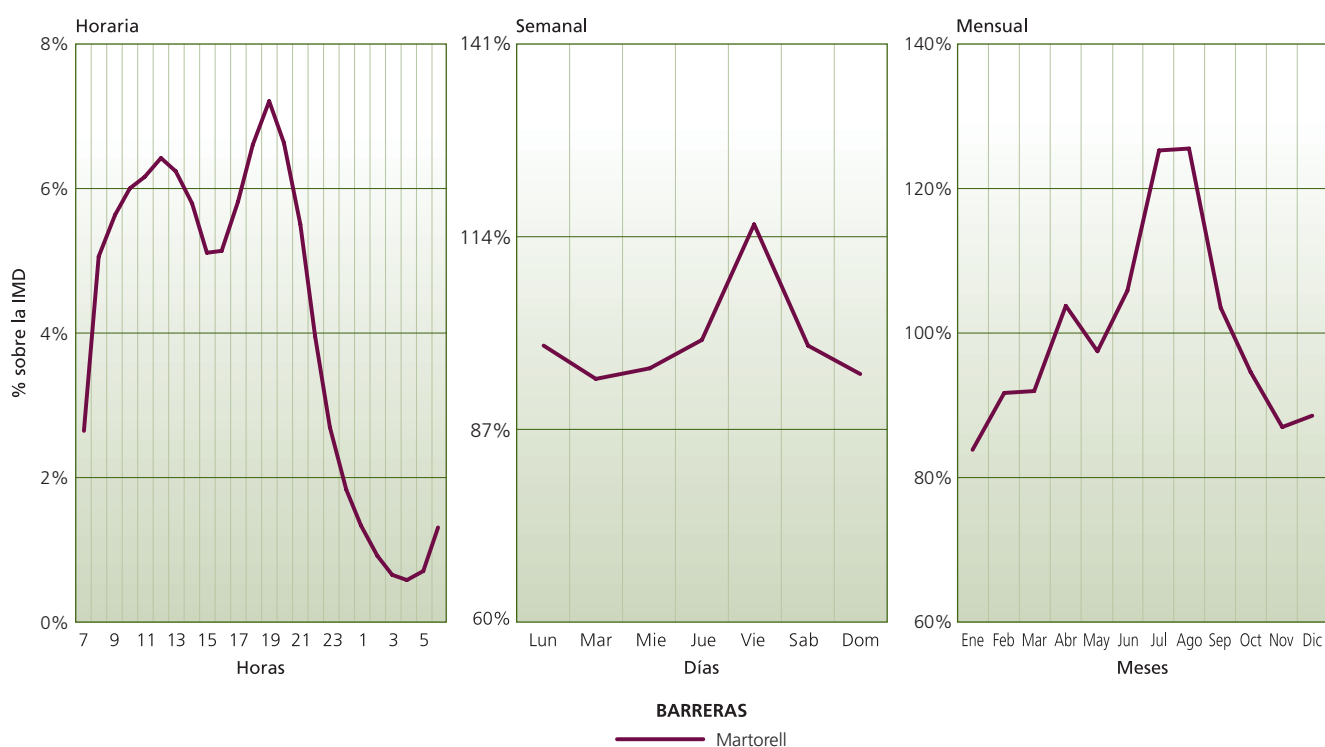
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,41% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,21%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,87% 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 (125,228%-125,66%).

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	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	1.559	2,66%	
8	2.963	5,05%	
9	3.307	5,64%	
10	3.513	5,99%	
11	3.610	6,16%	
12	3.760	6,41%	
13	3.661	6,25%	
14	3.389	5,78%	
15	3.002	5,12%	
16	3017	5,15%	
17	3404	5,81%	
18	3872	6,61%	
19	4227	7,21%	
20	3884	6,63%	
21	3233	5,52%	
22	2327	3,97%	
23	1586	2,71%	
24	1078	1,84%	
1	786	1,34%	
2	539	0,92%	
3	382	0,65%	
4	341	0,58%	
5	415	0,71%	
6	761	1,30%	
Total	58.616		

Diaria		Martorell	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	57.957	98,88%	
Mar	55.231	94,23%	
Mie	56.039	95,60%	
Jue	58.461	99,74%	
Vie	67.921	115,87%	
Sáb	57.979	98,91%	
Dom	55.655	94,95%	
Total	58.616		

Mensual		Martorell	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	49.088	83,75%	
Feb	53.809	91,80%	
Mar	53.932	92,01%	
Abr	60.779	103,69%	
May	57.181	97,55%	
Jun	62.042	105,84%	
Jul	73.401	125,22%	
Ago	73.658	125,66%	
Sep	60.729	103,60%	
Oct	55.435	94,57%	
Nov	51.035	87,07%	
Dic	51.855	88,47%	
Total	58.616		

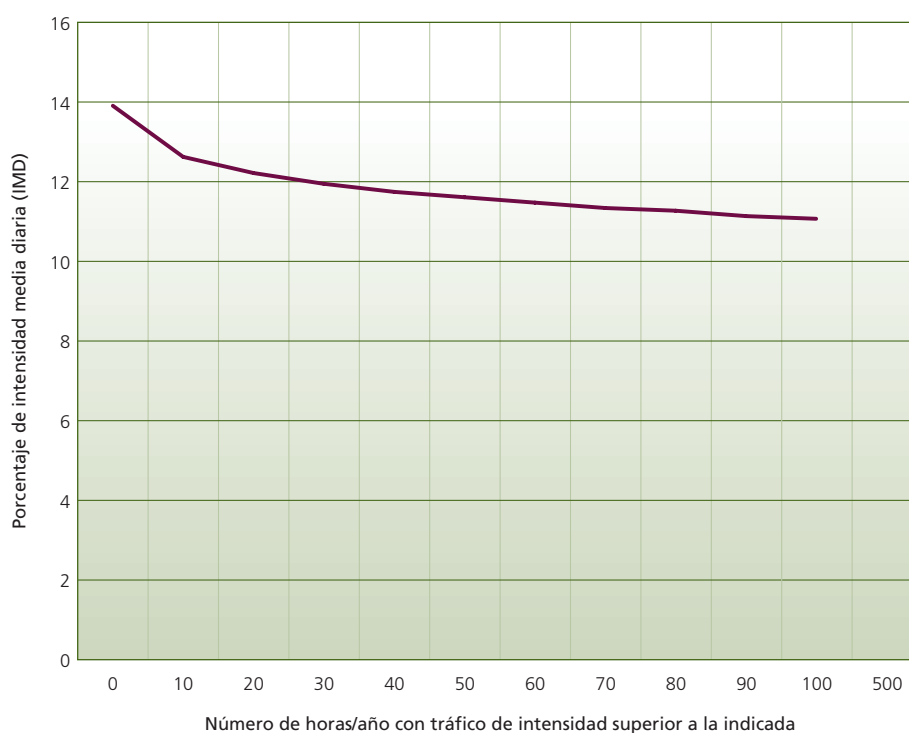
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,98% de la IMD (valor de la hora 30). El límite 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 2011 fue del 13,92% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011.
Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



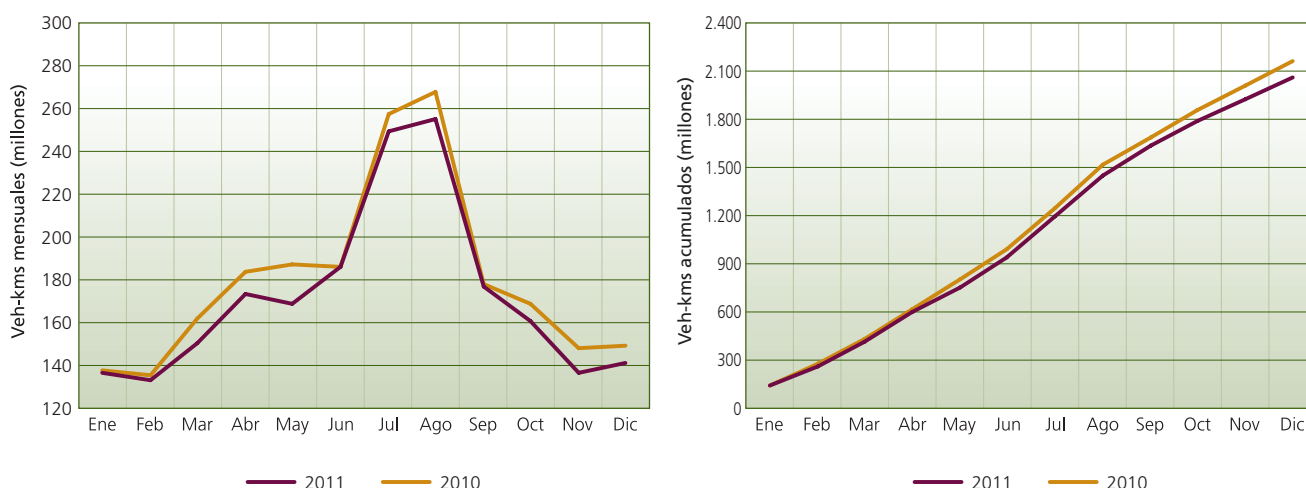
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	13,92
10	12,60
20	12,20
30	11,98
40	11,72
50	11,60
60	11,51
70	11,36
80	11,24
90	11,16
100	11,05

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 2011 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 1.899 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 2011. AP-7: Barcelona-Tarragona



Autopista AP-7 (ACESA B-T)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	132,20	131,23	147,76	164,18	154,69	167,79		
Mens. 2010	133,89	133,25	160,58	170,55	173,20	173,58		
Acum. 2011	132,20	263,43	411,19	575,37	730,06	897,85		
Acum. 2010	133,89	267,14	427,72	598,27	771,47	945,05		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	208,41	216,21	161,76	148,64	130,93	135,75	1.899,54	
Mens. 2010	217,82	226,95	163,48	161,53	144,89	148,60	2.008,32	
Acum. 2011	1.106,26	1.322,47	1.484,23	1.632,86	1.763,80	1.899,54		
Acum. 2010	1.162,87	1.389,82	1.553,30	1.714,83	1.859,72	2.008,32		

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA
(TRAMO SALOU-PUÇOL)

AP-7

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



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

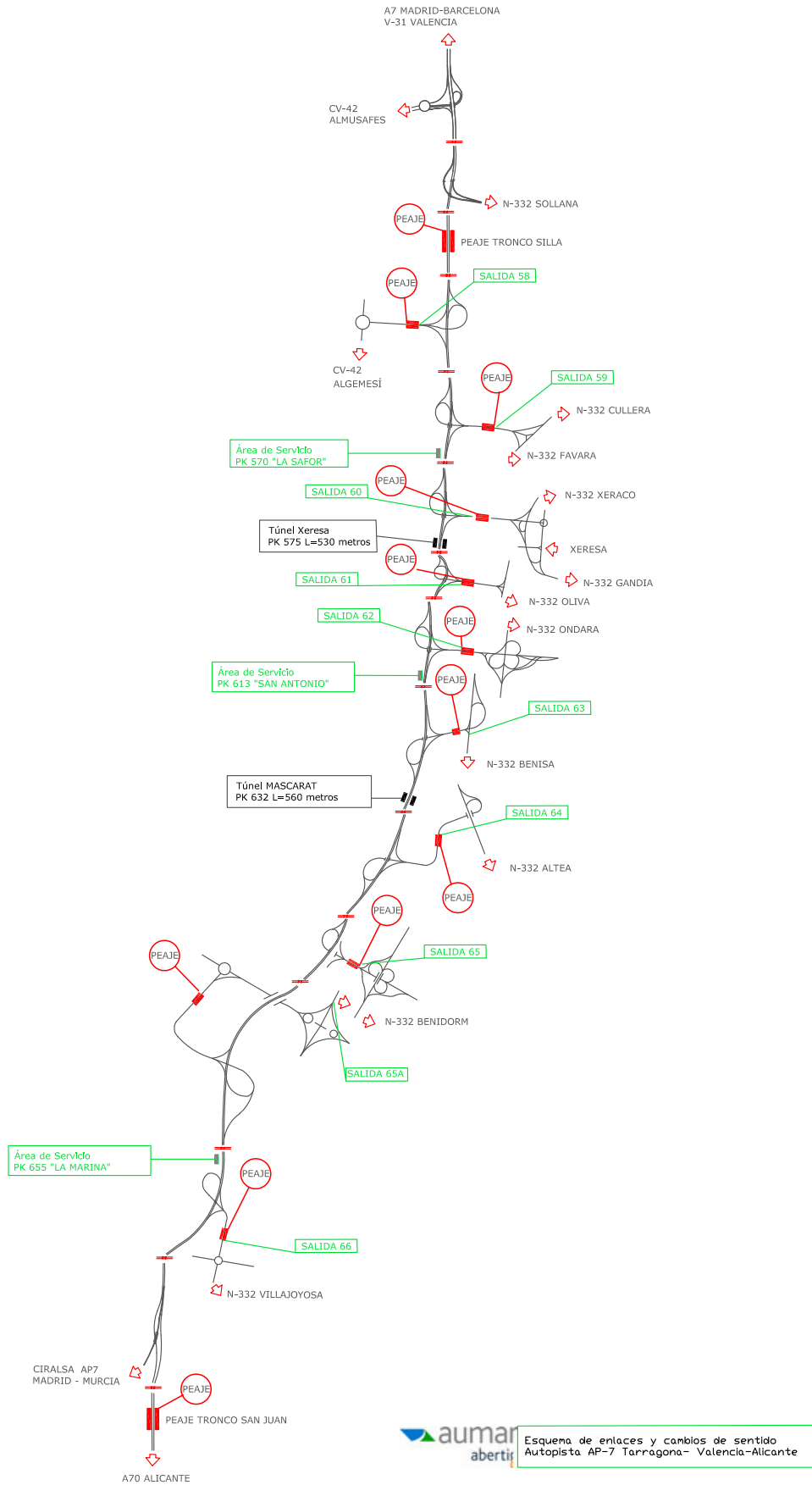


- AM** Área de mantenimiento
- AS** Área de servicio
- Autopista de peaje**
- Autopista libre de peaje**
- Otras carreteras
- Barrera peaje
- Enlace

SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
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 diecisiete tramos de peaje y dos 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, tramos 5, 6 y 7, 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, núm. 36 - 46023 Valencia
Fecha de constitución	16/09/1971
Capital social (*)	213,60
Ingresos de explotación 2011 (*)	286,067
Resultado de explotación 2011 (*)	144,349

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia en los tramos de peaje fue de 16.610 vehículos, de los cuales 13.570 corresponden a la categoría de ligeros y 3.040 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 18.833. Las cifras anteriores muestran una IMD de un valor similar (103,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 13.979 Vh/día en los tramos Moncofa-Límite C/V y Límite C/V-Sagunto N hasta 20.942 Vh/día en el tramo L'Ampolla-Tortosa.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 1.548,86 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 9,15% 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 8,8%.

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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Salou-Cambrils	14.920	2.932	17.852	-17,17	37.575.771	7.384.080	44.959.851	-17,17
Cambrils-Hospitalet	14.105	2.904	17.009	-17,29	80.315.866	16.535.299	96.851.165	-17,29
Hospitalet-L'Ametlla	16.808	3.899	20.706	-13,53	100.610.540	23.336.639	123.947.179	-13,53
L'Ametlla-L'Ampolla	16.920	3.899	20.819	-13,42	66.082.442	15.226.189	81.308.631	-13,42
L'Ampolla-Tortosa	16.775	4.167	20.942	-13,30	66.741.257	16.577.057	83.318.314	-13,30
Tortosa-Amposta	15.023	4.017	19.041	-13,92	29.610.820	7.918.321	37.529.141	-13,92
Amposta-Límite T/C	12.588	3.377	15.965	-14,45	94.326.975	25.303.697	119.630.672	-14,45
Límite T/C-Vinaros	12.588	3.377	15.965	-14,45	16.862.152	4.523.360	21.385.512	-14,45
Vinaros-Peñíscola	12.102	3.368	15.471	-14,33	83.928.586	23.360.063	107.288.649	-14,33
Peñíscola-Torreblanca	13.384	3.004	16.389	-16,62	124.575.995	27.960.807	152.536.802	-16,62
Torreblanca-Oropesa	12.708	2.535	15.243	-24,84	71.894.180	14.342.899	86.237.079	-24,84
Oropesa-Castellón N.	12.889	2.532	15.421	-25,54	88.914.900	17.466.365	106.381.265	-25,54
Castellón N.-Castellón S.	12.300	2.489	14.789	-25,55	34.120.481	6.905.208	41.025.689	-25,55
Castellón S.-Vila-Real	12.027	2.305	14.332	-23,77	47.850.770	9.170.650	57.021.420	-23,77
Vila-Real-Moncofa	12.118	2.213	14.331	-22,11	47.326.325	8.643.383	55.969.708	-22,11
Moncofa-Límite C/V	11.841	2.138	13.979	-22,00	44.516.931	8.038.697	52.555.628	-22,00
Límite C/V-Sagunto N.	13.570	3.040	16.610	-14,76	1.052.542.139	235.814.546	1.288.356.685	-14,76

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Sagunto N.-Sagunto O.	47.370	9.737	57.107	-8,17	77.805.526	15.993.043	93.798.569	-8,17
Sagunto O.-Puçol	45.509	9.386	54.895	-7,69	138.201.648	28.503.688	166.705.336	-7,69
Total tramos libres	46.162	9.509	55.671		216.007.174	44.496.731	260.503.905	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	225,32	8,80
IMD total (Vh/d)	18.833	103,20
Demanda total (MVh x km)	1.548,86	9,15

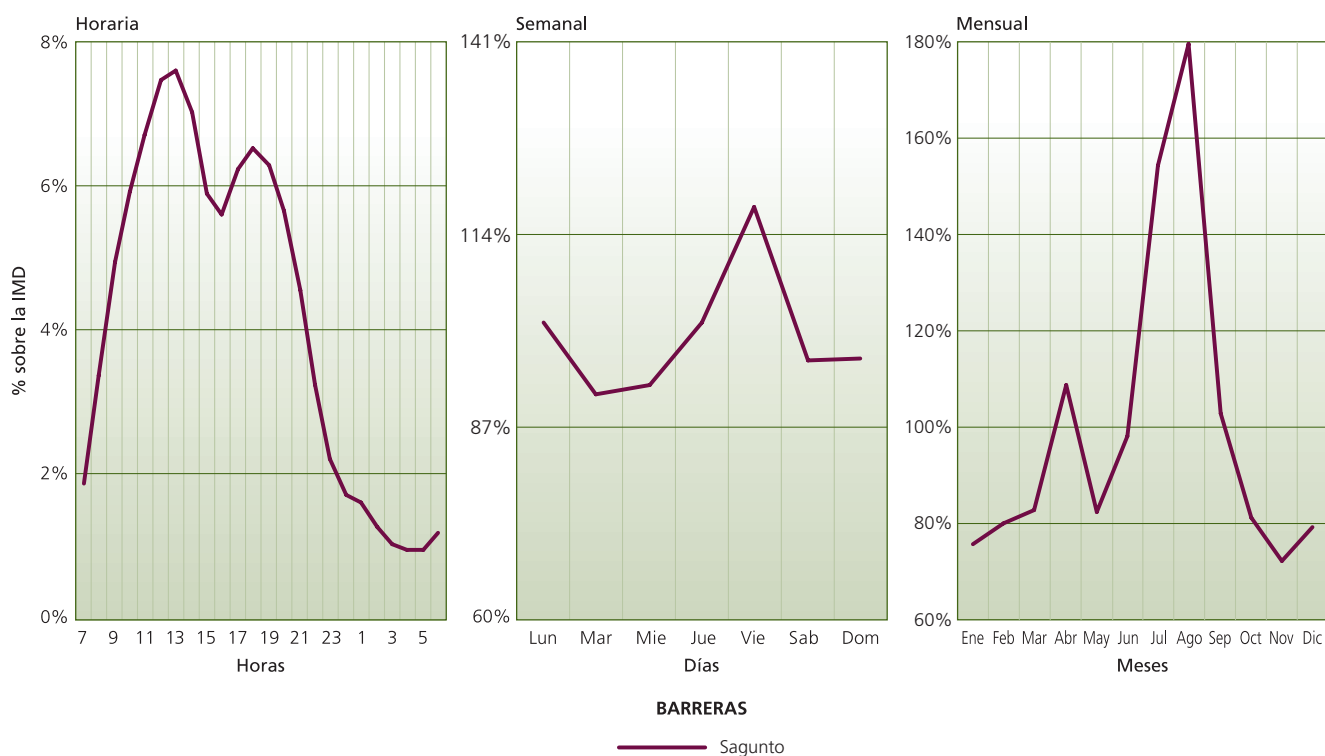
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 13 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,61% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 6,52%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra una punta los viernes con un valor del 118,24% de la IMD. 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 154,55%-179,59%.

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 2011



Horaria		Sagunto	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	265	1,89%	
8	473	3,38%	
9	692	4,95%	
10	829	5,93%	
11	939	6,71%	
12	1.044	7,46%	
13	1.065	7,61%	
14	984	7,03%	
15	825	5,90%	
16	784	5,60%	
17	872	6,23%	
18	912	6,52%	
19	880	6,29%	
20	791	5,65%	
21	639	4,57%	
22	453	3,24%	
23	312	2,23%	
24	242	1,73%	
1	227	1,62%	
2	179	1,28%	
3	146	1,04%	
4	136	0,97%	
5	135	0,96%	
6	167	1,19%	
Total	13.991		

Diaria		Sagunto	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	14.240	101,78%	
Mar	12.836	91,74%	
Mie	13.008	92,97%	
Jue	14.242	101,79%	
Vie	16.543	118,24%	
Sáb	13.518	96,62%	
Dom	13.558	96,91%	
Total	13.991		

Mensual		Sagunto	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	10.619	75,90%	
Feb	11.179	79,90%	
Mar	11.584	82,80%	
Abr	15.229	108,85%	
May	11.535	82,45%	
Jun	13.717	98,04%	
Jul	21.623	154,55%	
Ago	25.126	179,59%	
Sep	14.413	103,02%	
Oct	11.341	81,06%	
Nov	10.104	72,22%	
Dic	11.069	79,12%	
Total	13.991		

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 19,32% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,95% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 28,08% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



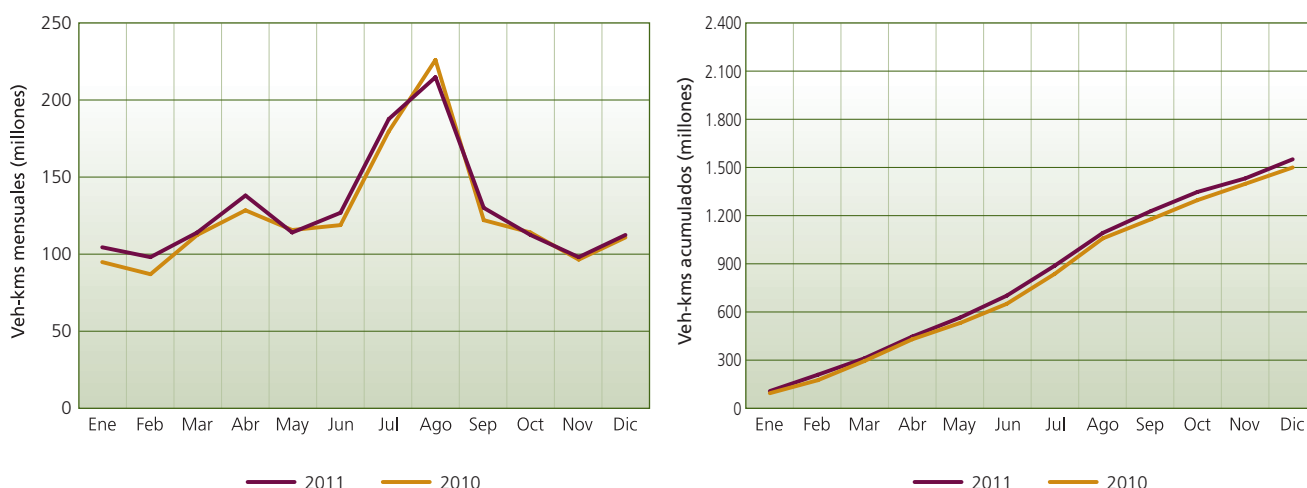
Número de horas/año	% de la IMD diaria
0	28,08
10	24,28
20	20,26
30	19,32
40	18,40
50	17,36
60	16,78
70	16,30
80	15,87
90	15,17
100	14,95

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 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 1.548 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR TV). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2011. AP-7:Tarragona-Valencia



Autopista AP-7 (AUMAR TV)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	103,88	98,10	113,66	138,31	114,29	126,56		
Mens. 2010	94,20	87,01	112,25	128,92	115,06	119,57		
Acum. 2011	103,88	201,98	315,63	453,95	568,24	694,79		
Acum. 2010	94,20	181,21	293,45	422,37	537,43	657,00		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	188,29	214,22	129,45	112,41	97,96	111,74	1.548,86	
Mens. 2010	180,24	225,46	121,35	113,39	96,54	111,03	1.505,00	
Acum. 2011	883,08	1.097,30	1.226,75	1.339,16	1.437,13	1.548,86		
Acum. 2010	837,24	1.062,70	1.184,04	1.297,43	1.393,97	1.505,00		

AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE
(TRAMO VALENCIA-ONDARA)

AP-7

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



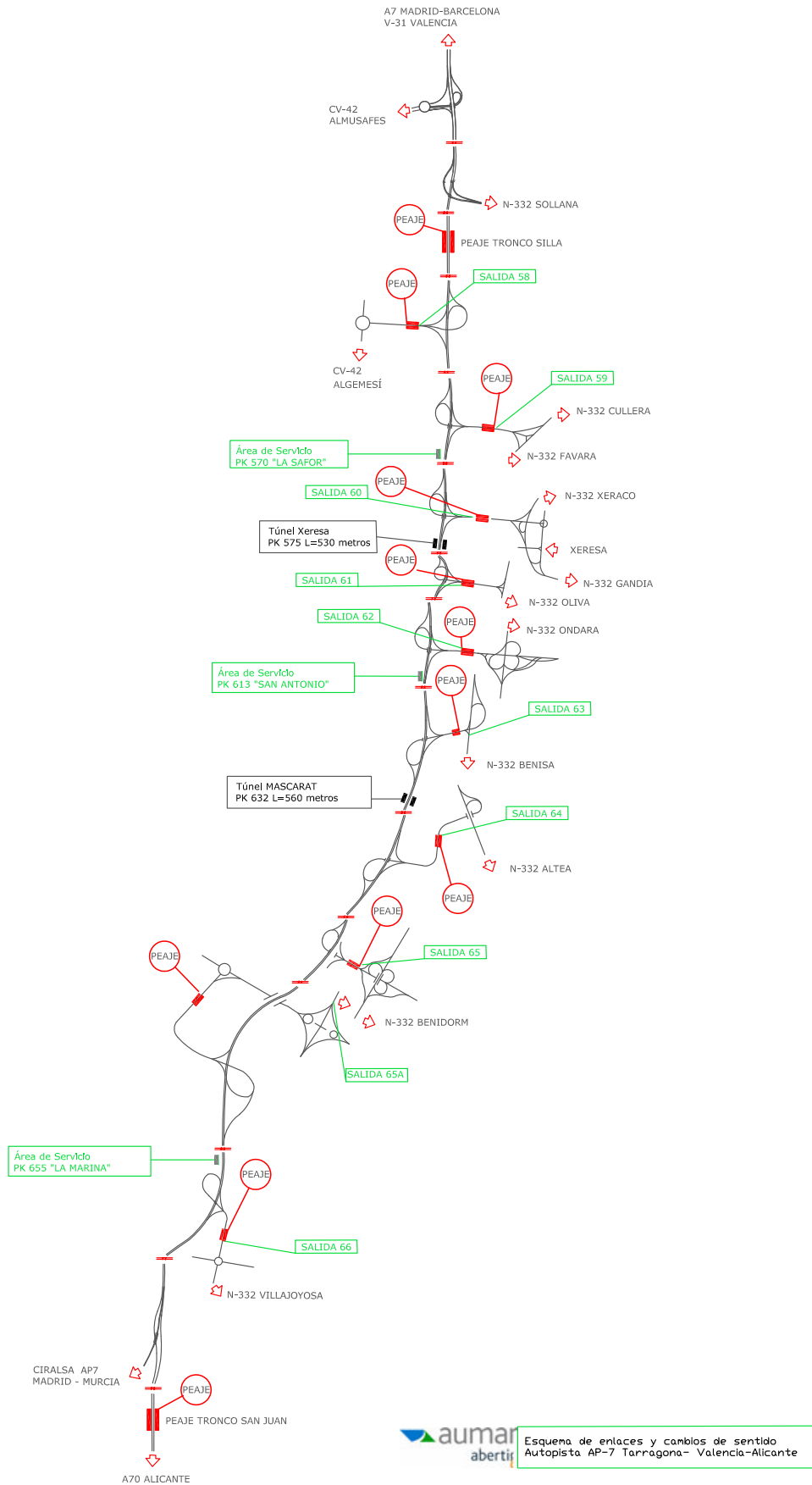
➔ AP-7 AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)



SERVICIOS

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

Dirección Valencia
 Dirección Alicante
 ● Ambas direcciones
 ■ Verano



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



AP-7: Valencia-Alicante.

AUTOPISTA AP-7: Valencia-Alicante

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

Longitud: 148,5 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Valencia-Alicante posee una longitud total de 148,5 km distribuidos en trece tramos de peaje y 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, Tramos 8 y 9, 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, núm. 36 - 46023 Valencia
Fecha de constitución	16/09/1971
Capital social (*)	213,60
Ingresos de explotación 2011 (*)	286,067
Resultado de explotación 2011 (*)	144,349

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Valencia-Alicante en los tramos de peaje fue de 19.299 vehículos, de los cuales 18.085 corresponden a la categoría de ligeros y 1.214 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 20.831. Las cifras anteriores muestran una IMD algo superior (114,15%) 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 16.464 Vh/día en el tramo Xeresa-Oliva hasta 24.211 Vh/día en el tramo Villajoyosa-Var. Alicante.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de la vía en 1.129,26 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 6,7% 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 5,8%.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Sollana-Algemesi	18.255	1.015	19.270	-19,00	53.305.472	2.963.968	56.269.440	-19,00
Algemesi-Favara	18.912	1.055	19.967	-19,26	96.089.302	5.359.132	101.448.434	-19,26
Favara-Xeresa	18.588	1.050	19.637	-18,37	98.443.081	5.558.883	104.001.964	-18,37
Xeresa-Oliva	15.591	874	16.464	-18,10	85.815.320	4.808.048	90.623.368	-18,10
Oliva-Limite V/A	16.474	1.002	17.476	-17,52	73.296.373	4.460.359	77.756.732	-17,52
Limite V/A-Ondara	16.474	1.002	17.476	-17,52	47.140.571	2.868.679	50.009.250	-17,52
Ondara-Benissa	16.535	1.277	17.812	-15,64	75.320.032	5.815.532	81.135.564	-15,64
Benissa-Altea	16.080	1.387	17.467	-15,07	98.310.995	8.479.755	106.790.750	-15,07
Altea-Benidorm	18.621	1.405	20.026	-14,96	70.754.949	5.338.654	76.093.603	-14,96
Benidorm-Terra Mítica	19.407	1.399	20.807	-15,73	27.201.543	1.960.950	29.162.493	-15,73
Terra Mítica-Vilajoyosa	21.570	1.547	23.116	-15,83	48.655.073	3.488.782	52.143.855	-15,83
Vilajoyosa-Var. Alicante	22.590	1.621	24.211	-15,59	140.170.899	10.056.775	150.227.674	-15,59
Var. Alicante-San Juan	18.085	1.214	19.299	-9,34	940.115.296	63.088.633	1.003.203.929	-9,34

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Silla-Sollana	53.538	3.078	56.616	119,13	119.202.753	6.852.278	126.055.031	119,13
Total tramos libres	53.538	3.078	56.616	119,13	119.202.753	6.852.278	126.055.031	119,13

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	148,52	5,80
IMD total (Vh/d)	20.831	114,15
Demanda total (MVh x km)	1.129,26	6,66

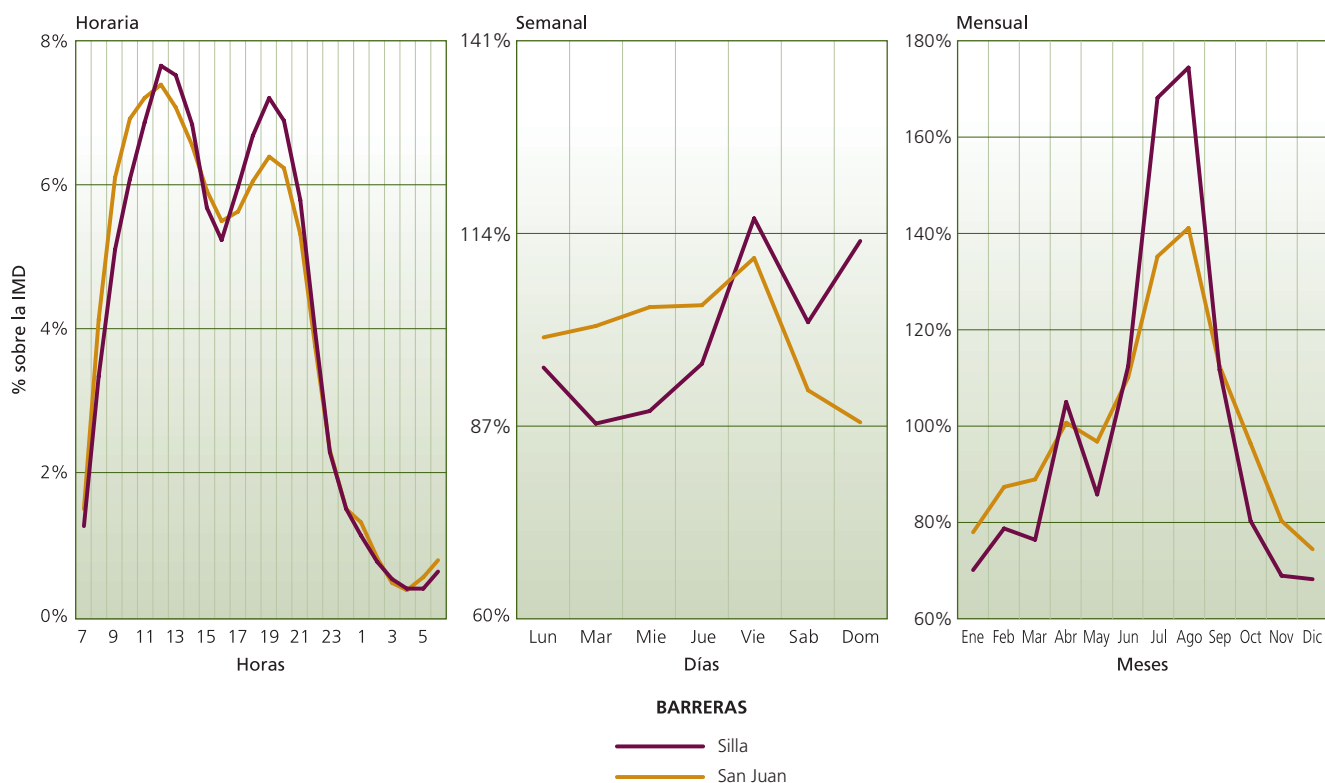
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Valencia-Alicante a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Silla un valor del 7,66% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,22%. En la barrera de San Juan las puntas horarias alcanzan los valores del 7,38% (12 h) y del 6,39% (19 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,54% de la IMD en la barrera de Silla y del 111,01% 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 168,18%-174,62% en Silla y 135,08%-141,12% 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 2011



Horaria	Silla		San Juan	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	248	1,29%	273	1,53%
8	648	3,36%	743	4,15%
9	984	5,10%	1.094	6,12%
10	1.175	6,09%	1.236	6,91%
11	1.323	6,86%	1.288	7,20%
12	1.477	7,66%	1.320	7,38%
13	1.450	7,52%	1.264	7,07%
14	1.320	6,84%	1.171	6,55%
15	1.097	5,69%	1.060	5,93%
16	1.010	5,24%	983	5,50%
17	1.153	5,98%	1.010	5,65%
18	1.287	6,67%	1.083	6,05%
19	1.392	7,22%	1.143	6,39%
20	1.332	6,91%	1.114	6,23%
21	1.118	5,80%	950	5,31%
22	769	3,99%	674	3,77%
23	444	2,30%	415	2,32%
24	293	1,52%	274	1,53%
1	224	1,16%	238	1,33%
2	153	0,79%	149	0,83%
3	104	0,54%	87	0,49%
4	79	0,41%	71	0,40%
5	82	0,43%	102	0,57%
6	127	0,66%	145	0,81%
Total	19.289		17.887	

Diaria	Silla		San Juan	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	18.419	95,49%	17.823	99,64%
Mar	16.885	87,54%	18.114	101,27%
Mie	17.210	89,22%	18.583	103,89%
Jue	18.531	96,07%	18.653	104,28%
Vie	22.480	116,54%	19.856	111,01%
Sáb	19.625	101,74%	16.515	92,33%
Dom	21.872	113,39%	15.690	87,72%
Total	19.289		17.887	

Mensual	Silla		San Juan	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	13.484	69,91%	13.924	77,84%
Feb	15.146	78,52%	15.581	87,11%
Mar	14.645	75,92%	15.831	88,51%
Abr	20.216	104,81%	17.946	100,33%
May	16.528	85,69%	17.244	96,41%
Jun	21.659	112,29%	19.676	110,00%
Jul	32.440	168,18%	24.161	135,08%
Ago	33.683	174,62%	25.243	141,12%
Sep	21.473	111,32%	20.069	112,20%
Oct	15.438	80,04%	17.185	96,08%
Nov	13.249	68,69%	14.343	80,19%
Dic	13.097	67,90%	13.231	73,97%
Total	19.289		17.887	

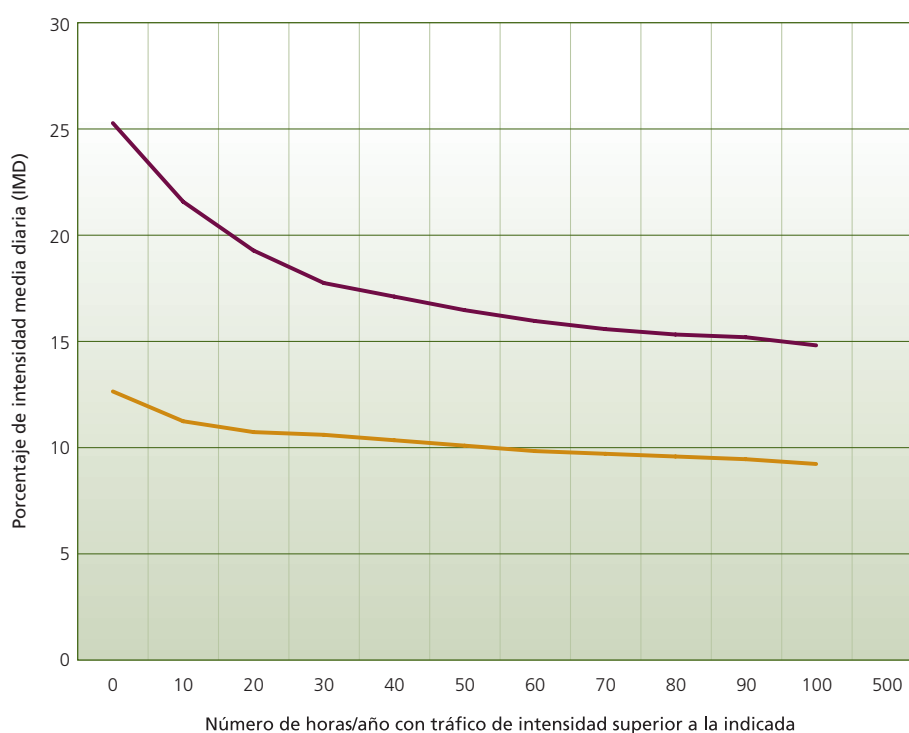
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 17,74 de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en San Juan este valor fue del 10,54%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,80% de la intensidad media diaria (hora 100) en Silla y al 9,23% en San Juan.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 25,27% de la IMD en silla y del 12,67 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 2011. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



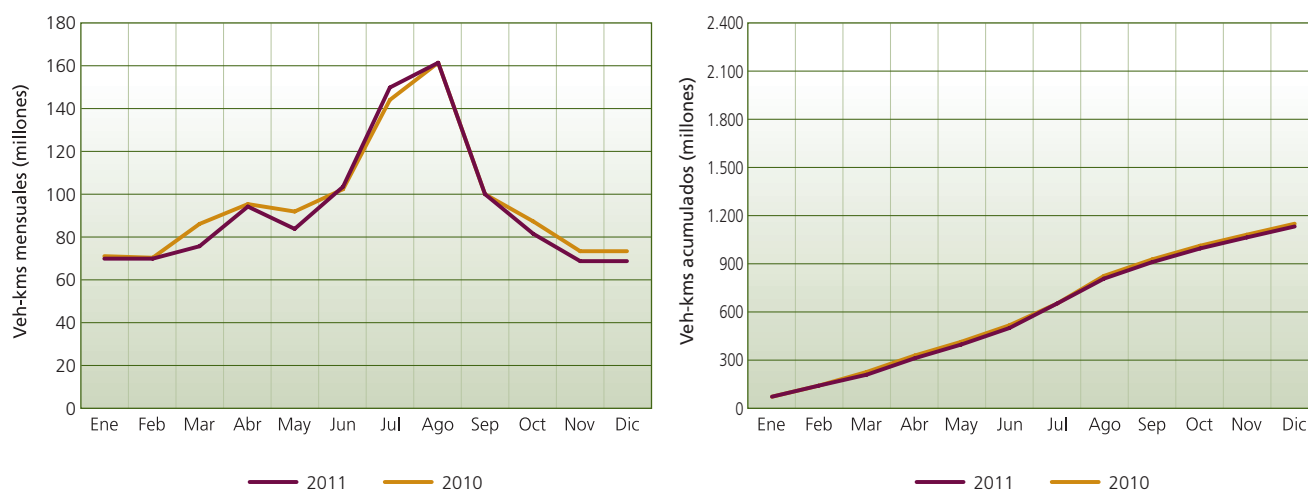
Silla			San Juan	
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	25,27	12,67	0	12,67
10	21,56	11,26	10	11,26
20	19,34	10,74	20	10,74
30	17,74	10,54	30	10,54
40	17,17	10,31	40	10,31
50	16,46	10,05	50	10,05
60	15,90	9,90	60	9,90
70	15,64	9,73	70	9,73
80	15,35	9,60	80	9,60
90	15,16	9,41	90	9,41
100	14,80	9,23	100	9,23

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 2011 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 alcanzó los 1.135 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 2011. AP-7: Valencia-Alicante



Autopista AP-7 (AUMAR V-A)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	69,68	70,13	75,93	94,32	84,06	103,23	
Mens. 2010	70,88	70,33	85,93	94,99	91,60	101,88	
Acum. 2011	69,68	139,80	215,73	310,05	394,11	497,35	
Acum. 2010	94,20	181,21	293,45	422,37	537,43	657,00	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	143,86	161,35	99,47	86,90	73,50	73,29	1.135,72
Mens. 2010	143,86	161,35	99,47	86,90	73,50	73,29	1.153,99
Acum. 2011	647,72	808,96	909,47	991,51	1.060,08	1.129,26	
Acum. 2010	837,24	1.062,70	1.184,04	1.297,43	1.393,97	1.505,00	

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

AP-7

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



→ AP-7 AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

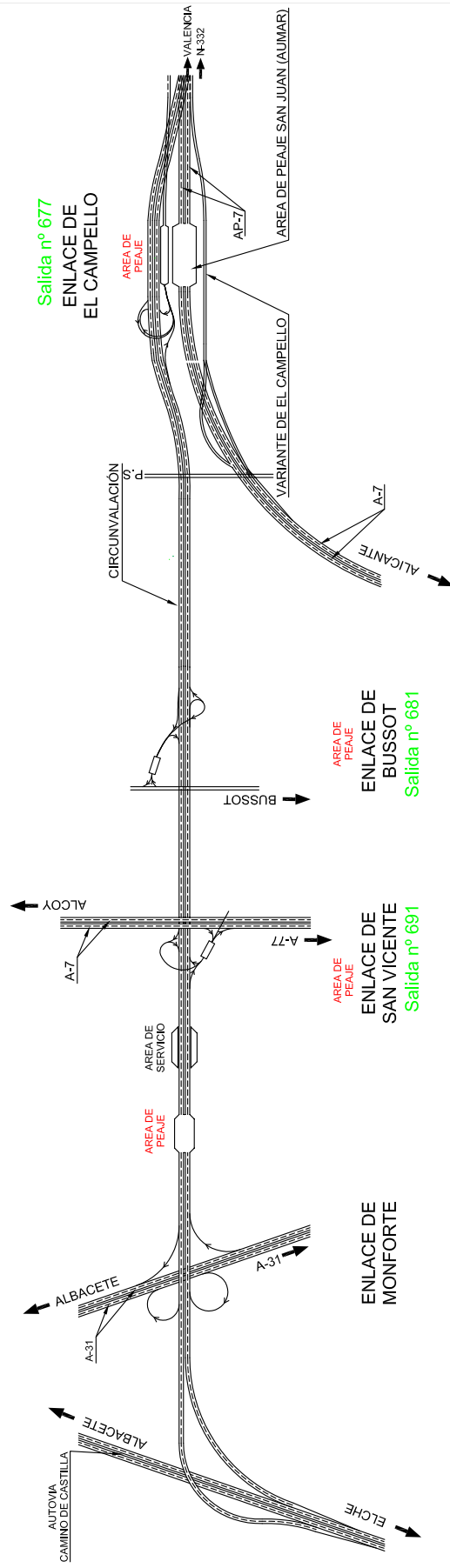


SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Café	Restricción	Teléfono	Información	Albergue	Moneda	Accesibilidad	Regalo	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. Troncal de Monforte

AUTOPISTA AP-7: Circunvalación de Alicante

Sociedad concesionaria: CIRALSA, SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA DEL ESTADO
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 cuatro 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 CIRALSA). Datos de la sociedad concesionaria

Denominación social	CIRALSA, Sociedad Anónima Concesionaria del Estado
Domicilio	Autopista AP-7, pk. 703, Área de Peaje Monforte del Cid. 03670 (Alicante)
Fecha de constitución	06/04/2008
Capital social (*)	50,17
Ingresos de explotación 2011 (*)	13,672
Resultado de explotación 2011 (*)	0,049

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante	14/02/2004	12/12/2011	14/02/2044

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 6.528 vehículos, de los cuales 6.151 corresponden a la categoría de ligeros y 377 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (35,8%) 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 2011 para el conjunto de la vía en 79,18 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. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Monforte-San Vicente	5.455	333	5.788	-11,00	31.001.756	1.893.033	32.894.789	-11,00
San Vicente-Busot	7.498	464	7.961	-7,99	26.348.863	1.629.162	27.978.025	-7,99
Busot-Campello	5.837	348	6.185	-11,04	10.066.065	600.584	10.666.649	-11,04
Campello-AUMAR	5.961	368	6.330	-10,83	7.191.640	444.238	7.635.878	-10,83
Total tramo de peaje	6.151	377	6.528	-9,95	74.608.323	4.567.018	79.175.341	-9,95

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	33,20	1,30
IMD total (Vh/d)	6,528	35,77
Demanda total (MVh x km)	79,18	0,47

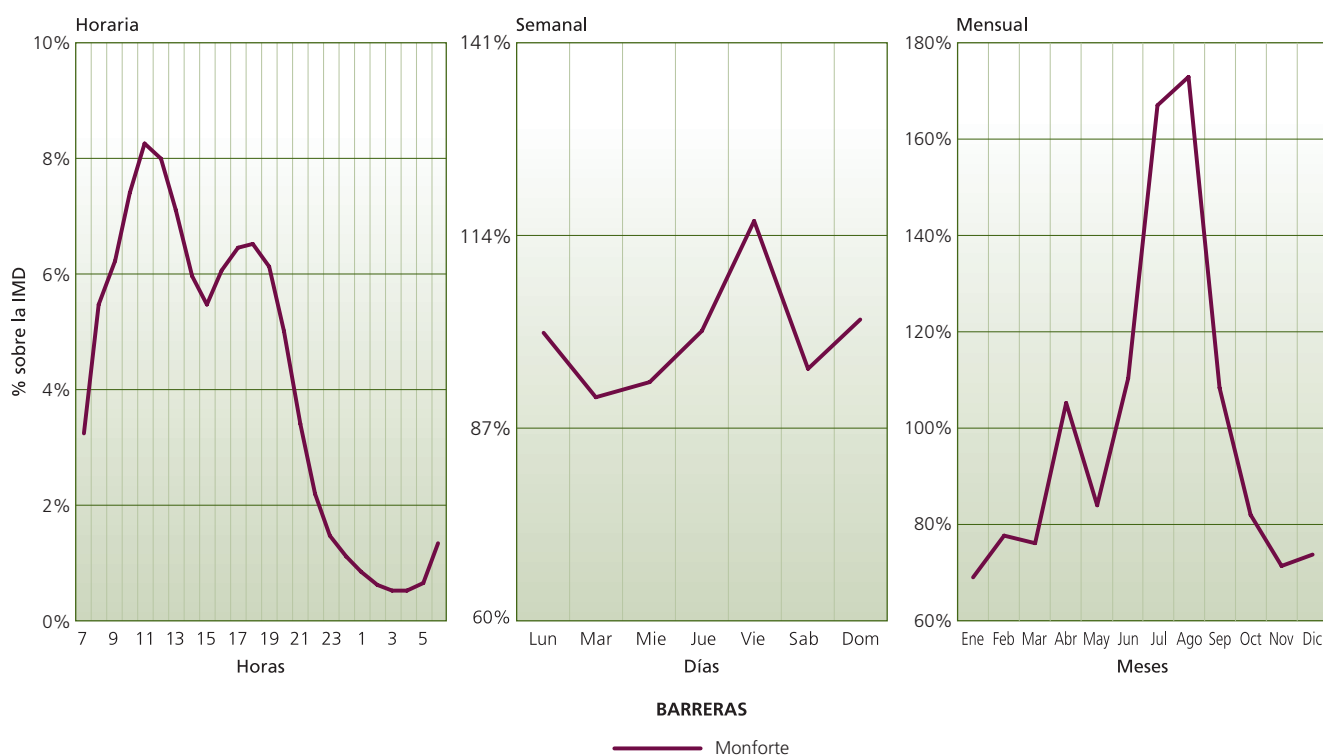
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,26% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,51%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,19% 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 (166,78%) y agosto (172,87%).

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 2011



Horaria		Monforte	
Horas	IMD	% s/IMD	
7	187	3,23%	
8	317	5,48%	
9	361	6,24%	
10	428	7,40%	
11	478	8,26%	
12	462	7,99%	
13	412	7,11%	
14	345	5,95%	
15	317	5,48%	
16	351	6,06%	
17	374	6,46%	
18	377	6,51%	
19	354	6,12%	
20	291	5,02%	
21	197	3,40%	
22	128	2,21%	
23	85	1,48%	
24	65	1,12%	
1	50	0,86%	
2	36	0,62%	
3	29	0,51%	
4	29	0,51%	
5	38	0,66%	
6	77	1,33%	
Total	5.789		

Diaria		Monforte	
Día	IMD	% s/IMD	
Lun	5.816	100,47%	
Mar	5.291	91,41%	
Mie	5.415	93,54%	
Jue	5.839	100,87%	
Vie	6.726	116,19%	
Sáb	5.518	95,32%	
Dom	5.921	102,29%	
Total	5.789		

Mensual		Monforte	
Mes	IMD	% s/IMD	
Ene	3.992	68,96%	
Feb	4.499	77,71%	
Mar	4.409	76,17%	
Abr	6.087	105,15%	
May	4.868	84,09%	
Jun	6.390	110,39%	
Jul	9.654	166,78%	
Ago	10.007	172,87%	
Sep	6.264	108,21%	
Oct	4.749	82,04%	
Nov	4.143	71,58%	
Dic	4.269	73,74%	
Total	5.789		

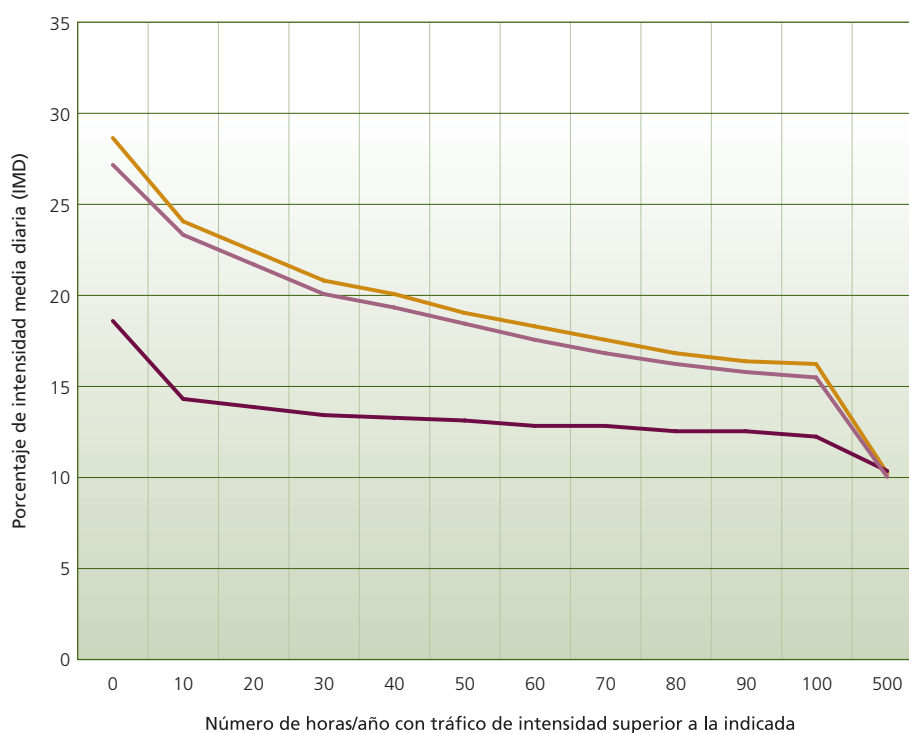
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 20,11% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,53% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 27,22% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 CIRALSA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011.
Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



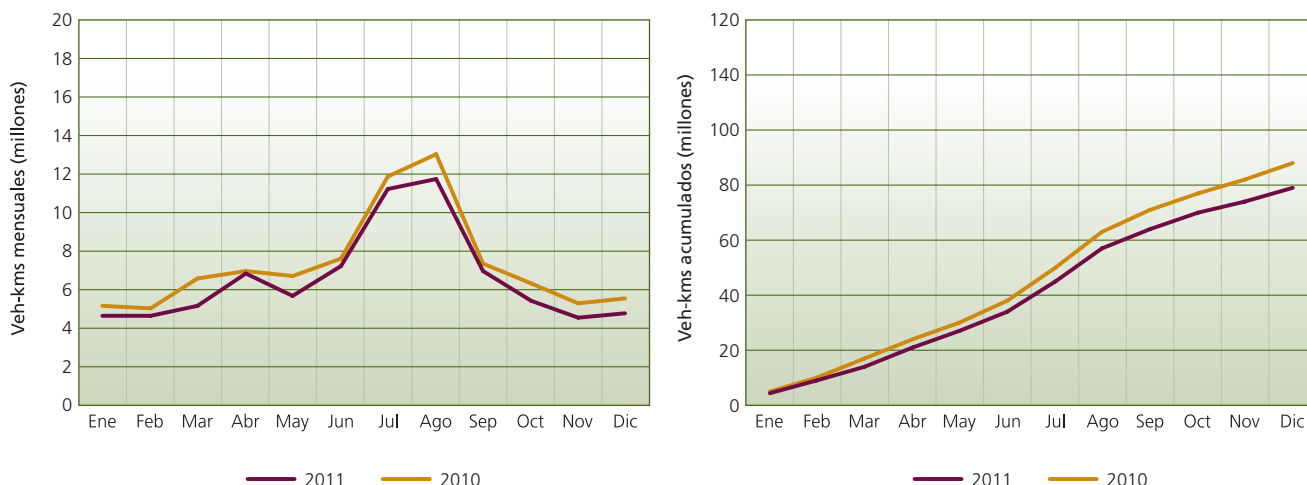
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	27,22	18,66	28,65
10	23,27	14,34	24,09
20	21,65	13,91	22,48
30	20,11	13,48	20,83
40	19,27	13,22	20,15
50	18,42	13,10	19,10
60	17,58	12,90	18,28
70	16,76	12,78	17,55
80	16,25	12,57	16,89
90	15,81	12,52	16,33
100	15,53	12,31	16,21
500	9,99	10,36	10,24

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 79 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 2011.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	4,62	4,72	5,13	6,83	5,70	7,22	
Mens. 2010	5,22	5,03	6,60	7,00	6,70	7,70	
Acum. 2011	4,62	9,34	14,47	21,30	27,00	34,22	
Acum. 2010	5,22	10,25	16,85	23,85	30,55	38,25	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	11,20	11,79	6,99	5,51	4,58	4,87	79,16
Mens. 2010	11,94	13,09	7,43	6,33	5,34	5,53	87,91
Acum. 2011	45,42	57,21	64,20	69,71	74,29	79,16	
Acum. 2010	50,19	63,28	70,71	77,04	82,38	87,91	

AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA

AP-7

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



→ AP-7 AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA

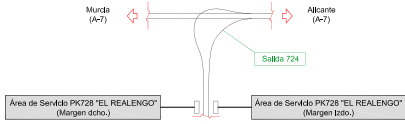


SERVICIOS

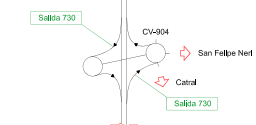
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.									
AP-7 ALICANTE-CARTAGENA	El Realengo	728	•	•	•	•	-	-	-	•	•

Dirección Alicante
 Dirección Cartagena
 ● Ambas direcciones

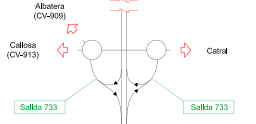
Conexión A-7/AP-7



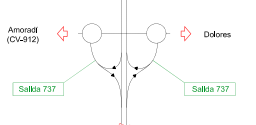
Enlace CATRAL



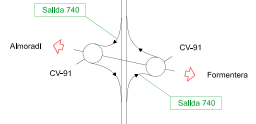
Enlace CATRAL - ALBATERA



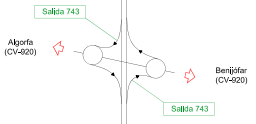
Enlace ALMORADI - DOLORES



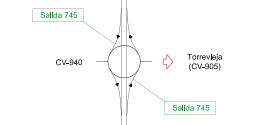
Enlace ALMORADI - FORMENTERA



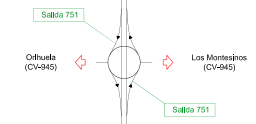
Enlace ALGORFA - BENIJÓFAR



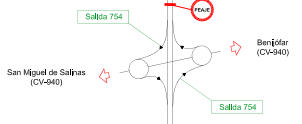
Enlace TORREVIEJA NORTE



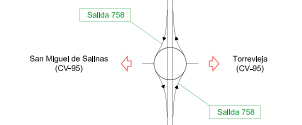
Enlace LOS MONTESINOS



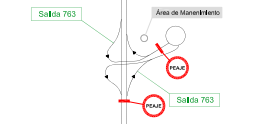
Enlace SAN MIGUEL - BENIJÓFAR



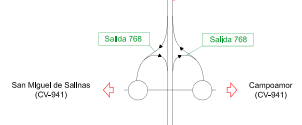
Enlace TORREVIEJA SUR



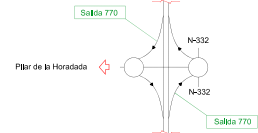
Enlace LA ZENIA



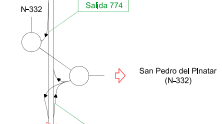
Enlace CAMPOAMOR



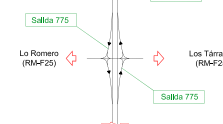
Enlace PILAR DE LA HORADADA



Enlace SAN PEDRO NORTE



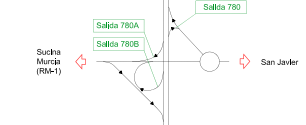
Enlace LOS TÁRRAGAS



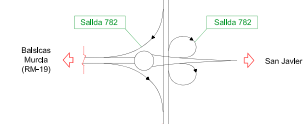
Enlace EL MIRADOR



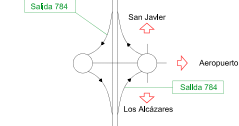
Enlace SAN JAVIER NORTE - SUCINA



Enlace BALSICAS



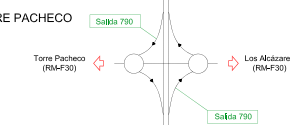
Enlace SAN JAVIER SUR - AEROPUERTO



Enlace LOS ALCÁZARES NORTE



Enlace LOS ALCÁZARES CENTRO - TORRE PACHECO



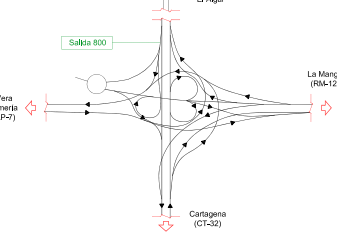
Enlace LOS ALCÁZARES SUR



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 cuatro tramos de peaje y veinte 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 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
Ingresos de explotación 2011 (*)	9,62
Resultado de explotación 2011 (*)	-2,365

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena en sus tramos de peaje fue de 5.931 vehículos, de los cuales 4.933 corresponden a la categoría de ligeros y 998 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión 17.507 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD parecida (95,9) 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 2011 para el conjunto de la vía en 489,48 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 2,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, muy parecido al de la longitud de esta autopista que alcanza un valor de 3,0%.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. I I/10
Autovía A-7 (Alicante)-Catral	18.854	2.450	21.305	-4,32	33.033.079	4.293.216	37.326.296	-4,32
Catral-Albatera	22.437	2.739	25.176	-4,24	19.654.682	2.399.479	22.054.161	-4,24
Albatera-Dolores	24.135	2.958	27.093	-5,45	40.522.451	4.966.921	45.489.372	-5,45
Dolores-Almoradí	23.462	3.421	26.883	-5,16	27.403.594	3.995.989	31.399.583	-5,16
Almoradí-Algorfa	23.225	3.145	26.370	-5,18	19.497.459	2.640.542	22.138.001	-5,18
Algorfa-Torreveja	22.396	2.688	25.085	-5,21	21.254.201	2.551.248	23.805.448	-5,21
Torreveja-Los Montesinos	4.718	656	5.374	-8,60	10.159.675	1.412.865	11.572.540	-8,60
Campoamor-Pilar de la Horadada	8.610	1.731	10.341	-9,23	5.970.930	1.200.677	7.171.607	-9,23
Pilar de la H.-S. Pedro Pinatar	18.424	1.756	20.179	-2,31	25.553.476	2.435.211	27.988.688	-2,31
S. Pedro Pinatar-Las Tárragas	21.773	1.871	23.644	9,76	11.125.824	956.191	12.082.015	9,76
Las Tárragas-El Mirador	20.422	1.933	22.354	21,05	17.143.936	1.622.626	18.766.562	21,05
El Mirador-S. Javier Norte	20.219	1.847	22.067	21,06	19.926.248	1.820.628	21.746.877	21,06
S. Javier N.-S. Javier Centro	19.006	1.589	20.595	21,10	9.712.201	811.865	10.524.066	21,10
S. Javier C.-S. Javier Sur	19.038	1.220	20.258	20,69	15.287.518	979.985	16.267.503	20,69
S. Javier S.-Los Alcázares N.	19.034	1.432	20.466	12,39	16.673.891	1.254.595	17.928.486	12,39
Los Alcáz. N.-Los Alcázares C.	18.727	1.335	20.062	11,95	28.024.315	1.998.016	30.022.331	11,95
Los Alcáz. C.-Los Alcázares S.	18.993	1.553	20.546	11,01	27.036.549	2.210.772	29.247.321	11,01
Los Alcáz. S.-Torre del Negro	19.268	1.571	20.839	10,38	26.021.632	2.121.918	28.143.550	10,38
Torre del Negro-Los Beatos	19.503	1.409	20.911	6,10	17.796.111	1.285.415	19.081.526	6,10
Los Beatos-CT-32 (Cartagena)	31.169	1.634	32.803	1,68	19.340.521	1.013.604	20.354.125	1,68
Total tramos de peaje	18.836	1.923	20.759	2,93	411.138.295	41.971.762	453.110.057	2,93

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	76,60	2,99
IMD total (Vh/d)	17.507	95,93
Demanda total (MVh x km)	489,48	2,89

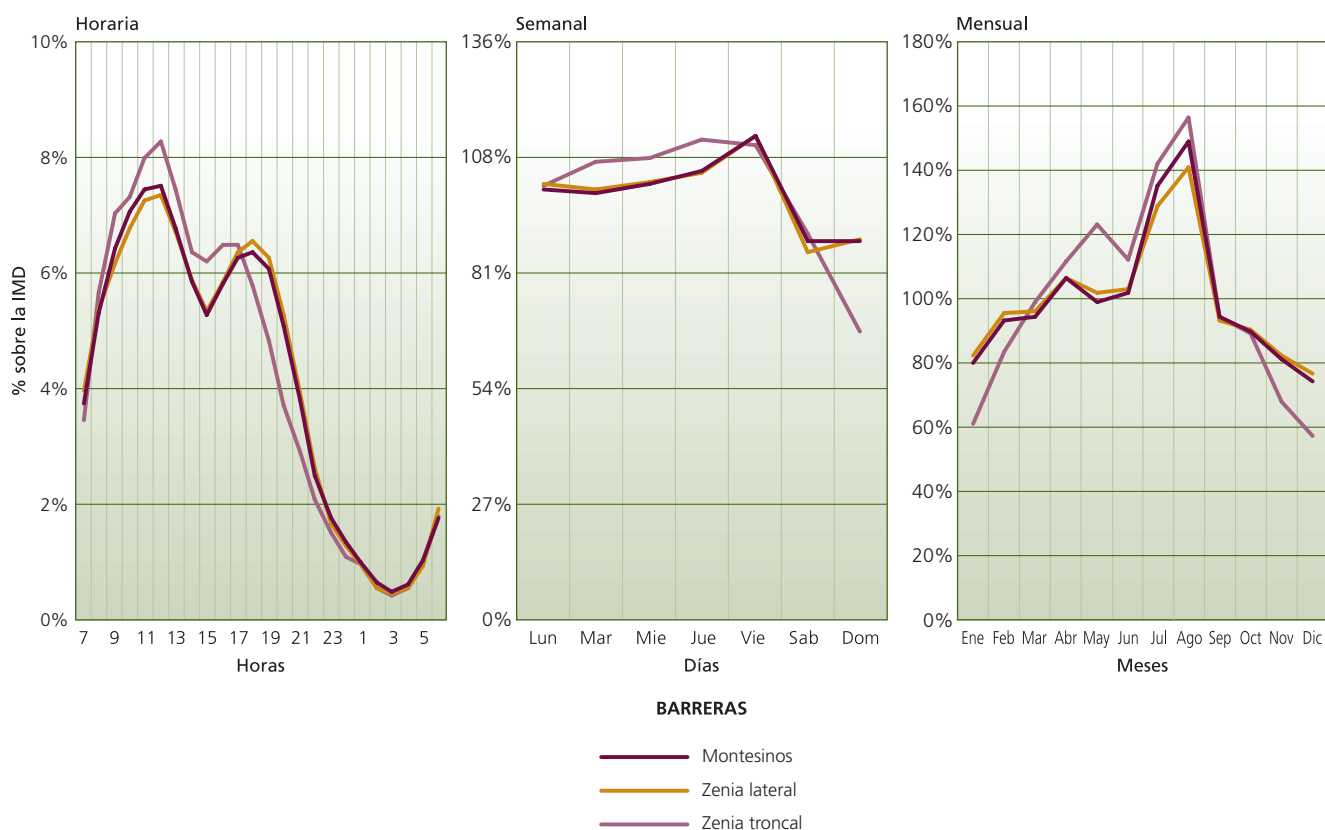
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 17-18 h. La primera de ellas alcanza su mayor valor en la barrera de Zenia lateral con el 8,28% de la intensidad media horaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar a las 17 h el 6,49%. En Zenia troncal las puntas horarias alcanzan los valores del 7,35% (12 h) y del 6,56% (18 h), y en Montesinos de 7,50% (12 h) y del 6,37% (18 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 113,75% de la IMD en la barrera de Montesinos y del 113,60% en la de Zenia troncal, mientras que en la barrera de Zenia lateral la punta se produce los jueves con el 112,81% 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 (141,99%-156,77%).

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 2011



Horaria	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	202	3,76%	233	3,96%	25	3,45%
8	286	5,32%	316	5,37%	41	5,66%
9	346	6,44%	364	6,18%	51	7,04%
10	379	7,06%	400	6,79%	53	7,32%
11	401	7,46%	427	7,25%	58	8,01%
12	403	7,50%	433	7,35%	60	8,28%
13	365	6,79%	395	6,71%	54	7,46%
14	314	5,85%	347	5,89%	46	6,35%
15	283	5,27%	314	5,33%	45	6,21%
16	313	5,83%	345	5,86%	47	6,49%
17	337	6,27%	374	6,35%	47	6,49%
18	342	6,37%	386	6,56%	42	5,80%
19	327	6,09%	369	6,27%	35	4,83%
20	274	5,10%	310	5,27%	27	3,73%
21	204	3,80%	231	3,92%	21	2,90%
22	135	2,51%	154	2,62%	15	2,07%
23	94	1,75%	98	1,66%	11	1,52%
24	72	1,34%	75	1,27%	8	1,10%
1	53	0,99%	56	0,95%	7	0,97%
2	34	0,63%	33	0,56%	4	0,55%
3	26	0,48%	26	0,44%	3	0,41%
4	33	0,61%	32	0,54%	4	0,55%
5	55	1,02%	55	0,93%	7	0,97%
6	94	1,75%	113	1,92%	13	1,79%
Total	5.372		5.888		724	

Diaria	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	5.421	100,91%	6.019	102,22%	739	102,07%
Mar	5.381	100,17%	5.944	100,95%	779	107,59%
Mie	5.508	102,54%	6.058	102,89%	786	108,52%
Jue	5.659	105,34%	6.184	105,03%	817	112,81%
Vie	6.111	113,75%	6.689	113,60%	806	111,38%
Sáb	4.768	88,75%	5.078	86,24%	656	90,57%
Dom	4.766	88,73%	5.259	89,32%	489	67,48%
Total	5.372		5.888		724	

Mensual	Montesinos		Zenía troncal		Zenía lateral	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	4.286	79,78%	4.854	82,44%	443	61,19%
Feb	5.011	93,28%	5.621	95,47%	603	83,29%
Mar	5.068	94,34%	5.668	96,26%	718	99,17%
Abr	5.720	106,48%	6.259	106,30%	808	111,60%
May	5.318	98,99%	5.998	101,87%	890	122,93%
Jun	5.488	102,16%	6.081	103,28%	813	112,29%
Jul	7.267	135,28%	7.599	129,06%	1.028	141,99%
Ago	8.024	149,37%	8.321	141,32%	1.135	156,77%
Sep	5.068	94,34%	5.493	93,29%	684	94,48%
Oct	4.813	89,59%	5.330	90,52%	647	89,36%
Nov	4.353	81,03%	4.860	82,54%	492	67,96%
Dic	3.983	74,14%	4.517	76,72%	415	57,32%
Total	5.372		5.888		724	

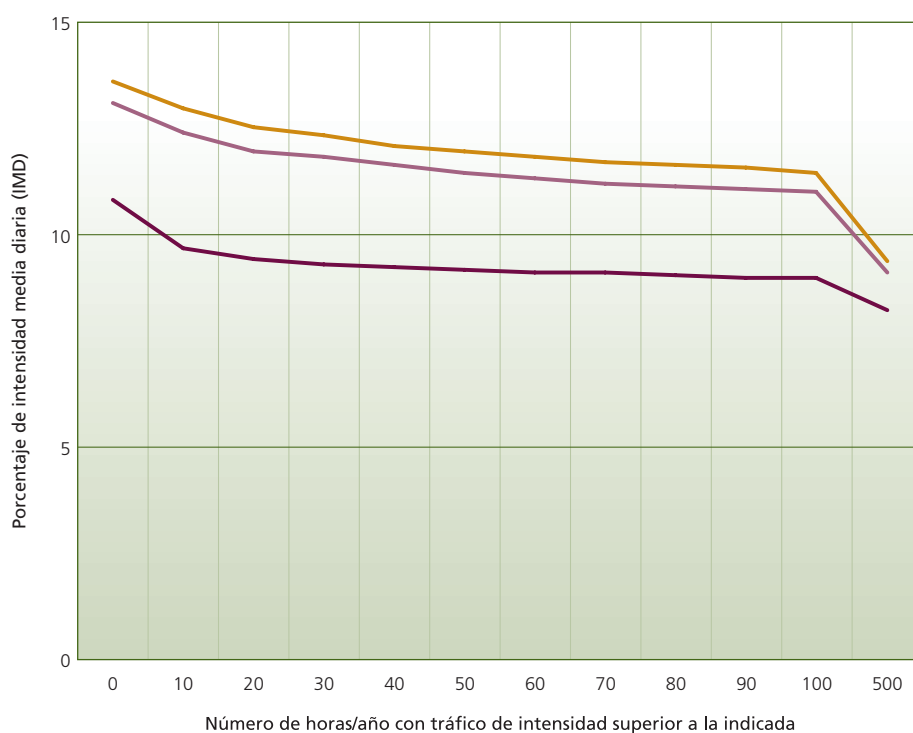
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,82% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,03% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 13,13% 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 2011. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



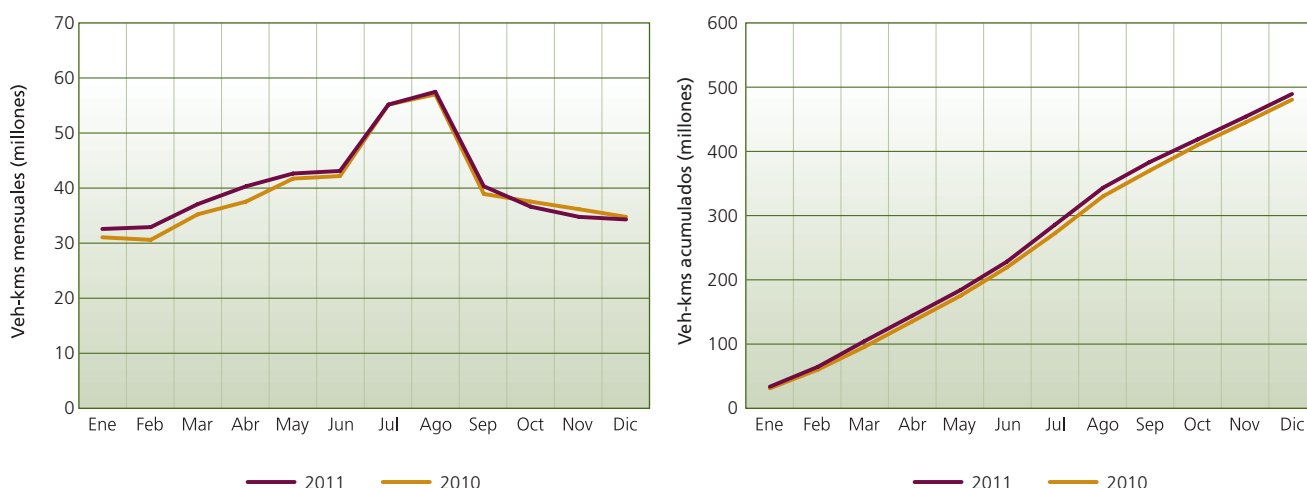
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	13,13	10,80	13,63
10	12,43	9,71	12,95
20	12,00	9,42	12,56
30	11,82	9,33	12,33
40	11,63	9,25	12,09
50	11,48	9,19	11,98
60	11,34	9,14	11,86
70	11,21	9,10	11,73
80	11,16	9,04	11,62
90	11,11	9,01	11,57
100	11,03	8,99	11,47
500	9,10	8,21	9,38

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 2011 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 489 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 2011. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



Autopista AP-7 (AUSUR A-C)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	32,73	33,05	37,19	40,65	42,70	43,33	
Mens. 2010	31,15	30,70	35,60	37,70	42,04	42,37	
Acum. 2011	32,73	65,78	102,97	143,62	186,32	229,65	
Acum. 2010	31,15	61,86	97,46	135,16	177,21	219,58	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	55,22	57,88	40,28	36,97	35,15	34,33	489,48
Mens. 2010	55,34	56,97	39,30	37,83	36,09	35,03	480,15
Acum. 2011	284,87	342,75	383,03	420,00	455,15	489,48	
Acum. 2010	274,92	331,90	371,19	409,03	445,12	480,15	

AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

AP-7

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



→ AP-7 AUTOPISTA CARTAGENA-VERA



SERVICIOS

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

▲ Dirección Cartagena ▼ Dirección Vera ● Ambas direcciones



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

AUTOPISTA AP-7: Cartagena-Vera

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA DE LA COSTA CÁLIDA C.E.A.S.A. (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 ocho 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
Ingresos de explotación 2011 (*)	7,79
Resultado de explotación 2011 (*)	-8,056

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 1.863 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 1.602 corresponden a la categoría de ligeros y 261 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (10,2%) 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 1.237 Vh/día en el tramo Cuevas de Almanzora-Vera hasta 2.437 Vh/día en el tramo Ramonete-Cabo de Cope.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 66,49 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, y que es también sensiblemente inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 4,4%. Si se tienen en cuenta los tramos libres, la utilización anual de la autopista alcanzó el valor de 129,14 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. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Cartagena (Oeste)-Las Palas	1.884	239	2.123	-9,54	9.936.687	1.260.546	11.197.233	-9,54
Las Palas-Mazarrón	2.020	262	2.282	-8,72	11.686.205	1.515.736	13.201.941	-8,72
Mazarrón-Ramonete	1.803	296	2.099	-2,82	7.857.654	1.289.998	9.147.652	-2,82
Ramonete-Cabo de Cope	2.084	353	2.437	-1,02	6.739.448	1.141.567	7.881.014	-1,02
Cabo de Cope-Águilas	1.504	320	1.824	-2,88	6.609.478	1.406.272	8.015.750	-2,88
Águilas-Pulpí	1.284	255	1.539	-11,45	5.680.159	1.128.069	6.808.228	-11,45
Pulpí-Cuevas del Almanzora	1.058	194	1.252	-7,26	4.440.955	814.315	5.255.270	-7,26
Cuevas del Almanzora-Vera (A-7)	1.049	188	1.237	-7,96	4.227.050	757.565	4.984.615	-7,96
Total tramo de peaje	1.602	261	1.863	-6,67	57.177.637	9.314.066	66.491.703	-6,67

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Cartagena (Los Beatos)-La Palma	11.342	905	12.247	-2,52	22.934.658	1.830.001	24.764.659	-2,52
La Palma-Cartagena (Norte)	11.739	992	12.731	-3,10	20.223.949	1.709.018	21.932.967	-3,10
Cartagena (N.)-Sta. Ana/Los Dolores	10.595	656	11.251	2,22	7.502.320	464.514	7.966.833	2,22
Sta. Ana/Los Dolores-Cartagena (O.)	7.706	645	8.351	-1,05	7.369.248	616.814	7.986.061	-1,05
Total tramos libres	10.728	854	11.582	-1,96	58.030.175	4.620.345	62.650.520	-1,96

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	112,62	4,40
IMD total (Vh/d)	1.863	10,21
Demanda total (MVh x km)	66,49	0,39

(*) Tramos de peaje.

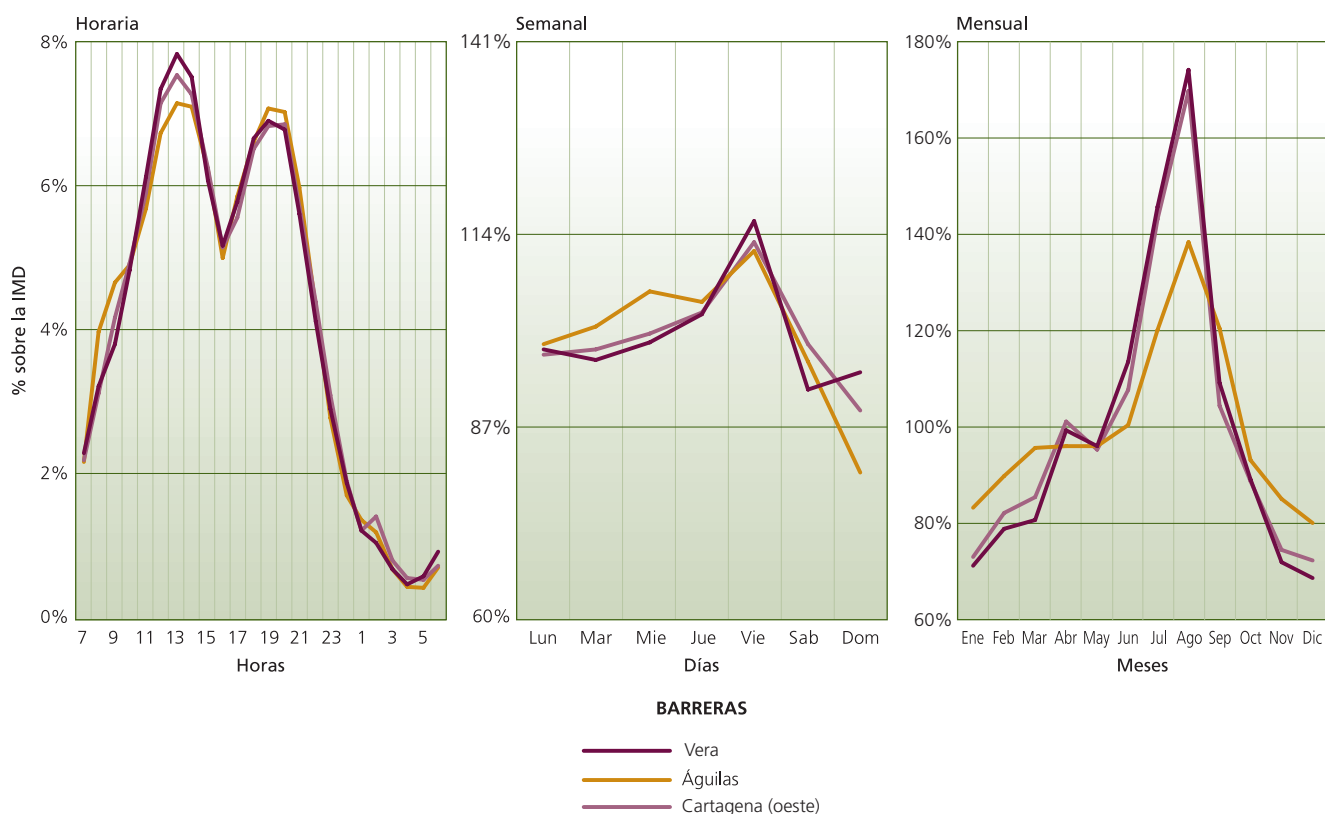
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Cartagena-Vera a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19-20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Vera un valor máximo del 7,84% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,09% (19 h) en Águilas.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 116,06% 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 (145,90%-174,11%), 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 2011



Horaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
7	29	2,30%	28	2,18%	47	2,20%
8	40	3,22%	51	4,00%	67	3,14%
9	47	3,82%	60	4,67%	89	4,19%
10	60	4,84%	63	4,91%	105	4,93%
11	76	6,12%	73	5,70%	125	5,91%
12	91	7,35%	87	6,75%	152	7,14%
13	97	7,84%	92	7,15%	160	7,54%
14	93	7,51%	91	7,10%	154	7,28%
15	75	6,08%	80	6,22%	133	6,25%
16	64	5,17%	65	5,01%	110	5,16%
17	72	5,79%	75	5,86%	118	5,57%
18	82	6,66%	85	6,63%	139	6,53%
19	85	6,91%	91	7,09%	145	6,83%
20	84	6,80%	90	7,02%	146	6,85%
21	70	5,63%	77	5,98%	121	5,70%
22	51	4,14%	56	4,32%	94	4,41%
23	36	2,91%	36	2,80%	66	3,11%
24	23	1,90%	22	1,73%	41	1,93%
1	15	1,22%	18	1,38%	26	1,23%
2	13	1,07%	16	1,21%	30	1,42%
3	9	0,69%	9	0,70%	17	0,81%
4	6	0,49%	6	0,45%	12	0,58%
5	7	0,60%	6	0,44%	12	0,55%
6	12	0,93%	9	0,71%	16	0,75%
Total	1.237		1.288		2.123	

Diaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	1.214	98,13%	1.272	98,77%	2.066	97,32%
Mar	1.196	96,66%	1.305	101,33%	2.080	97,99%
Mie	1.224	98,97%	1.370	106,33%	2.130	100,31%
Jue	1.275	103,08%	1.348	104,70%	2.190	103,17%
Vie	1.436	116,06%	1.441	111,84%	2.402	113,13%
Sáb	1.143	92,40%	1.240	96,25%	2.096	98,75%
Dom	1.174	94,91%	1.039	80,65%	1.899	89,46%
Total	8.662		9.014		14.864	

Mensual	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	881	71,23%	1.071	83,14%	1.552	73,09%
Feb	976	78,86%	1.159	89,98%	1.747	82,29%
Mar	997	80,56%	1.230	95,51%	1.816	85,54%
Abr	1.227	99,18%	1.236	95,99%	2.147	101,12%
May	1.187	95,93%	1.236	95,97%	2.020	95,16%
Jun	1.405	113,56%	1.293	100,42%	2.287	107,73%
Jul	1.805	145,90%	1.550	120,32%	3.036	143,00%
Ago	2.154	174,11%	1.785	138,59%	3.606	169,84%
Sep	1.349	109,06%	1.553	120,59%	2.220	104,59%
Oct	1.101	89,04%	1.200	93,20%	1.887	88,89%
Nov	888	71,82%	1.094	84,96%	1.584	74,59%
Dic	848	68,59%	1.031	80,08%	1.533	72,21%
Total	14.817		15.440		25.435	

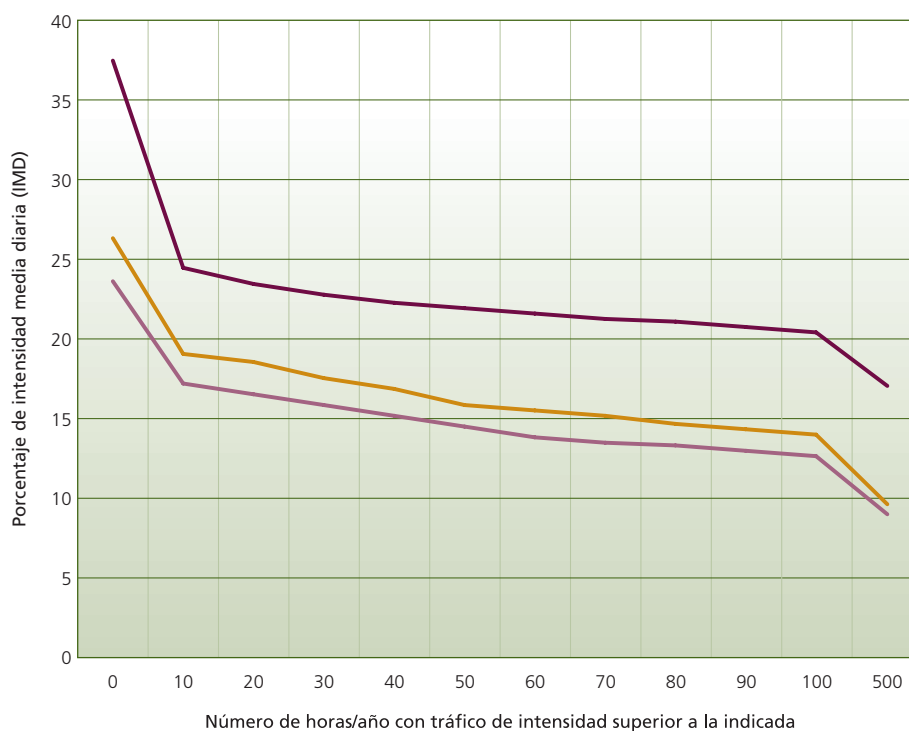
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 15,85% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,70% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 23,56% 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-7 AUCOSTA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011
Autopista AP-7: Cartagena-Vera



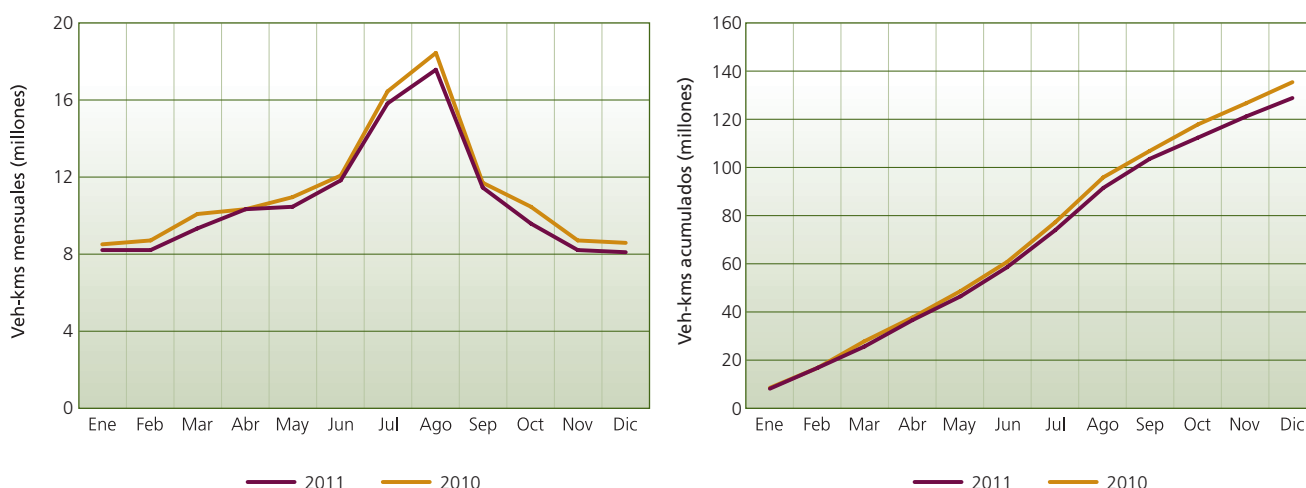
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	23,56	37,42	26,25
10	17,17	24,48	19,13
20	16,56	23,52	18,50
30	15,85	22,86	17,63
40	15,13	22,26	16,80
50	14,43	21,90	15,85
60	13,77	21,63	15,58
70	13,54	21,20	15,15
80	13,24	21,05	14,60
90	13,07	20,79	14,32
100	12,70	20,43	14,00
500	9,00	17,06	9,63

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 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 129 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUCOSTA C-V). Distribución mensual de los Vh × km. Año 2011. AP-7: Cartagena-Vera



Autopista AP-7 (AUCOSTA C-V)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	8,16	8,27	9,39	10,31	10,42	11,87	
Mens. 2010	8,51	8,70	10,12	10,35	10,92	12,12	
Acum. 2011	8,16	8,27	9,39	10,31	10,42	11,87	
Acum. 2010	8,51	8,70	10,12	10,35	10,92	12,12	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	15,87	17,54	11,40	9,64	8,17	8,10	129,14
Mens. 2010	16,48	18,48	11,72	10,44	8,77	8,53	135,14
Acum. 2011	74,29	91,83	103,23	112,87	121,04	129,14	
Acum. 2010	77,20	95,68	107,40	117,84	126,61	135,14	

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

AP-7

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



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



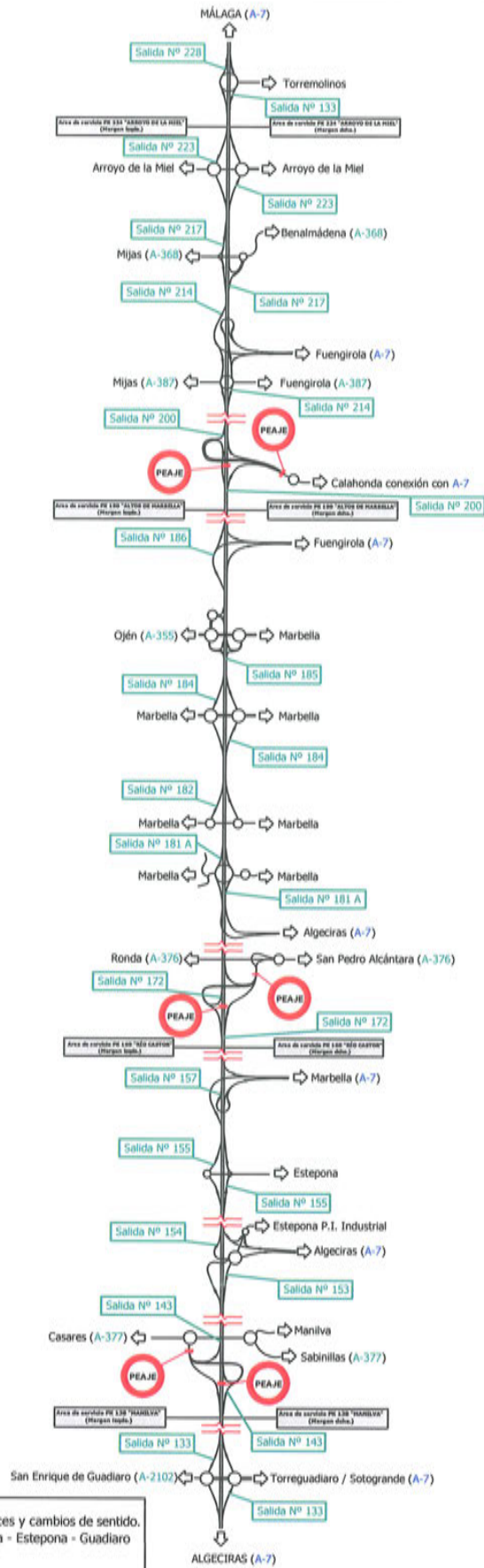
SERVICIOS

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

↻ Dirección Málaga

⤵ Dirección Guadiaro

● Ambas direcciones



cintra
autopista del sol

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 (*)	151,61
Ingresos de explotación 2011 (*)	50,19
Resultado de explotación 2011 (*)	24,76

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro fue de 27.356 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 25.744 corresponden a la categoría de ligeros y 1.612 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (149,9%) 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 14.247 Vh/día en el tramo Fuengirola-Calahonda hasta 80.657 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 979,96 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 3,8%.

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

Tabla T-2 (AP-7 AUSOL). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Benalmádena-Fuengirola	76.962	3.695	80.657	-2,47	435.694.804	20.919.055	456.613.860	-2,47
Fuengirola-Calahonda	13.516	730	14.247	-6,97	64.529.801	3.486.160	68.015.961	-6,97
Calahonda-Marbella	13.522	730	14.252	-7,00	76.104.114	4.108.968	80.213.082	-7,00
Variante de Marbella	66.033	3.395	69.428	-1,76	113.038.177	5.812.543	118.850.720	-1,76
Marbella-San Pedro	11.756	926	12.683	-11,40	40.207.390	3.167.410	43.374.800	-11,40
San Pedro-Estepona	11.634	916	12.550	-11,51	64.118.815	5.049.027	69.167.842	-0,12
Variante de Estepona	25.861	2.788	28.649	-3,26	23.504.182	2.533.914	26.038.096	-3,26
Estepona-Manilva	12.794	1.538	14.332	-6,15	57.007.530	6.854.874	63.862.404	-6,15
Manilva-Guadiaro	12.802	1.548	14.350	-6,20	48.013.593	5.805.809	53.819.402	-6,20
Total tramo de peaje	25.744	1.612	27.356	-4,67	922.218.407	57.737.760	979.956.167	-4,67

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Málaga - Fuengirola	76.962	3.695	80.657	-2,47	435.694.804	20.919.055	456.613.860	-2,47
Variante de Marbella	66.033	3.395	69.428	-1,76	113.038.177	5.812.543	118.850.720	-1,76
Variante de Estepona	25.861	2.788	28.649	-3,26	23.504.182	2.533.914	26.038.096	-3,26
Total tramos libres	69.095	3.534	72.629	-2,37	572.237.164	29.265.512	601.502.676	-2,37

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	98,15	3,83
IMD total (Vh/d)	27.356	149,90
Demanda total (MVh x km)	979,96	5,78

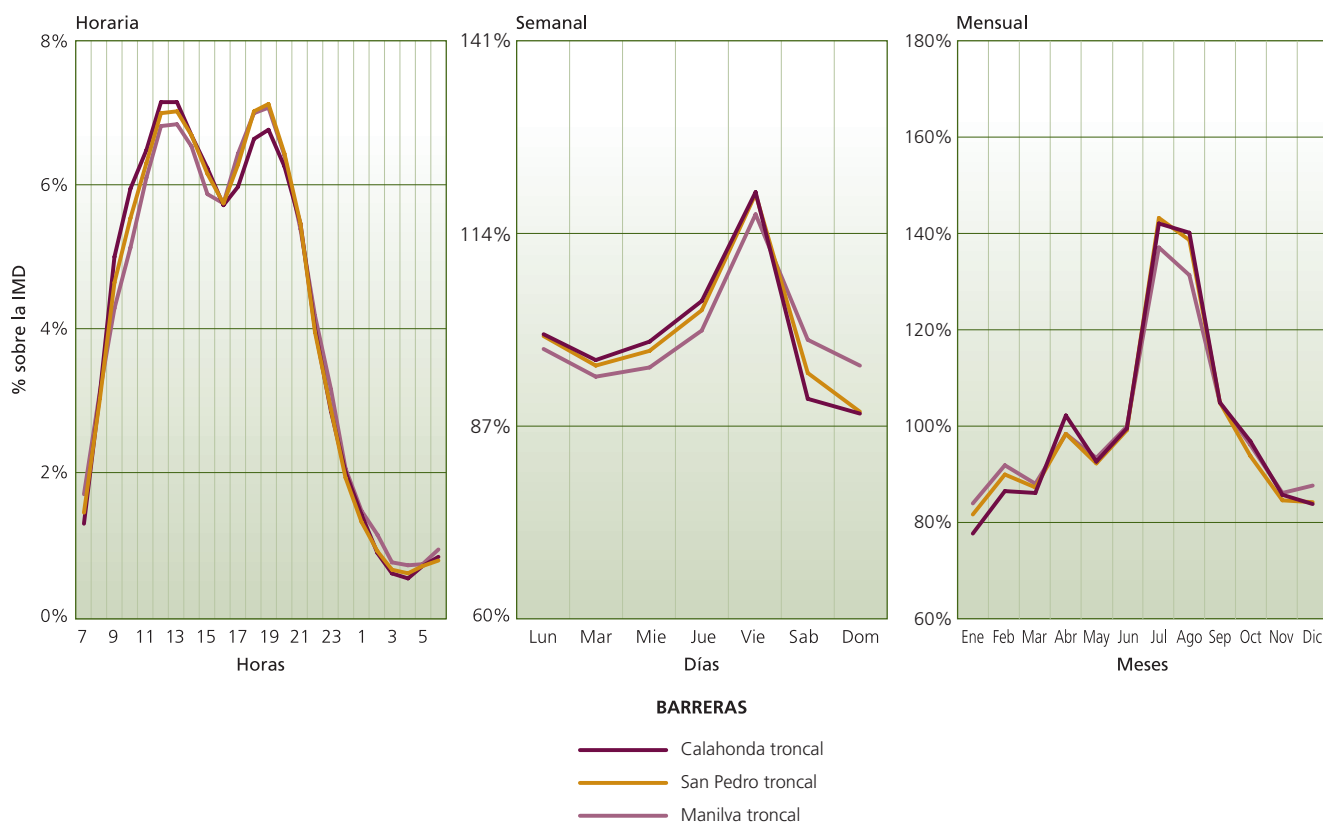
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12-13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de la troncal de Calahonda un valor máximo del 7,17% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,13% en la barrera de San Pedro.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 119,98% de la IMD, en Calahonda. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (142,01%-140,18%), también en Calahonda.

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 2011



Horaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	178	1,31%	160	1,46%	227	1,71%
8	425	3,12%	333	3,05%	420	3,16%
9	681	5,00%	510	4,66%	572	4,31%
10	813	5,97%	607	5,55%	684	5,15%
11	885	6,50%	691	6,32%	811	6,11%
12	976	7,17%	767	7,01%	908	6,83%
13	974	7,15%	768	7,03%	910	6,85%
14	911	6,69%	733	6,70%	870	6,55%
15	850	6,24%	675	6,18%	783	5,89%
16	779	5,73%	628	5,75%	764	5,75%
17	815	5,99%	689	6,30%	857	6,45%
18	904	6,64%	769	7,03%	932	7,02%
19	922	6,77%	780	7,13%	940	7,08%
20	852	6,26%	705	6,45%	855	6,43%
21	746	5,48%	600	5,49%	718	5,40%
22	548	4,02%	435	3,98%	558	4,20%
23	390	2,87%	316	2,89%	420	3,16%
24	276	2,03%	212	1,94%	277	2,09%
1	194	1,42%	147	1,34%	199	1,49%
2	122	0,90%	102	0,94%	153	1,15%
3	84	0,62%	73	0,67%	104	0,78%
4	75	0,55%	68	0,62%	97	0,73%
5	96	0,71%	78	0,71%	100	0,76%
6	117	0,86%	88	0,81%	127	0,96%
Total	13.614		10.934		13.286	

Diaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	13.634	100,15%	10.913	99,81%	13.013	97,95%
Mar	13.142	96,53%	10.452	95,60%	12.487	93,99%
Mie	13.477	99,00%	10.677	97,65%	12.679	95,43%
Jue	14.260	104,75%	11.301	103,36%	13.360	100,56%
Vie	16.333	119,98%	13.096	119,77%	15.550	117,05%
Sáb	12.378	90,92%	10.346	94,63%	13.203	99,38%
Dom	12.095	88,84%	9.750	89,17%	12.717	95,72%
Total	13.614		10.934		13.286	

Mensual	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	10.572	77,65%	8.931	81,68%	11.157	83,98%
Feb	11.766	86,43%	9.833	89,93%	12.203	91,85%
Mar	11.748	86,29%	9.551	87,36%	11.683	87,93%
Abr	13.924	102,28%	10.768	98,48%	13.091	98,54%
May	12.613	92,65%	10.097	92,35%	12.416	93,46%
Jun	13.550	99,53%	10.847	99,21%	13.281	99,97%
Jul	19.333	142,01%	15.650	143,14%	18.206	137,04%
Ago	19.084	140,18%	15.170	138,74%	17.451	131,36%
Sep	14.285	104,93%	11.465	104,86%	13.934	104,88%
Oct	13.210	97,04%	10.274	93,97%	12.758	96,03%
Nov	11.662	85,66%	9.269	84,78%	11.460	86,26%
Dic	11.405	83,78%	9.196	84,11%	11.636	87,59%
Total	13.614		10.934		13.286	

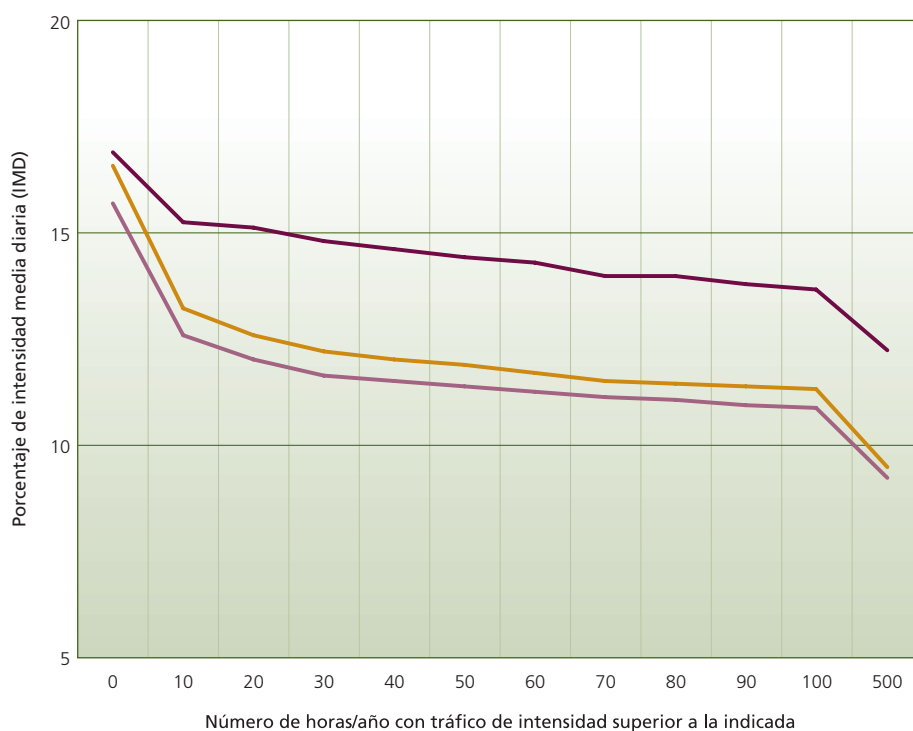
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,66% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,85% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 15,72% 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 2011. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



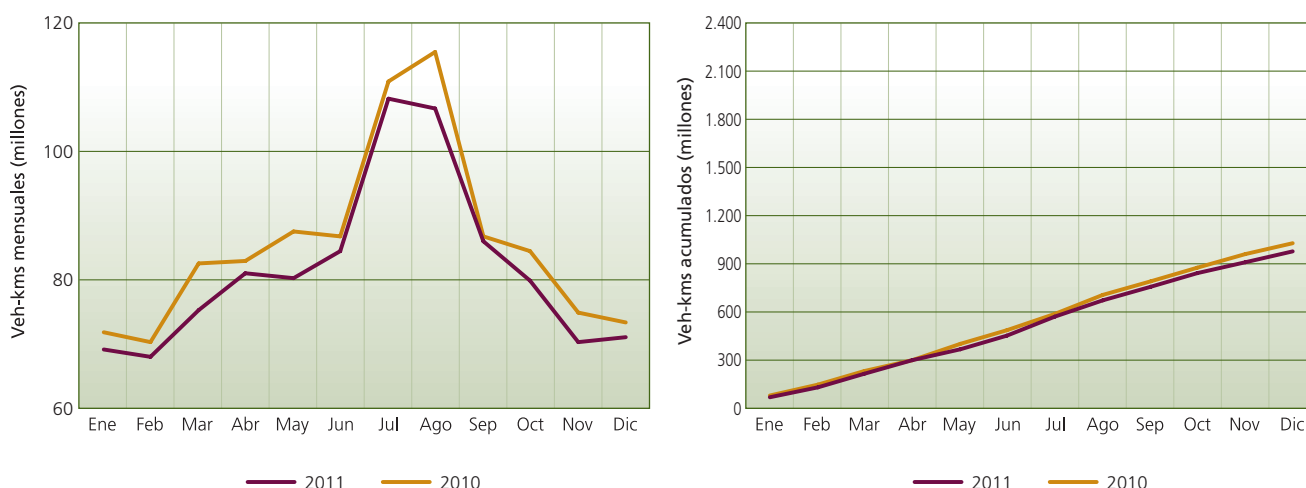
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	15,72	16,91	16,60
10	12,60	15,25	13,23
20	12,04	15,15	12,61
30	11,66	14,83	12,18
40	11,54	14,63	12,00
50	11,39	14,42	11,87
60	11,27	14,32	11,72
70	11,14	14,00	11,52
80	11,05	14,00	11,45
90	10,97	13,80	11,38
100	10,85	13,69	11,33
500	9,22	12,24	9,49

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 2011 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 979 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUSOL M-G). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2011. AP-7: Málaga-Guadiaro



Autopista AP-7 (AUSOL M-G)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	69,05	67,96	75,25	80,85	80,11	84,53		
Mens. 2010	71,95	70,17	82,52	82,80	87,69	86,95		
Acum. 2011	69,05	137,01	212,26	293,11	373,22	457,75		
Acum. 2010	71,95	142,11	224,64	307,44	395,13	482,08		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	108,32	106,65	85,92	79,92	70,29	71,11	979,96	
Mens. 2010	111,10	115,56	86,80	84,54	74,70	73,23	1.028,01	
Acum. 2011	566,07	672,72	758,64	838,56	908,84	979,96		
Acum. 2010	593,18	708,74	795,54	880,09	954,78	1.028,01		

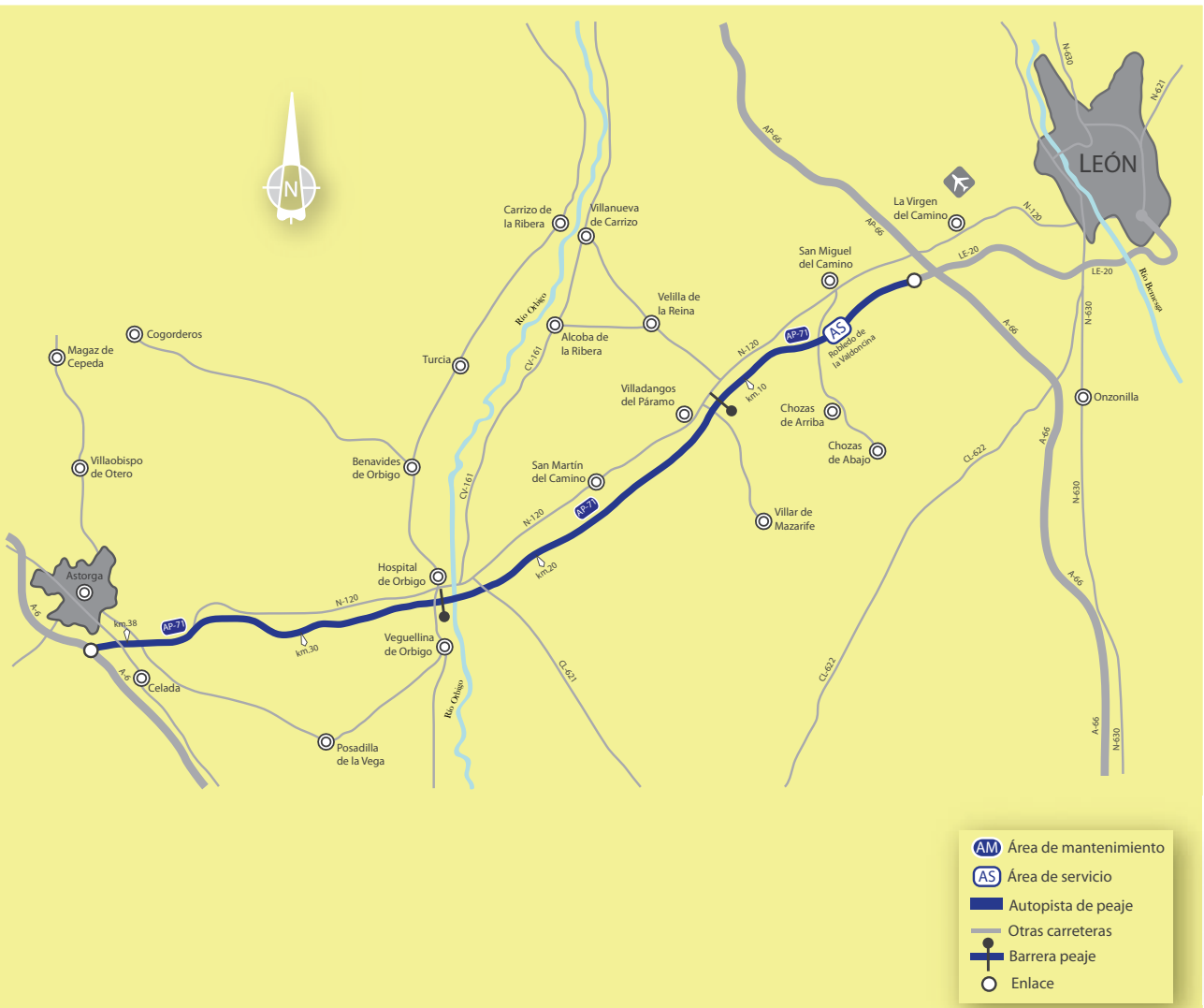
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA

AP-71

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



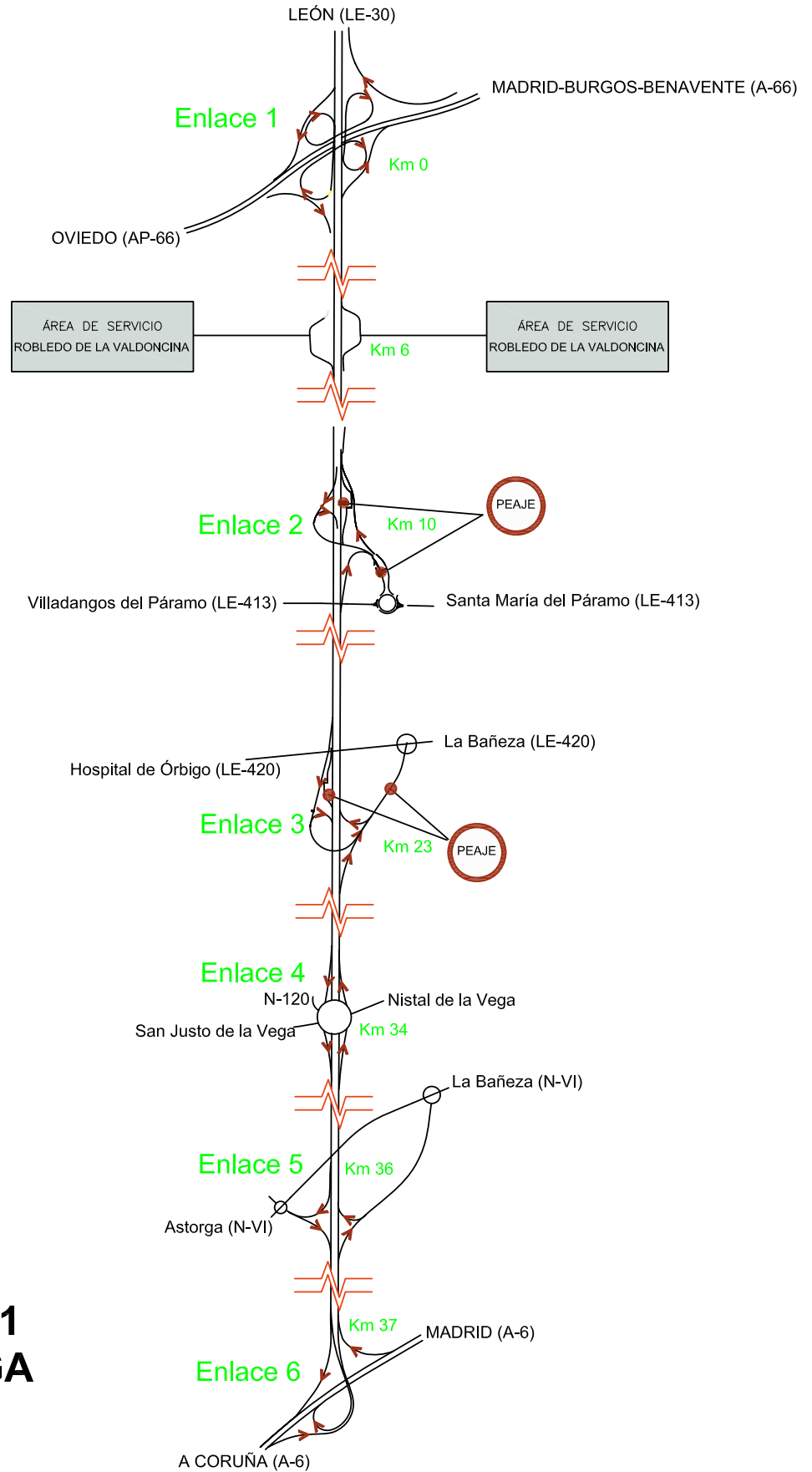
➔ AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.	🚛	☕	✂️	☎️	🛠️	🛏️	🏠	💰	👤	📄	♿
AP-71 LEÓN-ASTORGA	Robledo de la Valdovinosna	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	13/04/1996
Capital social (*)	34,64
Ingresos de explotación 2011 (*)	6,1
Resultado de explotación 2011 (*)	0,3

Autopistas que explota	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
	Autopista AP-71: León-Astorga	10/03/1996	24/12/2002	10/03/2055

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-71: León-Astorga fue de 4.280 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 3.777 corresponden a la categoría de ligeros y 503 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente menor (23,5%) 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 2011 para los tramos de peaje de la vía en 58,90 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,5%.

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

Tabla T-2 (AP-71). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
León - Villadangos	4.316	531	4.847	-13,21	16.698.765	2.053.973	18.752.738	-13,21
Villadangos - Hospital	3.844	504	4.348	-12,72	19.783.091	2.595.148	22.378.239	-12,72
Hospital - Astorga	3.265	480	3.745	-12,61	15.490.462	2.276.833	17.767.295	-12,61
Total tramo de peaje	3.777	503	4.280	-12,84	51.972.318	6.925.954	58.898.272	-12,84

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Pk 34 - Astorga	6.847	1.425	8.272	-1,55	7.747.381	1.612.388	9.359.768	-1,55
Total tramos libres	6.847	1.425	8.272	-1,55	7.747.381	1.612.388	9.359.768	-1,55

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	37,70	1,47
IMD total (Vh/d)	4.280	23,46
Demanda total (MVh x km)	58,90	0,35

(*) Tramos de peaje.

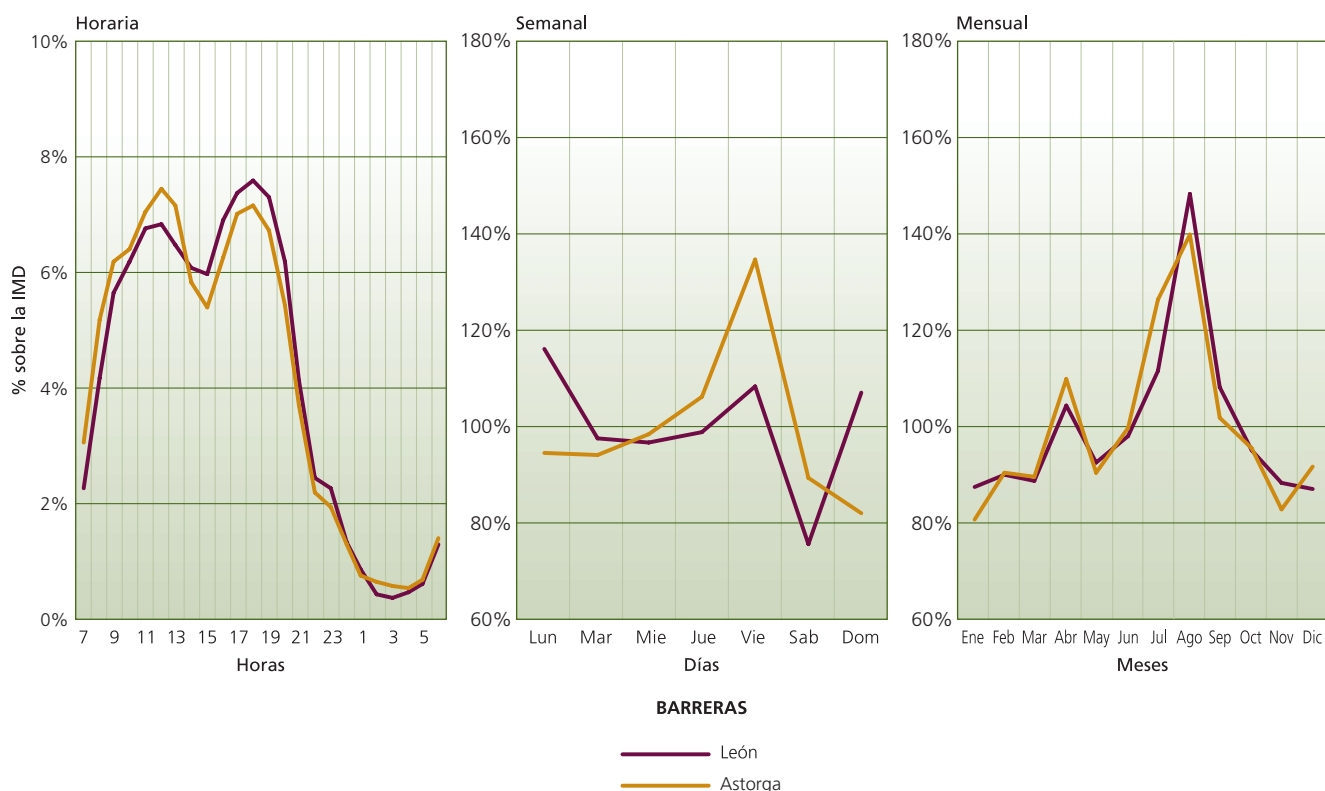
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 en Astorga un valor del 7,43% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 7,57% en León.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 134,66% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas en el mes de abril con 109,96% de la IMD, y especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (126,43%-139,83%).

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 2011



Horaria	León		Astorga	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	47	2,27%	57	3,07%
8	87	4,19%	96	5,17%
9	117	5,64%	115	6,19%
10	128	6,17%	119	6,40%
11	140	6,75%	131	7,05%
12	142	6,85%	138	7,43%
13	134	6,46%	133	7,16%
14	126	6,08%	108	5,81%
15	124	5,98%	100	5,38%
16	143	6,89%	116	6,24%
17	153	7,38%	130	7,00%
18	157	7,57%	133	7,16%
19	151	7,28%	125	6,73%
20	128	6,17%	101	5,44%
21	86	4,15%	69	3,71%
22	51	2,46%	41	2,21%
23	47	2,27%	36	1,94%
24	28	1,35%	24	1,29%
1	18	0,87%	14	0,75%
2	9	0,43%	12	0,65%
3	8	0,39%	11	0,59%
4	10	0,48%	10	0,54%
5	13	0,63%	13	0,70%
6	27	1,30%	26	1,40%
Total	2.074		1.858	

Diaria	León		Astorga	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	2.407	116,06%	1.762	94,83%
Mar	2.024	97,59%	1.752	94,29%
Mie	2.009	96,87%	1.833	98,65%
Jue	2.051	98,89%	1.977	106,40%
Vie	2.247	108,34%	2.502	134,66%
Sáb	1.571	75,75%	1.666	89,67%
Dom	2.223	107,18%	1.523	81,97%
Total	2.074		1.858	

Mensual	León		Astorga	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	1.812	87,37%	1.499	80,68%
Feb	1.864	89,87%	1.678	90,31%
Mar	1.840	88,72%	1.668	89,77%
Abr	2.165	104,39%	2.043	109,96%
May	1.922	92,67%	1.678	90,31%
Jun	2.034	98,07%	1.855	99,84%
Jul	2.311	111,43%	2.349	126,43%
Ago	3.077	148,36%	2.598	139,83%
Sep	2.247	108,34%	1.893	101,88%
Oct	1.968	94,89%	1.773	95,43%
Nov	1.829	88,19%	1.542	82,99%
Dic	1.805	87,03%	1.704	91,71%
Total	2.074		1.858	

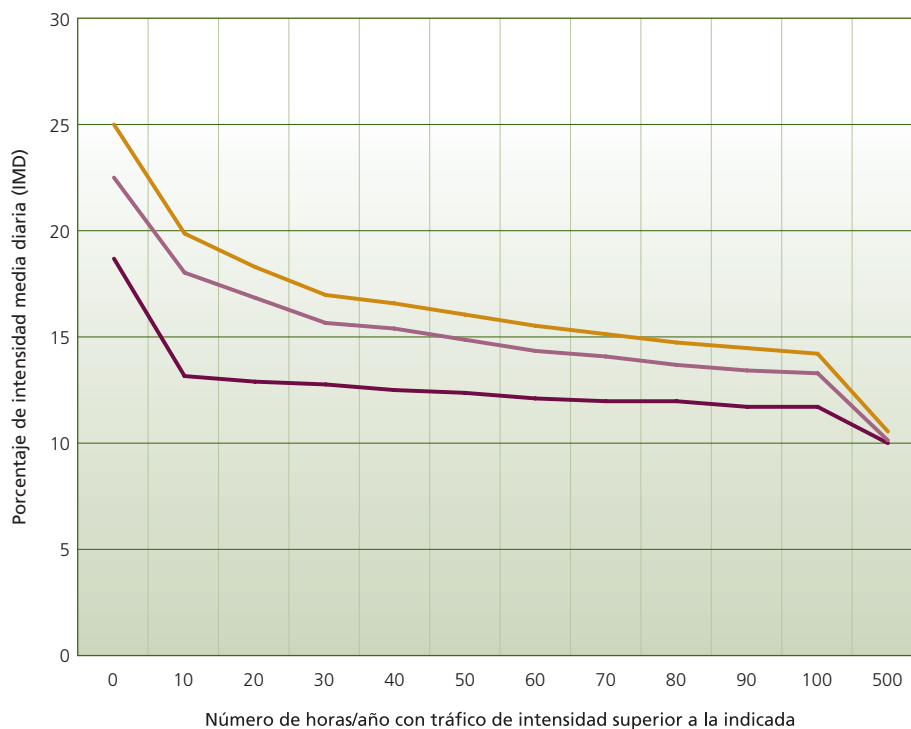
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 15,68% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,32% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 22,54% 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 2011. AP-71: León-Astorga



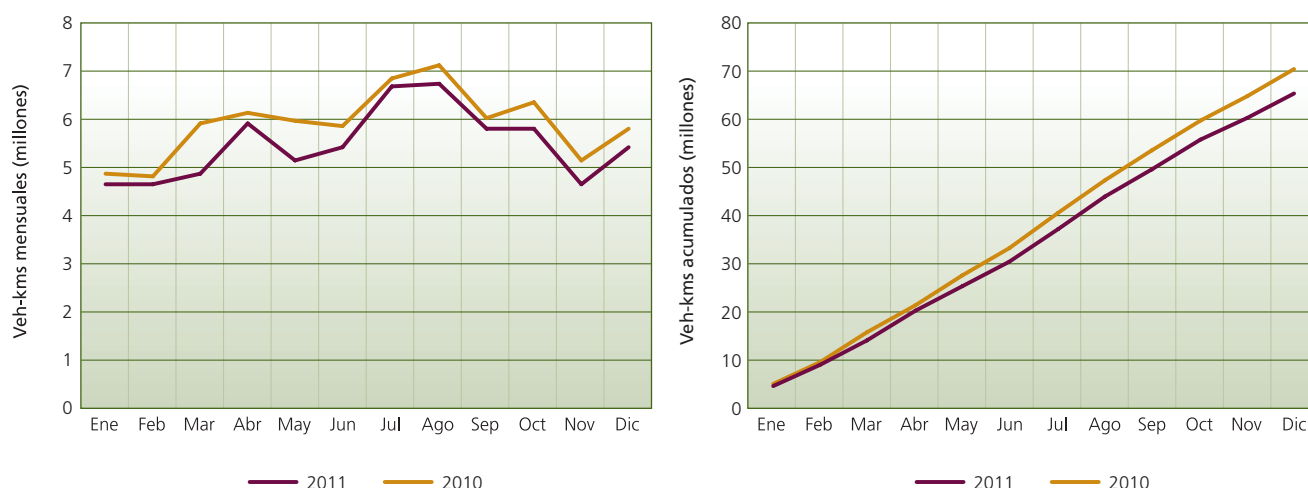
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	22,54	18,66	24,99
10	18,07	13,16	19,84
20	16,91	12,97	18,31
30	15,68	12,77	17,02
40	15,38	12,57	16,65
50	14,92	12,38	16,14
60	14,39	12,18	15,51
70	14,10	11,98	15,20
80	13,66	11,98	14,81
90	13,46	11,79	14,50
100	13,32	11,79	14,30
500	10,09	10,02	10,57

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 y una menor en abril. La utilización de la vía durante este año superó los 65 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-71). Distribución mensual de los Vh × km recorridos. Año 2011. AP-71: León-Astorga



Autopista AP-71	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	4,70	4,60	5,00	5,70	5,20	5,40	
Mens. 2010	4,87	4,95	6,07	6,21	5,94	6,06	
Acum. 2011	4,70	9,30	14,30	20,00	25,20	30,60	
Acum. 2010	4,87	9,82	15,89	22,10	28,04	34,10	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	6,50	7,70	5,60	5,30	4,70	4,90	65,30
Mens. 2010	7,22	8,88	6,30	6,28	5,40	5,55	73,72
Acum. 2011	37,10	44,80	50,40	55,70	60,40	65,30	
Acum. 2010	41,32	50,20	56,49	62,77	68,17	73,72	

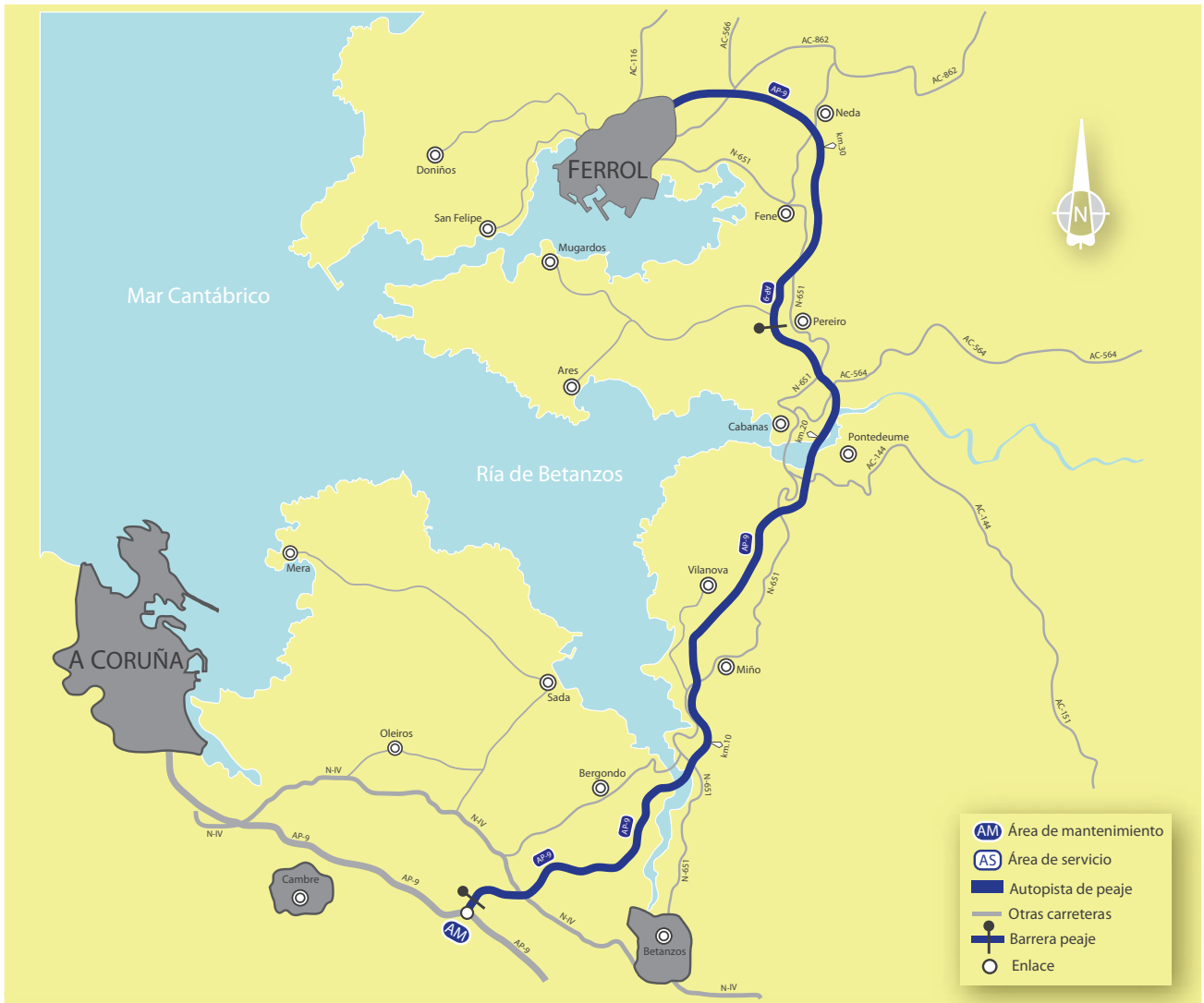
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO GUISAMO-FENE-FERROL)

AP-9

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



➔ AP-9 AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA (TRAMO GUISAMO-FENE-FERROL)



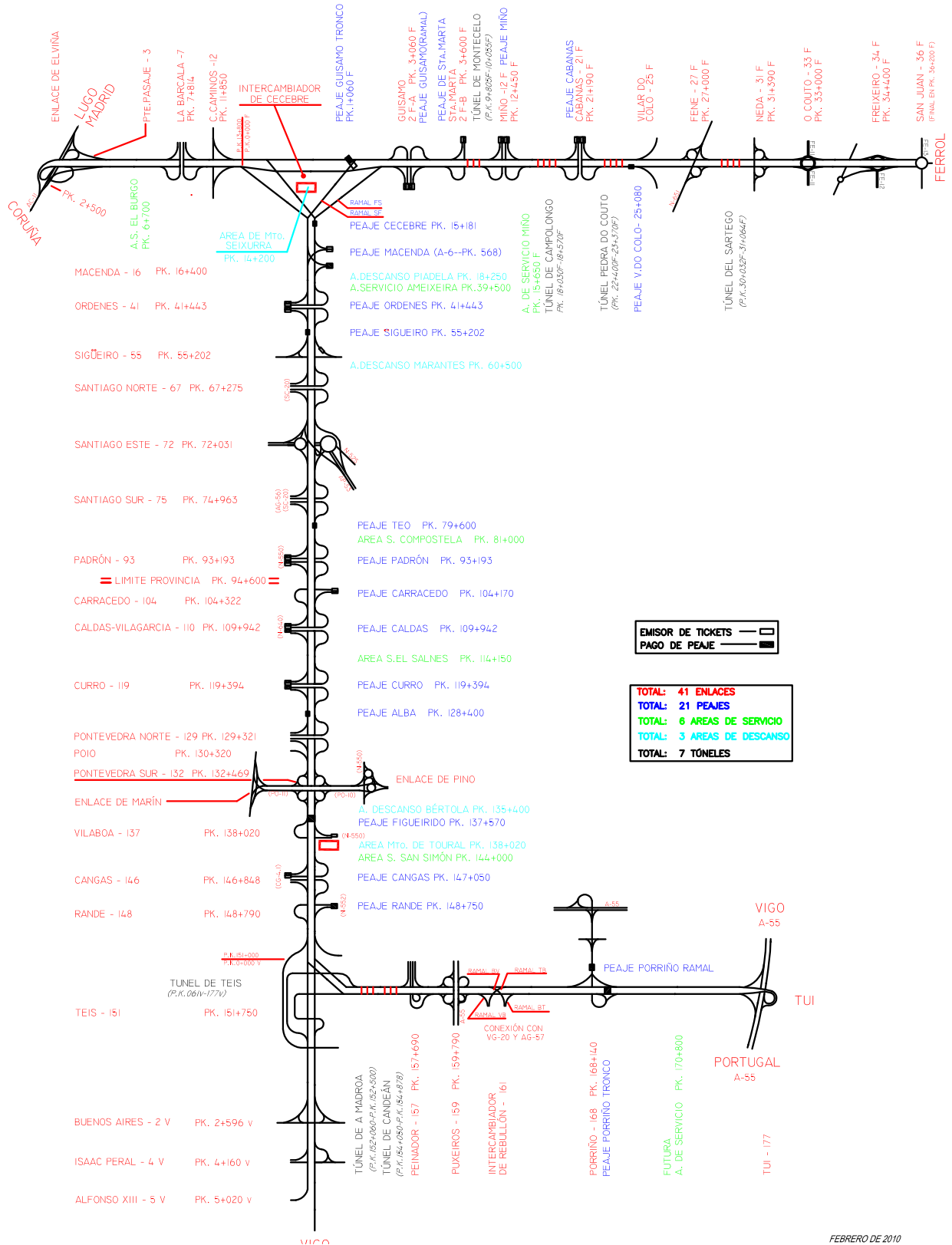
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	PK.	SITUACIÓN												
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⤴ Dirección Ferrol

● Ambas direcciones

ENLACES Y PEAJES EN LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO AP-9



EMISOR DE TICKETS — □
PAGO DE PEAJE — ■

TOTAL: 41 ENLACES
TOTAL: 21 PEAJES
TOTAL: 6 ÁREAS DE SERVICIO
TOTAL: 3 ÁREAS DE DESCANSO
TOTAL: 7 TÚNELES

FEBRERO DE 2010

Esquema de enlaces de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa

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

AP-9

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	AREA	P.K.												
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA	O Burgo Ameixeira	6 39	•	•	•	•	-	-	-	-	•	•	•	•

⬆️ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

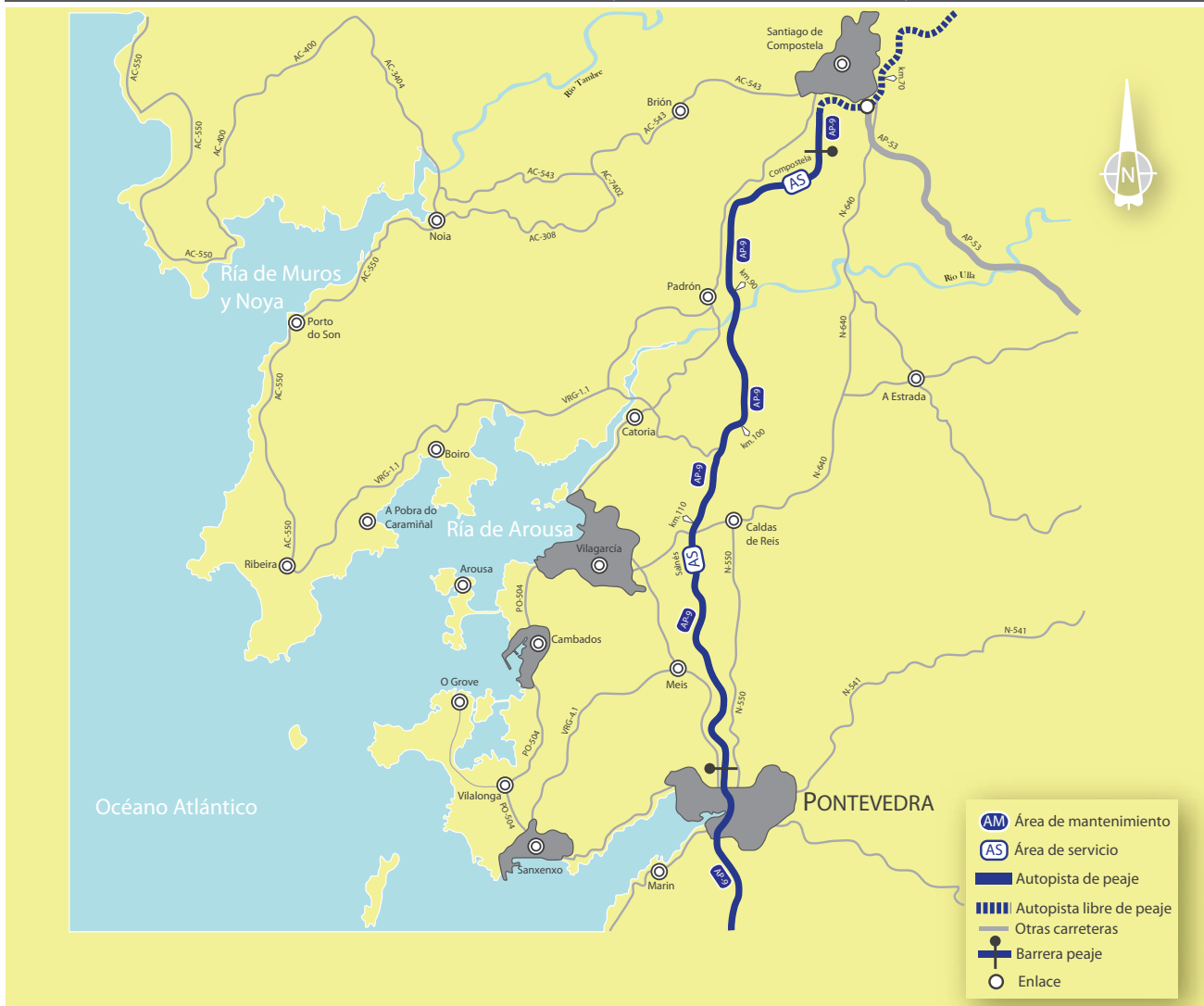
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)

AP-9

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	Gasolinera	Restaurante	Parque	Teléfono	Autobús	Alquiler	Moneda	Accesibilidad	Información	Regalo	Discapacidad
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA	Compostela El Salnés	81 114	•	•	•	•	-	-	-	-	-	•	•

▲ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

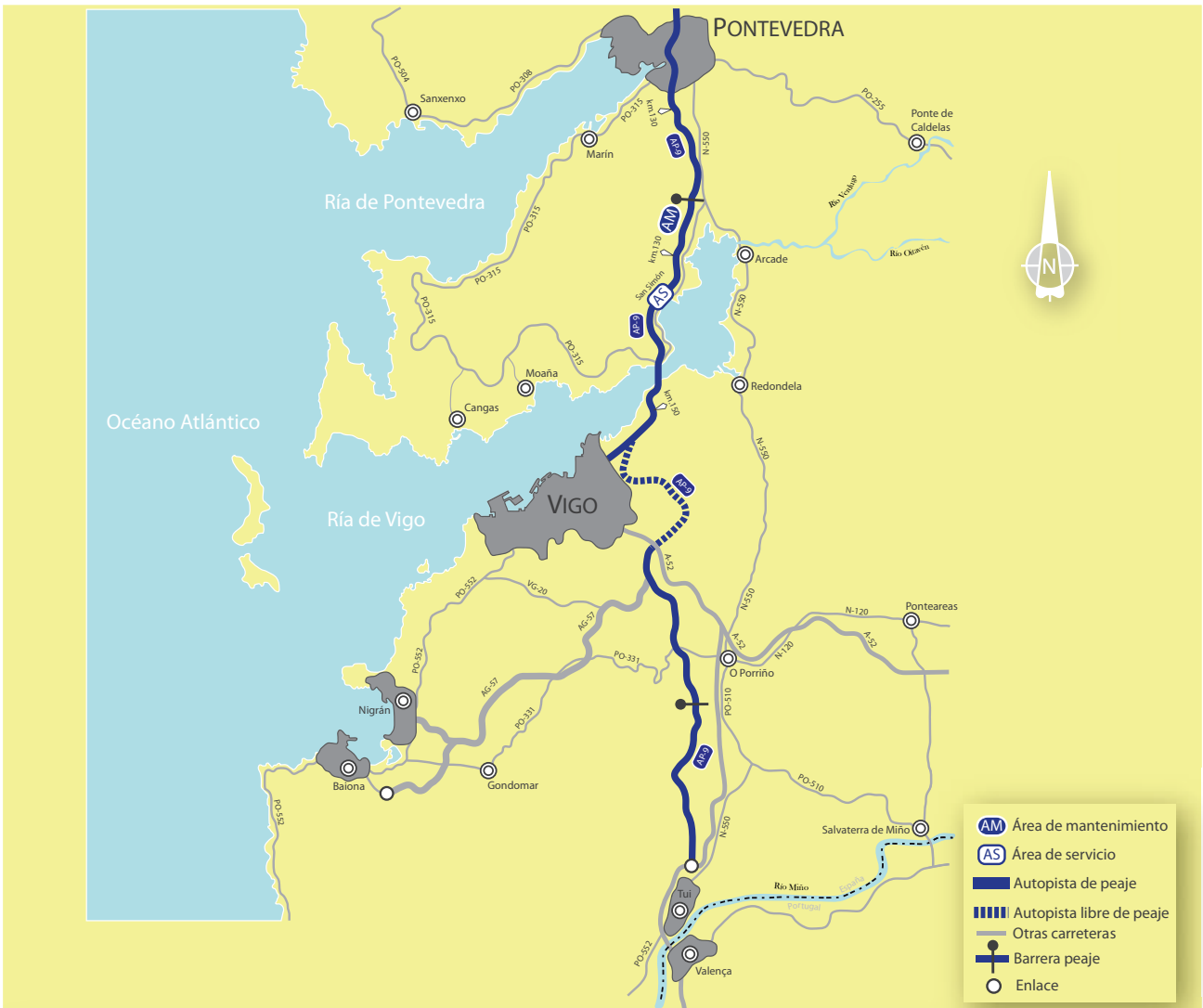
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA
(TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)

AP-9

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



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



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
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 treinta y cinco 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 (*)	195.917.586,00
Ingresos de explotación 2010 (*)	144.949.004,65
Resultado de explotación 2010 (*)	100.443.896,96

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa fue en los tramos de peaje de 24.711 vehículos, de los cuales 22.545 corresponden a la categoría de ligeros y 2.166 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (135,4%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 1.376 Vh/día en el tramo Baiona-Tui hasta 62.497 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 1.980,72 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 11,7% 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 8,6%.

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

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Ferrol-Neda	24.708	2.030	26.738	0,36	42.386.848	3.483.123	45.869.971	0,36
Neda-Fene	21.435	1.743	23.178	0,64	34.424.826	2.799.826	37.224.652	0,64
Fene-Cabanas	15.049	954	16.003	-8,56	30.211.189	1.914.807	32.125.996	-8,57
Cabanas-Miño	16.640	1.121	17.761	-7,64	54.663.399	3.683.727	58.347.126	-7,64
Miño-Guísamo R.	17.829	1.189	19.018	-7,85	61.172.776	4.079.204	65.251.980	-7,85
Guísamo R.-Guísamo T.	23.179	1.412	24.591	-8,50	16.920.854	1.031.062	17.951.916	-8,49
Guísamo T.-Pk O Ferrol	16.551	563	17.114	-7,80	6.645.129	226.238	6.871.367	-7,79
Guísamo T.-Cecebre	6.629	850	7.479	-10,04	3.387.372	434.437	3.821.809	-10,05
Elviña (La Coruña)-La Barcala	50.544	2.794	53.338	-5,84	94.088.365	5.200.883	99.289.248	-5,84
La Barcala-Pk O Ferrol	38.109	2.311	40.420	-6,53	86.241.176	5.228.753	91.469.929	-6,53
Pk O Ferrol-Cecebre	21.559	1.748	23.307	-5,57	9.442.791	765.756	10.208.547	-5,57
Cecebre-Macenda	28.187	2.597	30.784	-6,71	22.634.465	2.085.580	24.720.045	-6,70
Macenda-Ordenes	18.128	1.591	19.719	-6,03	158.796.984	13.937.448	172.734.432	-6,03
Ordenes-Sigüeiro	18.360	1.653	20.013	-6,23	92.481.155	8.321.579	100.802.734	-6,23
Sigüeiro-Santiago N.	16.529	1.440	17.969	-6,70	74.206.798	6.465.161	80.671.959	-6,70
Santiago N.-Santiago E.	36.016	5.023	41.039	-11,82	61.786.112	8.616.224	70.402.336	-11,82
Santiago E.-Santiago S.	35.951	4.088	40.039	-10,23	39.366.501	4.476.507	43.843.008	-10,23
Santiago S.-Padrón	22.268	2.397	24.665	-5,89	147.928.490	15.926.527	163.855.017	-5,89
Padrón-Carracedo	17.310	2.020	19.330	-4,64	70.131.553	8.182.142	78.313.695	-4,64
Carracedo-Caldas de Reyes	19.644	2.463	22.107	-5,01	40.152.975	5.033.124	45.186.099	-5,01
Caldas de Reyes-Curro	19.289	2.296	21.585	-6,26	63.364.977	7.539.660	70.904.637	-6,26

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Curro-Pontevedra Norte	20.604	2.474	23.078	-6,26	78.212.462	9.390.607	87.603.069	-6,26
Pontevedra N.-Pontevedra S.	41.255	4.962	46.217	-4,87	47.583.665	5.723.128	53.306.793	-4,87
Pontevedra S.-Vilaboa	28.904	2.996	31.900	-7,84	62.665.816	6.496.994	69.162.810	-7,84
Vilaboa-Cangas	27.065	2.723	29.788	-8,37	83.970.524	8.447.278	92.417.802	-8,37
Cangas-Rande	52.757	4.006	56.763	-4,98	38.512.730	2.924.428	41.437.158	-4,98
Rande-Teis	58.138	4.359	62.497	-5,03	44.562.583	3.341.188	47.903.771	-5,03
Teis-Vigo	52.390	3.702	56.092	-6,85	95.610.880	6.756.190	102.367.070	-6,86
Teis-Peinador	33.205	5.141	38.346	-8,08	82.415.012	12.761.184	95.176.196	-8,08
Peinador-Puxeiros	33.648	5.004	38.652	7,73	25.791.052	3.836.013	29.627.065	7,73
Puxeiros-Rebullón	14.313	1.108	15.421	-10,08	5.746.707	444.600	6.191.307	-10,08
Rebullón-Porriño	6.024	795	6.819	-9,84	17.370.781	2.292.138	19.662.919	-9,84
Porriño-Tui	3.222	504	3.726	-7,11	10.584.090	1.654.794	12.238.884	-7,12
Rebullón-AG57	8.289	312	8.601	-10,28	3.327.990	125.442	3.453.432	-10,27
Baiona-Tui	1.325	51	1.376	-3,71	290.228	11.312	301.540	-3,66
Total tramo de peaje	22.545	2.166	24.711	-6,40	1.807.079.255	173.637.064	1.980.716.319	-6,40

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Ferrol-Neda	24.708	2.030	26.738	0,36	42.386.848	3.483.123	45.869.971	0,36
Neda-Fene	21.435	1.743	23.178	0,64	34.424.826	2.799.826	37.224.652	0,64
Santiago N.-Santiago E.	36.016	5.023	41.039	-11,82	61.786.112	8.616.224	70.402.336	-11,82
Santiago E.-Santiago S.	35.951	4.088	40.039	-10,23	39.366.501	4.476.507	43.843.008	-10,23
Pontevedra N.-Pontevedra S.	41.255	4.962	46.217	-4,87	47.583.665	5.723.128	53.306.793	-4,87
Teis-Vigo	52.390	3.702	56.092	-6,85	95.610.880	6.756.190	102.367.070	-6,86
Teis-Peinador	33.205	5.141	38.346	-8,08	82.415.012	12.761.184	95.176.196	-8,08
Peinador-Puxeiros	33.648	5.004	38.652	7,73	25.791.052	3.836.013	29.627.065	7,73
Puxeiros-Rebullón	14.313	1.108	15.421	-10,08	5.746.707	444.600	6.191.307	-10,08
Total tramos libres	34.099	3.832	37.931		435.111.603	48.896.795	484.008.398	

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	219,60	8,58
IMD total (Vh/d)	24.711	135,41
Demanda total (MVh x km)	1.980,72	11,67

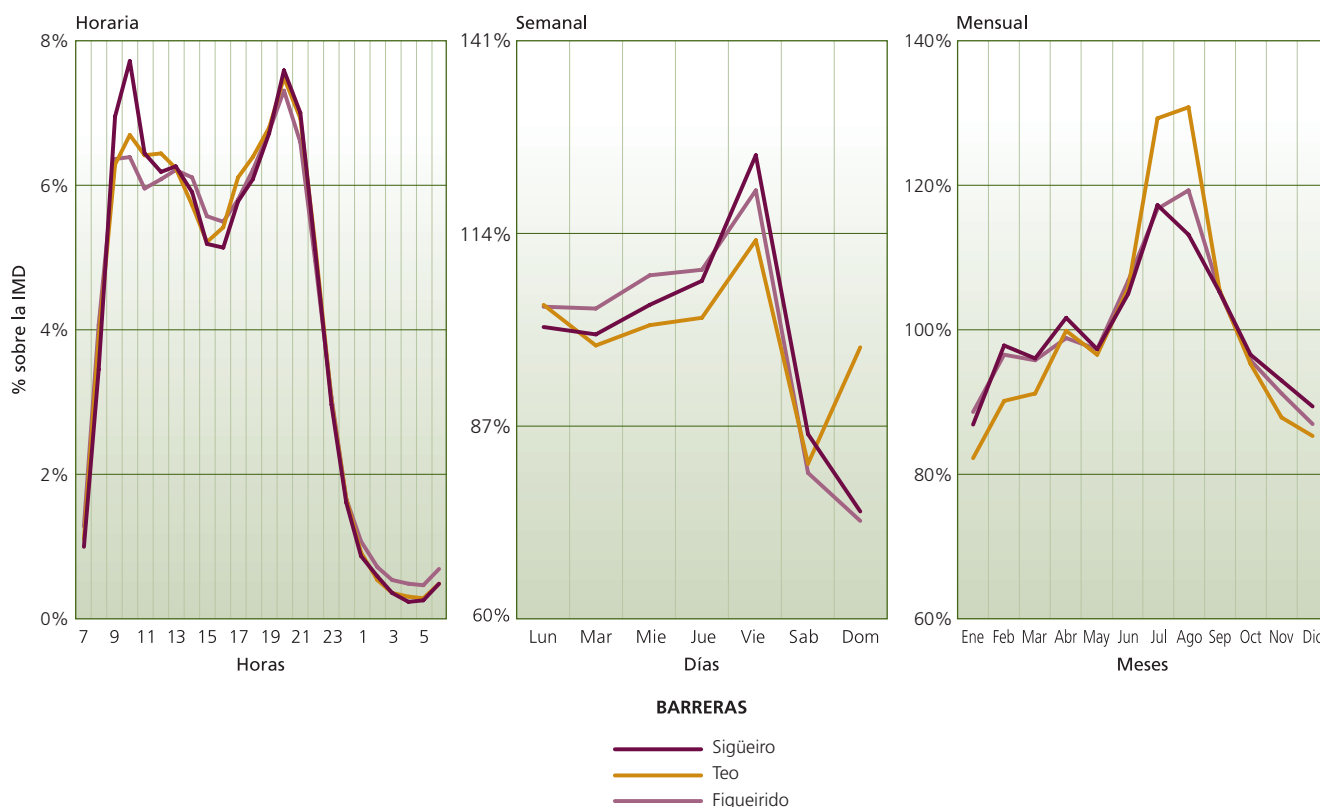
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12-13 h y a las 20 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Teo un valor del 6,45% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,59% en Sigüeiro.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 125,42% de la IMD, en la barrera de Sigüeiro. 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 129,24%-130,77% 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 2011



Horaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	203	1,01%	273	1,11%	413	1,29%
8	691	3,45%	957	3,88%	1.297	4,07%
9	1.391	6,95%	1.552	6,29%	2.028	6,36%
10	1.545	7,72%	1.653	6,70%	2.040	6,39%
11	1.289	6,44%	1.582	6,41%	1.899	5,95%
12	1.237	6,18%	1.591	6,45%	1.945	6,10%
13	1.254	6,27%	1.536	6,23%	1.982	6,21%
14	1.183	5,91%	1.411	5,72%	1.951	6,12%
15	1.041	5,20%	1.290	5,23%	1.783	5,59%
16	1.031	5,15%	1.337	5,42%	1.754	5,50%
17	1.151	5,77%	1.509	6,12%	1.862	5,82%
18	1.221	6,10%	1.579	6,40%	1.983	6,22%
19	1.349	6,74%	1.679	6,81%	2.157	6,76%
20	1.518	7,59%	1.849	7,50%	2.331	7,31%
21	1.400	7,00%	1.709	6,93%	2.103	6,59%
22	1022	5,11%	1.281	5,19%	1.581	4,96%
23	596	2,98%	742	3,01%	982	3,08%
24	323	1,61%	409	1,66%	532	1,67%
1	176	0,88%	226	0,92%	346	1,08%
2	118	0,59%	136	0,55%	234	0,73%
3	75	0,37%	89	0,36%	171	0,54%
4	49	0,24%	79	0,32%	155	0,49%
5	53	0,26%	72	0,29%	149	0,47%
6	97	0,48%	124	0,50%	222	0,70%
Total	20.013		24.665		31.900	

Diaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	20.239	101,13%	25.720	104,28%	33.168	103,97%
Mar	20.033	100,10%	24.270	98,40%	33.124	103,84%
Mie	20.877	104,32%	25.020	101,44%	34.553	108,32%
Jue	21.565	107,75%	25.271	102,46%	34.801	109,09%
Vie	25.099	125,42%	27.977	113,41%	38.429	120,47%
Sáb	17.234	86,11%	20.178	81,81%	25.671	80,47%
Dom	15.043	75,17%	24.220	98,20%	23.555	73,84%
Total	20.013		24.665		31.900	

Mensual	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	17.399	86,94%	20.295	82,28%	28.258	88,58%
Feb	19.614	98,01%	22.256	90,23%	30.854	96,72%
Mar	19.226	96,07%	22.492	91,19%	30.567	95,82%
Abr	20.333	101,60%	24.617	99,81%	31.570	98,97%
May	19.497	97,42%	23.803	96,51%	31.100	97,49%
Jun	21.040	105,13%	26.109	105,85%	34.066	106,79%
Jul	23.473	117,29%	31.878	129,24%	37.252	116,78%
Ago	22.646	113,20%	32.022	130,77%	38.017	119,41%
Sep	21.097	105,42%	26.005	105,43%	33.551	105,18%
Oct	19.316	96,52%	23.518	95,35%	30.609	95,95%
Nov	18.606	92,97%	21.697	87,97%	29.124	91,30%
Dic	17.897	89,43%	21.057	85,37%	27.756	87,01%
Total	20.013		24.665		31.900	

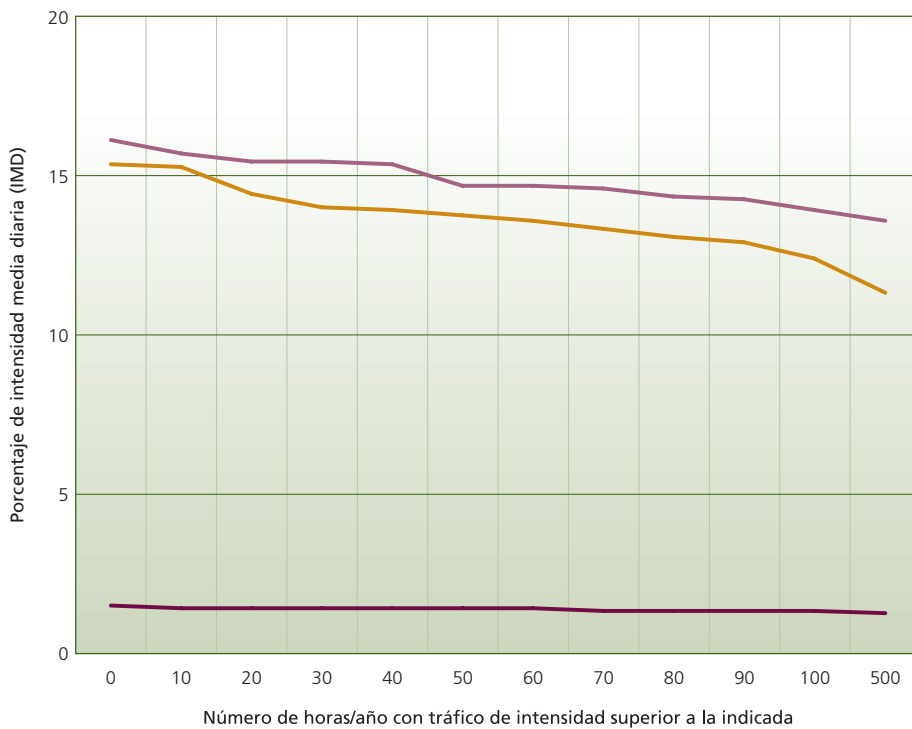
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 15,43% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,92% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 16,15% 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-9). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



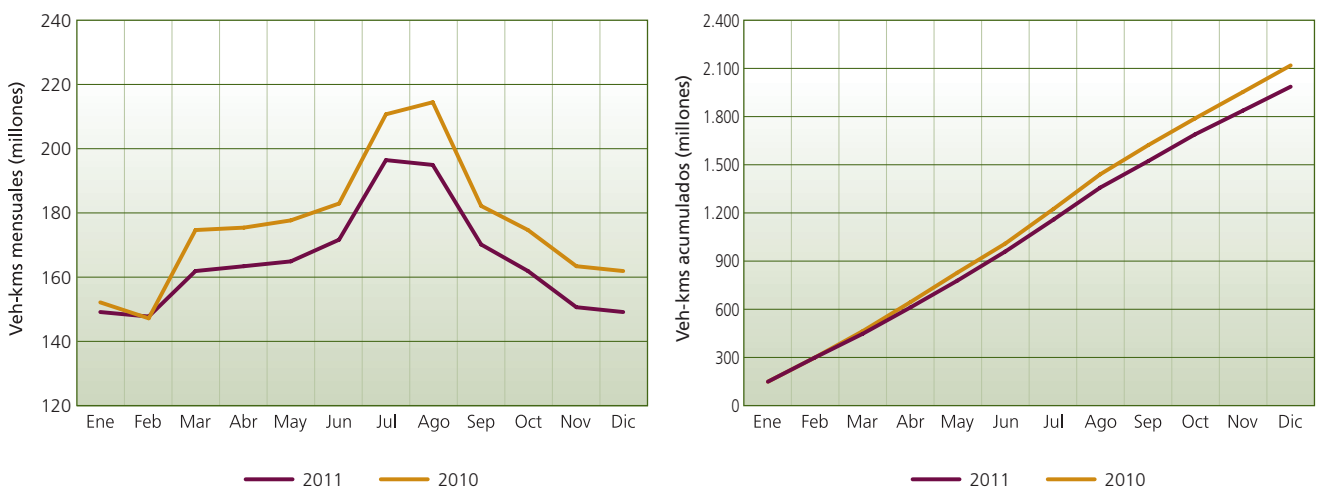
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	16,15	1,55	15,39
10	15,68	1,44	15,31
20	15,46	1,42	14,43
30	15,43	1,41	14,01
40	15,33	1,40	13,95
50	14,71	1,39	13,72
60	14,65	1,39	13,59
70	14,63	1,38	13,32
80	14,34	1,36	13,12
90	14,28	1,36	12,91
100	13,92	1,34	12,40
500	13,58	1,27	11,33

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 2011 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 2.464 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 2011. AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



Autopista AP-9	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	148,83	147,65	162,04	162,96	164,88	171,89		
Mens. 2010	152,40	147,10	174,29	175,17	177,57	182,64		
Acum. 2011	148,83	296,48	458,52	621,48	786,36	958,25		
Acum. 2010	152,40	299,50	473,79	648,96	826,53	1.009,17		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	195,95	194,94	170,00	161,88	150,46	149,24	1.980,72	
Mens. 2010	210,58	214,36	181,93	174,83	163,35	161,85	2.116,07	
Acum. 2011	1.154,20	1.349,14	1.519,14	1.681,02	1.831,48	1.980,72		
Acum. 2010	1.219,75	1.434,11	1.616,04	1.790,87	1.954,22	2.116,07		

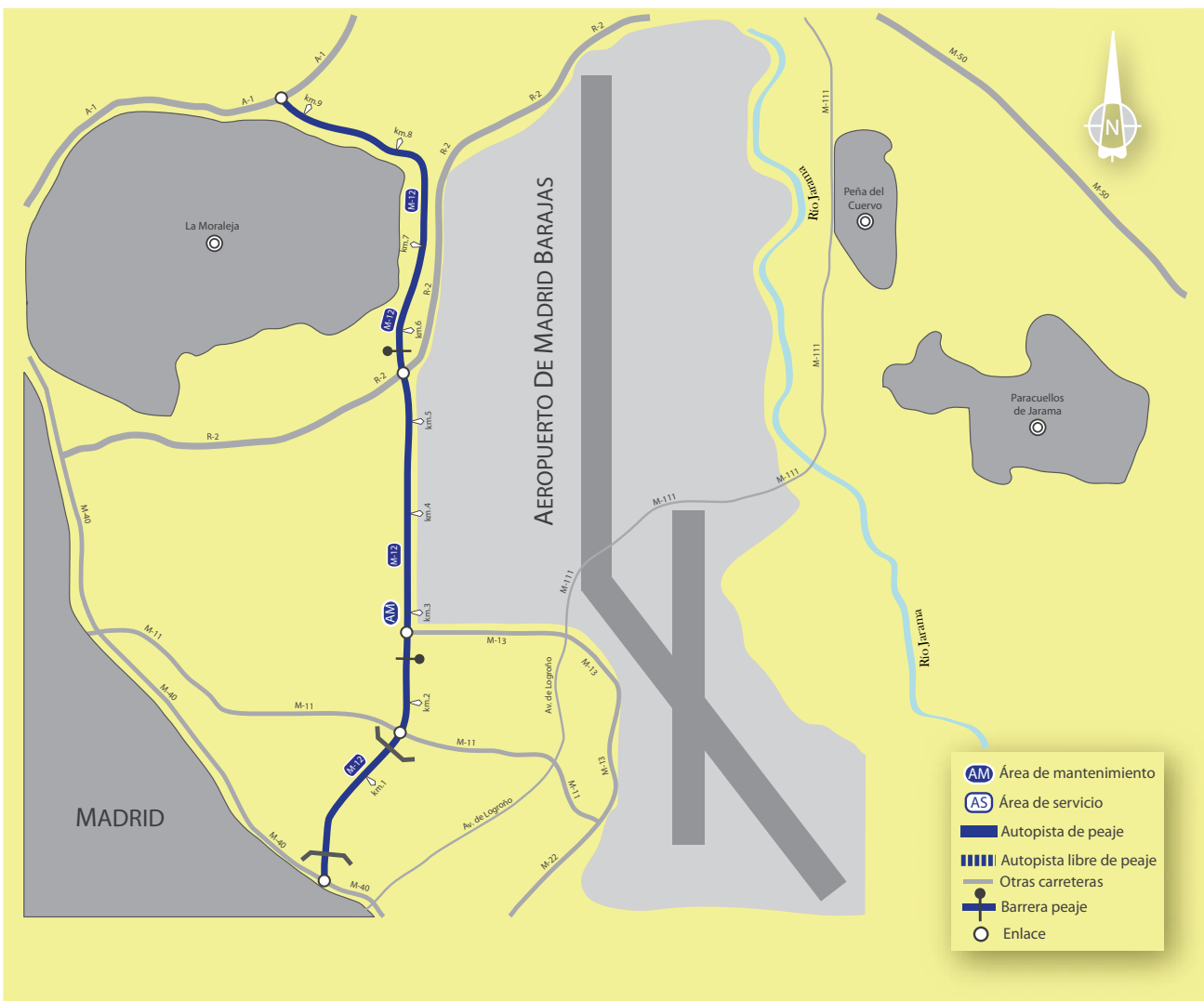
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

M-12

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



M-12 AUTOPISTA EJE AEROPUERTO



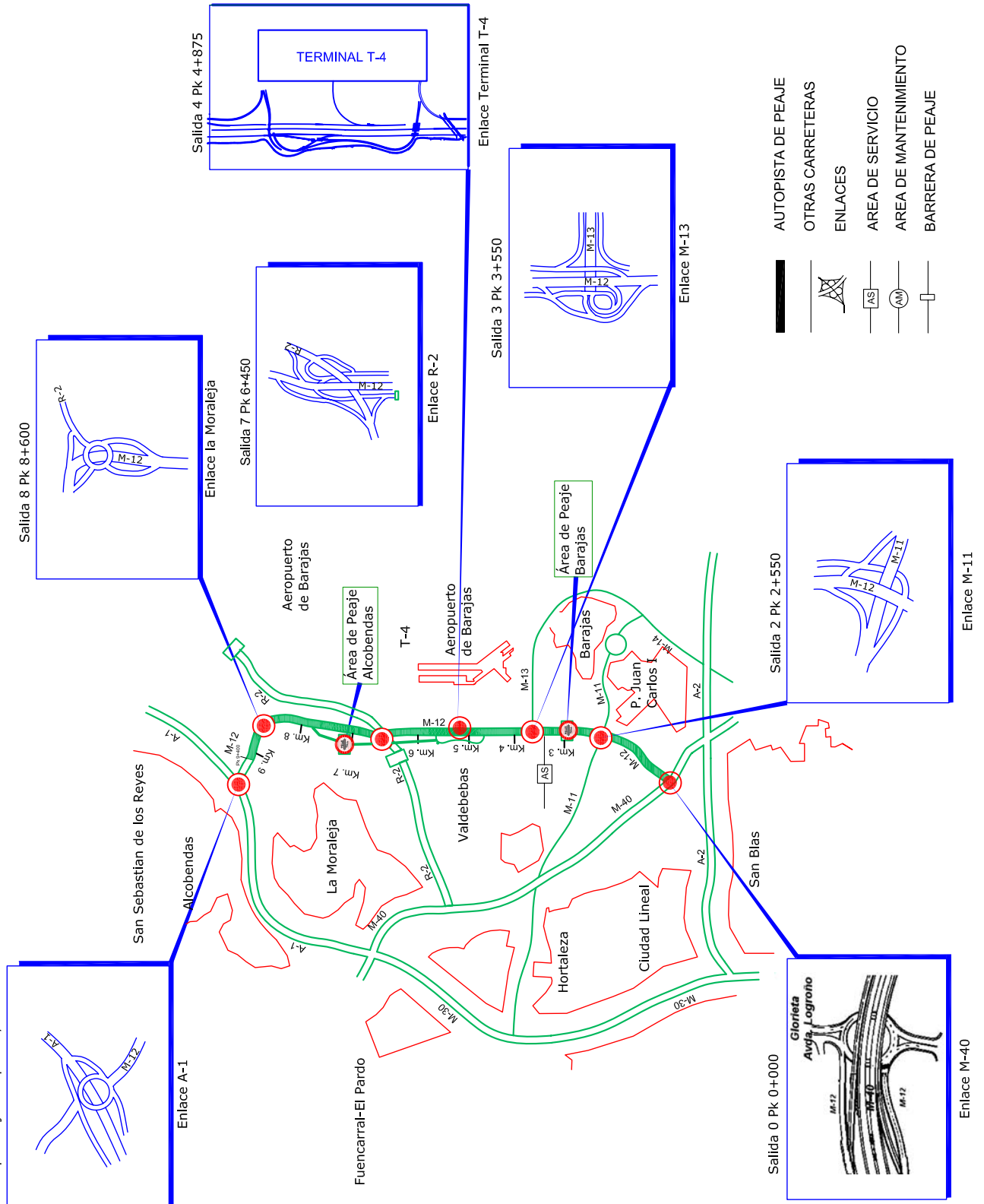
SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	SITUACIÓN											
M-12. EJE AEROPUERTO				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fig. 3.39

M-12. AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

Este Enlace no es Objeto de Explotación por Autopista Eje Aeropuerto, CESA



Esquema de enlaces de la autopista M-12: Eje Aeropuerto



M-12: Eje Aeropuerto. Pk. 3, área de peaje.

AUTOPISTA M-12: Eje Aeropuerto

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA 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 un tramo de peaje y cinco tramos exentos de peaje en parte.

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	Paseo de la Castellana, 259 D
Fecha de constitución	10/12/2002
Capital social (*)	42,30
Ingresos de explotación 2011 (*)	9,30
Resultado de explotación 2011 (*)	4,18

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista M-12: Eje Aeropuerto fue en los tramos de peaje de 18.335 vehículos, de los cuales 17.888 corresponden a la categoría de ligeros y 447 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy similar (100,5%) 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 2011 para los tramos de peaje en 63,18 millones de Vh x km, valor que corresponde aproximadamente al 0,37% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que se encuentra por debajo 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M-12	7.676	136	7.811	-9,27	2.801.720	49.470	2.851.190	-9,27
Total tramo de peaje	7.676	136	7.811	-9,27	2.801.720,00	49.470	2.851.190	-9,27

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M-40 - M-11	3.113	116	3.229	-0,11	2.897.203	107.768	3.004.971	-0,11
M-11 - M-13	7.984	177	8.160	-0,09	2.913.980	64.562	2.978.542	-0,09
M-13 - T4	44.760	1.695	46.455	-0,10	21.647.271	819.674	22.466.945	-0,10
T4 - R2	21.966	499	22.465	-0,01	15.434.159	350.390	15.784.550	-0,01
R2 - A1	19.452	205	19.657	-0,02	18.743.525	197.757	18.941.282	-0,02
Total tramos libres	17.888	447	18.335	-0,05	61.636.137,80	1.540.152	63.176.290	-0,05

(*) El tramo de peaje está incluido dentro de los tramos libres.

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	9,44	0,37
IMD total (Vh/d)	18.335	100,47
Demanda total (MVh x km)	63,18	0,37

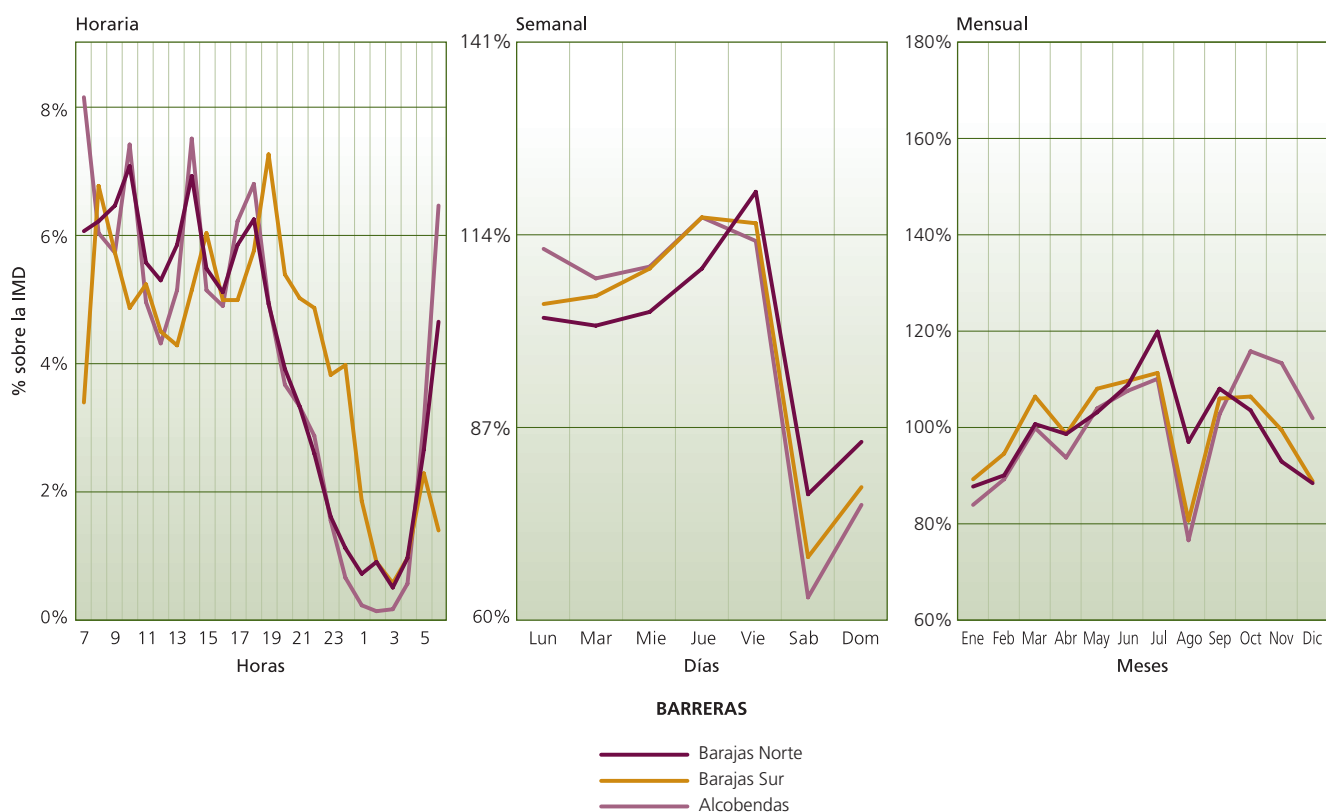
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,14% 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 120,44% en viernes, y un acusado descenso de la IMD durante los fines de semana, que cae hasta un 63,17% 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 2011



Horaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
7	239	6,06%	143	3,38%	42	8,14%
8	245	6,22%	287	6,77%	31	6,04%
9	255	6,47%	242	5,72%	30	5,74%
10	279	7,08%	207	4,87%	39	7,41%
11	219	5,57%	222	5,25%	26	4,95%
12	208	5,28%	191	4,51%	23	4,33%
13	230	5,84%	181	4,28%	27	5,14%
14	272	6,91%	217	5,13%	39	7,51%
15	216	5,49%	256	6,04%	27	5,15%
16	201	5,10%	212	5,00%	26	4,91%
17	231	5,86%	211	4,98%	32	6,20%
18	246	6,25%	244	5,75%	35	6,80%
19	194	4,92%	308	7,26%	26	4,96%
20	154	3,91%	229	5,40%	19	3,65%
21	131	3,33%	213	5,03%	17	3,34%
22	102	2,58%	206	4,86%	15	2,87%
23	63	1,60%	162	3,81%	8	1,56%
24	44	1,11%	168	3,96%	4	0,67%
1	28	0,71%	79	1,86%	1	0,24%
2	35	0,90%	38	0,90%	1	0,13%
3	20	0,51%	24	0,58%	1	0,17%
4	38	0,98%	41	0,98%	3	0,56%
5	105	2,67%	97	2,29%	16	3,07%
6	184	4,66%	60	1,40%	34	6,46%
Total	3.941		4.240		521	

Diaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	4.042	102,56%	4.436	104,63%	585	112,24%
Mar	3.995	101,36%	4.475	105,54%	563	107,99%
Mie	4.076	103,43%	4.645	109,55%	573	109,89%
Jue	4.313	109,45%	4.953	116,80%	608	116,63%
Vie	4.746	120,44%	4.917	115,97%	592	113,50%
Sáb	3.063	77,73%	2.921	68,89%	329	63,17%
Dom	3.351	85,04%	3.333	78,61%	398	76,33%
Total	3.941		4.240		521	

Mensual	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	3.459	87,75%	3.782	89,20%	437	83,86%
Feb	3.549	90,05%	4.011	94,58%	465	89,17%
Mar	3.965	100,60%	4.516	106,51%	521	99,93%
Abr	3.885	98,57%	4.188	98,77%	489	93,81%
May	4.072	103,32%	4.589	108,24%	543	104,15%
Jun	4.293	108,91%	4.659	109,88%	561	107,58%
Jul	4.734	120,10%	4.727	111,47%	574	110,11%
Ago	3.822	96,96%	3.416	80,57%	399	76,59%
Sep	4.253	107,91%	4.501	106,14%	537	102,91%
Oct	4.087	103,70%	4.507	106,30%	604	115,84%
Nov	3.658	92,80%	4.211	99,30%	592	113,43%
Dic	3.494	88,64%	3.773	88,97%	533	102,13%
Total	3.941		4.240		521	

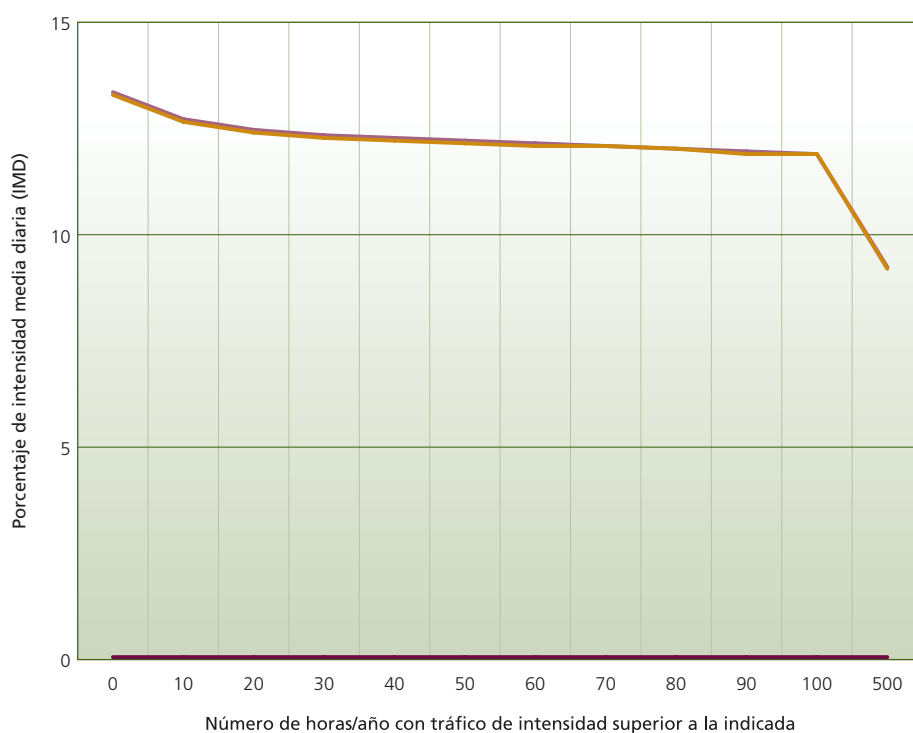
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 12,34% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,92% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 13,34% 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 2011. M-12: Eje Aeropuerto



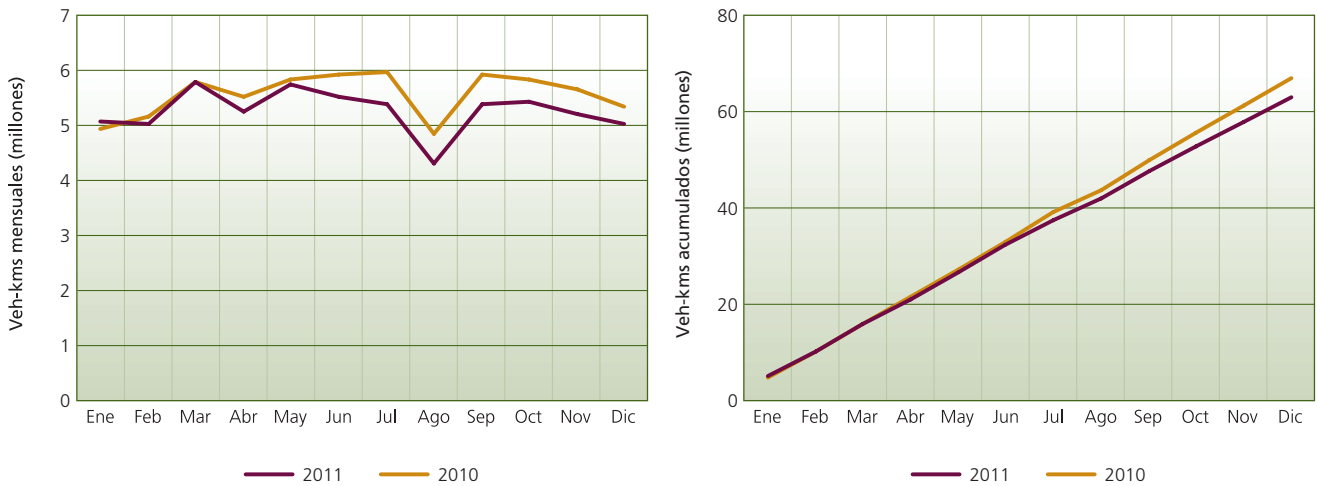
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	13,34	0,06	13,28
10	12,70	0,05	12,65
20	12,45	0,05	12,40
30	12,34	0,04	12,30
40	12,28	0,04	12,23
50	12,20	0,04	12,16
60	12,15	0,04	12,11
70	12,10	0,04	12,07
80	12,03	0,04	12,01
90	11,96	0,04	11,93
100	11,92	0,04	11,89
500	9,23	0,03	9,20

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 63 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 2011. M-12: Eje Aeropuerto



Autopista M-12	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	5,09	5,02	5,79	5,26	5,75	5,51		
Mens. 2010	4,95	5,17	5,77	5,53	5,85	5,95		
Acum. 2011	5,09	10,10	15,89	21,15	26,90	32,41		
Acum. 2010	4,95	10,12	15,90	21,43	27,28	33,22		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	5,38	4,30	5,38	5,44	5,22	5,04	63,18	
Mens. 2010	5,96	4,85	5,95	5,86	5,64	5,35	66,83	
Acum. 2011	37,79	42,09	47,47	52,91	58,14	63,18		
Acum. 2010	39,18	44,03	49,98	55,83	61,48	66,83		

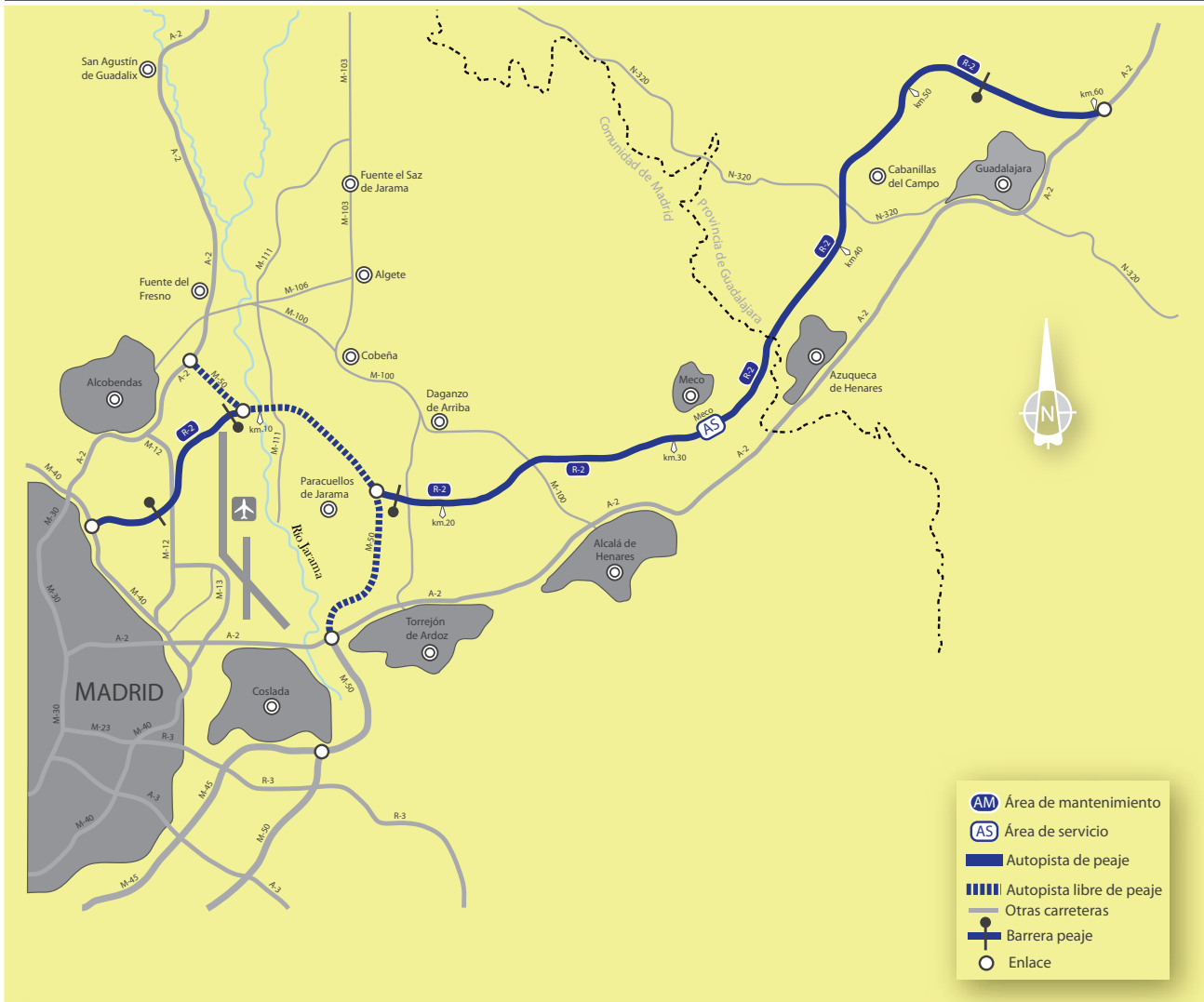
AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA

R-2

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



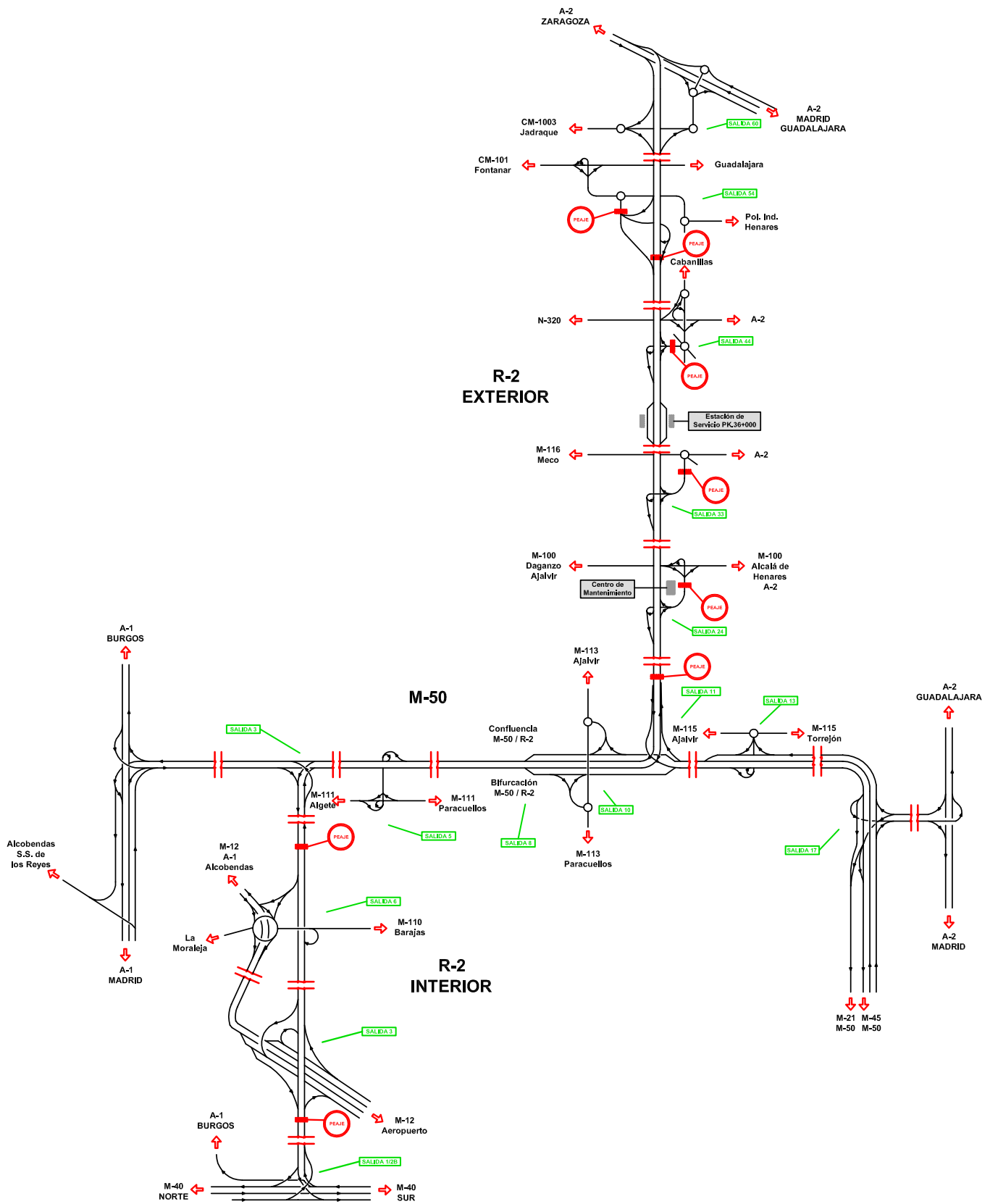
R-2 AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.											
R-2 MADRID-GUADALAJARA	Meco	36	•	•	•	•	-	-	-	•	-	•	•

Dirección Guadalajara
 Dirección Madrid
 ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara



R-2: Madrid-Guadalajara

AUTOPISTA R-2: Madrid-Guadalajara

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA DEL HENARES, S.A. CONCESIONARIA DEL ESTADO (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
Ingresos de explotación 2011 (*)	36,42
Resultado de explotación 2011 (*)	7,93

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara fue en los tramos de peaje de 7.801 vehículos, de los cuales 7.118 corresponden a la categoría de ligeros y 682 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD significativamente inferior (42,75%) 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 4.058 Vh/día en el tramo Marchamalo-Taracena hasta 12.160 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 2011 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 177,38 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,1% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,4%.

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

Tabla T-2 (R-2). Intensidades de tráfico. Año 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M-40-Aeropuerto	7.496	175	7.671	-9,94	13.680.570	319.795	14.000.365	-9,94
Aeropuerto-M-50	9.296	297	9.593	-9,21	16.964.525	541.835	17.506.360	-9,21
M-50 Norte-Ajalvir	5.752	322	6.074	-12,74	15.745.350	882.465	16.627.815	-12,74
Ajalvir-Alcalá	11.041	1.119	12.160	-20,50	27.807.656	2.818.229	30.625.885	-20,50
Alcalá-Meco	10.508	1.168	11.676	-22,02	34.900.948	3.881.141	38.782.089	-22,02
Meco-Cabanillas	6.858	875	7.733	-13,13	27.033.620	3.449.876	30.483.497	-13,13
Cabanillas-Marchamalo	4.187	602	4.789	-13,87	15.435.668	2.217.667	17.653.336	-13,87
Marchamalo-Taracena	3.571	488	4.058	-11,74	10.296.031	1.405.773	11.701.804	-11,74
Total tramo de peaje	7.118	682	7.801	-15,93	161.864.368	15.516.782	177.381.150	-15,93

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Tramo Norte (A-I/R-2)	26.462	3.797	30.259	-0,79	38.634.344	5.543.091	44.177.435	-0,79
Tramo común con R-2	27.712	4.797	32.268	-4,15	75.860.635	13.131.110	88.333.985	-4,15
Tramo Sur (R-2/A-2)	30.844	5.017	35.862	-11,44	77.681.343	12.635.847	90.317.189	-11,44
Total tramos libres	28.615	4.662	33.179	-6,63	192.176.321	31.310.048	222.828.609	-6,63

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	62,30	2,43
IMD total (Vh/d)	7.801	42,75
Demanda total (MVh x km)	177,38	1,05

(*) Tramos de peaje.

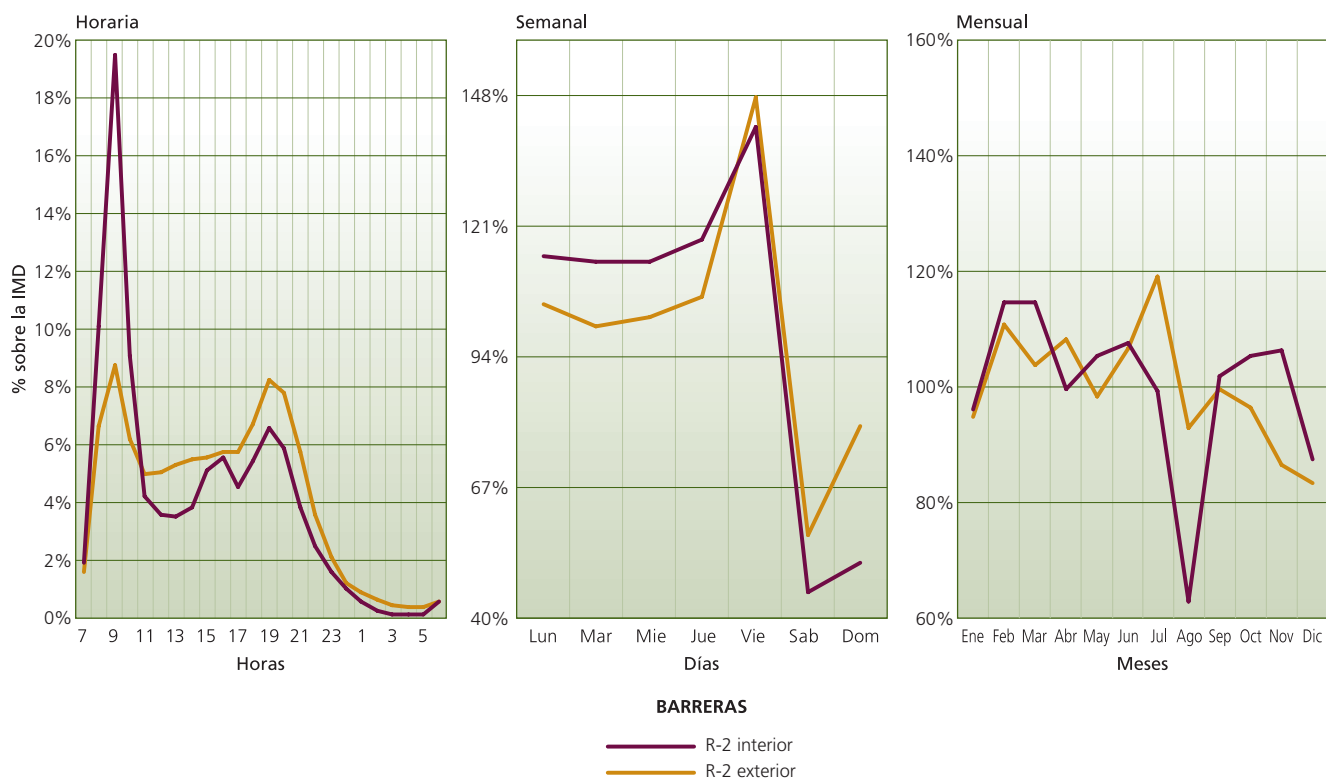
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 10 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en el tramo R-2 Interior un valor del 19,53% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,28% 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 148,08% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída muy acusada durante los fines de semana, cayendo en sábado hasta el 45,47%. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de Agosto (62,81%) 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 2011



Horaria	A (R2 Interior)		B (R2 Exterior)	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	165	1,91%	122	1,60%
8	872	10,10%	511	6,69%
9	1.686	19,53%	672	8,79%
10	785	9,09%	474	6,20%
11	362	4,20%	381	4,98%
12	312	3,62%	387	5,06%
13	305	3,54%	406	5,31%
14	334	3,87%	419	5,48%
15	443	5,13%	425	5,56%
16	480	5,56%	442	5,78%
17	391	4,54%	441	5,77%
18	468	5,42%	514	6,73%
19	571	6,61%	633	8,28%
20	511	5,92%	597	7,81%
21	332	3,85%	440	5,76%
22	218	2,53%	272	3,56%
23	140	1,62%	161	2,11%
24	87	1,01%	94	1,23%
1	50	0,58%	67	0,88%
2	26	0,30%	49	0,64%
3	15	0,17%	33	0,43%
4	12	0,14%	29	0,38%
5	15	0,17%	31	0,41%
6	50	0,58%	43	0,56%
Total	8.632		7.642	

Diaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	9.953	115,31%	8.037	105,17%
Mar	9.856	114,18%	7.707	100,85%
Mie	9.840	114,00%	7.844	102,64%
Jue	10.238	118,61%	8.166	106,87%
Vie	12.263	142,06%	11.316	148,08%
Sáb	3.925	45,47%	4.371	57,20%
Dom	4.439	51,42%	6.114	80,01%
Total	8.632		7.642	

Mensual	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	8.290	96,04%	7.241	94,76%
Feb	9.911	114,82%	8.462	110,74%
Mar	9.907	114,77%	7.940	103,90%
Abr	8.599	99,62%	8.276	108,30%
May	9.113	105,57%	7.522	98,44%
Jun	9.301	107,75%	8.152	106,68%
Jul	8.580	99,39%	9.098	119,05%
Ago	5.422	62,81%	7.102	92,93%
Sep	8.798	101,92%	7.623	99,76%
Oct	9.089	105,29%	7.372	96,47%
Nov	9.193	106,50%	6.619	86,62%
Dic	7.550	87,46%	6.376	83,43%
Total	8.632		7.642	

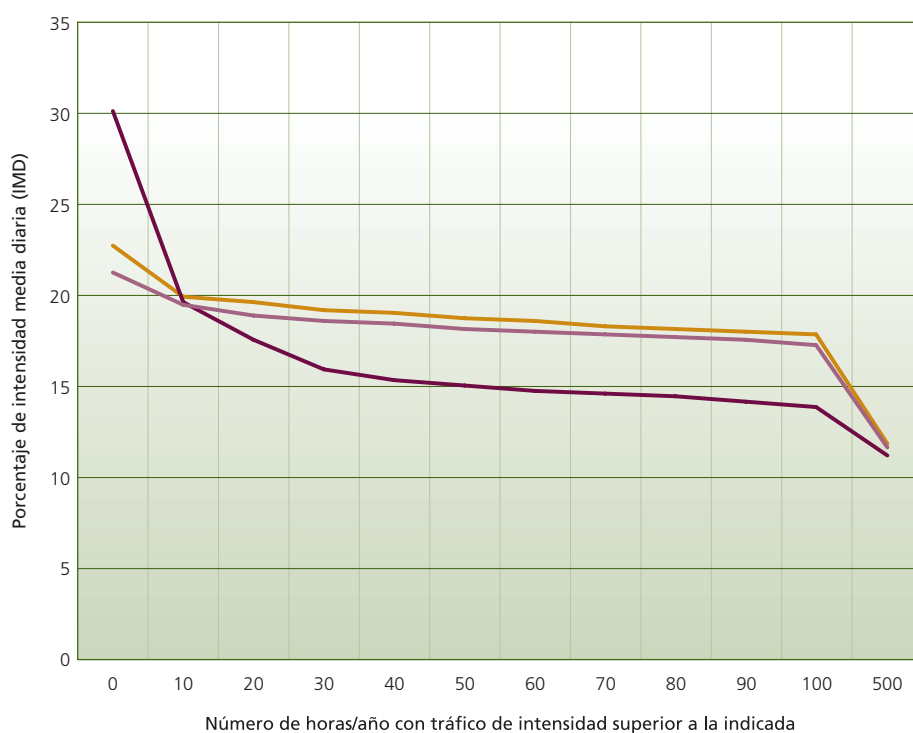
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 18,63% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 17,26% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 21,28% 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 2011. R-2: Madrid-Guadalajara



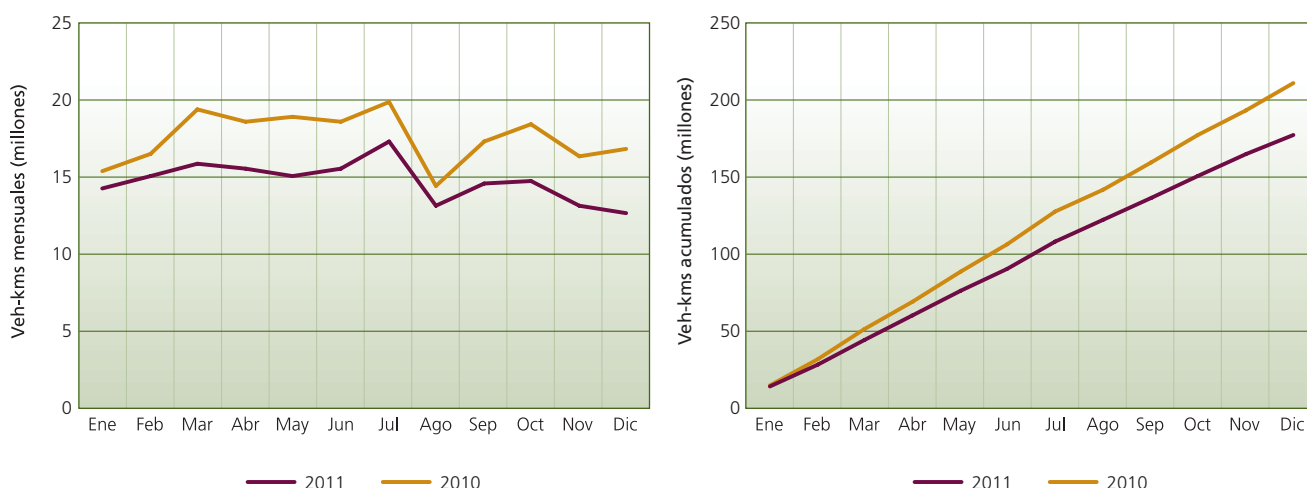
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	21,28	30,19	22,77
10	19,48	19,57	20,01
20	18,97	17,51	19,59
30	18,63	15,89	19,26
40	18,46	15,37	18,98
50	18,22	15,04	18,79
60	18,04	14,82	18,58
70	17,83	14,56	18,32
80	17,71	14,41	18,17
90	17,57	14,20	18,02
100	17,26	13,90	17,88
500	11,65	11,20	11,87

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta un valle estacional producido durante el mes vacacional de agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 177 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (R-2). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2011. R-2: Madrid-Guadalajara



Autopista R-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	14,31	15,17	15,94	15,56	15,02	15,58		
Mens. 2010	15,36	16,59	19,37	18,68	18,99	18,55		
Acum. 2011	14,31	15,17	15,94	15,56	15,02	15,58		
Acum. 2010	15,36	16,59	19,37	18,68	18,99	18,55		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	17,41	13,19	14,60	14,77	13,14	12,68	177,38	
Mens. 2010	19,97	14,45	17,26	18,46	16,44	16,86	210,98	
Acum. 2011	109,00	122,19	136,79	151,56	164,70	177,38		
Acum. 2010	127,51	141,96	159,22	177,68	194,12	210,98		

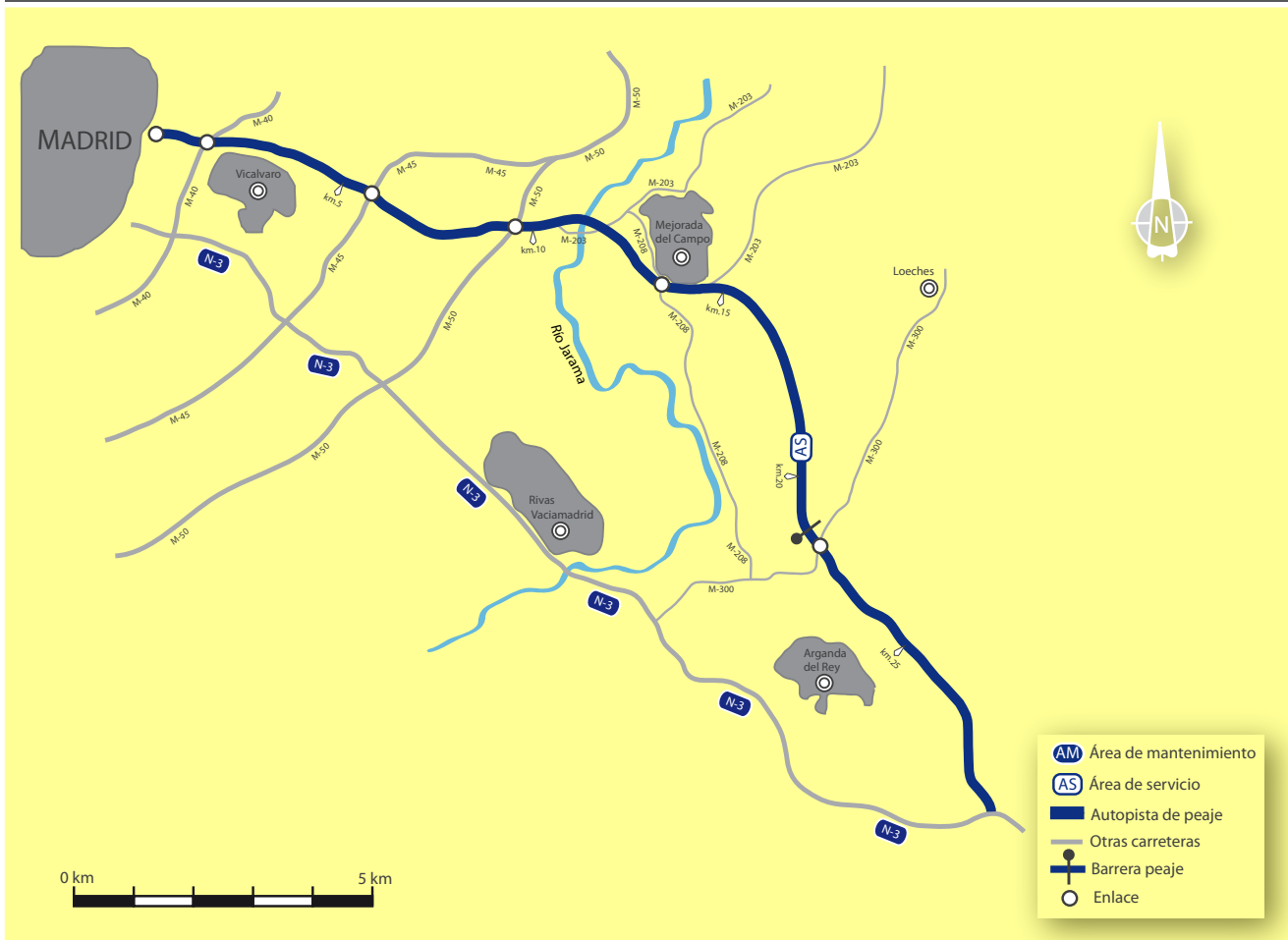
AUTOPISTA MADRID-
ARGANDA DEL REY

R-3

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

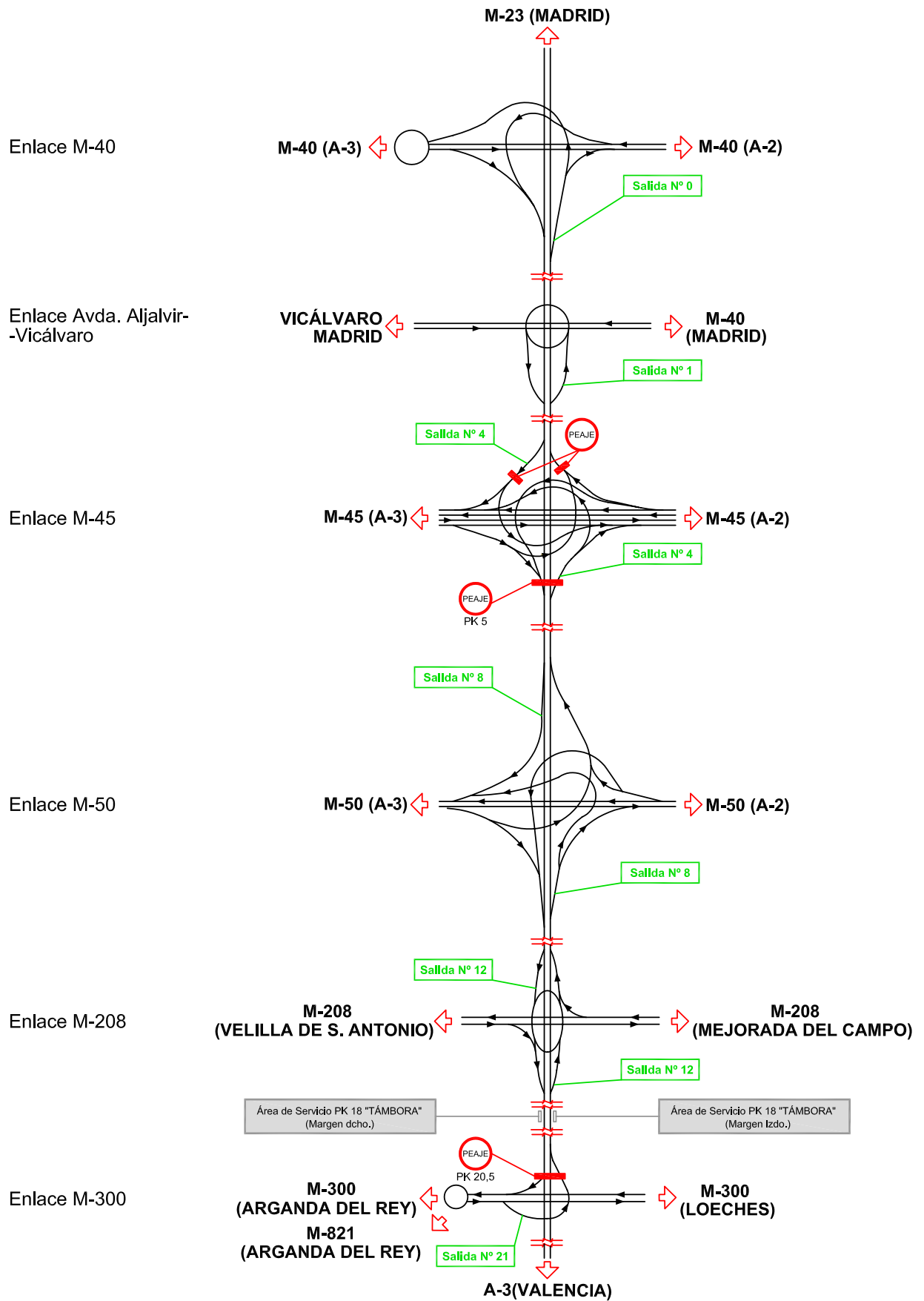


→ R-3 AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
R-3 MADRID-ARGANDA DEL REY	??	?????	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	x	x



Esquema de enlaces de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey



R-3: Madrid-Arganda del Rey

AUTOPISTA R-3: Madrid-Arganda del Rey

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID. S.A.C.E.
Longitud: 31,8 km

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, salvo un tramo de M-50 de la que es responsable de su explotación y conservación.

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
Ingresos de explotación 2011 (*)	43,84
Resultado de explotación 2011 (*)	11,47

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey fue de 12.388 vehículos, de los cuales 11.879 corresponden a la categoría de ligeros y 509 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD prácticamente a la par (67,9%) 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 2011 para el conjunto de la vía en 143,80 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 1,2%.

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

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M40-M50	14.345	445	14.790	-12,61	48.169.065	1.493.647	49.662.712	-12,62
M50-Final concesión	10.876	536	11.412	-11,62	89.714.347	4.419.239	94.133.586	-11,62
Total tramo de peaje	11.879	509	12.388	-11,97	137.883.412	5.912.886	143.796.298	-11,97

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	31,80	1,24
IMD total (Vh/d)	12.388	67,88
Demanda total (MVh x km)	143,80	0,85

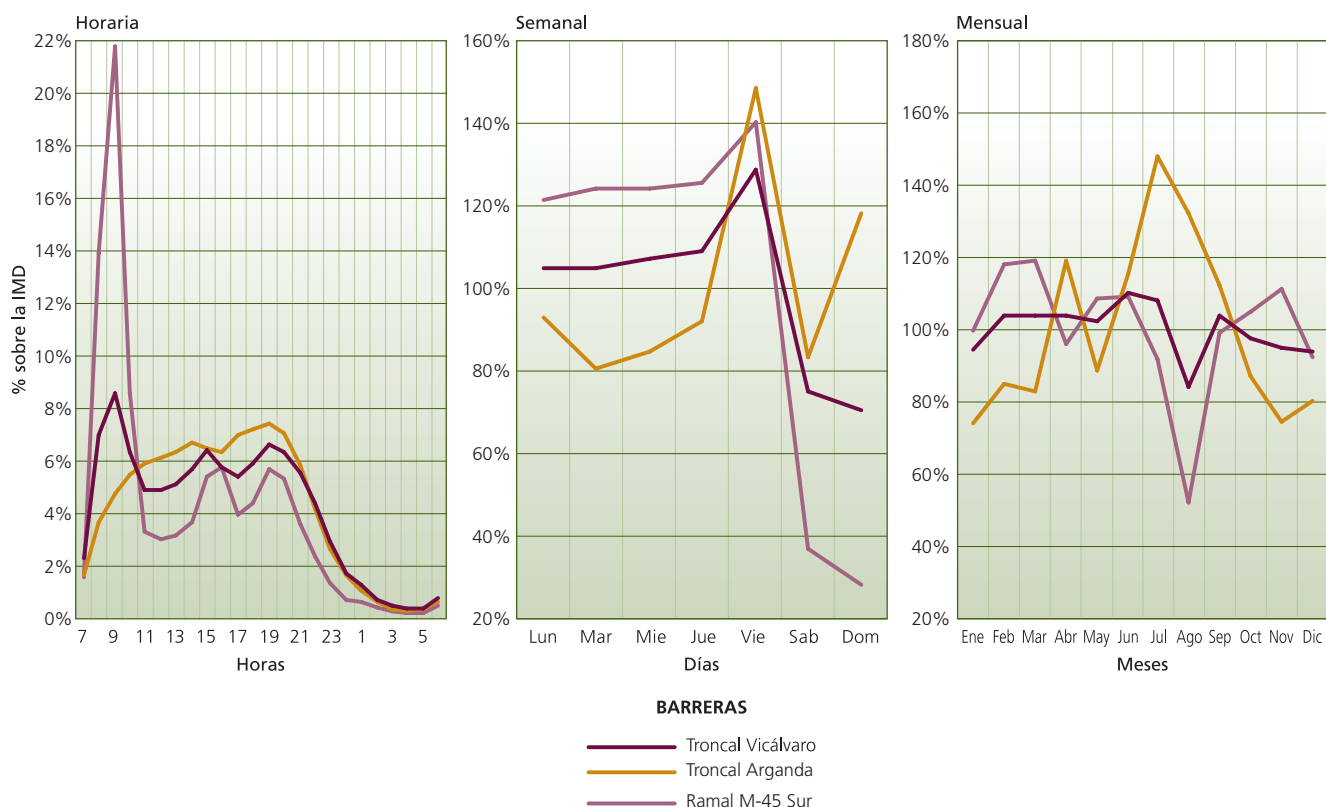
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,57% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,71% y la última el 7,42%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 148,52% 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 70,48% en la barrera de Vicálvaro. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (84,15%), 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 (74,07%) 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 2011



Horaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	340	2,31%	95	1,67%	37	1,60%
8	1.024	6,96%	211	3,70%	321	13,88%
9	1.261	8,57%	273	4,79%	504	21,80%
10	935	6,35%	314	5,51%	198	8,56%
11	725	4,93%	337	5,92%	77	3,33%
12	721	4,90%	350	6,14%	70	3,03%
13	749	5,09%	363	6,37%	73	3,16%
14	841	5,71%	382	6,71%	85	3,68%
15	939	6,38%	368	6,46%	125	5,41%
16	844	5,73%	360	6,32%	134	5,80%
17	796	5,41%	399	7,00%	92	3,98%
18	868	5,90%	412	7,23%	102	4,41%
19	980	6,66%	423	7,42%	132	5,71%
20	937	6,37%	404	7,09%	123	5,32%
21	820	5,57%	333	5,85%	84	3,63%
22	648	4,40%	239	4,20%	55	2,38%
23	432	2,94%	152	2,67%	31	1,34%
24	252	1,71%	95	1,67%	17	0,74%
1	187	1,27%	60	1,05%	14	0,61%
2	111	0,75%	35	0,61%	10	0,43%
3	71	0,48%	20	0,35%	6	0,26%
4	57	0,39%	17	0,30%	5	0,22%
5	58	0,39%	19	0,33%	5	0,22%
6	121	0,82%	36	0,63%	12	0,52%
Total	14.717		5.697		2.312	

Diaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	15.446	104,95%	5.293	92,91%	2.809	121,50%
Mar	15.452	104,99%	4.579	80,38%	2.874	124,31%
Mie	15.801	107,37%	4.826	84,71%	2.871	124,18%
Jue	16.051	109,06%	5.242	92,01%	2.903	125,56%
Vie	18.938	128,68%	8.461	148,52%	3.246	140,40%
Sáb	11.037	74,99%	4.753	83,43%	856	37,02%
Dom	10.372	70,48%	6.731	118,15%	648	28,03%
Total	14.717		5.697		2.312	

Mensual	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	13.915	94,55%	4.220	74,07%	2.300	99,48%
Feb	15.307	104,01%	4.836	84,89%	2.727	117,95%
Mar	15.248	103,61%	4.728	82,99%	2.753	119,07%
Abr	15.288	103,88%	6.788	119,15%	2.223	96,15%
May	15.077	102,45%	5.040	88,47%	2.508	108,48%
Jun	16.198	110,06%	6.563	115,20%	2.526	109,26%
Jul	15.869	107,83%	8.421	147,81%	2.120	91,70%
Ago	12.384	84,15%	7.520	132,00%	1.206	52,16%
Sep	15.267	103,74%	6.395	112,25%	2.294	99,22%
Oct	14.383	97,73%	4.967	87,19%	2.427	104,97%
Nov	13.999	95,12%	4.241	74,44%	2.572	111,25%
Dic	13.792	93,71%	4.586	80,50%	2.130	92,13%
Total	14.717		5.697		2.312	

c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 13,29% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,77% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 17,43% 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 2011. R-3: Madrid-Arganda



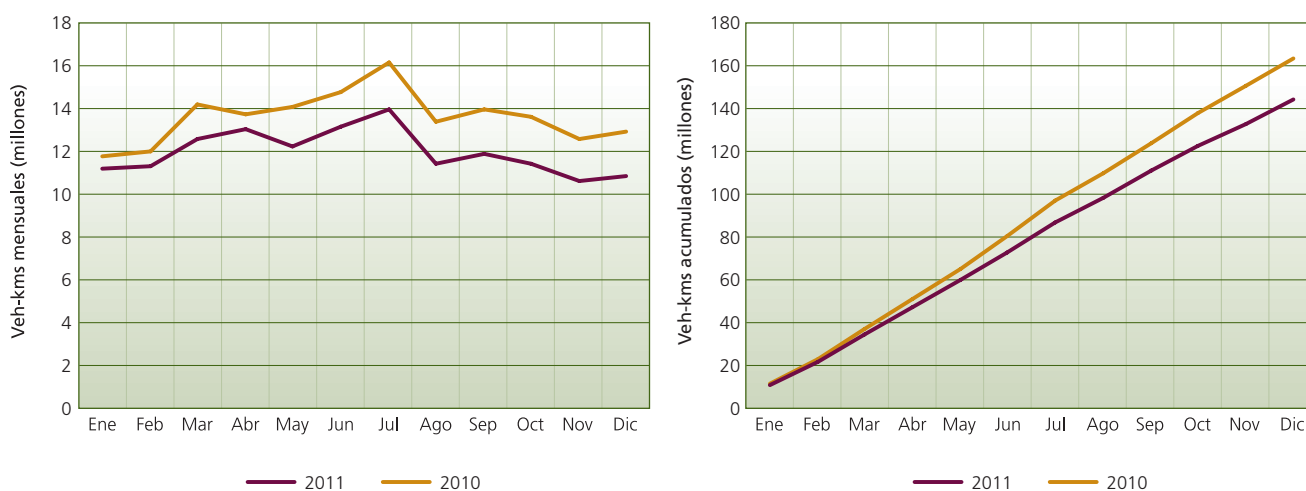
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	17,43
10	13,58
20	13,43
30	13,29
40	13,20
50	13,05
60	12,98
70	12,96
80	12,88
90	12,81
100	12,77

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 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 143 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 × km recorridos. Año 2011. R-3: Madrid-Arganda



Autopista R-3	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun		
Mens. 2011	11,20	11,28	12,57	13,06	12,28	13,18		
Mens. 2010	11,73	12,00	14,23	13,73	14,04	14,81		
Acum. 2011	11,20	22,48	35,05	48,11	60,39	73,57		
Acum. 2010	11,73	23,73	37,96	51,69	65,73	80,54		
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Mens. 2011	13,92	11,49	11,91	11,43	10,61	10,85	143,80	
Mens. 2010	16,22	13,44	13,95	13,68	12,57	12,95	163,34	
Acum. 2011	13,92	25,41	37,32	48,76	59,37	70,22		
Acum. 2010	16,22	29,66	43,61	57,28	69,86	82,80		

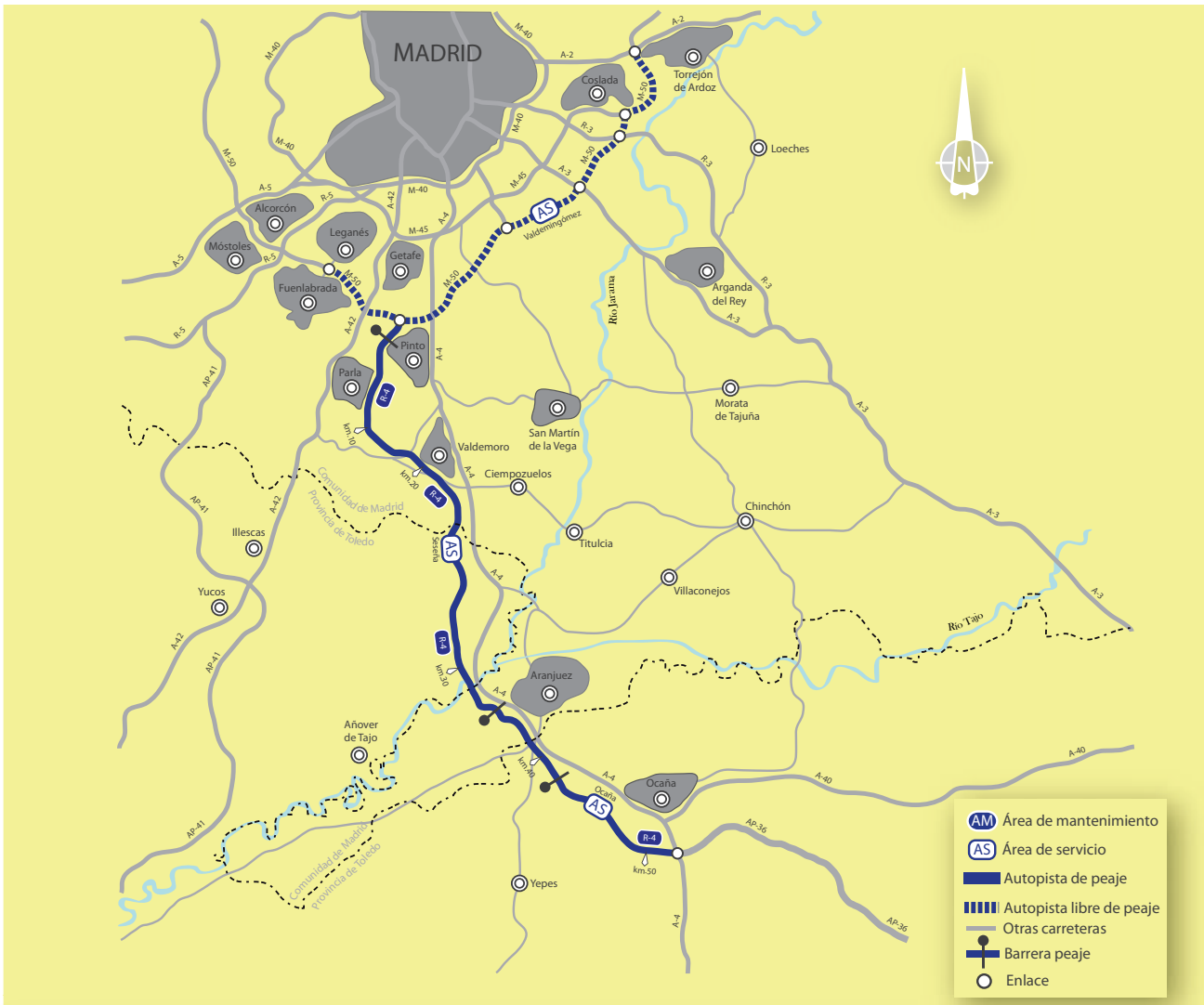
AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

R-4

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



➔ R-4 AUTOPISTA MADRID-OCAÑA



SERVICIOS

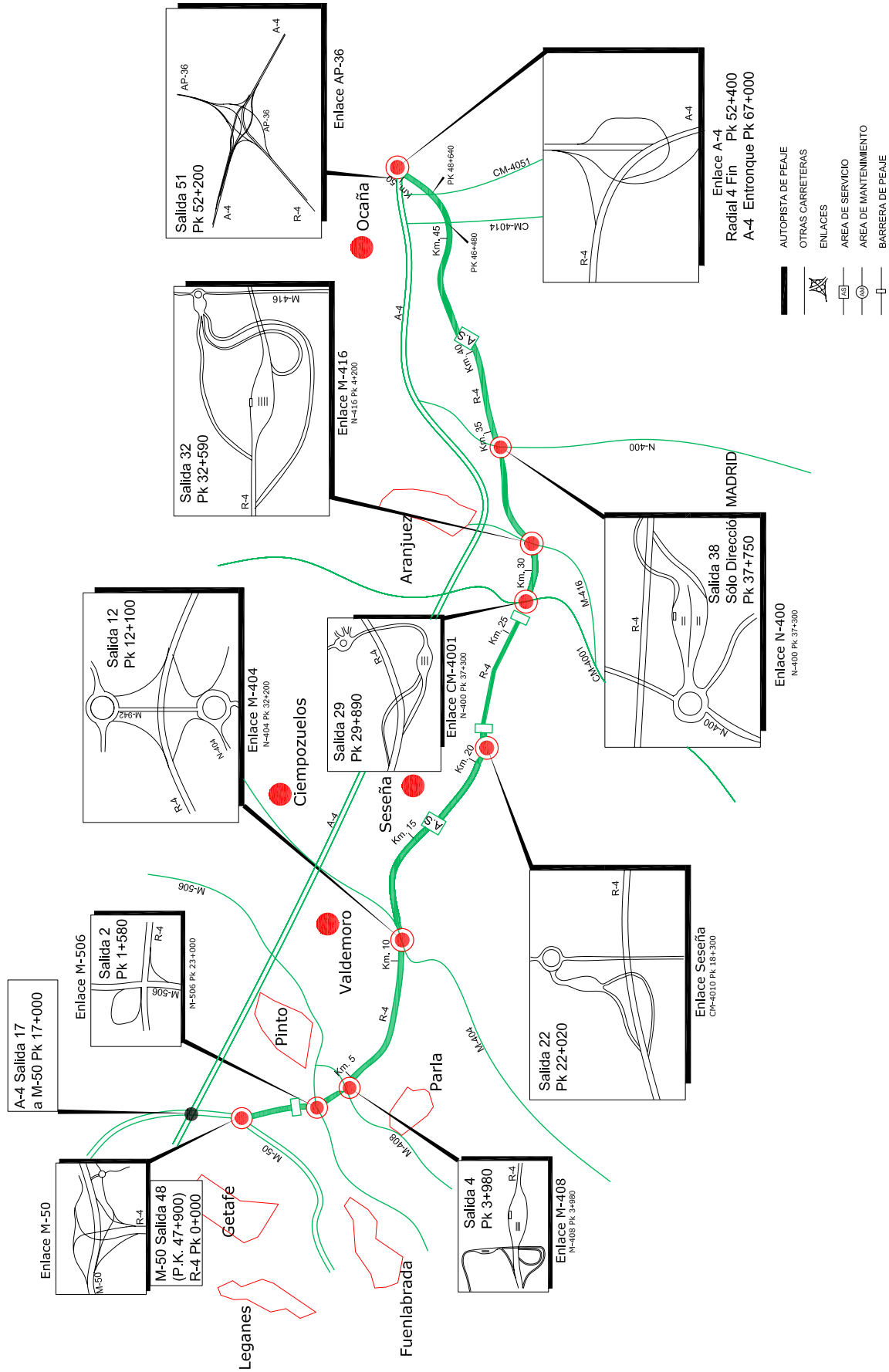
AUTOPISTA	ÁREA	PK.												
R-4 MADRID-OCAÑA	Seseña	100	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Ocaña	136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Valdemingómez	36	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

⬆ 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
Ingresos de explotación 2011 (*)	31,95
Resultado de explotación 2011 (*)	17,94

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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 en los tramos de peaje de la autopista R-4: Madrid-Ocaña fue de 6.675 vehículos, de los cuales 6.279 corresponden a la categoría de ligeros y 396 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD bastante inferior (36,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2011 para el conjunto de los tramos de peaje la vía en 127,90 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,8% 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 2011

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M50-Valdemoro	7.195	458	7.653	-20,29	31.778.825	2.021.090	33.799.915	-20,29
Valdemoro-Ocaña	6.004	377	6.382	-16,78	88.539.162	5.565.264	94.104.425	-16,78
Total tramo de peaje	6.279	396	6.675	-17,73	120.317.987	7.586.353	127.904.340	-17,73

Tramos libres	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 10/09	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 10/09
M-31 - A-4 (8,3 km)	53.293	14.428	67.721	-1,05	161.451.276	43.710.232	205.161.508	-1,05
A-4 - R-4 (2,5 km)	53.148	26.657	79.805	-0,48	48.497.173	24.324.708	72.821.880	-0,48
R-4 - A-42 (2,7 km)	54.092	20.468	74.560	0,43	53.307.744	20.171.438	73.479.182	0,00
Total tramos libres	53.426	17.901	71.327	-0,63	263.256.193	88.206.378	351.462.571	-0,63

Valores comparativos (*)	% Red	
Longitud total (km)	52,50	2,05
IMD total (Vh/d)	6.675	36,58
Demanda total (MVh x km)	127,90	0,75

(*) Tramos de peaje.

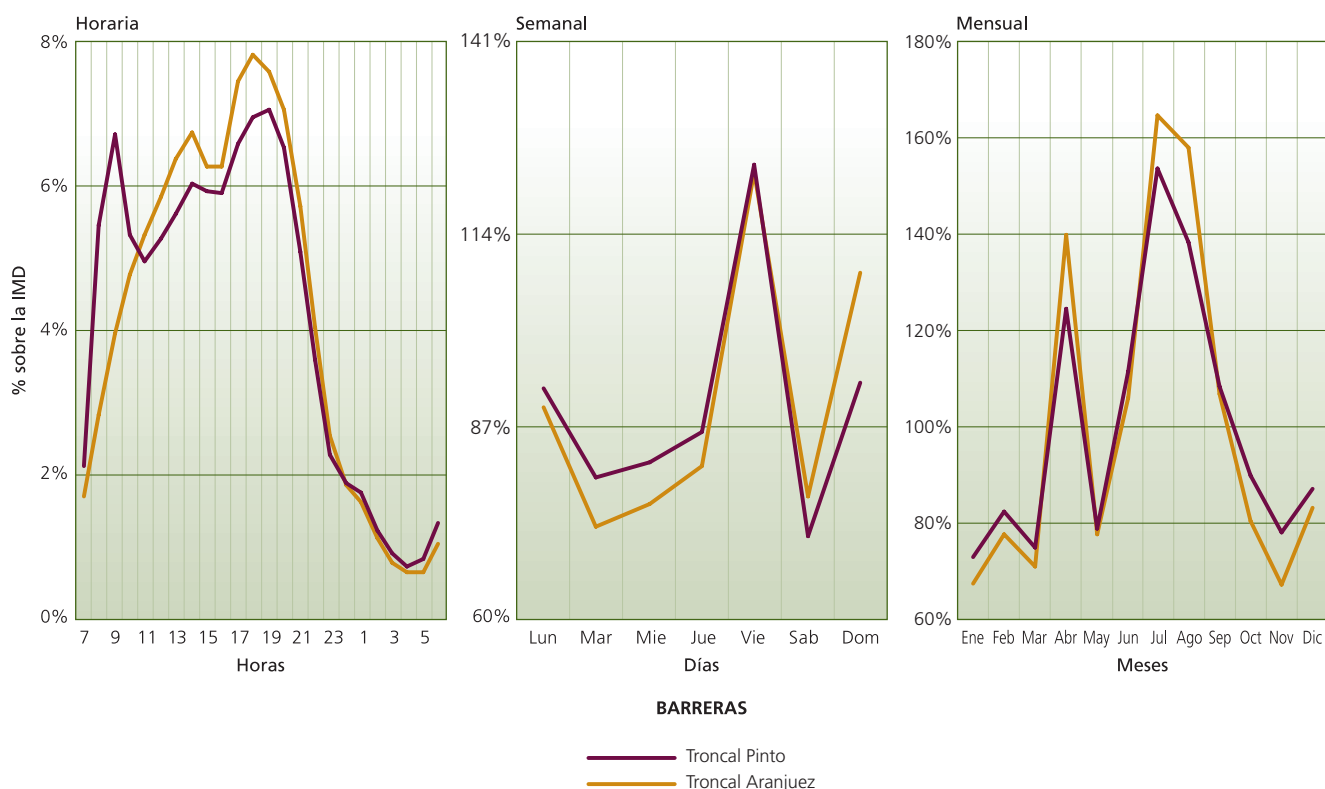
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,71% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,74% y la última el 7,81%, 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 145,16% de la IMD, en la barrera de Pinto, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 75,45% también en Pinto. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas que podrían ser de naturaleza estacional localizadas en los meses de abril (139,98% en Aranjuez) y de julio-agosto (164,61%-157,99% 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 2011



Horaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Horas	IMD	% s/IMD	IMD
7	146	2,13%	98	1,71%
8	373	5,44%	162	2,83%
9	460	6,71%	226	3,95%
10	364	5,31%	273	4,78%
11	340	4,96%	304	5,31%
12	361	5,26%	334	5,84%
13	385	5,62%	365	6,38%
14	413	6,02%	386	6,74%
15	407	5,93%	359	6,27%
16	404	5,89%	359	6,27%
17	451	6,57%	426	7,43%
18	477	6,96%	447	7,81%
19	483	7,05%	434	7,57%
20	447	6,52%	404	7,05%
21	348	5,08%	327	5,72%
22	247	3,60%	231	4,04%
23	156	2,27%	145	2,54%
24	129	1,88%	107	1,87%
1	120	1,76%	92	1,61%
2	84	1,23%	65	1,13%
3	62	0,91%	45	0,78%
4	50	0,73%	37	0,64%
5	57	0,83%	38	0,66%
6	92	1,34%	61	1,06%
Total	6.859		5.725	

Diaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Día	IMD	% s/IMD	IMD
Lun	7.100	103,52%	5.712	99,77%
Mar	5.952	86,78%	4.431	77,41%
Mie	6.148	89,64%	4.675	81,66%
Jue	6.523	95,10%	5.092	88,95%
Vie	9.956	145,16%	8.245	144,02%
Sáb	5.175	75,45%	4.754	83,04%
Dom	7.157	104,35%	7.165	125,16%
Total	6.859		5.725	

Mensual	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
	Mes	IMD	% s/IMD	IMD
Ene	5.000	72,90%	3.864	67,49%
Feb	5.646	82,32%	4.438	77,53%
Mar	5.147	75,04%	4.068	71,06%
Abr	8.528	124,34%	8.014	139,98%
May	5.397	78,69%	4.455	77,81%
Jun	7.657	111,64%	6.065	105,94%
Jul	10.523	153,42%	9.424	164,61%
Ago	9.476	138,16%	9.045	157,99%
Sep	7.443	108,52%	6.104	106,63%
Oct	6.167	89,91%	4.608	80,48%
Nov	5.353	78,05%	3.849	67,23%
Dic	5.969	87,03%	4.766	83,24%
Total	6.859		5.725	

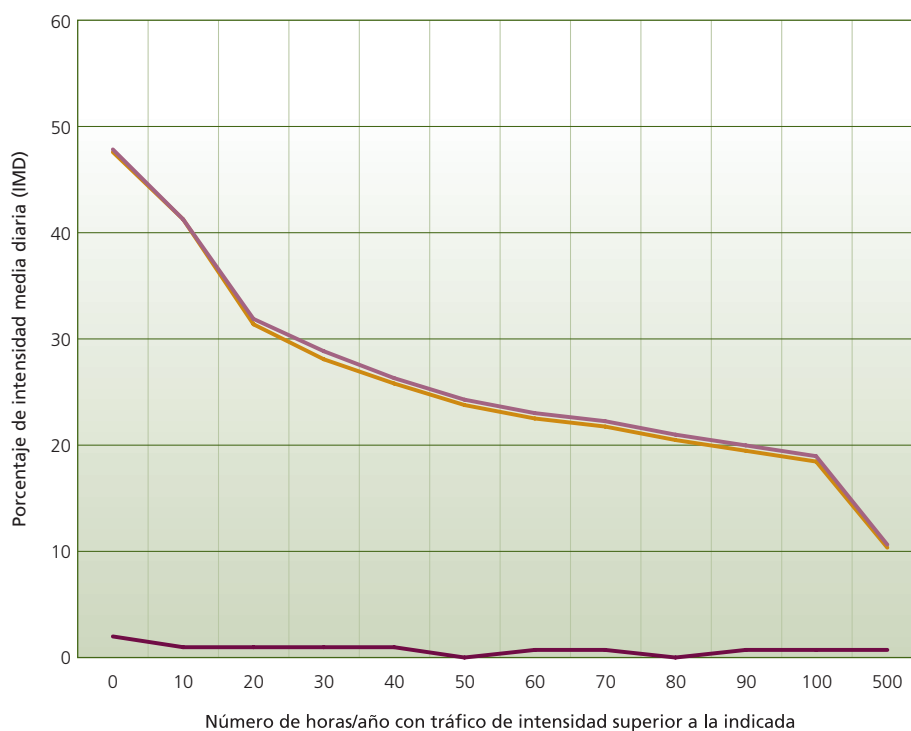
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 28,87% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 19,00% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 47,90% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2011. R-4: Madrid-Ocaña



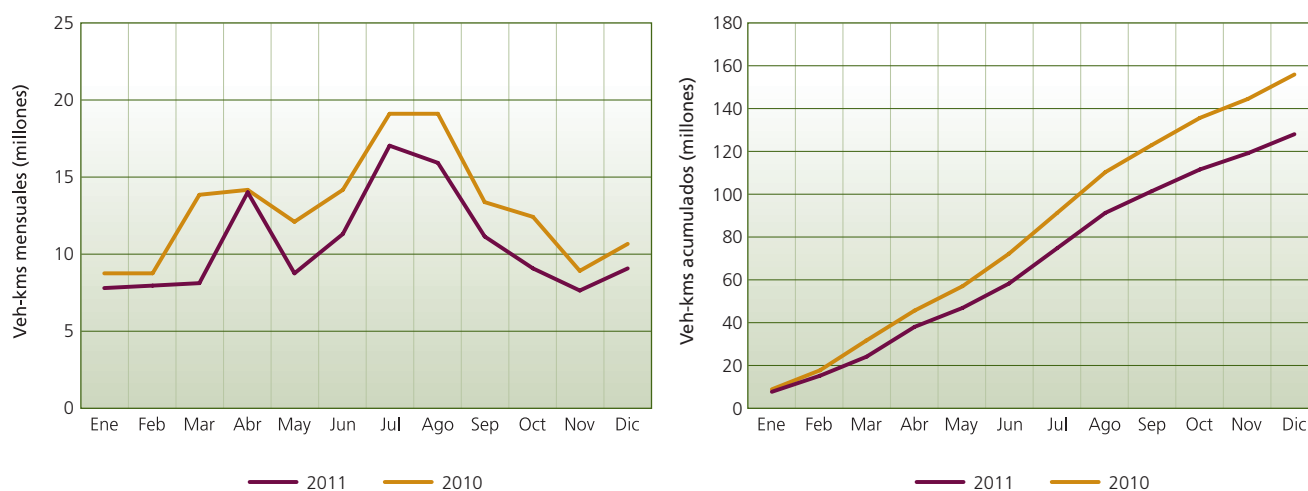
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	47,90	2,03	47,73
10	41,39	1,06	41,20
20	32,02	0,91	31,40
30	28,87	0,87	28,16
40	26,35	0,85	25,76
50	24,41	0,01	23,85
60	23,09	0,81	22,53
70	22,34	0,79	21,85
80	20,98	0,01	20,39
90	19,86	0,77	19,50
100	19,00	0,77	18,55
500	10,64	0,63	10,29

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales de abril y julio-agosto mencionadas en el apartado correspondiente. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 127 millones de Vh × 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 2011. R-4: Madrid-Ocaña



Autopista R-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	
Mens. 2011	7,81	8,05	8,18	13,95	8,75	11,28	
Mens. 2010	8,84	8,73	13,86	14,19	12,05	14,17	
Acum. 2011	7,81	15,85	24,03	37,98	46,73	58,01	
Acum. 2010	8,84	17,57	31,43	45,61	57,67	71,84	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	17,01	15,89	11,16	9,13	7,58	9,14	127,90
Mens. 2010	19,07	19,16	13,41	12,39	8,92	10,70	155,48
Acum. 2011	75,02	90,90	102,06	111,19	118,77	127,90	
Acum. 2010	90,91	110,06	123,47	135,86	144,78	155,48	

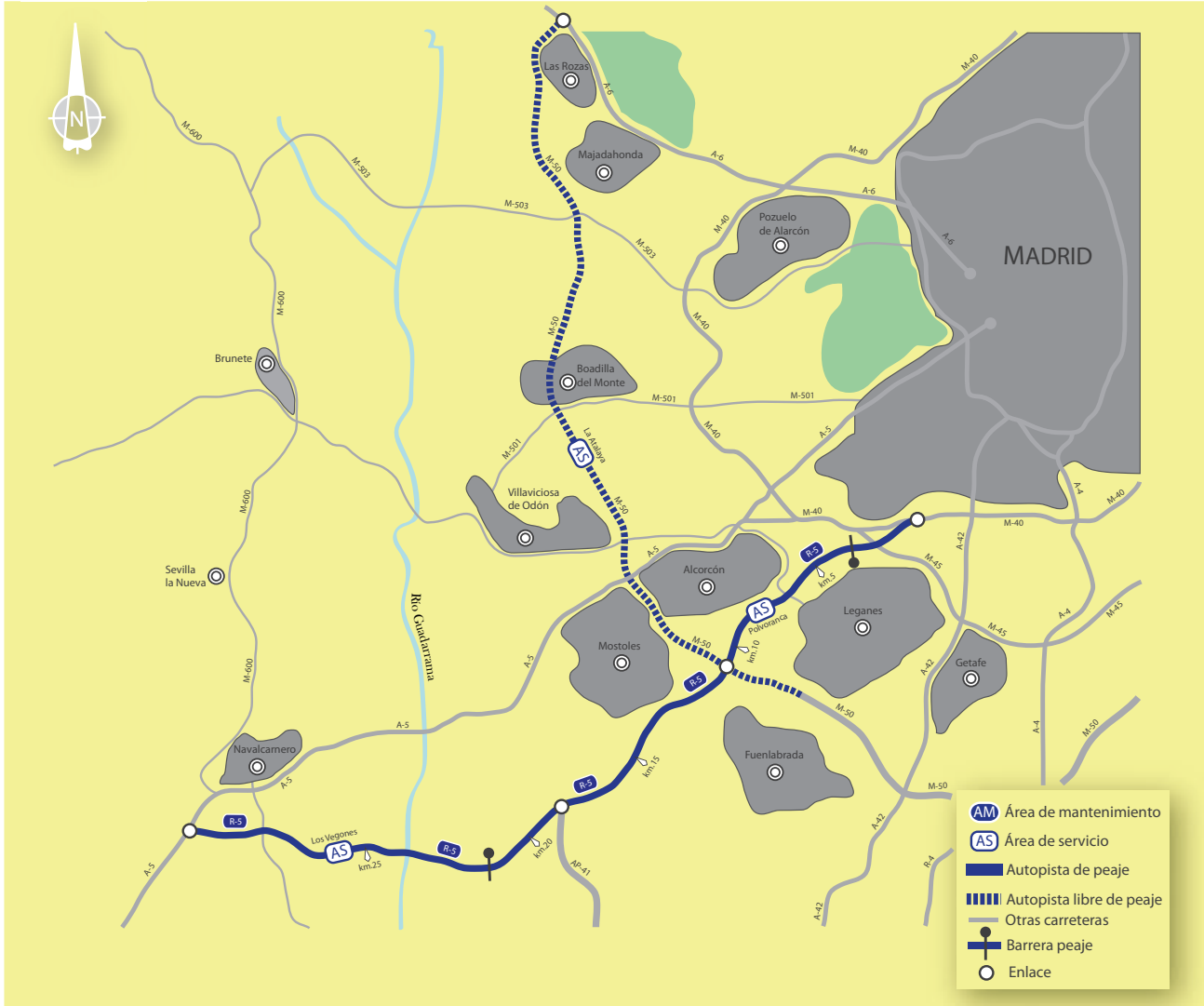
AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO

R-5

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



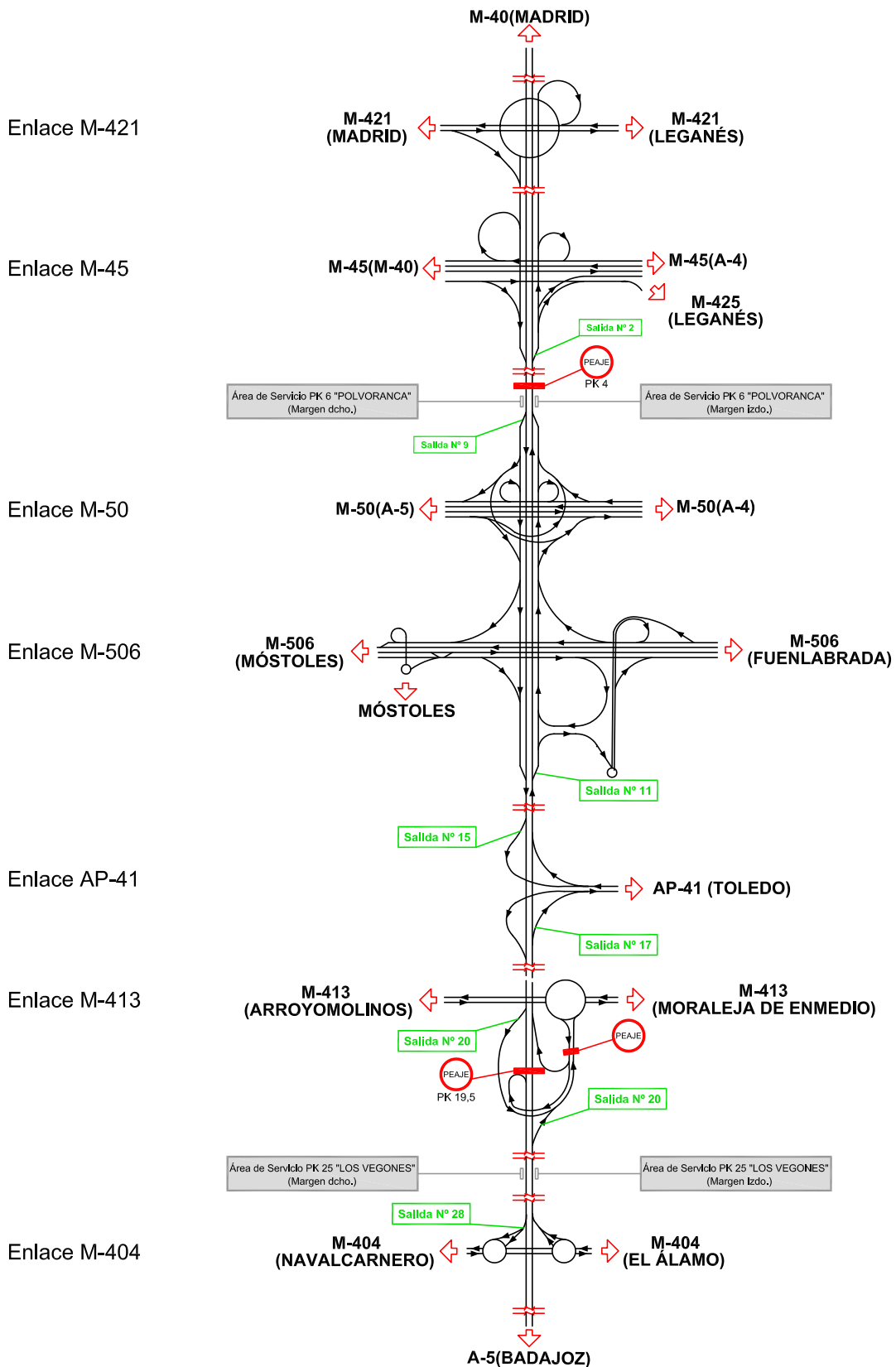
➔ R-5 AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO



SERVICIOS

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
R-5 MADRID-NAVALCARNERO														
	Polvoranca	100	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Los Vegones	136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	La Atalaya (M-50)	67,5	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

⬆️ Dirección Madrid ⬆️ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones




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, salvo un tramo de M-50 del que la concesionaria es encargada de su explotación y conservación.

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
Ingresos de explotación 2011 (*)	43,84
Resultado de explotación 2011 (*)	11,47

	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 31/12/2011.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2011 de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero fue de 9.490 vehículos, de los cuales 9.195 corresponden a la categoría de ligeros y 295 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (52,0%) 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 2011 para el conjunto de la vía en 109,56 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.

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Madrid-M50	10.587	252	10.839	-9,19	30.760.807	732.416	31.493.223	-9,18
M50-Final concesión	8.727	309	9.036	-9,54	75.396.104	2.673.174	78.069.278	-9,53
Total tramo de peaje	9.195	295	9.490	-9,44	106.156.911	3.405.590	109.562.501	-9,43

Valores comparativos	% Red	
Longitud total (km)	31,63	1,24
IMD total (Vh/d)	9.490	52,00
Demanda total (MVh x km)	109,56	0,65

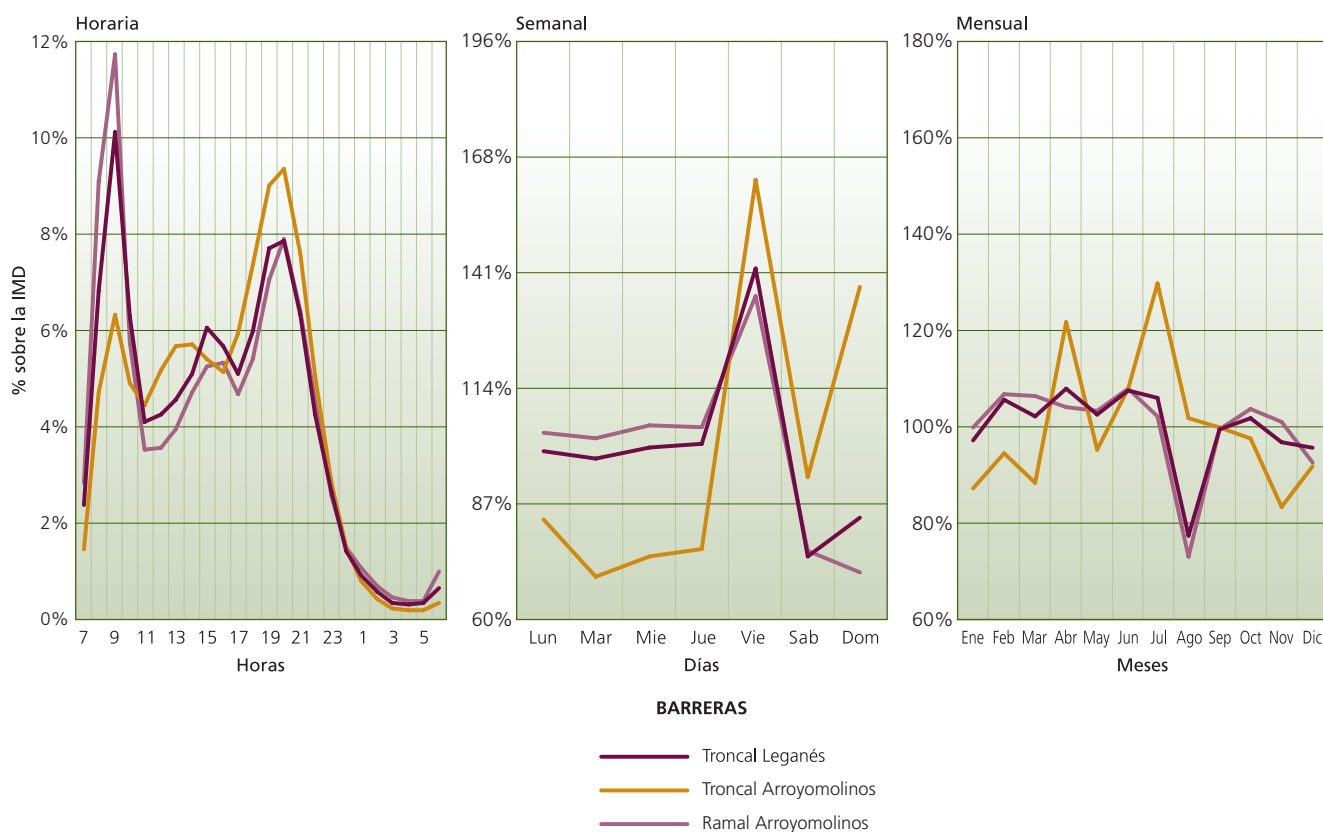
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 14-16 h y las 20 h. La primera de ellas alcanza en el ramal de Arroyomolinos con un valor del 11,76% de la intensidad total diaria en ese punto, mientras que la segunda llega a alcanzar en la troncal de Leganés el 6,05%. La última punta (20 h) alcanza un valor del 9,37% en la barrera de Arroyomolinos.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 163,36% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 74,78% 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 (99,68%) y en enero en Arroyomolinos (87,13%).

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 2011



Horaria	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arroyomolinos	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	298	2,38%	118	1,48%	106	2,85%
8	855	6,82%	375	4,71%	338	9,10%
9	1.271	10,13%	503	6,32%	437	11,76%
10	788	6,28%	391	4,91%	214	5,76%
11	515	4,11%	355	4,46%	132	3,55%
12	533	4,25%	414	5,20%	133	3,58%
13	573	4,57%	454	5,70%	147	3,96%
14	642	5,12%	456	5,73%	176	4,74%
15	759	6,05%	431	5,41%	195	5,25%
16	714	5,69%	409	5,14%	198	5,33%
17	642	5,12%	473	5,94%	174	4,68%
18	752	6,00%	586	7,36%	201	5,41%
19	967	7,71%	719	9,03%	262	7,05%
20	988	7,88%	746	9,37%	294	7,91%
21	795	6,34%	605	7,60%	238	6,40%
22	535	4,27%	404	5,07%	168	4,52%
23	331	2,64%	226	2,84%	95	2,56%
24	181	1,44%	120	1,51%	56	1,51%
1	118	0,94%	66	0,83%	41	1,10%
2	72	0,57%	34	0,43%	26	0,70%
3	46	0,37%	18	0,23%	18	0,48%
4	40	0,32%	15	0,19%	15	0,40%
5	44	0,35%	15	0,19%	14	0,38%
6	84	0,67%	29	0,36%	38	1,02%
Total	12.543		7.962		3.716	

Diaria	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arroyomolinos	
	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	12.503	99,68%	6.654	83,57%	3.853	103,69%
Mar	12.252	97,68%	5.574	70,01%	3.817	102,72%
Mie	12.597	100,43%	5.946	74,68%	3.928	105,71%
Jue	12.720	101,41%	6.101	76,63%	3.902	105,01%
Vie	17.863	142,41%	13.007	163,36%	5.054	136,01%
Sáb	9.380	74,78%	7.452	93,59%	2.834	76,26%
Dom	10.546	84,08%	11.010	138,28%	2.641	71,07%
Total	12.543		7.962		3.716	

Mensual	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arroyomolinos	
	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	12.215	97,38%	6.937	87,13%	3.711	99,87%
Feb	13.237	105,53%	7.538	94,67%	3.973	106,92%
Mar	12.835	102,33%	7.031	88,31%	3.957	106,49%
Abr	13.532	107,88%	9.691	121,72%	3.868	104,09%
May	12.852	102,46%	7.592	95,35%	3.839	103,31%
Jun	13.520	107,79%	8.599	108,00%	4.013	107,99%
Jul	13.315	106,15%	10.344	129,92%	3.797	102,18%
Ago	9.719	77,49%	8.105	101,80%	2.712	72,98%
Sep	12.503	99,68%	7.963	100,01%	3.701	99,60%
Oct	12.757	101,71%	7.772	97,61%	3.860	103,88%
Nov	12.155	96,91%	6.636	83,35%	3.762	101,24%
Dic	11.991	95,60%	7.331	92,07%	3.442	92,63%
Total	12.543		7.962		3.716	

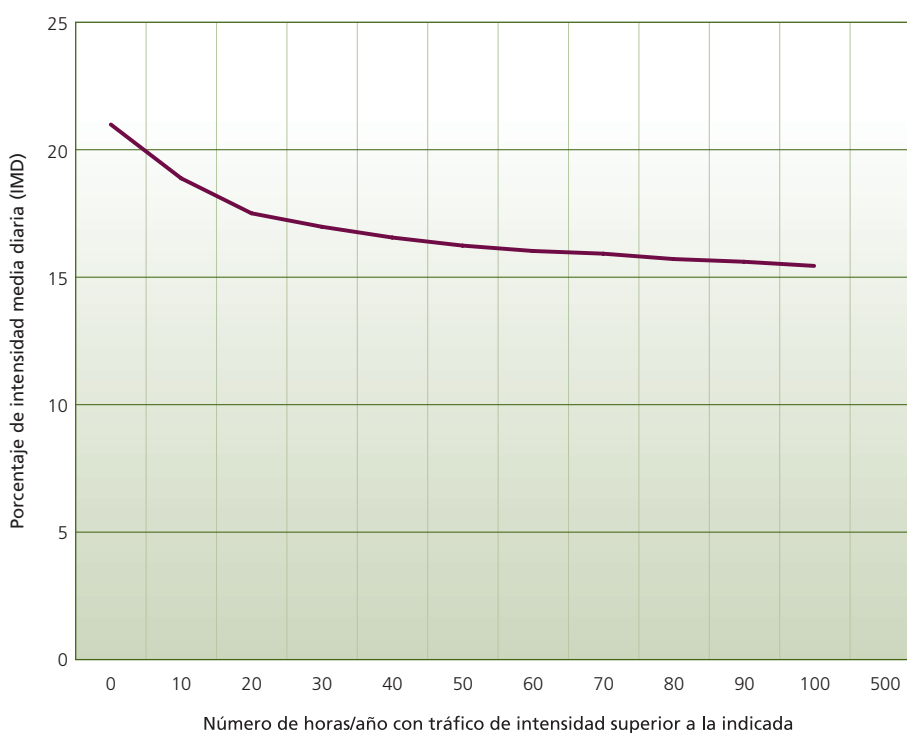
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 17,02% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,45% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2011 fue del 21,00% 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 2011. R-5: Madrid-Navalcarnero



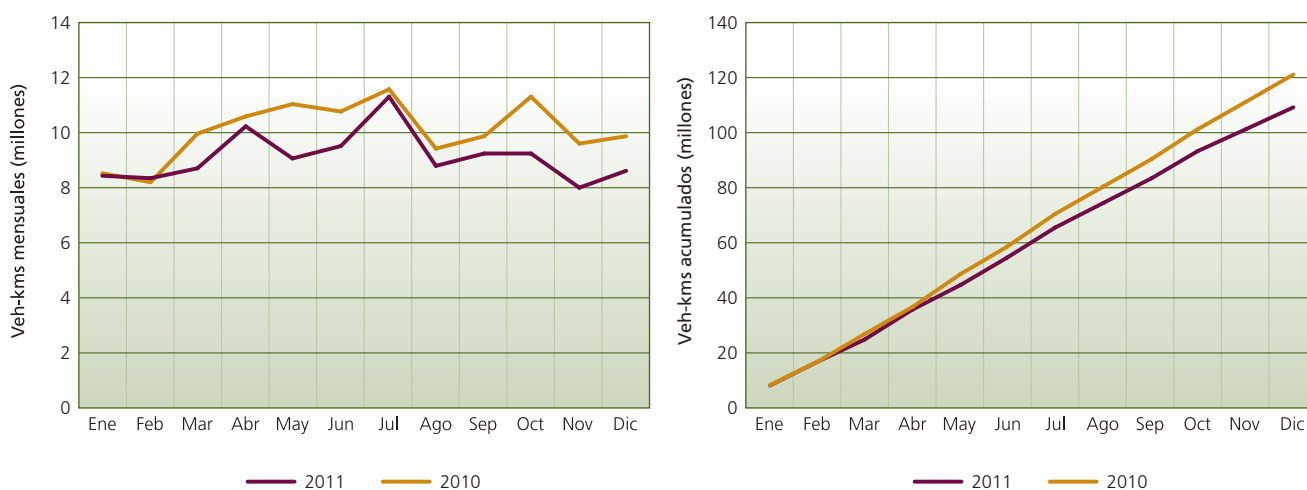
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	21,00
10	18,86
20	17,54
30	17,02
40	16,57
50	16,30
60	16,07
70	15,95
80	15,75
90	15,64
100	15,45

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 2011 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh x km) presenta varios altibajos y los valles estacionales mencionados anteriormente. La utilización de la vía durante este año superó los 109 millones de Vh x km.

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

Tabla y gráfico T-5 (R-5). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2011. R-5: Madrid-Navalcarnero



Autopista R-5	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2011	8,45	8,33	8,73	10,21	9,11	9,54	11,31	8,81	9,23	9,25	8,02	8,58	109,56
Mens. 2010	8,55	8,21	9,94	10,61	11,07	10,81	11,59	9,41	9,90	11,35	9,63	9,90	120,97
Acum. 2011	8,45	16,78	25,51	35,71	44,82	54,36	11,31	20,12	29,35	38,60	46,62	55,20	
Acum. 2010	8,55	16,77	26,71	37,32	48,38	59,19	11,59	21,00	30,90	42,25	51,88	61,78	

Anexo III. Resumen estadístico 1974-2011

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.	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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. (RD 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) RD 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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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		4,42%	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. (RD 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) RD 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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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. (RD 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) RD 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 X kilómetro anuales (millones) (años 2001-2011)												
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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	2.067,50
	Pes.	416,67	439,63	457,13	473,20	477,47	496,83	279,73	488,20	413,31	407,36	405,52
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	1.899,54
	Pes.	384,91	401,57	412,69	427,04	429,79	455,42	480,78	436,07	362,81	336,25	324,04
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	1.042,47
	Pes.	249,41	231,87	222,50	242,28	259,45	266,12	279,73	261,82	229,53	227,97	207,84
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	898,20
	Pes.	201,93	195,32	178,21	174,62	163,95	167,42	179,85	162,37	127,03	111,77	100,67
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	639,10
	Pes.	93,84	96,82	102,70	105,58	110,83	110,83	112,40	102,81	84,85	79,32	71,06
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	720,13
	Pes.	42,52	47,73	53,33	56,92	65,06	73,34	68,65	62,49	51,44	46,09	39,89
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	1.809,62	1.879,05	1.924,12	1.973,57	1.931,21	2.073,75	2.065,11	1.827,08	1.622,07	1.505,00	1.548,86
	Pes.	383,90	401,44	400,94	408,25	389,47	433,18	448,52	385,62	298,27	265,97	280,31
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	1.268,98	1.359,55	1.444,16	1.484,08	1.527,64	1.538,32	1.594,39	1.423,10	1.242,90	1.153,99	1.129,26
	Pes.	106,97	118,50	125,78	127,80	128,17	132,53	131,87	112,24	83,90	74,37	69,94
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	1.980,72
	Pes.	136,26	143,41	151,12	175,74	181,58	191,44	207,80	204,76	140,06	181,93	173,64
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	1.409,68
	Pes.	185,25	183,18	174,49	184,95	183,52	188,53	203,05	193,53	152,93	149,98	142,49
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	610,23
	Pes.	128,30	133,77	136,21	142,90	143,75	147,93	173,76	143,41	109,21	106,51	111,89
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	263,46
	Pes.	38,29	39,37	38,94	37,48	38,94	43,26	46,99	46,75	42,30	40,92	40,22
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	979,96
	Pes.	70,47	81,77	91,61	100,90	118,23	126,11	101,81	79,44	65,92	62,25	57,74
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	489,48
	Pes.	17,88	42,11	53,26	62,39	66,41	66,21	67,82	58,65	51,26	50,00	44,26
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	5,76	45,29	50,71	51,78	52,79	60,54	59,95	70,12	69,51	64,41
	Pes.	—	0,34	2,70	3,16	3,33	3,33	3,76	3,77	4,45	4,40	4,03
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	44,17	51,73	91,91	99,85	113,28	117,74	121,19	127,26	119,53
	Pes.	—	—	2,64	6,79	6,34	6,93	8,01	8,08	7,36	7,50	6,93
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	58,79	82,54	54,27	58,75	70,50	73,78	70,39	67,58	58,90
	Pes.	—	—	5,32	5,35	7,06	7,71	8,01	9,59	7,87	7,74	6,93
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	35,65	48,31	50,66	54,31	62,41	58,86	62,11	64,70	63,90
	Pes.	—	—	3,98	5,01	5,41	5,41	6,77	6,21	5,55	5,46	5,24
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	26,89	140,92	174,39	216,07	250,90	241,55	213,25	210,98	177,38
	Pes.	—	—	2,36	12,13	15,94	23,82	30,73	27,78	20,46	19,95	15,52
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	106,55	156,68	187,28	188,38	180,28	172,27	163,34	143,80
	Pes.	—	—	—	5,10	10,76	14,66	12,24	9,83	8,15	8,04	5,91
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	62,93	83,45	175,33	124,97	119,43	117,81	120,97	109,56
	Pes.	—	—	—	2,02	2,97	10,10	5,43	4,78	3,81	3,91	3,41
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	88,59	127,71	107,53	217,42	199,87	169,30	155,48	127,90
	Pes.	—	—	—	4,99	7,37	4,48	12,75	11,44	8,52	9,80	7,59
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	19,23	63,97	68,84	69,57	67,57	66,83	63,18
	Pes.	—	—	—	—	0,61	2,28	0,17	1,67	1,17	1,42	1,54
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	83,95	216,22	222,57	214,61	186,29	174,04
	Pes.	—	—	—	—	—	3,58	12,18	12,74	17,21	9,86	8,60
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	0,31	59,45	51,68	40,42	35,53	24,83
	Pes.	—	—	—	—	—	0,00	2,18	1,67	1,09	0,97	0,66
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	99,53	86,58	74,99	71,24	66,49
	Pes.	—	—	—	—	—	—	9,78	10,32	9,04	8,89	9,31
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	5,88	121,39	96,76	87,92	79,18
	Pes.	—	—	—	—	—	—	0,52	9,33	6,27	5,36	4,57
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,32
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,00
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	14.816,25
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	2.150,76
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	16.967,01
Crecimiento		8,55%	6,66%	6,03%	7,82%	11,62%	10,59%	5,50%	-5,11%	-9,56%	-0,37%	-4,29%

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. (RD 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) RD 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.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	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	—	—	—	—	—	—	—
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⁾ D(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. (RD 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) RD 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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 (RD 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) RD 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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 (RD 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) RD 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 2001-20011)											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	76,60
AP-51 Ávila-Villacastín	—	23,1	23,1	23,1	23,1	23,1	23,10	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	56,61
AP-71 León-Astorga	—	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,70	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	27,68
R-2 M40-Guadalajara	—	—	62,5	62,3	62,3	62,3	62,30	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	31,80
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	—	28,9	28,9	28,9	28,86	28,86	31,63	31,63	31,63
R-4 M50-Ocaña	—	—	—	52,5	52,5	52,5	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	—	9,4	9,4	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44
AP-36 Ocaña-La Roda	—	—	—	—	—	127,50	127,50	127,50	127,50	127,50	127,50
AP-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	—	58,80	58,80	58,80	58,80	58,81	58,81
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	—	112,60	112,60	112,60	112,62	112,62
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	—	33,20	33,20	33,20	33,20	33,20
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	2.559,48
Crecimiento	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	6,44%	8,95%	6,12%	0,00%	0,11%	0,00%	1,11%

⁽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 (RD 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) RD 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.	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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. (RD 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) RD 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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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. (RD 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) RD 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-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	42.080	41.379	40.152	41.123	43.270	43.530	45.677	47.799	47.089	51.278
	Pes.	7.208	6.996	6.620	7.189	7.714	7.821	8.525	9.053	9.196	10.373
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	54.489	49.997	45.884	46.960	48.724	52.543	58.635	63.220	70.219	83.935
	Pes.	12.984	12.603	11.652	12.294	12.943	13.550	15.856	16.354	18.151	23.882
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	12.327	12.174	11.425	10.958	11.309	11.027	11.423	12.377	13.350	14.870
	Pes.	2.142	1.986	1.683	1.717	1.824	1.722	1.924	2.076	2.224	2.843
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	15.610	16.415	16.504	16.628	17.358	17.866	18.687	20.715	22.918	24.325
	Pes.	2.343	2.353	2.299	2.426	2.530	2.558	2.711	2.994	3.252	3.460
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Tot.	17.295	17.709	17.593	18.174	18.085	18.095	19.235	21.410	22.903	—
	Pes.	2.087	2.051	2.099	2.339	2.482	2.557	2.833	3.146	3.443	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	7.791	9.214	8.005	7.978	7.648	7.434	7.828	10.101	11.825	13.300
	Pes.	535	614	505	505	486	471	483	695	868	1.008
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	13.043	12.894	12.336	12.469	12.907	13.070	14.186	16.692	19.092	20.453
	Pes.	2.302	2.281	2.124	2.252	2.356	2.353	2.824	3.600	4.110	4.459
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	12.663	12.595	12.085	12.301	12.313	12.423	13.207	16.271	18.987	21.225
	Pes.	1.050	1.044	965	988	1.000	992	1.092	1.374	1.628	1.802
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	11.985	11.266	12.454	12.887	13.476	13.852	14.427	15.826	17.578	18.390
	Pes.	990	1.046	1.116	1.194	1.301	1.303	1.379	1.510	1.676	1.779
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	7.118	7.052	6.956	6.930	7.013	7.038	7.343	8.082	9.002	10.623
	Pes.	981	925	858	895	934	943	992	1.048	1.311	1.578
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	8.954	9.403	9.680	10.172	11.026	11.430	12.198	13.696	15.161	16.605
	Pes.	1.167	1.088	1.000	1.238	2.004	2.312	2.753	3.144	3.536	3.912
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Tot.	4.254	4.256	4.199	4.583	4.680	4.718	4.995	5.659	6.320	6.642
	Pes.	760	728	668	729	759	798	864	928	1.053	1.124
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	22.063	24.939
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.875	2.396
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	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. (RD 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) RD 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 2001-2011)

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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	41.656
	Pes.	8.395	8.858	9.210	9.508	9.620	10.011	10.654	9.809	8.327	8.207	8.171
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	53.721	56.072	57.782	59.053	60.342	63.683	66.217	61.691	57.556	54.825	51.856
	Pes.	10.508	10.963	11.266	11.626	11.733	12.433	13.125	11.872	9.904	9.179	8.847
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	107.211
	Pes.	25.651	23.845	22.882	24.848	26.682	27.369	28.768	26.853	23.606	23.445	21.375
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	11.420
	Pes.	2.568	2.483	2.266	2.214	2.084	2.129	2.287	2.059	1.615	1.241	1.280
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	25.158
	Pes.	3.694	3.812	4.043	4.145	4.363	4.363	4.786	4.036	3.340	3.122	2.797
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	21.029
	Pes.	1.241	1.394	1.557	1.658	1.900	2.142	2.001	1.820	1.502	1.346	1.165
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	18.833
	Pes.	4.668	4.881	4.875	4.950	4.736	6.267	5.454	4.676	3.627	2.494	3.408
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	20.831
	Pes.	1.973	2.187	2.320	2.351	2.364	2.444	2.433	2.065	1.548	1.372	1.290
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	24.711
	Pes.	1.935	2.036	2.118	2.186	2.265	2.389	2.592	2.548	2.095	2.548	2.166
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	13.118
	Pes.	1.724	1.702	1.624	1.716	1.708	1.754	1.889	1.796	1.423	1.396	1.326
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	19.832
	Pes.	4.171	4.348	4.427	4.631	4.672	4.808	5.647	4.647	3.548	3.461	3.636
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	9.283
	Pes.	1.234	1.271	1.259	1.317	1.372	1.505	1.655	1.643	1.491	1.441	1.417
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	27.356
	Pes.	2.552	2.656	2.557	2.337	3.300	3.300	3.521	2.842	2.212	1.840	1.612
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	17.507
	Pes.	1.311	1.506	1.905	2.225	2.375	2.638	2.426	2.092	1.838	1.788	1.720
AP-51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	4.618	5.372	5.997	6.141	6.261	7.180	7.091	8.316	8.244	7.639
	Pes.	—	273	320	373	395	395	454	446	527	521	478
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	3.614	4.369	4.449	4.832	5.483	5.683	5.865	6.159	5.785
	Pes.	—	—	216	283	307	335	388	390	356	363	335
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	—	4.272	3.749	3.944	4.269	5.123	5.347	5.115	4.911	4.280
	Pes.	—	—	387	492	513	560	704	695	572	562	503
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	4.806	4.769	5.014	5.376	6.177	5.810	6.148	6.403	6.325
	Pes.	—	—	537	495	536	536	678	613	549	540	519
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	5.002	6.180	7.669	9.592	11.034	10.594	9.378	9.278	7.801
	Pes.	—	—	438	532	701	1.039	1.351	1.218	900	877	682
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	10.438	13.499	16.136	16.230	16.522	14.842	14.072	12.388
	Pes.	—	—	—	500	927	1.264	1.055	1.068	702	692	509
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	6.793	7.922	10.208	11.864	11.873	10.665	10.479	9.490
	Pes.	—	—	—	218	282	425	515	519	345	339	295
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	6.296	6.665	9.150	11.346	10.402	8.835	8.114	6.675
	Pes.	—	—	—	355	384	527	665	595	445	511	396
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	10.239	18.566	19.979	20.134	19.611	19.395	18.335
	Pes.	—	—	—	—	325	663	588	484	341	413	447
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	4.194	4.646	4.770	4.612	4.003	3.715
	Pes.	—	—	—	—	—	179	262	273	370	212	184
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	1.741	2.770	2.401	1.883	1.655	1.311
	Pes.	—	—	—	—	—	25	102	77	51	45	36
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	3.179	2.419	2.101	1.996	1.863
	Pes.	—	—	—	—	—	—	315	288	253	249	261
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	8.434	9.981	7.978	7.249	6.528
	Pes.	—	—	—	—	—	—	744	767	517	442	377
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.286
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554
Total ligeros		18.687	19.466	19.281	18.981	19.470	20.270	19.490	17.295	16.759	16.964	15.936
Total pesados		3.789	3.833	3.638	3.497	3.520	3.639	3.503	3.839	2.504	2.362	2.313
IMD total		22.476	23.299	22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134	19.263	19.326	18.249
Crecimiento		6,45%	3,66%	-1,63%	-1,92%	0,31%	4,00%	-3,83%	-8,09%	-8,85%	0,33%	-5,57%

⁽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. (RD 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) RD 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-Navalcarnero	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M50-Ocaña	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
AP-41 Madrid-Toledo	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort.	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—
Índice de mortalidad		2,39	1,83	2,11	2,15	2,80	3,31	2,93
Índice de peligrosidad		26,37	20,59	23,48	20,23	21,88	25,70	24,66

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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.	1,3	1,1	3,3	2,5	1,5	3,1	1,3	1,0	2,3	1,6
	Pelig.	17,4	16,0	19,9	20,6	16,0	15,4	15,1	16,8	16,6	12,8
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort.	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,6	0,0	1,0
	Pelig.	15,0	15,0	8,2	9,9	8,3	14,9	8,4	14,2	11,0	12,9
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	1,8	1,5	2,5	1,5	0,8	1,3	1,9	2,7	1,0	0,9
	Pelig.	19,7	15,6	17,2	20,1	16,1	16,6	14,7	17,1	16,1	12,0
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	5,1	8,1	1,6	6,3	1,5	1,9	1,3	0,9	2,4	0,4
	Pelig.	65,3	38,8	44,7	67,7	43,2	11,5	19,7	10,6	16,1	9,8
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	3,1	4,5	6,6	4,5	5,6	3,6	3,8	3,9	2,0	4,6
	Pelig.	32,2	31,4	33,5	37,3	32,9	33,7	30,1	28,6	26,8	25,6
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	1,4	0,5	2,4	4,2	3,1	2,9	3,0	0,7	2,4	2,0
	Pelig.	32,2	30,1	30,0	28,3	28,1	22,8	19,8	15,1	18,6	18,0
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort.	3,5	1,2	1,5	3,7	2,4	2,6	1,3	3,6	1,9	2,0
	Pelig.	14,0	9,3	13,6	21,0	19,1	19,2	20,8	20,7	21,7	22,5
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	0,7	2,2	0,8	4,3	3,2	3,0	3,9	3,3	3,2	3,4
	Pelig.	24,0	20,4	28,3	23,0	23,3	20,7	21,3	24,3	20,2	21,8
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	7,9	5,7	7,6	4,4	7,0	5,1	4,1	5,7	6,6	4,2
	Pelig.	33,7	34,7	33,6	36,0	35,7	32,3	31,3	31,6	33,2	28,4
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	2,7	2,8	4,0	2,8	3,9	4,7	2,2	4,9	3,0	3,7
	Pelig.	20,0	18,6	21,6	20,9	26,1	24,9	24,8	20,2	22,9	23,2
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	3,5	0,0	1,8	0,6	0,6	1,5	0,9	3,0	2,1	1,7
	Pelig.	22,6	15,4	18,9	17,2	20,0	16,7	22,5	23,1	20,7	20,6
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	2,8	2,2	4,5	3,5	5,4	6,5	4,4	5,6	3,1	4,9
	Pelig.	27,7	23,8	30,6	30,2	30,4	30,9	31,9	27,1	32,9	29,4
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	2,5	1,5	3,0	3,5	7,6	4,2	3,8	3,8	0,8	4,3
	Pelig.	42,1	36,1	37,5	32,4	44,9	38,5	29,8	38,4	26,3	29,8
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort.	—	—	0,0	3,3	9,1	6,9	7,7	6,8	4,9	11,2
	Pelig.	—	—	22,6	24,4	40,9	27,8	38,7	30,7	42,0	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.	1,2	0,9	1,2	0,2	1,2	0,8	0,4	0,9	1,1	0,8
	Pelig.	9,2	7,7	7,1	4,9	6,8	6,7	5,6	5,9	5,1	3,7
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort.	0,5	0,0	0,0	0,5	1,2	—	—	—	—	—
	Pelig.	10,0	8,1	2,7	10,9	7,4	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	1,0	0,9	0,7	0,8	0,6	0,6	0,2	0,6	0,5	0,4
	Pelig.	8,1	6,2	5,9	5,0	4,0	4,4	3,6	3,9	3,2	3,5
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	0,6	2,2	0,7	0,2	0,8	0,4	0,0	0,6	0,7	0,1
	Pelig.	7,4	7,0	5,2	6,4	4,6	6,3	4,0	3,7	5,3	3,7
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	2,4	2,0	2,6	2,6	3,0	1,5	1,3	2,0	1,0	1,9
	Pelig.	19,1	18,0	16,2	13,3	16,3	13,2	11,9	10,7	9,2	8,4
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	0,2	1,7	2,4	1,9	1,6	2,2	1,9	0,9	1,4	1,6
	Pelig.	11,8	10,5	11,7	8,8	9,1	7,3	5,5	4,4	5,7	4,2
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort.	5,7	1,0	0,7	1,1	1,3	1,0	0,9	0,9	1,1	—
	Pelig.	22,2	18,0	13,6	14,1	12,3	12,2	13,7	10,1	8,5	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	2,6	4,4	3,6	1,8	2,7	1,6	3,3	3,2	1,5	0,4
	Pelig.	16,1	18,9	15,0	16,1	17,2	13,3	13,8	13,6	5,4	6,4
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	5,0	4,6	5,0	5,1	3,5	3,1	2,6	2,5	1,1	1,8
	Pelig.	27,1	26,0	23,9	23,9	22,2	21,2	17,6	17,6	14,6	14,3
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	4,4	4,5	1,5	1,8	2,5	2,4	1,1	1,6	1,6	1,8
	Pelig.	17,8	18,8	14,2	13,7	14,2	17,5	14,4	12,9	11,8	10,7
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	2,1	1,7	1,1	1,4	2,5	1,6	1,5	1,8	2,0	0,8
	Pelig.	14,3	10,8	14,8	13,7	18,2	23,0	23,0	18,9	21,4	19,3
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	3,0	2,9	2,8	3,1	3,1	2,0	2,9	2,9	1,2	2,4
	Pelig.	22,8	23,6	17,5	17,8	17,8	19,6	18,2	15,8	13,7	14,3
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	4,7	3,1	2,0	2,2	2,7	2,6	3,5	3,1	1,7	1,2
	Pelig.	32,7	28,3	27,5	19,2	22,7	19,3	29,3	21,6	21,4	17,6
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort.	9,1	3,7	6,8	6,2	2,7	2,0	1,9	0,0	0,5	1,4
	Pelig.	25,1	24,4	25,6	13,1	13,5	18,0	21,5	16,8	16,0	19,0
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	1,0	1,0
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	5,5	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 2001-2011)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Mort.	0,8	1,2	0,6	0,4	0,1	0,3	0,3	0,1	0,14	0,37	0,26
	Pelig.	2,2	1,8	6,3	3,4	6,3	6,4	6,7	9,4	6,06	6,99	8,01
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	0,9	0,5	0,9	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,38	0,19	0,06
	Pelig.	1,9	2,1	6,0	4,3	8,7	7,3	7,5	6,8	6,45	6,22	6,09
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	0,8	0,1	0,4	0,2	0,0	0,4	0,0	0,1	0,19	0,00	0,00
	Pelig.	2,2	2,1	7,6	6,9	13,0	10,8	12,2	9,4	11,62	10,85	10,07
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	1,7	1,6	2,9	2,4	0,9	0,4	0,7	0,4	0,20	0,10	0,11
	Pelig.	5,4	3,3	8,2	10,3	9,7	7,1	5,6	4,2	4,98	5,29	3,12
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	2,3	1,6	1,0	0,6	0,9	0,1	0,5	0,2	0,75	0,13	0,00
	Pelig.	5,6	4,9	4,1	4,3	3,6	2,8	3,7	1,8	4,27	4,64	4,07
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	0,8	0,5	1,5	0,6	0,3	0,2	0,4	0,5	0,12	0,13	0,76
	Pelig.	5,2	4,2	2,4	3,3	2,3	2,6	3,8	3,5	2,95	2,83	4,16
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	1,5	2,4	1,9	1,6	1,3	0,6	1,4	1,1	0,74	0,85	0,26
	Pelig.	12,9	11,8	12,2	10,0	10,2	8,6	8,0	7,8	9,06	7,81	6,91
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	1,3	1,2	1,9	1,2	1,0	1,0	0,4	0,5	0,56	0,26	0,35
	Pelig.	9,1	8,1	10,0	6,4	6,0	5,3	4,0	4,6	3,70	4,13	6,64
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	0,6	0,6	0,7	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2	0,19	0,14	0,05
	Pelig.	18,0	12,2	10,0	7,9	6,3	5,6	5,9	6,1	10,45	6,05	4,95
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	2,0	1,5	2,0	1,0	0,5	0,9	0,1	0,6	0,20	0,67	0,22
	Pelig.	14,4	15,7	16,8	12,2	11,7	8,1	8,3	7,7	8,37	6,51	6,42
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	3,1	0,7	1,3	0,8	1,1	0,7	0,0	0,7	0,45	1,06	0,52
	Pelig.	16,9	16,4	16,2	14,5	11,0	10,5	9,8	8,3	8,44	6,66	5,52
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Mort.	1,3	0,0	1,2	0,8	0,0	1,1	0,0	0,7	1,06	0,37	0,00
	Pelig.	15,8	11,5	19,1	22,5	13,7	12,4	10,6	12,0	20,17	34,62	6,83
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort.	1,5	0,6	1,3	1,0	0,6	0,8	0,1	0,2	0,06	0,07	0,06
	Pelig.	5,8	5,3	5,7	7,8	5,8	5,1	1,4	2,1	1,30	1,36	1,34
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort.	0,6	2,3	2,2	0,6	1,2	0,4	0,4	1,1	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	8,9	9,8	7,3	6,9	7,1	5,3	4,2	6,5	3,81	3,75	2,25
AP-51 Ávila-Villacastín	Mort.	—	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,61	0,00	0,00
	Pelig.	—	0,0	6,6	2,0	1,9	0,0	0,0	3,3	1,00	8,49	1,55
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Mort.	—	—	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	2,3	6,1	6,5	8,0	0,0	6,8	9,90	11,80	11,71
AP-71 León-Astorga	Mort.	—	—	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,00	1,36	0,00
	Pelig.	—	—	22,1	11,6	5,5	0,0	5,7	1,4	2,84	4,07	8,49
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort.	—	—	0,0	2,1	0,0	1,8	1,6	1,7	0,00	1,51	0,00
	Pelig.	—	—	5,6	2,1	0,0	1,8	3,2	1,7	3,14	1,51	3,13
R-2 M40-Guadalajara	Mort.	—	—	0,0	0,0	2,3	0,9	0,6	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	11,2	3,5	8,6	6,5	4,9	6,6	3,28	5,20	1,69
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort.	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	5,6	3,8	4,8	8,0	6,1	5,80	1,84	5,56
R-5 M40-Navalcarnero	Mort.	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,70	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	7,9	10,8	1,1	2,4	5,0	7,64	6,61	4,56
R-4 M50-Ocaña	Mort.	—	—	—	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	7,9	4,7	2,8	5,1	4,5	1,77	3,22	3,91
M-12 Eje Aeropuerto	Mort.	—	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	1,50	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	5,2	1,6	2,9	4,3	2,96	5,99	6,33
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort.	—	—	—	—	—	1,2	0,4	0,0	0,33	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	—	6,0	4,6	4,5	2,00	2,65	2,30
AP-41 Madrid-Toledo	Mort.	—	—	—	—	—	0,0	1,7	0,0	2,47	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	—	0,0	5,1	5,8	4,95	11,26	4,03
AP-7 Cartagena-Vera	Mort.	—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	3,1	3,7	3,07	0,00	0,80
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort.	—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	0,0	4,1	2,40	1,50	1,00
Índice de mortalidad		1,30	1,14	1,40	0,90	0,60	0,50	0,41	0,37	0,29	0,29	0,17
Índice de peligrosidad		8,23	7,21	9,10	7,50	8,00	6,80	7,20	6,29	6,09	6,30	6,28

⁽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. (RD 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) RD 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).

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros x mil/veh x km) (años 1981-1990)											
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud.	19.141,21	23.374,74	26.232,62	30.801,45	35.766,77	45.839,19	53.567,61	62.103,78	70.055,77	80.251,94
	I.Tarifario	22,42	26,44	30,11	34,02	38,04	44,29	45,98	47,78	48,62	54,99
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud.	2.974,23	3.747,31	4.346,76	5.040,51	6.038,19	7.676,13	9.636,03	11.447,48	13.653,79	15.482,07
	I.Tarifario	31,73	38,34	44,53	50,06	55,41	63,59	67,13	70,80	71,82	80,11
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	21.564,43	26.122,57	29.195,85	33.030,78	38.619,42	48.660,95	58.022,91	68.359,12	78.079,29	90.389,82
	I.Tarifario	25,12	30,29	34,86	37,98	42,55	49,16	51,75	53,55	53,79	60,76
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	1.053,15	1.274,03	1.405,17	1.658,91	1.983,40	2.866,83	4.195,67	6.134,53	8.185,78	10.535,14
	I.Tarifario	17,85	20,61	22,42	26,08	29,57	10,64	13,52	14,48	16,53	20,73
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	9.885,99	12.540,48	13.729,58	16.741,25	19.720,95	24.765,30	28.928,52	33.960,19	42.351,52	52.856,01
	I.Tarifario	18,27	23,68	26,56	32,88	37,92	44,11	45,62	46,16	47,12	55,41
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	9.180,28	11.166,68	12.061,71	13.910,00	15.410,13	18.804,83	21.480,77	24.151,07	27.419,98	33.168,06
	I.Tarifario	43,69	52,53	57,40	64,55	68,76	78,07	81,62	83,00	83,48	93,16
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud.	12.357,11	14.717,52	16.933,22	19.493,47	22.599,74	30.366,92	34.441,00	39.442,02	46.520,74	58.066,18
	I.Tarifario	39,25	43,81	51,21	56,01	60,82	72,78	75,31	75,61	78,67	91,95
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	2.930,66	3.877,31	4.628,03	4.900,83	5.581,18	6.829,12	8.667,80	10.765,93	13.090,64	16.191,87
	I.Tarifario	21,34	28,79	37,38	41,71	44,78	50,36	55,95	59,38	60,22	69,18
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	12.241,53	16.438,76	20.534,24	26.734,88	30.740,33	39.075,10	49.481,33	58.424,99	66.926,30	78.126,77
	I.Tarifario	18,21	25,96	34,86	45,14	48,98	55,83	61,96	65,15	65,99	75,97
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	6.262,37	7.897,54	9.157,80	10.366,02	15.886,07	21.608,13	26.963,21	31.929,37	36.272,88	47.253,37
	I.Tarifario	24,28	31,43	36,60	40,93	44,66	53,73	59,80	62,63	63,35	72,48
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	3.648,50	5.064,97	5.653,06	6.454,09	7.788,28	9.769,45	11.708,32	14.242,78	17.923,38	20.645,37
	I.Tarifario	21,40	29,09	34,38	34,68	43,21	48,08	51,57	53,13	52,89	51,39
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	11.327,09	13.861,98	18.226,11	21.702,61	27.126,56	35.959,76	41.408,53	48.044,31	55.984,28	66.700,32
	I.Tarifario	22,60	27,11	38,77	47,18	58,96	75,49	79,09	79,33	80,24	90,21
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	2.401,04	3.233,32	3.908,74	5.447,45	7.627,50	9.866,52	10.999,72	12.571,37	14.517,45	18.332,67
	I.Tarifario	19,59	23,62	31,19	38,34	48,20	58,42	59,62	59,62	60,64	71,82
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud.	—	—	1.834,35	4.303,01	5.058,72	6.230,27	6.885,19	7.781,30	9.087,30	10.365,66
	I.Tarifario	—	—	59,26	69,96	76,57	86,49	88,83	88,47	88,71	89,31
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-53 Santiago-Alto Santo Domingo	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-71 León-Astorga	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-2 M40-Guadalajara	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-4 M40-Ocaña	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Ingresos		114.967,61	143.317,23	167.847,23	200.585,27	239.947,23	308.318,49	366.386,60	429.358,24	500.069,12	598.365,25
Total Índice Tarifario		24,22	29,69	35,88	41,77	46,94	53,25	56,25	57,46	58,30	66,35
Crecimiento		24,39%	24,66%	17,12%	19,50%	19,62%	28,49%	18,83%	17,19%	16,47%	19,66%

⁽¹⁾ Desde 30-6-1995 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. (RD 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) RD 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).

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. (RD 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) RD 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).

Autopistas de peaje estatales: ingresos (miles de euros) e índice tarifario (euros × mil/veh × km) (años 2001-2011)												
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AP-7 Montmeló-La Jonquera ⁽¹⁾	Recaud.	139.933,05	188.482,70	201.359,90	186.566,50	197.059,90	216.913,30	193.199,17	201.143,22	186.875,15	182.679,13	178.826,02
	I.Tarifario	74,41	93,68	97,16	86,53	88,39	92,75	79,15	86,43	85,16	84,57	91,76
Mongat-Mataró/Malgrat ⁽¹⁾	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	140.701,74	160.932,60	170.820,40	183.378,60	191.495,10	210.444,90	192.399,08	189.185,00	178.709,10	172.660,25	163.614,99
	I.Tarifario	71,52	78,35	80,70	84,54	86,63	90,21	79,32	83,49	84,76	85,97	93,09
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	I.Tarifario	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.	93.873,88	104.828,00	108.311,50	108.328,90	106.609,80	114.141,70	108.938,03	99.293,99	92.300,52	87.274,02	81.514,64
	I.Tarifario	78,49	85,28	89,05	89,48	91,95	94,86	89,12	87,75	90,10	88,79	90,75
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	75.060,82	94.391,13	102.220,44	109.685,11	113.745,86	122.779,40	132.220,50	121.235,34	108.307,75	106.960,15	95.833,62
	I.Tarifario	117,62	136,19	140,39	142,10	145,51	158,70	151,24	159,90	152,05	138,00	149,95
Bilbao-Behobia ⁽²⁾	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	32.050,05	38.025,62	42.397,50	50.699,87	57.062,28	63.686,80	68.792,13	69.234,14	56.443,04	46.470,03	57.387,30
	I.Tarifario	61,48	67,06	69,18	75,17	76,23	76,71	80,66	83,24	69,33	59,83	108,46
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	132.447,08	150.218,82	158.421,50	177.970,54	180.827,64	201.013,40	207.971,42	188.129,85	139.209,58	99.577,63	128.917,64
	I.Tarifario	73,20	79,94	82,33	90,18	93,63	96,93	100,71	132,20	112,00	60,27	100,06
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	87.952,77	103.544,59	113.413,30	127.436,71	136.250,01	145.335,80	151.378,28	138.446,46	101.535,73	132.931,48	98.161,71
	I.Tarifario	69,30	76,16	78,53	85,87	89,19	94,48	94,94	123,73	95,13	114,35	97,85
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	92.485,19	106.230,81	116.416,20	135.992,66	145.599,90	158.512,20	152.877,60	155.230,00	156.271,33	153.843,98	144.949,00
	I.Tarifario	65,99	72,55	74,34	74,98	77,03	78,92	70,57	72,00	96,67	72,70	73,18
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	98.265,48	107.908,00	134.061,20	136.254,76	140.717,28	151.973,90	150.475,00	165.244,32	142.787,00	141.429,88	135.244,97
	I.Tarifario	77,89	81,25	97,13	93,64	96,69	99,76	95,18	104,08	97,88	97,87	99,80
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	48.348,66	56.921,42	60.841,30	65.995,36	68.027,81	73.320,50	79.312,90	77.907,09	64.815,99	64.274,61	59.999,00
	I.Tarifario	87,03	95,35	98,37	101,51	104,26	107,29	107,68	113,48	102,02	97,33	103,56
AP-66 León-Campomanes ⁽³⁾	Recaud.	24.715,84	28.185,19	30.230,70	33.689,94	35.804,44	36.975,90	40.485,75	38.757,11	41.964,00	40.366,32	39.812,59
	I.Tarifario	108,60	119,72	122,66	135,50	140,08	134,55	138,65	136,22	148,52	148,65	151,11
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud.	28.145,34	37.114,00	52.609,00	58.170,16	62.535,25	58.961,90	62.537,59	66.147,27	55.555,16	51.369,71	47.868,99
	I.Tarifario	35,64	42,62	52,34	53,08	54,73	49,64	51,24	57,47	52,62	49,97	48,85
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud.	4.038,02	9.476,08	10.301,60	13.762,13	14.984,03	16.202,30	17.327,68	15.428,59	11.489,32	10.253,33	9.620,18
	I.Tarifario	25,66	27,33	25,22	29,64	28,88	29,48	30,37	29,55	24,29	21,35	264,51
AP-51 Ávila-Villacastín	Recaud.	—	324,94	2.986,38	3.224,51	3.343,62	3.586,10	4.167,83	4.409,59	4.635,74	4.603,89	4.307,19
	I.Tarifario	—	56,41	65,94	63,59	64,58	67,93	68,84	73,55	66,11	65,11	66,87
AP-53 Santiago-Alto Sto. Domingo	Recaud.	—	—	3.480,30	6.852,69	7.656,64	8.622,00	10.144,12	10.746,13	9.921,71	10.386,37	9.905,93
	I.Tarifario	—	—	78,79	83,03	83,30	86,35	89,55	91,27	81,87	81,62	82,88
AP-71 León-Astorga	Recaud.	—	—	4.937,90	4.669,51	5.036,57	5.707,00	7.089,00	7.640,06	7.399,22	6.783,77	6.108,71
	I.Tarifario	—	—	83,99	90,26	92,81	97,14	100,56	103,56	105,12	100,38	103,72
AP-61 Segovia-San Rafael	Recaud.	—	—	2.948,41	4.034,27	4.335,20	4.993,70	5.824,64	6.000,16	5.584,51	5.829,19	5.831,32
	I.Tarifario	—	—	82,70	83,51	85,58	91,94	93,33	101,94	89,91	88,00	91,25
R-2 M40-Guadalajara	Recaud.	—	—	2.634,70	14.826,56	18.828,60	24.331,50	25.469,93	24.971,65	22.784,40	22.592,47	19.182,02
	I.Tarifario	—	—	97,98	105,22	107,97	112,61	101,52	103,38	106,84	107,08	108,14
R-3 M40-Arganda del Rey	Recaud.	—	—	2.634,70	6.694,80	11.296,64	12.508,00	12.639,09	12.134,37	11.176,71	10.818,25	10.627,86
	I.Tarifario	—	—	97,98	62,83	72,10	66,80	67,09	67,31	67,88	66,23	73,91
R-4 M40-Ocaña	Recaud.	—	—	2.634,70	9.233,77	8.401,66	20.086,80	26.547,22	21.990,00	19.346,83	17.639,49	14.941,70
	I.Tarifario	—	—	97,98	104,24	100,68	186,80	122,10	110,02	114,27	113,45	116,82
R-5 M50-Navalcarnero	Recaud.	—	—	2.634,70	5.441,81	14.095,60	9.302,70	11.576,88	11.106,54	10.671,25	10.778,11	11.002,32
	I.Tarifario	—	—	97,98	86,47	110,37	53,10	92,64	93,00	90,58	89,10	100,42
M-12 Eje Aeropuerto	Recaud.	—	—	—	—	722,20	5.574,30	25.469,93	6.863,15	5.027,01	4.718,38	4.381,12
	I.Tarifario	—	—	—	—	37,55	87,10	101,52	98,66	74,40	1.501,44	1.536,59
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud.	—	—	—	—	—	7.498,20	19.980,59	21.249,64	17.896,31	15.807,89	15.008,12
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	89,32	92,41	95,47	83,39	84,86	86,23
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud.	—	—	—	—	—	24,60	6.016,19	4.552,00	3.738,00	3.307,96	2.670,40
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	79,35	101,20	88,09	92,48	0,09	107,55
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud.	—	—	—	—	—	—	8.700,04	11.321,46	8.749,42	8.305,01	7.869,77
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	87,41	130,76	116,68	61,45	118,36
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud.	—	—	—	—	—	—	431,13	8.731,94	7.155,09	6.397,12	5.768,30
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	73,32	71,94	73,95	72,76	72,85
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	1.677.099,07	1.470.349,87	1.418.058,43	1.360.656,57
Total Índice Tarifario		68,64	76,34	79,99	81,20	82,87	91,43	82,14	85,24	82,63	79,99	80,19
Crecimiento		7,01%	18,89%	11,11%	9,44%	5,65%	10,33%	1,26%	-1,53%	-12,33%	-3,56%	-4,05%

⁽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. (RD 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) RD 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).