EL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS DE PEAJE

2012

monografías



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

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

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

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

NIPO: 161-13-134-X

Índice

Resumen 5
1. El sistema concesional y la Red Estatal de Autopistas de Peaje en España 23
2. El tráfico en la Red Estatal de Autopistas de Peaje 33
3. La seguridad vial en la Red Estatal de Autopistas de Peaje 39
4. Los servicios a los usuarios 47
5. Tarifas e ingresos de las autopistas 53
6. Actividades de conservación 65
7. Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red Estatal 79
8. Calidad y sostenibilidad ambiental 93

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 120

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 Autopista de Peaje – 2012* 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 16.647 vehículos, y da servicio a una demanda agregada de movilidad y transporte por carretera cuya magnitud en el año 2012 fue de 15.594,20 millones de vehículos x 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 2012, y el tercero contiene una tabulación de los datos estadísticos desde el año 1974 hasta el 2012 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 x 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 2012, 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): 16.647 vehículos/día.

— Demanda agregada de uso (tramos de peaje): 15.594,20 millones de vehículos x km.
— Índice global de mortalidad: 0,24 (en el tronco).
— Índice global de peligrosidad: 5,55 (en el tronco).
— Ingresos totales: 1.294,14 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 x km en las vías).

Tabla TR-1.1. Autopistas de la Red Estatal. Año 2012

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		2.559,48200	

Tabla TR-1.2. Autopistas de la Red Estatal. Magnitudes de explotación, año 2012

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh x km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	18.213	561,95
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	10.176	802,61
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.103	144,80
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	19.035	653,62
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.479	31,84
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	6.797	57,47
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	4.954	102,63
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.537	650,51
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.288	63,70
AP-66: León - Campomanes	77,76	7.971	226,84
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	11.842	1.276,03
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.931	474,67
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	47.589	1.748,01
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.820	116,22
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	5.715	69,44
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	25.814	927,32
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	39.166	1.949,27
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	103.289	1.007,10
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	16.528	1.363,05
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	17.691	961,67
AP-71: León - Astorga	37,70	4.017	55,48
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	21.821	1.753,95
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.298	63,22
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	5.928	135,16
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	10.308	119,98
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	5.489	105,48
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	7.611	88,11
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.559,48	16.647	15.594,20

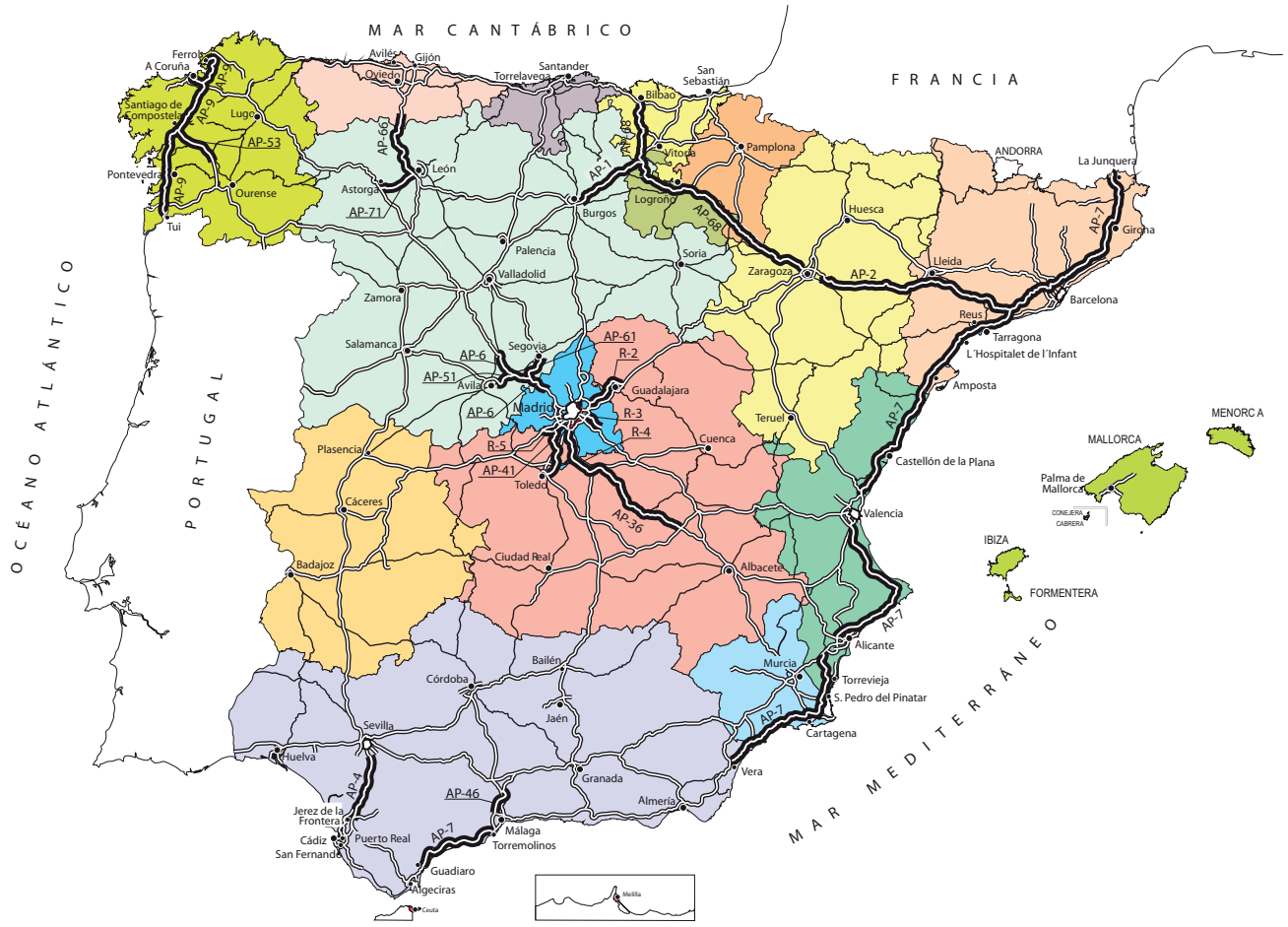


Figura 1.1.1. Esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2012.

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 2012 de 2.559,48 Km. de autopista, lo que supone un incremento bruto del 437% en el plazo de 38 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 3,96% 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 15.594 millones de Vh x Km en los tramos de peaje durante el año 2012. El aumento de la demanda agregada medida a través de este indicador significa un incremento bruto durante ese período de 1.007%, que en media anual acumulativa equivaldría a 6,27%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (181% y 1,58% respectivamente) son lógicamente de menor entidad que en el caso de la variable anterior debido al aumento de la longitud de la red.

Tabla TR-2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2012) – Kilómetros en servicio y millones de Vh x Km recorridos.

	1974	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012
Km	585,70	1.023,80	1.564,50	1.698,10	1.763,90	1.743,70	1.933,00	2.528,68	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	20.733,47	15.594,20

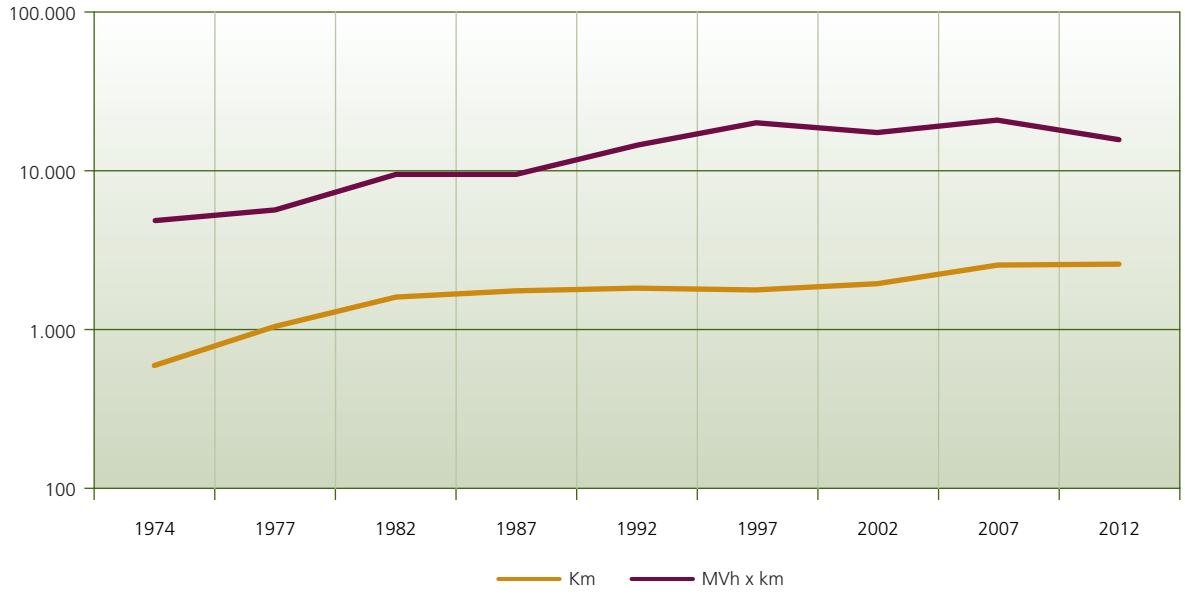
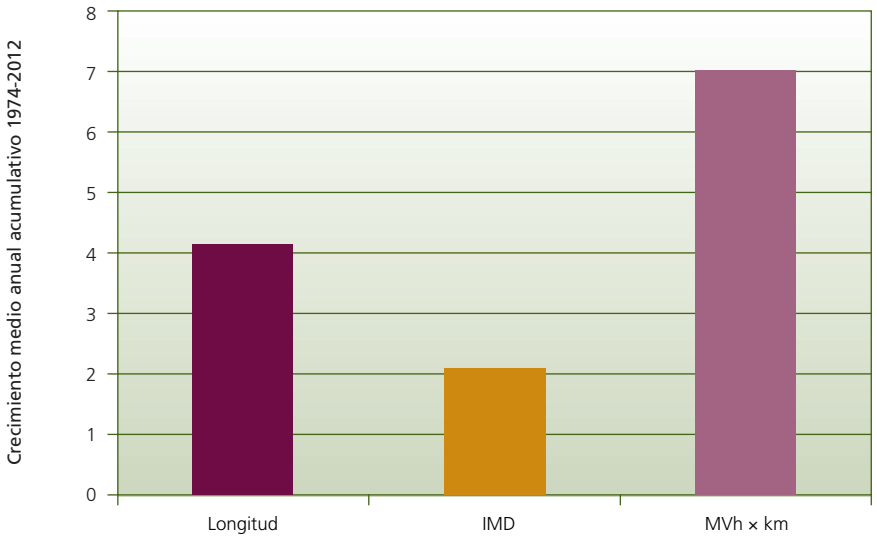


Tabla TR-2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2012) – Incremento total y media anual acumulativa

	1974	2012	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.559,48	437,00	3,96
IMD	9.171	16.647	181,51	1,58
MVh x km	1.547,45	15.594,20	1.007,74	6,27

(*) Incremento en % sobre 1974.
(**) Media anual acumulativa equivalente.



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

En el año 2012 se registraron en las carreteras españolas 1.479 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.729 en 2011) y 7.069 heridos que tuvieron la consideración de graves (7.841 en 2011). 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 2012 fue de 40 fallecidos (29 en 2011), correspondiendo todos ellos al tronco de las autopistas. Esta cifra supone el 68% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (19 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.546 (1.614 en 2011), correspondiendo 1.427 (1.560 en 2011) al tronco de las autopistas y 119 a los enlaces (54 en 2011).

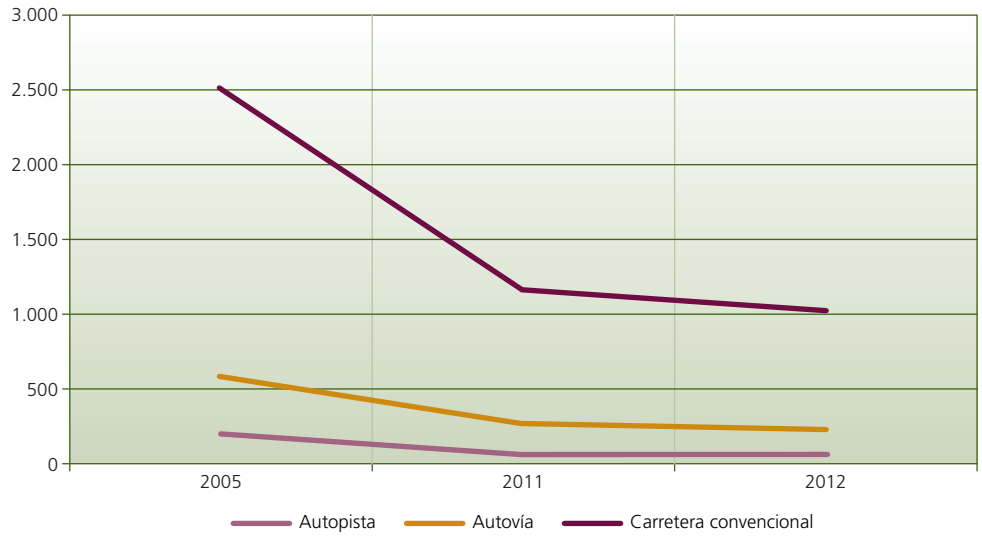
Las autopistas de peaje (estatales y distinta titularidad) mantuvieron en 2012 un número de víctimas mortales similar a las del año 2011 resultado en los últimos 7 años un importante descenso en el número de fallecidos (–70%). El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopistas de peaje en el año 2012 fue de 59, frente a los 62 de 2011.

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. (2005-2011-2012)

Víctimas mortales en accidentes de carretera								
Víctimas mortales	**2005**	**2011**	**2012**	**% Distribución 12**	**Diferencia 12-11**	**Diferencia 12-05**	**% Var.12-11**	**% Var.12-05**
Autopista	199	62	59	4,5%	–3	–140	–4,8	–70,4
Autovía	574	255	223	17,1%	–32	–351	–12,5	–61,1
Carretera convencional	2.495	1.162	1.022	78,4%	–140	–1.473	–12,0	–59,0
Total	**3.268**	**1.479**	**1.304**	**100,0%**	**–175**	**–1.964**	**–11,8**	**–60,1**

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 se indique, la Sociedad Concesionaria, deberá dar traslado de las reclamaciones formuladas, incluyendo su propio informe individualizado y las medidas adoptadas en cada caso, todo lo cual es revisado y analizado por la Dirección General de Carreteras, adoptándose en su caso, las medidas que se estiman pertinentes en relación con las competencias de la Dirección General de Carreteras.

El número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante el año 2012 ha sido de 1.969, lo que supone un ligero descenso frente a las 2.060 presentadas en 2011. 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 2012, clasificadas por motivos.

Tabla TR-4.1. Reclamaciones. Año 2012

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	2	3	1	1	1	10	18
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	32	0	1	0	2	0	35
AP-36: Ocaña - La Roda	15	1	4	0	1	0	21
AP-4: Sevilla - Cádiz	8	2	3	0	5	7	25
AP-41: Madrid - Toledo	1	0	0	0	0	5	6
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	12	42	0	0	0	25	79
AP-51: Ávila - Villacastín	2	9	61	0	2	5	79
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	7	4	4	0	5	17	37
AP-6: Villalba - Adanero	7	20	207	0	15	29	278
AP-61: Segovia - San Rafael	2	8	33	1	0	2	46
AP-66: León - Campomanes	3	11	5	0	7	16	42
AP-68: Bilbao - Zaragoza	14	10	10	0	6	13	53
AP-7: Alicante - Cartagena	19	11	9	0	0	29	68
AP-7: Barcelona - Tarragona	18	13	12	0	26	25	94
AP-7: Cartagena - Vera	2	12	2	0	0	12	28
AP-7: Circunvalación de Alicante	3	5	0	0	0	6	14
AP-7: Málaga - Guadiaro	17	7	1	1	31	31	88
AP-7: Montmeló - La Junquera	56	4	12	0	69	25	166
AP-7: Tarragona - Valencia	30	9	9	0	3	19	70
AP-7: Valencia - Alicante	56	13	10	0	16	7	102
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	0	3	0	0	2	0	5
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	82	28	74	3	26	70	283
M-12: Eje Aeropuerto	0	77	6	0	3	16	102
R-2: Madrid - Guadalajara	9	10	2	0	0	7	28
R-3: Madrid - Arganda	55	3	6	1	0	4	69
R-4: Madrid a Ocaña	14	13	2	0	7	50	86
R-5: Madrid - Navalcarnero	25	12	8	0	1	1	47
Total	491	330	482	7	228	431	1.969

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. 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 2013 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 2012, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.294,14 millones de euros (1.360,66 en 2011), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 4,89%.

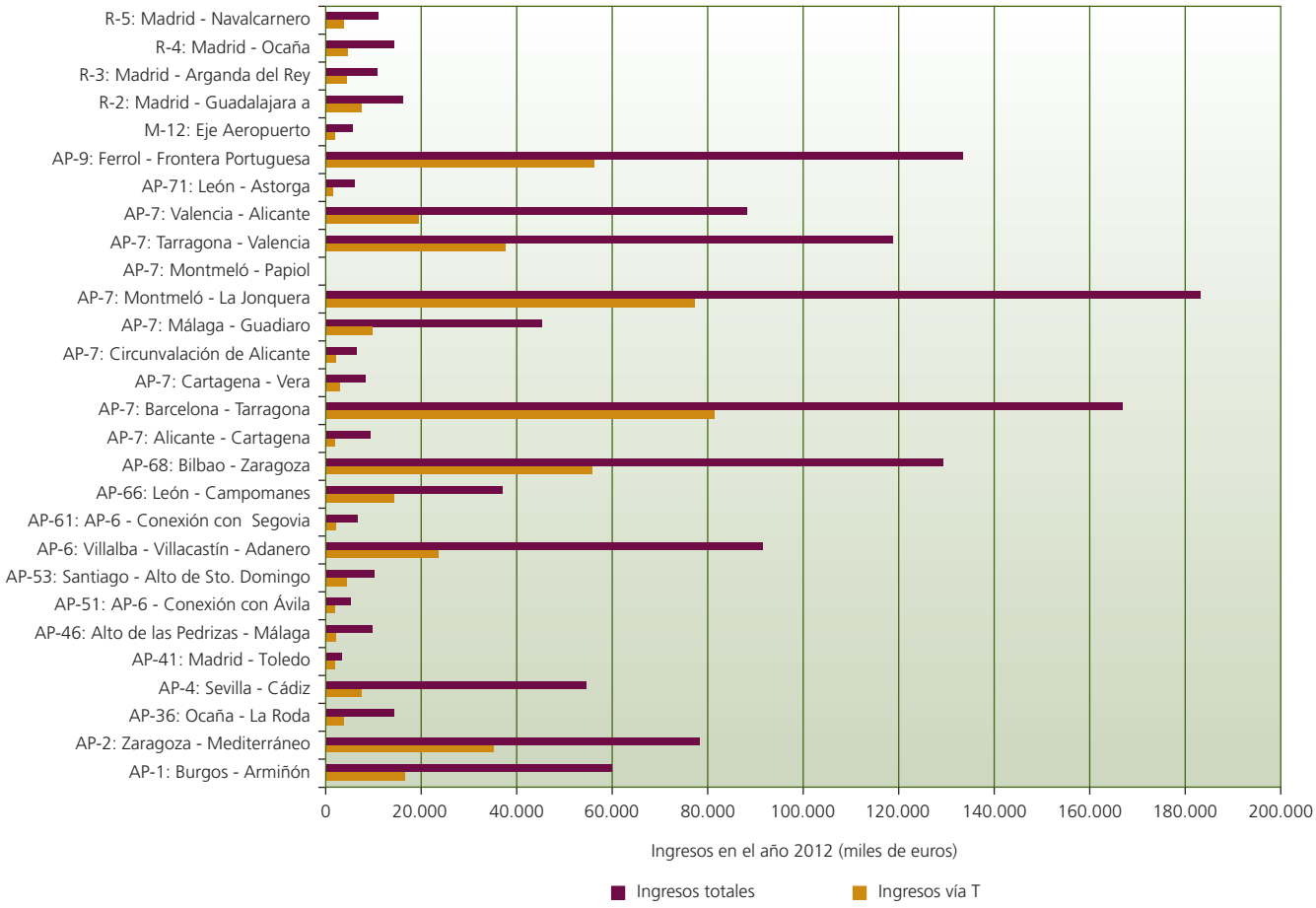
Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2012

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	18.213	561,95	58.915,00	15.329,00	104,84	698,87
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	10.176	802,61	77.274,81	33.835,49	96,28	358,60
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.103	144,80	12.993,00	2.619,00	89,73	101,91
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	19.035	653,62	53.376,78	6.358,56	81,66	568,93
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.479	31,84	1.954,86	665,40	61,40	33,24
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08	8.626,56	965,33	102,60	307,70
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	6.797	57,47	3.930,72	623,42	68,40	170,16
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	4.954	102,63	8.911,12	3.116,13	86,83	157,42
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.537	650,51	90.719,04	22.519,61	139,46	1.303,43
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.288	63,70	5.511,28	1.123,8	86,52	199,11
AP-66: León - Campomanes	77,76	7.971	226,84	35.557,45	13.156,59	156,75	457,27
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	11.842	1.276,03	128.397,48	54.580,51	100,62	436,10
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.931	474,67	8.868,11	1.819,41	18,68	115,77
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	47.589	1.748,01	166.250,05	80.203,35	95,11	1.656,54
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.820	116,22	6.990,52	1.725,90	60,15	62,07
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	5.715	69,44	5.155,70	873,45	74,24	155,29
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	25.814	927,32	44.169,84	8.449,45	47,63	450,02
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	39.166	1.949,27	182.507,87	76.323,23	93,63	1.342,17
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	103.289	1.007,10	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	16.528	1.363,05	117.884,19	36.316,37	86,49	523,19
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	17.691	961,67	87.258,18	18.182,70	90,74	587,52

Tabla TR-5.1. Autopistas de la Red Estatal. Resumen de ingresos. Año 2012 *(continuación)*

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh × km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh × km)	Rec. Unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T*		
AP-71: León - Astorga	37,70	4.017	55,48	5.271,94	1.571,21	95,02	139,84
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	21.821	1.753,95	132.354,17	54.835	75,46	602,71
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.298	63,22	4.159,41	732,52	65,79	440,62
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	5.928	135,16	15.095,19	6.322,23	111,68	242,30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	10.308	119,98	9.466,56	3.217,15	78,90	297,69
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	5.489	105,48	13.072,62	3.265,00	123,93	249,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	7.611	88,11	9.472,02	2.606,50	107,50	299,46
Total Red Estatal	2.559,48	16.647	15.594,20	1.294.144,45	451.336,32	82,99	505,63

* 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.

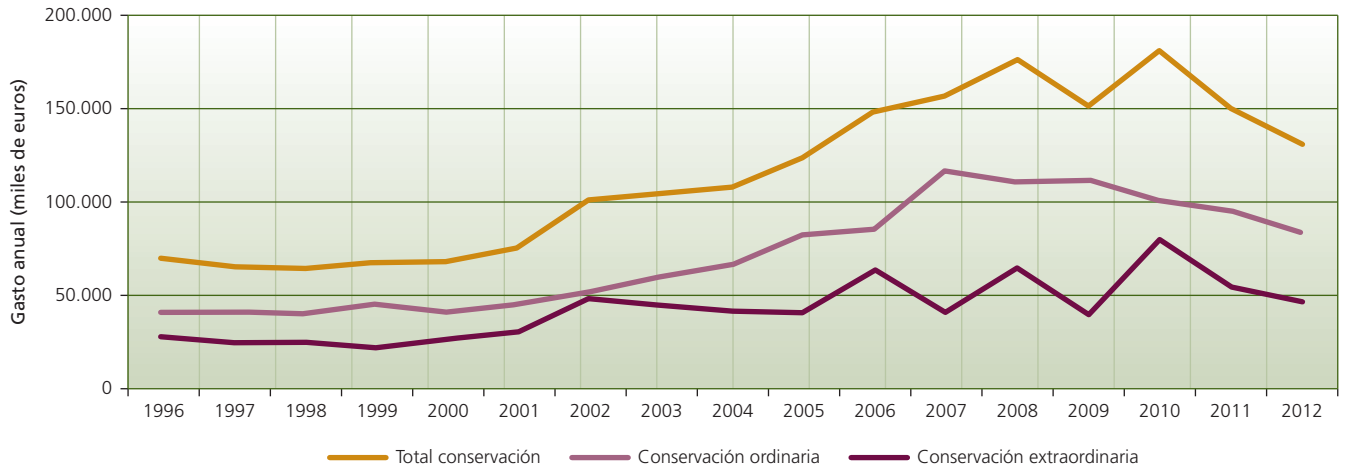
En lo que se refiere a las actividades de conservación (ordinaria y extraordinaria) realizadas durante el año 2012 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 130,62 millones de euros, lo cual supone un descenso de 12,77% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (149,75 millones de euros). Este hecho indica una menor intensidad en la aplicación del gasto a este concepto.

Del total de la inversión realizada, 83,51 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,93%) y el resto, 47,11 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,07%). Ello supone en relación con el año 2011 que sigue la tendencia decreciente en cuanto a gastos de conservación se refiere. El gasto promedio por Km. de autopista se situó en la cifra de 47,95 miles de euros/Km. (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 30,66 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 17,29 miles de euros a conservación extraordinaria.

Tabla TR-6.1. Evolución del gasto en conservación (1996-2012)

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%
2012	83.513,37	47.109,50	130.622,87	–12,77%	78,15%

Cifras en miles de euros.



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

Los sistemas inteligentes de transporte (ITS) en la Red EstatalLos 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 instalados a 31 de diciembre de 2012 un total de 4.662 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 1.383 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 794 sistemas de video control y 747 paneles de mensaje variable.

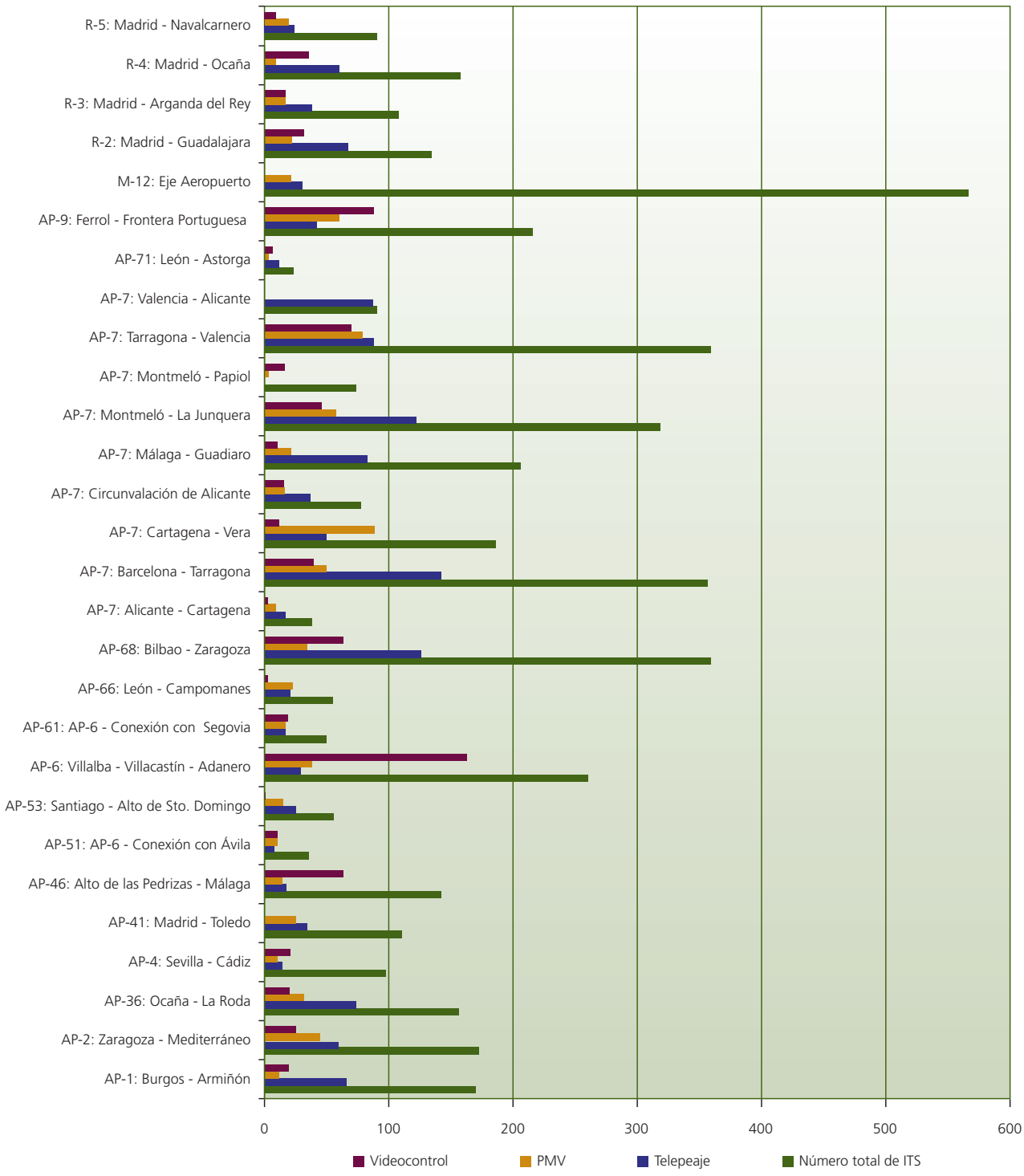
Tabla TR-7.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Sistemas ITS			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	18.213	561,95	66	12	—	
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	10.176	802,61	59	44	—	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.103	144,80	74	32	—	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	19.035	653,62	14	10		20
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.479	31,84	34	26	—	144 (1)
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08	18	14	4	64
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	6.797	57,47	7	10	—	10
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	4.954	102,63	25	15	—	1
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.537	650,51	29	38	3	162
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.288	63,70	16	16	—	11
AP-66: León - Campomanes	77,8	7.971	226,84	20	23	—	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	11.842	1.276,03	125	34	—	63
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.931	474,67	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	47.589	1.748,01	142	50	—	39
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.820	116,22	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	5.715	69,44	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	25.814	927,32	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	39.166	1.949,27	122	57	—	46
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	103.289	1.007,10	—	3	—	17
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	16.528	1.363,05	87	79	2	70
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	17.691	961,67	87	—	—	—
AP-71: León - Astorga	37,7	4.017	55,48	12	2	—	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	21.821	1.753,95	42	60	7	87
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.298	63,22	31	21	1	—
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	5.928	135,16	67	21	—	32
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	10.308	119,98	38	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	5.489	105,48	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	7.611	88,11	24	19	—	9
Total:	2.559,5	16.647	15.594,20	1.383	747	33	794

Tabla TR-7.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012) *(continuación)*

Denominación de la autopista	Sistemas ITS					
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones meteorológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	Total Sistemas ITS
AP-1: Burgos - Armiñón	3	—	5	20	45	170
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	—	24	18	—	172
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	110
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	11	18	3	2	8	142
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	359
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	43 (3)	77
AP-7: Málaga - Guadiaro	23	—	8	—	54	206
AP-7: Montmeló - La Junquera	26	—	22	19	27	319
AP-7: Montmeló - Papiol	41	—	2	1	9	73
AP-7: Tarragona - Valencia	81	—	10	2	28	359
AP-7: Valencia - Alicante	1	—	—	2	—	90
AP-71: León - Astorga	3	—	—	—	—	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	—	—	—	—	20	216
M-12: Eje Aeropuerto	37	—	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	—	3	—	—	135
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	—	3	—	18	108
R-4: Madrid - Ocaña	28	—	4	8	11	157
R-5: Madrid - Navalcarnero		—	2	—	20	90
Total:	522	18	145	133	887	4.662

(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) Postes Sos (29 parejas), ERUs (8), y equipamiento de túneles (2) y estaciones de peaje (4).



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 y en carreteras con más de 6.000.000 de veh/año.

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.

Hay que señalar igualmente 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. Información relativa a los mapas estratégicos de ruido (2012).

Denominación de la Autopista	Longitud (Km)	Millones de Vh x Km	Tráfico eq. anual	1ª Fase (*)	Inf. Pública (S/N)	2ª Fase (**)	Plan de Acción (S/N)
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	561,95	6,67	junio-07	septiembre-08	entregado	no
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	802,61	3,72	—	—	entregado	no
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	144,80	1,14	—	—	—	—
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	653,62	6,97	noviembre-11	septiembre-12	no	no
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	31,84	0,54	—	—	—	—
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	23,1	84,08	3,64	—	—	entregado	no
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	28,0	57,47	2,05	—	—	—	—
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	102,63	1,81	—	—	—	—
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	650,51	9,35	diciembre-11	julio-12	no	no
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	63,70	2,30	—	—	—	—
AP-66: León - Campomanes	77,8	226,84	2,92	—	—	entregado	no
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.276,03	4,33	junio-07	—	entregado	no
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	474,67	6,20	septiembre-07	julio-08	no	no
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	1.748,01	17,42	noviembre-07	junio-08	no	no
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	116,22	1,03	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	69,44	2,09	—	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	927,32	9,45	junio-10	—	no	no
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	1.949,27	14,33	noviembre-07	junio-08	no	no
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.007,10	37,80	noviembre-07	junio-08	no	no
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.363,05	6,05	diciembre-07	septiembre-08	no	no
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	961,67	6,48	diciembre-07	septiembre-08	no	no
AP-71: León - Astorga	37,7	55,48	1,47	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.753,95	7,99	junio-07	septiembre-08	no	no
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	63,22	6,70	—	—	entregado	no
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	135,16	2,17	—	—	—	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	119,98	3,77	septiembre-07	septiembre-08	entregado	no
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	105,48	2,01	—	—	—	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	88,11	2,79	—	—	entregado	no
Total Red Estatal	2.559,5	15.594,2	6,09				

(*) Millones de vehículos/año: > 6 Mvh.
(**) Millones de vehículos/año: > 3 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 2012 de 2.559,48 Km y con una intensidad media diaria (I.M.D.) de 16.647 vehículos en el conjunto de los tramos de peaje, de los cuales un 12,64% son pesados. La longitud total coincide con la del año anterior al no haber habido ninguna incorporación a la red nacional 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

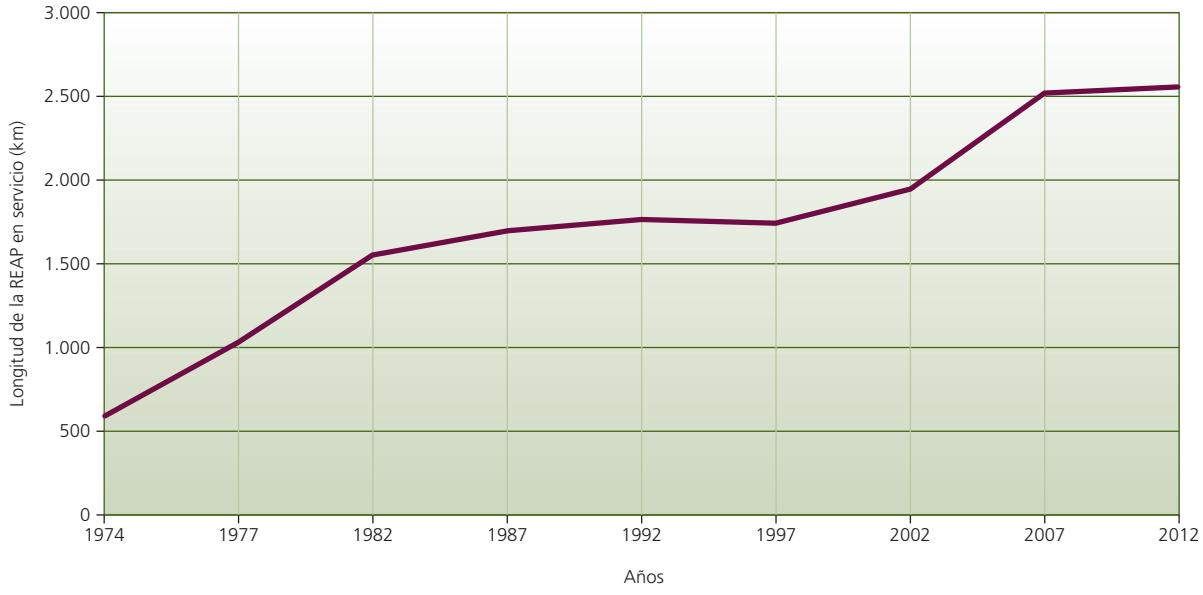
55/1999 de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en cuyo artículo 60 regula el contrato de servicios de gestión de autovías como nueva modalidad del contrato de servicios, obligando al concesionario a modernizar la infraestructura para adaptarla a la correcta prestación 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 1.1.1. Evolución de la Red Estatal de Autopistas de Peaje 1974-2012 (Longitud)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	585,70	618,00	846,70	1.023,80	1.263,60	1.410,70	1.532,40	1.564,50	1.564,50
1983	**1984**	**1985**	**1986**	**1987**	**1988**	**1989**	**1990**	**1991**	**1992**
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	1.763,90
1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
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	1.933,00
2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
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	2.559,48



1974	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012
585,70	1.023,80	1.564,50	1.698,10	1.763,90	1.743,70	1.933,00	2.528,68	2.559,48

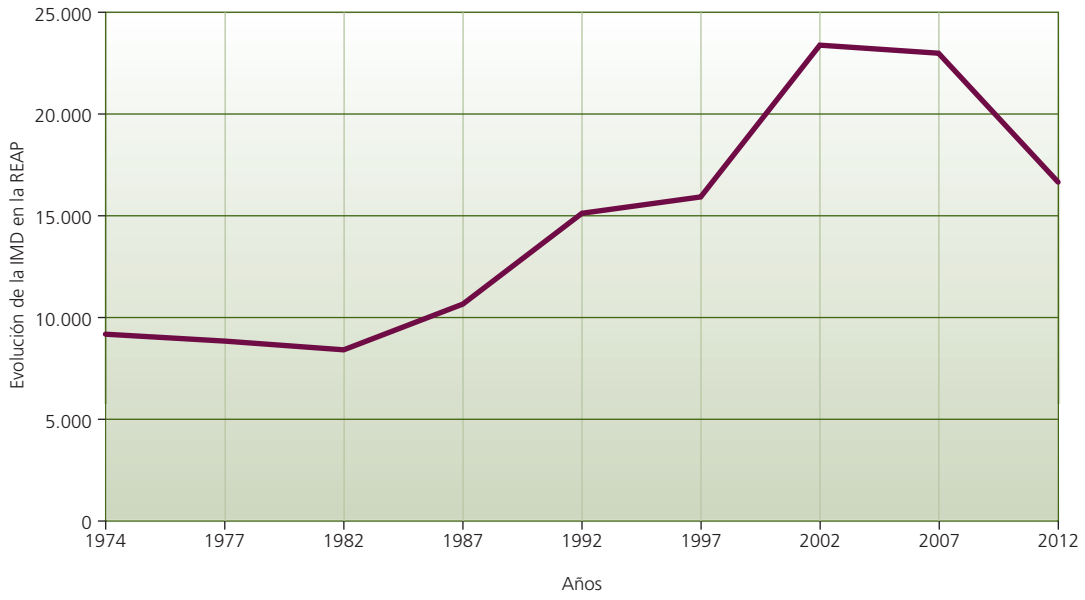
A partir de entonces se ha ido desarrollando un proceso continuo en el tiempo aunque con ritmo variable en función de la planificación general de carreteras, siendo el último instrumento a considerar en este sentido el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) que presentado en el año 2012 señala las actuaciones más relevantes a desarrollar hasta 2024. 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 2012 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 38 años (1974-2012) en cuanto a longitud de autopistas en servicio se recoge en la tabla y gráfico 1.1.1, y en lo que se refiere a IMD en la tabla y gráfico 1.1.2. La figura 1.1.1 muestra un esquema general de la red dentro del mapa de España.

Tabla y gráfico 1.1.2. Evolución de la Red Estatal de Autopistas de Peaje 1974-2012 (IMD)

1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
9.171	9.233	8.962	8.860	9.166	8.745	8.620	8.355	8.412
1983	**1984**	**1985**	**1986**	**1987**	**1988**	**1989**	**1990**	**1991**	**1992**
8.023	7.937	8.289	9.342	10.596	12.011	13.777	14.466	15.092	15.134
1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
14.770	15.049	15.184	15.041	15.946	17.653	19.367	21.115	22.476	23.299
2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
22.919	22.478	22.990	23.909	22.993	21.134	19.627	19.326	18.249	16.647



1974	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012
9.171	8.860	8.412	10.596	15.134	15.946	23.299	22.993	16.647

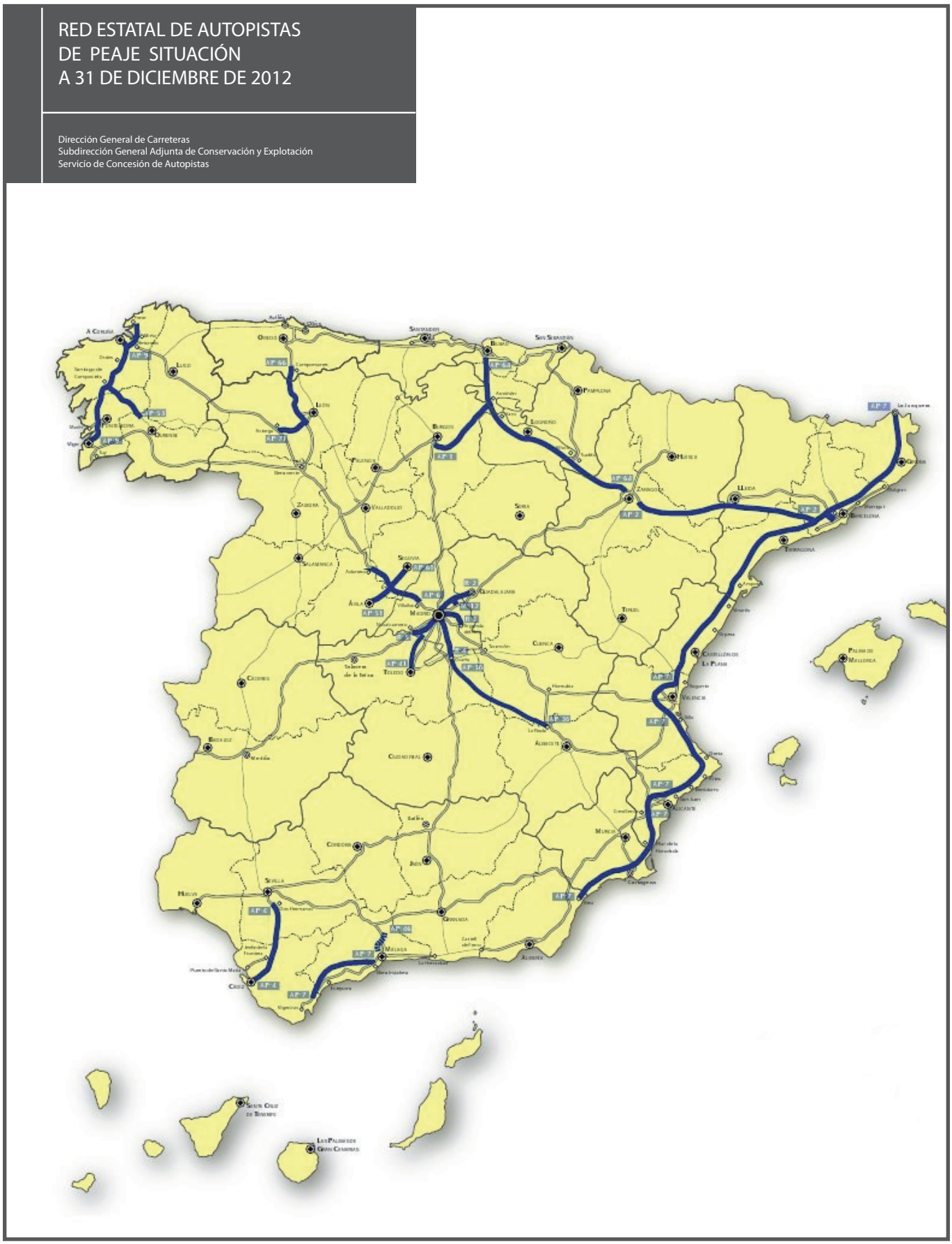


Figura 1.1.1. Esquema general de la Red Estatal de Autopistas de Peaje a 31 de diciembre de 2012.

1.2. La Red Estatal de Autopistas de Peaje en el año 2012

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 2012 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 que componen la Red Estatal (2012)

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. Principales magnitudes de explotación en 2012

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (Vh/día)	Millones de Vh x km
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	18.213	561,95
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	10.176	802,61
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.103	144,80
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	19.035	653,62
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.479	31,84
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	6.797	57,47
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	4.954	102,63
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.537	650,51
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.288	63,70
AP-66: León - Campomanes	77,76	7.971	226,84
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	11.842	1.276,03
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.931	474,67
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	47.589	1.748,01
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.820	116,22
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	5.715	69,44
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	25.814	927,32
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	39.166	1.949,27
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	103.289	1.007,10
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	16.528	1.363,05
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	17.691	961,67
AP-71: León - Astorga	37,70	4.017	55,48
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	21.821	1.753,95
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.298	63,22
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	5.928	135,16
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	10.308	119,98
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	5.489	105,48
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	7.611	88,11
Total Red Estatal (tramos de peaje)	2.559,48	16.647	15.594,20

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 26.000 Km; la red a cargo de las Comunidades Autónomas, que comprende unos 71.400 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 68.100 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 de unos 16.400 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 tiene a 31 de diciembre de 2012 una longitud total de 2.559,48 Km. y una IMD de 16.647 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 2012 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 transcendencia desde el punto de vista de la Red Estatal son el sistema europeo de navegación y geolocalización por satélite (Galileo) y el Plan de Acción ITS (Intelligent Transport Systems) para el fomento del despliegue y la dinamización del uso de las tecnologías de la información y la comunicación en el ámbito de la carretera, establecido mediante la Comunicación COM(2008) 886 de la Comisión Europea.

1.5. Las sociedades concesionarias

Las 28 autopistas de peaje que constituyen a finales de 2012 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 de la Red Estatal de Autopistas de Peaje

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	79,00
CIRALSA	Ciralsa SACE	06/04/08	50,17
EJE AEROPUERTO	Autopista Eje Aeropuerto CESA	10/12/02	42,30
EUROPISTAS	AP-1 Europistas CESA Unipersonal	27/02/07	88,01
GUADALCESA	Autopista de Guadalmedina, CESA	03/11/06	55,12
HENARSA	Autopista del Henares CESA	19/12/00	96,70
IBERPISTAS	Iberpistas, SACE Unipersonal	20/11/67	53,00
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

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 452/2012 y la O.C. 4/2001 de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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

2.1. La movilidad y el transporte por carretera en España

Según señala el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda), instrumento vigente de la planificación estratégica a medio y largo plazo del Ministerio de Fomento, las necesidades de inversión deben estar más orientadas hacia el equilibrio del sistema y hacia una optimización funcional del mismo. En lo que se refiere al año 2012, 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 × 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:

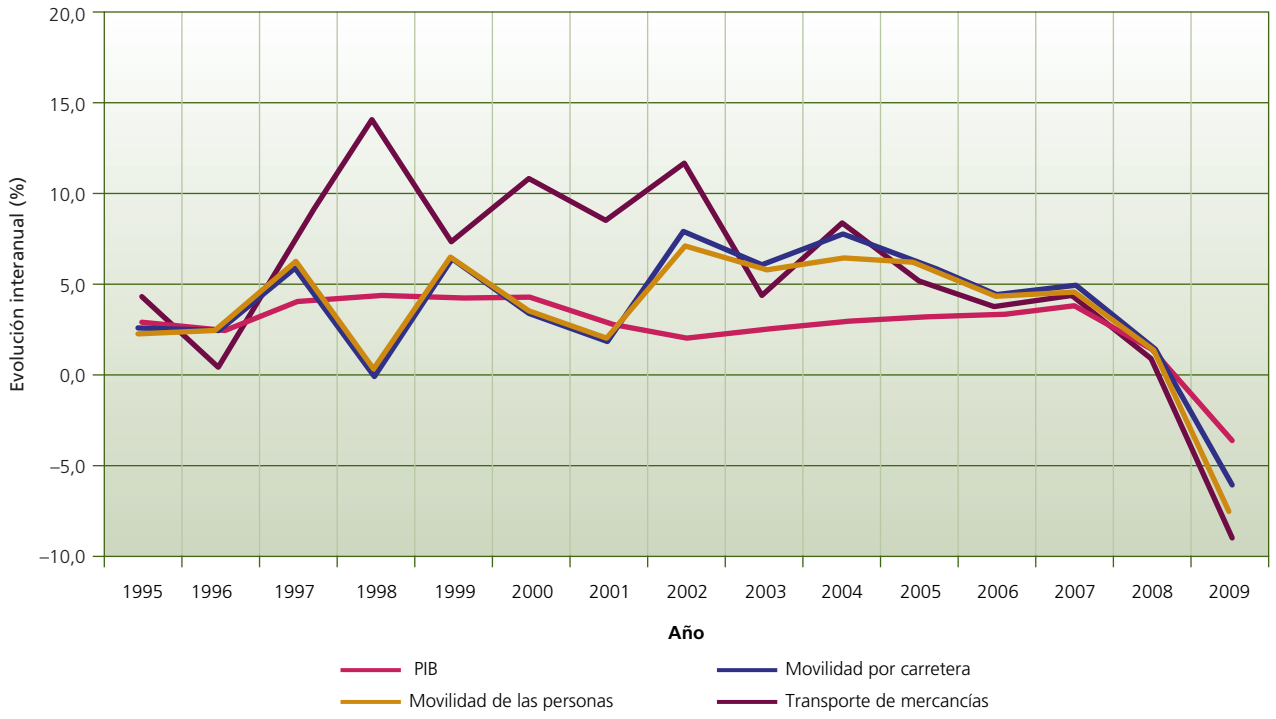
— El crecimiento de la movilidad interurbana de personas refleja nuevas pautas sociales y estilos de vida.
— El público mantiene una fuerte preferencia por el vehículo privado en gran parte de sus desplazamientos frente a los medios colectivos y servicios públicos, menos significativa que otros años 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 de movilidad y transporte (1995-2009)

Tasa interanual de evolución (%)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PIB	2,8	2,4	4,0	4,3	4,2	4,2	2,8	2,0	2,4	2,8	3,1	3,2	3,7	1,2	–3,6
Movilidad de las personas	2,2	2,5	6,2	0,3	6,4	3,9	2,1	7,0	5,8	6,4	6,0	4,2	4,4	1,3	–7,4
Movilidad por carretera	2,4	2,3	5,7	0,0	6,3	3,4	1,9	7,8	6,1	7,8	6,2	4,4	4,7	1,0	–6,0
Transporte de mercancías	4,1	0,3	7,5	14,0	7,2	10,8	8,3	11,5	4,2	8,2	5,2	3,7	4,2	0,8	–8,8

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



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

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

Los datos que pueden consultarse en las tablas 2.2.1 y 2.2.2, muestran cómo la Red Estatal de Autopistas de Peaje ha contribuido sustancialmente a aumentar cuantitativamente y a mejorar cualitativamente la oferta de red viaria como soporte infraestructural necesario de movilidad y transporte. Entre los indicadores posibles que cabe utilizar para caracterizar la evolución temporal de oferta y demanda en la Red se ha elegido en el primero de los casos la longitud total de la red (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 × Km que han circulado cada año por las autopistas de la red. En el año 2012 la Red Estatal de autopistas de peaje ha mantenido su longitud, y la demanda se ha contraído en un 8,09% en relación con la del año 2011, 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 2012 de 2.559,48 Km de autopista, lo que supone un incremento bruto de casi el 437% en el plazo de 38 años transcurridos entre ambas fechas, lo cual equivale a una media anual acumulativa de 3,96%. Esa tasa supera significativamente a los indicadores de crecimiento económico del país para ese mismo período. El aumento de oferta debido a la paulatina extensión de la Red Estatal de Autopistas de Peaje se ha visto respondido por una aceptación por el público de este tipo de infraestructuras sujetas a peaje, lo cual resulta fácilmente contrastable al observar la evolución del tráfico en la red, que pasó de 1.547 millones de Vh × Km en el año 1974 a alcanzar la cifra de casi 15.594,20 millones de Vh × Km en el año 2012 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 1.008%, que en media anual acumulativa equivaldría a 6,27%. También el crecimiento de la intensidad media diaria resulta relevante, aunque los valores alcanzados en este caso (181% y 1,58% 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 2012 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.

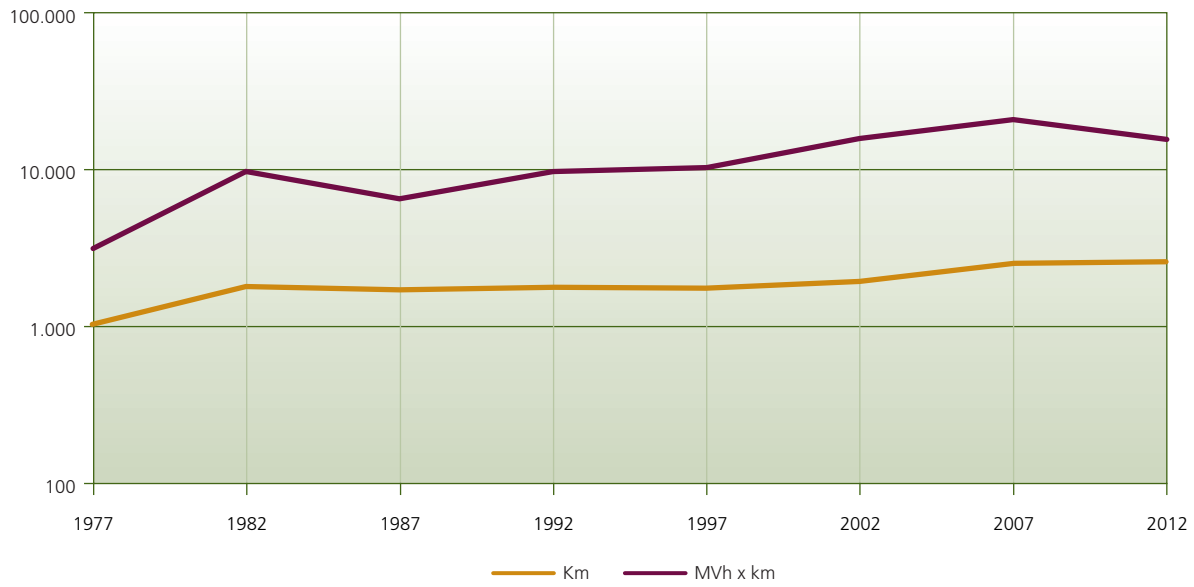
En cuanto a la evolución reciente (2011-2012) de la demanda se puede ver en las tablas 2.2.3 y 2.2.4 cómo dentro de una situación general marcadamente contractiva debida a la situación general de la economía nacional, los descensos producidos tanto en lo que respecta a la IMD como al número de Vh × Km recorridos se sitúa para el conjunto de los tramos de peaje de la Red en un valor promedio de –10,09% y –8,09% respectivamente.

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

Tabla 2.2.1. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2012) (kilómetros en servicio y millones de Vh x km/recorridos)

	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**	**2011**	**2012**
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	2.559,48	2.559,48
Crecimiento	–5,72%	4,40%	6,47%	6,76%	5,98%	0,43%	8,48%	6,12%	0,00%	0,11%	0,00%	1,11%	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	16.967,01	15.594,20
Crecimiento	5,86%	8,54%	6,66%	6,03%	7,82%	3,52%	6,82%	5,51%	–5,11%	–9,56%	–0,37%	–4,29%	–8,09%

Gráfico 2.2.1.



	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012
Km	1.023,80	1.763,90	1.698,10	1.763,90	1.743,70	1.933,00	2.528,70	2.559,48
MVh x km	3.020,33	9.669,67	6.512,02	9.669,67	10.123,06	15.543,06	20.733,47	15.594,20

Tabla 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2012). Incremento total y media anual acumulativa

	1974	2012	Incremento (*)	Media anual (**)
Longitud	585,70	2.559,48	437,00	3,96
IMD	9.171	16.647	181,51	1,58
MVh x km	1.547,45	15.594,20	1.007,74	6,27

(*) Incremento en % sobre 1974.
(**) Media anual acumulativa equivalente.

Gráfico 2.2.2. Evolución de oferta y demanda en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (1974-2012). Incremento total y media anual acumulativa

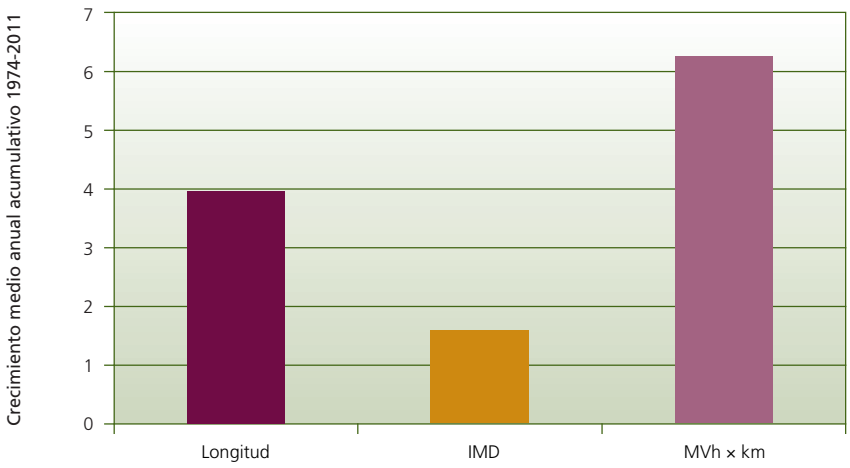


Tabla 2.2.3. Autopistas de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. IMD por autopista, año 2012

Denominación de la autopista	IMD (vh/día)	V. ligeros	V. pesados	% Variación 12/11
AP-1: Burgos - Armiñón	18.213	15.110	3.103	–9,73
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	10.176	9.056	1.120	–10,89
AP-36: Ocaña - La Roda	3.103	2.959	144	–16,68
AP-4: Sevilla - Cádiz	19.035	17.967	1.068	–9,48
AP-41: Madrid-Toledo	1.479	1.436	43	–19,09
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	8.194	7.485	709	–0,43
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	6.797	6.381	416	–12,66
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	4.954	4.666	288	–14,35
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	25.537	22.855	2.682	–10,97
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	6.288	5.902	386	–2,84
AP-66: León - Campomanes	7.971	6.746	1.225	–14,14
AP-68: Bilbao - Zaragoza	11.842	10.714	1.128	–9,73
AP-7: Alicante - Cartagena	16.931	15.324	1.607	–3,29
AP-7: Barcelona - Tarragona	47.589	39.361	8.228	–8,23
AP-7: Cartagena - Vera	2.820	2.515	305	–10,25
AP-7: Circunvalación de Alicante	5.715	5.412	303	–12,52
AP-7: Málaga - Guadiaro	25.814	24.401	1.413	–5,63
AP-7: Montmeló - La Junquera	39.166	31.378	7.788	–6,43
AP-7: Montmeló - Papiol	103.289	82.550	20.739	–3,66
AP-7: Tarragona - Valencia	16.528	13.561	2.967	–12,24
AP-7: Valencia - Alicante	17.691	16.603	1.088	–15,07
AP-71: León - Astorga	4.017	3.511	506	–15,34
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	21.821	19.892	1.929	–11,69
M-12: Eje Aeropuerto	18.298	17.731	567	–0,21
R-2: Madrid - Guadalajara	5.928	5.450	478	–24,00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	10.308	9.921	387	–16,78
R-4: Madrid - Ocaña	5.489	5.173	316	–17,78
R-5: Madrid - Navalcarnero	7.611	7.384	227	–19,80
Total Red Estatal (tramos de peaje)	16.647	14.543	2.104	–10,09

Tabla 2.2.4. Autopistas de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Demanda agregada (Vh x km) por autopista, año 2012

Denominación de la autopista	Millones de Vh x km	V. ligeros	V. pesados	% Variación 12/11
AP-1: Burgos - Armiñón	561,95	466,21	95,74	–7,91
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	802,61	714,31	88,30	–10,64
AP-36: Ocaña - La Roda	144,80	138,06	6,74	–16,80
AP-4: Sevilla - Cádiz	653,62	616,95	36,67	–9,24
AP-41: Madrid-Toledo	31,84	30,92	0,92	28,23 (**)
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	84,08	76,39	7,69	448,70 (*)
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	57,47	53,95	3,52	–10,77
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	102,63	96,67	5,96	–14,14
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	650,51	582,20	68,31	1,79 (**)
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	63,70	58,61	5,09	–0,32
AP-66: León - Campomanes	226,84	191,98	34,86	–13,90
AP-68: Bilbao - Zaragoza	1.276,03	1.154,47	121,56	–9,48
AP-7: Alicante - Cartagena	474,67	429,63	45,04	–3,03
AP-7: Barcelona - Tarragona	1.748,01	1.445,79	302,22	
AP-7: Cartagena - Vera	116,22	103,63	12,59	74,79 (**)
AP-7: Circunvalación de Alicante	69,44	65,76	3,68	–12,29
AP-7: Málaga - Guadiaro	927,32	876,56	50,76	–5,37
AP-7: Montmeló - La Junquera	1.949,27	1.561,67	387,60	–5,72
AP-7: Tarragona - Valencia	1.007,10	762,45	244,65	–34,98
AP-7: Valencia - Alicante	1.363,05	1.303,91	59,14	20,70 (**)
AP-7: Montmeló - Papiol	961,67	759,46	202,21	–7,75
AP-71: León - Astorga	55,48	48,50	6,98	–5,80
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	1.753,95	1.599,34	154,61	–11,45
M-12: Eje Aeropuerto	63,22	61,26	1,96	0,07
R-2: Madrid - Guadalajara	135,16	124,25	10,91	–23,80
R-3: Madrid - Arganda del Rey	119,98	115,47	4,51	–16,56
R-4: Madrid - Ocaña	105,48	99,40	6,08	–17,53
R-5: Madrid - Navalcarnero	88,11	85,48	2,63	–19,58
Total Red Estatal (tramos de peaje)	15.594,20	13.623,27	1.970,93	–8,09

(*) Fecha de apertura: 28-10-2011.
(**) Incluyen el tráfico libre de peaje que no era incluido en años anteriores.

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

3.1. La seguridad vial en las carreteras españolas

En el año 2012 se registraron en las carreteras españolas 1.479 víctimas mortales por accidentes de tráfico (1.729 en 2011) y 7.069 heridos que tuvieron la consideración de graves (7.841 en 2011). 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 3,6 frente al valor de 4,1 en 2011.

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 2012 superaba la cifra de 31,40 millones (31,2 en 2011), con un censo de conductores en torno a 26,2 millones (26,1 en 2011). La tasa de muertos por millón de vehículos se sitúa en este año 2012 en un valor de 41, inferior a la del año 2011 que ascendía a 47. El descenso interanual en el número de desplazamientos por carretera se puede estimar en un valor por encima del 4,5% entre 2012 y 2011.

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; 1.022 personas, es decir cerca del 79% del total. En 2012 han fallecido en este tipo de vía 140 personas menos que en 2011, lo que supone un descenso del 12%. En el caso de las autopistas de peaje este descenso en el número de víctimas mortales ha sido del 4,8% respecto al año 2011. En las autovías también se constata una reducción de 12,5% respecto de 2011, siendo el número de muertos en este tipo de vías durante el año 2012 de 223 personas, 32 menos que el año anterior. El número de personas fallecidas a causa de accidentes en autopista en el año 2012 fue de 59, frente a los 62 de 2011.

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 44% de los accidentes mortales y graves. A este tipo le siguen los accidentes por colisiones frontales que representan un 17% de la mortalidad, y las colisiones fronto-laterales un 14%. 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 2007-2012

Accidentes	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes mortales	2.415	1.929	1.696	1.547	1.338	1.179
Víctimas mortales	2.741	2.181	1.903	1.729	1.479	1.304
Heridos graves	13.542	11.363	8.975	7.841	7.069	6.161

Fuente: Ministerio del Interior.

Balance de siniestralidad en la red nacional de carreteras

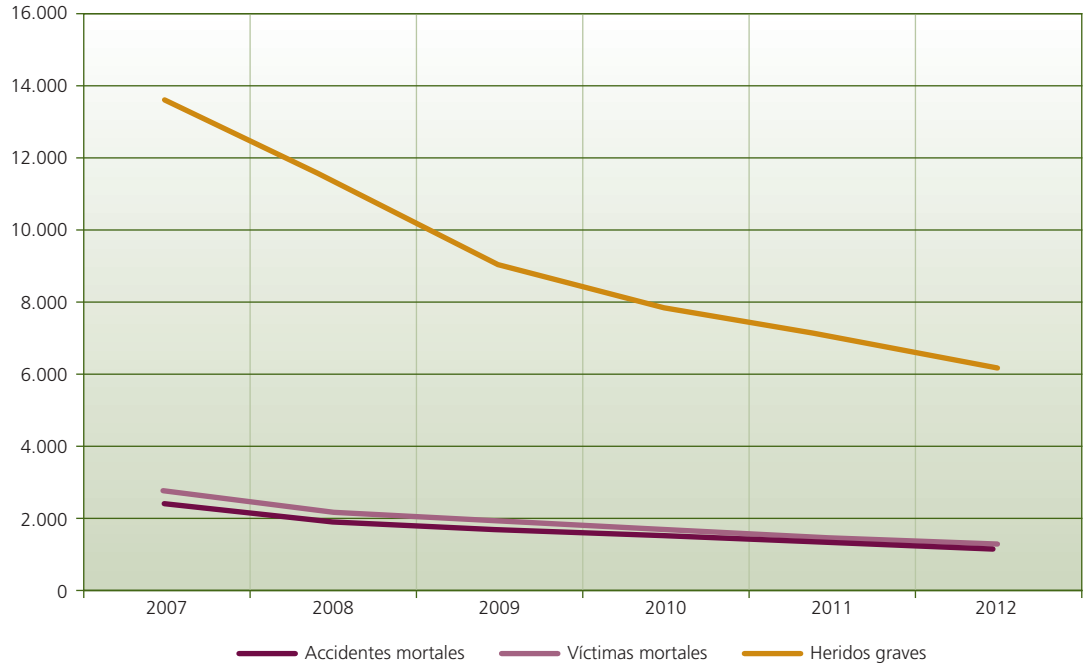


Tabla y gráfico 3.1.2. Distribución de la mortalidad por tipo de vía (2010-2011–2012)

Víctimas mortales en accidentes de carretera

Víctimas mortales	2010	2011	2012	% Distribución 12	Diferencia 12-11	Diferencia 12-10	% Var.12-11	% Var.12-10
Autopista	105	62	59	4,5%	–3	–46	–4,8	–43,8
Autovía	294	255	223	17,1%	–32	–71	–12,5	–24,1
Carretera convencional	1.331	1.162	1.022	78,4%	–140	–309	–12,0	–23,2
Total	1.730	1.479	1.304	100,0%	–175	–426	–11,8	–24,6

Fuente: Ministerio del Interior.
* Información Provisional.

Mortalidad según el tipo de vía

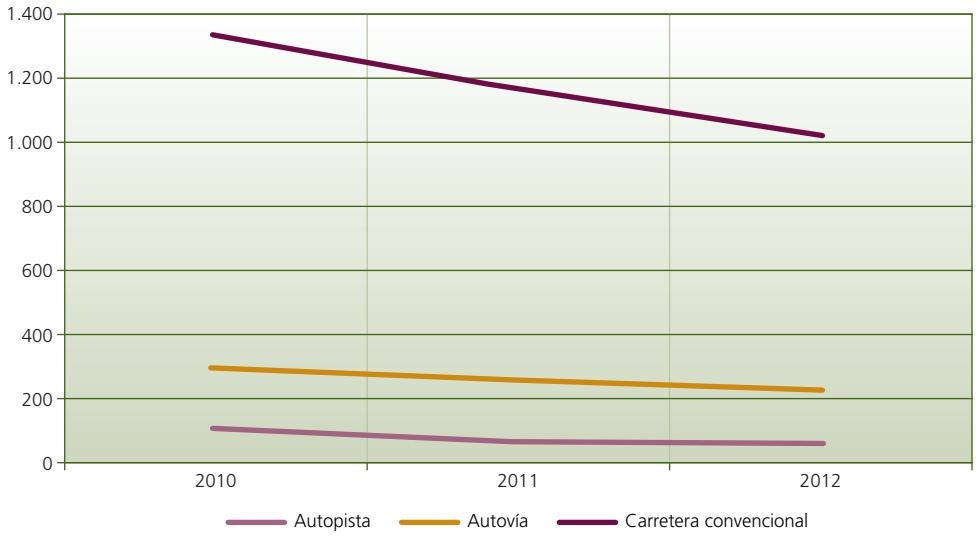


Tabla 3.1.3. Siniestralidad por Comunidades Autónomas. Año 2012

Comunidades Autónomas	Víctimas mortales en carretera	
	2012	% Var. 12-11
Andalucía	221	–12,65
Aragón	63	–5,97
Principado de Asturias	32	3,23
Islas Baleares	45	21,62
Canarias	30	–9,09
Cantabria	10	–44,44
Castilla-La Mancha	120	–4,76
Castilla y León	128	–18,47
Cataluña	196	–2,00
Extremadura	49	–20,97
Galicia	117	–19,31
Madrid	62	–21,52
Región de Murcia	32	–42,86
Comunidad Foral de Navarra	32	33,33
La Rioja	6	–57,14
Comunidad Valenciana	115	–14,18
País Vasco	46	6,98
TOTAL NACIONAL	1.304	–11,83

Fuente: Ministerio del Interior.
* Información Provisional.

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

Como se ha indicado en el apartado anterior, en el año 2012 las autopistas de peaje constituyen el tipo de vía que presentan los valores de siniestralidad más bajos en términos absolutos de toda la red nacional de carreteras, habiendo experimentado un reducción interanual razonable en cuanto al número de accidentes con víctimas mortales.

En lo que se refiere a la Red Estatal de Autopistas de Peaje, el número total de víctimas mortales que se produjeron como consecuencia de accidente de tráfico en el año 2012 fue de 40 fallecidos (29 en 2011), correspondiendo todos ellos al tronco de las autopistas. Esta cifra supone el 68% de los fallecimientos ocurridos en las autopistas españolas, ya que el resto (19 personas) corresponde a la Red Autonómica. El número total de personas accidentadas en la Red Estatal ascendió a la cifra de 1.546 (1.614 en 2011), correspondiendo 1.427 (1.560 en 2011) al tronco de las autopistas y 119 a los enlaces (54 en 2011).

La autopista que sufrió durante el año 2012 un mayor número de víctimas mortales fue la AP-7 en el itinerario Málaga - Guadiaro, con 5 personas fallecidas, que supone el 12,5% del total de la Red, le siguen en número absoluto la AP-68, Bilbao - Zaragoza y AP-7, Tarragona, con 4 muertos (10,0%). Sin embargo, al considerar el índice de mortalidad Im (número de fallecidos por cada centenar de millones de Vh × Km recorridos en la autopista), el valor más alto corresponde a la AP-1, León - Astorga con 1,80, seguida de la AP-51, Ávila - Villacastín, con un índice de 1,74.

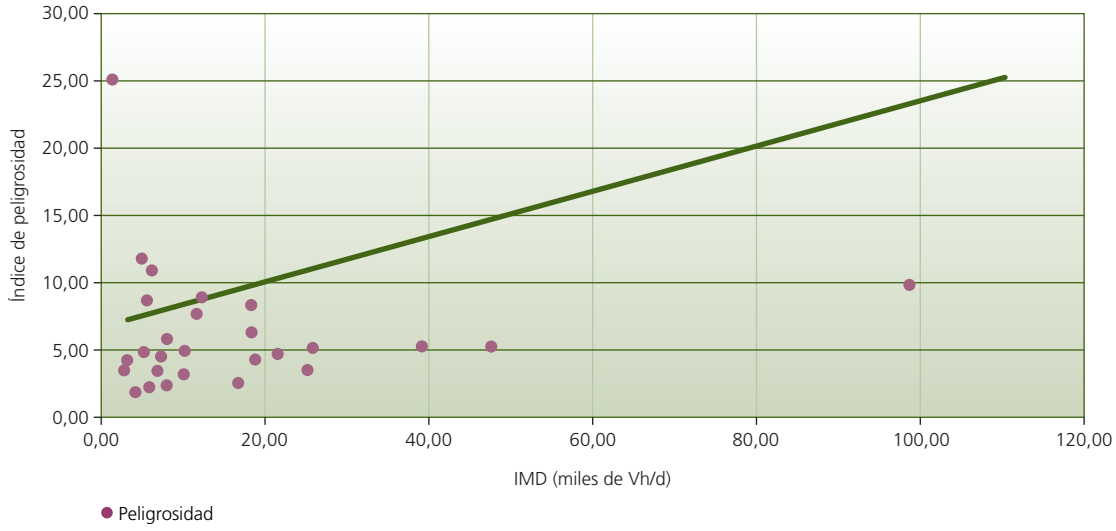
La autopista con el mayor número de accidentes con víctimas en el tronco a lo largo del año 2012 fue la AP-7 itinerario Montmeló - La Junquera con 102 (11,8%), seguida de la AP-68, Bilbao - Zaragoza con 98 accidentes (11,3%) y AP-7, itinerario Montmeló - El Papiol con 95 (11,0%). Los valores más altos del índice de peligrosidad Ip (número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de Vh × Km) correspondieron a la AP-41 Madrid - Toledo con 25,13, seguida de la AP-53 , Santiago - Alto de Santo Domingo con un índice de 11,69, y la AP-61, Segovia - San Rafael con 10,99.

Los índices de accidentalidad (Im: mortalidad, Ip: 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 2012.

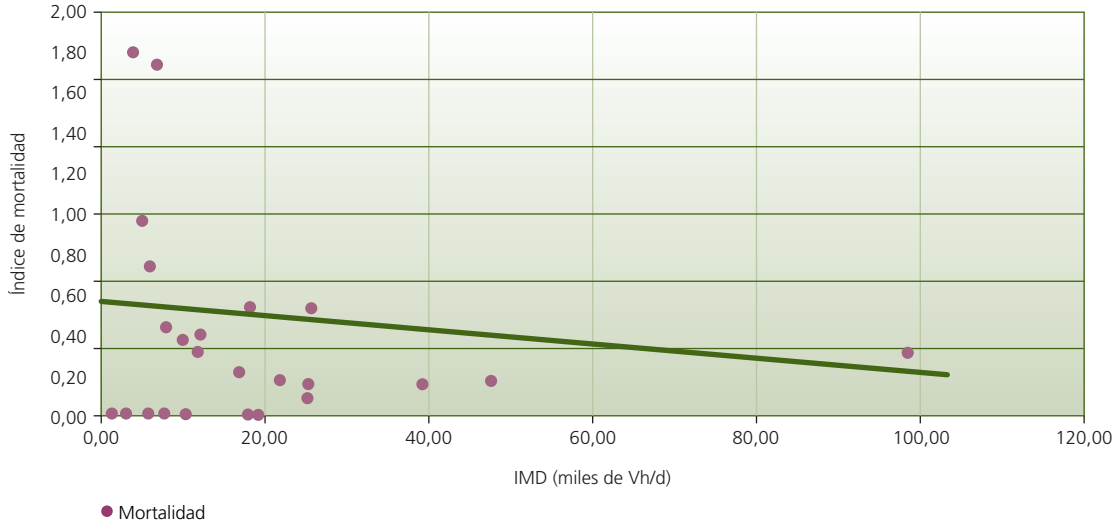
Tabla y gráfico 3.2.1. Correlación entre los índices de peligrosidad y mortalidad y la intensidad media diaria de las autopistas

Autopista	IMD (miles de Vh/d)	Índices de accidentalidad	
		Peligrosidad	Mortalidad
AP-1: Burgos - Armiñón	18,21	8,19	0,53
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	10,18	3,11	0,37
AP-36: Ocaña - La Roda	3,10	4,14	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	19,03	4,28	0,00
AP-41: Madrid - Toledo	1,48	25,13	0,00
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	8,19	2,38	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	6,80	3,48	1,74
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	4,95	11,69	0,97
AP-6: Villalba - Adanero	25,54	3,54	0,15
AP-61: Segovia - San Rafael	6,29	10,99	0,00
AP-66: León - Campomanes	7,97	5,73	0,44
AP-68: Bilbao - Zaragoza	11,84	7,68	0,31
AP-7: Alicante - Cartagena	16,93	2,53	0,21
AP-7: Barcelona - Tarragona	47,59	5,21	0,17
AP-7: Cartagena - Vera	2,82	3,44	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	5,71	8,64	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	25,81	5,07	0,54
AP-7: Montmeló - La Junquera	39,17	5,23	0,15
AP-7: Tarragona - Valencia	12,21	8,84	0,40
AP-7: Valencia - Alicante	25,08	3,30	0,07
AP-7: Montmeló - Papiol	98,63	9,88	0,31
AP-71: León - Astorga	4,02	1,80	1,80
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	21,82	4,68	0,17
M-12: Eje Aeropuerto	18,30	6,33	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	5,93	2,22	0,74
R-3: Madrid - Arganda	10,31	5,00	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	5,49	4,74	0,95
R-5: Madrid - Navalcarnero	7,61	4,54	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 2012 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 de las autopistas de peaje. Año 2012

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	561,95	46	3	104	3	8,19	0,53
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	802,61	25	3	44	3	3,11	0,37
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	144,80	6	0	5	0	4,14	0,00
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	653,62	28	0	43	0	4,28	0,00
AP-41: Madrid - Toledo	58,81	31,84	8	0	13	0	25,13	0,00
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	84,08	2	0	2	0	2,38	0,00
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	57,47	2	1	5	1	3,48	1,74
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	56,61	102,63	12	1	16	1	11,69	0,97
AP-6: Villalba - Adanero	69,60	650,51	23	1	43	1	3,54	0,15
AP-61: Segovia - San Rafael	27,68	63,70	7	0	10	0	10,99	0,00
AP-66: León - Campomanes	77,76	226,84	13	1	15	1	5,73	0,44
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	1.276,03	98	3	180	4	7,68	0,31
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	474,67	12	1	28	1	2,53	0,21
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	1.748,01	91	3	142	3	5,21	0,17
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	116,22	4	0	8	0	3,44	0,00
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	69,44	6	0	9	0	8,64	0,00
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	927,32	47	5	62	5	5,07	0,54
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	1.949,27	102	3	174	3	5,23	0,15
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	1.007,10	89	4	160	4	8,84	0,40
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	1.363,05	45	1	67	1	3,30	0,07
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	961,67	95	2	130	3	9,88	0,31
AP-71: León - Astorga	37,70	55,48	1	1	5	1	1,80	1,80
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	1.753,95	82	3	128	3	4,68	0,17
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	63,22	4	0	5	0	6,33	0,00
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	135,16	3	1	4	1	2,22	0,74
R-3: Madrid - Arganda	31,80	119,98	6	0	10	0	5,00	0,00
R-4: Madrid a Ocaña	52,50	105,48	5	1	8	1	4,74	0,95
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	88,11	4	0	7	0	4,54	0,00
Total tronco	2.559,48	15.594,20	866	38	1.427	40	5,55	0,24

(*) Tramos libres y de peaje.

Tabla 3.3.2. Accidentes en los enlaces de las autopistas de peaje. Año 2012

Autopista	Accidentes con víctimas		Número de víctimas	
	Totales	Mortales	Totales	Mortales
AP-1: Burgos - Armiñón	2	0	2	0
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	1	0	1	0
AP-36: Ocaña - La Roda	1	0	2	0
AP-4: Sevilla - Cádiz	1	0	1	0
AP-41: Madrid - Toledo	7	0	8	0
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	0	0	0	0
AP-51: Ávila - Villacastín	0	0	0	0
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	0	0	0	0
AP-6: Villalba - Adanero	3	0	9	0
AP-61: Segovia - San Rafael	0	0	0	0
AP-66: León - Campomanes	0	0	0	0
AP-68: Bilbao - Zaragoza	5	0	9	0
AP-7: Alicante - Cartagena	2	0	7	0
AP-7: Barcelona - Tarragona	19	0	24	0
AP-7: Cartagena - Vera	1	0	1	0
AP-7: Circunvalación de Alicante	3	0	3	0
AP-7: Málaga - Guadiaro	3	0	2	0
AP-7: Montmeló - La Junquera	6	0	9	0
AP-7: Tarragona - Valencia	3	0	4	0
AP-7: Valencia - Alicante	4	0	12	0
AP-7: Montmeló - Papiol	4	0	6	0
AP-71: León - Astorga	0	0	0	0
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	6	0	9	0
M-12: Eje Aeropuerto	2	0	4	0
R-2: Madrid - Guadalajara	0	0	0	0
R-3: Madrid - Arganda	3	0	2	0
R-4: Madrid a Ocaña	0	0	0	0
R-5: Madrid - Navalcarnero	2	0	4	0
Total enlaces	78	0	119	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 la autopistas de peaje, que permite abonar el peaje sin tener que detenerse. Los vehículos equipados con un transmisor Vía T pueden circular por las vías de la estación de peaje en las que se admita este sistema de pago. En estas vías una antena lee los datos de su dispositivo Vía T, colocado en el parabrisas del coche, cargando a una cuenta o tarjeta vinculada el importe correspondiente al paso por la autopista. La velocidad de paso por una vía dedicada puede ser muy elevada (el sistema se ha probado con velocidades de hasta 100 km/h, respondiendo perfectamente). No obstante, actualmente se limita a 30-40 km/h por motivos de seguridad.

El Reglamento General de Circulación (BOE n.º 306, del 23 de diciembre de 2003) incluye dos señales de tráfico que respectivamente identifican las vías de telepeaje y obligan a quien vaya a abonar el importe del peaje por este método, a estar equipado con un OBE válido. Las señales oficiales representan una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul. La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado, que se denominan vías dedicadas. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que se admite el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican en cada caso. El número de vías de peaje equipadas con el sistema Vía T es a 31 de diciembre de 2012 de 1.383 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 451,34 millones de Euros, que supone el 35% 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 2012 existen 73 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 35 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 2012, clasificadas por motivos.

Por lo que respecta a las competencias de la Dirección General de Carreteras referidas a la explotación de las autopistas de peaje en sus aspectos técnicos, el número de reclamaciones efectuadas por los usuarios durante este año, ha sido de 1.969 (2.060 en 2011). Las diversas causas de reclamación se han agrupado en los seis motivos siguientes:

— Peaje.
— Señalización.
— Servicio.
— Iluminación.
— Circulación.
— Otros.

Las 491 reclamaciones con motivo del peaje ocupan el primer lugar en importancia dentro de las que obedecen a una causa identificada, representan el 25% del total de las reclamaciones, y están motivadas principalmente por el extravío o no recogida por el usuario de la tarjeta de control, lo que obliga al pago de mayores recorridos, peajes que se entienden demasiado elevados, desacuerdo por la clasificación del vehículo a efectos del grupo tarifario así como fallos en los medios de pago.

A continuación del peaje el número mayor de reclamaciones corresponde a la categoría Servicio, con un total de 482 (24% del total). En cuanto a la tercera causa de reclamación se encuentra la causa inespecífica «otros» con 431 reclamaciones en el año 2012 (22% del total), la situación ha pasado de 323 reclamaciones en 2010 a 370 en el presente año.

Tabla 4.2.1. Relación de áreas de servicio en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

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-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,0	1	Cortijo de robledo (360). Es doble. Una por sentido de circulación
AP-51: Ávila - Villacastín	23,10	—w	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	5	La Jonquera (7), Empordá (35), Gironés (71), La Selva (86), Montseny (117)
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	6	L'Hospitalet (283), Baix Ebre (317), Benicarló (358), La Ribera (404), La Plana (448), Sagunto (478)
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	3	La Safor (570), San Antonio (613), La Marina (655)
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	2	Vallés (144), Bellaterra (151)
AP-71: León - Astorga	37,70	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 (P.K. 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)
Total	2.559,48	73	

AREAS DE SERVICIO EN AUTOPISTAS DE PEAJE

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



Figura 4.2.1. Áreas de Servicio. Situación de las áreas de servicio en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

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 7,9 millones de vehículos × kilómetro, dato un poco peor que el correspondiente al año anterior (7,5 millones de vehículos × kilómetro).

Tabla 4.3.1. Reclamaciones. Año 2012

Autopista	Motivos de las reclamaciones						Total
	Peaje	Señalización	Servicio	Iluminación	Circulación	Otros	
AP-1: Burgos - Armiñón	2	3	1	1	1	10	18
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	32	0	1	0	2	0	35
AP-36: Ocaña - La Roda	15	1	4	0	1	0	21
AP-4: Sevilla - Cádiz	8	2	3	0	5	7	25
AP-41: Madrid - Toledo	1	0	0	0	0	5	6
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	12	42	0	0	0	25	79
AP-51: Ávila - Villacastín	2	9	61	0	2	5	79
AP-53: Santiago - Alto de Santo Domingo	7	4	4	0	5	17	37
AP-6: Villalba - Adanero	7	20	207	0	15	29	278
AP-61: Segovia - San Rafael	2	8	33	1	0	2	46
AP-66: León - Campomanes	3	11	5	0	7	16	42
AP-68: Bilbao - Zaragoza	14	10	10	0	6	13	53
AP-7: Alicante - Cartagena	19	11	9	0	0	29	68
AP-7: Barcelona - Tarragona	18	13	12	0	26	25	94
AP-7: Cartagena - Vera	2	12	2	0	0	12	28
AP-7: Circunvalación de Alicante	3	5	0	0	0	6	14
AP-7: Málaga - Guadiaro	17	7	1	1	31	31	88
AP-7: Montmeló - La Junquera	56	4	12	0	69	25	166
AP-7: Tarragona - Valencia	30	9	9	0	3	19	70
AP-7: Valencia - Alicante	56	13	10	0	16	7	102
AP-7: Montmeló - Papiol	0	0	0	0	0	0	0
AP-71: León - Astorga	0	3	0	0	2	0	5
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	82	28	74	3	26	70	283
M-12: Eje Aeropuerto	0	77	6	0	3	16	102
R-2: Madrid - Guadalajara	9	10	2	0	0	7	28
R-3: Madrid - Arganda	55	3	6	1	0	4	69
R-4: Madrid a Ocaña	14	13	2	0	7	50	86
R-5: Madrid - Navalcarnero	25	12	8	0	1	1	47
Total	491	330	482	7	228	431	1.969

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 (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 Km^2 de territorio, mientras que la media de los 12 Estados Miembro más antiguos de la Unión Europea es de 120 hab/Km^2 y dentro de ellos países próximos a España, como Italia y Francia, cuentan con 201 hab/Km^2 y 97 hab/Km^2 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 (D.A.C.) supone establecer en las diferentes vías de las barreras de peaje, captadores o detectores diversos que permiten registrar automáticamente en los centros de control los tipos de vehículos y grupos tarifarios a que pertenecen. El número de vehículos se obtiene por las sucesivas interrupciones de paso de los vehículos y la clasificación automática es función de dos factores que son el número de ejes y la existencia o no de doble rueda.

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

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

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

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

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

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

Tabla 5.1.1. Sistemas de control del peaje en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

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 barr
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 a
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
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 Ma
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-4
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

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 (I.P.C.) y desechando la formula 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):

$$T_t = K_t \square T_0$$

La nomenclatura empleada representa lo siguiente: K_{t-1} corresponde al valor del coeficiente K_t obtenido en la revisión inmediatamente anterior a aquella de que se trate.

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

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

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

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

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

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

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

Ligeros (L)	Motocicletas con o sin sidecar. Vehículos de turismo sin remolque o con remolque sin rueda gemela (doble neumático). Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.
Pesados 1 (P1)	Camiones y autocares de dos ejes. Camiones y autocares de dos ejes y con remolque de un eje. Camiones y autocares de tres ejes. Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de un eje con rueda gemela (doble neumático).
Pesados 2 (P2)	Camiones y autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más. Turismos, furgones, furgonetas o microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o m s 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 m s 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 2012.

5.3. Tarifas e ingresos de cada autopista y del conjunto de la Red Estatal (2012)

5.3.1. Tarifas vigentes durante el año 2012

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 2012 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 × 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 0,0293 euros/Km, seguida de la AP-51 (AP-6 - Conexión con Ávila) con 0,0294 euros/Km, y la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0330 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 (1,1382 euros) que no se tarifan en €/Km sino por la totalidad del túnel, y la M-12 (Eje aeropuerto), en la que la tarifa no se establece en €/Km sino por barrera de peaje, éstos corresponden a la AP-46 (Alto las Pedrizas - Málaga) con 0,1441 euros/Km, seguida de la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,1340 euros/Km y de la R-4 (Madrid - Ocaña) con 0,1283 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 0,0420 euros/Km, seguida de la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0673 euros/Km y la AP-71 (León - Astorga) con 0,0708 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 (6,5041 euros), y la M-12 (Eje aeropuerto), éstos se dan en la AP-66 (León - Campomanes) con un valor de 0,2314 euros/Km, seguida de la AP-6 (Villalba - Villacastín - Adanero) con 0,2288 euros/Km y la AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,2200 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 0,0672 euros/Km, seguida de la AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,0807 euros/Km, y la R-4 (Madrid - Ocaña) con 0,0856 euros/Km. En lo que refiere a los valores máximos de la tarifa unitaria, con las excepciones anteriormente indicadas, éstos corresponden la AP-9 (Ferrol – Frontera Portuguesa) con 0,2930 euros/Km, seguida de la AP-6 (Villalba - Villacastín - Adanero) con 0,2540 euros/Km y de la AP-46 (Alto las Pedrizas - Málaga) con un valor de 0,2475 euros/Km.

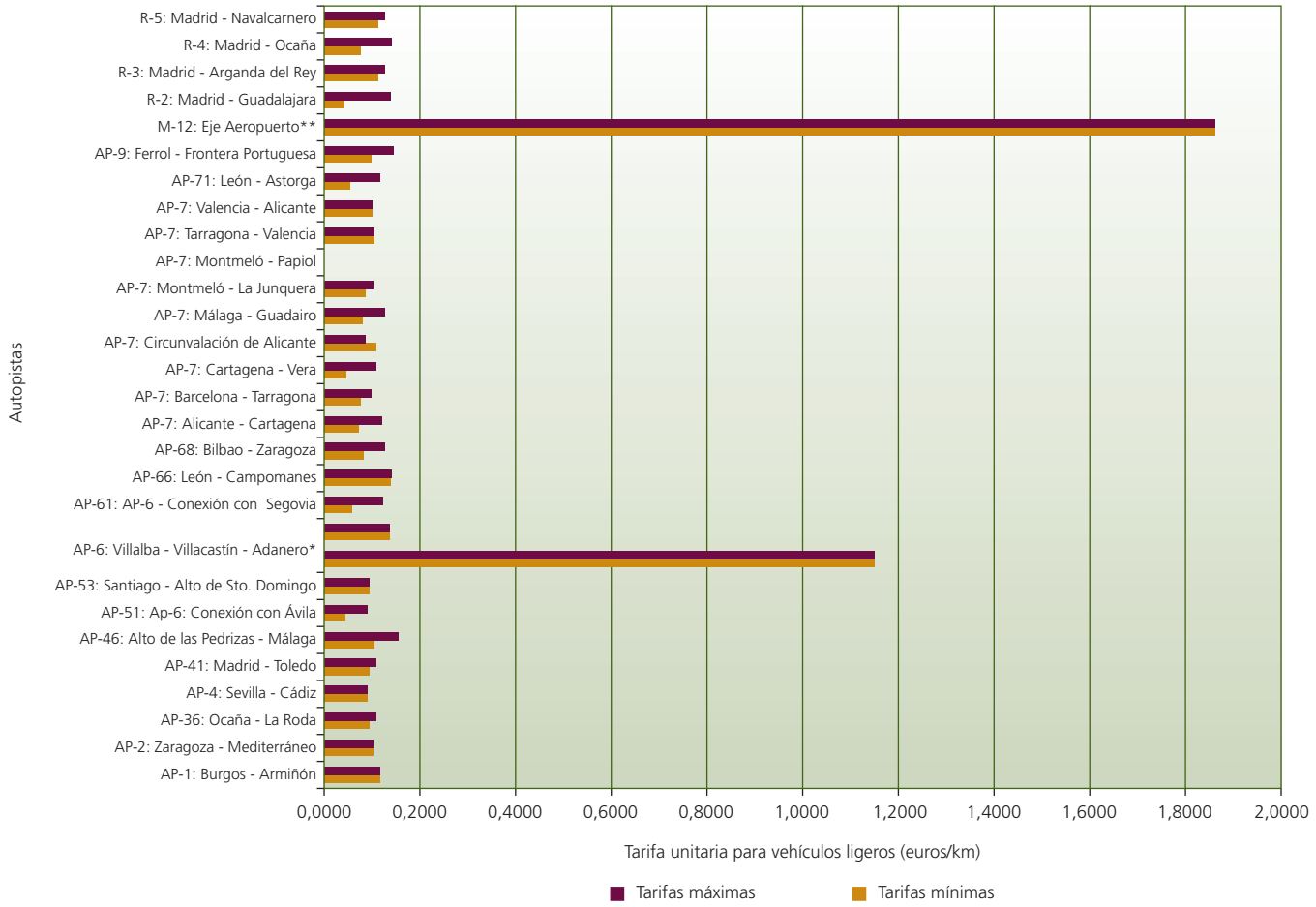
Todas las tarifas indicadas son con exclusión del IVA correspondiente.

Tabla 5.3.1.1. Resumen de tarifas (2012)

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	18.213	561,95	0,1051	0,1051	0,1131	0,1999	0,1131	0,2167	
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	10.176	802,61	0,0896	0,0896	0,1323	0,1323	0,1986	0,1986	
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.103	144,80	0,0834	0,0968	0,1163	0,1373	0,1422	0,1643	
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	19.035	653,62	0,0781	0,0781	0,1376	0,1376	0,1526	0,1526	
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.479	31,84	0,0808	0,0968	0,1138	0,1372	0,1372	0,1642	
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,0	8.194	84,08	0,0946	0,1441	0,1311	0,1659	0,1892	0,2475	
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	6.797	57,47	0,0294	0,0798	0,1009	0,1009	0,1264	0,1264	
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	4.954	102,63	0,0819	0,0819	0,1384	0,1384	0,1642	0,1642	
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero (*)	69,6	25.537	650,51	1,1382	1,1382	6,5041	6,5041	7,4796	7,4796	Túnel €/km
				0,1273	0,1273	0,2288	0,2288	0,2540	0,2540	Cielo abierto €/km
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.288	63,70	0,0446	0,1107	0,1177	0,1177	0,1429	0,1429	
AP-66: León - Campomanes	77,8	7.971	226,84	0,1267	0,1288	0,2294	0,2314	0,2938	0,2349	
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	11.842	1.276,03	0,0717	0,1151	0,1331	0,2108	0,1538	0,2387	
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.931	474,67	0,0602	0,1068	0,1068	0,1246	0,1363	0,1514	
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	47.589	1.748,01	0,0648	0,0860	0,1156	0,1602	0,1480	0,2019	
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.820	116,22	0,0330	0,0968	0,0673	0,1372	0,0833	0,1642	
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	5.715	69,44	0,0966	0,0760	0,1370	0,1066	0,1640	0,1288	
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	25.814	927,32	0,0673	0,1150	0,1036	0,1145	0,1346	0,1970	
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	39.166	1.949,27	0,0763	0,0900	0,1215	0,1455	0,1562	0,1823	
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	103.289	1.007,10	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	16.528	1.363,05	0,0917	0,0917	0,1237	0,1237	0,1359	0,1359	
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	17.691	961,67	0,0897	0,0897	0,1212	0,1212	0,1328	0,1328	
AP-71: León - Astorga	37,7	4.017	55,48	0,0422	0,1052	0,0708	0,1415	0,0858	0,1717	
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	21.821	1.753,95	0,0860	0,1340	0,1440	0,2200	0,1820	0,2930	
M-12: Eje Aeropuerto (**)	9,4	18.298	63,22	1,8500	1,8500	2,3000	2,3000	2,3000	2,3000	
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	5.928	135,16	0,0293	0,1259	0,0420	0,1429	0,0672	0,2102	
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	10.308	119,98	0,1020	0,1138	0,1429	0,1549	0,1733	0,1942	
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	5.489	105,48	0,0643	0,1283	0,0728	0,1456	0,0856	0,1713	
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	7.611	88,11	0,1020	0,1138	0,1429	0,1549	0,1733	0,1942	
Total Red Estatal	**2.559,5**	**16.647**	**15.594,2**	**0,0293**	**0,1441**	**0,0420**	**0,2314**	**0,0672**	**0,2930**	

(*) Los tramos correspondientes al túnel del Guadarrama no se tarifan en €/Km sino por la totalidad del túnel.
(**) La tarifa establecida para la autopista M-12 según el R.D. de concesión no se establece en €/Km sino por barrera de peaje.

Gráfico 5.3.1.1. Comparación de tarifas por autopistas



(*) Los tramos correspondientes al túnel de Guadarrama no se tarifan 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 2012

Los ingresos totales obtenidos por las Autopistas de la Red Estatal durante el año 2012, IVA excluido, ascendieron a la cantidad de 1.294,14 millones de euros (1.360,66 en 2011), lo cual supone un decrecimiento en relación con el año anterior del 4,89%. Entre todas las autopistas destacan especialmente en este sentido la AP-7 en sus itinerarios Montmeló - La Jonquera con unos ingresos de 182,51 millones de euros, Barcelona - Tarragona con 166,25 millones de euros, y la AP-9 Ferrol - Frontera portuguesa, con 132,35 millones de euros. Entre los tres itinerarios generan unos ingresos del 37% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. En sentido contrario, las autopistas con menos ingresos totales han sido la AP-41 (Madrid - Toledo), con 1,95 millones de euros, la AP-51 (AP-6 - Conexión con Ávila) con 3,93 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 47% del total, la AP-2 (Zaragoza - Mediterráneo) con un 44% y la AP-68 (Bilbao - Zaragoza) con un 43%. 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 35% 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 2012. Comparando las recaudaciones con los Veh × Km recorridos se puede obtener un ratio que se denomina «índice tarifario», que representaría el valor medio en euros que le cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista. Este índice tiene relación directa con las tarifas vigentes. Por simplicidad numérica, se expresa dicho índice multiplicado por 1.000 (es decir, el índice representaría las milésimas de Euro que cuesta a un vehículo medio equivalente recorrer un kilómetro de autopista). Su valor medio para el año 2012 es de 82,99 euros/milVeh × 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 156,75 euros/milVeh × km, AP-6 (Villalba - Adanero) con 139,46 euros/milVeh × km, la R-4 (Madrid - Ocaña) con 123,93 euros/milVeh × km y la R-2 (Madrid - Guadalajara) con 111,68 euros/milVeh × 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 1,66 millones de euros/Km, AP-7 (Montmeló - La Jonquera) con 1,34 millones de euros/Km y AP-6 (Villalba - Adanero) con 1,30 millones de euros/Km.

Los valores inferiores corresponden a las autopistas AP-41 (Madrid - Toledo) con 0,03 millones de euros/Km, AP-7 (Cartagena - Vera) con 0,06 millones de euros/Km, y AP-36 (Ocaña - La Roda) con 0,10 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 (B.O.E. 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 2012, 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, resultando la de 2012/2011 de –4,89%. 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 I.V.A. 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, estando parte de estas rebajas actualmente vigentes mientras que

otras han sido eliminadas a lo largo del ejercicio 2012. Igualmente, deben considerarse la segregación de algunas autopistas de la Red Estatal, que han pasado a depender de las Comunidades Autónomas. Esto último es apreciable en las disminuciones de ingresos de los años 1996 y 2000 que correspondieron a las segregaciones de los tramos Mongat - Malgrat y Barcelona - Montmeló en 1995, y de la autopista Bilbao - Behobia en 1999.

Tabla 5.3.2.1. Ingresos por autopista y para el conjunto de la Red Estatal. 2012

Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x km (millones)	Recaudación (miles de €)		I. Tarifario (€/1.000 vh y km)	Rec. unitaria (miles de €/km)
				Total	Vía T (*)		
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	18.213	561,95	58.915,00	15.329,00	104,84	698,87
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,49	10.176	802,61	77.274,81	33.835,49	96,28	358,60
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.103	144,80	12.993,00	2.619,00	89,73	101,91
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	19.035	653,62	53.376,78	6.358,56	81,66	568,93
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.479	31,84	1.954,86	665,40	61,40	33,24
AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08	8.626,56	965,33	102,60	307,70
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	6.797	57,47	3.930,72	623,42	68,40	170,16
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	4.954	102,63	8.911,12	3.116,13	86,83	157,42
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.537	650,51	90.719,04	22.519,61	139,46	1.303,43
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.288	63,70	5.511,28	1.123,75	86,52	199,11
AP-66: León - Campomanes	77,76	7.971	226,84	35.557,45	13.156,59	156,75	457,27
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	11.842	1.276,03	128.397,48	54.580,51	100,62	436,10
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.931	474,67	8.868,11	1.819,41	18,68	115,77
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	47.589	1.748,01	166.250,05	80.203,35	95,11	1.656,54
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.820	116,22	6.990,52	1.725,90	60,15	62,07
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	5.715	69,44	5.155,70	873,45	74,24	155,29
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	25.814	927,32	44.169,84	8.449,45	47,63	450,02
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	39.166	1.949,27	182.507,87	76.323,23	93,63	1.342,17
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	103.289	1.007,10	0,00	0,00	0,00	0,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	16.528	1.363,05	117.884,19	36.316,37	86,49	523,19
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	17.691	961,67	87.258,18	18.182,70	90,74	587,52
AP-71: León - Astorga	37,70	4.017	55,48	5.271,94	1.571,21	95,02	139,84
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	21.821	1.753,95	132.354,17	54.835,06	75,46	602,71
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.298	63,22	4.159,41	732,52	65,79	440,62
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	5.928	135,16	15.095,19	6.322,23	111,68	242,30
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	10.308	119,98	9.466,56	3.217,15	78,90	297,69
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	5.489	105,48	13.072,62	3.265,00	123,93	249,00
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	7.611	88,11	9.472,02	2.606,50	107,50	299,46
Total Red Estatal	**2.559,48**	**16.647**	**15.594,20**	**1.294.144,45**	**451.336,32**	**82,99**	**505,63**

(*) Vía T: Telepeaje interoperable.

Gráfico 5.3.2.1. Comparación de ingresos por autopistas

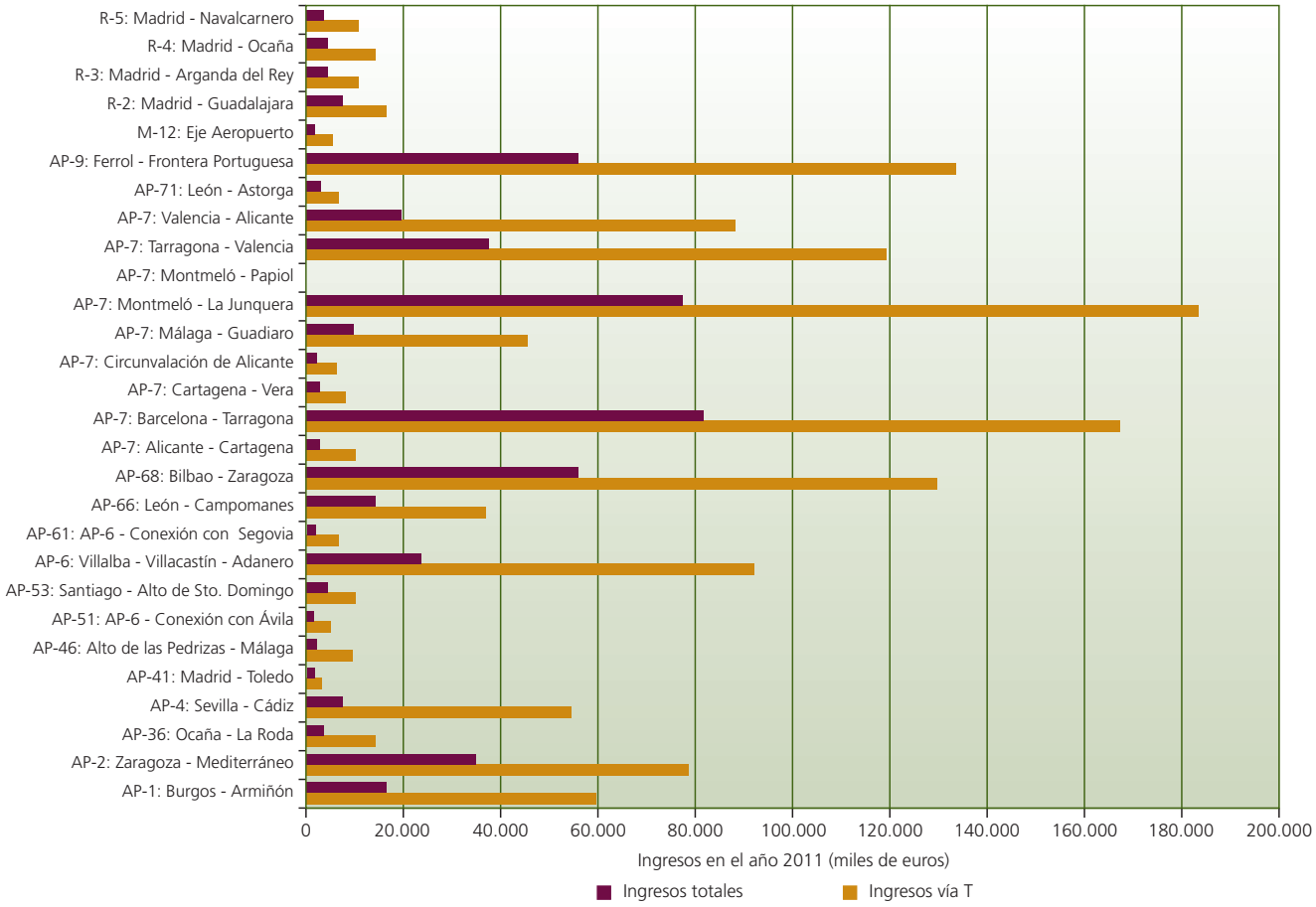


Tabla 5.3.2.2. Evolución de los ingresos para el conjunto de la Red Estatal. 1974-2012

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
					2012	2.559,5	16.647	15.594,20	1.294.144,45

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

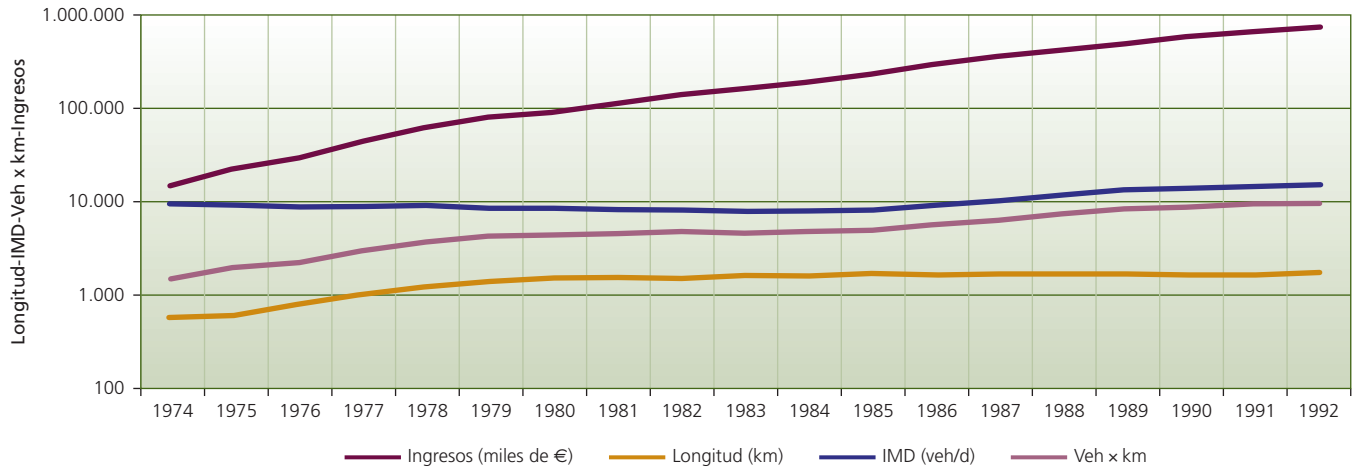
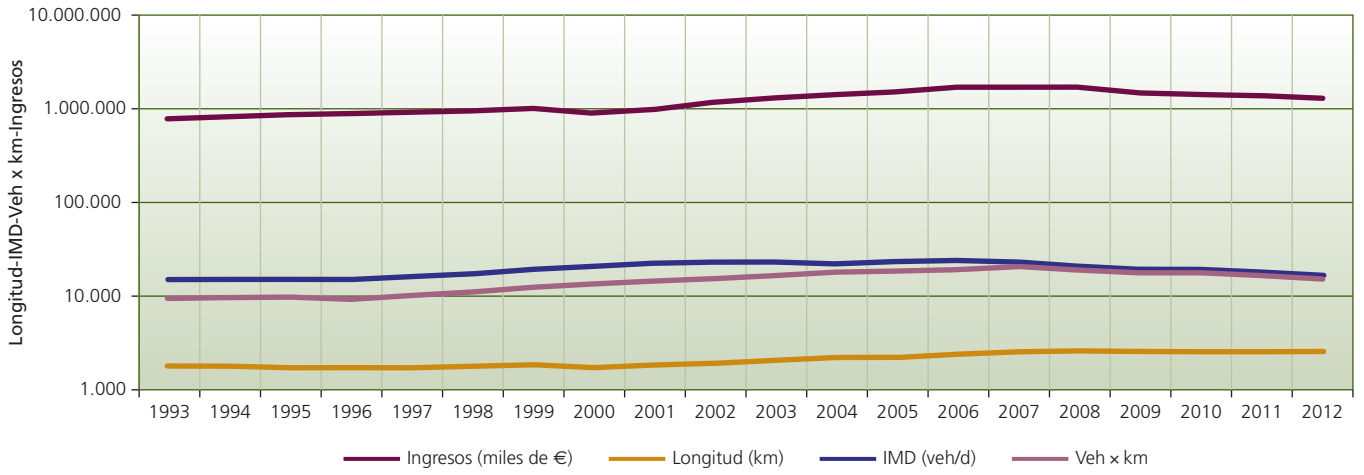


Gráfico 5.3.2.2. Evolución de la red (1992-2011) *(continuación)*



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 2012 en la Red Estatal de Autopistas de Peaje se puede señalar que el gasto total, con exclusión del IVA, ascendió a la cifra de 130,62 millones de euros, lo cual supone un descenso de 12,77% en relación con el gasto efectuado en la anualidad anterior (149,75 millones de euros).

Del total de la inversión realizada, 83,51 millones de euros correspondieron a conservación ordinaria (63,93%) y el resto, 47,11 millones de euros, a conservación extraordinaria (36,07%). Ello supone en relación con el año 2011 se sigue con la tendencia decreciente en cuanto a gastos de conservación se refiere. El gasto promedio por Km. de autopista se situó en la cifra de 47,95 miles de euros/Km. (recuérdese que las cifras de gasto no incluyen el IVA), de los cuales 30,66 miles de euros correspondieron a conservación ordinaria y 17,29 miles de euros a conservación extraordinaria. Según estimaciones realizadas, las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios en un 50,7% de su importe, correspondiendo el restante 49,3% con medios ajenos, mientras que para conservación extraordinaria se subcontrató con empresas externas cerca del 90%.

Analizando el total de la inversión realizada en conservación por cada una de las concesionarias se deduce que AUMAR y AVASA son las que mayor inversión han consignado, con 28,71 y 23,80 millones de euros respectivamente. Destacan las inversiones realizadas por EJE AEROPUERTO, que con 9,44 kilómetros de longitud ha invertido 1,54 millones de euros (163,14 miles de €/Km) debido fundamentalmente a actuaciones en vialidad ordinaria, instalaciones de energía y alumbrado e instalaciones en túneles, así como por EUROPISTAS, que con 84,30 kilómetros ha aplicado 7,62 millones de euros (90,44 miles €/Km), debido principalmente a actuaciones en vialidad ordinaria, firmes e instalaciones de peaje.

Las concesionarias que menor inversión total han realizado han sido AULESA y GUADALCESA, con un importe que asciende a 0,32 Y 0,78 millones de euros respectivamente. La menor inversión por kilómetro, corresponde a AULESA con 8,47 miles de €/Km, aunque procede recordar que su puesta en servicio es relativamente reciente.

Los elementos que generan mayor gasto en total (conservación ordinaria y extraordinaria) son las instalaciones de peaje (23,36 millones de euros), seguidas de la vialidad ordinaria (21,53 millones de euros) y los firmes (20,75 millones de euros en los de tipo flexible y 0,15 millones de euros en los de tipo rígido, estos últimos minoritarios en la red). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2012 son el balizamiento (0,79 millones de euros), la señalización vertical (1,30 millones de euros) y las marcas viales (1,70 millones de euros).

A finales de año la longitud total de autopistas de peaje era de 2.559,48 Km., coincidente con la longitud del año anterior. 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 2012 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 al año 1996. Aunque no se tenga en cuenta el efecto de las nuevas autopistas que han iniciado su explotación durante el período 1996-2012, se observan en la evolución tres períodos diferen-

ciados. 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 en los años 2001, 2002, 2005, 2006, 2008 donde se experimentan unos elevados incrementos interanuales de los gastos de conservación. Finalmente, en el contexto actual se observa que a partir del año 2008 la tendencia se ha invertido y se están produciendo recortes en la inversión en conservación de las autopistas de peaje. .

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 2012.

Tabla 6.1.1. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria (2012)

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	2.377,85	1.610,51	944,11	5.803,45	5.155,50	1.339,56	985,00
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	146,27	0,00	2,25	0,00
3. Obras de tierra	212,19	221,93	4,35	293,42	458,40	18,05	78,20
4. Drenajes	604,95	84,00	325,46	1.158,02	797,50	57,99	164,90
5. Obras de fábrica	0,00	65,78	504,03	637,23	32,20	48,89	31,30
6. Puentes y viaductos	1.971,17	132,12	20,10	960,42	970,50	15,41	752,30
7. Vegetación	907,20	39,63	1.512,40	1.360,62	980,20	182,27	650,60
8. Señalización vertical	29,16	14,82	202,87	359,71	63,40	88,04	326,30
9. Marcas viales	103,88	120,46	450,20	254,38	142,90	103,70	92,70
10. Balizamiento	0,00	96,54	64,64	302,38	42,60	11,94	0,00
11. Barreras de seguridad	694,45	142,23	308,68	1.222,97	1.898,00	223,82	203,40
12. Vallas de cerramiento	126,83	226,34	569,07	633,97	1.862,90	93,59	81,00
13. Limpieza de la vía	258,06	41,07	942,62	529,11	695,20	258,32	551,40
14. Instalciones de energía y alumbrado	680,20	302,62	435,55	1.057,03	680,10	496,75	212,80
15. Instalaciones de comunicación y control	694,68	512,59	410,18	458,20	599,70	87,96	177,90
16. Instalaciones de peaje	4.498,92	122,42	1.396,54	9.282,51	3.064,70	1.150,93	512,20
17. Instalaciones en túneles	0,00	277,55	315,61	259,45	0,00	115,38	26,00
18. Vialidad ordinaria	4.896,86	746,29	689,66	2.485,21	4.162,20	2.349,05	448,90
19. Vialidad invernal	585,31	2.163,98	393,74	84,63	1.520,70	980,14	335,40
20. Edificios	1.516,63	46,89	67,31	1.416,44	674,80	0,00	898,50
Gasto total en conservación	20.158,34	6.967,77	9.557,12	28.705,42	23.801,50	7.624,04	6.528,80
Longitud a 31-12-2012 (km)	478,47	77,76	219,60	467,66	294,42	84,30	120,38
Gasto unitario (miles de euros/km)	42,13	89,61	43,52	61,38	80,84	90,44	54,23

	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	1.339,88	40,87	33,50	107,50	244,06	29,14	404,49
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	116,68	37,24	0,00	98,69	36,06	19,11	20,08
4. Drenajes	79,30	24,86	23,10	0,00	93,64	183,95	144,19
5. Obras de fábrica	244,20	2,26	0,00	0,00	30,65	74,09	5,32
6. Puentes y viaductos	27,90	41,20	0,00	1,51	4,46	42,33	111,72
7. Vegetación	297,74	218,55	22,50	132,24	127,02	282,24	218,79
8. Señalización vertical	9,48	26,10	1,50	5,68	12,17	58,27	28,85
9. Marcas viales	49,78	30,96	0,00	0,00	17,25	153,01	2,89
10. Balizamiento	49,32	18,66	0,00	16,81	40,91	45,54	13,06
11. Barreras de seguridad	116,85	49,79	33,50	0,00	99,20	413,32	180,38
12. Vallas de cerramiento	39,12	20,85	1,80	0,00	34,69	254,19	30,52
13. Limpieza de la vía	55,64	89,84	3,80	66,63	105,12	211,81	178,95
14. Instalciones de energía y alumbrado	75,51	55,10	12,30	89,86	295,54	1.494,23	228,70
15. Instalaciones de comunicación y control	100,41	110,86	2,60	9,05	35,64	289,30	25,62
16. Instalaciones de peaje	568,11	42,74	150,70	270,40	463,05	425,76	316,78
17. Instalaciones en túneles	123,51	117,96	0,00	33,96	0,00	155,57	15,05
18. Vialidad ordinaria	391,22	542,72	0,00	243,80	408,75	816,77	620,72
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	97,48	149,35	413,25	92,77
20. Edificios	0,00	0,00	34,00	0,00	274,19	137,87	45,55
Gasto total en conservación	3.684,65	1.470,56	319,30	1.173,61	2.471,75	5.499,75	2.684,43
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	80,70	93,10	98,00
Gasto unitario (miles de euros/km)	37,54	19,20	8,47	20,73	30,63	59,07	27,39

Tabla 6.1.1. Gasto total en conservación por Sociedad Concesionaria (2012) *(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	GUADAL-CESA AP-46	Total red	% del total	Gasto por km
1. Firmes flexibles	139,09	60,03	60,63	50,42	27,30	0,00	20.752,89	15,89%	7,62
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	148,52	0,11%	0,05
3. Obras de tierra	2,16	3,00	41,65	38,02	0,01	7,42	1.706,66	1,31%	0,63
4. Drenajes	22,15	130,61	6,65	16,09	26,31	0,00	3.943,67	3,02%	1,45
5. Obras de fábrica	14,44	11,43	6,65	0,00	5,83	0,00	1.714,30	1,31%	0,63
6. Puentes y viaductos	6,73	62,27	26,29	1.362,43	2,50	0,00	6.511,36	4,98%	2,39
7. Vegetación	76,87	164,76	56,65	46,68	13,12	18,97	7.309,05	5,60%	2,68
8. Señalización vertical	2,51	7,73	43,92	7,07	2,20	7,52	1.297,30	0,99%	0,48
9. Marcas viales	32,79	48,47	101,66	0,00	0,00	0,00	1.705,03	1,31%	0,63
10. Balizamiento	4,88	18,91	41,42	6,06	8,46	8,87	791,00	0,61%	0,29
11. Barreras de seguridad	24,65	41,38	47,65	57,20	9,76	21,36	5.788,59	4,43%	2,12
12. Vallas de cerramiento	0,00	42,95	16,65	111,71	3,70	3,81	4.153,69	3,18%	1,52
13. Limpieza de la vía	6,46	83,32	69,77	71,68	2,10	21,05	4.241,95	3,25%	1,56
14. Instalciones de energía y alumbrado	188,90	23,41	268,97	105,47	99,43	77,65	6.880,12	5,27%	2,53
15. Instalaciones de comunicación y control	144,64	37,47	106,88	82,05	223,00	168,46	4.277,19	3,27%	1,57
16. Instalaciones de peaje	106,44	244,56	167,59	37,50	514,70	25,41	23.361,96	17,89%	8,58
17. Instalaciones en túneles	167,37	0,00	0,00	172,81	220,42	1,05	2.001,69	1,53%	0,73
18. Vialidad ordinaria	588,63	628,92	259,81	666,59	174,46	411,80	21.532,36	16,48%	7,90
19. Vialidad invernal	11,33	219,79	270,46	0,00	0,55	2,89	7.321,77	5,61%	2,69
20. Edificios	0,00	71,61	0,00	0,00	0,00	0,00	5.183,79	3,97%	1,90
Gasto total en conservación	1.540,04	1.900,60	1.593,30	2.831,78	1.333,85	776,26	130.622,87	100,00%	47,95
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	180,66	76,71	112,62	33,20	28,04	2.724,12		
Gasto unitario (miles de euros/km)	163,14	10,52	20,77	25,14	40,18	27,68	47,95		

(*) La longitud para estas concesiones no coincide con la utlizada para el cálculo de IMDs.
Los gastos de conservación engloban los totales de la concesión, incluyendo tramos libres de peaje fuera del tramo de peaje pero incluidos en la concesión administrativa.

Gráfico 6.1.1. Gasto total en conservación por elementos (2012)

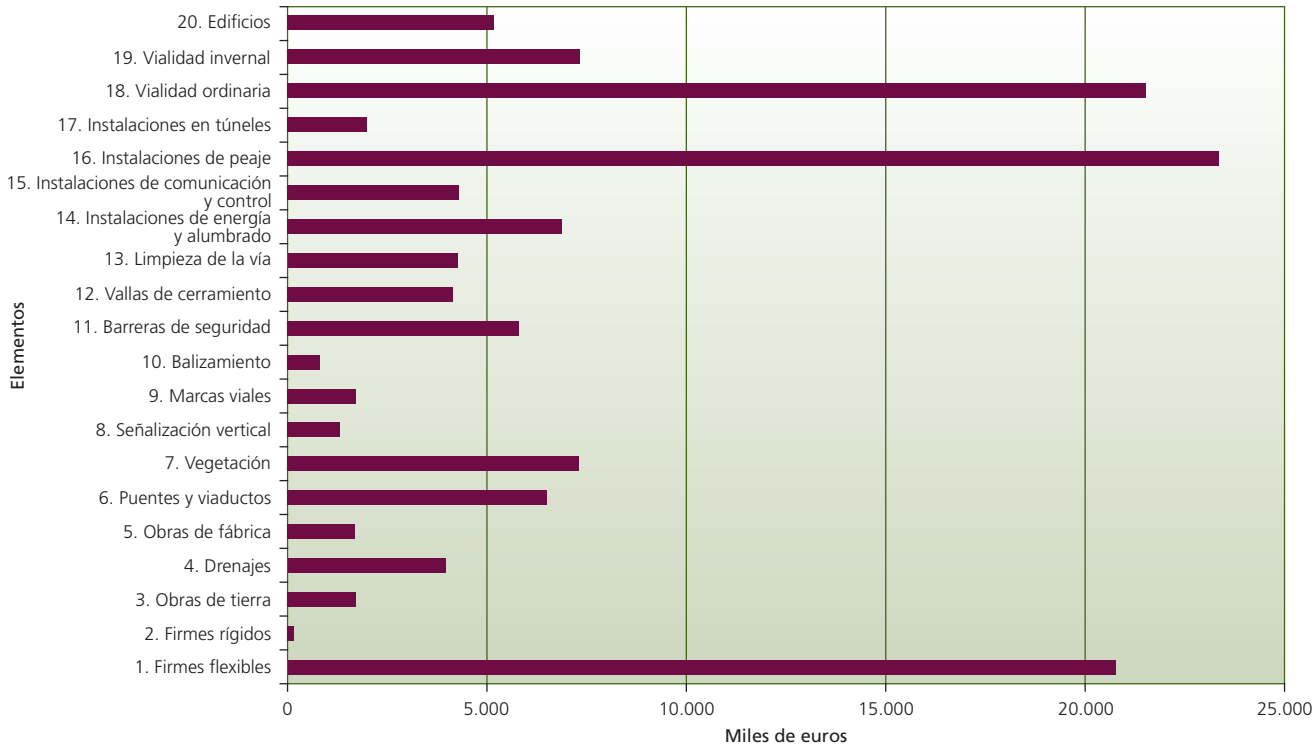
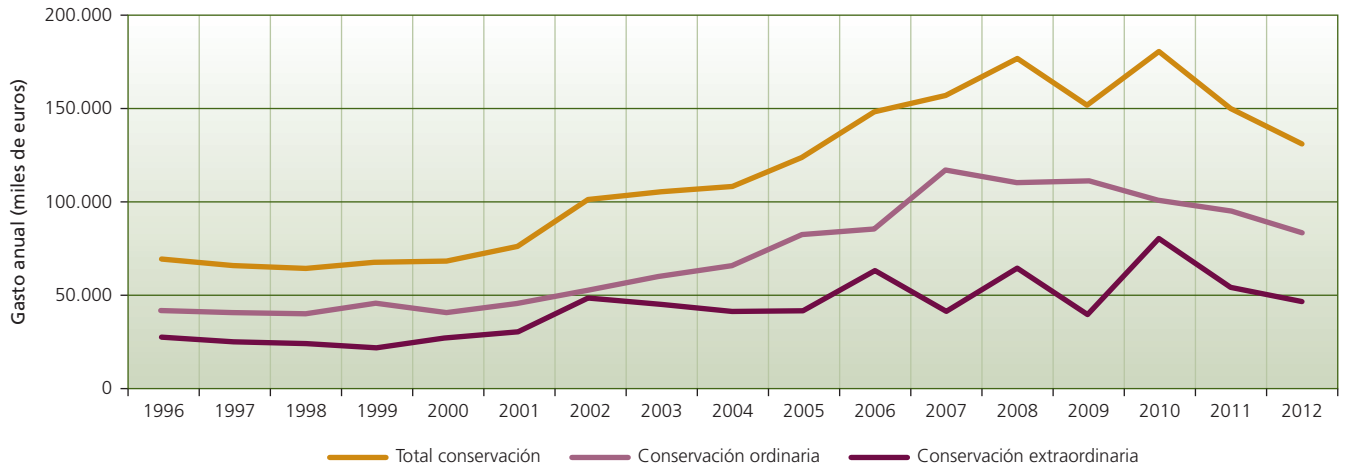


Tabla 6.1.2. Evolución del gasto en conservación (1996-2012)

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%
2012	83.513,37	47.109,50	130.622,87	–12,77%	78,15%

Cifras en miles de euros..

Gráfico 6.1.2. Evolución de los gastos de conservación en la Red (1996-2012)



6.2. Indicadores de conservación ordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2012)

La gestión de las tareas ordinarias de conservación y mantenimiento que realizan las Sociedades Concesionarias han supuesto para el año 2012 un importe de 83,51 millones de euros, lo que representa el 63,93% 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 30,66 miles de euros/Km. Las actividades de conservación ordinaria se llevaron a cabo con medios propios aproximadamente en un 50,7% de su presupuesto, correspondiendo el restante 49,3% 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 15,39 y 12,01 millones de euros respectivamente, coincidiendo con ser las concesionarias que disponen de la red de mayor longitud. La concesionaria que menor inversión total ha realizado ha sido AULESA, con un importe que asciende a 0,32 millones de euros, y la que menor inversión por kilómetro ha realizado ha sido igualmente AULESA con 8,47 miles de €/Km.

Los elementos que generan mayor gasto en conservación ordinaria son la vialidad ordinaria (21,07 millones de euros) y las instalaciones de peaje (12,69 millones de euros). En el otro extremo, los elementos a los que se ha dedicado menor gasto durante el año 2012 son los firmes rígidos (0,02 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 está invirtiendo la tendencia predominante del uso de medios ajenos, siendo actualmente muy semejante la realización mediante medios propios y 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 (U.T.E.) similar a los que realiza la Dirección General de Carreteras en los contratos de conservación integral, suscribiendo un contrato de mantenimiento y reposición de elementos, para ejecutar la mayoría de las labores de conservación de la autopista, disponiendo de un número de operarios y maquinaria de acuerdo con unos planes mensuales de trabajo establecidos previamente por el responsable del mantenimiento de la autopista, que se abona por certificaciones, tanto en función de maquinaria y número de operarios utilizados como por unidades de obra ejecutadas.

Tabla 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria (2012)

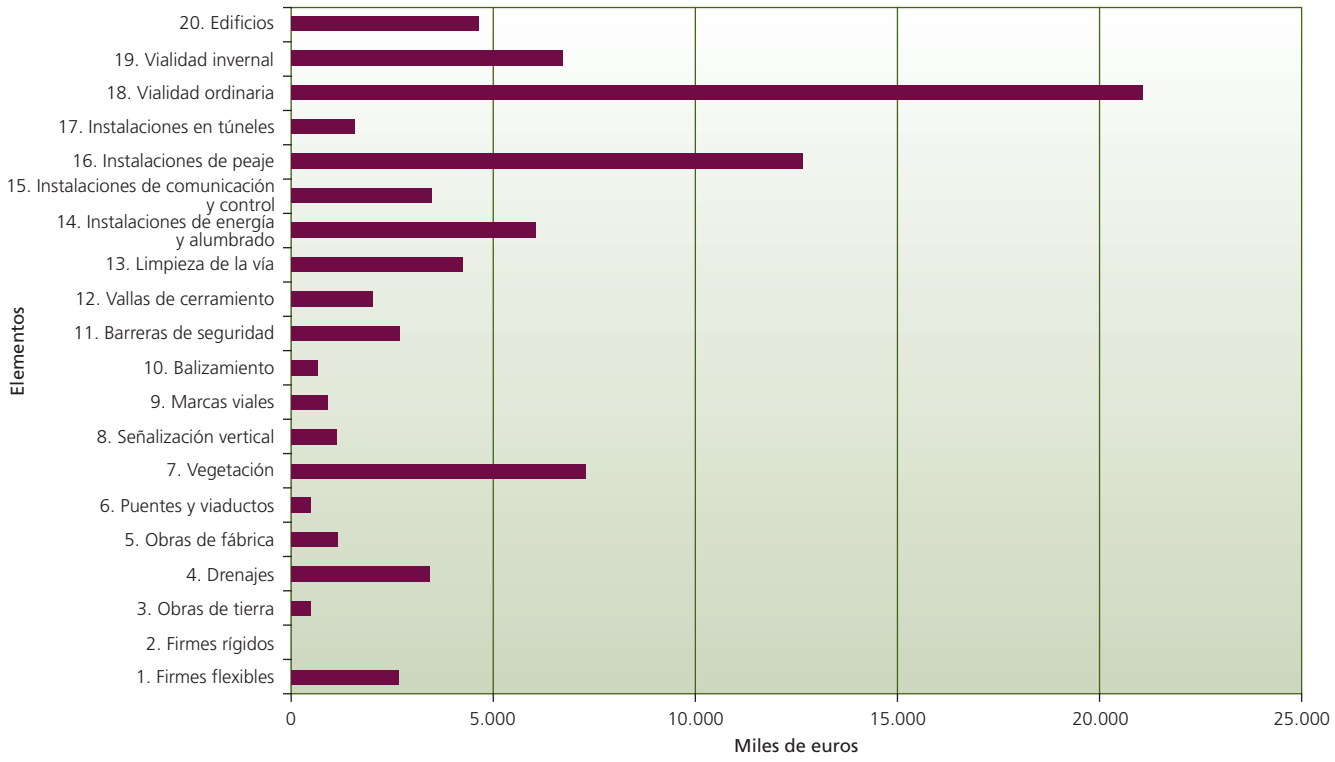
Gasto en conservación ordinaria por elementos, año 2008 (miles de euros)	ACESA AP-2/AP-7	AUCALSA AP-66	AUDASA AP-9	AUMAR AP-4/AP-7	AVASA AP-68	EUROPISTAS AP-1	IBERP-CASTELL AP-6/51/61
1. Firmes flexibles	196,16	0,00	68,91	634,30	53,80	233,11	281,60
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	16,27	0,00	2,25	0,00
3. Obras de tierra	11,93	0,53	4,35	13,80	0,00	3,05	78,20
4. Drenajes	604,95	84,00	325,46	1.158,02	298,60	57,99	164,90
5. Obras de fábrica	0,00	65,78	504,03	134,33	0,00	27,06	31,30
6. Puentes y viaductos	6,31	3,76	20,10	136,97	0,00	15,41	0,00
7. Vegetación	907,20	38,20	1.512,40	1.360,62	980,20	182,27	650,60
8. Señalización vertical	17,71	14,82	202,87	283,58	2,40	86,42	326,30
9. Marcas viales	4,40	0,43	450,20	33,17	0,00	68,91	78,20
10. Balizamiento		1,71	64,64	302,38	3,20	11,94	0,00
11. Barreras de seguridad	429,45	103,05	308,68	277,77	320,90	172,15	203,40
12. Vallas de cerramiento	40,34	226,34	569,07	360,47	104,70	93,59	81,00
13. Limpieza de la vía	258,06	41,07	942,62	529,11	695,20	258,32	551,40
14. Instalciones de energía y alumbrado	680,20	273,63	435,55	771,25	286,00	496,75	212,80
15. Instalaciones de comunicación y control	694,68	69,05	324,44	428,83	417,30	55,12	177,90
16. Instalaciones de peaje	4.498,92	100,84	1.048,28	1.818,31	560,50	860,66	512,20
17. Instalaciones en túneles	0,00	39,15	315,61	131,23	0,00	115,38	26,00
18. Vialidad ordinaria	4.896,86	746,29	689,66	2.354,14	3.950,20	2.227,45	448,90
19. Vialidad invernal	585,31	1.994,97	393,74	76,47	1.102,80	980,14	335,40
20. Edificios	1.516,63	40,47	67,31	1.190,43	450,50	0,00	809,50
Gasto en conservación ordinaria	15.349,11	3.844,09	8.247,92	12.011,45	9.226,30	5.947,97	4.969,60
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)	32,08	49,44	37,56	25,68	31,34	70,56	41,28
	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	606,21	40,87	33,50	50,27	244,06	29,14	54,56
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	116,68	37,24	0,00	98,69	36,06	19,11	20,08
4. Drenajes	79,30	24,86	23,10	0,00	93,64	183,95	144,19
5. Obras de fábrica	244,20	2,26	0,00	0,00	30,65	74,09	5,32
6. Puentes y viaductos	27,90	41,20	0,00	1,51	4,46	42,33	111,72
7. Vegetación	297,74	218,55	22,50	132,24	127,02	282,24	218,79
8. Señalización vertical	9,48	26,10	1,50	5,68	12,17	58,27	28,85
9. Marcas viales	24,72	30,96	0,00	0,00	17,25	153,01	2,89
10. Balizamiento	49,32	18,66	0,00	16,81	40,91	45,54	13,06
11. Barreras de seguridad	116,85	49,79	33,50	0,00	79,10	208,27	180,38
12. Vallas de cerramiento	39,12	20,85	1,80	0,00	34,69	254,19	30,52
13. Limpieza de la vía	55,64	89,84	3,80	66,63	105,12	211,81	178,95
14. Instalciones de energía y alumbrado	75,51	47,12	12,30	89,86	185,47	1.494,23	228,70
15. Instalaciones de comunicación y control	100,41	110,86	2,60	9,05	35,64	289,30	25,62
16. Instalaciones de peaje	568,11	42,74	150,70	228,21	463,05	425,76	316,78
17. Instalaciones en túneles	74,71	117,96	0,00	33,96	0,00	155,57	15,05
18. Vialidad ordinaria	391,22	542,72	0,00	243,80	408,75	816,77	620,72
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	97,48	149,35	413,25	92,77
20. Edificios	0,00	0,00	34,00	0,00	274,19	137,87	45,55
Gasto en conservación ordinaria	2.877,12	1.462,58	319,30	1.074,19	2.341,58	5.294,70	2.334,50
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	80,70	93,10	98,00
Gasto unitario (miles de euros/km)	29,31	19,09	8,47	18,98	29,02	56,87	23,82

Tabla 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por Sociedad Concesionaria (2012) *(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	8,75	60,03	26,65	33,15	27,30	0,00	2.682,37	3,21%	0,98
2. Firmes rígidos			0,00	0,00	0,00	0,00	18,52	0,02%	0,01
3. Obras de tierra	2,16	3,00	41,65	0,00	0,01	7,42	493,96	0,59%	0,18
4. Drenajes	22,15	130,61	6,65	9,19	26,31	0,00	3.437,87	4,12%	1,26
5. Obras de fábrica	14,44	11,43	6,65	0,00	5,83	0,00	1.157,37	1,39%	0,42
6. Puentes y viaductos	6,73	62,27	21,65	0,00	2,50	0,00	504,82	0,60%	0,19
7. Vegetación	46,87	164,76	56,65	46,68	13,12	18,97	7.277,62	8,71%	2,67
8. Señalización vertical	2,42	7,73	43,92	7,07	2,20	7,52	1.147,01	1,37%	0,42
9. Marcas viales	0,82	48,47	16,65	0,00	0,00	0,00	930,08	1,11%	0,34
10. Balizamiento	4,88	18,91	41,42	6,06	8,46	8,87	656,77	0,79%	0,24
11. Barreras de seguridad	24,65	41,38	47,65	57,20	9,76	21,36	2.685,29	3,22%	0,99
12. Vallas de cerramiento	0,00	42,95	16,65	111,71	3,70	3,81	2.035,50	2,44%	0,75
13. Limpieza de la vía	6,46	83,32	69,77	71,68	2,10	21,05	4.241,95	5,08%	1,56
14. Instalaciones de energía y alumbrado	188,90	23,41	268,97	105,47	99,43	77,65	6.053,20	7,25%	2,22
15. Instalaciones de comunicación y control	124,02	37,47	106,88	82,05	223,00	168,46	3.482,68	4,17%	1,28
16. Instalaciones de peaje	106,44	244,56	167,59	37,50	514,70	25,41	12.691,26	15,20%	4,66
17. Instalaciones en túneles	167,37		0,00	172,81	220,42	1,05	1.586,27	1,90%	0,58
18. Vialidad ordinaria	587,03	628,92	259,81	666,59	174,46	411,80	21.066,09	25,22%	7,73
19. Vialidad invernal	11,33	219,79	270,46	0,00	0,55	2,89	6.726,70	8,05%	2,47
20. Edificios	0,00	71,61	0,00	0,00	0,00	0,00	4.638,06	5,55%	1,70
Gasto en conservación ordinaria	1.325,42	1.900,60	1.469,67	1.407,16	1.333,85	776,26	83.513,37	100,00%	30,66
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	180,66	76,71	112,62	33,20	28,04	2.724,12		
Gasto unitario (miles de euros/km)	140,40	10,52	19,16	12,49	40,18	27,68	30,66		

(*) La longitud para estas concesiones no coincide con la utlizada para el cálculo de IMDs. Los gastos de conservación engloban los totales de la concesión, incluyendo tramos libres de peaje fuera del tramo de peaje pero incluidos en la concesión administrativa.

Gráfico 6.2.1. Gasto en conservación ordinaria por elementos (2012)



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. Distribución del gasto en conservación ordinaria (2012)

Gasto en conservación ordinaria según medios (miles de euros) año 2012	Medios propios	Medios ajenos	Total	%	Por km
1. Firmes flexibles	819,60	1.862,77	2.682,37	3,21%	0,98
2. Firmes rígidos	18,52	0,00	18,52	0,02%	0,01
3. Obras de tierras	313,19	180,78	493,96	0,59%	0,18
4. Drenaje	556,62	2.881,24	3.437,87	4,12%	1,26
5. Obras de fábrica	566,59	590,77	1.157,37	1,39%	0,42
6. Puentes y viaductos	338,79	166,03	504,82	0,60%	0,19
7. Vegetación	1.680,39	5.597,22	7.277,62	8,71%	2,67
8. Señalización vertical	735,52	411,48	1.147,01	1,37%	0,42
9. Marcas viales	275,37	654,71	930,08	1,11%	0,34
10. Balizamiento	403,72	253,05	656,77	0,79%	0,24
11. Barrera de seguridad	697,75	1.987,54	2.685,29	3,22%	0,99
12. Valla de cerramiento	590,34	1.445,15	2.035,50	2,44%	0,75
13. Limpieza de autopista	931,51	3.310,45	4.241,95	5,08%	1,56
14. Instalaciones de energía y alumbrado	2.554,95	3.498,25	6.053,20	7,25%	2,22
15. Instalaciones de comunicación y control	2.224,12	1.258,56	3.482,68	4,17%	1,28
16. Instalaciones de peaje	8.613,83	4.077,43	12.691,26	15,20%	4,66
17. Instalaciones en túneles	918,19	668,08	1.586,27	1,90%	0,58
18. Vialidad ordinaria	15.081,87	5.984,23	21.066,09	25,22%	7,73
19. Vialidad invernal	3.716,47	3.010,23	6.726,70	8,05%	2,47
20. Edificios	1.273,53	3.364,54	4.638,06	5,55%	1,70
Total	42.310,87	41.202,50	83.513,37	100,00%	30,66

6.3. Indicadores de conservación extraordinaria por autopista y para el conjunto de la Red Estatal (2012)

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 (B.O.E. 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 conti-*

nuo». 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 (cercano al 90%) con medios ajenos a la concesionaria, han supuesto en 2012 un total de 47.109,50 miles de euros, cantidad inferior en un 13,5% a los 54.457,80 miles de euros que se dedicaron a esta modalidad el año anterior. Tan sólo una pequeña parte del presupuesto (entorno al 10%) correspondió a medios propios, siendo el restante 90% efectuado con medios ajenos.

El gasto promedio en conservación extraordinaria por Km. de autopista se situó en la cifra de 17,29 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 16,69 y 14,57 millones de euros respectivamente.

Las actuaciones extraordinarias que mayor gasto suponen a las concesionarias son las relacionadas con los firmes, en cuanto a la necesidad de refuerzos y regeneración de sus características superficiales, con un gasto de 18,07 millones de euros en firmes flexibles y 0,13 en rígidos. A ello le siguen las instalaciones de peaje con 10,67 millones de euros, los puentes y viaductos con 6,01 millones de euros, las barreras de seguridad con 3,10 millones de euros y las actuaciones en cerramientos con 2,12 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. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria (2012)

Gasto en conservación extraordinaria por elementos (miles de euros), año 2012	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	2.181,69	1.610,51	875,20	5.169,15	5.101,70	1.106,45	703,40
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	130,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	200,26	221,40	0,00	279,62	458,40	15,00	0,00
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	498,90	0,00	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	502,90	32,20	21,83	0,00
6. Puentes y viaductos	1.964,86	128,36	0,00	823,45	970,50	0,00	752,30
7. Vegetación	0,00	1,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8. Señalización vertical	11,45	0,00	0,00	76,13	61,00	1,62	0,00
9. Marcas viales	99,48	120,03	0,00	221,21	142,90	34,79	14,50
10. Balizamiento	0,00	94,83	0,00	0,00	39,40	0,00	0,00
11. Barreras de seguridad	265,00	39,18	0,00	945,20	1.577,10	51,67	0,00
12. Vallas de cerramiento	86,49	0,00	0,00	273,50	1.758,20	0,00	0,00
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	28,99	0,00	285,78	394,10	0,00	0,00
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	443,54	85,74	29,37	182,40	32,84	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	21,58	348,26	7.464,20	2.504,20	290,27	0,00
17. Instalaciones en túneles	0,00	238,40	0,00	128,22	0,00	0,00	0,00
18. Vialidad ordinaria	0,00	0,00	0,00	131,07	212,00	121,60	0,00
19. Vialidad invernal	0,00	169,01	0,00	8,16	417,90	0,00	0,00
20. Edificios	0,00	6,42	0,00	226,01	224,30	0,00	89,00
Gasto en conservación extraordinaria	4.809,23	3.123,68	1.309,20	16.693,97	14.575,20	1.676,07	1.559,20
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)	10,05	40,17	5,96	35,70	49,50	19,88	12,95

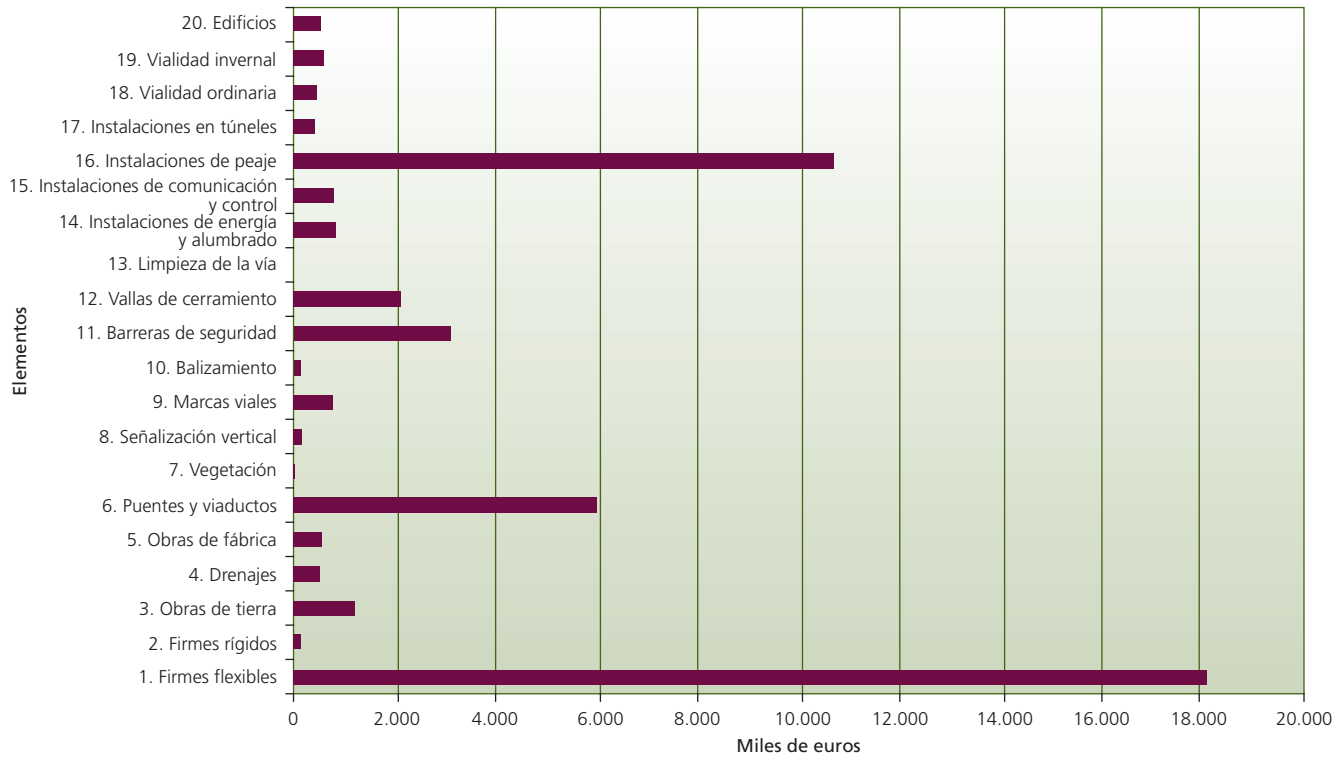
	AUSOL AP-7	AUSUR AP-7	AULESA AP-71	ACEGA AP-53	HENARSA R-2	ACC-Madrid R-3/R-5	Madrid Sur R-4
1. Firmes flexibles	733,67	0,00	0,00	57,23	0,00	0,00	349,93
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Obras de tierra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Puentes y viaductos	0,00	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Marcas viales	25,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Barreras de seguridad	0,00	0,00	0,00	0,00	20,10	205,05	0,00
12. Vallas de cerramiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	7,98	0,00	0,00	110,07	0,00	0,00
15. Instalaciones de comunicación y control	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	42,19	0,00	0,00	0,00
17. Instalaciones en túneles	48,80	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
20. Edificios	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto en conservación extraordinaria	807,53	7,98	0,00	99,42	130,17	205,05	349,93
Longitud a 31-12-2011 (km)	98,15	76,60	37,70	56,61	80,70	93,10	98,00
Gasto unitario (miles de euros/km)	8,23	0,10	0,00	1,76	1,61	2,20	3,57

Tabla 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por Sociedad Concesionaria (2012) *(continuación)*

Gasto en conservación extraordinaria por elementos (miles de euros), año 2012	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	130,34	0,00	33,98	17,27	0,00	0,00	18.070,52	38,36%	6,63
2. Firmes rígidos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	130,00	0,28%	0,05
3. Obras de tierra	0,00	0,00	0,00	38,02	0,00	0,00	1.212,70	2,57%	0,45
4. Drenajes	0,00	0,00	0,00	6,90	0,00	0,00	505,80	1,07%	0,19
5. Obras de fábrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	556,93	1,18%	0,20
6. Puentes y viaductos	0,00	0,00	4,64	1.362,43	0,00	0,00	6.006,54	12,75%	2,20
7. Vegetación	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31,43	0,07%	0,01
8. Señalización vertical	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,29	0,32%	0,06
9. Marcas viales	31,97	0,00	85,01	0,00	0,00	0,00	774,95	1,64%	0,28
10. Balizamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134,23	0,28%	0,05
11. Barreras de seguridad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.103,30	6,59%	1,14
12. Vallas de cerramiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.118,19	4,50%	0,78
13. Limpieza de la vía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00
14. Instalaciones de energía y alumbrado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	826,92	1,76%	0,30
15. Instalaciones de comunicación y control	20,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	794,51	1,69%	0,29
16. Instalaciones de peaje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.670,70	22,65%	3,92
17. Instalaciones en túneles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	415,42	0,88%	0,15
18. Vialidad ordinaria	1,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	466,27	0,99%	0,17
19. Vialidad invernal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	595,07	1,26%	0,22
20. Edificios	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	545,73	1,16%	0,20
Gasto en conservación extraordinaria	214,62	0,00	123,63	1.424,62	0,00	0,00	47.109,50	100,00%	17,29
Longitud a 31-12-2011 (km)	9,44	180,66	76,71	112,62	33,20	28,04	2.724,12		
Gasto unitario (miles de euros/km)	22,74	0,00	1,61	12,65	0,00	0,00	17,29		

(*) La longitud para estas concesiones no coincide con la utlizada para el cálculo de IMDs. Los gastos de conservación engloban los totales de la concesión, incluyendo tramos libres de peaje fuera del tramo de peaje pero incluidos en la concesión administrativa.

Gráfico 6.3.1. Gasto en conservación extraordinaria por elementos (2012)



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

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

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

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

1. Seguridad vial en general.
2. 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 Commitee, 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 27 Estados miembro.

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. A través de esta directiva 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 modos de transporte, con el principal objetivo de contar con una normativa común que asegure una implantación coordinada y eficaz en su conjunto de las tecnologías de la información y las comunicaciones que puedan implementarse en el sector del transporte por carretera en todo el territorio comunitario. De esta manera se pretende que los sistemas inteligentes de transporte estén fundados en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.

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 2012 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 provisoras de medios de pago).

Como consecuencia de lo anterior, el nuevo servicio de telepeaje habilitado por este tipo de tecnología se encontraba a 32 de Diciembre de 2012 implantado y en funcionamiento en la totalidad de los tramos de peaje de las autopistas de la Red Estatal, disponiéndose de un total de 1.383 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 35% de los ingresos obtenidos en el conjunto de la Red Estatal.

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

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

En lo que se refiere a la evolución de este servicio hay que señalar que, como se ha mencionado en el apartado anterior, a lo largo del año 2012 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.

En la mencionada Decisión de octubre de 2009 se establece que cada estado miembro llevará un registro electrónico nacional de los dominios del Servicio Europeo de Telepeaje (en adelante SET), de los proveedores del SET, así como garantizar que se adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su actualización y veracidad. Este registro ha sido creado en España mediante la Orden FOM/616/2013, de 12 de abril, por la que se crea y regula el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España

Un segundo ámbito de aplicación de los sistemas ITS que ha seguido teniendo relevancia durante el año 2012 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 2012, 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 2012, 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 2012 la cifra de 3,33 millones de euros, bastante inferior a la que correspondió al año anterior (6,54 millones de euros). Destacaron como principales autopistas inversoras la AP-7 (Montmeló - La Junquera) con 0,75 millones de euros, AP-66 (León - Camponanes) con 0,67 millones de euros, AP-7 (Tarragona - Valencia) con 0,36 millones de euros y AP-9 (Ferrol - Frontera Portuguesa) con 0,35 millones de euros.

Tabla 7.2.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

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	18.213	561,95	66	12	—	19
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,5	10.176	802,61	59	44	—	25
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	3.103	144,80	74	32	—	20
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	19.035	653,62	14	10		20
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	1.479	31,84	34	26	—	144 (1)
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	28,0	8.194	84,08	18	14	4	64
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	6.797	57,47	7	10	—	10
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	4.954	102,63	25	15	—	1
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	25.537	650,51	29	38	3	162
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	6.288	63,70	16	16	—	11
AP-66: León - Campomanes	77,8	7.971	226,84	20	23	—	3
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	11.842	1.276,03	125	34	—	63
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	16.931	474,67	16	9	1	2
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	47.589	1.748,01	142	50	—	39
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	2.820	116,22	49	89	4	11
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	5.715	69,44	37	17	1	15
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	25.814	927,32	82	21	8	10
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	39.166	1.949,27	122	57	—	46
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	103.289	1.007,10	—	3	—	17
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	16.528	1.363,05	87	79	2	70
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	17.691	961,67	87	—	—	—
AP-71: León - Astorga	37,7	4.017	55,48	12	2	—	6
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	21.821	1.753,95	42	60	7	87
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	18.298	63,22	31	21	1	—
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	5.928	135,16	67	21	—	32
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	10.308	119,98	38	16	1	16
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	5.489	105,48	60	9	1	36
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	7.611	88,11	24	19	—	9
Total:	2.559,5	16.647	15.594,20	1.383	747	33	794

Tabla 7.2.1. Dotación de sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012) *(continuación)*

Denominación de la autopista	Sistemas ITS					
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones meteorológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	Total Sistemas ITS
AP-1: Burgos - Armiñón	3	—	5	20	45	170
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	2	—	24	18	—	172
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	110
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	11	18	3	2	8	142
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	359
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	43 (3)	77
AP-7: Málaga - Guadiaro	23	—	8	—	54	206
AP-7: Montmeló - La Junquera	26	—	22	19	27	319
AP-7: Montmeló - Papiol	41	—	2	1	9	73
AP-7: Tarragona - Valencia	81	—	10	2	28	359
AP-7: Valencia - Alicante	1	—	—	2	—	90
AP-71: León - Astorga	3	—	—	—	—	23
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	—	—	—	—	20	216
M-12: Eje Aeropuerto	37	—	3	2	471	566
R-2: Madrid - Guadalajara	12	—	3	—	—	135
R-3: Madrid - Arganda del Rey	16	—	3	—	18	108
R-4: Madrid - Ocaña	28	—	4	8	11	157
R-5: Madrid - Navalcarnero		—	2	—	20	90
Total	522	18	145	133	887	4.662

(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) Postes Sos (29 parejas), ERUs (8), y equipamiento de túneles (2) y estaciones de peaje (4).

Gráfico 7.2.1. Sistemas ITS por tipo y autopista

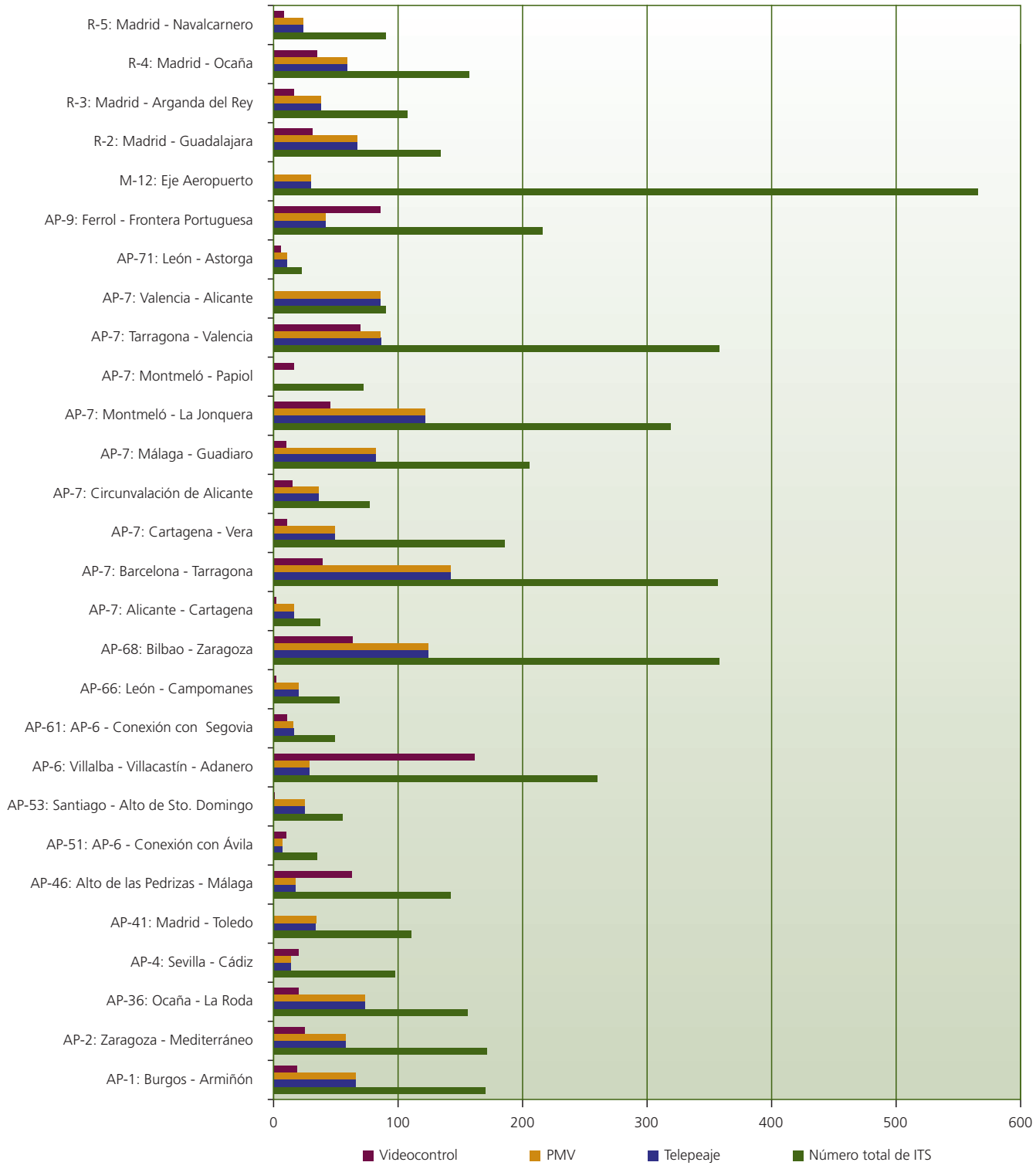


Tabla 7.2.2. Inversión en sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012)

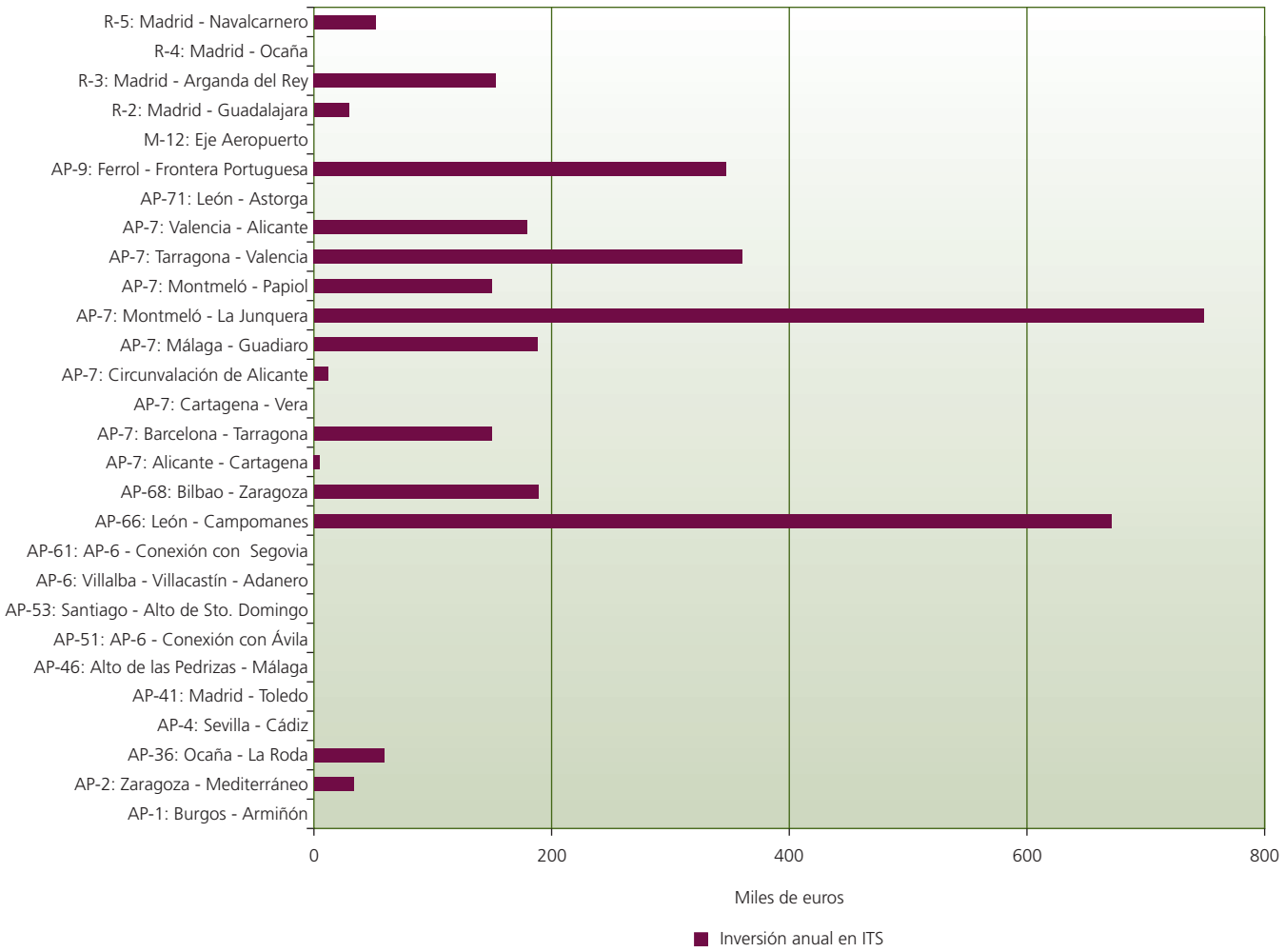
Denominación de la autopista	Longitud (km)	IMD (vh/día)	Vh x xkm (millones)	Inversión en sistemas ITS, año 2012 (*)			
				Telepeaje (Vía T)	Paneles de mens. variable	Control integ. de túneles	Sistemas de videocontrol
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	18.213	561,95	—	—	—	31,60
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,49	10.176	802,61	60,00	—	—	—
AP-36: Ocaña - La Roda	127,50	3.103	144,80	—	—	—	—
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,82	19.035	653,62	—	—	—	—
AP-41: Madrid-Toledo	58,81	1.479	31,84	—	—	—	—
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	28,04	8.194	84,08	—	—	—	—
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,10	6.797	57,47	—	—	—	—
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,61	4.954	102,63	—	—	—	—
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,60	25.537	650,51	—	—	—	—
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,68	6.288	63,70	—	—	—	—
AP-66: León - Campomanes	77,76	7.971	226,84	—	39,00	333,00	4,00
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,42	11.842	1.276,03	40,00	—	—	150,00
AP-7: Alicante - Cartagena	76,60	16.931	474,67	—	—	5,00	—
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,36	47.589	1.748,01	—	150,00	—	—
AP-7: Cartagena - Vera	112,62	2.820	116,22	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,20	5.715	69,44	11,43	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	25.814	927,32	10,49	116,09	57,80	—
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	39.166	1.949,27	100,00	150,00	—	450,00
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	103.289	1.007,10	—	—	—	150,00
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	16.528	1.363,05	—	10,00	100,00	250,00
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	17.691	961,67	—	180,00	—	—
AP-71: León - Astorga	37,70	4.017	55,48	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	21.821	1.753,95	—	—	—	—
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	18.298	63,22	—	—	—	—
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	5.928	135,16	30,00	—	—	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	10.308	119,98	153,79	—	—	—
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	5.489	105,48	—	—	—	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	7.611	88,11	51,26	—	—	—
Total:	2.559,5	16.647	15.594,20	456,97	645,09	495,80	1.035,60

Tabla 7.2.2. Inversión en sistemas ITS en la Red Estatal de Autopistas de Peaje (2012) *(continuación)*

Denominación de la autopista	Inversión en sistemas ITS, año 2012 (*)					
	Estaciones de aforo	Pesaje dinámico	Estaciones metereológ.	Vialidad invernal	Otros ITS	Total inversión 2011
AP-1: Burgos - Armiñón	—	—	—	—	1,30	32,90
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	—	—	—	—	—	60,00
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	—	—	21,00	—	275,00	672,00
AP-68: Bilbao - Zaragoza	—	—	—	—	—	190,00
AP-7: Alicante - Cartagena	—	—	—	—	—	5,00
AP-7: Barcelona - Tarragona	—	—	—	—	—	150,00
AP-7: Cartagena - Vera	—	—	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	11,43
AP-7: Málaga - Guadiaro	—	—	—	—	3,00	187,38
AP-7: Montmeló - La Junquera	—	—	50,00	—	—	750,00
AP-7: Montmeló - Papiol	—	—	—	—	—	150,00
AP-7: Tarragona - Valencia	—	—	—	—	—	360,00
AP-7: Valencia - Alicante	—	—	—	—	—	180,00
AP-71: León - Astorga	—	—	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	—	—	—	—	348,26	348,26
M-12: Eje Aeropuerto	—	—	—	—	—	—
R-2: Madrid - Guadalajara	—	—	—	—	—	30,00
R-3: Madrid - Arganda del Rey	—	—	—	—	—	153,79
R-4: Madrid - Ocaña	—	—	—	—	—	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	—	—	—	—	—	51,26
Total:	—	—	71,00	—	627,56	3.332,03

(*) Cifras en miles de euros.

Gráfico 7.2.2. Inversión anual en sistemas ITS por autopistas (2012)



7.3. Indicadores sobre despliegue de los ITS en cada autopista (2012)

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 2012 un total de 4.662 sistemas de varios tipos, entre los que destacan 1.383 sistemas de telepeaje interoperable (Vía-T), 794 sistemas de video control y 747 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 125 y la AP-7 (Montmeló - La Junquera), con 122 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 162 equipos, y la AP-41 (Madrid - Toledo) con 141 equipos.

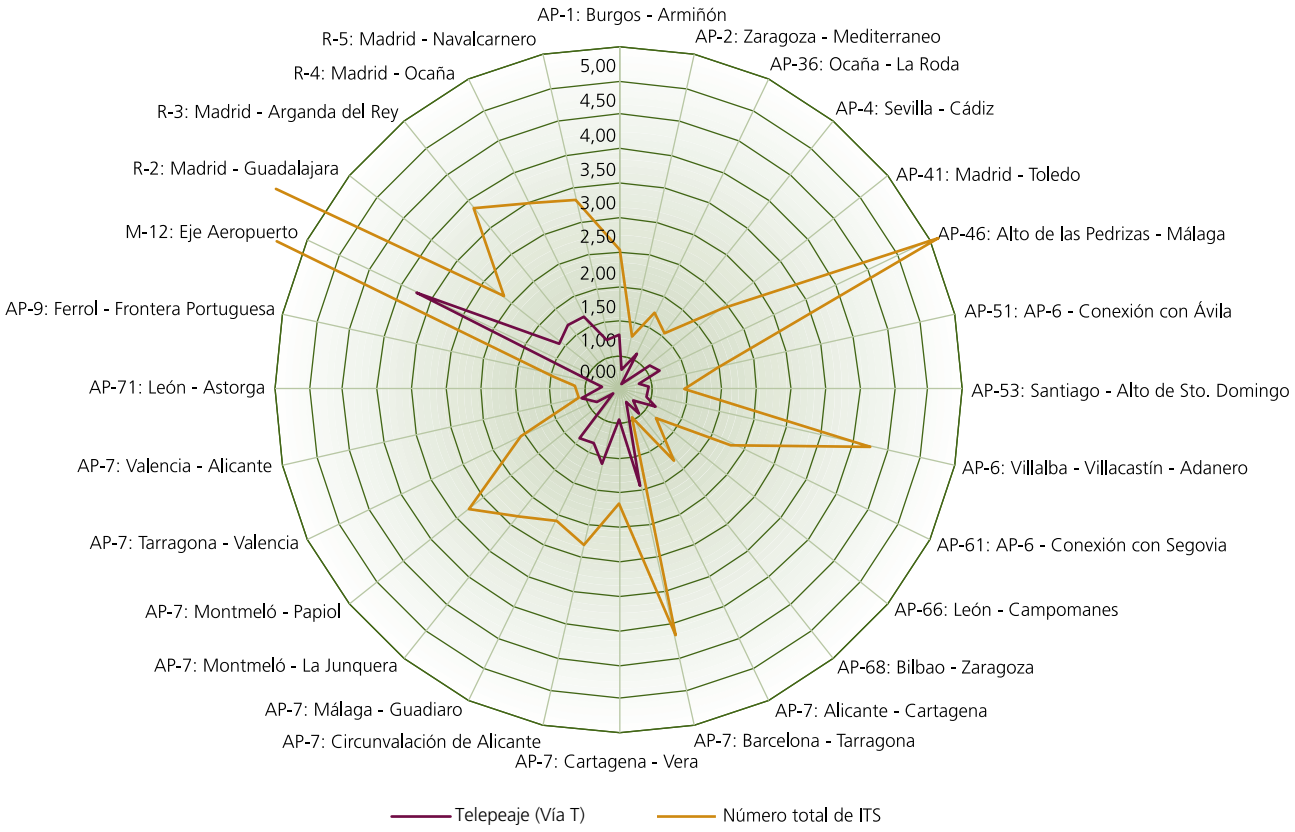
Finalmente los paneles de mensaje variable, la autopista que cuenta con una mayor dotación en términos absolutos es la AP-7 (Cartagena - Vera), con 89 equipos instalados, a continuación la AP-7 (Tarragona - Valencia) con 79, la AP-9 (Ferrol - Frontera portuguesa) con 60 y la AP-7 (Montmeló - La Junquera) con 57.

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. Dotación unitaria de sistemas ITS (2012)

Denominación de la autopista	Longitud (km)	Dotación unitaria (ITS/km)	
		Telepeaje (Vía T)	N.° total ITS
AP-1: Burgos - Armiñón	84,30	0,78	2,02
AP-2: Zaragoza - Mediterraneo	215,49	0,27	0,80
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	1,87
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	28,04	0,64	5,06
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	1,22
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	2,32
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,15	0,84	2,10
AP-7: Montmeló - La Junquera	135,98	0,90	2,35
AP-7: Montmeló - Papiol	26,64	0,00	2,74
AP-7: Tarragona - Valencia	225,32	0,39	1,59
AP-7: Valencia - Alicante	148,52	0,59	0,61
AP-71: León - Astorga	37,70	0,32	0,61
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,60	0,19	0,98
M-12: Eje Aeropuerto	9,44	3,28	59,96
R-2: Madrid - Guadalajara	62,30	1,08	2,17
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,80	1,19	3,40
R-4: Madrid - Ocaña	52,50	1,14	2,99
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,63	0,76	2,85
Total en la Red Estatal:	2.559,5	0,54	1,82

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 (enfatizando 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 CO_2, sin embargo en los motores de gasoil esas emisiones pasan a ser de NO_X y SO_2. 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 (B.O.E. 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 Decreto1367/2007, 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 B.O.E. 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 B.O.E. 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. Información relativa a los mapas estratégicos de ruido (2012)

Denominación de la autopista	Longitud (Km)	Millones de Vh x Km	Tráfico eq. anual	1ª Fase (*)	Información Pública (S/N)	2ª Fase (**)	Plan de Acción (S/N)
AP-1: Burgos - Armiñón	84,3	561,95	6,67	Junio-07	Septiembre-08	Entregado	No
AP-2: Zaragoza - Mediterráneo	215,5	802,61	3,72	—	—	Entregado	No
AP-36: Ocaña - La Roda	127,5	144,80	1,14	—	—	—	—
AP-4: Sevilla - Cádiz	93,8	653,62	6,97	Noviembre-11	Septiembre-12	No	No
AP-41: Madrid-Toledo	58,8	31,84	0,54	—	—	—	—
AP-51: AP-6 - Conexión con Ávila	23,1	84,08	3,64	—	—	Entregado	—
AP-46: Alto de Las Pedrizas-Málaga	28,0	57,47	2,05	—	—	—	—
AP-53: Santiago - Alto de Sto. Domingo	56,6	102,63	1,81	—	—	—	—
AP-6: Villalba - Villacastín - Adanero	69,6	650,51	9,35	Diciembre-11	Julio-12	No	No
AP-61: AP-6 - Conexión con Segovia	27,7	63,70	2,30	—	—	—	—
AP-66: León - Campomanes	77,8	226,84	2,92	—	—	Entregado	No
AP-68: Bilbao - Zaragoza	294,4	1.276,03	4,33	Junio-07	—	Entregado	No
AP-7: Alicante - Cartagena	76,6	474,67	6,20	Septiembre-07	Julio-08	No	No
AP-7: Barcelona - Tarragona	100,4	1.748,01	17,42	Noviembre-07	Junio-08	No	No
AP-7: Cartagena - Vera	112,6	116,22	1,03	—	—	—	—
AP-7: Circunvalación de Alicante	33,2	69,44	2,09	—	—	—	—
AP-7: Málaga - Guadiaro	98,2	927,32	9,45	Junio-10	—	No	No
AP-7: Montmeló - La Junquera	136,0	1.949,27	14,33	Noviembre-07	Junio-08	No	No
AP-7: Montmeló - Papiol	26,6	1.007,10	37,80	Noviembre-07	Junio-08	No	No
AP-7: Tarragona - Valencia	225,3	1.363,05	6,05	Diciembre-07	Septiembre-08	No	No
AP-7: Valencia - Alicante	148,5	961,67	6,48	Diciembre-07	Septiembre-08	No	No
AP-71: León - Astorga	37,7	55,48	1,47	—	—	—	—
AP-9: Ferrol - Frontera Portuguesa	219,6	1.753,95	7,99	Junio-07	Septiembre-08	No	No
M-12: Eje Aeropuerto	9,4	63,22	6,70	—	—	Entregado	No
R-2: Madrid - Guadalajara	62,3	135,16	2,17	—	—	—	—
R-3: Madrid - Arganda del Rey	31,8	119,98	3,77	Septiembre-07	Septiembre-08	Entregado	No
R-4: Madrid - Ocaña	52,5	105,48	2,01	—	—	—	—
R-5: Madrid - Navalcarnero	31,6	88,11	2,79	—	—	Entregado	No
Total Red Estatal	2.559,5	15.594,2	6,09				

(*) Millones de vehículos/año: > 6 Mvh.
(**) Millones de vehículos/año > 3 Mvh.

Anexo I. Normativa legal aplicable a la Red Estatal de Autopistas de Peaje, a fecha 31 de diciembre de 2012

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 11-5-72).
— Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 16-2-73).
— Orden de 18 de mayo de 1976 sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (BOE 21-5-76).
— Orden de 7 de junio de 1976 complementaria de la de 18 de mayo de 1976 sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las Sociedades de Autopistas de Peaje. (BOE 11-6-76).
— Real Decreto 1876/1981 de 20 de agosto, sobre modificación de la cláusula 45 del Pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973 de 25 de enero (BOE 2-9-81).
— Real Decreto 1554/1982, de 18 de junio, sobre garantías de prestación de servicio público en las autopistas nacionales de peaje (BOE 16.7.82).
— Real Decreto 104/1984 de 25 de enero, por el que se regula el fondo de financiación exterior de autopistas de peaje (BOE 27-1-84).
— Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras (BOE 30.7.88).
— Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje. (BOE 20-2-90).
— Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. (BOE 23.9.94).
— Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las Administraciones Públicas (BOE 19.5.95).
— Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifican los artículos 2, 8, 13, 25 y 30 de la Ley 8/1972 de Autopistas y el artículo 23 de la Ley 43/1995 del impuesto de sociedades. (BOE 31.12.96).
— Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifican los artículos 2, 8 y 25 de la Ley 8/1972 de autopistas y el artículo 9 de la Ley 43/1995 del Impuesto de Sociedades (BOE 31.12.97).

— Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre (BOE 10.1.98).
— Real Decreto 114/1998, de 30 de enero, por el que se modifica la cláusula 84 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero. (BOE 18.2.98).
— Real Decreto-Ley 18/1999, de 5 de noviembre, por el que se conceden créditos extraordinarios y suplementos de crédito por importe total de 27.156.252.160 pesetas, para atender obligaciones derivadas de gastos de inversión en el Ministerio de Fomento, y se adoptan medidas urgentes referentes a la rebaja de las tarifas de las autopistas de peaje (BOE 6.11.99).
— Ley 55/1999 de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que se modifican los artículos 1, 8 y 27 de la Ley 8/1972 de Autopistas. (BOE 30.12.99).
— Real Decreto 429/2000, de 31 de marzo, por el que se prorrogan las tarifas y peajes vigentes en las autopistas de peaje de titularidad de la Administración General del Estado (BOE 1.4.00).
— Ley 14/2000 de 28 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por el que se modifica el artículo 24 de la Ley 8/1972 de autopistas y se aprueba (artículo 77) un nuevo procedimiento de revisión de tarifas y peajes (BOE 30.12.00).
— Ley 8/2001, de 4 de junio, sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 13.858.385.707 pesetas, para atender insuficiencias de crédito producidas en el ejercicio de 1999, por las subvenciones que se efectúan para la cobertura de las diferencias de cambio de las divisas obtenidas en préstamos concedidos a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje. (BOE de 05/06/2001).
— Real Decreto-Ley 11/2001 de 22 de junio por el que se modifica el artículo 29 de la Ley 25/198, de 29 de julio de carreteras, y se establecen normas presupuestarias para atender los gastos derivados de actuaciones del Ministerio de Fomento en carreteras (BOE 23.6.01).
— Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social por la que se modifica el artículo 29 de la Ley 8/1972 de autopistas (BOE 31.12.01).
— Real Decreto 163/2002, de 8 de febrero, por el que se regulan los requisitos y el procedimiento para la obtención por las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje de las autorizaciones para la realización de actividades en materia de infraestructura de transporte y de comunicaciones (BOE 16.2.02).
— Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Se modifica el último párrafo del apartado c, del artículo 77 de la Ley 14/00, de 29 de diciembre, referente a la revisión de tarifas y peajes en las autopistas de peaje de titularidad de la Administración General del Estado (BOE 31.12.02).
— Real Decreto 1421/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el inventario de autopistas de peaje integradas en la Red de Carreteras del Estado. (BOE 11-1-2003).
— Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas. (BOE 24-05-2003).
— Ley 18/2003, de 12 de junio, sobre concesión de un suplemento de crédito y tres créditos extraordinarios, por importe de 43.681.176,77 euros, para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por la pérdida de ingresos derivada de la rebaja de las tarifas de peaje. (BOE 13-6-2003).
— Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado. (BOE 30-9-2003).
— Corrección de erratas y error del Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado. (BOE 1-10-2003).
— Corrección de errores del Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado. (BOE 6-11-2003).
— Real Decreto 2219/2004, de 26 de noviembre, por el que se adoptan, en cumplimiento de las Sentencias del Tribunal Supremo de 17 de octubre de 2003, medidas para el restablecimiento del equilibrio económico de los contratos de concesión, alterado como consecuencia de la aplicación del Real Decreto 429/2000, de 31 de marzo. (BOE 15-12-2004).

— Real Decreto 94/2006 de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales (BOE 17-2-06).
— Orden FOM/1897/2006, de 5 de junio, por la que se delegan competencias en relación con la determinación de servicios mínimos en las autopistas objeto de concesión por la Administración General del Estado (BOE 15-6-06).
— 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).
— Real Decreto 488/2012, de 5 de marzo, por el que se modifica la letra d) de la cláusula 8 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.
— Corrección de errores del Real Decreto 488/2012, de 5 de marzo, por el que se modifica la letra d) de la cláusula 8 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.

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 30-7-66).
— 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 6-2-67).
— Orden de 4 de abril de 1967 por la que se determina la organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en la Sociedad Concesionaria de las autopistas Barcelona-La Junquera y Mongat-Mataró. (BOE8-4-1967).
— Decreto 128/68, de 18 de enero, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 165/1967 de 26 de enero, para la construcción, conservación y explotación de la autopista Barcelona-Tarragona (BOE 29-1-68).

— Orden de 18 de junio de 1969, por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona. (BOE 2.7.69).
— Orden de 28 de febrero de 1973 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas que han de regir en la construcción, conservación y explotación del itinerario Zaragoza-Mediterráneo de la autopista del Ebro (BOE 2-3-73).
— Decreto 1310/1973 de 22 de junio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Zaragoza-Mediterráneo en la autopista de peaje del Ebro (BOE 25.6.73).
— Orden de 25 de octubre de 1973 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas que han de regir en el concurso, construcción, conservación y explotación del itinerario Montmeló-Papiol de la Autopista del Mediterráneo (BOE 29-10-73).
— Decreto 1321/1974, de 25 de abril, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Montmeló-Papiol, de la autopista del Mediterráneo (BOE 15-5-74).
— Orden de 31 de octubre de 1977, por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento Provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969 (BOE 15-12-77).
— Real Decreto 2479/1978 de 14 de octubre, sobre la unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas, Concesionaria Española, S.A.» y «Autopistas de Enlace, Concesionaria Española, S.A.», y fusión de las Sociedades Concesionarias. (BOE 23-10-78).
— Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, sobre unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas Concesionaria Española, S.A.» y «Autopistas de Cataluña y Aragón, Concesionaria Española, S.A.» y fusión de las Sociedades Concesionarias. (BOE 30-1-84).
— Real Decreto 1547/1990 de noviembre, por el que se modifican determinadas cláusulas de la concesión de Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima (BOE 1-12-90).
— Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevas tarifas y peaje en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 1-4-91).
— Orden de 17 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 25-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo (BOE 20-4-93).
— Real Decreto 1141/1993, de 9 de julio, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L'Albornar en la autopista A-2, Zaragoza-Mediterráneo (BOE 23-7-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo. (BOE 19.3.94).
— Real Decreto 483/1995 de 24-3-95, sobre ampliación del tramo Mataró-Palafolls (Malgrat) de la autopista A-19 hasta su conexión con la carretera GE-600 de Blanes a Hostalric, con cruce sobre el río Tordera (BOE 12-4-95).
— Real Decreto 902/1995 de 2 de junio sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de carreteras (BOE 30-6-95).
— Real Decreto 912/1995 de 2 de junio, por el que se segrega y da de baja en la red de carreteras del Estado las autopistas A-17 (Meridiana-Montmeló) y A-19 (Mongat conexión con la carretera GI-600, de Blanes a Hostalric) de la concesión administrativa unificada de la que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (BOE 30-6-95).
— Acta de fecha 14.2.96 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Generalidad de Cataluña de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 902/1995 de 2 de junio.

— Real Decreto 1635/1996, de 28 de Junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña y «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de la autopista A-7, Barcelona-La Junquera con la autopista B-40 Mataró-Granollers (BOE 11.7.96).
— Real Decreto 2346/1998, de 23 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima». (BOE 26.10.98).
— Real Decreto 101/2000, de 21 de enero por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas Montmeló-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo, y Montmeló-Papiol, cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima». (BOE 22.1.00).
— Real Decreto 576/2001, de 25 de mayo por el que se modifican temporalmente los términos de la concesión de la que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, S.A.» (BOE 9.6.01).
— Real Decreto 457/2006, de 7 de abril, por el que se modifican determinados términos de la concesión de «Autopistas, Concesionaria Española, S.A. U.» (BOE 22.4.06).
— Resolución de 18 de julio de 2007, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el XIV Convenio colectivo de Autopistas Concesionaria Española, S.A.U. (BOE 3.8.07).
— Resolución de 21 de enero de 2008, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2006. (BOE 9.2.08).
— Resolución de 25 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación a tres carriles autopista AP-7, La Jonquera-Salou, enlace Figueres Sur-La Jonquera (Girona). (BOE 23.4.08).
— Resolución de 11 de febrero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación a tres carriles autopista AP-7, La Jonquera-Salou, enlace Vilademuls-Figueres (Girona). (BOE 23.4.08).
— Real Decreto 948/2008, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Cataluña y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la mejora de la interconexión entre la autopista AP-7 y la carretera B-224. (BOE 12.6.08).
— Real Decreto 1987/2008, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de Aragón y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para el enlace de la autopista de conexión entre las carreteras N-232 y N-II. Tramo: El Burgo de Ebro-Villafranca de Ebro, con la autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo. (BOE 29.11.08).
— Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas, 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 Alfajarín y Fraga de la Autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo. (BOE de 15/10/2009).

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 10.6.67).
— Orden de 10 de junio de 1967 por la que se aprueban las bases para el concurso y el pliego de cláusulas de explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE 12-6-67).
— Decreto 542/1968, de 14 de marzo, por el que se resuelve el concurso convocado por Orden Ministerial de 10 de junio de 1967, para la construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Behobia (BOE 23-3-68).
— Orden de 26 de mayo de 1971, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Explotación de la autopista Bilbao-Behobia. (BOE 8-6-71).
— Decreto 1736/1974 de 30 de mayo, por el que se otorga a Eurovías Concesionaria Española de Autopistas S.A. la concesión, conservación y explotación del itinerario Burgos – Cantábrico (Málzaga) de la Autopista del Norte.
— Real Decreto 1959/1982 de 12 de agosto, por el que se establece un nuevo sistema de revisión de las tarifas de peaje vigentes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 14-8-82).
— Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia. (BOE 1-4-91).
— Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 24-3-92).
— Real Decreto 194/1993 de 5 de febrero sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de Azitain (Eibar), en la autopista A-8 Bilbao-Behobia (BOE 2-3-1993).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia (BOE 20-4-93).
— Real Decreto 1851/1993 de 18 de octubre, sobre la construcción, conservación y explotación de la variante de la carretera N-634, a su paso por Amorebieta (BOE 19-11-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Behobia. (BOE 19.3.94).
— Real Decreto 1918/1996, de 2 de Agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Diputación Foral de Guipúzcoa y «Europistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación de la ampliación del enlace de Ventas de Irún en la autopista A-8, Bilbao-Behobia (BOE 29.8.96).
— Real Decreto 1494/1999, de 17 de septiembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, Diputación Foral de Guipuzcoa y Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, sobre la construcción, conservación y explotación de su enlace en Aritzeta, entre la autovía de unión de la carretera N-I en Lasarte y la autopista A-8 Bilbao-Behobia. (BOE 29.9.99).
— Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre, sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras. (BOE 29.12.99).
— Real Decreto 1883/1999, de 3 de diciembre, por el que se da de baja en la Red de Carreteras del Estado la autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao-Behobia). (BOE 24.12.99).
— Acta de fecha 31.1.00 entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 1837/1999 de 3 de diciembre.
— Real Decreto 169/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Bilbao-Behobia, cuya titularidad ostenta «Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima». (BOE 5.2.00).
— Acuerdo del Consejo de Ministros de 20 de julio de 2007 por el cual se autoriza a la Sociedad AP-1 Europistas Concesionaria del Estado S.A.U. la condición de beneficiaria de la concesión administrativa del Estado para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-1 Burgos – Armiñón de la que era concesionaria Europistas Concesionaria Española S.A. (actualmente Itínere Infraestructuras, S.A.).

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

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

Concesión	Duración
Villalba-Villacastín-Adanero	29-1-1968 a 29-1-2018

— Decreto-Ley 12/1967, de 27 de septiembre sobre la autopista de peaje Villalba – Villacastín. (BOE 28-9-67).
— Orden de 28 de septiembre de 1967, por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso y explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 30-9-67).
— Decreto 129/1968 de 18 de enero, por el que se resuelve el concurso convocado por Orden Ministerial de 28 de septiembre de 1967 para la construcción, conservación y explotación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 29-1-68).
— Orden de 11 de julio de 1972 por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de la autopista Villalba-Villacastín. (BOE 15-7-72).
— Orden de 11 de julio de 1972 por la que se declara integrada la concesión administrativa de la variante de la carretera de Madrid a La Coruña, con túnel para el cruce del Alto de Los Leones de Castilla, en la concesión Villalba-Villacastín (BOE 15-7-72).
— Decreto 2583/1972 de 18 de agosto, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 129/1968 de 18 de enero para la construcción, conservación y explotación del tramo Villacastín-Adanero como prolongación de la autopista Villalba-Villacastín (BOE 30-9-72).
— Real Decreto 740/1981 de 10 de abril, por el que se establece un nuevo sistema de revisión de las tarifas de peaje vigentes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 25-4-81).
— Orden de 27 de febrero de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero (BOE 8-1-91).
— Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la Autopista Villalba-Villacastín-Adanero. (BOE24-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero. (BOE 20-4-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Villalba-Villacastín-Adanero. (BOE 19.3.94).
— Real Decreto 158/1997, de 31 de enero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Villalba-Villacastín de la que es titular «Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima» concesionaria del Estado (BOE 14.2.97).
— Real Decreto 168/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Villalba-Villacastín-Adanero, cuya titularidad ostenta «Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado». (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 315/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista Villalba-Adanero como variante de la carretera N-VI a su paso por la población de Guadarrama. (BOE 28-2-04).
— Resolución de 19 de octubre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio «Actuaciones necesarias en la autopista A-6, para su uso como variante de Guadarrama», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. (BOE 286 de 27/11/2004).

— Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado e Iberpistas, S. A., Concesionaria del Estado, Sociedad Unipersonal, para la mejora del tramo San Rafael-Villacastín de la autopista AP-6. (BOE 16.9.08).
— Resolución de 1 de septiembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de ampliación de la Autopista AP-6 entre San Rafael y el límite de El Espinar (Segovia). (BOE 6.10.08).
— Resolución de 17 de septiembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de ampliación de la Autopista AP-6 entre el límite del término municipal de El Espinar y Villacastín (Segovia). (BOE 22.10.08).
— Real Decreto 971/2011, de 1 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista AP-6 conexión con Segovia (AP-61) y autopista AP-6 conexión con Ávila (AP-51), así como para la conservación y explotación, a partir del 30 de enero de 2018 de la autopista de peaje AP-6, tramo Villalba-Adanero, para compensar los sobrecostes por obras adicionales, 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. (BOE de 21/07/2011).
— Real Decreto 525/2012, de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje: Autopista AP-6, conexión con Segovia y autopista AP-6, conexión Ávila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6 tramo: Villalba-Adanero. (BOE de 16/03/2012).

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 peje Sevilla –Cádiz. (BOE 14-2-69).
— Orden de 14 de febrero de 1969, por el que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso y explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 17-2-69).
— Decreto 1636/1969 de 17 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Sevilla-Cádiz (BOE 30-7-69).
— Decreto-Ley 4/1971, de 4 de marzo, sobre autopista de peaje Tarragona-Valencia. (BOE 5-3-71).
— Orden de 5 de marzo de 1971 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas del concurso, construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia (BOE 20-3-71).
— Decreto 2052/1971, de 23 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia (BOE 8-9-71).
— Orden de 28 de octubre de 1971 por la que se aprueba el Reglamento Provisional de explotación de la autopista Sevilla-Cádiz. (BOE10-11-71).
— Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, por el que se resuelve la proposición presentada al amparo de lo dispuesto en el Decreto 2052/1971 de 23 de julio para la construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante como prolongación de la Autopista Tarragona-Valencia (BOE22.12.72).
— Real Decreto 965/1977, de 4 de marzo, por el que se modifica la duración de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Sevilla-Cádiz de la que es titular «Bética de Autopistas, S.A.» Concesionaria del Estado. (BOE 6-5-77).
— Real Decreto 1935/1977, de 2 de junio, por el que se modifican parcialmente los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante de la autopista del Mediterráneo (BOE 30-7-77).

— Real Decreto 2610/1977, de 23 de septiembre, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos del itinerario Valencia-Alicante de la autopista del Mediterráneo. (BOE 18-10-77).
— Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos-Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Jonquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969. (BOE 15-12-77).
— Real Decreto 413/1980 de 18 de febrero, por el que se modifica determinados aspectos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz. (BOE 10-3-80).
— Real Decreto 2531/1980 de 4 de noviembre, por el que se revisa el límite máximo del aval del Estado establecido en el Decreto 2052/1971 de 23 de julio, por el que se adjudicó a «Autopistas del Mare Nostrum, S.A.», Concesionaria del Estado, la concesión de la autopista Tarragona-Valencia.(BOE 22-11-80).
— Real Decreto 1284/1981 de 19 de junio, sobre compensaciones por incremento de obras impuestas por la Administración en el itinerario Tarragona-Valencia de la autopista del Mediterráneo (BOE 29-6-81).
— Real Decreto 826/1982 de 30 de abril por el que se acuerda el rescate de la concesión de la variante de la CN-IV de Madrid a Cádiz, p.k. 687,800 y carretera de Puerto Real a Matagorda con puente sobre la Bahía de Cádiz (BOE 1-5-82).
— Real Decreto 2715/1982 de 15 de octubre, sobre modificación parcial de los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del tramo Valencia-Alicante de la Autopista del Mediterráneo (BOE 30-10-82).
— Real Decreto 1132/1986, de 6 de junio, sobre unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» y «Bética de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», y fusión de las Sociedades Concesionarias (BOE 14-6-86).
— Escritura de la disolución y fusión por la absorción otorgada por Autopistas del Mare Nostrum, S.A. Concesionaria del Estado y Bética de Autopistas, S.A. Concesionaria del Estado de fecha 29-12-1986.
— Orden de 20 de marzo de 1991 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 1-4-91).
— Orden de 13 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 24-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz (BOE 20-4-93).
— Real Decreto 1668/1993 de 17 de septiembre, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L'Ampolla, en la autopista A-7 Tarragona-Valencia. (BOE 2.10.93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz. (BOE 19.3.94).
— Real Decreto 1316/1995 de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la que es titular «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado». (BOE 12-8-95).
— Real Decreto 1674/1997, de 31 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz, adjudicadas a «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado». (BOE 1-11-97).
— Real Decreto 272/2001 de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión cuya titularidad ostenta «Aurea, Concesiones de Infraestructuras, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado». (BOE 10-3-01).
— Real Decreto 1061/2001, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el convenio de ampliación de la autopista Tarragona-Valencia, de cuya concesión es titular «Autopistas Aumar, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado». (BOE 4-10-01).
— Real Decreto 609/2005, de 20 de mayo, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz, otorgada a Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado. (BOE 21-05-2005).

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

Concesión	Duración
Ferrol-Frontera Portuguesa	18-8-1973 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 12-5-73).
— Decreto 1955/1973 de 17 de agosto, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico (BOE 18-8-73).
— Decreto 3399/1974 de 28 de noviembre, sobre el plan de obras de la Autopista del Atlántico. (BOE 18-12-74).
— Real Decreto 2609/1977, de 23 de septiembre, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Atlántico. (BOE 18-10-77).
— Orden de 1 de diciembre de 1978, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de Servicio de la Autopista del Atlántico. (BOE 31-1-79).
— Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, sobre suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de determinados tramos de la autopista del Atlántico. (BOE 22-1-80).
— Real Decreto 2697/1980 de 21 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico. (BOE 17-12-1980).
— Real Decreto 2004/1982 de 24 de julio, sobre prórroga de la suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de determinados tramos de la autopista del Atlántico. (BOE 20-8-82).
— Real Decreto-Ley 6/1983, de 23 de noviembre, sobre adquisición por el Estado de la totalidad de las acciones representativas del capital de «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A.» y Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.» (BOE 29.11.83).
— Real Decreto 399/1985 de 6 de marzo, sobre modificación de determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico en relación con la construcción y explotación del tramo Santiago Norte-Santiago Sur. (BOE 28-3-85).
— Real Decreto 1725/1985 de 18 de septiembre por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico. (BOE 26-9-85).
— Real Decreto 1683/1986, de 1 de agosto, sobre modificación de determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico, en relación con la construcción y explotación del tramo Pontevedra Norte-Pontevedra Sur. (BOE 9-8-86).
— Real Decreto 1553/1989, de 15 de diciembre, sobre la construcción y explotación de los tramos Fene-Guísamo y Rande-Puxeiros de la autopista del Atlántico. (BOE 21-12-89).
— Orden de 13 de marzo 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa. (BOE 6-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa. (BOE 20-4-93).
— Real Decreto 1569/1993, de 3 de septiembre sobre la construcción, conservación y explotación de un enlace entre la autopista del Atlántico y la vía rápida Pontevedra-Sanxenxo. (BOE 16-9-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista del Atlántico. (BOE 19-3-94).
— Real Decreto 1809/1994 de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico. (BOE 7.9.94).
— Real Decreto 1636/1996, de 28 de junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», sobre la construcción, conservación y explotación de la conexión de la autopista del Atlántico con la autovía del Noroeste en Piadela-Betanzos. (BOE 11.7.96).

— Real Decreto 165/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Fene-Frontera Portuguesa cuya titularidad ostenta «Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima». (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 173/2000, de 4 de febrero, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y «Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», para la construcción de un tramo de autopista de acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón, se modifican determinados términos de la concesión que ostenta dicha Sociedad y se modifica el Real Decreto 302/1984 de 25 de enero, por el que se autoriza la creación de la «Empresa Nacional de Autopistas, Sociedad Anónima». (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Ferrol-frontera portuguesa, cuya titularidad ostenta Autopistas de Atlántico, Concesionaria Española, S.A. (BOE 20.5.06).
— Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista. (BOE de 24/11/2011).

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 28-7-73).
— Decreto 2802/1973 de 2 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista de peaje del Ebro. (BOE 10-11-73).
— Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos-Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969. (BOE 15-12-77).
— Real Decreto 986/1978 de 30 de marzo, por el que se modifican los plazos de entrega al uso de determinados tramos de la autopista del Ebro, itinerario Bilbao-Zaragoza. (BOE 11-5-78).
— Real Decreto 3048/1982, de 12 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista del Ebro. (BOE 18-11-82).
— Orden de 27 de febrero de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza. (BOE 8-3-91).
— Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza. (BOE 24-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza. (BOE 20-4-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza.(BOE 19-3-94).

— Real Decreto 167/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Bilbao-Zaragoza, cuya titularidad ostenta «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima. (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 172/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican parcialmente los términos de la concesión cuya titularidad ostenta «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» sobre la autopista Bilbao-Zaragoza (BOE 10.2.00).
— Real Decreto 1390/2003, de 7 de noviembre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S. A., sobre la construcción, conservación y explotación de un enlace semidireccional en sentido Zaragoza en Lodosa, entre la carretera NA-123 y la autopista A-68, Bilbao-Zaragoza. (BOE de 19-11-2003).
— Real Decreto 1166/2007, de 31 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para la gratuidad del peaje de los movimientos con origen en el enlace de Cenicero y destino en los de Navarrete, Logroño o Agoncillo de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, e inversos. (BOE 1.9.07).
— 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 2-10-73).
— 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 26-6-74).
— Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona-Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Burgos-Málzaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona-La Junquera, Mongat-Mataró y Barcelona-Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969. (BOE 15-12-77).
— Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málzaga. (BOE 31-5-79).

— Real Decreto 1776/1979, de 22 de junio, por el que se rectifica el Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, sobre modificación de los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málzaga. (BOE 23-7-79).
— Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, sobre modificación parcial de los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málzaga) de la autopista del Norte. (BOE 16-11-82).
— Orden de 20 de marzo de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico. (BOE 1-4-91).
— Orden de 13 de marzo de 1992, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Malzága). (BOE 24-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga). (BOE 20-4-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga). (BOE 19-3-94).
— Orden de 30 de marzo de 1994 por la que se rectifica la Orden de 14 de marzo de 1994, por la que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga). (BOE 8-4-94).
— Real Decreto 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málzaga) adjudicada a «Eurovías Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima». (BOE 7-9-94).
— Real Decreto 164/2000, de 4 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión Burgos-Armiñón, cuya titularidad ostenta «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 1285/2005, de 21 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Europistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista AP-1, Burgos-Armiñón, como variante de la carretera N-I a su paso por Miranda de Ebro. (BOE 3.11.2005).
— Resolución de 5 de octubre de 2006, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo de Europistas Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (BOE 20-10-06).

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

Concesión	Duración
León-Campomanes	17-10-1975 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 23-12-74).
— Decreto 2417/1975 de 22 de agosto, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Campomanes-León. (BOE 17-10-75).
— Real Decreto 366/1982, de 12 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Campomanes-León. (BOE 1-3-82).
— Real Decreto 2075/1983 de 4 de agosto, sobre tarifas iniciales de la autopista Campomanes-León. (BOE 5-8-83).
— Orden de 4 de agosto de 1983, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de servicio de la autopista Campomanes-León. (BOE 15.9.83).

— Resolución de 20 de marzo de 1985, de la Dirección General de Carreteras, por la que se hace público la autorización a Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. para la ejecución de parte de las obras de la segunda fase de la autopista Campomanes-León. (BOE17.5.85).
— Real Decreto 79/1989, de 20 de enero sobre modificación de la concesión de la autopista Campomanes-León en lo relativo al plan de obras de su segunda fase. (BOE 23-1-89).
— Orden de 3 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios y peajes en la autopista Campomanes-León. (BOE 6-3-92).
— Orden de 15 de abril de 1993 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León. (BOE 20-4-93).
— Orden de 14 de marzo de 1994 por el que se aprueban nuevas tarifas y peajes en la autopista Campomanes-León. (BOE 19-3-94).
— Real Decreto 166/2000 de 4 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión León-Campomanes cuya titularidad ostenta «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE 5.2.00).
— Real Decreto 392/2000, de 17 de marzo por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista León-Campomanes de la que es concesionaria «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima» (BOE 18.3.00).
— Real Decreto 86/2006, de 3 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista León-Campomanes de la que es concesionaria «Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima» (BOE 31.1.06).
— Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE 22.12.07).
— 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 2-8-95).
— Real Decreto 436/1996 de 1 de marzo, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona. (BOE 15-3-96).
— Orden de 23 de diciembre de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de construcción, conservación y explotación de la autopista de la Costa del Sol, tramo: Estepona-Guadiaro (BOE 31.12.98).
— Real Decreto 1099/1999, de 18 de junio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo: Estepona-Guadiaro (BOE 1.7.99).
— Orden de 12 de julio de 1999 por la que se aprueba el Reglamento provisional de servicio de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo: Málaga-Estepona. (BOE 29.7.99).

— Real Decreto 163/2000, de 4 de febrero por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona, cuya titularidad ostenta «Autopista del Sol, Concesionaria Española, Sociedad Anónima. (BOE 5.2.00).
— Orden FOM/2076/2002, de 2 de agosto, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo Estepona-Guadiaro. (BOE de 14/08/2002).

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

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

— Orden de 14 de enero de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Alicante-Cartagena: Tramo: desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena. (BOE 20.1.98).
— Real Decreto 1808/1998, de 31 de julio, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Alicante-Cartagena: Tramo, desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena. (BOE 1-8-98).
— Orden de 18 de junio de 2001 por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje Alicante-Cartagena. Tramo: Desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena (BOE 5.7.01).
— Real Decreto 1609/2010, 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 Alicante-Cartagena: Tramo, desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena, para compensar los sobrecostes por 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. (BOE de 22/12/2010).

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 15.12.98).
— Resolución de 21 de junio de 1999, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, por la que se ordena la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de julio de 1999, sobre la resolución del concurso para la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Orense. Tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo (BOE 24.6.99).
— Real Decreto 1702/1999 de 29 de octubre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Orense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo. (BOE 12.11.99).
— Orden FOM/3471/2002, de 20 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-53, Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo. (BOE de 23-1-2003).
— Real Decreto 1641/2008, de 3 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Junta de Galicia y «Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, Sociedad Anóni-

ma», por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-53, Santiago de Compostela- Alto de Santo Domingo, que ostenta dicha sociedad, por la conexión con la autovía AG-59 y su utilización libre de peaje para los movimientos AG-59-Santiago de Compostela e inverso. (BOE 17.10.08).

— Real Decreto 832/2011, de 10 de junio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela- Alto de Santo Domingo, para compensar los sobrecostes por obras adicionales, 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. (BOE de 04/07/2011).

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 27.5.99).

— Real Decreto 1515/1999 de 24 de septiembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey de la autopista de peaje R-3 de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409 (BOE 6.10.99).

— Real Decreto 235/2009, de 23 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40 Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40 Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.

— 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-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, 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 9.7.99).

— Real Decreto 1724/99, de 5 de noviembre por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje; autopista A-6, conexión con Segovia y autopista A-6 conexión con Avila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero. (BOE 18.11.99).
— ORDEN FOM/2768/2002, de 31 de octubre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-51, A-6, conexión Ávila. (BOE de 08/11/2002).
— ORDEN FOM/1112/2003, de 21 de abril, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-61, A-6 conexión Segovia. (BOE de 8-5-2003).
— ORDEN FOM/587/2004, de 11 de febrero, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409. (BOE 058 de 08-03-2004).
— Real Decreto 971/2011, de 1 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista AP-6 conexión con Segovia (AP-61) y autopista AP-6 conexión con Ávila (AP-51), así como para la conservación y explotación, a partir del 30 de enero de 2018 de la autopista de peaje AP-6, tramo Villalba-Adanero, para compensar los sobrecostes por obras adicionales, 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. (BOE de 21/07/2011).
— Real Decreto 525/2012, de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje: Autopista AP-6, conexión con Segovia y autopista AP-6, conexión Ávila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6 tramo: Villalba-Adanero. (BOE de 16/03/2012).

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 24.9.99).
— Real Decreto 309/2000 de 25 de febrero por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje León-Astorga (BOE 10.3.00).
— Orden FOM/3468/2002, de 20 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje A-12, León-Astorga. (BOE de 22-1-2003).

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

Concesión	Duración
Madrid a Guadalajara	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 10.2.00).

— Orden de 5 de junio de 2000 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N- II hasta la carretera N I. (BOE 6.6.00).
— Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I. (BOE 4.11.00).
— Orden FOM/2694/2003, de 18 de septiembre, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje R-2, Madrid-Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, tramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I. (BOE de 1-10-2003).
— Real Decreto 914/2006, de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, adjudicada por el Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre, en relación con las actuaciones en el enlace M-45/M-50 con la carretera N-II (BOE 2-9-06).
— 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 14.4.00).
— Orden de 5 de junio de 2000 por la que se modifica el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N IV hasta la carretera N II, del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera nacional II con el distribuidor Este y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV. (BOE 6.6.00).
— Real Decreto 3540/2000, de 29 de diciembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor Este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV. (BOE 30.12.00).
— Real Decreto 528/2004, de 6 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 3540/2000 por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje Sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor Este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV. (BOE 7-4-04).

— Orden FOM/1230/2004, de 6 de abril, por la que se aprueba el Reglamento de servicio de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; del eje sureste, tramo M-40 - M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV. (BOE 07-05-2004).
— Real Decreto 907/2011, de 24 de junio, por el que se modifican determinados términos de 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, 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. (BOE de 30/06/2011).

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

Concesión	Duración
Eje Aeropuerto	27-11-2002 a 26-11-2027 (ó 2028)

— Orden FOM/541/2002, de 5 de marzo, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje Eje Aeropuerto desde la A-10 hasta la M-40, y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el Eje Aeropuerto y el Nudo de Hortaleza, y la conexión Aeropuerto-Variante N-II y vías de servicio sur de Barajas. (BOE de 13/03/2002).
— Real Decreto 1197/2002, de 8 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje eje aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje eje aeropuerto, desde la A-10 hasta la M-40; y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el eje aeropuerto y el nudo de Hortaleza, y de la conexión aeropuerto-variante N-II y vías de servicio sur de Barajas. (BOE de 26/11/2002).
— Orden FOM/1738/2005, de 19 de mayo, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio e la autopista de peaje Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje Eje Aeropuerto desde la A-10 hasta la M-40, y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el Eje Aeropuerto y el Nudo de Hortaleza, y la conexión Aeropuerto-Variante N-II y vías de servicio sur de Barajas. (BOE 11-06-2005).

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

Concesión	Duración
Ocaña-La Roda	22-12-2004 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 de 8-8-2003).

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

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

Concesión	Duración
Madrid-Toledo	22-02-2004 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 de 8-8-2003).
— Corrección de errores de la Orden FOM/2267/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo. (BOE de 2-10-2003).
— REAL DECRETO 281/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo. (BOE 21-02-2004).
— Resolución de 27 de septiembre de 2006, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo de Autopista Madrid-Toledo Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (BOE 17-10-06).
— Resolución de 29 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Área de Servicio de Moraleja de Enmedio en la Autopista de Peaje Madrid-Toledo AP-41». (BOE 10.1.07).
— Orden FOM/4090/2006, de 14 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-41, Madrid-Toledo, y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: circunvalación norte de Toledo. (BOE 5.1.07).
— Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de autopista de peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba N-IV. (BOE 31.5.07).

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

Concesión	Duración
Cartagena-Vera	15-02-2004 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 de 8-8-2003).

— Orden FOM/4091/2006, de 27 de diciembre, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-7, Cartagena-Vera. (BOE 5.1.07).
— Corrección de errores de la Orden FOM/2265/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Cartagena-Vera. (BOE de 2-10-2003).
— Real Decreto 245/2004, de 6 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Cartagena-Vera. (BOE 14-02-2004).

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

Concesión	Duración
Circunvalación de Alicante	22-02-2004 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 de 8-8-2003).
— Corrección de errores de la Orden FOM/2264/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de «El Campello» y otras actuaciones. (BOE de 2-10-2003).
— Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de El Campello y otras actuaciones. (BOE 21-02-2004).
— Orden FOM/2708/2007, de 26 de julio, por la que se aprueba el Reglamento de Servicio de la autopista de peaje AP-7 circunvalación de Alicante, la variante de El Campello y otras actuaciones. (BOE 19.9.07).
— Real Decreto 1603/2007, de 30 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de El Campello y otras actuaciones. (BOE 1.12.07).

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

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 27-9-06).

— 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 16.1.07).
— Orden FOM/4210/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Alicante-Cartagena. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4211/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Bilbao-Zaragoza. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4212/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Burgos-Armiñón. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4213/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Campomanes-León. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4214/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ferrol-Frontera portuguesa. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4215/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista León-Astorga. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4216/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Guadalajara. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4217/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Madrid-Ocaña. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4218/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Málaga-Estepona. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4219/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ocaña-La Roda. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4220/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas cuya concesión ostenta Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4221/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas cuya concesión ostenta Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4222/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Montmeló-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-El Papiol y Zaragoza-Mediterráneo. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4223/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4224/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4225/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Villalba-Adanero. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4226/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Estepona-Guadiaro. (BOE 16.1.07).
— Orden FOM/4227/2006, de 21 de diciembre, por la que se revisan las tarifas y los peajes vigentes en la autopista cuya concesión ostenta Autopista Eje Aeropuerto, Concesionaria Española, S.A. (BOE 16.1.07).

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

II.1. Introducción

En este Anexo se desglosan los principales indicadores correspondientes al año 2012 para cada una de las 28 autopistas que componen las 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 × 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 mas 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 × 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.

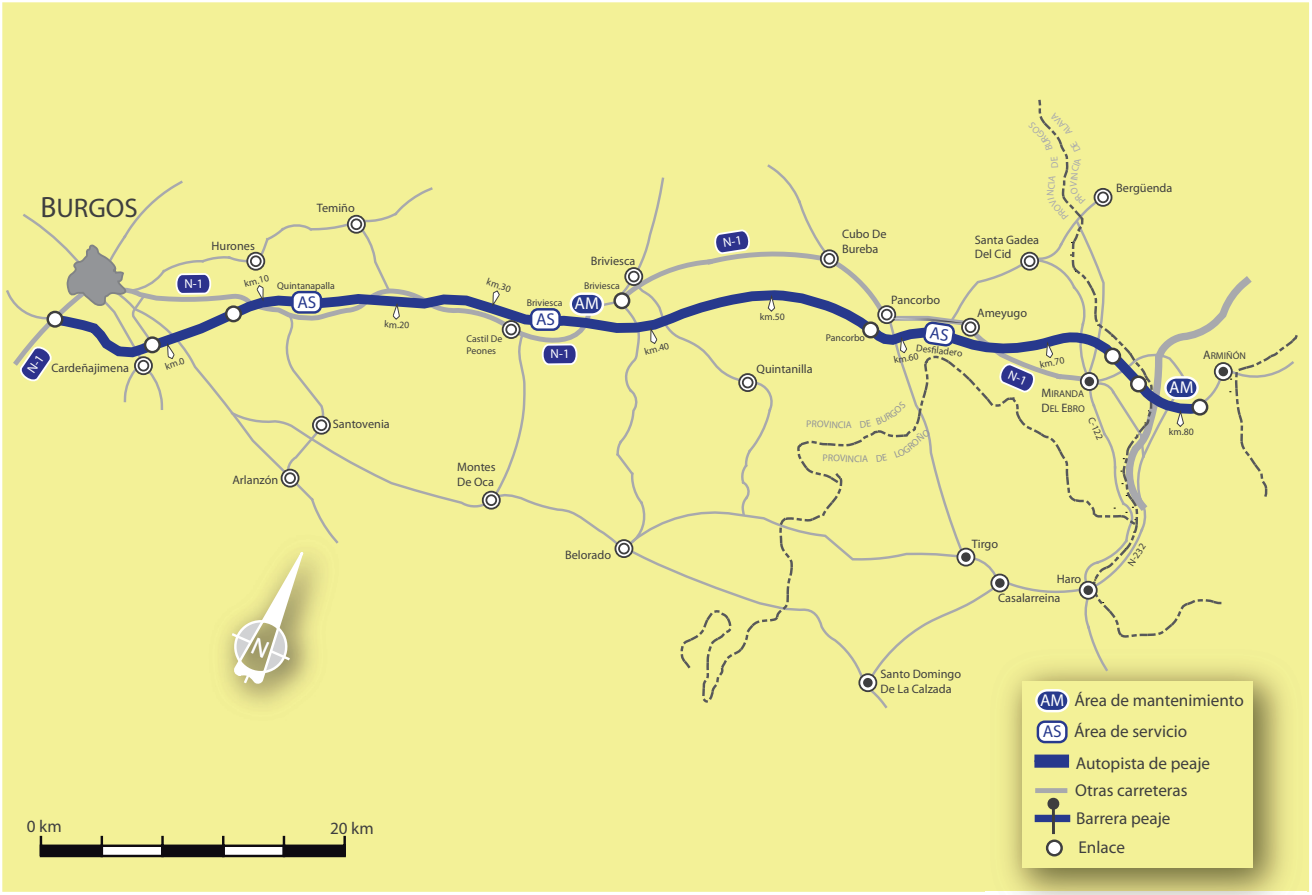
AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN

AP-1

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

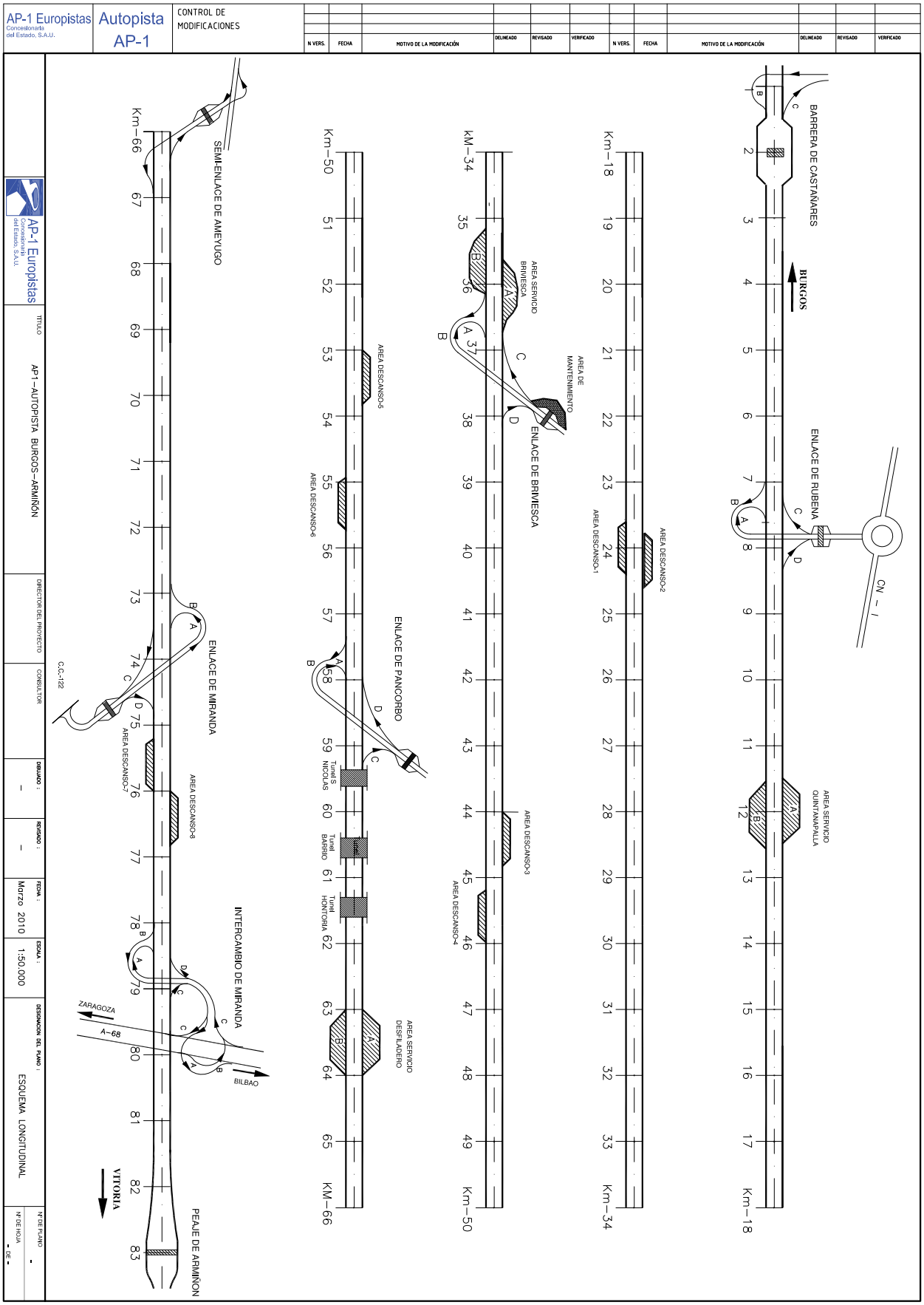


AP-1 AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN (TRAMO CASTAÑARES -ARMIÑÓN)



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-1 BURGOS ARMIÑON														
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



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



AP-1: Burgos-Armiñón. Desfiladero de Pancorbo (Burgos)

AUTOPISTA AP-1: Burgos-Armiñón

Sociedad concesionaria: EUROPISTAS CONCECIONARIA DEL ESTADO S.A.U.
Longitud: 84,3 km

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

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

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

Tabla T-1 (AP-1). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

Denominación social	Europistas Concesionaria del Estado, S. A. U.
Domicilio	Área de Peaje de Castañares. 09193 Cardeñajimeno. Burgos
Fecha de constitución	27/02/2007
Capital social (*)	88,01
Ingresos explotación 2012 (*)	63,53
Resultados de explotación 2012 (*)	28,622

	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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-1: Burgos-Armiñón fue de 14.666 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 15.110 corresponden a la categoría de ligeros y 2.545 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD ligeramente superior (109,4%) 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 10.726 Vh/día. El valor de la IMD contando además los tramos libres ascendió a la cifra de 18.213 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 2012 para el conjunto de la vía en 581,95 millones de Vh × km, valor que corresponde al 3,6% del conjunto de la Red Estatal, también ligeramente superior a la participación porcentual de la autopista AP-1 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,3%.

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

Tabla T-2 (AP-1). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Castañares-Rubena	14.556	2.344	16.900	–8,78%	43.844.165	7.060.327	50.904.492	–8,78%
Rubena-Briviesca	15.706	2.624	18.330	–8,50%	168.832.065	28.203.540	197.035.605	–8,50%
Briviesca-Pancorbo	15.330	2.628	17.958	–8,77%	118.723.280	20.356.300	139.079.580	–8,77%
Pancorbo-Ameyugo	14.113	2.517	16.630	–8,81%	44.473.991	7.934.331	52.408.322	–8,81%
Ameyugo-Miranda	14.187	2.675	16.862	–8,84%	39.045.885	7.363.516	46.409.401	–8,84%
Miranda-Enl. Aut. Ebro	13.261	2.583	15.844	–8,32%	21.452.603	4.177.820	25.630.423	–8,32%
Enl. Aut. Ebro-Armiñón	8.839	1.887	10.726	–6,78%	16.143.009	3.446.289	19.589.298	–6,78%
Total tramo de peaje	14.666	2.545	17.211	–8,59%	452.514.998	78.542.123	531.057.121	–8,59%

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Ameyugo-Miranda	2.047	2.761	4.808	–0,17%	5.632.841	7.599.133	13.231.974	–0,17%
Miranda-Intercambiador	2.340	2.788	5.128	–0,27%	3.785.226	4.510.107	8.295.333	–0,27%
Intercambiador-Armiñón	2.340	2.788	5.128	–0,27%	4.273.361	5.091.727	9.365.088	–0,27%
Total tramos libres	444	557	1.001	–0,23%	13.691.428	17.200.967	30.892.395	–0,23%

Valores comparativos	IMD total	% Red
Longitud total (km)	84,30	3,3%
IMD total (Vh/d)	18.213	109,4%
Demanda total (MVh x km)	561,95	3,6%

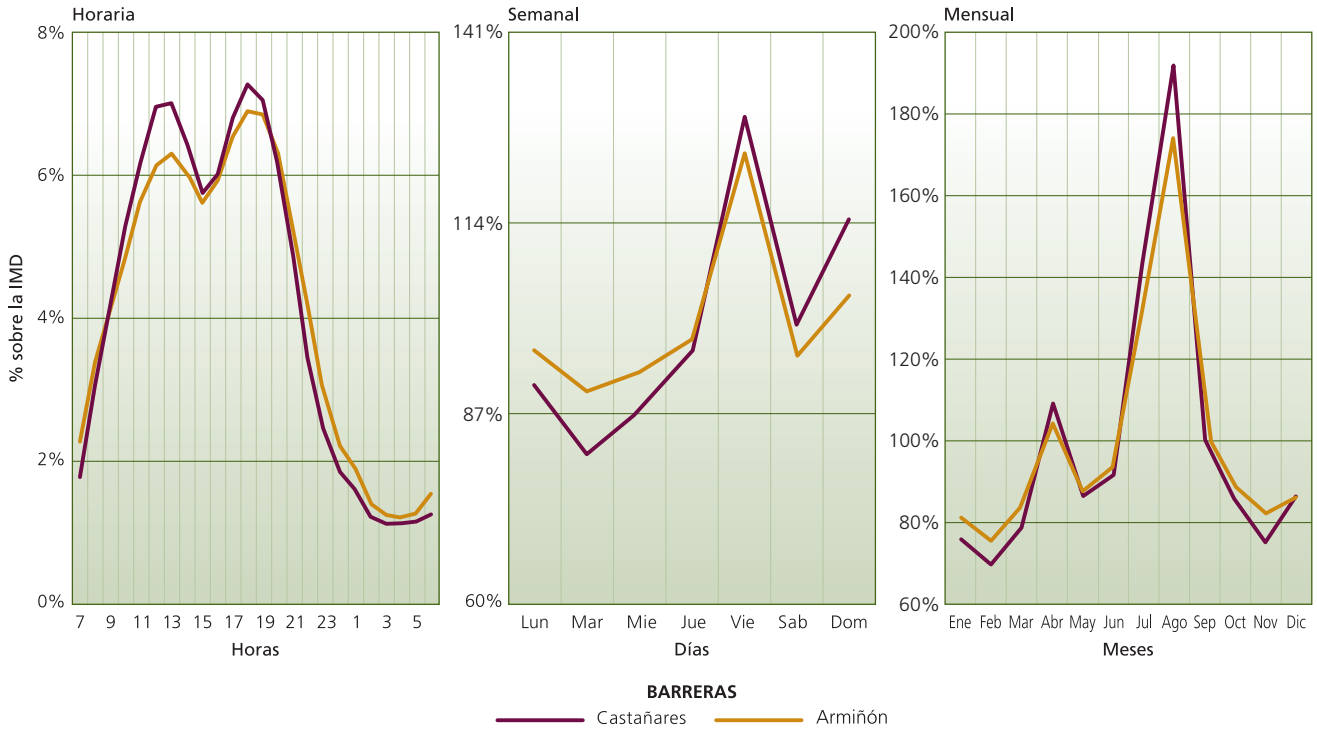
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,03% de la intensidad total media diaria medida en la barrera de Castañares de 16.898 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,28%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 123,62% de la media de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (109,54%) y especialmente en el período julio-agosto (100,67%-175,88%).

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 2012



Horaria	Castañares		Armiñón	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	303	1,79%	359	2,27%
8	514	3,04%	531	3,35%
9	718	4,25%	657	4,14%
10	901	5,33%	772	4,87%
11	1.046	6,19%	897	5,66%
12	1.180	6,98%	977	6,16%
13	1.188	7,03%	1.003	6,33%
14	1.090	6,45%	952	6,01%
15	975	5,77%	892	5,63%
16	1.014	6,00%	943	5,95%
17	1.155	6,84%	1.040	6,56%
18	1.230	7,28%	1.095	6,91%
19	1.193	7,06%	1.088	6,86%
20	1.040	6,15%	992	6,26%
21	794	4,70%	820	5,18%
22	560	3,31%	640	4,03%
23	411	2,43%	471	2,97%
24	312	1,85%	356	2,24%
1	276	1,63%	302	1,90%
2	209	1,24%	226	1,42%
3	191	1,13%	200	1,26%
4	191	1,13%	191	1,21%
5	195	1,15%	202	1,28%
6	212	1,25%	245	1,55%
Total	16.898		15.852	

Diaria	Castañares		Armiñón	
Día	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD
Lun	15.394	91,10%	15.249	96,20%
Mar	13.747	81,35%	14.308	90,26%
Mie	14.888	88,11%	14.743	93,00%
Jue	16.273	96,30%	15.517	97,89%
Vie	21.722	128,55%	19.596	123,62%
Sáb	16.855	99,75%	15.083	95,15%
Dom	19.388	114,74%	16.470	103,90%
Total	16.898		15.852	

Mensual	Castañares		Armiñón	
Mes	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD
Ene	12.826	75,90%	12.895	81,35%
Feb	11.792	69,78%	11.939	75,32%
Mar	13.368	79,11%	13.396	84,51%
Abr	18.510	109,54%	16.587	104,64%
May	14.615	86,49%	13.925	87,84%
Jun	15.510	91,79%	14.912	94,07%
Jul	24.249	143,50%	21.138	133,35%
Ago	32.657	193,26%	27.881	175,88%
Sep	17.012	100,67%	16.433	103,67%
Oct	14.450	85,51%	14.145	89,23%
Nov	12.702	75,17%	12.971	81,83%
Dic	14.632	86,59%	13.671	86,24%
Total	16.898		15.852	

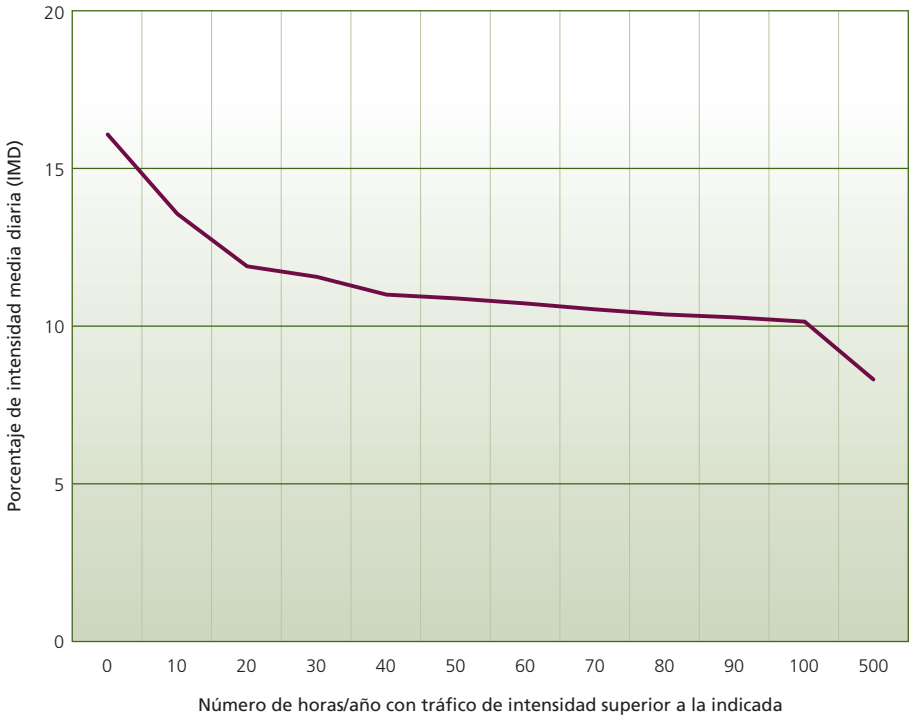
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,58% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que superó durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,15% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2016 fue del 16,09% 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 2012



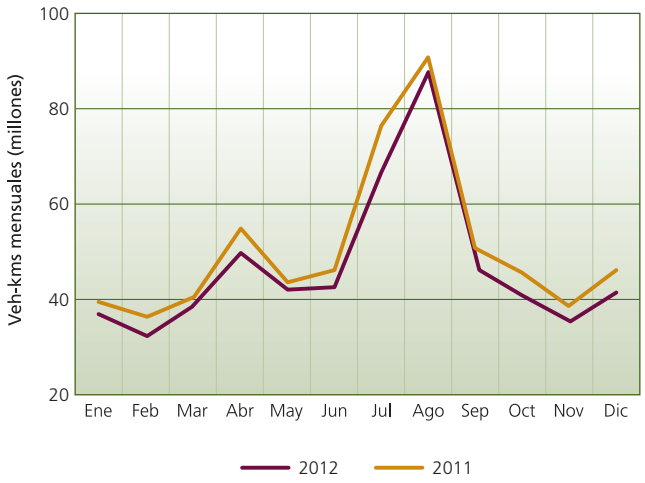
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	16,09
10	13,55
20	11,93
30	11,58
40	11,05
50	10,92
60	10,75
70	10,57
80	10,36
90	10,29
100	10,15
500	8,29

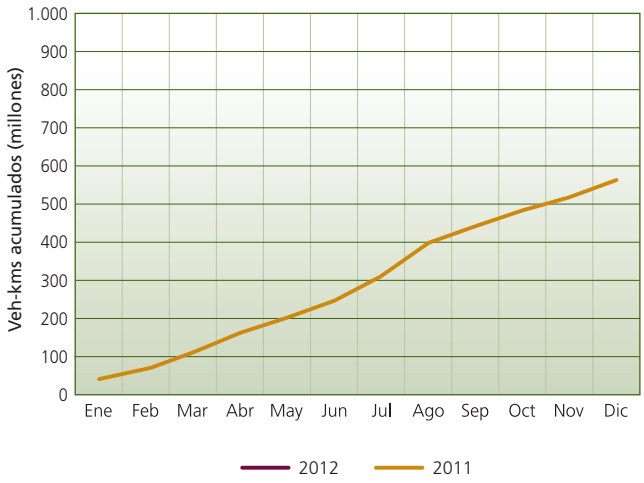
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 los 561 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-1). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012





Autopista AP-1	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	37,06	32,26	38,58	49,88	42,01	42,86
Mens. 2011	39,66	36,13	40,73	55,08	43,96	46,23
Acum. 2012	37,06	69,32	107,90	157,79	199,79	242,66
Acum. 2011	39,66	75,79	116,51	171,59	215,55	261,78

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	66,56	87,88	46,54	41,34	35,67	41,30	561,95
Mens. 2011	76,34	90,68	50,86	45,69	38,73	46,15	610,23
Acum. 2012	309,22	397,10	443,64	484,98	520,65	561,95	
Acum. 2011	338,13	428,81	479,67	525,36	564,09	610,23	

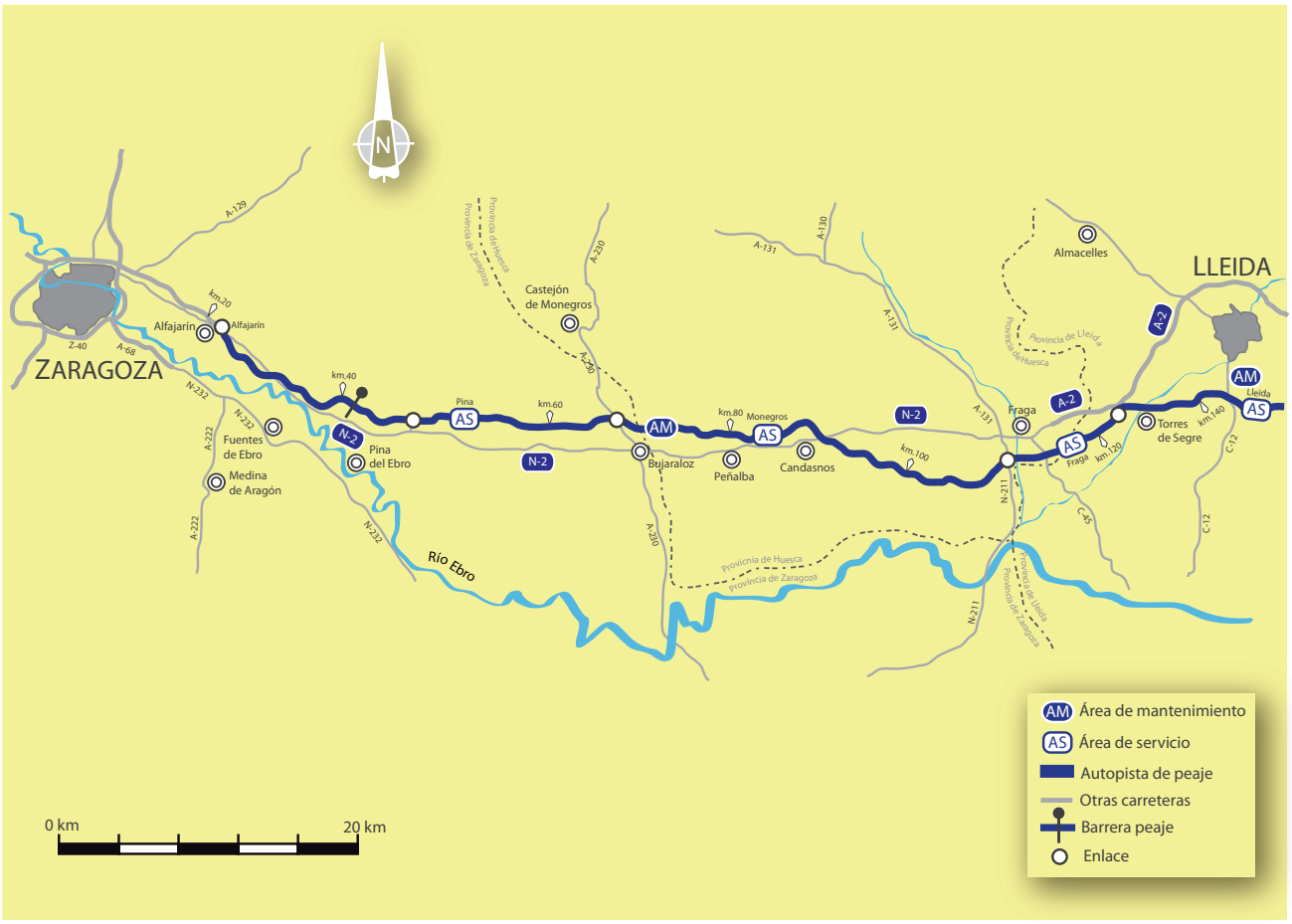
AUTOPISTA ZARAGOZA MEDITERRÁNEO

AP-2

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



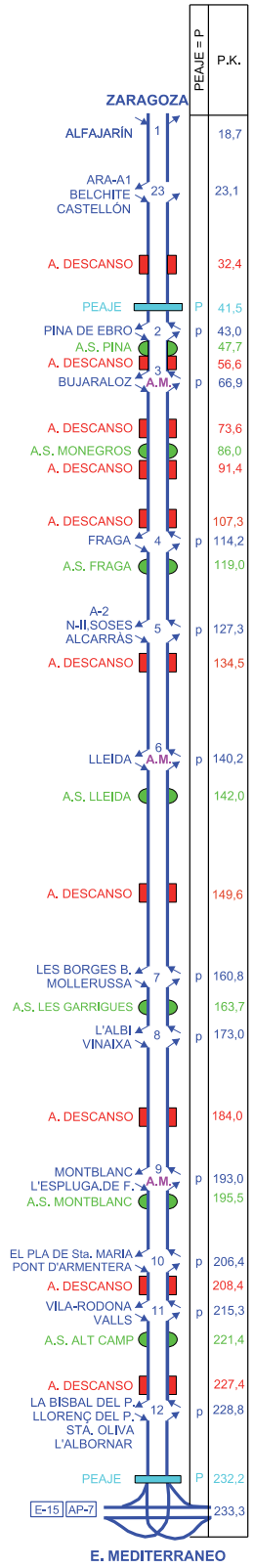
AP-2 AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO (TRAMO ZARAGOZA -LLEIDA)



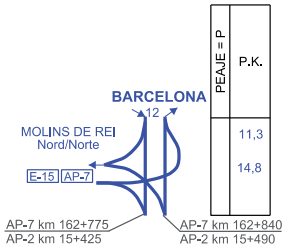
[SERVICIOS]

AUTOPISTA		ÁREA	P.K.												
AP-2 ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO															
4	Pina		48	x	x	x	x	-	-	x	-	-	-	x	x
5	Monegros		86	x	x	x	x	-	-	-	-	x	-	x	x
6	Fraga		119	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x
7	Lleida		142	x	x	x	x	-	x	x	-	-	x	x	x

AUTOPISTA AP-2
ZARAGOZA - MEDITERRANEO



AUTOPISTA AP-2
BARCELONA - EL PAPIOL



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

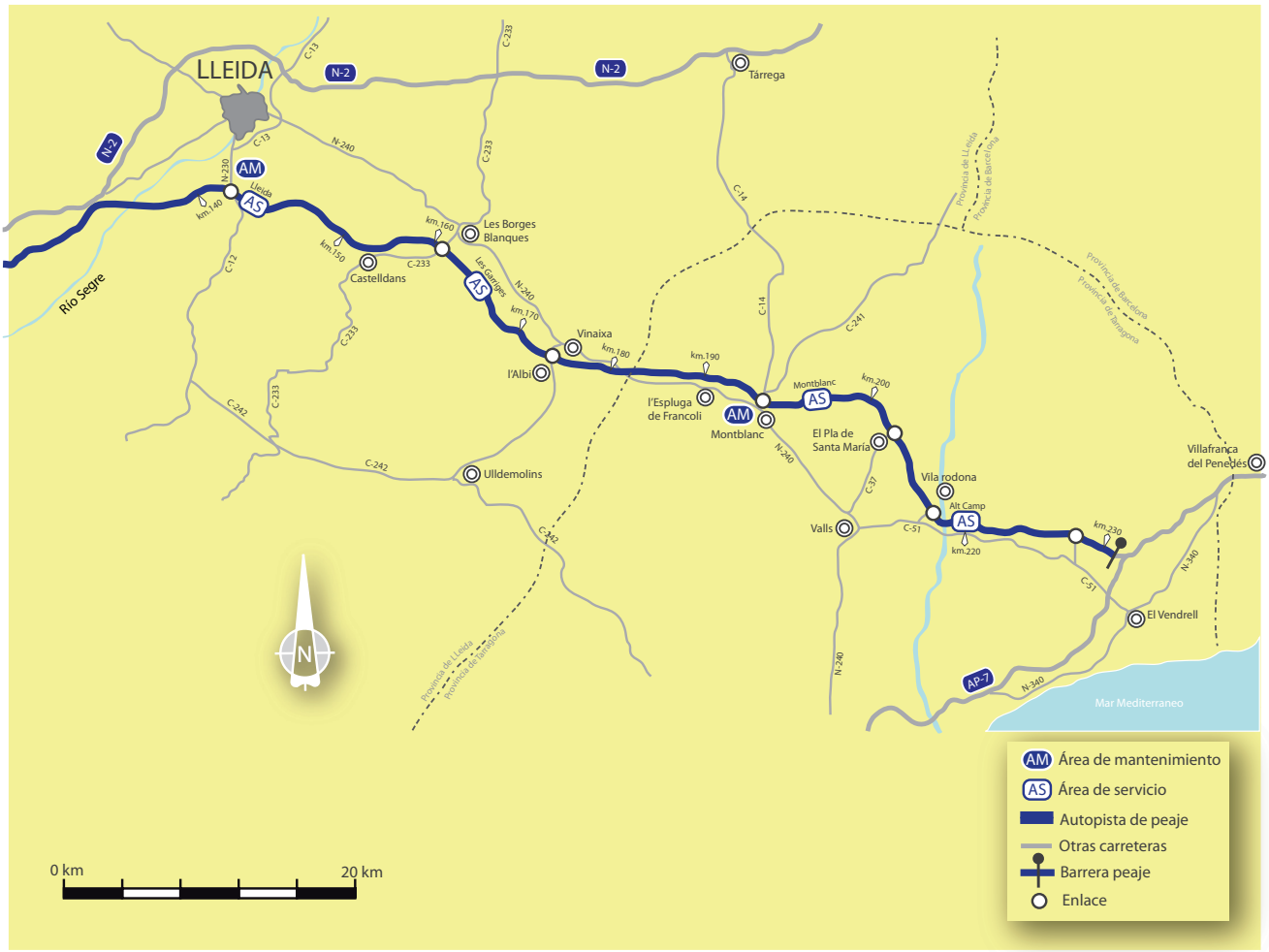
AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO

AP-2

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



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



[SERVICIOS]

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



AP-2: Zaragoza-Mediterráneo, p.k. 123

AUTOPISTA AP-2: Zaragoza-Mediterráneo

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A.U (ACESA)
Longitud: 215,5 km

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

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

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

Tabla T-1 (AP-2). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	653,9
Resultados de explotación 2012 (*)	459,6

	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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-2: Zaragoza-Mediterráneo fue de 10.176 vehículos, de los cuales 9.056 corresponden a la categoría de ligeros y 1.120 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (61,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje Hay que señalar que los valores de la IMD varían según tramos, desde el de menor intensidad (Soses-Lleida con 7.378 Vh/día) hasta el de mayor magnitud (Pina-Bujaraloz), con un valor de 12.453 Vh/día.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2012 para el conjunto de la vía en 802,61 millones de Vh × km, valor que corresponde al 5,1% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Alafajarin-Pina	11.244	1.096	12.340	–9,31	102.182.676	9.958.098	112.140.774	–9,31
Pina-Bujaraloz	11.308	1.145	12.453	–9,26	98.504.440	9.973.391	108.477.831	–9,26
Bujaraloz-Límite Z/H	9.979	1.123	11.102	–9,45	14.681.738	1.653.005	16.334.743	–9,45
Límite Z/H-Fraga	9.979	1.123	11.102	–9,45	158.686.961	17.866.422	176.553.383	–9,45
Fraga-Límite H/L	8.232	1.061	9.293	–10,79	19.041.965	2.453.102	21.495.067	–10,79
Límite H/L-Soses	8.232	1.061	9.293	–10,79	20.307.411	2.616.124	22.923.535	–10,79
Soses-Lleida	6.426	952	7.378	–11,55	30.431.982	4.510.586	34.942.568	–11,55
Lleida-Borges Blanques	7.535	972	8.507	–12,19	57.166.023	7.377.433	64.543.456	–12,19
Borges Blanques-L'Albi	7.822	959	8.781	–12,56	34.468.461	4.225.571	38.694.032	–12,56
L'Albi-Límite L/T	7.840	955	8.795	–12,64	23.213.664	2.828.570	26.042.234	–12,64
Límite L/T-Montblanc	7.840	955	8.795	–12,64	34.203.569	4.167.683	38.371.252	–12,64
Montblanc-Pla de Sta Maria	7.171	1.037	8.208	–13,76	35.248.269	5.099.466	40.347.735	–13,76
Pla Sta Maria-Vila-rodona	7.288	1.123	8.412	–14,6	23.661.020	3.646.731	27.307.751	–14,6
Vila-rodona-L'Albornar	9.074	1.775	10.849	–12,69	44.436.799	8.691.795	53.128.594	–12,69
L'Albornar-Mediterráneo	10.009	1.797	11.806	–11,39	18.060.768	3.242.451	21.303.219	–11,39
Total tramo de peaje	9.056	1.120	10.176	–10,89	714.295.746	88.310.428	802.606.174	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	215,49	8,4%
IMD total (Vh/d)	10.176	61,1%
Demanda total (MVh x km)	802,61	5,1%

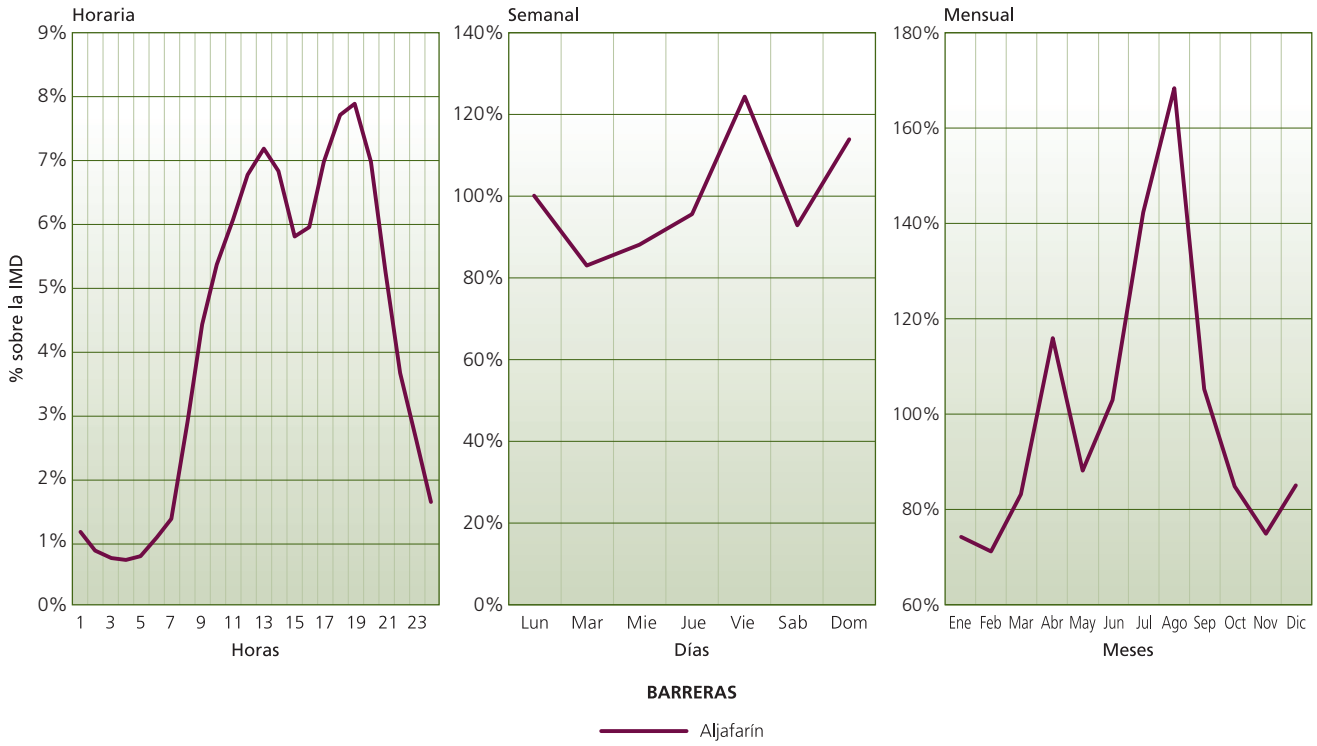
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,17% de la intensidad total diaria de 12.342 Vh/día y la segunda llega hasta el 7,86%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los viernes, alcanzando un valor de 124,97% 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 (116,45%) y especialmente en el período julio-agosto (142,20%-169,33%).

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 2012



Horaria	Alfajarín	
Horas	IMD	% s/IMD
1	139	1,13%
2	102	0,83%
3	89	0,72%
4	83	0,67%
5	91	0,74%
6	126	1,02%
7	165	1,34%
8	353	2,86%
9	541	4,38%
10	659	5,34%
11	746	6,04%
12	834	6,76%
13	885	7,17%
14	841	6,81%
15	713	5,78%
16	731	5,92%
17	858	6,95%
18	952	7,71%
19	969	7,86%
20	859	6,96%
21	646	5,23%
22	448	3,63%
23	317	2,57%
24	195	1,58%
Total	12.342	

Diaria	Alfajarín	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	12.332	99,92%
Mar	10.259	83,12%
Mie	10.908	88,38%
Jue	11.839	95,92%
Vie	15.424	124,97%
Sáb	11.465	92,89%
Dom	14127	114,46%
Total		

Mensual	Alfajarín	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	9.163	74,24%
Feb	8.809	71,37%
Mar	10.323	83,64%
Abr	14.372	116,45%
May	10.800	87,51%
Jun	12.731	103,15%
Jul	17.550	142,20%
Ago	20.899	169,33%
Sep	12.994	105,28%
Oct	10.447	84,65%
Nov	9.258	75,01%
Dic	10.521	85,25%
Total		

c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante las 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 20,5% 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 17,3% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 33,9% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-2). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



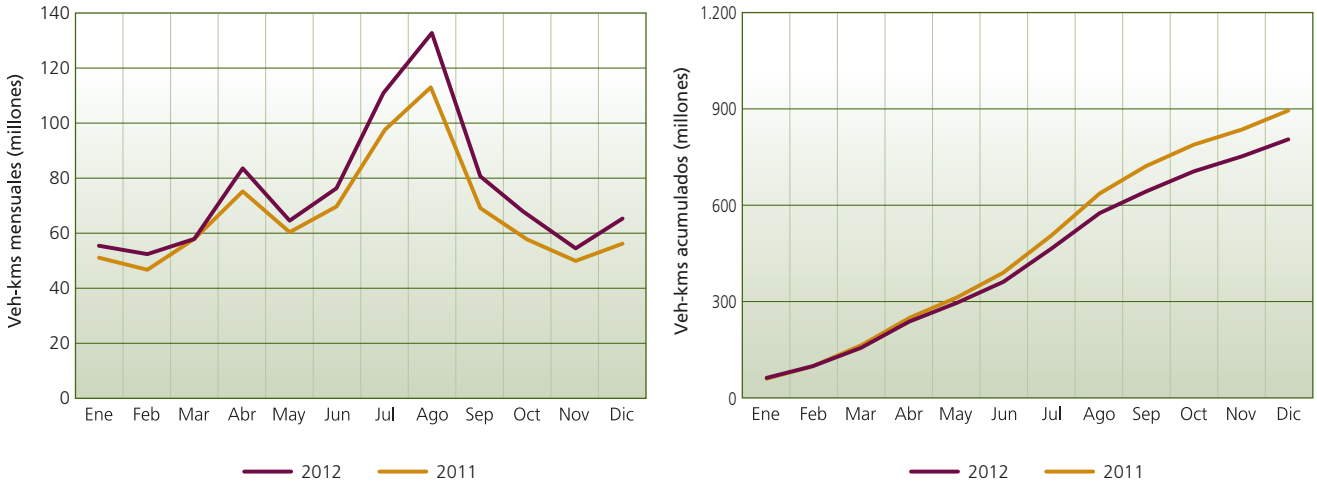
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	33,9
10	28,3
20	21,9
30	20,5
40	19,7
50	19,3
60	18,9
70	18,3
80	18,0
90	17,6
100	17,3

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 2012 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 802 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 2012. AP-2: Zaragoza-Mediterráneo



Autopista AP-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	50,58	46,59	57,75	75,43	60,43	69,14
Mens. 2011	54,71	51,73	58,58	83,28	63,95	76,08
Acum. 2012	50,58	97,17	154,92	230,35	290,77	359,91
Acum. 2011	54,71	106,44	165,02	248,31	312,25	388,33

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	97,28	113,46	69,09	57,64	49,49	55,73	802,61
Mens. 2011	111,49	133,32	80,66	66,23	53,63	64,53	898,20
Acum. 2012	457,19	570,65	639,74	697,39	746,88	802,61	
Acum. 2011	499,83	633,15	713,81	780,04	833,68	898,20	

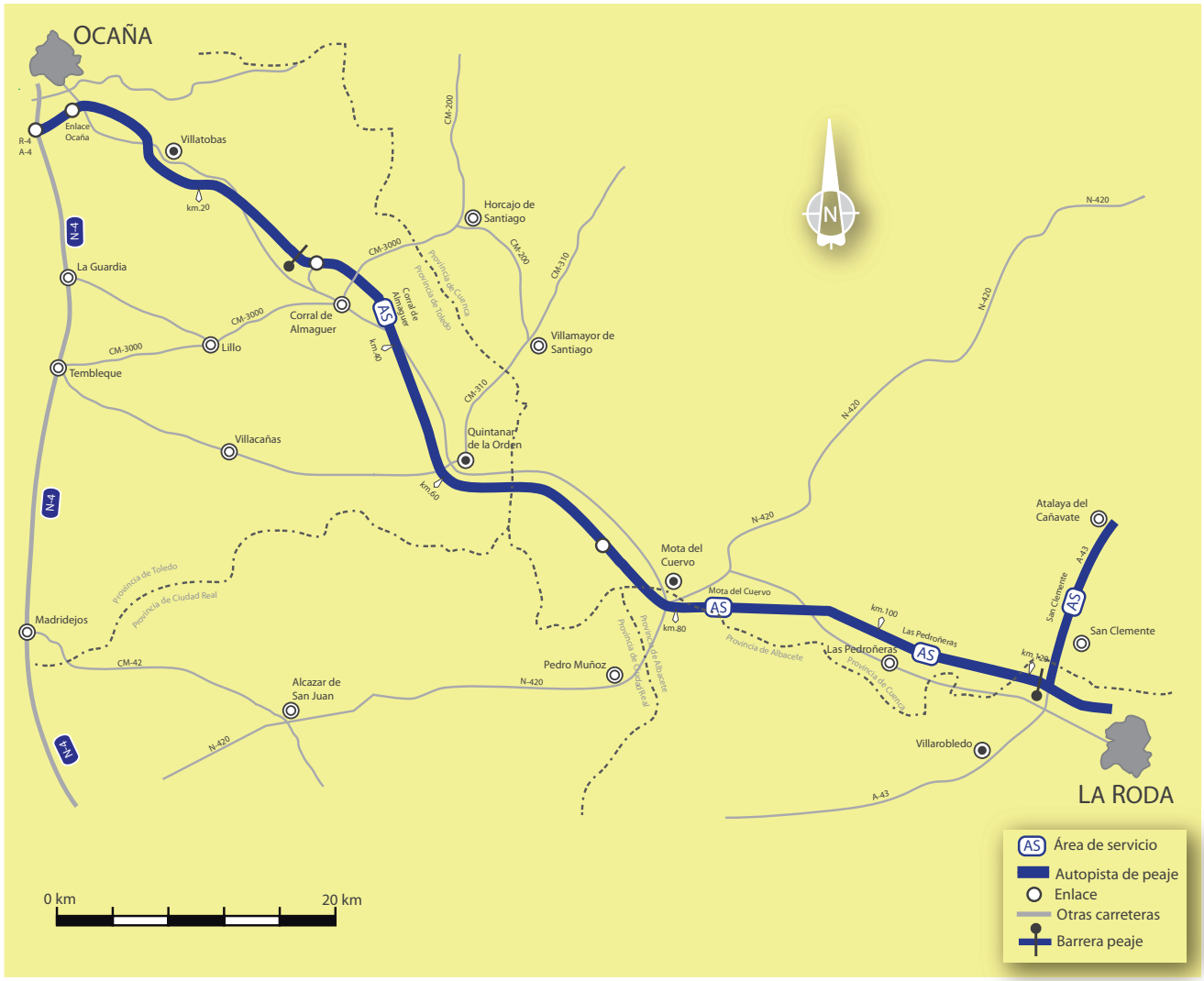
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA

AP-36

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

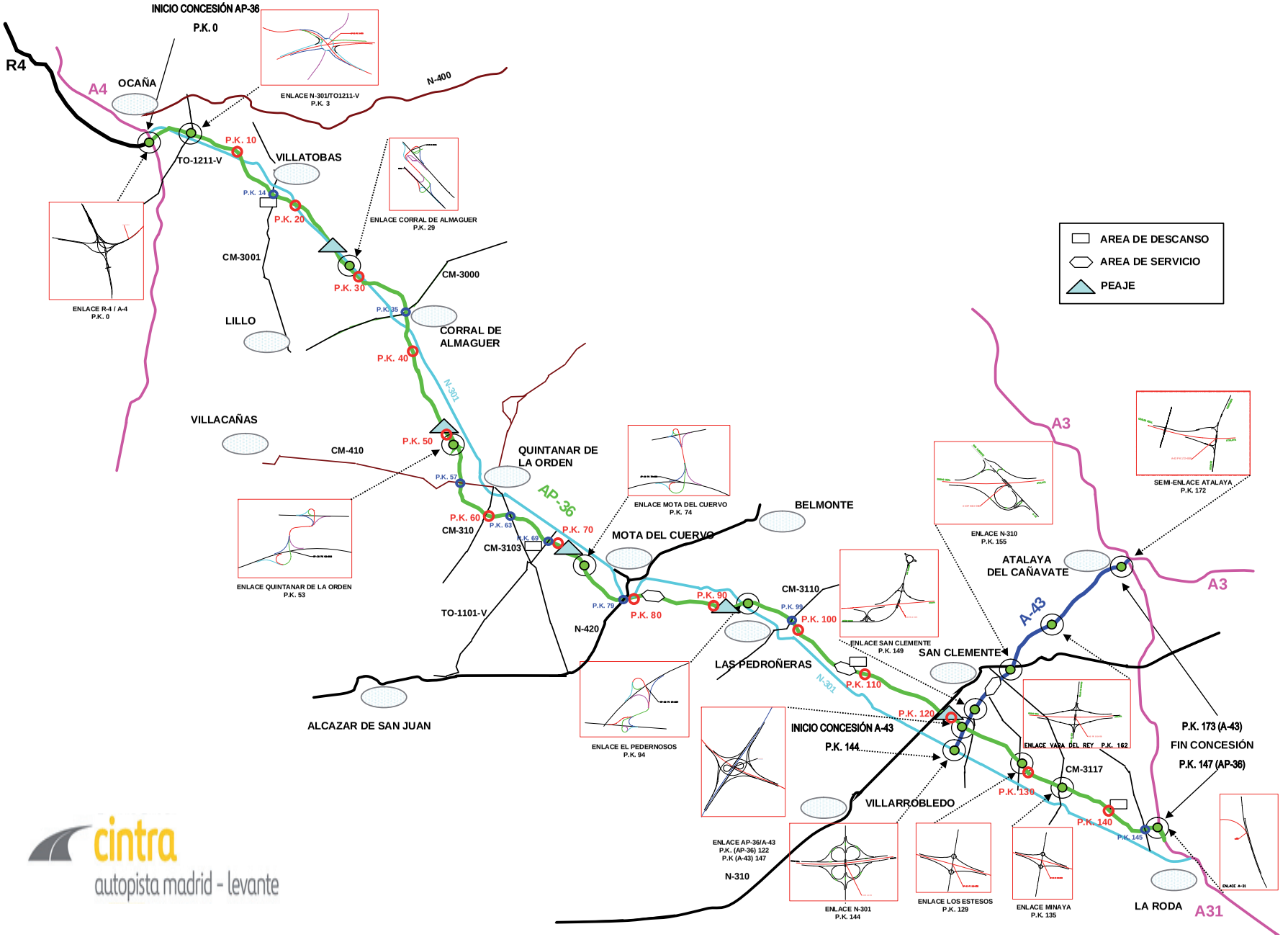


AP-36 AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA



[SERVICIOS]

AUTOPISTA		ÁREA	P.K.												
AP-36 OCAÑA-LA RODA															
	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



cintra
autopista madrid - levante



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 2012

Denominación social	Autopista Madrid-Levante Concesionaria Española, S. A.
Domicilio	Plaza de Manuel Gómez Moreno, núm. 2. 28020 Madrid
Fecha de constitución	23/03/2004
Capital social (*)	154,5
Ingresos explotación 2012 (*)	13,7
Resultados de explotación 2012 (*)	–27,5

	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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-36: Ocaña-La Roda fue de 3.103 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 2.958 corresponden a la categoría de ligeros y 145 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (18,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD se mantuvieron razonablemente estables en torno a la media en la práctica totalidad de los tramos de peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2012 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 144,8 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-36 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 5,0%.

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

Tabla T-2 (AP-36). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Ocaña-Corral de Almaguer	3.140	148	3.288	–16,90%	39.267.232	1.850.812	41.118.045	–16,90%
Corral de Almaguer-Quintanar de la Orden	3.037	144	3.181	–16,94%	26.384.672	1.251.035	27.635.707	–16,94%
Quintanar de la Orden-Mota del Cuervo	2.791	136	2.927	–17,15%	21.645.712	1.054.753	22.700.466	–17,15%
Mota del Cuervo-El Pedernoso	2.819	140	2.959	–17,04%	21.021.988	1.044.015	22.066.003	–17,04%
El Pedernoso-San Clemente	2.897	152	3.049	–17,17%	29.721.325	1.559.421	31.280.746	–17,17%
Total tramo de peaje	2.958	145	3.103	–16,68%	138.040.930	6.760.036	144.800.966	–16,50%

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
San Clemente-La Roda	5.813	738	6.551	–9,49%	52.614.509	6.679.771	59.294.280	–9,49%
Enlace N301-Atalaya del Cañavate	3.028	1.912	4.940	–5,99%	31.507.491	19.895.087	51.402.577	–5,99%
Total tramos libres	4.420	1.325	5.745	–7,74%	84.122.000	26.574.857	110.696.857	–7,74%

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	127,50	5,0%
IMD total (Vh/d)	3.103	18,6%
Demanda total (MVh x km)	144,80	0,9%

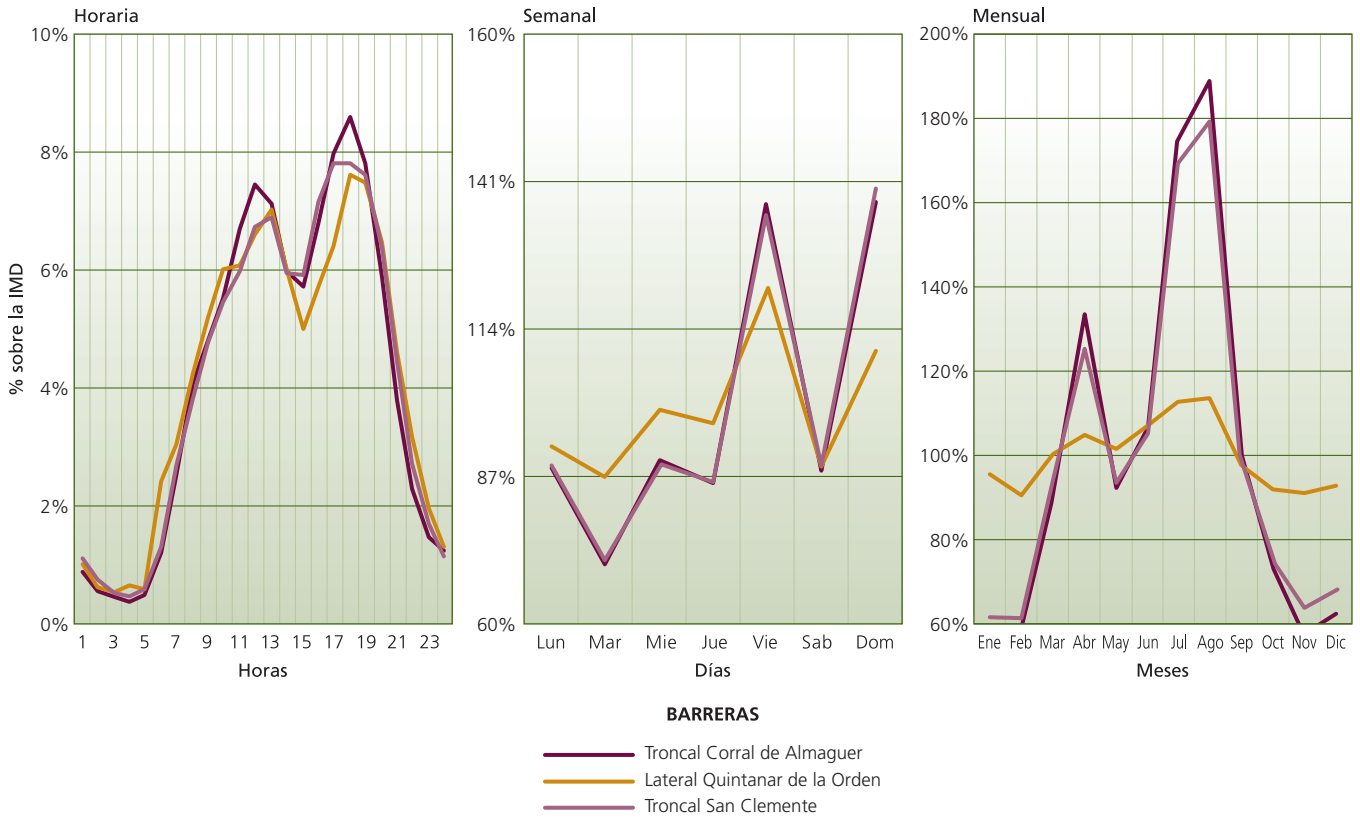
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-36 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 18h. La primera de ellas alcanza en la troncal de San Clemente un valor del 7,48% de la intensidad total diaria de 3.079 Vh/día y la segunda llega en Corral de Almaguer hasta el 8,63%.

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 140,09% de la media de la IMD en ese punto, mientras que en Quintanar de la Orden la punta semanal corresponde al viernes, con un 122,07% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas vacacionales y estacionales localizadas en el mes de abril (133,46%), y especialmente en el período julio-agosto (174,67%-189,26%). 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 2012



Horaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
1	36	1,12%	4	1,03%	27	0,88%
2	24	0,75%	2	0,63%	17	0,56%
3	17	0,51%	2	0,54%	14	0,47%
4	15	0,47%	2	0,66%	11	0,37%
5	19	0,58%	2	0,58%	15	0,49%
6	43	1,31%	9	2,41%	37	1,21%
7	87	2,67%	11	3,05%	78	2,52%
8	125	3,84%	15	4,25%	126	4,08%
9	156	4,79%	19	5,20%	148	4,80%
10	179	5,49%	22	6,02%	171	5,54%
11	196	6,00%	22	6,09%	207	6,72%
12	221	6,76%	24	6,62%	230	7,48%
13	226	6,92%	26	7,03%	220	7,15%
14	195	5,97%	22	6,04%	185	6,01%
15	193	5,93%	18	5,00%	176	5,73%
16	234	7,17%	21	5,72%	210	6,83%
17	255	7,83%	23	6,43%	246	7,99%
18	256	7,84%	28	7,65%	266	8,63%
19	249	7,65%	27	7,50%	241	7,82%
20	208	6,39%	24	6,50%	182	5,91%
21	145	4,45%	17	4,61%	117	3,80%
22	88	2,71%	12	3,16%	71	2,31%
23	56	1,71%	7	1,98%	45	1,47%
24	37	1,14%	5	1,30%	38	1,24%
Total	3.262		364		3.079	

Diaria	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	2.911	89,23%	337	92,66%	2.764	89,78%
Mar	2.335	71,58%	318	87,43%	2.181	70,84%
Mie	2.919	89,48%	362	99,53%	2.776	90,17%
Jue	2.817	86,36%	353	97,05%	2.648	86,01%
Vie	4.401	134,91%	444	122,07%	4.235	137,56%
Sáb	2.882	88,35%	331	91,01%	2.714	88,16%
Dom	4.570	140,09%	401	110,25%	4.232	137,47%
Total	3.262		364		3.079	

Mensual	Troncal Corral de Almaguer		Lateral Quintanar de la Orden		Troncal San Clemente	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.007	61,53%	347	95,30%	1.786	58,01%
Feb	2.008	61,56%	330	90,63%	1.790	58,14%
Mar	3.064	93,94%	365	100,25%	2.825	91,75%
Abr	4.093	125,49%	382	104,92%	4.109	133,46%
May	3.046	93,39%	371	101,90%	2.845	92,40%
Jun	3.443	105,56%	388	106,56%	3.260	105,88%
Jul	5.524	169,36%	411	112,88%	5.378	174,67%
Ago	5.849	179,33%	413	113,43%	5.827	189,26%
Sep	3.256	99,83%	355	97,50%	3.087	100,26%
Oct	2.466	75,61%	335	92,01%	2.250	73,08%
Nov	2.082	63,83%	332	91,18%	1.773	57,59%
Dic	2.215	67,91%	338	92,83%	1.931	62,72%
Total	3.262		364		3.079	

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 41,20% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 26,60% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 76,89% 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 2012. AP-36: Ocaña-La Roda



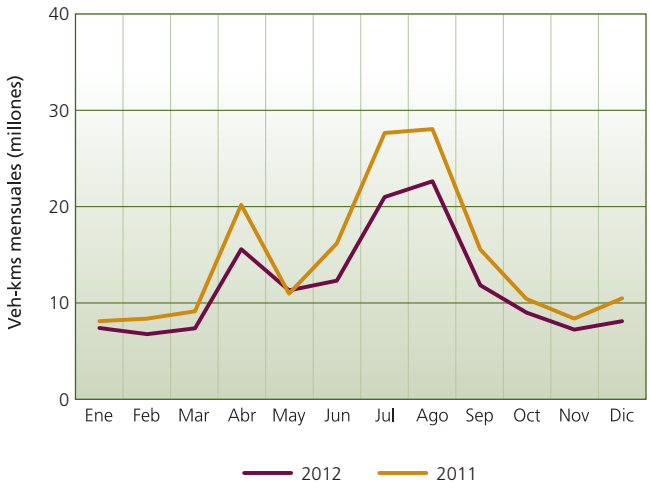
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	76,89	2,66	76,77
10	55,21	2,01	54,46
20	44,93	1,82	44,43
30	41,20	1,72	40,95
40	38,82	1,63	38,35
50	36,32	1,60	35,97
60	34,72	1,54	34,44
70	31,68	1,50	31,30
80	29,58	1,47	29,11
90	27,67	1,47	27,29
100	26,60	1,38	26,10
500	12,53	0,72	12,31

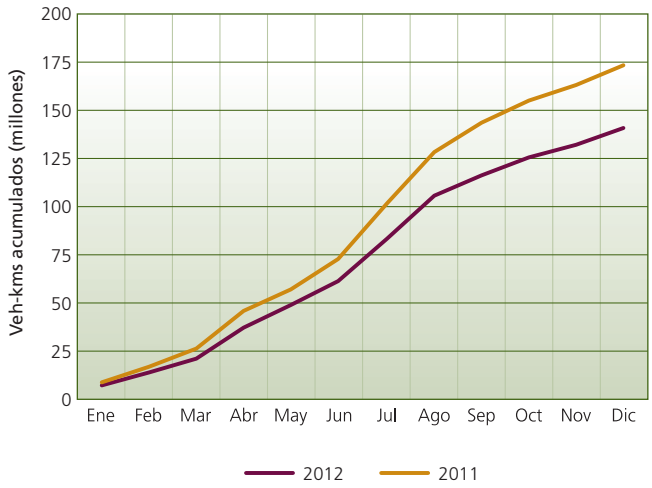
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 144 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-36). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012. AP-36: Ocaña-La Roda





Autopista AP-36	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	7,28	6,71	7,18	15,68	11,43	12,49
Mens. 2011	7,93	8,37	9,13	20,13	10,83	16,29
Acum. 2012	7,28	13,99	21,17	36,85	48,28	60,77
Acum. 2011	7,93	16,31	25,44	45,56	56,39	72,68

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	21,10	22,67	11,82	9,05	7,25	7,98	140,64
Mens. 2011	27,68	27,86	15,63	10,41	8,34	10,30	172,90
Acum. 2012	81,87	104,54	116,36	125,41	132,66	140,64	
Acum. 2011	100,36	128,22	143,85	154,26	162,60	172,89	

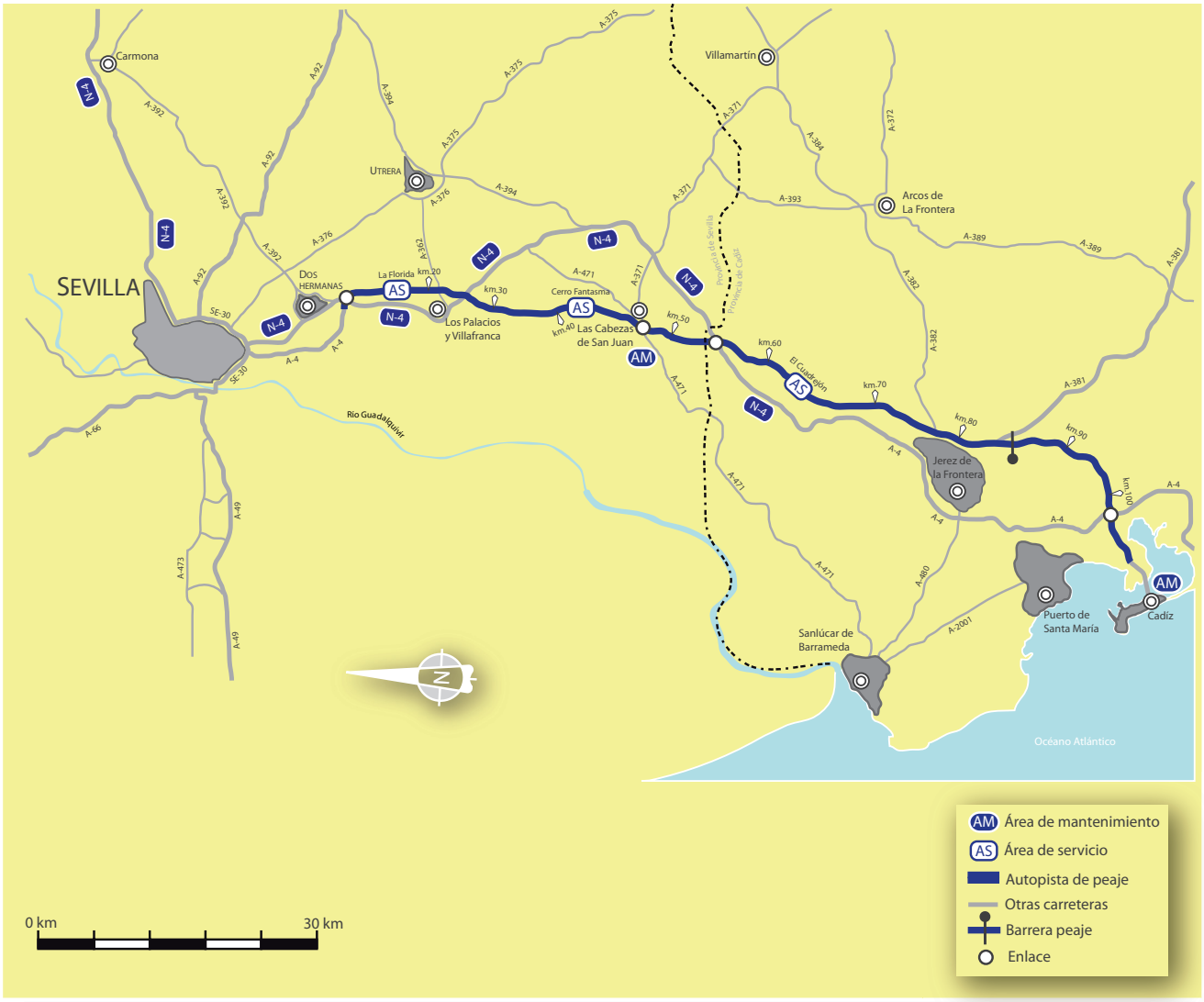
AUTOPISTA SEVILLA-CADÍZ

AP-4

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

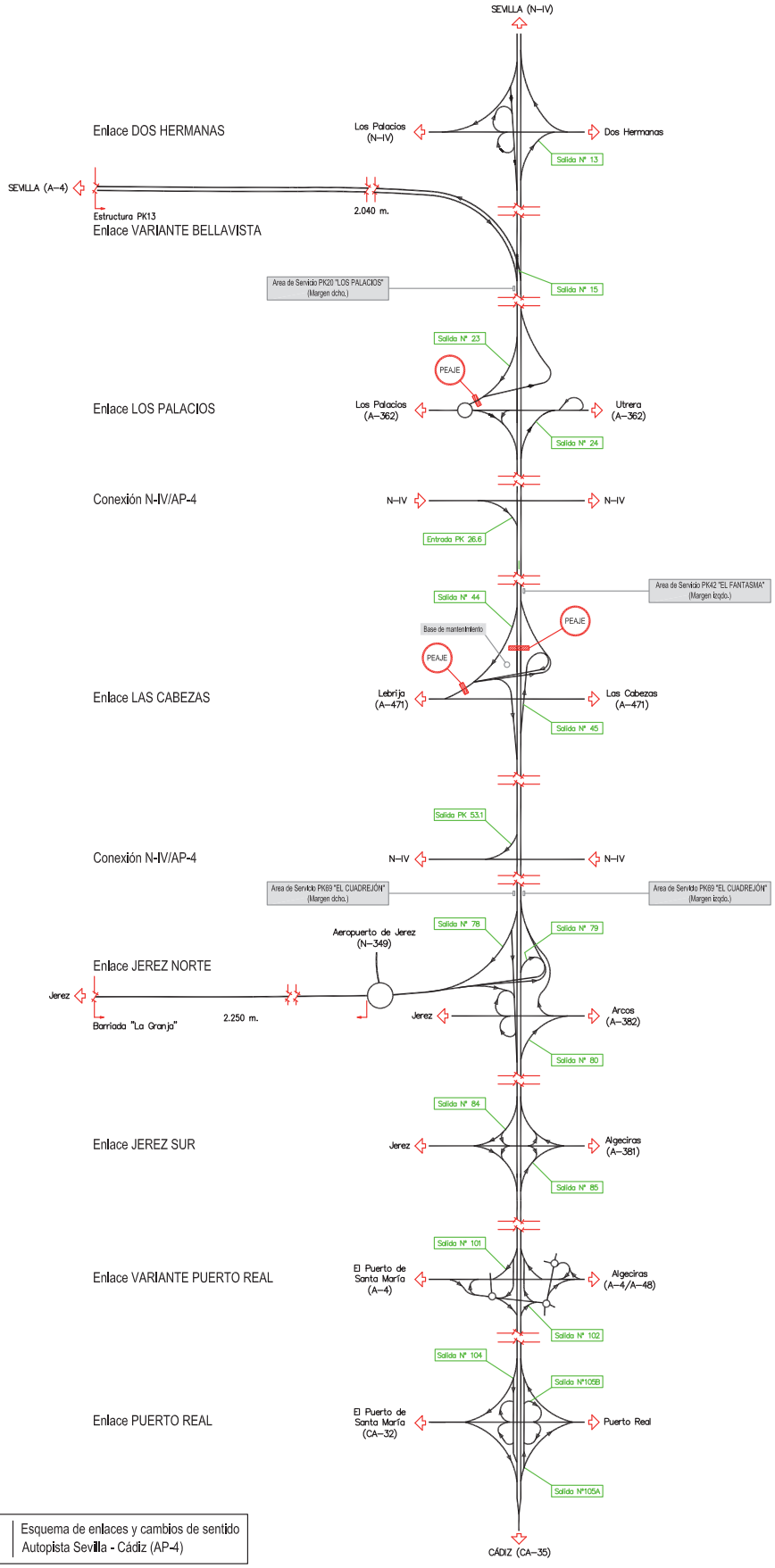


AP-4 AUTOPISTA SEVILLA-CADÍZ



[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



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

f_ed: 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-2). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

Denominación social	Autopistas AUMAR, S. A. C. R.
Domicilio	Paseo Alameda, núm. 36. 46023 Valencia
Fecha de constitución	16/09/1967
Capital social (*)	213,60
Ingresos explotación 2012 (*)	259,7
Resultados de explotación 2012 (*)	125,2

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla-Cádiz	31/07/1973		31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona-Valencia	09/09/1975		31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia-Alicante	23/12/1976		31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-4: Sevilla-Cádiz en sus tramos de peaje fue de 18.532 vehículos, de los cuales 19.604 corresponden a la categoría de ligeros y 1.072 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 19.035. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (114,3%) 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 3.178 Vh/día en el tramo Dos Hermanas/ Enlace A4 hasta 22.965 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 2012 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 478,07 millones de Vh × km para el tramo de peaje y en 635,62 millones de Vh × km para el total de la autopista, valor que corresponde aproximadamente al 4,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también superior a la participación porcentual de la autopista AP-4 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,7%.

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

Tabla T-2 (AP-4). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Dos Hermanas-Enlace A4	3.088	91	3.178	1,19	3.345.057	98.367	3.443.424	1,19
Enlace A4-Los Palacios/N-IV	21.509	1.214	22.723	–10,62	68.804.374	3.884.241	72.688.615	–10,62
Los Palacios/N-IV-Las Cabezas	21.746	1.220	22.965	–10,12	170.161.988	9.544.182	179.706.170	–10,12
Las Cabezas-Enlace N-IV	17.129	1.031	18.160	–9,55	50.028.630	3.010.626	53.039.256	–9,55
Enlace N-IV-Límite S/C	17.052	1.026	18.079	–9,65	50.741.004	3.053.320	53.794.324	–9,65
Límite S/C-Jerez Norte	17.052	1.026	18.079	–9,65	108.846.633	6.549.801	115.396.434	–9,65
Total tramo de peaje	18.532	1.072	19.604		451.927.686	26.140.537	478.068.223	

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Jerez Norte-Jerez Sur	21.604	1.362	22.966	–8,82	48.786.942	3.074.750	51.861.692	–8,82
Jerez Sur-Var. Puerto Real	15.315	964	16.279	–8,42	95.068.161	5.982.553	101.050.714	–8,42
Var. Puerto Real-Puerto Real	14.259	975	15.234	–6,86	21.188.734	1.448.868	22.637.602	–6,86
Total tramos libres	16.584	1.056	17.640		165.043.837	10.506.171	175.550.008	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	93,82	3,7%
IMD total (Vh/d)	19.035	114,3%
Demanda total (MVh x km)	653,62	4,2%

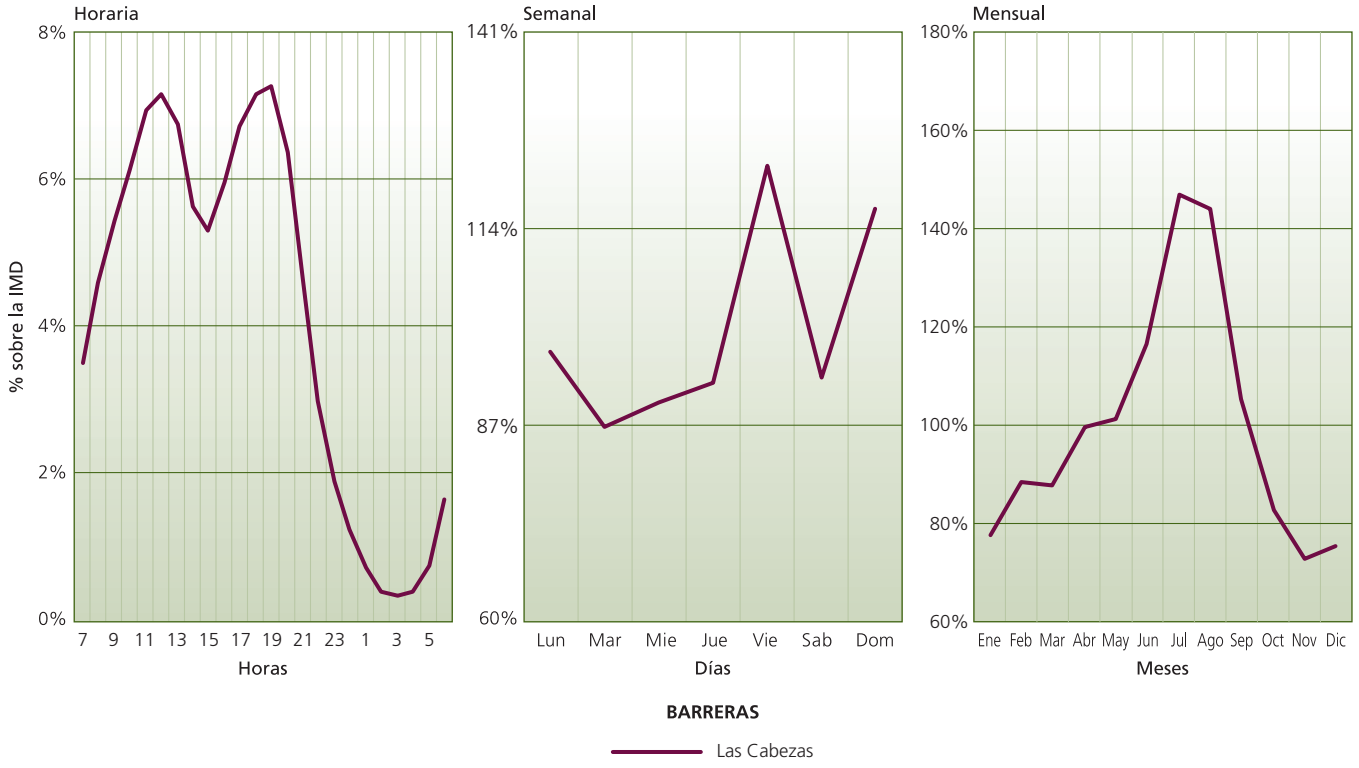
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-4 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,16% de la intensidad total diaria en la barrera de Las Cabezas de 17.768 Vh/día y la segunda llega a alcanzar el 7,27%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes, siendo el 123,15% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período julio-agosto (147,10%-144,25%).

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 2012



Horaria	Las Cabezas	
Horas	IMD	% s/IMD
7	623	3,51%
8	815	4,59%
9	965	5,43%
10	1.089	6,13%
11	1.232	6,93%
12	1.273	7,16%
13	1.199	6,75%
14	1.002	5,64%
15	941	5,30%
16	1.060	5,97%
17	1.192	6,71%
18	1.273	7,16%
19	1.296	7,27%
20	1.131	6,37%
21	824	4,64%
22	533	3,00%
23	339	1,91%
24	218	1,23%
1	129	0,73%
2	73	0,41%
3	59	0,33%
4	72	0,41%
5	135	0,76%
6	295	1,66%
Total	19.632	

Diaria	Las Cabezas	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	17.219	96,91%
Mar	15.375	86,53%
Mie	15.985	89,97%
Jue	16.517	92,96%
Vie	21.881	123,15%
Sáb	16.617	93,52%
Dom	20.742	116,74%
Total	17.768	

Mensual	Las Cabezas	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	13.733	77,29%
Feb	15.825	89,06%
Mar	15.601	87,80%
Abr	17.654	99,36%
May	17.957	101,06%
Jun	20.783	116,97%
Jul	26.137	147,10%
Ago	25.630	144,25%
Sep	18.694	105,21%
Oct	14.745	82,99%
Nov	12.918	72,70%
Dic	13.391	75,37%
Total	17.768	

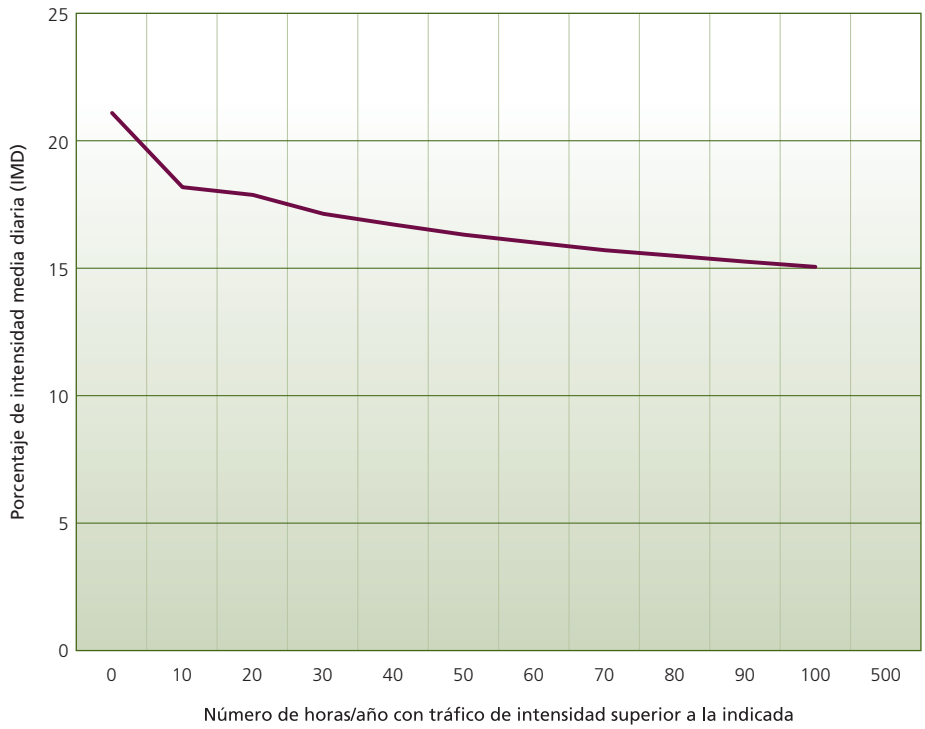
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 17,15% 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 15,03% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 21,04% 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 2012. AP-4: Sevilla-Cádiz



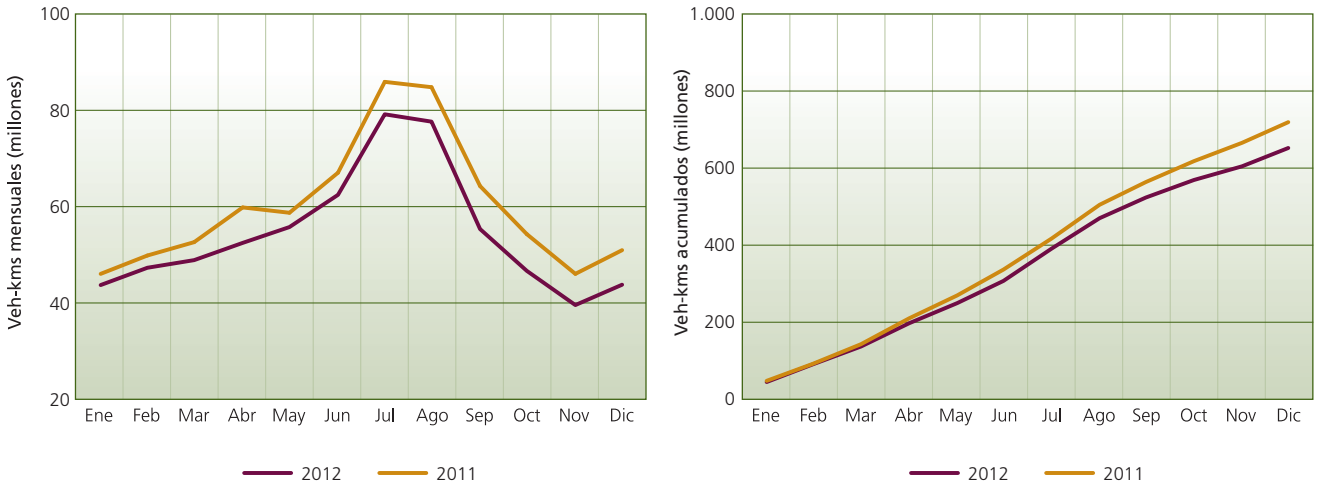
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	21,04
10	18,23
20	17,79
30	17,15
40	16,74
50	16,35
60	16,05
70	15,76
80	15,54
90	15,26
100	15,03

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 653 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 2012. AP-4: Sevilla-Cádiz



Autopista AP-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	43,78	47,08	49,24	52,55	55,90	62,41
Mens. 2011	46,04	49,79	52,72	59,62	58,60	67,07
Acum. 2012	43,78	90,85	140,09	192,64	248,54	310,95
Acum. 2011	46,04	95,83	148,54	208,17	266,77	333,84

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	79,30	77,86	55,58	46,57	39,75	43,59	653,62
Mens. 2011	86,12	84,88	64,02	54,34	46,18	50,75	720,13
Acum. 2012	390,26	468,12	523,70	570,28	610,02	653,62	
Acum. 2011	419,96	504,85	568,86	623,20	669,38	720,13	

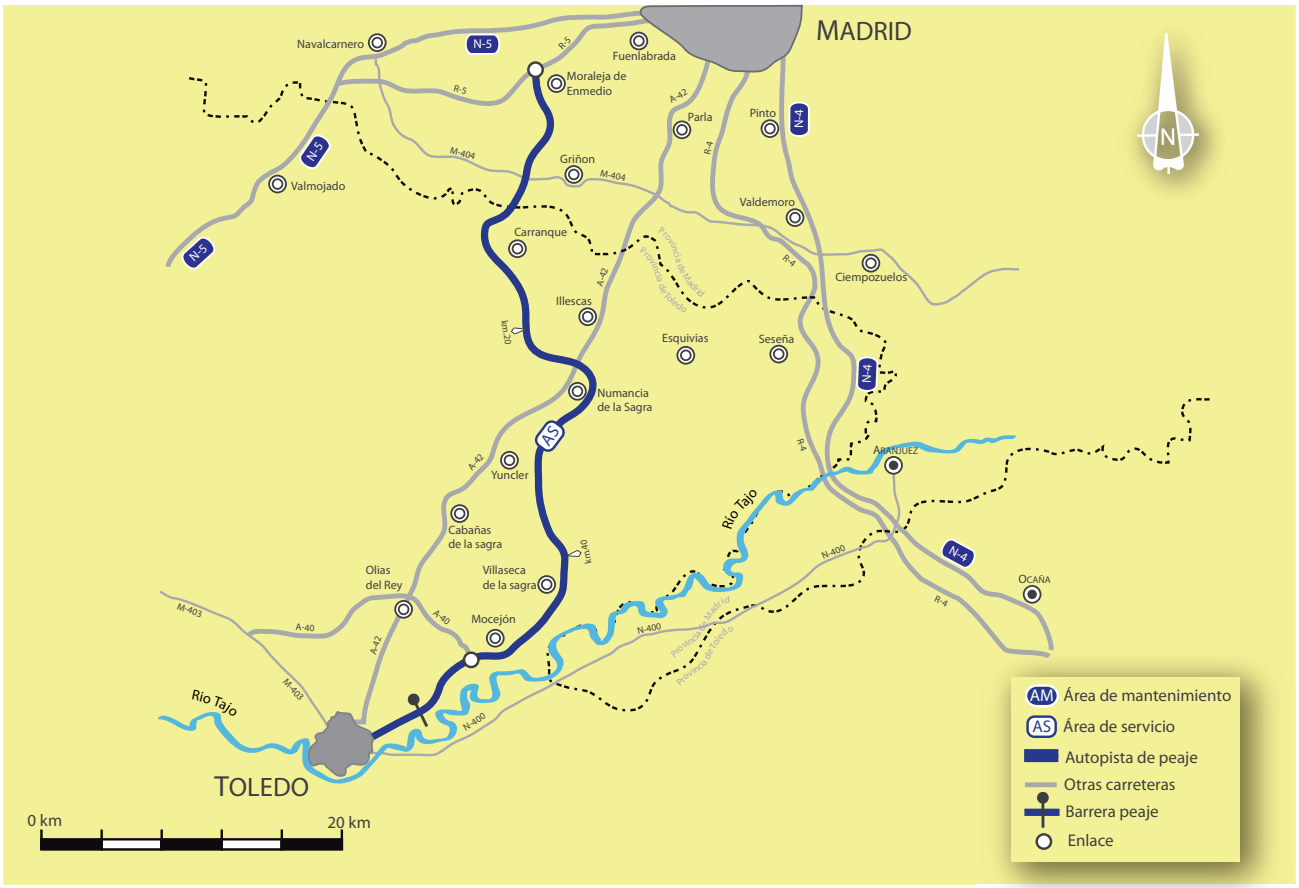
AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

AP-41

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

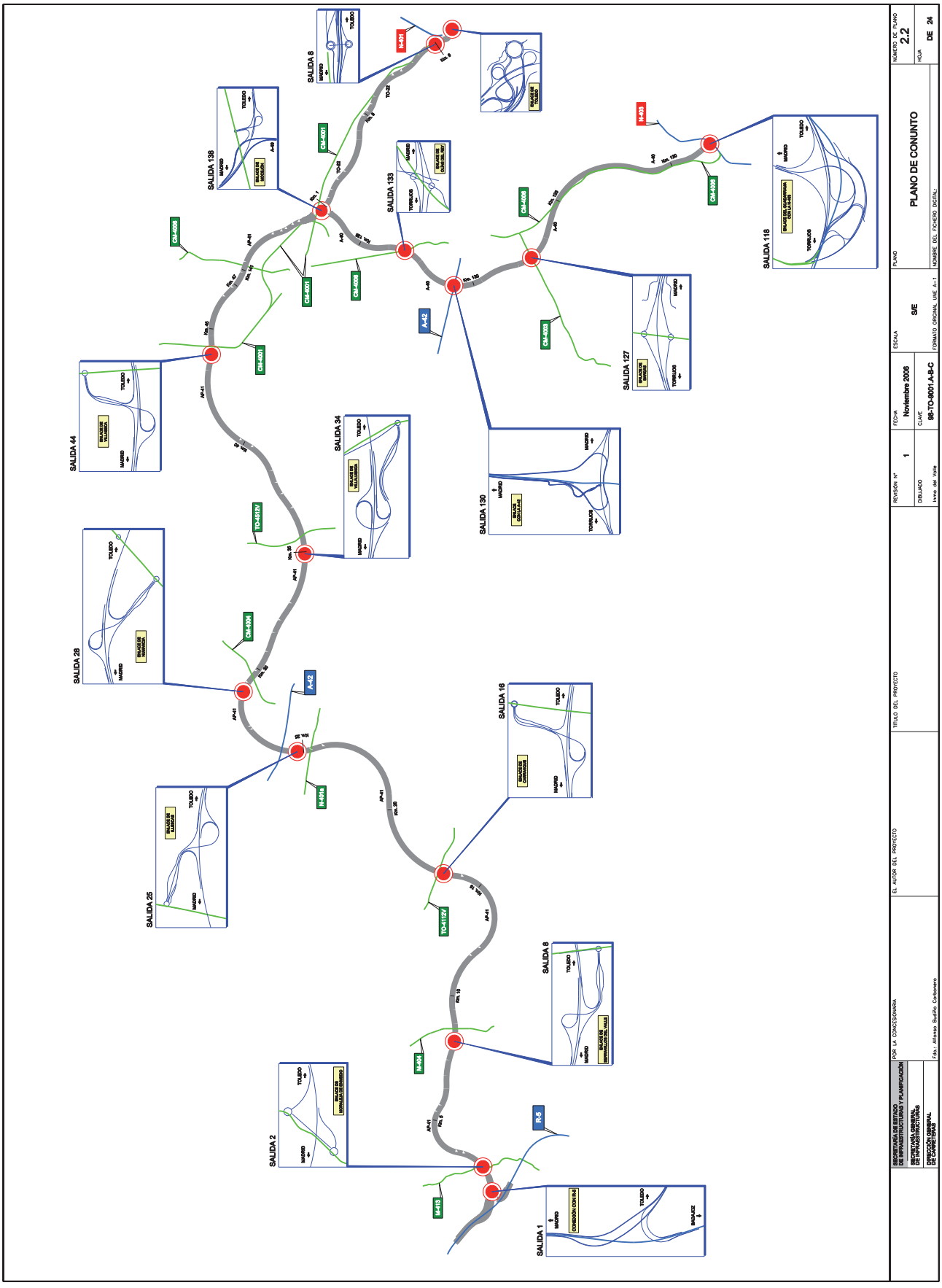


AP-41 AUTOPISTA MADRID-TOLEDO



[SERVICIOS]

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



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



AP-41: Madrid-Toledo

AUTOPISTA AP-41: Madrid-Toledo

Sociedad concesionaria: AUTOPISTA MADRID-TOLEDO 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. Año 2012

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 2012 (*)	2,61
Ingresos de explotación 2012 (*)	–3,61

	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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-41: Madrid-Toledo fue de 934 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 908 corresponden a la categoría de ligeros y 26 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Incluyendo los tramos libres de peaje hasta Toledo la IMD alcanza un valor de 1.479 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (8,9%) 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 675 Vh/día en el tramo Numancia de la Sagra-Villaluenga hasta 1.655 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 2012 para el conjunto de la concesión hasta Toledo en 31,84 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,12% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
R5-Serranillos del Valle	1.621	34	1.655	–28,1	3.856.333,0	79.904,5	3.936.237,5	–27,88
Serranillos del Valle-Carranque	1.359	30	1.389	–28,3	4.137.902,1	90.771,2	4.228.673,3	–28,13
Carranque-Illescas	865	26	890	–29,3	2.759.583,5	81.558,2	2.841.141,7	–29,07
Illescas-Numancia de la Sagra	735	23	758	–30,7	994.856,0	31.290,9	1.026.146,9	–30,48
Numancia de la Sagra-Villaluenga	655	20	675	–28,9	1.433.184,7	44.724,4	1.477.909,2	–28,65
Villaluenga-Villaseca de la Sagra	668	22	690	–28,5	2.220.613,9	73.048,6	2.293.662,5	–28,26
Villaseca de la Sagra-Toledo	684	26	710	–28,8	4.133.597,6	159.522,4	4.293.120,0	–28,60
Total tramo de peaje	**908**	**26**	**934**	**–28,69**	**19.536.071**	**560.820**	**20.096.891**	**–28,49**

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Enl. Guadarrama-Enl. A40/A42	4.176	761	4.937	–3,52	20.145.024	3.671.064	23.816.088	–4,84
Enlace A40/A42-Enlace Olías	988	303	1.291	–10,10	711.360	218.160	929.520	–11,33
Enlace Ollas-Enlace AP-41	81	8	89	–52,91	72.900	7.200	80.100	–53,56
Total tramos libres(*)	**3.248**	**605**	**3.853**	**–4,08**	**20.929.284**	**3.896.424**	**24.825.708**	

(*) Estimado con datos de enero a abril de 2012 por sucesivos cortes de cables electricos y de fibra óptica.

Valores comparativos (*)		% Red
Longitud total (km)	58,81	2,3%
IMD total (Vh/d)	1.479	8,9%
Demanda total (MVh x km)	**31,84**	**0,2%**

(**) A efectos comparativos se incluyen la AP-41 y la TO-22, continuación de la AP-41 hasta Toledo.

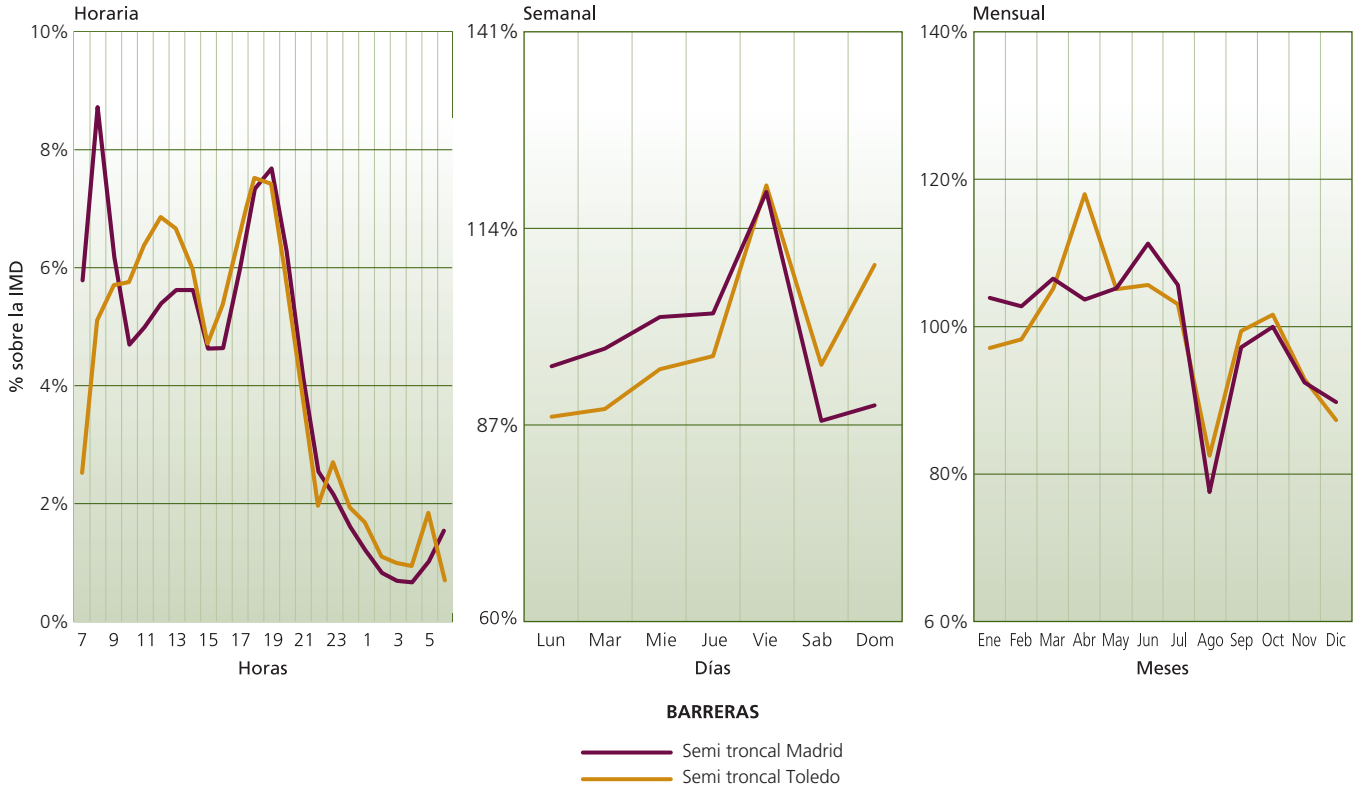
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,79% de la intensidad total diaria de 1.785 Vh/día en la semitroncal de Madrid y la segunda llega a alcanzar el 7,72%.

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 120,16% 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 (118,04%) 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 2012



Horaria	Semi Troncal Madrid		Semi Troncal Madrid	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	104	5,85%	21	2,56%
8	157	8,79%	42	5,11%
9	110	6,17%	46	5,70%
10	84	4,71%	47	5,76%
11	89	4,98%	52	6,39%
12	97	5,41%	56	6,89%
13	101	5,63%	54	6,67%
14	100	5,62%	48	5,97%
15	83	4,66%	38	4,70%
16	83	4,66%	44	5,38%
17	105	5,87%	53	6,58%
18	131	7,33%	61	7,55%
19	138	7,72%	60	7,43%
20	112	6,28%	46	5,72%
21	73	4,08%	30	3,67%
22	45	2,52%	16	2,00%
23	39	2,17%	22	2,71%
24	29	1,61%	16	1,94%
1	22	1,22%	14	1,66%
2	14	0,80%	9	1,09%
3	12	0,69%	8	0,98%
4	12	0,66%	8	0,94%
5	18	1,03%	15	1,86%
6	28	1,55%	6	0,73%
Total	1.785		812	

Diaria	Semi Troncal Madrid		Semi Troncal Madrid	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	1.705	95,49%	717	88,29%
Mar	1.742	97,57%	727	89,56%
Mie	1.822	102,05%	774	95,31%
Jue	1.833	102,68%	785	96,70%
Vie	2.132	119,43%	975	120,16%
Sáb	1.564	87,59%	772	95,09%
Dom	1.606	89,93%	886	109,12%
Total				

Mensual	Semi Troncal Madrid		Semi Troncal Madrid	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	1.859	104,10%	789	97,19%
Feb	1.840	103,08%	797	98,25%
Mar	1.904	106,67%	854	105,20%
Abr	1.852	103,71%	958	118,04%
May	1.880	105,32%	853	105,14%
Jun	1.990	111,46%	859	105,83%
Jul	1.890	105,85%	839	103,31%
Ago	1.381	77,38%	666	82,11%
Sep	1.734	97,15%	809	99,70%
Oct	1.789	100,21%	825	101,61%
Nov	1.650	92,41%	757	93,25%
Dic	1.603	89,78%	711	87,57%
Total				

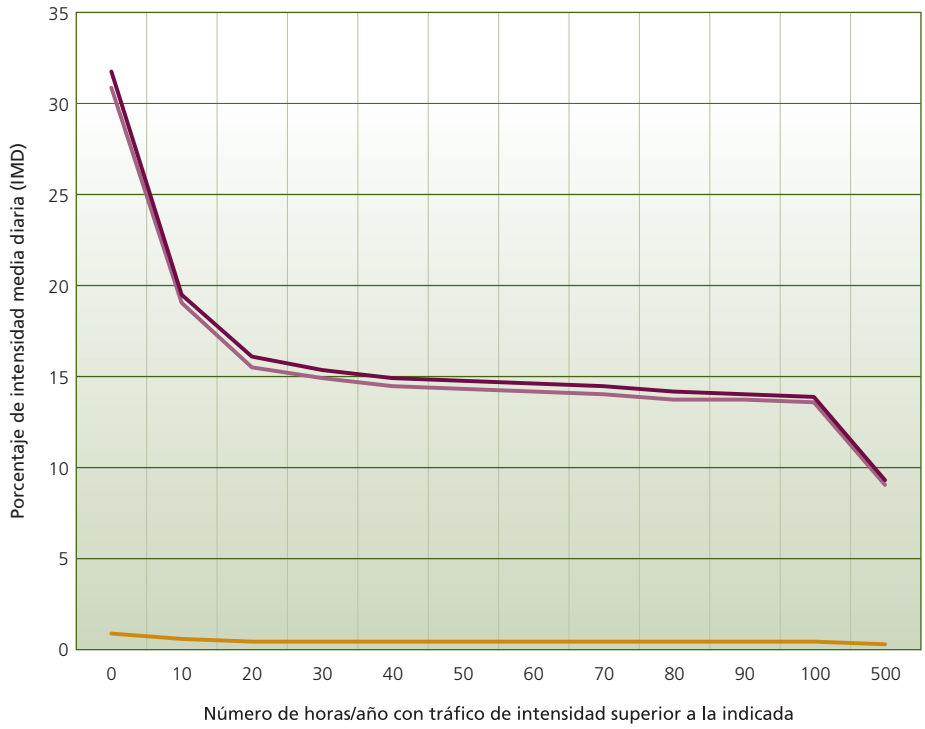
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,35% 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 13,95% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 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 2012. AP-41: Madrid-Toledo



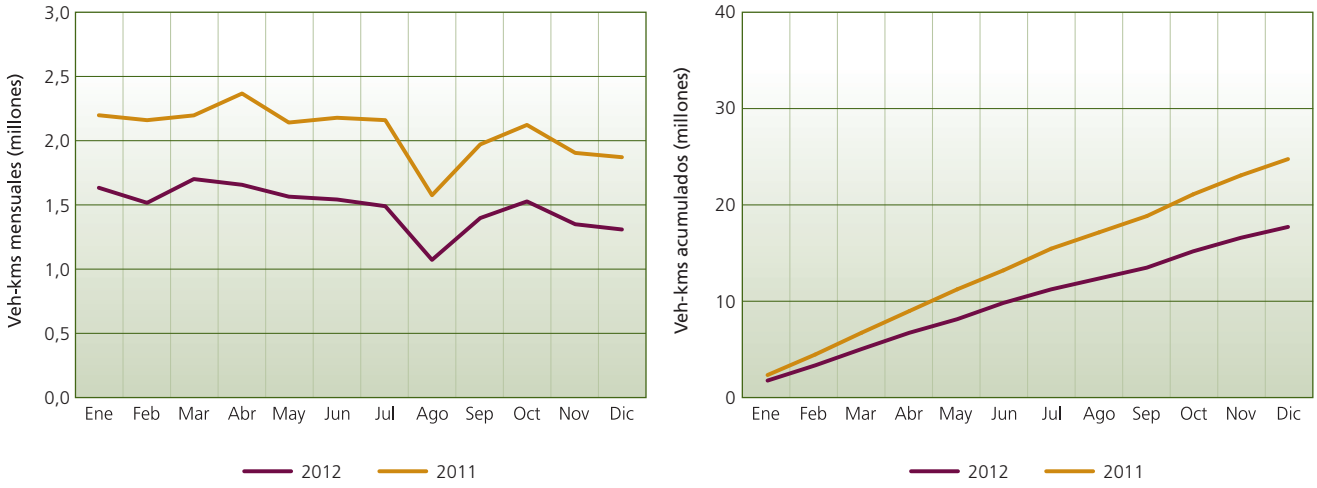
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	31,82	0,8858	30,93
10	19,55	0,5443	19,01
20	16,02	0,4460	15,58
30	15,35	0,4273	14,92
40	14,90	0,4148	14,49
50	14,73	0,4102	14,32
60	14,57	0,4055	14,16
70	14,40	0,4008	14,00
80	14,17	0,3946	13,78
90	14,06	0,3914	13,67
100	13,95	0,3883	13,56
500	9,30	0,2589	9,04

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 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta la punta mencionada que se produjo durante el mes de abril. La utilización de la vía durante este año superó los 17 millones de Vh × km en los tramos de peaje.

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 2012. AP-41: Madrid-Toledo



Autopista AP-41	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	1,61	1,52	1,69	1,66	1,57	1,54
Mens. 2011	2,19	2,15	2,20	2,36	2,14	2,18
Acum. 2012	1,61	3,13	4,82	6,48	8,05	9,59
Acum. 2011	2,19	4,34	6,55	8,91	11,04	13,22

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	1,48	1,06	1,39	1,53	1,35	1,31	17,71
Mens. 2011	2,15	1,57	1,96	2,12	1,91	1,87	24,81
Acum. 2012	11,07	12,13	13,52	15,05	16,40	17,71	
Acum. 2011	15,38	16,94	18,91	21,03	22,94	24,81	

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. Año 2012

Denominación social	Autopista del Guadalmedina, C.E.S.A.
Domicilio	AP-46, km 6,2. Casabermeja (Málaga) - 29160
Fecha de constitución	03/11/2006
Capital social (*)	55,12
Ingresos de explotación 2012 (*)	8,63
Ingresos de explotación 2012 (*)	1,98

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-46: Alto de las Pedrizas-Málaga fue de 8.194 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 7.445 corresponden a la categoría de ligeros y 749 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (49,2%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2012 para el conjunto de la vía en 84,08 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,5% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, sensiblemente inferior a la participación porcentual de la autopista AP-46 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Tramo único	7.445	749	8.194	—	76.394.455	7.685.621	84.080.076	—
Total tramo de peaje	7.445	749	8.194	—	76.394.455	7.685.621	84.080.076	—

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	28,04	1,1%
IMD total (Vh/d)	8.194	49,2%
Demanda total (MVh x km)	84,08	0,5%

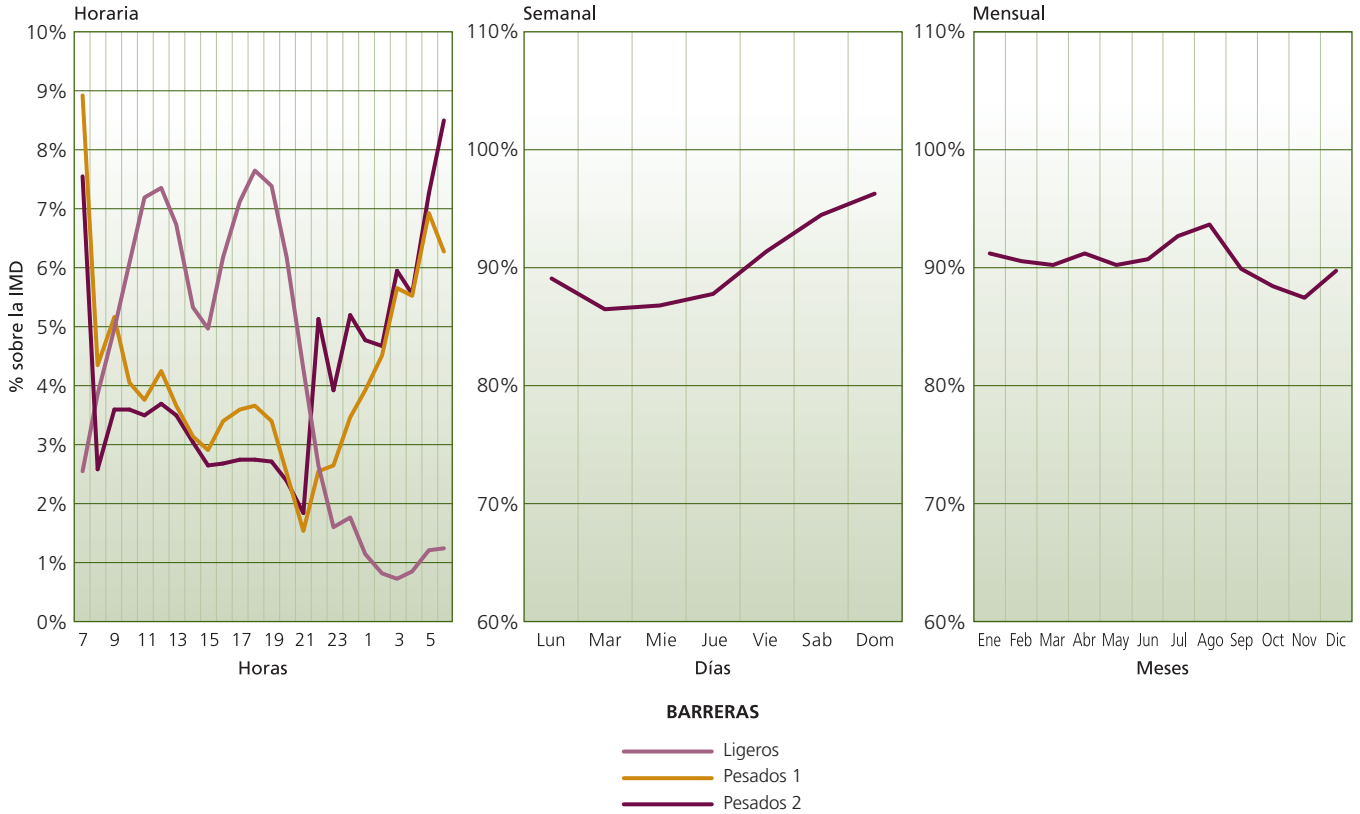
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,37% y del 7,68% para vehículos ligeros respectivamente.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta acusada los domingos alcanzando un valor de 96,41% de la media de la IMD en ese punto. En cuanto a la distribución mensual se aprecia una punta estacional localizada en los meses de julio y agosto (92,70-93,69%) para vehículos ligeros.

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 2012



Horaria	Ligeros		Pesados 1		Pesados 2	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	190	2,55%	27	8,93%	34	7,56%
8	288	3,87%	13	4,34%	12	2,59%
9	372	5,00%	15	5,18%	16	3,61%
10	454	6,09%	12	4,07%	16	3,60%
11	536	7,20%	11	3,77%	16	3,51%
12	549	7,37%	13	4,25%	17	3,70%
13	503	6,76%	11	3,65%	16	3,50%
14	399	5,36%	9	3,16%	14	3,03%
15	370	4,97%	9	2,91%	12	2,66%
16	460	6,18%	10	3,41%	12	2,69%
17	533	7,16%	11	3,60%	12	2,74%
18	572	7,68%	11	3,67%	12	2,76%
19	551	7,40%	10	3,40%	12	2,71%
20	460	6,18%	8	2,54%	11	2,40%
21	320	4,29%	5	1,54%	8	1,84%
22	196	2,64%	8	2,57%	23	5,16%
23	118	1,59%	8	2,64%	18	3,94%
24	131	1,76%	10	3,48%	23	5,19%
1	85	1,14%	12	3,93%	21	4,77%
2	60	0,80%	13	4,53%	21	4,67%
3	54	0,73%	17	5,67%	27	5,98%
4	63	0,84%	16	5,54%	25	5,57%
5	90	1,21%	21	6,93%	33	7,29%
6	91	1,23%	19	6,29%	38	8,51%
Total	7.445		297		451	

Diaria	Ligeros		Pesados 1		Pesados 2	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	6.555	89,17%	311	4,23%	486	6,61%
Mar	5.893	86,54%	350	5,13%	567	8,32%
Mie	6.207	86,83%	362	5,06%	580	8,11%
Jue	6.633	87,80%	355	4,70%	566	7,49%
Vie	9.129	91,52%	331	3,32%	515	5,17%
Sáb	7.933	94,50%	191	2,28%	270	3,22%
Dom	9.733	96,41%	183	1,81%	180	1,78%
Total	7.444	90,86%	297	3,63%	451	5,51%

Mensual	Ligeros		Pesados 1		Pesados 2	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	6.622	91,31%	243	3,35%	387	5,34%
Feb	6.732	90,58%	275	3,70%	426	5,73%
Mar	6.934	90,32%	307	4,00%	437	5,69%
Abr	7.384	91,32%	291	3,60%	410	5,07%
May	7.056	90,27%	315	4,03%	446	5,70%
Jun	7.802	90,79%	320	3,72%	471	5,48%
Jul	10.474	92,70%	331	2,93%	495	4,38%
Ago	11.480	93,69%	321	2,62%	452	3,69%
Sep	6.916	89,97%	320	4,16%	451	5,87%
Oct	6.177	88,55%	301	4,32%	497	7,13%
Nov	5.400	87,44%	285	4,61%	491	7,94%
Dic	6.234	89,79%	257	3,70%	452	6,51%
Total	7.444	90,86%	297	3,63%	451	5,51%

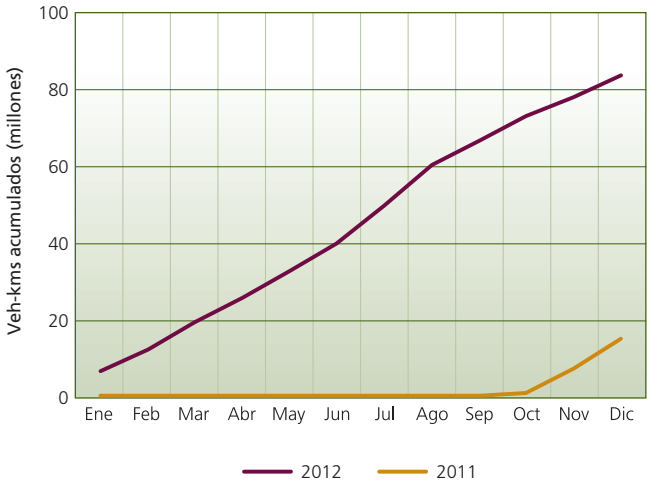
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta la punta mencionada que se produjo durante los meses de julio y agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 84 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 x km recorridos. Año 2012





Autopista AP-46	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	6,30	6,04	6,67	6,80	6,79	7,23
Mens. 2011						
Acum. 2012	6,30	12,35	19,02	25,82	32,61	39,84
Acum. 2011						

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	9,82	10,65	6,47	6,06	5,19	6,03	84,07
Mens. 2011				0,92	6,47	7,47	14,87
Acum. 2012	49,66	60,31	66,77	72,84	78,03	84,07	
Acum. 2011				0,92	7,40	14,87	

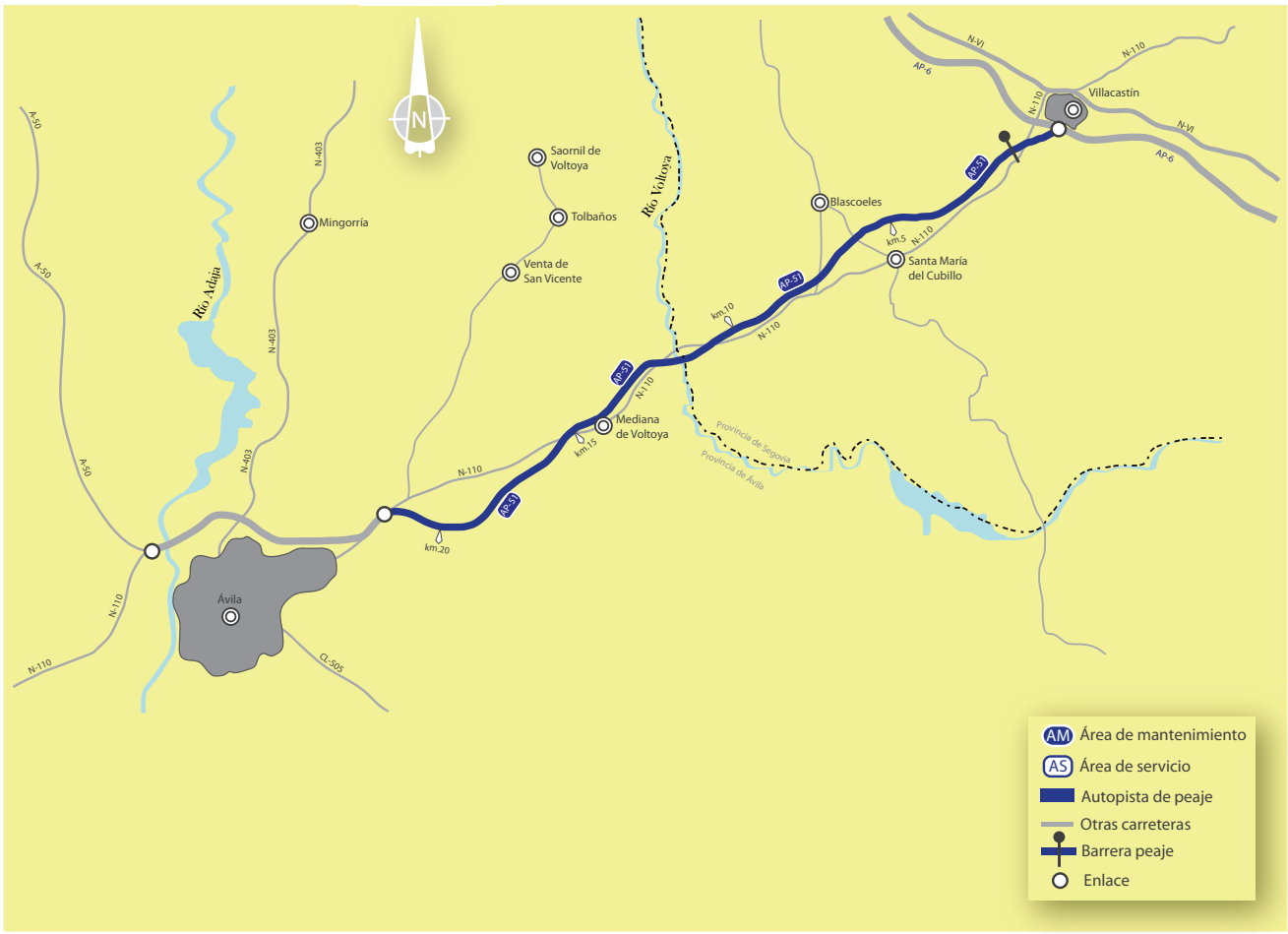
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA

AP-51

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



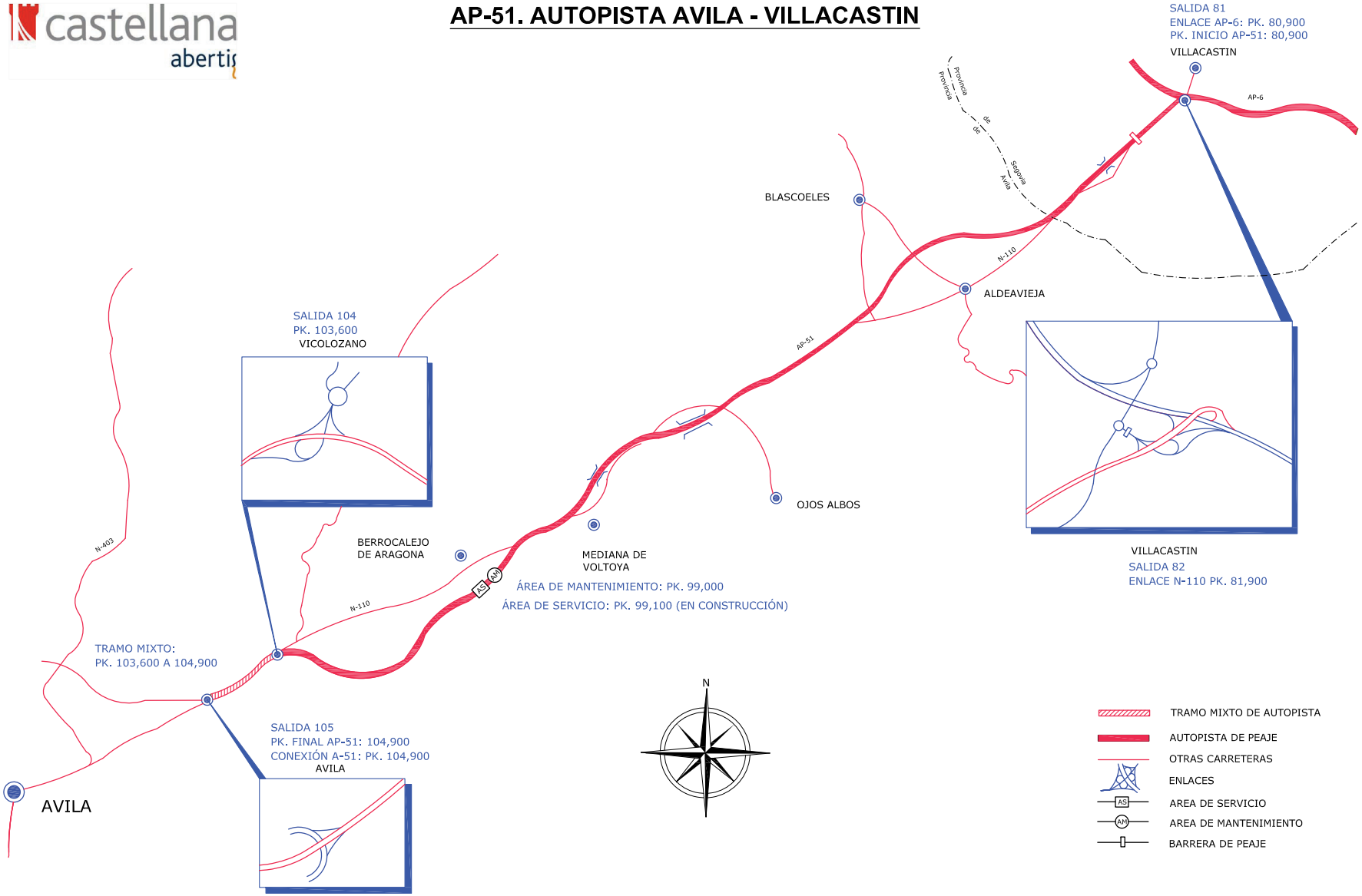
AP-51 AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON ÁVILA



[SERVICIOS]

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

AP-51. AUTOPISTA AVILA - VILLACASTIN





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

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

Sociedad concesionaria: CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S. A. C. E. UNIPERSONAL
Longitud: 23,1 km

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

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

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

Tabla T-1 (AP-51). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

Denominación social	Iberpistas, S.A.C.E. Unipersonal Castellana de Autopistas, S. A. Unipersonal
Domicilio	C/ Pío Baroja, 6. 28009 Madrid
Fecha de constitución	20/11/1967 (Iberpistas) - 25/11/1995 (Castellana)
Capital social (*)	53,00 (Iberpistas) - 79,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2012 (*)	118,50
Resultado de explotación 2012 (*)	45,50

	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 31/12/2012.
(**) 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 2012 de la autopista AP-51: AP-6-Conexión con Ávila fue de 6.797 vehículos, de los cuales 6.381 corresponden a la categoría de ligeros y 416 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (40,8%) 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 2012 para el conjunto de la vía en 57,47 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-51 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 0,9%.

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

Tabla T-2 (AP-51). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Ávila-Villacastín	6.381	416	6.797	–12,66	53.950.007	3.515.429	57.465.436	–12,66
Total tramo de peaje	6.381	416	6.797	–12,66	53.950.007	3.515.429	57.465.436	–12,66

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	23,10	0,9%
IMD total (Vh/d)	6.797	40,8%
Demanda total (MVh x km)	57,47	0,4%

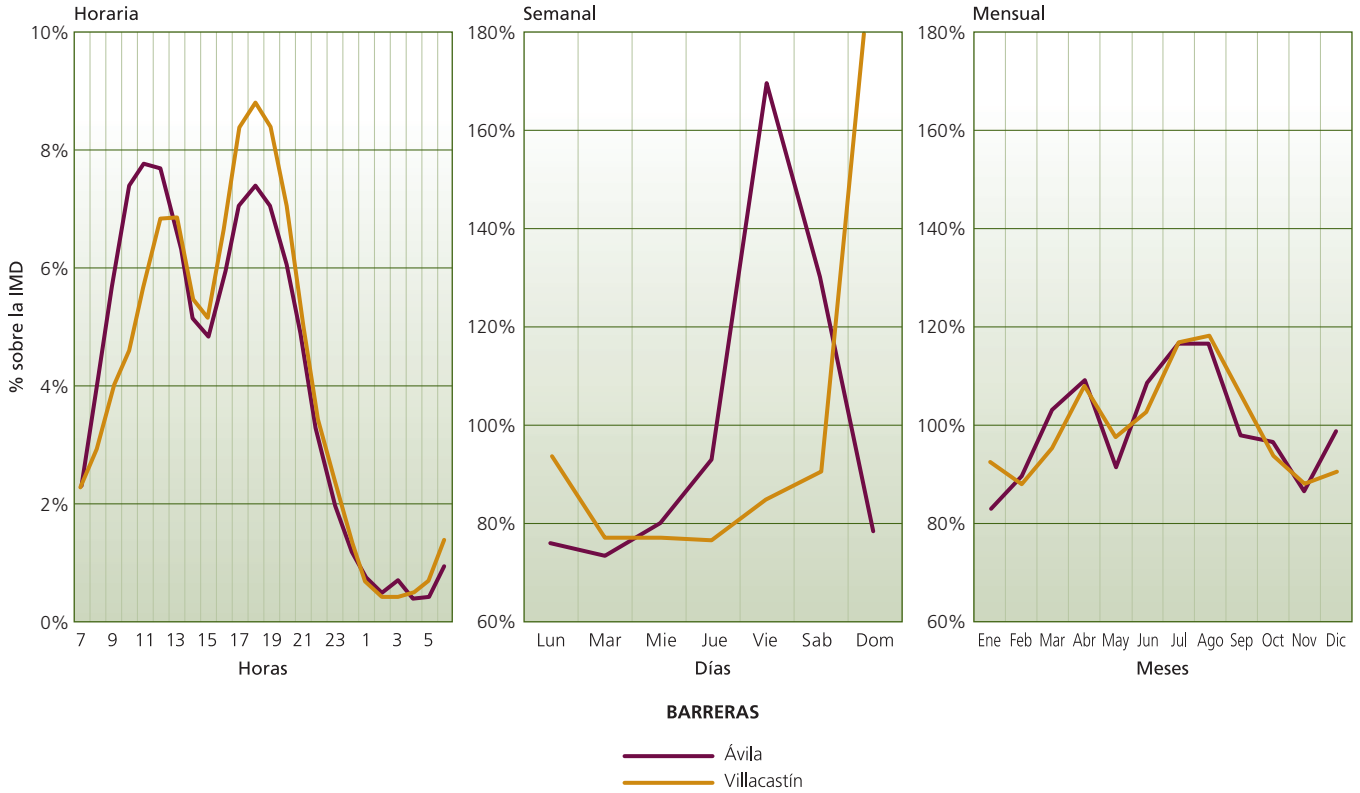
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-51 a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas cuya magnitud y situación horaria depende de la barrera de que se trate. En Villacastín las puntas se sitúan en torno a las 13 h y las 18 h, y la primera de ellas alcanza un valor del 6,88% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,82%. En Ávila las puntas se invierten situándose en torno a las 11 h (7,79%) y las 18 h (7,42%).

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 170,62% y la segunda el 201,29% 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 para los meses de julio y agosto entre el 116,74% de la IMD (Ávila, julio) y el 118,36% (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 2012



Horaria	Ávila		Villacastín	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	77	2,26%	80	2,35%
8	142	4,18%	104	3,08%
9	198	5,84%	135	3,97%
10	252	7,41%	158	4,65%
11	265	7,79%	195	5,75%
12	262	7,71%	232	6,84%
13	226	6,65%	234	6,88%
14	175	5,15%	187	5,52%
15	165	4,85%	175	5,15%
16	201	5,92%	230	6,76%
17	240	7,06%	285	8,39%
18	252	7,42%	299	8,82%
19	240	7,07%	287	8,45%
20	206	6,07%	242	7,11%
21	158	4,64%	172	5,08%
22	106	3,13%	117	3,45%
23	69	2,02%	80	2,37%
24	41	1,22%	49	1,44%
1	26	0,78%	22	0,64%
2	15	0,44%	13	0,39%
3	24	0,70%	13	0,39%
4	13	0,38%	16	0,47%
5	14	0,42%	23	0,69%
6	31	0,91%	47	1,38%
Total	3.398		3.397	

Diaria	Ávila		Villacastín	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	2.570	75,62%	3.168	93,27%
Mar	2.496	73,44%	2.618	77,08%
Mie	2.721	80,05%	2.619	77,10%
Jue	3.154	92,79%	2.596	76,43%
Vie	5.799	170,62%	2.882	84,84%
Sáb	4.392	129,22%	3.067	90,31%
Dom	2.656	78,16%	6.837	201,29%
Total	3.398		3.397	

Mensual	Ávila		Villacastín	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.825	83,12%	3.144	92,57%
Feb	3.043	89,54%	2.986	87,92%
Mar	3.511	103,30%	3.243	95,47%
Abr	3.724	109,57%	3.682	108,41%
May	3.096	91,10%	3.316	97,62%
Jun	3.699	108,83%	3.488	102,69%
Jul	3.967	116,74%	3.974	116,99%
Ago	3.969	116,79%	4.020	118,36%
Sep	3.336	98,16%	3.626	106,75%
Oct	3.292	96,86%	3.190	93,91%
Nov	2.948	86,75%	3.000	88,33%
Dic	3.353	98,66%	3.071	90,41%
Total	3.398		3.397	

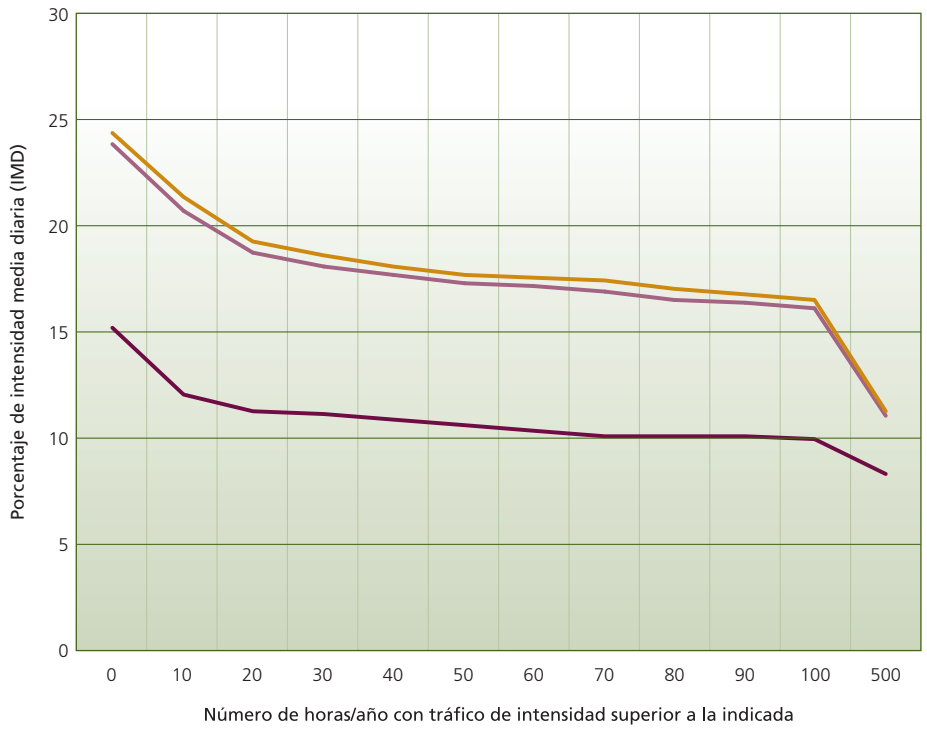
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 18,13% 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 16,07% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 23,86% 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 2012. AP-51: Ávila-Villacastín



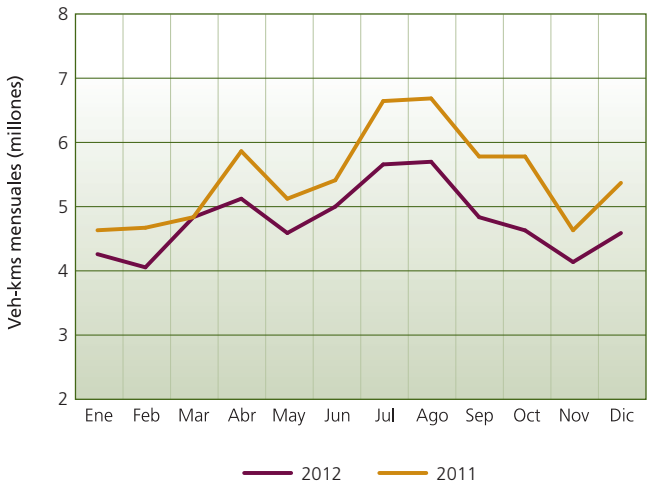
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	23,86	15,21	24,45
10	20,77	11,99	21,36
20	18,78	11,30	19,29
30	18,13	11,06	18,61
40	17,69	10,83	18,16
50	17,29	10,60	17,76
60	17,13	10,37	17,59
70	16,97	10,14	17,43
80	16,57	10,14	17,01
90	16,35	10,14	16,77
100	16,07	9,91	16,49
500	11,05	8,30	11,24

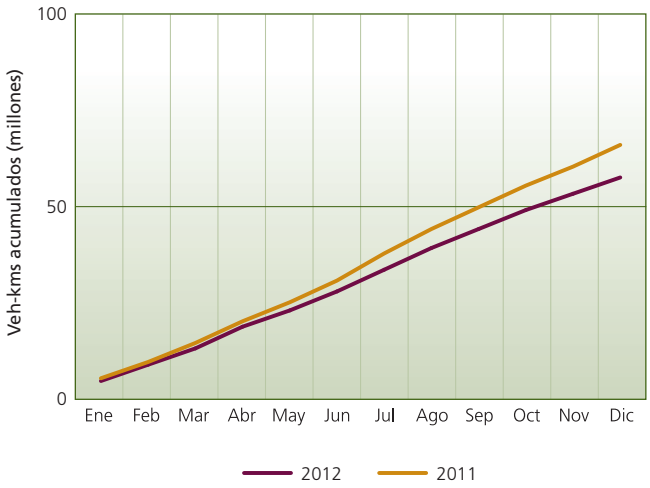
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el mes de abril el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 57 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-51). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012. AP-51: Ávila-Villacastín





Autopista AP-51	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	4,27	4,04	4,84	5,14	4,59	4,99
Mens. 2011	4,65	4,66	4,85	5,89	5,14	5,44
Acum. 2012	4,27	8,32	13,15	18,29	22,88	27,87
Acum. 2011	4,65	9,32	14,17	20,06	25,20	30,64

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	5,69	5,73	4,82	4,64	4,12	4,60	57,47
Mens. 2011	6,65	6,71	5,80	5,78	4,64	5,40	65,61
Acum. 2012	33,56	39,28	44,11	48,75	52,87	57,47	
Acum. 2011	37,29	43,99	49,80	55,58	60,22	65,61	

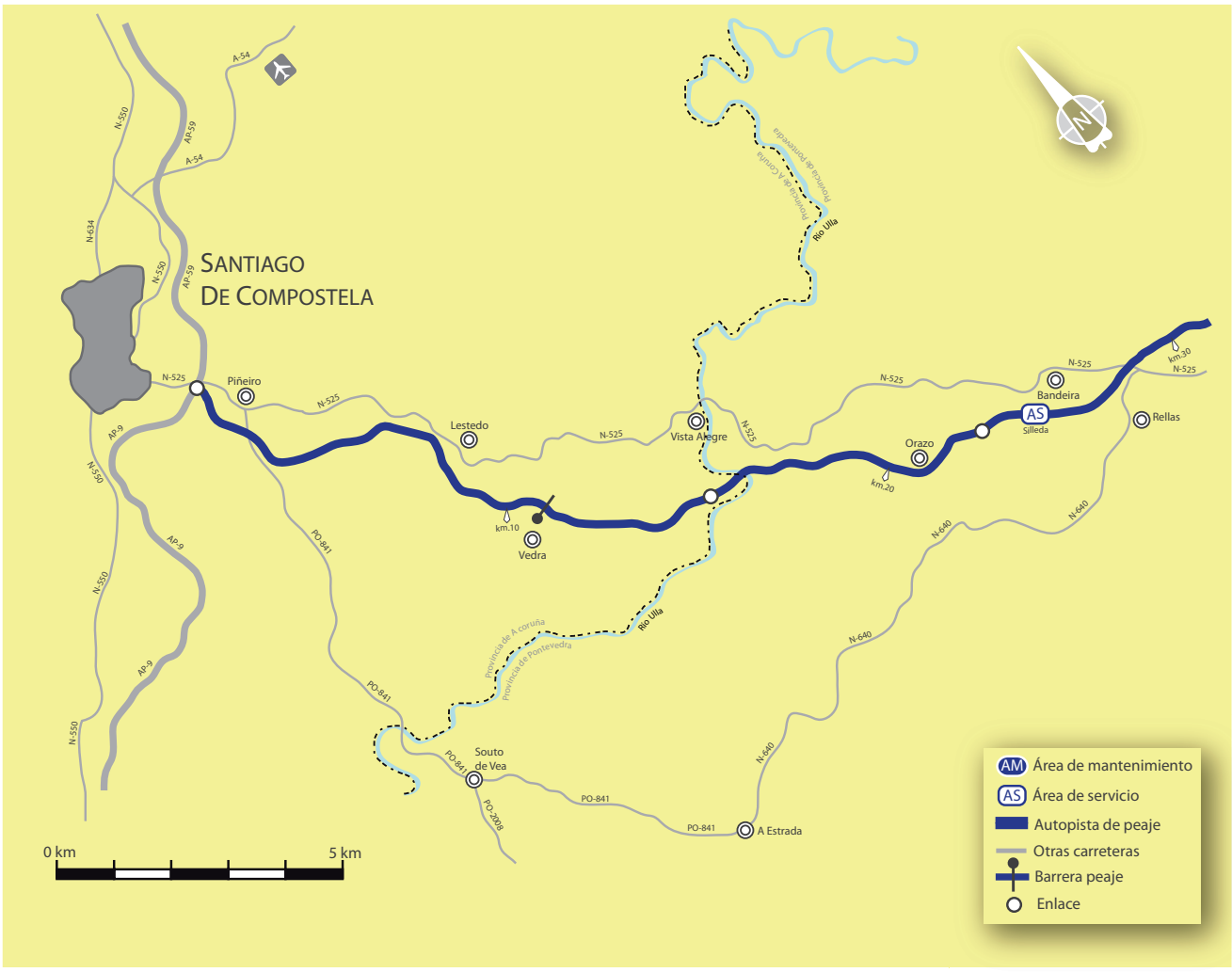
AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO

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

ENLACE DE SANTIAGO

ENLACE DE TRAS DO EIXO

ENLACE DE RIBADULLA

ENLACE DE BANDEIRA

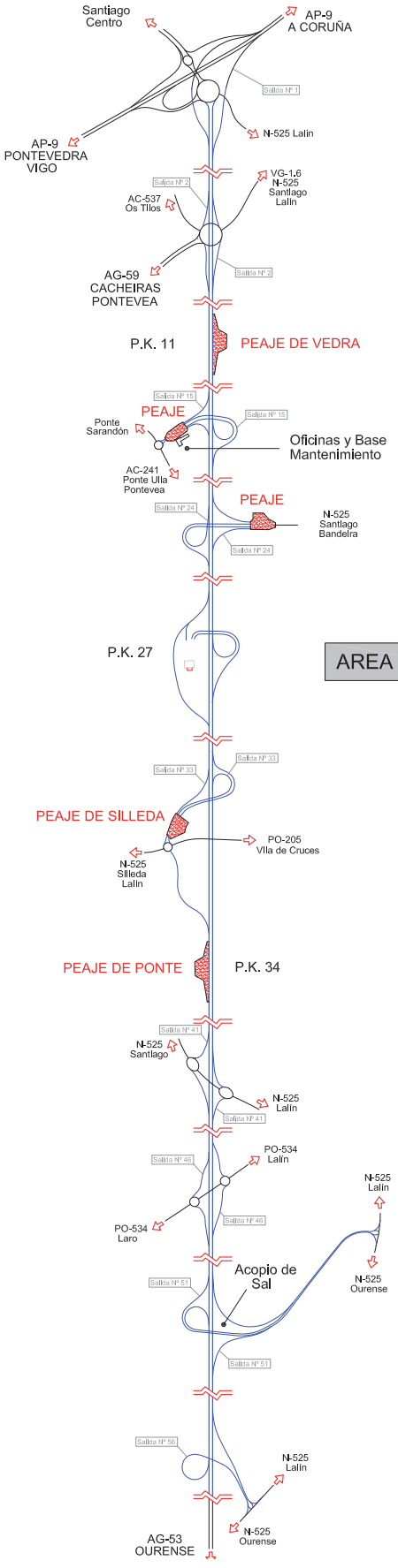
ENLACE DE SILLEDA

ENLACE DE LALÍN OESTE

ENLACE DE LALÍN CENTRO

ENLACE DE LALÍN ESTE

ENLACE DE DOZÓN



ACEGA
AUTOPISTA CENTRAL GALLEGA, C.E.S.A.

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

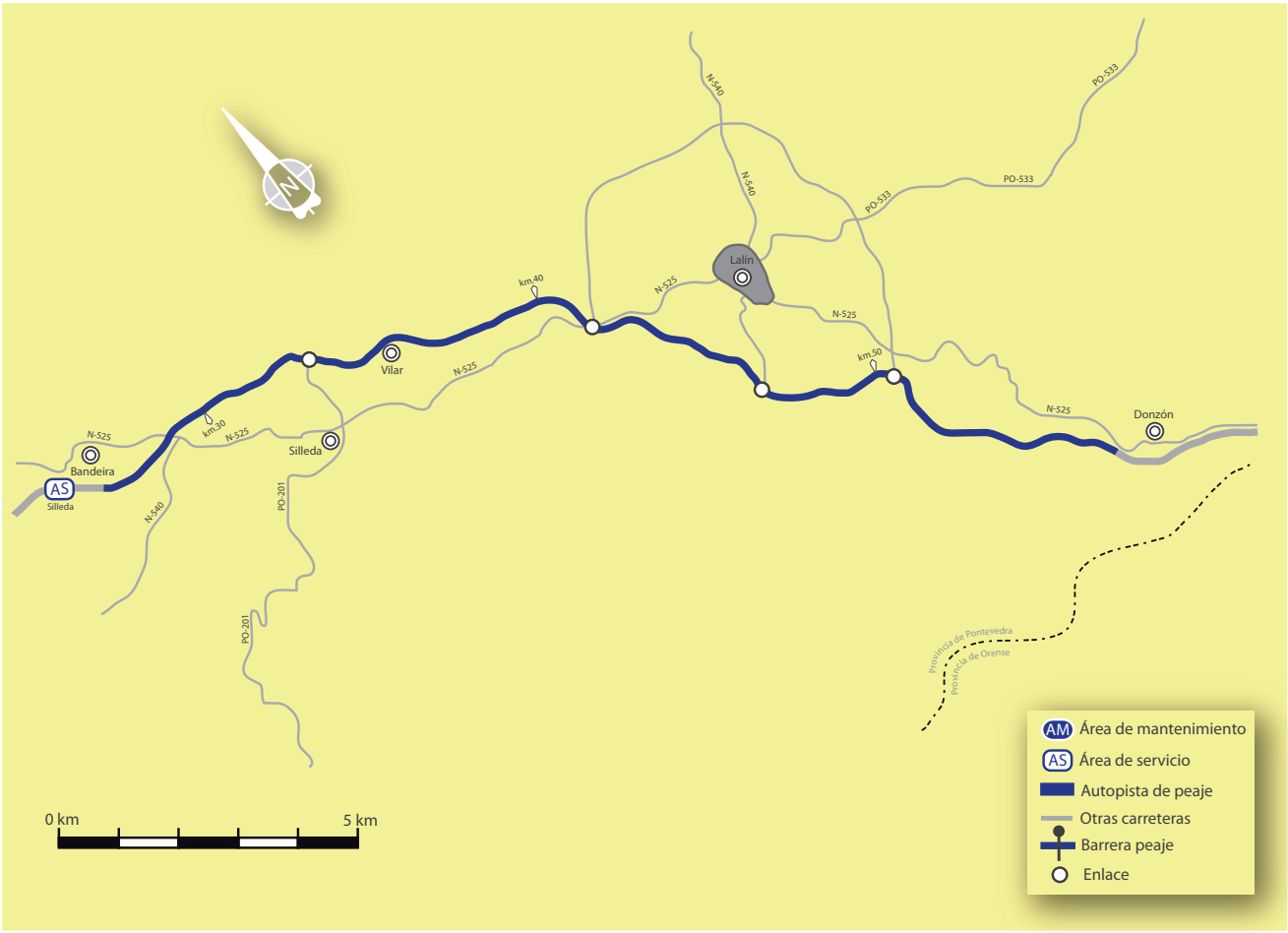
AUTOPISTA STGO. COMPOSTELA-ALTO DE SANTO DOMINGO

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 2012 (*)	9,91
Ingresos de explotación 2012 (*)	

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-53: Santiago-Alto de Sto. Domingo en sus tramos de peaje fue de 5.202 vehículos, de los cuales 4.906 corresponden a la categoría de ligeros y 296 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente inferior (29,8%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 4.401 Vh/día en el tramo Silleda – Lalín Oeste hasta 5.562 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 2012 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 102,563 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
AG59-Ribadulla	5.251	311	5.562	–13,47%	23.908.013	1.415.995	25.324.008	–13,22%
Ribadulla-Bandeira	5.089	299	5.388	–13,59%	17.582.699	1.033.057	18.615.756	–13,36%
Bandeira-Silleda	4.951	298	5.249	–13,37%	16.489.801	992.519	17.482.319	–13,13%
Silleda-Lalín Oeste	4.134	267	4.401	–13,34%	12.588.526	813.047	13.401.573	–13,11%
Total tramos de peaje	**4.906**	**296**	**5.202**	**–13,45%**	**70.569.038**	**4.254.618**	**74.823.657**	**–13,22%**

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Santiago-AG59	13.986	635	14.621	–8,88%	12.797.355	580.655	13.378.010	–8,63%
Lalín Oeste-Lalín Centro	5.644	243	5.887	–8,68%	8.779.183	378.586	9.157.768	–8,43%
Lalín Centro-Lalín Este	5.697	320	6.017	–8,96%	8.778.279	493.130	9.271.409	–8,71%
Lalín Este-Alto de S. Domingo	6.478	612	7.090	–6,99%	14.462.386	1.365.717	15.828.103	–6,73%
Total tramos libres	**7.178**	**451**	**7.629**		**44.817.203**	**2.818.087**	**47.635.291**	**–7,98%**

Valores comparativos (*)		% Red
Longitud total (km)	56,61	2,2%
IMD total (Vh/d)	4.954	29,8%
Demanda total (MVh x km)	**102,63**	**0,7%**

(*) Se incluye únicamente la IMD de pago.

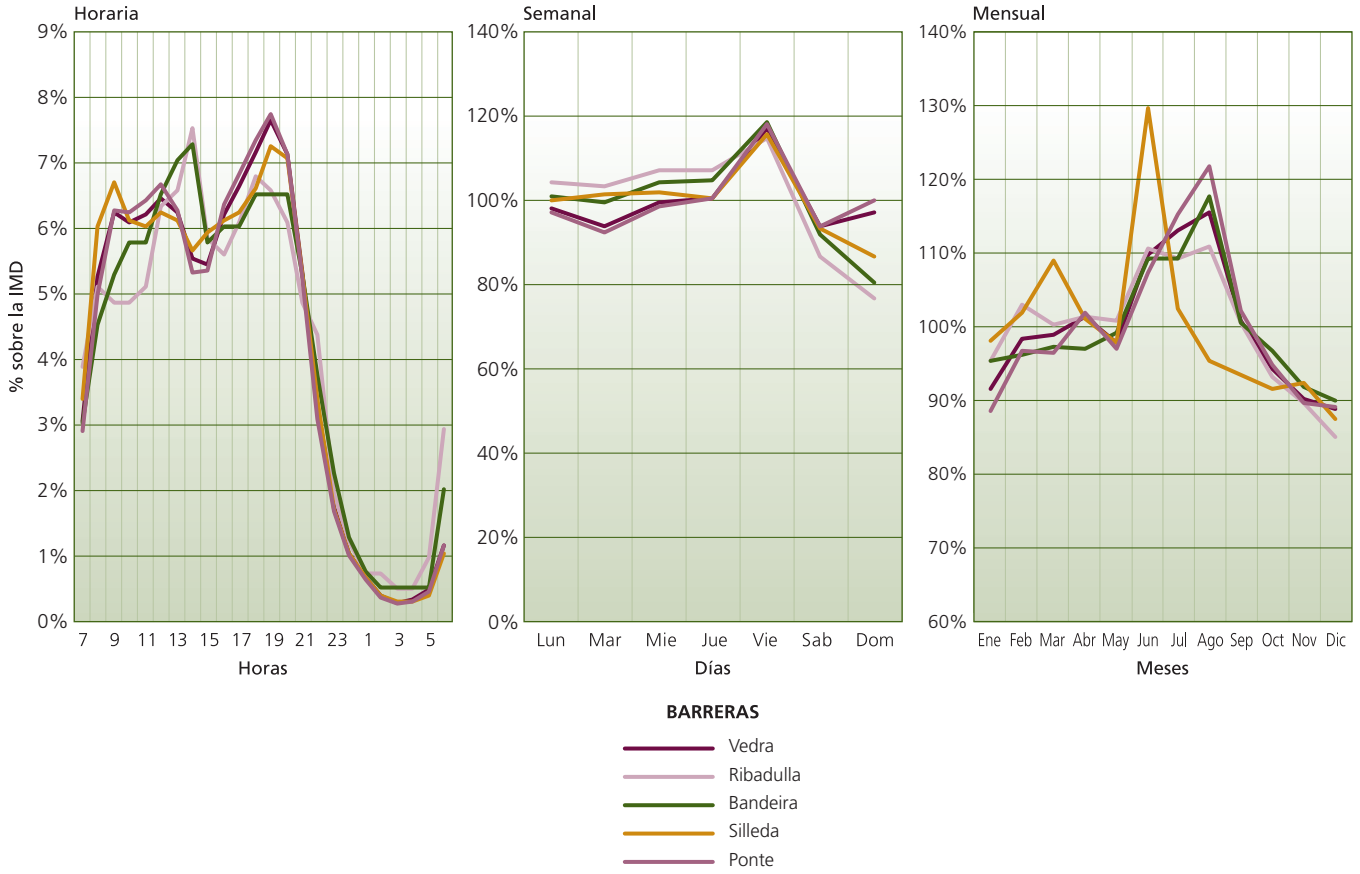
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,24% de la IMD, en Ribadulla con un 7,54% de la IMD, y en Ponte con un 7,75% 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 117,90% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas localizadas, en el mes de junio en Silleda con un valor de 129,74% de la IMD y en agosto en Vedra, Bandeira y Ponte, con un máximo en esta última de 121,69% 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 2012



Horaria	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	170	3,06%	16	3,89%	12	3,02%	36	3,40%	128	2,91%
8	293	5,27%	21	5,11%	18	4,52%	64	6,04%	219	4,98%
9	347	6,24%	20	4,87%	21	5,28%	71	6,70%	276	6,27%
10	339	6,09%	20	4,87%	23	5,78%	65	6,13%	275	6,25%
11	346	6,22%	21	5,11%	23	5,78%	64	6,04%	283	6,43%
12	359	6,45%	26	6,33%	26	6,53%	66	6,23%	293	6,66%
13	347	6,24%	27	6,57%	28	7,04%	65	6,13%	276	6,27%
14	309	5,55%	31	7,54%	29	7,29%	60	5,66%	234	5,32%
15	303	5,45%	24	5,84%	23	5,78%	63	5,94%	235	5,34%
16	345	6,20%	23	5,60%	24	6,03%	65	6,13%	280	6,36%
17	369	6,63%	25	6,08%	24	6,03%	66	6,23%	301	6,84%
18	399	7,17%	28	6,81%	26	6,53%	70	6,60%	324	7,36%
19	426	7,66%	27	6,57%	26	6,53%	77	7,26%	341	7,75%
20	397	7,14%	25	6,08%	26	6,53%	75	7,08%	314	7,13%
21	296	5,32%	20	4,87%	21	5,28%	56	5,28%	230	5,23%
22	184	3,31%	18	4,38%	15	3,77%	36	3,40%	136	3,09%
23	97	1,74%	8	1,95%	9	2,26%	18	1,70%	73	1,66%
24	58	1,04%	5	1,22%	5	1,26%	11	1,04%	44	1,00%
1	36	0,65%	3	0,73%	3	0,75%	7	0,66%	28	0,64%
2	21	0,38%	3	0,73%	2	0,50%	4	0,38%	16	0,36%
3	15	0,27%	2	0,49%	2	0,50%	3	0,28%	11	0,25%
4	17	0,31%	2	0,49%	2	0,50%	3	0,28%	13	0,30%
5	26	0,47%	4	0,97%	2	0,50%	4	0,38%	20	0,45%
6	64	1,15%	12	2,92%	8	2,01%	11	1,04%	51	1,16%
Total	5.563		411		398		1.060		4.401	

Diaria	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	5.445	97,89%	427	104,26%	401	100,97%	1.062	100,20%	4.273	97,07%
Mar	5.224	93,92%	424	103,52%	395	99,46%	1.076	101,52%	4.056	92,14%
Mie	5.524	99,31%	438	106,94%	414	104,24%	1.080	101,90%	4.337	98,52%
Jue	5.591	100,52%	439	107,19%	416	104,75%	1.067	100,67%	4.427	100,57%
Vie	6.530	117,40%	471	115,00%	471	118,60%	1.228	115,86%	5.190	117,90%
Sáb	5.219	93,83%	354	86,43%	364	91,65%	988	93,22%	4.119	93,57%
Dom	5.402	97,12%	314	76,67%	319	80,32%	918	86,62%	4.412	100,23%
Total										

Men.	Vedra		Ribadulla		Bandeira		Silleda		Ponte	
Mes	IMD	% s/ IMD	IMD	% s/ IMD	IMD	% s/ IMD	IMD	% s/ IMD	IMD	% s/ IMD
Ene	5.083	91,41%	390	95,24%	378	95,21%	1.040	98,13%	3.895	88,51%
Feb	5.461	98,20%	422	103,05%	382	96,22%	1.079	101,81%	4.249	96,56%
Mar	5.494	98,80%	411	100,37%	386	97,23%	1.156	109,07%	4.242	96,40%
Abr	5.638	101,39%	415	101,34%	385	96,98%	1.070	100,96%	4.477	101,74%
May	5.438	97,79%	413	100,85%	394	99,24%	1.037	97,85%	4.263	96,87%
Jun	6.108	109,84%	453	110,62%	434	109,32%	1.375	129,74%	4.723	107,33%
Jul	6.293	113,17%	447	109,16%	434	109,32%	1.085	102,37%	5.071	115,23%
Ago	6.420	115,45%	454	110,87%	467	117,63%	1.010	95,30%	5.355	121,69%
Sep	5.606	100,81%	412	100,61%	399	100,50%	991	93,51%	4.501	102,28%
Oct	5.242	94,27%	382	93,28%	384	96,73%	970	91,52%	4.175	94,87%
Nov	5.010	90,09%	367	89,62%	364	91,69%	979	92,37%	3.941	89,56%
Dic	4.937	88,78%	348	84,98%	357	89,92%	926	87,37%	3.915	88,97%
Total										

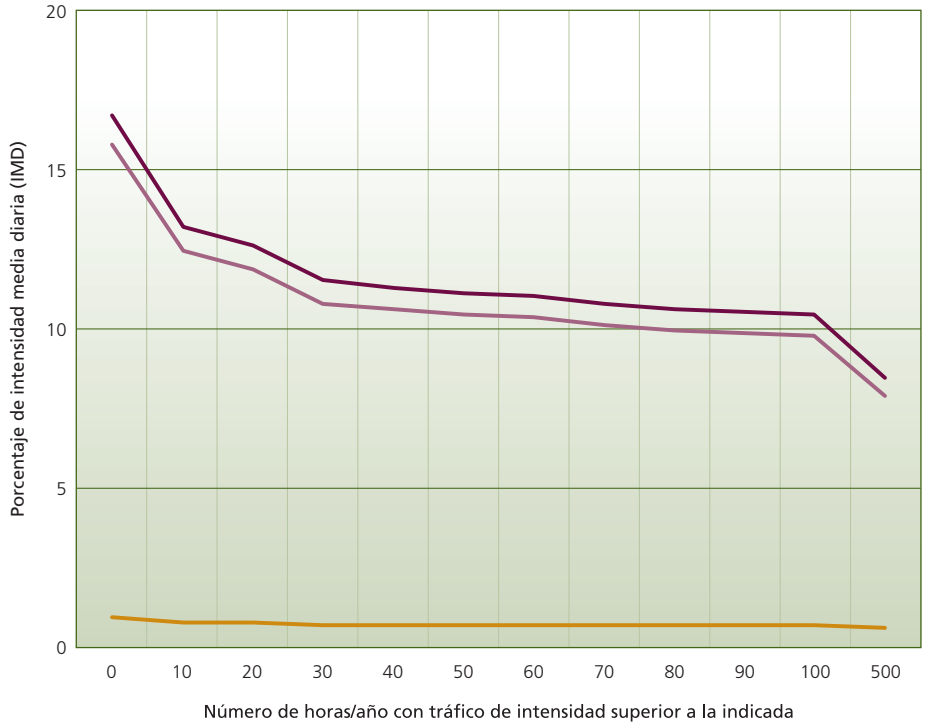
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 1,56% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que sólo consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,50% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 16,78% 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 2012.
Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



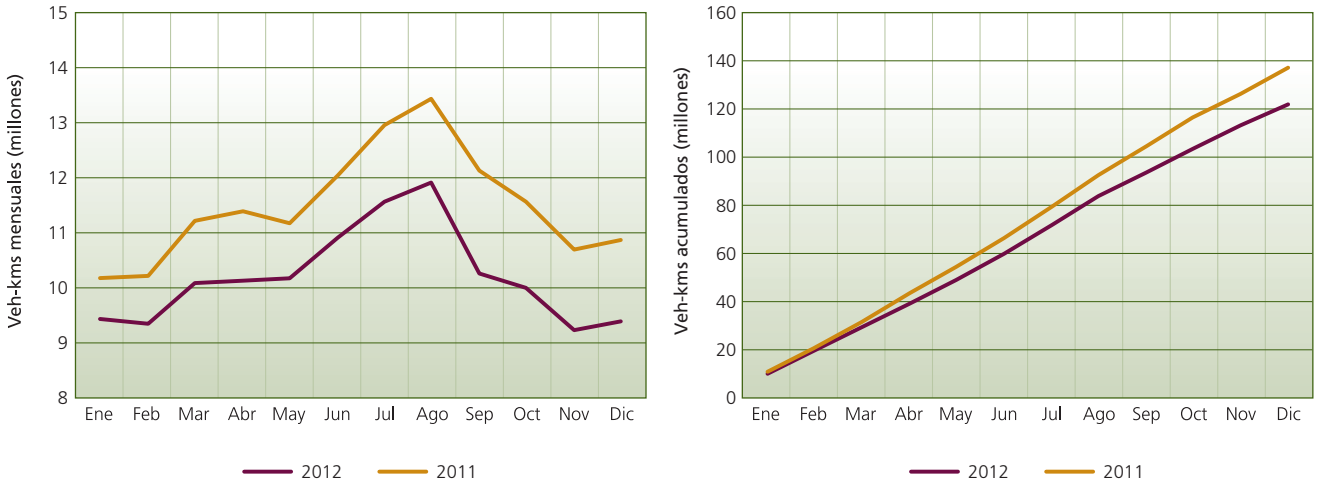
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	16,78	0,91	15,87
10	13,26	0,79	12,47
20	12,61	0,74	11,88
30	11,56	0,72	10,85
40	11,31	0,70	10,61
50	11,14	0,69	10,45
60	11,05	0,69	10,36
70	10,85	0,68	10,17
80	10,68	0,68	10,00
90	10,60	0,67	9,93
100	10,50	0,67	9,83
500	8,48	0,57	7,91

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 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 122 millones de Vh × km para el conjunto de la concesión.

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 2012.
Autopista AP-53: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo



Autopista AP-53	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	9,43	9,36	10,10	10,11	10,16	10,91
Mens. 2011	10,18	10,21	11,22	11,42	11,19	12,06
Acum. 2012	9,43	18,79	28,90	39,01	49,17	60,08
Acum. 2011	10,18	20,39	31,61	43,03	54,22	66,28

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	11,58	11,91	10,26	10,00	9,23	9,39	122,46
Mens. 2011	12,96	13,43	12,13	11,59	10,70	10,89	137,99
Acum. 2012	71,66	83,57	93,83	103,84	113,07	122,46	
Acum. 2011	79,24	92,68	104,80	116,39	127,09	137,99	

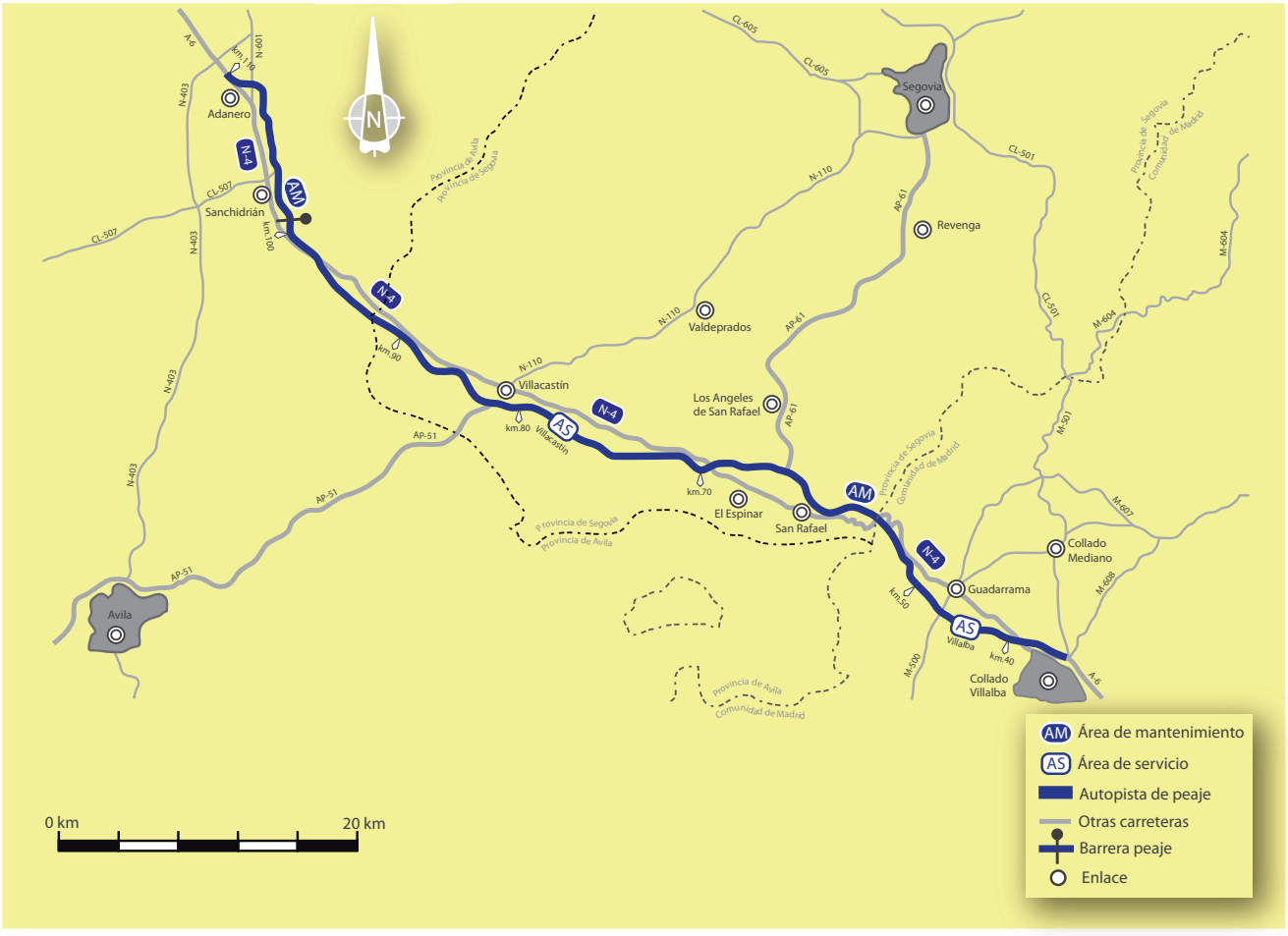
AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO

AP-6

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



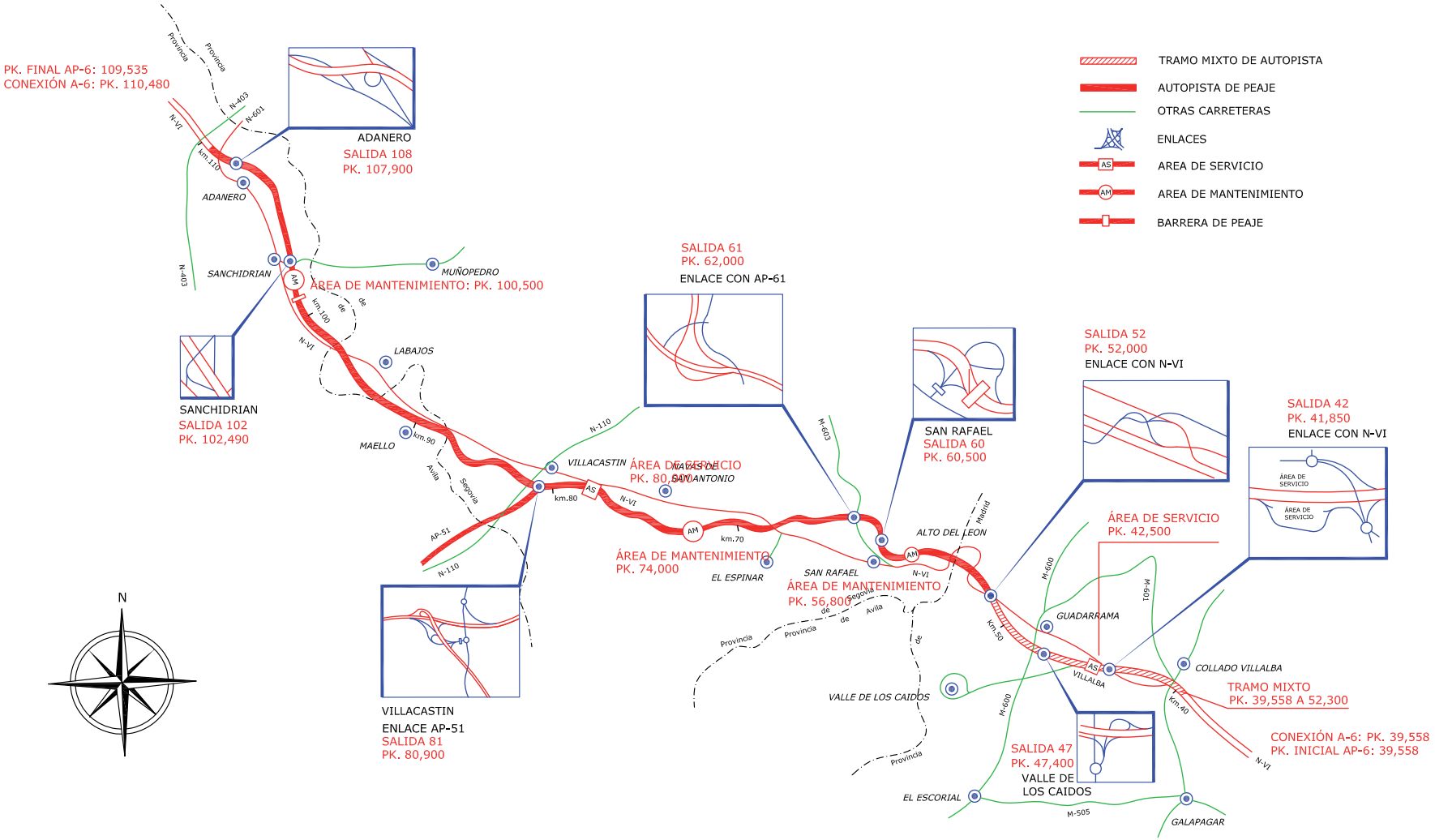
AP-6 AUTOPISTA VILLALBA-VILLACASTÍN-ADANERO



[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

AUTOPISTA AP-6. VILLALBA - VILLACASTIN - 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. Año 2012

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 (*)	53,00 (Iberpistas) - 79,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2012 (*)	118,50
Resultado de explotación 2012 (*)	45,50

	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 31/12/2012.
(**) 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 2012 de la autopista AP-6: Villalba-Adanero fue de 21.950 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 19.609 corresponden a la categoría de ligeros y 2.341 a vehículos pesados. La IMD para el conjunto de tramos de peaje y libres fue de 25.537 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (153,4%) 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 14.107 Vh/día en el tramo Villacastín-Adanero hasta 32.372 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 2012 para el conjunto de la concesión en 650,51 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 4,2% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Villalba-San Rafael	28.778	3.595	32.372	–11,76	216.656.797	27.062.632	243.719.429	–11,76
San Rafael-Villacastín	19.535	2.758	22.293	–13,20	148.575.671	20.976.040	169.551.711	–13,20
Villacastín-Adanero	12.986	1.121	14.107	–13,85	134.273.721	11.588.891	145.862.612	–13,85
Total tramo de peaje	19.609	2.341	21.950	–12,75	499.506.189	59.627.563	559.133.752	–12,75

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Villaba-Pk 47	51.030	5.530	56.560	–6,30	147.920.531	16.030.036	163.950.567	–6,30
Pk 47-Pk 52	37.805	5.260	43.065	–7,94	63.371.242	8.817.471	72.188.713	–7,94
Total tramos libres	46.184	5.431	51.615	–6,80	211.291.773	24.847.507	236.139.280	–6,80

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	69,60	2,7%
IMD total (Vh/d)	25.537	153,4%
Demanda total (MVh x km)	650,51	4,2%

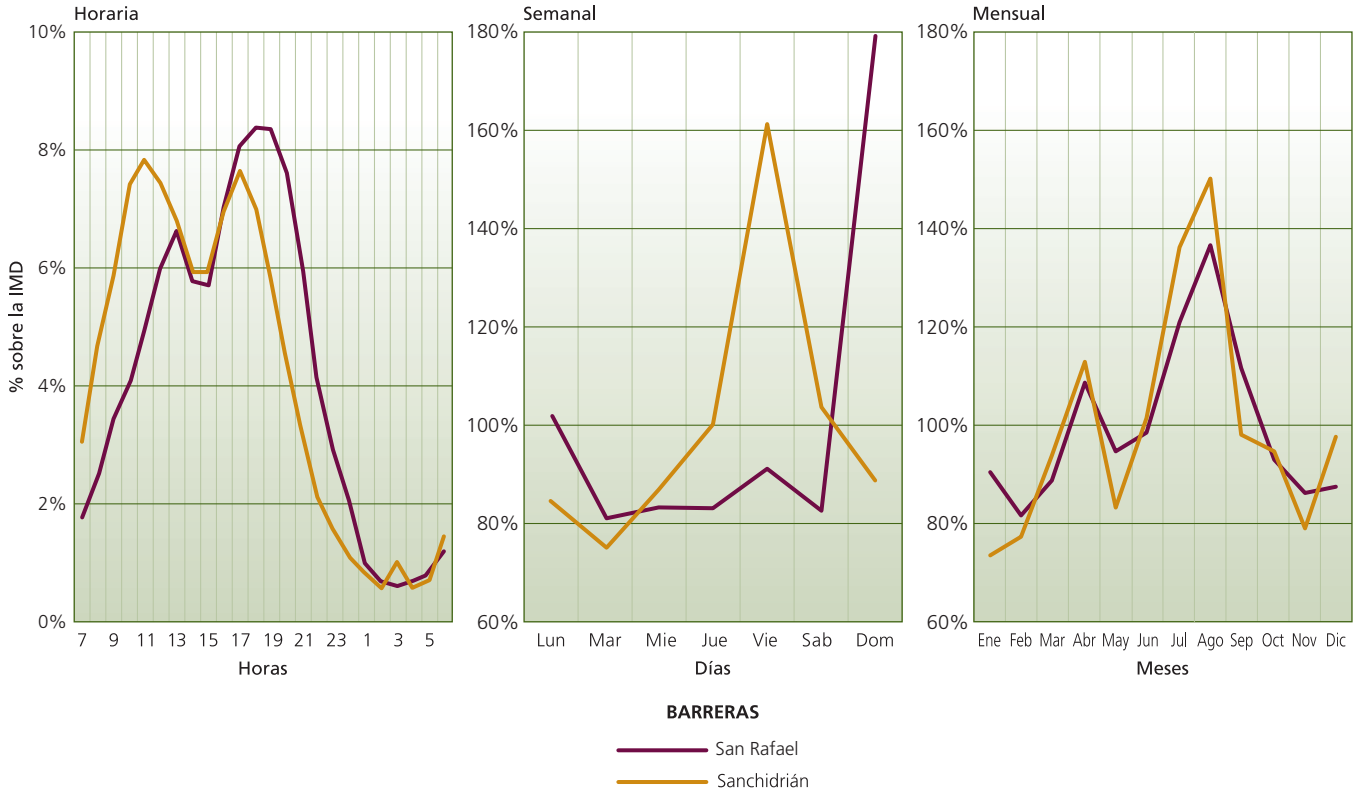
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,68% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 8,42%. En la barrera de Sanchidrián en torno a las 11 h y a las 17 h, la primera de ellas alcanza un valor del 7,85% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda alcanza el 7,73%.

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 178,75% y la segunda el 161,63% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril con 108,72% en San Rafael y con 112,84% en Sanchidrián, y el período julio-agosto, alcanzando valores respectivamente de 121,03%-136,80% en San Rafael y de 136,17%-150,03% 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 2012



Horaria	San Rafael		Sanchidrián	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	196	1,75%	220	3,07%
8	284	2,54%	337	4,72%
9	385	3,45%	430	6,02%
10	455	4,08%	530	7,42%
11	547	4,90%	560	7,85%
12	674	6,04%	533	7,46%
13	745	6,68%	486	6,80%
14	642	5,76%	425	5,96%
15	634	5,68%	424	5,93%
16	795	7,12%	504	7,06%
17	901	8,07%	552	7,73%
18	939	8,42%	498	6,97%
19	932	8,35%	410	5,74%
20	848	7,60%	312	4,37%
21	658	5,89%	223	3,13%
22	451	4,04%	149	2,09%
23	318	2,85%	108	1,51%
24	218	1,96%	76	1,07%
1	109	0,97%	60	0,84%
2	75	0,67%	38	0,53%
3	64	0,58%	72	1,01%
4	72	0,64%	42	0,59%
5	89	0,80%	51	0,71%
6	129	1,15%	102	1,42%
Total	11.160		7.140	

Diaria	San Rafael		Sanchidrián	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	11.332	101,54%	6.029	84,44%
Mar	9.031	80,92%	5.350	74,93%
Mie	9.275	83,11%	6.190	86,69%
Jue	9.252	82,91%	7.170	100,41%
Vie	10.160	91,04%	11.540	161,63%
Sáb	9.155	82,04%	7.375	103,30%
Dom	19.948	178,75%	6.345	88,87%
Total	11.160		7.140	

Mensual	San Rafael		Sanchidrián	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	10.085	90,37%	5.249	73,52%
Feb	9.111	81,64%	5.510	77,17%
Mar	9.897	88,68%	6.707	93,93%
Abr	12.133	108,72%	8.057	112,84%
May	10.559	94,62%	5.958	83,45%
Jun	10.970	98,30%	7.235	101,33%
Jul	13.507	121,03%	9.723	136,17%
Ago	15.267	136,80%	10.712	150,03%
Sep	12.477	111,80%	7.008	98,16%
Oct	10.400	93,19%	6.766	94,77%
Nov	9.639	86,37%	5.647	79,09%
Dic	9.757	87,43%	6.987	97,85%
Total	11.160		7.140	

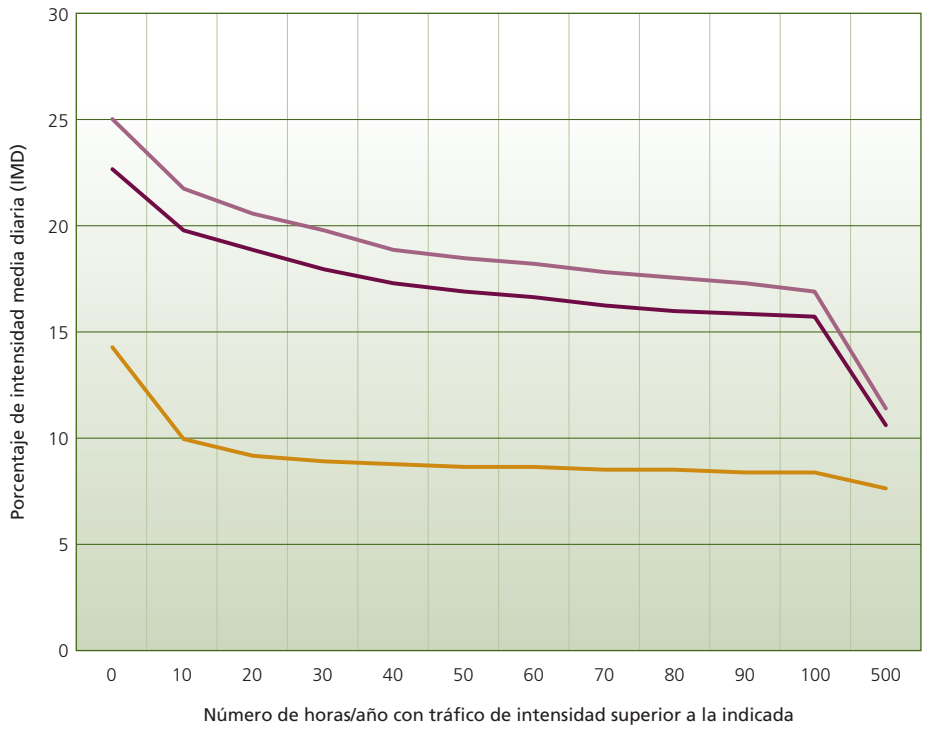
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 17,99% de la IMD (valor de la hora 30). El valor superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,67% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 22,64% 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 2012 AP-6: Villalba-Adanero



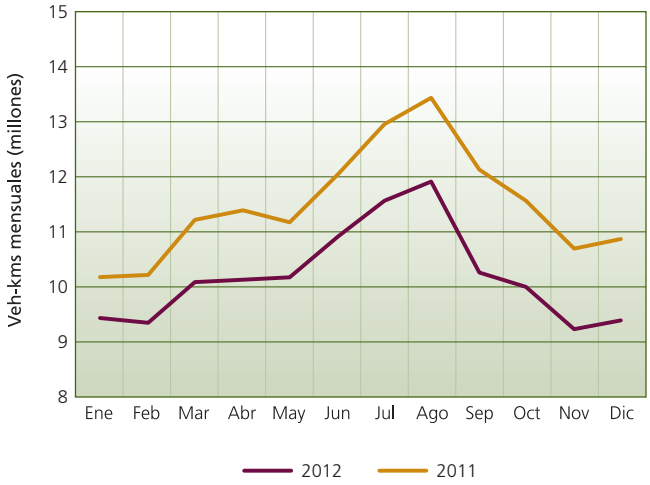
Número de horas/año	% de la IMD Total	% de la IMD Pesados	% de la IMD Ligeros
0	22,64	14,25	25,12
10	19,82	9,93	21,78
20	18,82	9,17	20,61
30	**17,99**	**8,93**	**19,77**
40	17,34	8,75	18,94
50	16,96	8,62	18,48
60	16,68	8,58	18,18
70	16,29	8,53	17,84
80	15,99	8,47	17,51
90	15,84	8,41	17,25
100	**15,67**	**8,36**	**16,94**
500	**10,59**	**7,62**	**11,35**

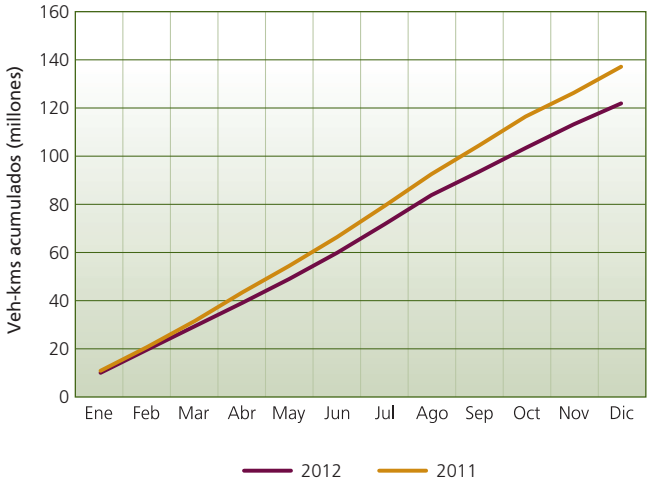
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 650 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.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-6). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2012. AP-6: Villalba-Adanero





Autopista AP-6	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	46,65	42,50	51,29	57,06	51,11	54,88
Mens. 2011	49,81	47,24	51,07	65,34	55,79	61,27
Acum. 2012	46,65	89,15	140,43	197,50	248,60	303,48
Acum. 2011	49,81	97,05	148,12	213,46	269,25	330,52

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	68,34	73,26	56,21	52,43	45,68	51,12	650,51
Mens. 2011	79,59	83,14	65,66	60,97	50,04	58,72	728,63
Acum. 2012	371,82	445,08	501,28	553,71	599,39	650,51	
Acum. 2011	410,11	493,24	558,90	619,87	669,92	728,63	

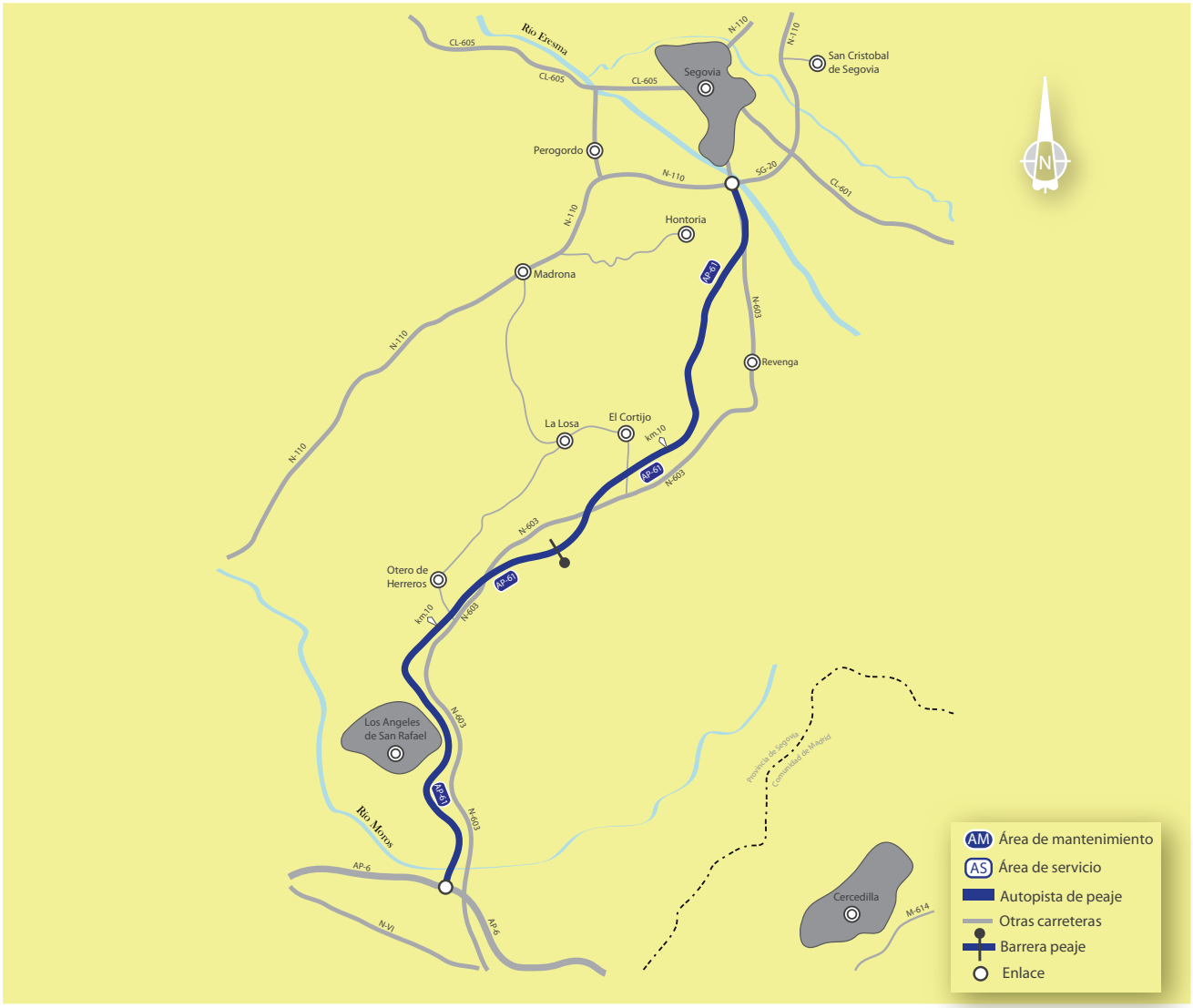
AUTOPISTA AP-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA

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.

Tabla T-1 (AP-6). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 (*)	53,00 (Iberpistas) - 79,00 (Castellana)
Ingresos de explotación 2012 (*)	118,50
Resultado de explotación 2012 (*)	45,50

	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 31/12/2012.
(**) 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 2012 de la autopista AP-61: AP-6-Conexión con Segovia fue de 6.288 vehículos, de los cuales 5.785 corresponden a la categoría de ligeros y 502 a vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (37,8%) 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 5.660 Vh/día en el tramo Segovia-Ortigosa hasta 7.680 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 2012 para el conjunto de la vía en 63,70 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, inferior a la participación porcentual de la autopista AP-61 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 1,1%.

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

Tabla T-2 (AP-61). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Segovia-Ortigosa	5.224	436	5.660	–8,31	26.595.531	2.220.760	28.816.291	–8,31
Ortigosa-Otero	5.425	447	5.873	–8,15	11.477.088	946.606	12.423.694	–8,15
Otero-San Rafael	7.023	657	7.680	8,98	20.538.232	1.921.068	22.459.300	8,98
Total tramo de peaje	5.785	502	6.288	–2,84	58.610.851	5.088.434	63.699.285	–2,84

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	27,70	1,1%
IMD total (Vh/d)	6.288	37,8%
Demanda total (MVh x km)	63,70	0,4%

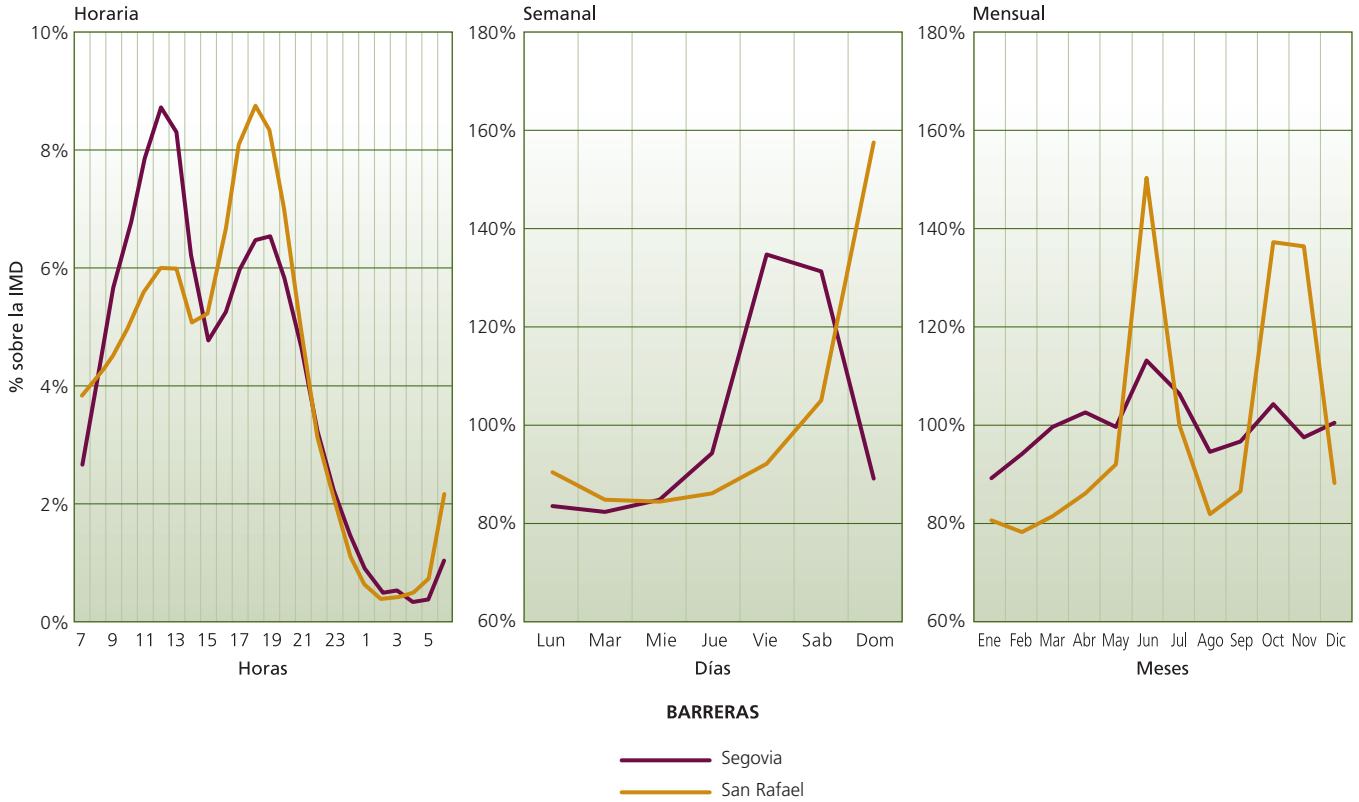
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,04% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,80%. En Segovia las puntas son a las 12 h y a las 18 h con unos valores de 8,77% y 6,55% respectivamente.

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 134,79% y la segunda el 157,89% 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 150,45% de la IMD en San Rafael y el 113,22% 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 2012



Horaria	Segovia		San Rafael	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	75	2,66%	145	3,83%
8	120	4,27%	159	4,20%
9	160	5,68%	171	4,50%
10	190	6,73%	192	5,06%
11	221	7,85%	213	5,61%
12	247	8,77%	229	6,04%
13	235	8,35%	227	5,99%
14	175	6,20%	193	5,10%
15	134	4,77%	199	5,24%
16	147	5,23%	252	6,65%
17	168	5,95%	307	8,10%
18	183	6,49%	334	8,80%
19	185	6,55%	317	8,35%
20	162	5,74%	259	6,82%
21	128	4,54%	180	4,75%
22	86	3,06%	117	3,08%
23	60	2,14%	81	2,13%
24	40	1,43%	41	1,07%
1	25	0,89%	23	0,60%
2	14	0,49%	14	0,37%
3	14	0,51%	15	0,38%
4	9	0,31%	18	0,48%
5	10	0,37%	27	0,72%
6	29	1,02%	81	2,13%
Total	2.818		3.795	

Diaria	Segovia		San Rafael	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	2.355	83,57%	3.423	90,22%
Mar	2.316	82,22%	3.208	84,54%
Mie	2.387	84,71%	3.200	84,32%
Jue	2.656	94,27%	3.266	86,07%
Vie	3.798	134,79%	3.486	91,86%
Sáb	3.700	131,31%	3.992	105,19%
Dom	2.504	88,88%	5.992	157,89%
Total	2.818		3.795	

Mensual	Segovia		San Rafael	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	2.516	89,31%	3.060	80,64%
Feb	2.655	94,25%	2.972	78,31%
Mar	2.815	99,91%	3.089	81,39%
Abr	2.892	102,63%	3.265	86,04%
May	2.806	99,58%	3.493	92,06%
Jun	3.190	113,22%	5.709	150,45%
Jul	3.004	106,63%	3.810	100,39%
Ago	2.672	94,83%	3.103	81,78%
Sep	2.731	96,92%	3.292	86,75%
Oct	2.943	104,45%	5.223	137,64%
Nov	2.747	97,49%	5.182	136,56%
Dic	2.839	100,75%	3.359	88,52%
Total	2.818		3.795	

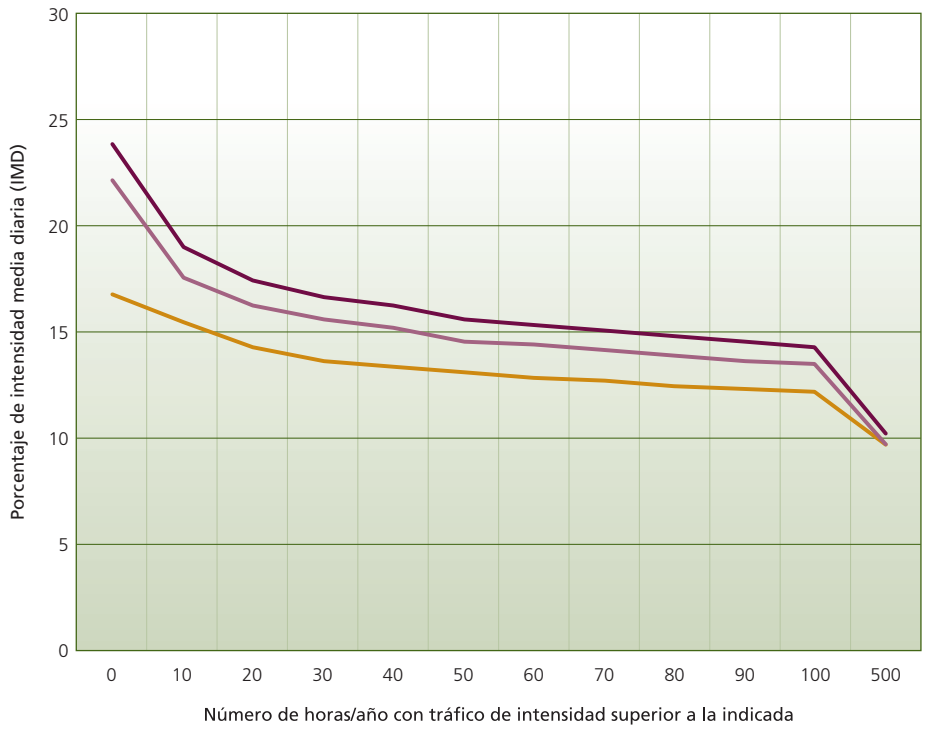
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, tan sólo durante la 30 de mayor tráfico se superó una intensidad del 15,64% 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 13,46% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 22,14% 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 2012. AP-61: Segovia-San Rafael



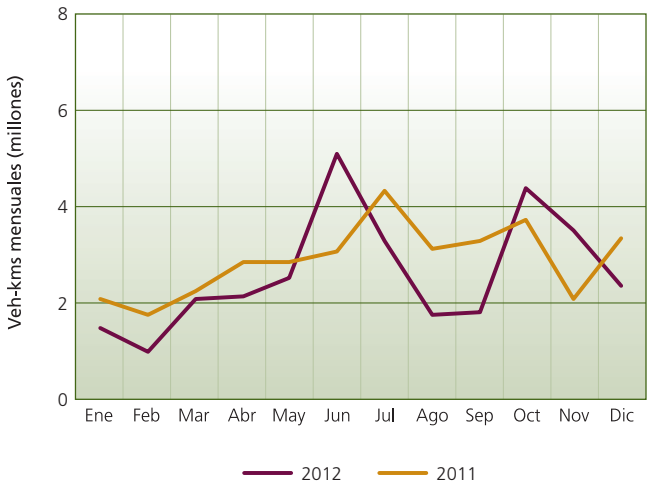
Número de horas/año	% de la IMD total	% de la IMD pesados	% de la IMD ligeros
0	22,14	16,80	23,89
10	17,63	15,42	18,97
20	16,30	14,29	17,50
30	15,64	13,67	16,71
40	15,15	13,33	16,29
50	14,52	13,17	15,56
60	14,39	12,86	15,31
70	14,17	12,73	15,04
80	13,89	12,45	14,75
90	13,62	12,30	14,58
100	13,46	12,17	14,34
500	9,70	9,65	10,17

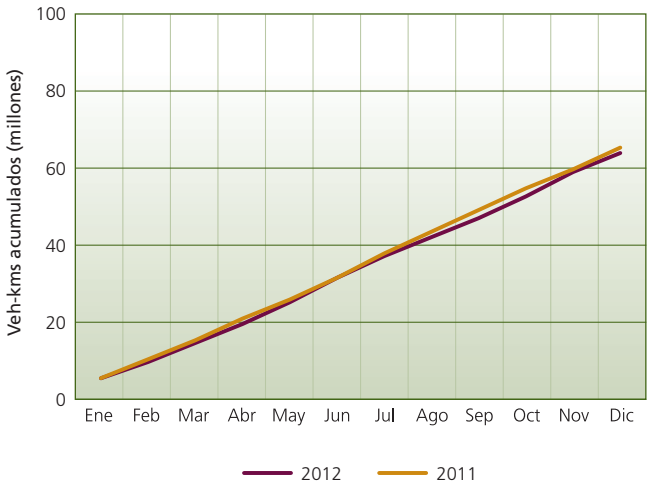
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta una evolución sin grandes oscilaciones, alcanzando sus valores máximos en junio. La utilización de la vía durante este año superó los 63 millones de Vh × km contando no sólo el tráfico cobrado sino también el que corresponde a pasos de servicio y franquicias.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-61). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2012. AP-61: Segovia-San Rafael





Autopista AP-61	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	4,73	4,48	5,03	5,06	5,27	6,56
Mens. 2011	5,03	4,87	5,12	5,43	5,42	5,54
Acum. 2012	4,73	9,21	14,24	19,31	24,58	31,13
Acum. 2011	5,03	9,91	15,02	20,45	25,87	31,40

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	5,65	4,88	4,91	6,21	5,75	5,17	63,70
Mens. 2011	6,18	5,57	5,66	5,86	5,04	5,67	65,38
Acum. 2012	36,78	41,67	46,58	52,78	58,53	63,70	
Acum. 2011	37,59	43,16	48,81	54,68	59,71	65,38	

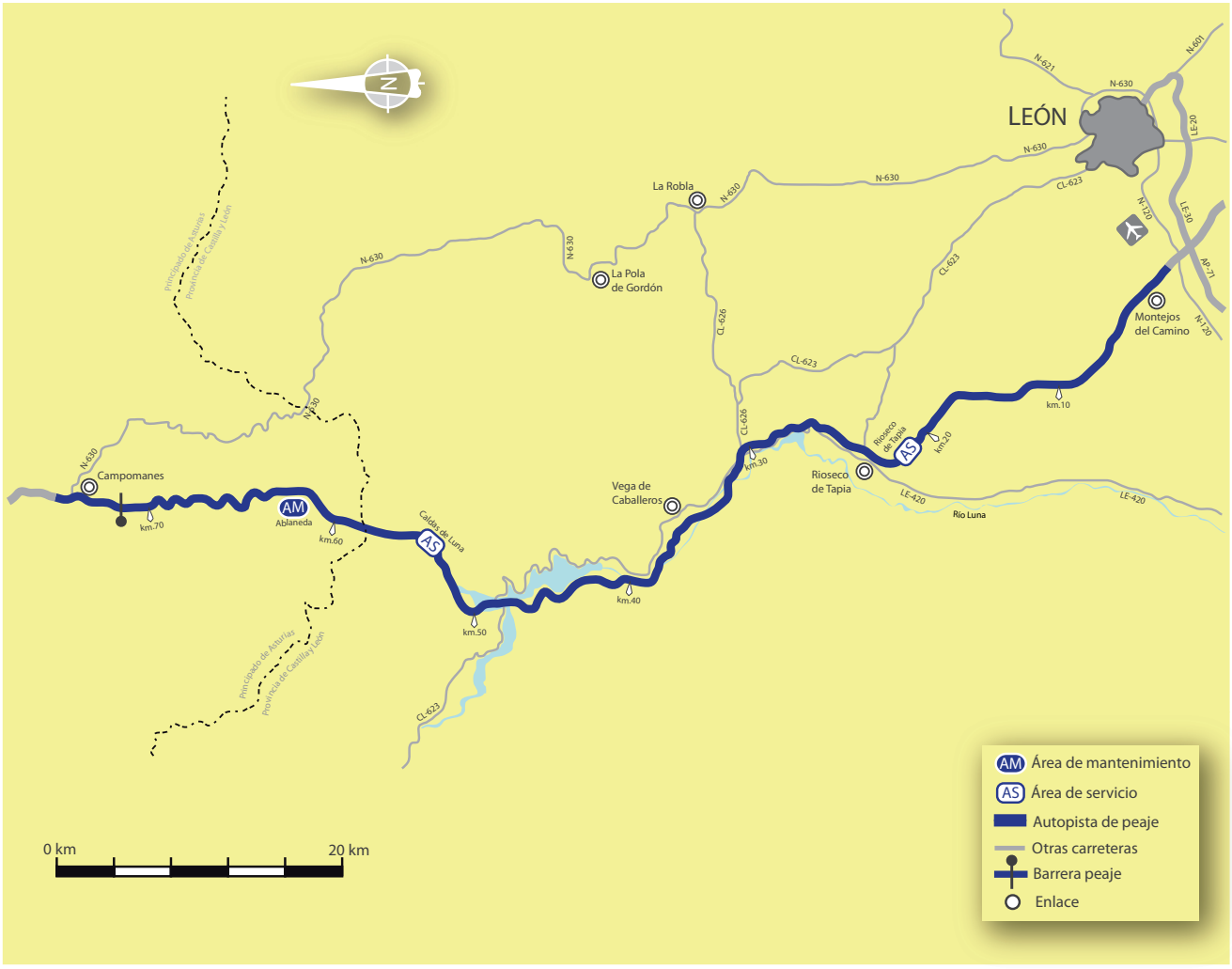
AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES

AP-66

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

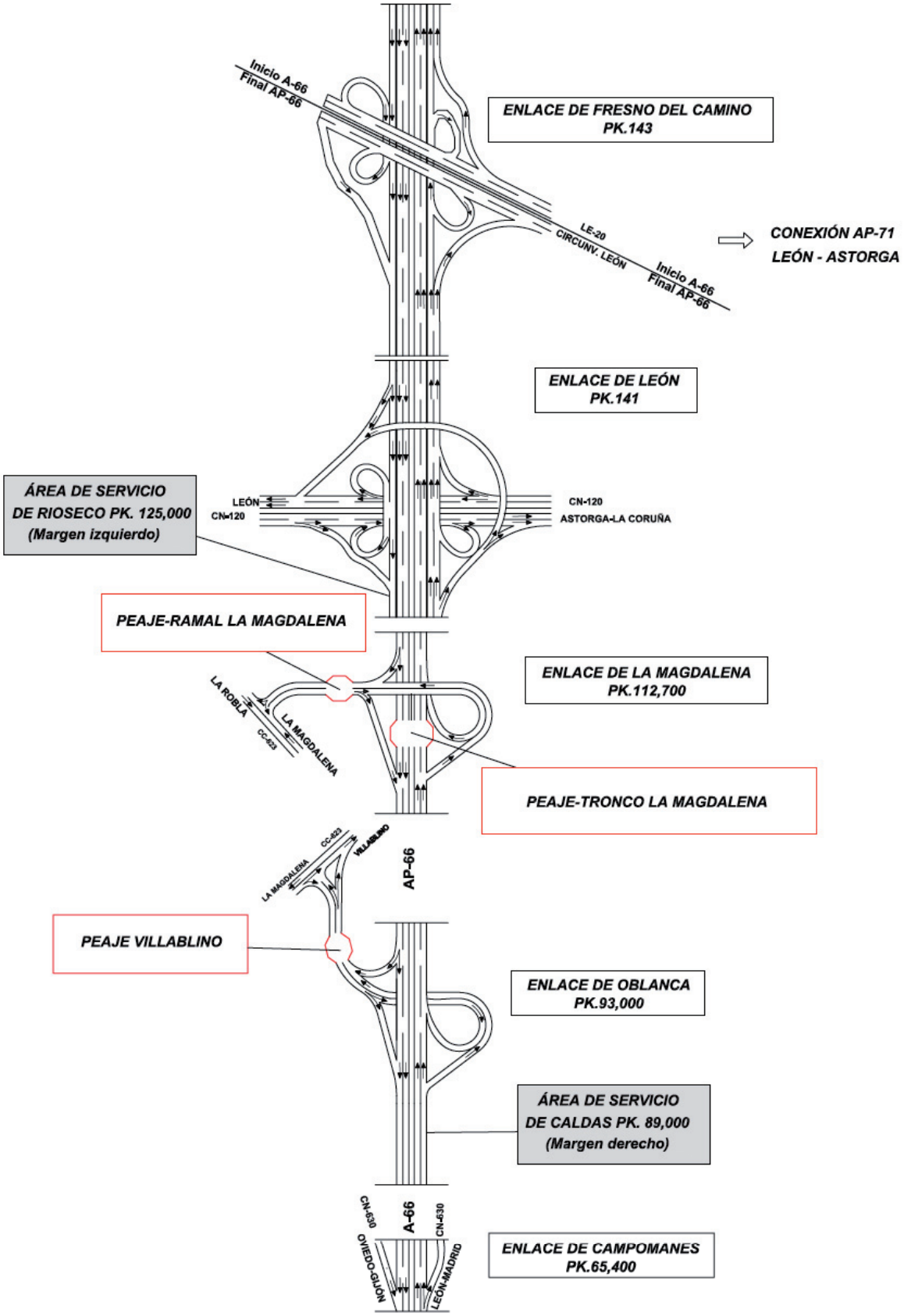


AP-66 AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES



[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. Año 2012

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 2012 (*)	35,557
Ingresos de explotación 2012 (*)	3,383

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-66: León-Campomanes fue de 7.971 vehículos, de los cuales 6.746 corresponden a la categoría de ligeros y 1.225 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD claramente inferior (47,9%) 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 7.085 Vh/día en el tramo La Magdalena-León hasta 8.627 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 2012 para el conjunto de la vía en 226,84 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 1,5% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, también inferior a la participación porcentual de la autopista AP-66 en cuanto a longitud dentro del total de la red, que es el 3,0%.

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

Tabla T-2 (AP-66). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Campomanes-Oblanca	7.340	1.287	8.627	–13,93	75.784.472	13.288.095	89.072.567	–13,70
Oblanca-La Magdalena	7.101	1.239	8.340	–14,10	52.499.113	9.160.175	61.659.288	–13,87
La Magdalena-León	5.930	1.155	7.085	–14,38	63.700.653	12.407.126	76.107.779	–14,16
Total tramo de peaje	6.746	1.225	7.971	–14,14	191.984.238	34.855.396	226.839.634	–13,89

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	77,76	3,0%
IMD total (Vh/d)	7.971	47,9%
Demanda total (MVh x km)	226,84	1,5%

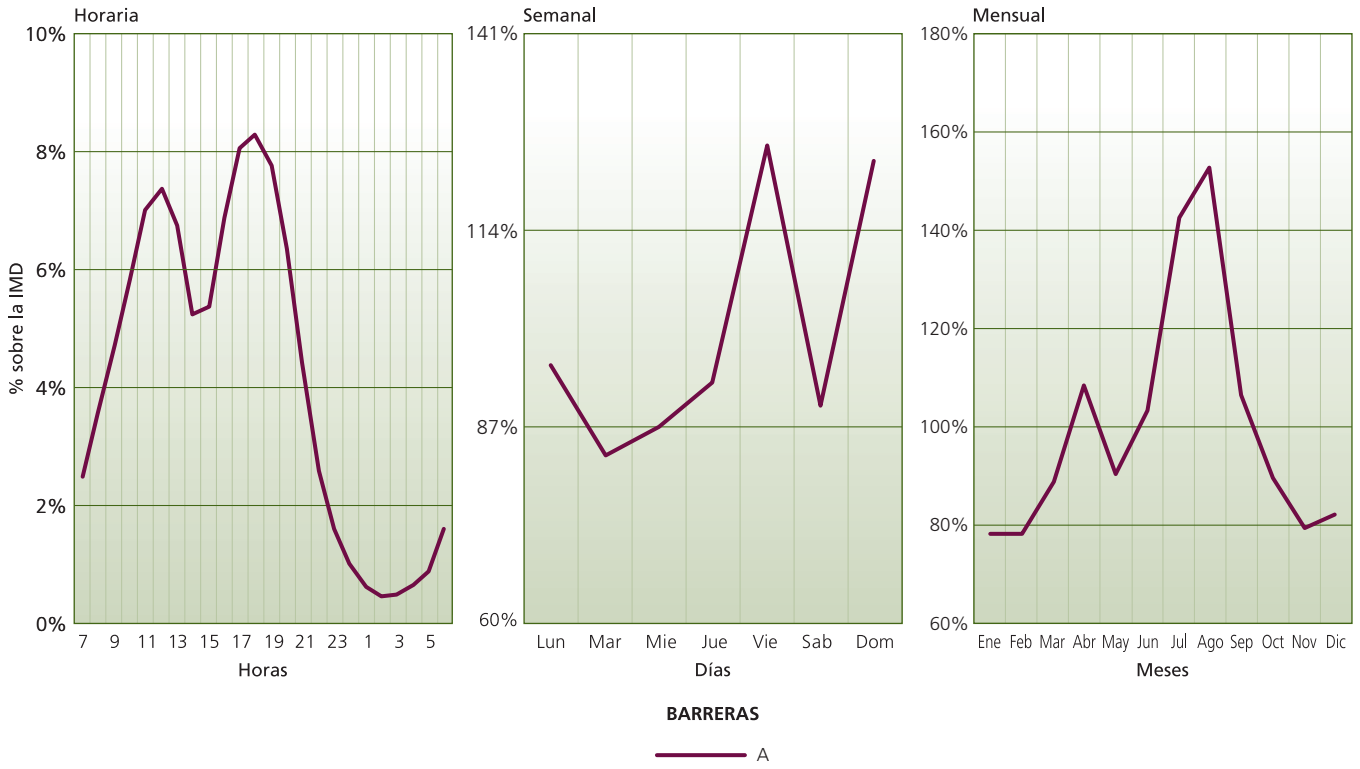
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 7,37% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 8,28%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes y otra los domingos, siendo la primera el 126,06% y la segunda el 123,92% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el mes de abril (108,19%) y en el período julio-agosto (142,40%-152,74%).

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

Tabla y gráfico T-3 (AP-66). Distribución de las intensidades medias. AP-66: León-Campomanes. Año 2012



Horaria	A	
Horas	IMD	% s/IMD
7	198	2,48%
8	285	3,58%
9	376	4,72%
10	465	5,83%
11	559	7,01%
12	587	7,37%
13	539	6,76%
14	417	5,23%
15	428	5,37%
16	548	6,88%
17	642	8,06%
18	660	8,28%
19	620	7,78%
20	506	6,34%
21	352	4,42%
22	207	2,59%
23	127	1,60%
24	81	1,01%
1	49	0,62%
2	37	0,46%
3	39	0,48%
4	51	0,64%
5	69	0,87%
6	129	1,62%
Total	7.971	

Diaria	A	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	7.630	95,72%
Mar	6.634	83,23%
Mie	6.950	87,20%
Jue	7.434	93,27%
Vie	10.048	126,06%
Sáb	7.191	90,22%
Dom	9.877	123,92%
Total	7.971	

Mensual	A	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	6.225	78,10%
Feb	6.222	78,06%
Mar	7.055	88,51%
Abr	8.624	108,19%
May	7.184	90,13%
Jun	8.243	103,41%
Jul	11.351	142,40%
Ago	12.175	152,74%
Sep	8.465	106,20%
Oct	7.128	89,42%
Nov	6.311	79,17%
Dic	6.543	82,09%
Total	7.971	

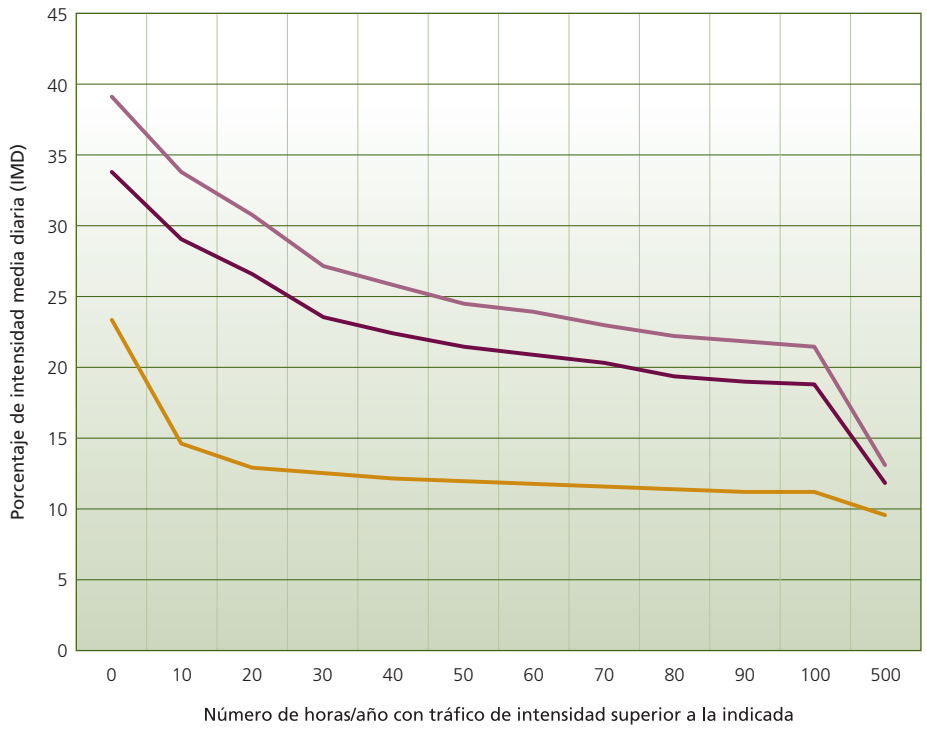
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 23,45% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 18,83% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 33,75% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-66). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. AP-66: León-Campomanes



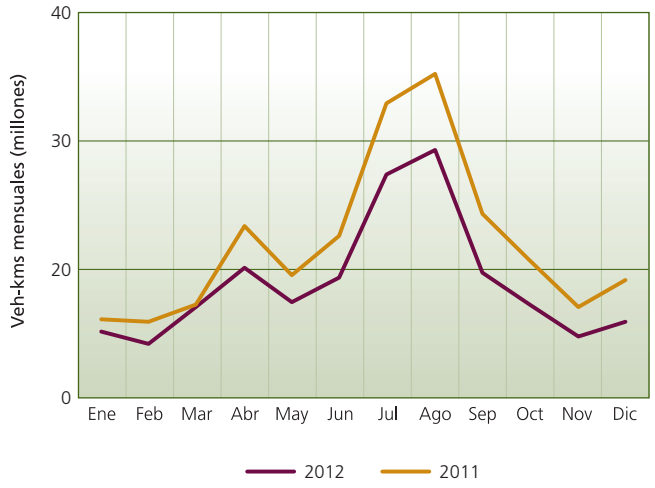
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	33,75	23,27	39,21
10	29,03	14,61	33,72
20	26,51	12,90	30,85
30	23,45	12,57	27,22
40	22,34	12,08	25,81
50	21,40	11,92	24,50
60	20,83	11,76	23,91
70	20,26	11,51	22,98
80	19,32	11,43	22,27
90	18,99	11,27	21,79
100	18,83	11,10	21,42
500	11,82	9,55	13,02

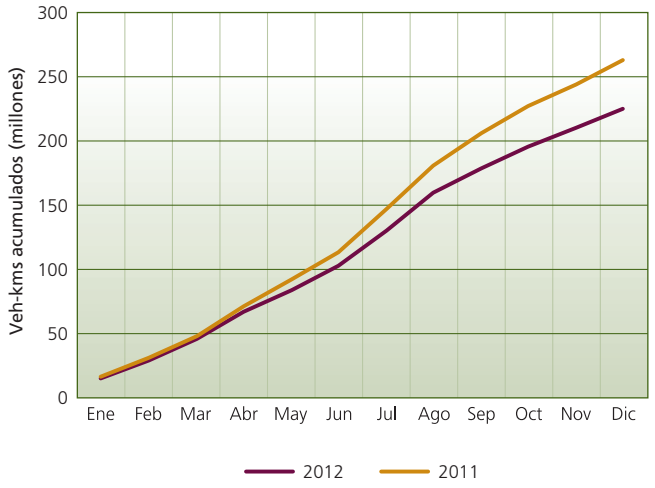
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 226 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 2012. Autopista AP-66: León-Campomanes





Autopista AP-66	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	15,00	14,03	17,01	20,12	17,32	19,23
Mens. 2011	15,98	15,80	17,23	23,30	19,44	22,55
Acum. 2012	15,00	29,03	46,04	66,16	83,48	102,71
Acum. 2011	15,98	31,78	49,01	72,31	91,75	114,30

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	27,36	29,35	19,75	17,18	14,72	15,77	226,84
Mens. 2011	32,84	35,17	24,36	20,68	17,01	19,12	263,48
Acum. 2012	130,07	159,42	179,17	196,35	211,07	226,84	
Acum. 2011	147,14	182,31	206,67	227,35	244,36	263,48	

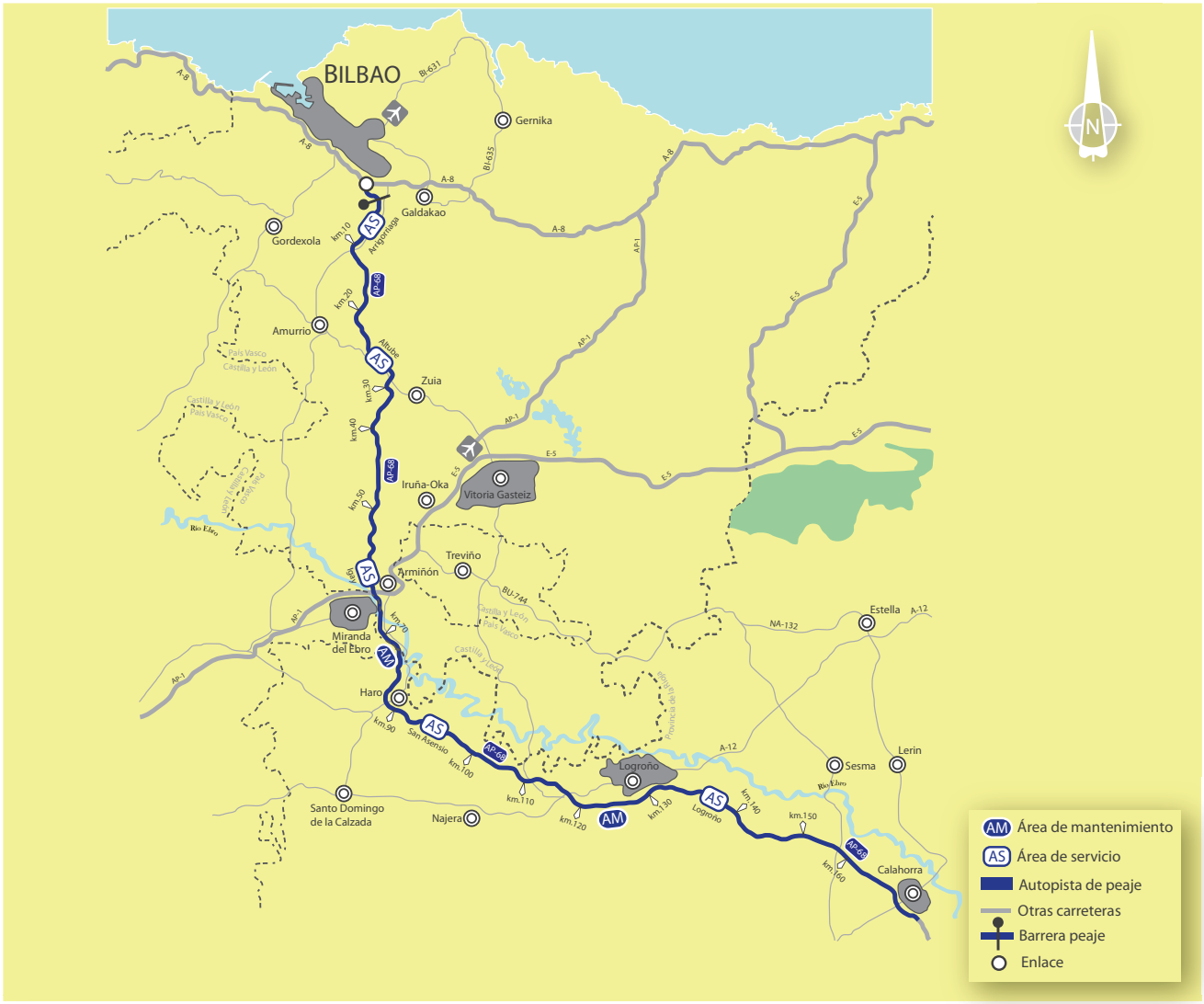
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO BILBAO-CALAHORRA)

AP-68

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



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

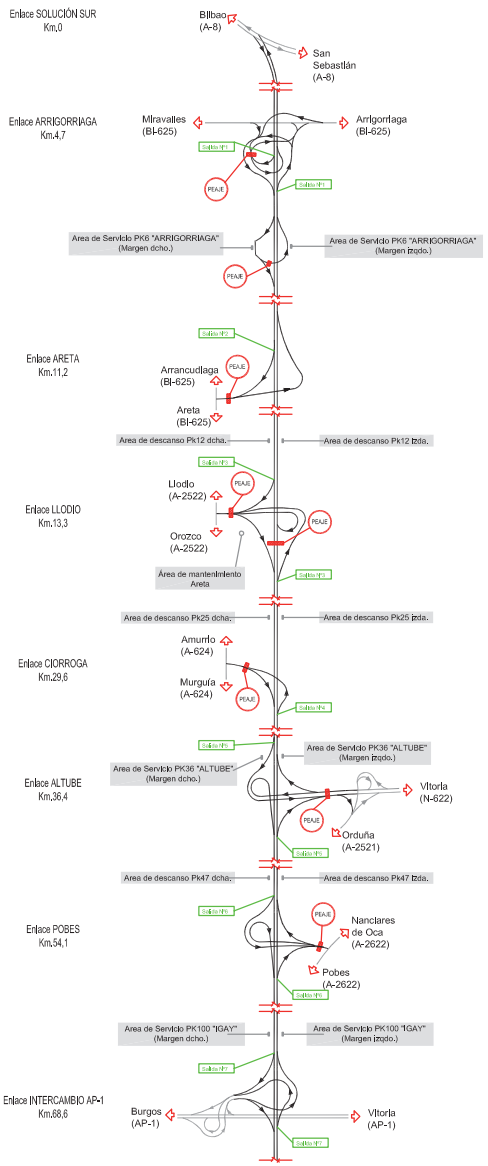


[SERVICIOS]

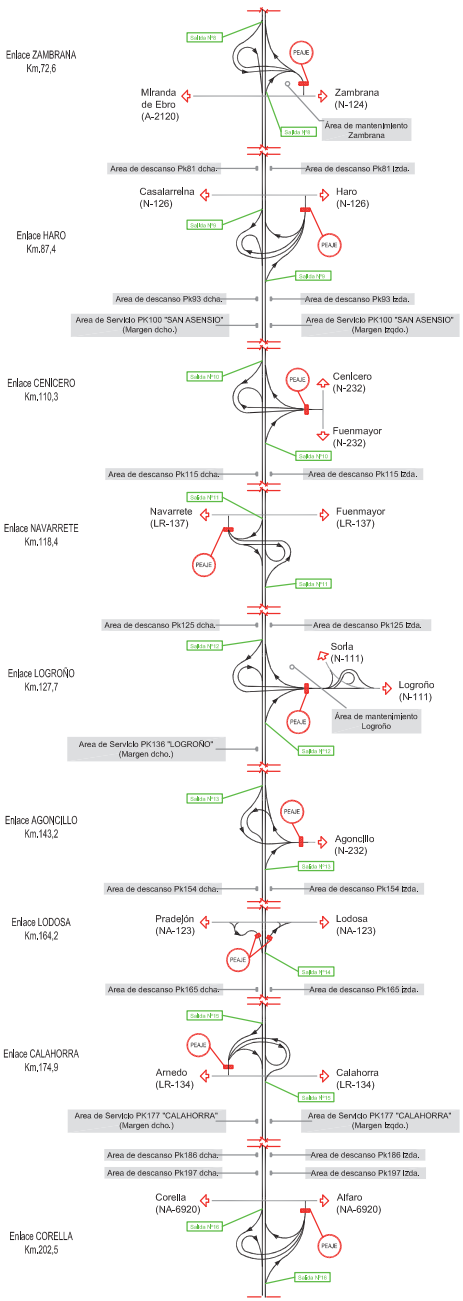
AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-68 BILBAO-ZARAGOZA														
	Arrigorriaga	6	●	●	●	●	-	-	●	-	●	●	●	●
	Altube	36	●	●	●	●	ⓥ	●	-	-	-	-	●	●
	Igay	64	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-	●	-
	San Asensio	100	●	-	-	●	-	-	●	-	●	-	●	●
	Logroño	136	●	●	●	●	-	●	-	-	-	-	●	●

ⓐ Dirección Bilbao ⓥ Dirección Zaragoza ● Ambas direcciones

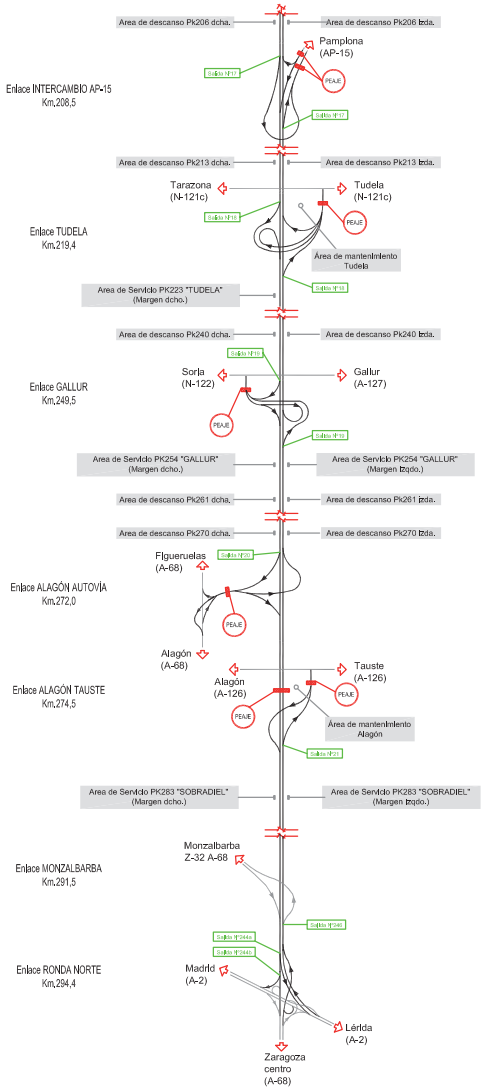
Enlace SOLUCIÓN SUR a Enlace AP-1



Enlace AP-1 a Enlace AP-15



Enlace AP-15 a Enlace RONDA NORTE



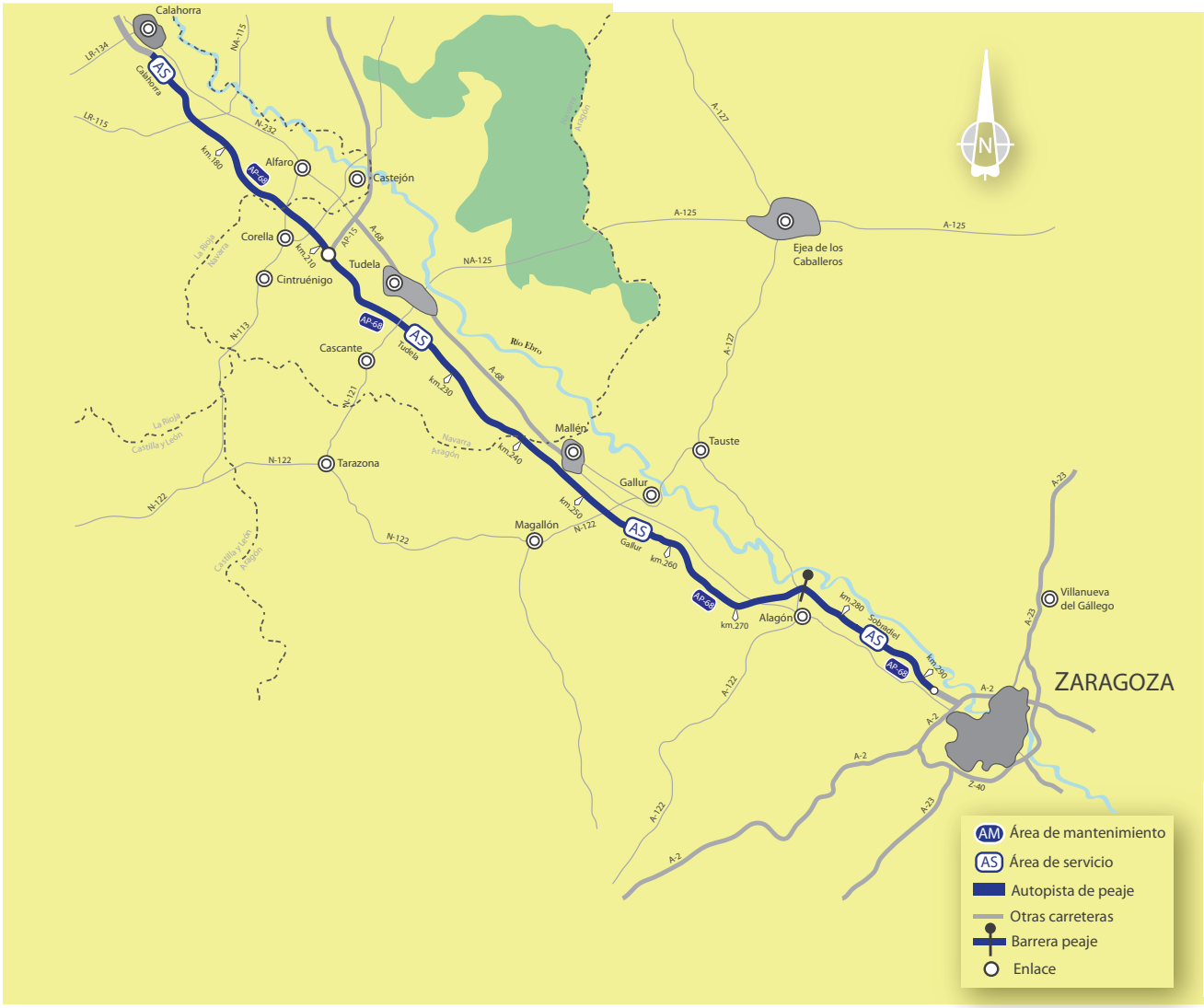
AUTOPISTA BILBAO-ZARAGOZA (TRAMO CALAHORRA-ZARAGOZA)

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. Año 2012

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 2012 (*)	130,4
Resultado de explotación 2012 (*)	45

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-68: Bilbao-Zaragoza fue de 11.475 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 10.369 corresponden a la categoría de ligeros y 1.106 a las categorías 1 y 2 de vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 11.842. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (71,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 6.02 Vh/día en el tramo Alfaro-Enlace Autopista de Navarra hasta 31.079 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.276,03 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 8,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, que es también inferior a la participación porcentual de la autopista AP-68 en cuanto a longitud dentro del total de la red, cuyo valor es el 11,5%.

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.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Bilbao - Arrigorriada	23.661	3.104	26.764	–8,28	41.047.258	5.384.688	46.431.946	–8,28
Arrigorriaga - A.S. Arrigorriaga	27.406	3.673	31.079	–10,65	12.839.185	1.720.608	14.559.793	–10,65
A.S. Arrigorriaga - Areta	26.937	3.628	30.565	–10,20	50.083.283	6.746.311	56.829.594	–10,20
Areta - Llodio	24.605	3.350	27.955	–10,92	20.712.106	2.820.082	23.532.188	–10,92
Llodio - Ziorraga	20.885	3.243	24.128	–9,06	124.748.169	19.370.798	144.118.967	–9,06
Ziorraga - Altube	21.326	3.799	25.125	–9,02	51.593.415	9.189.613	60.783.028	–9,02
Altube - Subijana	8.822	1.351	10.173	–10,45	57.117.171	8.746.855	65.864.026	–10,45
Subijana - Enlace AP-1	8.715	1.344	10.059	–10,18	45.996.440	7.094.625	53.091.065	–10,18
Enlace AP-1 - Zambrana	6.576	852	7.428	–11,28	9.723.727	1.259.177	10.982.904	–11,28
Zambrana - Haro	7.142	607	7.749	–10,78	38.842.985	3.302.742	42.145.727	–10,78
Haro - Cenicero	8.062	618	8.680	–9,70	66.569.235	5.103.344	71.672.579	–9,70
Cenicero - Navarrete	8.278	1.215	9.493	–8,27	26.236.484	3.852.221	30.088.705	–8,27
Navarrete - Logroño	8.249	1.288	9.537	–8,34	26.687.899	4.168.686	30.856.585	–8,34
Logroño - Agoncillo	8.019	1.187	9.206	–9,56	45.609.434	6.752.192	52.361.626	–9,56
Agoncillo - Lodosa	8.085	475	8.560	–10,31	62.908.385	3.697.238	66.605.623	–10,31
Lodosa - Calahorra	8.716	511	9.227	–9,88	33.527.203	1.965.328	35.492.531	–9,88
Calahorra - Alfaro	6.144	439	6.583	–11,66	60.643.958	4.335.830	64.979.788	–11,66
Alfaro - Enlace AP-15	5.572	429	6.002	–11,63	12.155.344	936.560	13.091.904	–11,63
Enlace AP-15 - Tudela	8.805	691	9.496	–11,21	35.481.023	2.784.847	38.265.870	–11,21
Tudela - Gallur	8.840	700	9.539	–10,86	97.189.043	7.691.293	104.880.336	–10,86
Gallur - Alagón 272	11.478	738	12.215	–9,02	95.276.025	6.122.327	101.398.352	–9,02
Alagón 272 - Alagón 275	10.529	657	11.186	–9,22	9.595.488	598.885	10.194.373	–9,22
Alagón 275 - Monzalbarba	12.596	689	13.285	–8,12	83.165.167	4.549.996	87.715.163	–8,12
Total tramos de peaje	**10.369**	**1.106**	**11.475**	**–9,78**	**1.107.748.427**	**118.194.246**	**1.225.942.673**	**–9,78**

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Monzalbarba-Zaragoza	50.636	3.667	54.303	–8,46	46.702.562	3.382.436	50.084.998	–8,46
Total tramos libres	**50.636**	**3.667**	**54.303**	**–8,46**	**46.702.562**	**3.382.436**	**50.084.998**	**–8,46**

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	294,42	11,5%
IMD total (Vh/d)	11.842	71,1%
Demanda total (MVh x km)	**1.276,03**	**8,2%**

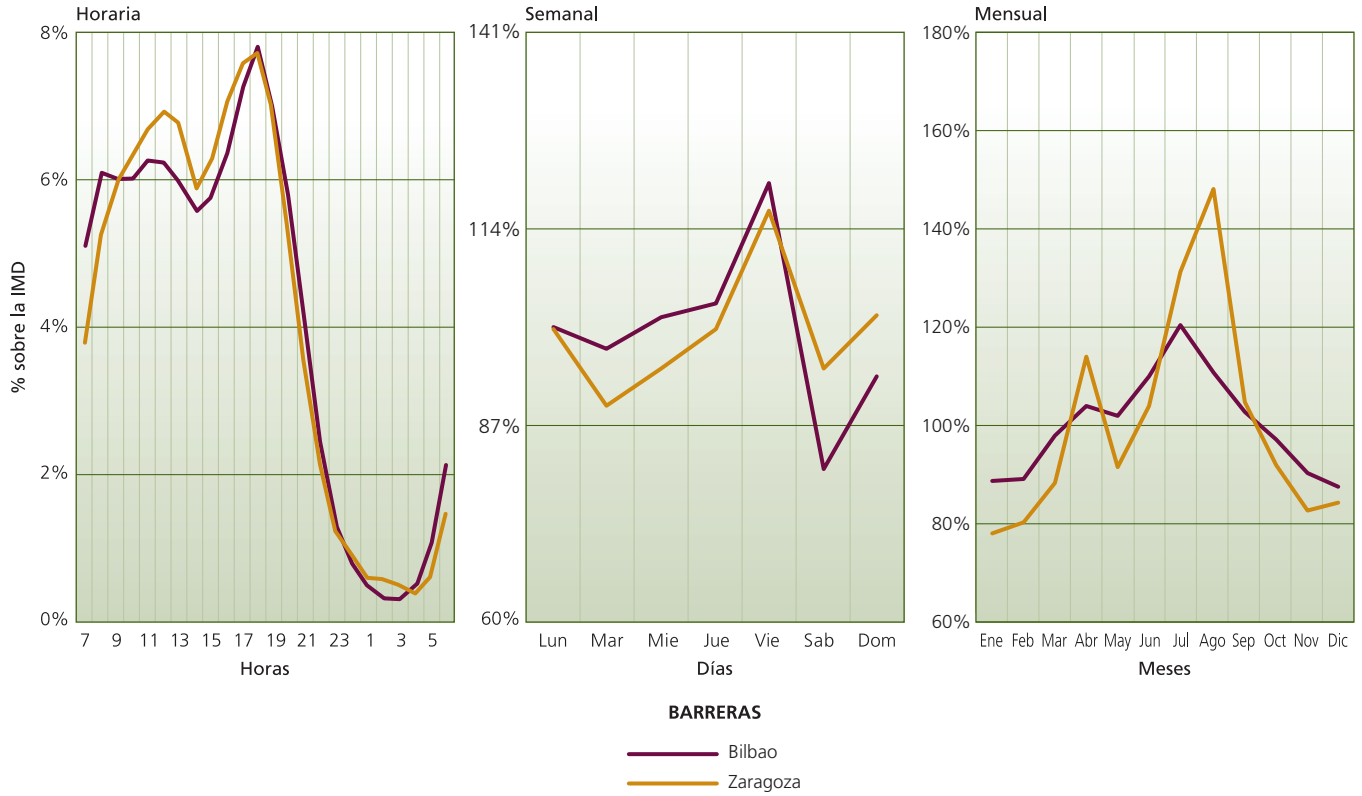
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-66 a lo largo de las 24 horas del día muestra dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,23% (Bilbao) y 6,94% (Zaragoza) de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,79% (en Bilbao) y 7,75% (en Zaragoza).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 120,55% 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 en Zaragoza (103,86%-131,30%-148,35%).

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 2012



Horaria	Bilbao		Zaragoza	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	1.178	5,13%	428	3,82%
8	1.405	6,11%	585	5,24%
9	1.381	6,01%	669	5,97%
10	1.382	6,01%	708	6,32%
11	1.435	6,25%	750	6,70%
12	1.432	6,23%	777	6,94%
13	1.379	6,00%	757	6,76%
14	1.283	5,58%	659	5,88%
15	1.327	5,78%	701	6,26%
16	1.469	6,39%	791	7,06%
17	1.675	7,29%	850	7,59%
18	1.793	7,79%	868	7,75%
19	1.589	6,92%	770	6,88%
20	1.302	5,67%	587	5,24%
21	880	3,83%	380	3,39%
22	522	2,27%	229	2,04%
23	293	1,28%	134	1,20%
24	177	0,77%	99	0,88%
1	107	0,47%	65	0,58%
2	75	0,33%	63	0,56%
3	70	0,30%	54	0,48%
4	104	0,45%	43	0,38%
5	238	1,04%	69	0,62%
6	482	2,10%	164	1,46%
Total	22.978		11.200	

Diaria	Bilbao		Zaragoza	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	23.146	100,73%	11.253	100,47%
Mar	22.472	97,80%	10.060	89,82%
Mie	23.436	101,99%	10.625	94,87%
Jue	23.906	104,04%	11.246	100,41%
Vie	27.701	120,55%	13.083	116,81%
Sáb	18.621	81,04%	10.643	95,03%
Dom	21.582	93,92%	11.479	102,49%
Total	22.978		11.200	

Mensual	Bilbao		Zaragoza	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	20.351	88,57%	8.723	77,88%
Feb	20.467	89,07%	8.974	80,13%
Mar	22.451	97,71%	9.866	88,09%
Abr	23.838	103,74%	12.765	113,97%
May	23.421	101,93%	10.259	91,60%
Jun	25.233	109,81%	11.632	103,86%
Jul	27.695	120,53%	14.706	131,30%
Ago	25.441	110,72%	16.615	148,35%
Sep	23.575	102,60%	11.736	104,79%
Oct	22.300	97,05%	10.296	91,93%
Nov	20.756	90,33%	9.253	82,62%
Dic	20.088	87,42%	9.446	84,34%
Total	22.978		11.200	

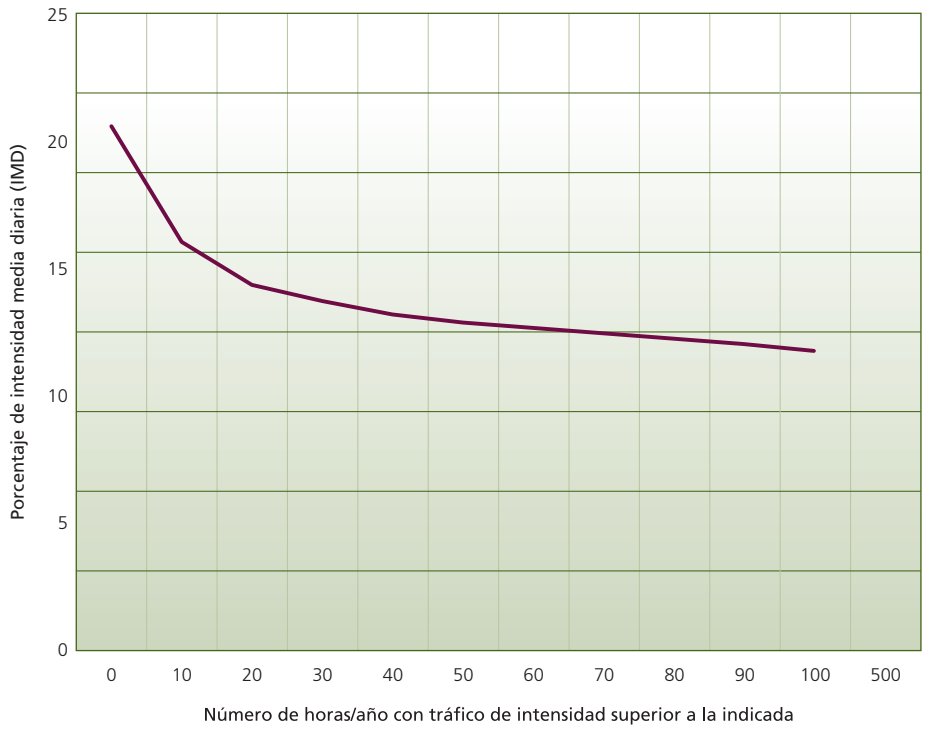
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 13,74% de la IMD (valor de la hora 30). El valor que consiguió ser superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,75% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 20,58% 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 2012. AP-68: Bilbao-Zaragoza



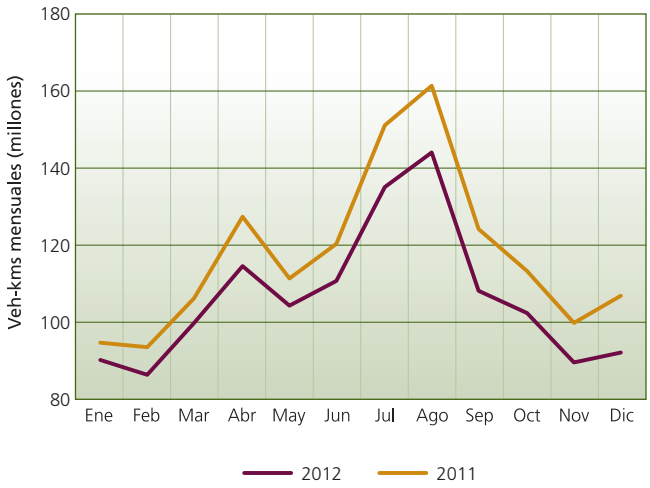
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	20,58
10	16,08
20	14,30
30	13,74
40	13,23
50	12,92
60	12,64
70	12,43
80	12,23
90	11,98
100	11,75

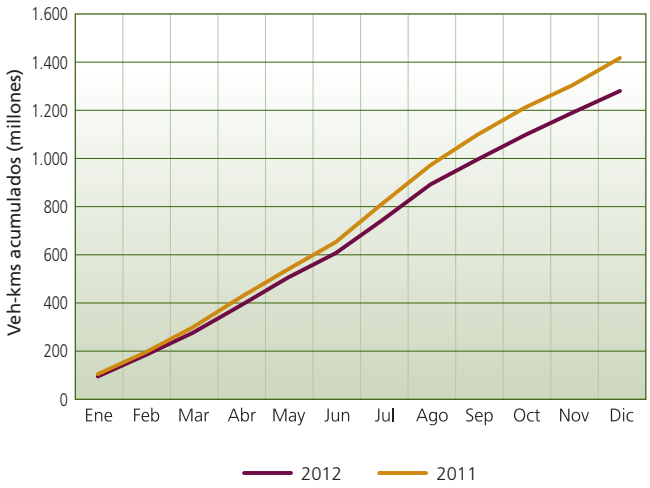
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio-agosto, 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 1.276 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 x km. Año 2012. AP-68: Bilbao-Zaragoza





Autopista AP-68	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	90,30	86,08	99,86	114,68	103,97	110,48
Mens. 2011	94,73	93,45	105,95	127,41	111,17	120,38
Acum. 2012	90,30	176,38	276,25	390,93	494,90	605,38
Acum. 2011	94,73	188,18	294,13	421,54	532,72	653,10

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	134,74	144,21	107,88	102,10	89,48	92,24	1.276,03
Mens. 2011	151,22	161,38	124,33	113,40	99,72	106,53	1.409,68
Acum. 2012	740,12	884,32	992,20	1.094,30	1.183,78	1.276,03	
Acum. 2011	804,32	965,70	1.090,03	1.203,43	1.303,15	1.409,68	

AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA

AP-7

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



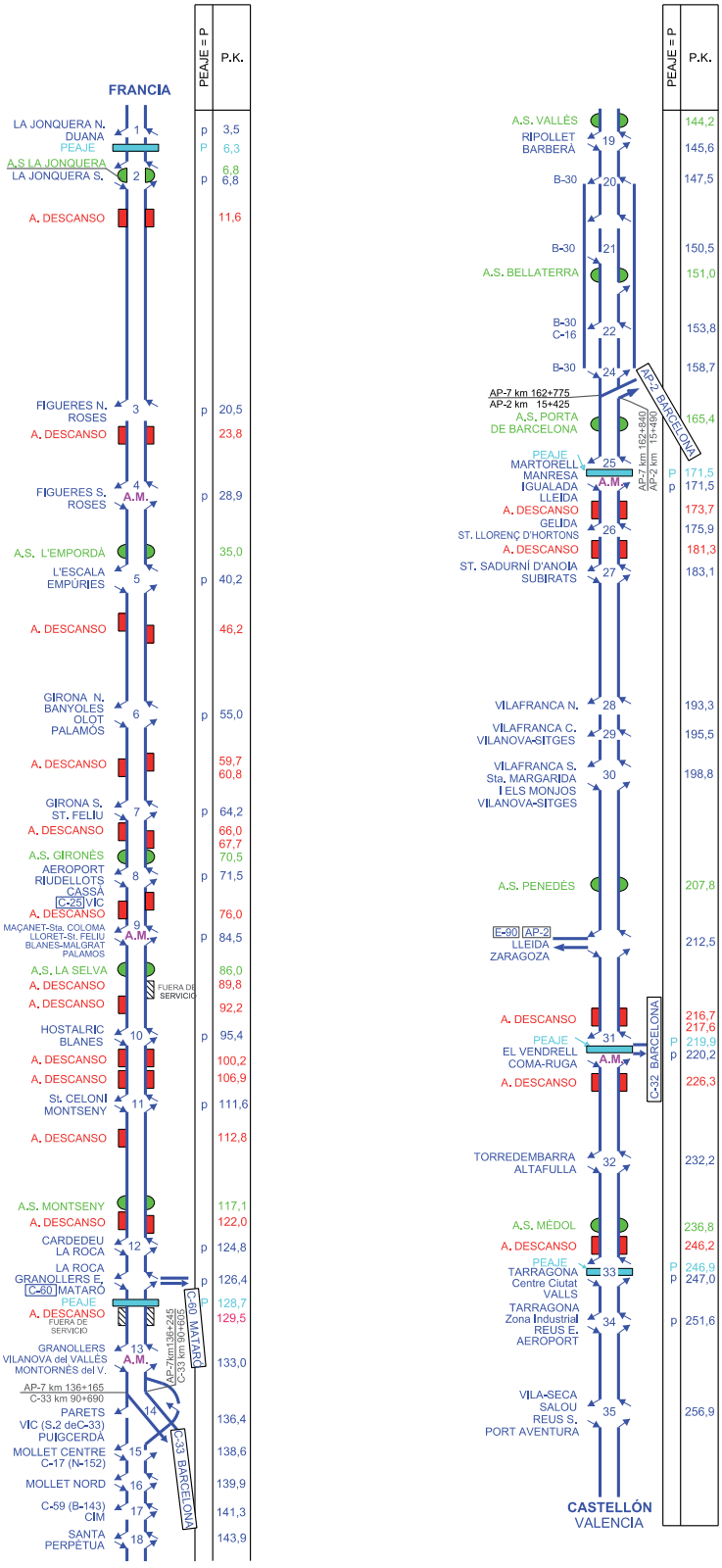
AP-7 MONTMELÓ-LA JONQUERA



[SERVICIOS]

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

AUTOPISTA AP-7
LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



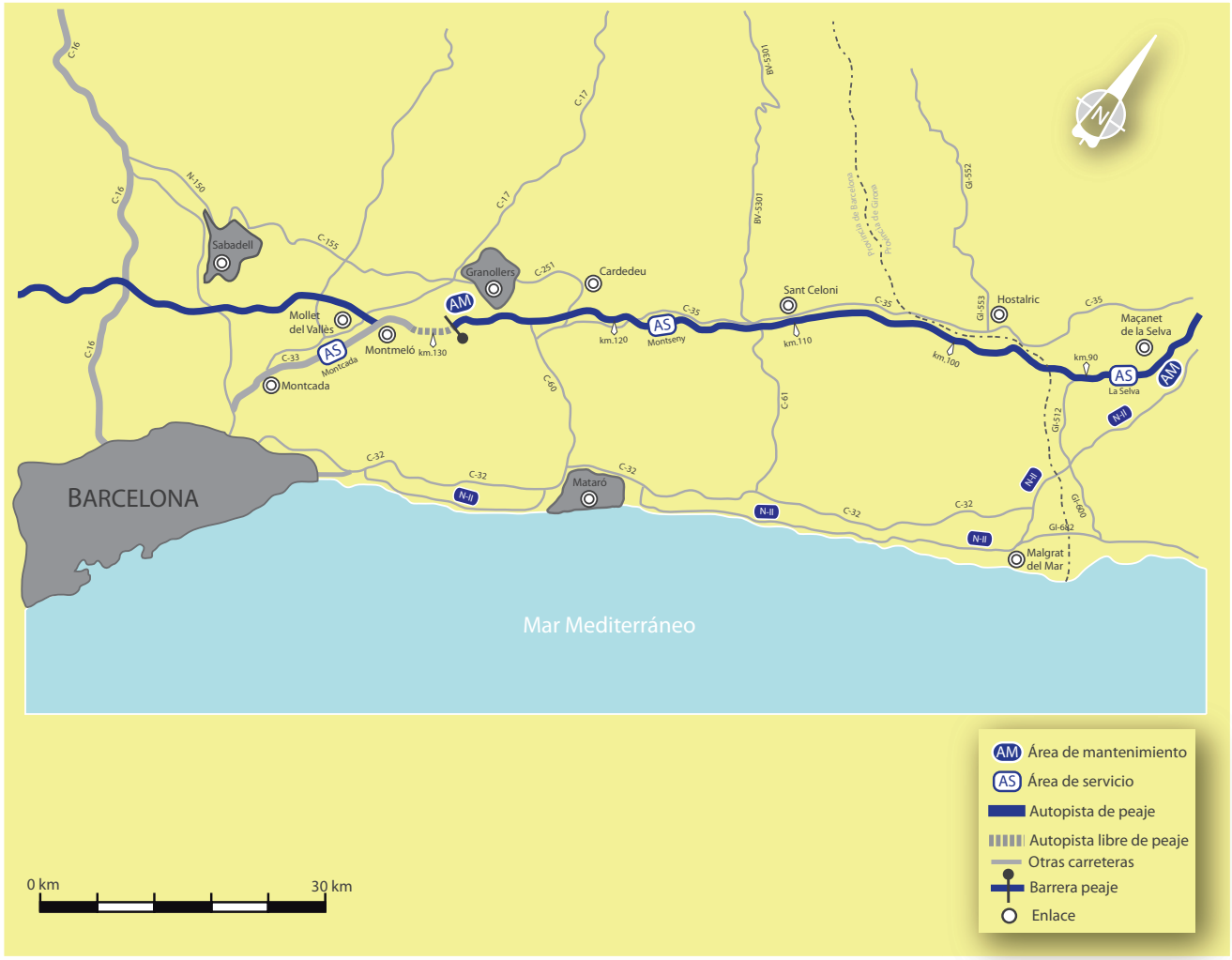
AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA

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														
19	La Selva	86	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x
20	Montseny	117	x	x	x	x	-	x	-	-	-	-	x	x
21	Montcada	144	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-	x	x



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-1y F-2, y su esquema de enlaces en la F-3.

Tabla T-1 (AP-7 ACESA M-LJ). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	653,9
Resultado de explotación 2012 (*)	459,6

Autopistas que explota	**Denominación**	**Fecha de concesión**	**Fecha de entrada en servicio**	**Fecha de expiración**
	Autopista AP-7: Montmeló - La Junquera	06/02/1967	29/01/1970	31/08/2021

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera en los tramos de peaje fue de 37.767 vehículos, de los cuales 30.172 corresponden a la categoría de ligeros y 7.595 son vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 39.166 veh/día. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (235,3) 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 15.997 Vh/día en el tramo Figueres S.-Figueres N. hasta 78.847 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.949,27 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 12,5% 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.

Tabla T-2 (AP-7 ACESA M-LJ). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Granollers - Enlace C-60	66.438	12.409	78.847	–6,36	155.623.994	29.067.491	184.691.485	–6,36
Enlace C-60 - Cardedeu	58.237	11.644	69.881	–6,22	37.087.363	7.415.566	44.502.929	–6,22
Cardedeu - St. Celoni	47.415	10.195	57.609	–6,41	228.7234.27	49.177.703	277.901.130	–6,41
St. Celoni - Hostalric	40.754	9.733	50.487	–5,79	242.086.534	57.815.124	299.901.658	–5,79
Hostalric - Límite B/Gl	38.478	9.699	48.178	–5,25	39.150.769	9.868.888	49.019.657	–5,25
Límite B/Gl - Lloret	38.478	9.699	48.178	–5,25	113.227.408	28.541.680	141.769.088	–5,25
Lloret - Cassa	26.553	6.607	33.160	–6,55	125.562.760	31.242.654	156.805.414	–6,55
Cassa - Girona S.	26.506	6.584	33.090	–7,88	71.110.513	17.662.244	88.772.757	–7,88
Girona S. - Girona N.	33.695	7.137	40.832	–6,28	114.320.792	24.213.629	138.534.421	–6,28
Girona N. - L'Escala	19.862	5.867	25.729	–6,45	106.861.679	31.564.106	138.425.785	–6,45
L'Escala - Figueres S.	18.025	5.777	23.802	–6,34	75.470.604	24.188.165	99.658.769	–6,34
Figueres S. - Figueres N.	11.515	4.483	15.997	–4,73	35.821.834	13.945.923	49.767.757	–4,73
Figueres N. - La Jonquera	15.874	5.272	21.147	–3,95	79.016.286	26.242.873	105.259.159	–3,95
La Jonquera - Aduana	14.979	6.262	21.241	–3,58	18.420.531	7.700.352	26.120.883	–3,58
Aduana - Frontera	20.220	8.627	28.847	–3,21	25.458.285	10.861.455	36.319.740	–3,21
Total tramo de peaje	30.172	7.595	37.767		1.467.942.779	369.507.853	1.837.450.632	

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Montmeló - Granollers	83.957	16.203	100.160	–6,08	93.720.655	18.093.849	111.814.504	–6,08
Total tramos libres	83.957	16.203	100.160		93.720.655	18.093.849	111.814.504	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	135,98	5,3%
IMD total (Vh/d)	39.166	235,3%
Demanda total (MVh x km)	1.949,27	12,5%

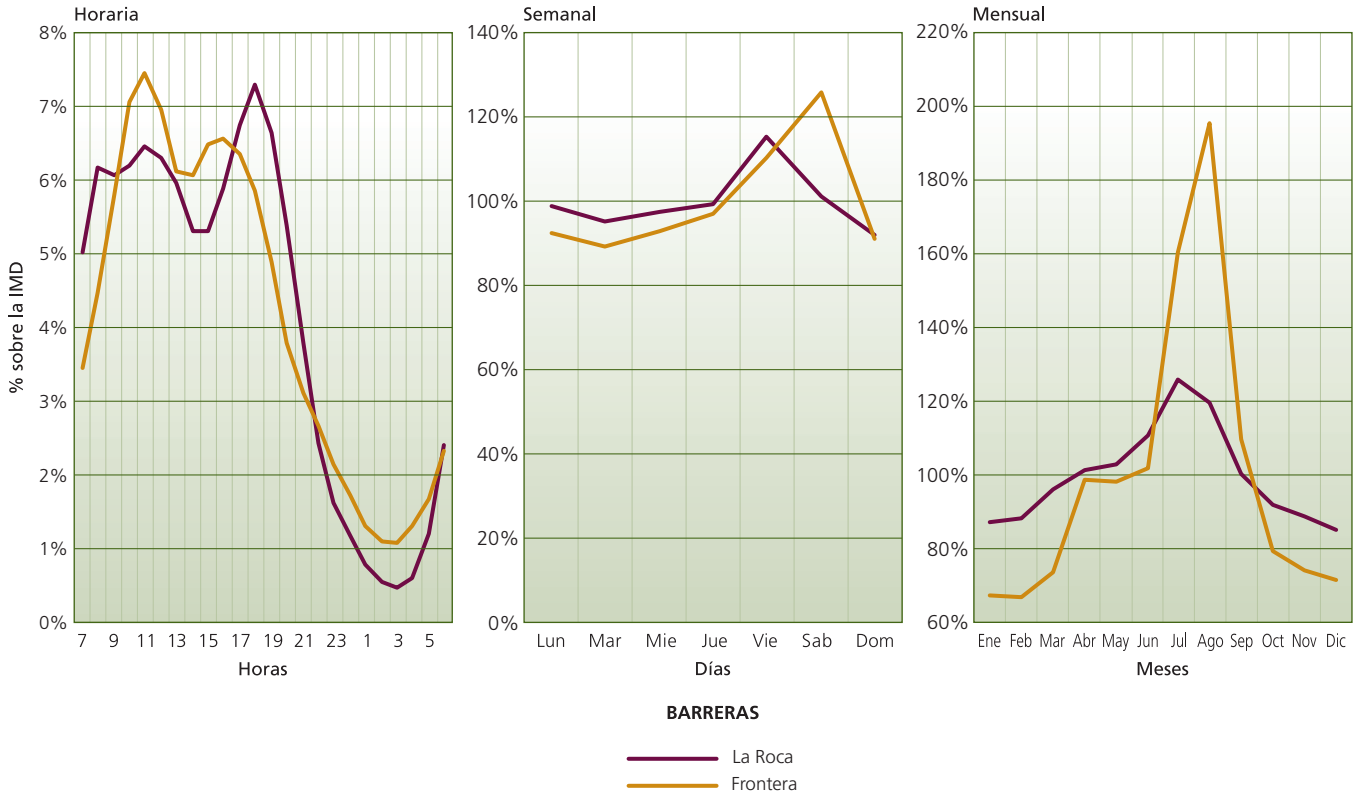
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,48% de la intensidad total diaria en la barrera de la Frontera , y la segunda llega a alcanzar el 7,32% en la Roca.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los sábados del 126,28% 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 (160,70%-195,88%).

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 2012



Horaria	La Roca		Frontera	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	3.976	5,04%	732	3,45%
8	4.874	6,18%	954	4,49%
9	4.786	6,07%	1.234	5,81%
10	4.886	6,20%	1.504	7,08%
11	5.098	6,47%	1.591	7,48%
12	4.985	6,32%	1.483	6,98%
13	4.713	5,98%	1.304	6,14%
14	4.198	5,32%	1.293	6,09%
15	4.192	5,32%	1.379	6,49%
16	4.643	5,89%	1.401	6,59%
17	5.338	6,77%	1.356	6,38%
18	5.768	7,32%	1.245	5,86%
19	5.245	6,65%	1.038	4,89%
20	4.263	5,41%	809	3,81%
21	2.997	3,80%	664	3,13%
22	1926	2,44%	565	2,66%
23	1277	1,62%	455	2,14%
24	925	1,17%	369	1,74%
1	619	0,79%	278	1,31%
2	424	0,54%	231	1,09%
3	374	0,47%	229	1,08%
4	476	0,60%	277	1,30%
5	958	1,21%	357	1,68%
6	1909	2,42%	496	2,33%
Total	78.850		21.244	

Diaria	La Roca		Frontera	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	78.047	98,98%	19.641	92,45%
Mar	75.081	95,22%	18.961	89,25%
Mie	77.008	97,66%	19.808	93,24%
Jue	78.547	99,62%	20.699	97,43%
Vie	91.079	115,51%	23.475	110,50%
Sáb	79.774	101,17%	26.826	126,28%
Dom	72.556	92,02%	19.365	91,16%
Total				

Mensual	La Roca		Frontera	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	68.937	87,43%	14.270	67,17%
Feb	69.542	88,20%	14.197	66,83%
Mar	75.835	96,18%	15.582	73,35%
Abr	80.053	101,53%	20.978	98,75%
May	81.192	102,97%	20.852	98,15%
Jun	87.477	110,94%	21.617	101,76%
Jul	99.403	126,07%	34.139	160,70%
Ago	94.495	119,84%	41.613	195,88%
Sep	79.187	100,43%	23.301	109,68%
Oct	72.392	91,81%	16.871	79,42%
Nov	70.107	88,91%	15.730	74,04%
Dic	67.036	85,02%	15.213	71,61%
Total				

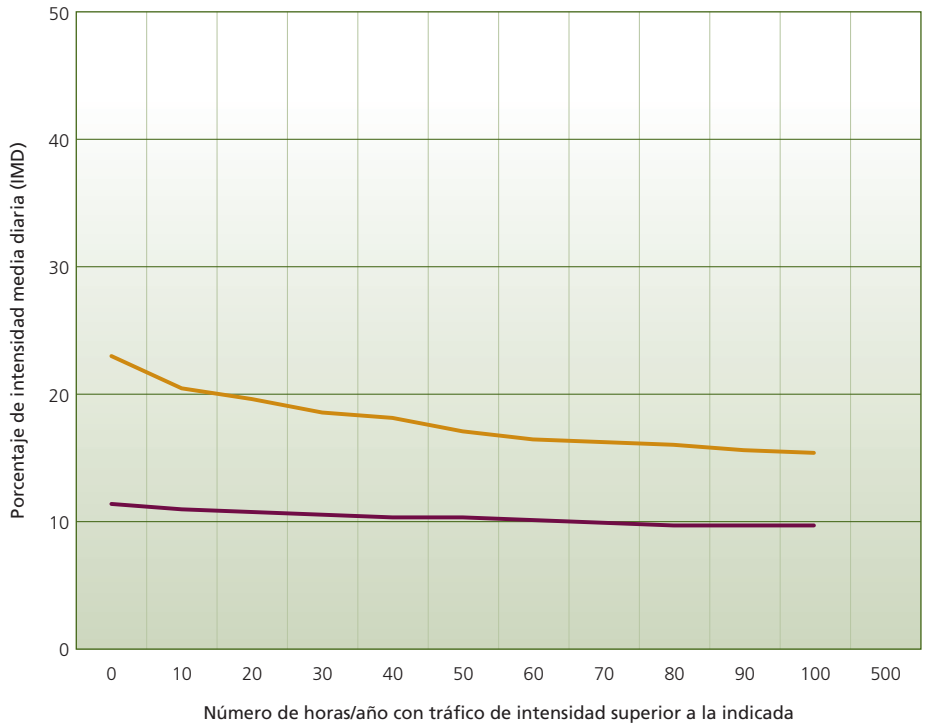
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo en La Roca una intensidad mayor o igual al 10,54% de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en la Frontera este valor fue de 18,61%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 9,66% de la intensidad media diaria (hora 100) en La Roca y al 15,29% en la Frontera.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 11,30% de la IMD en La Roca, y del 23,03% 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 2012. Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera



La Roca	
Número de horas/año	**% de la IMD diaria total**
0	11,30
10	10,93
20	10,67
30	**10,54**
40	10,36
50	10,26
60	10,03
70	9,88
80	9,78
90	9,72
100	**9,66**

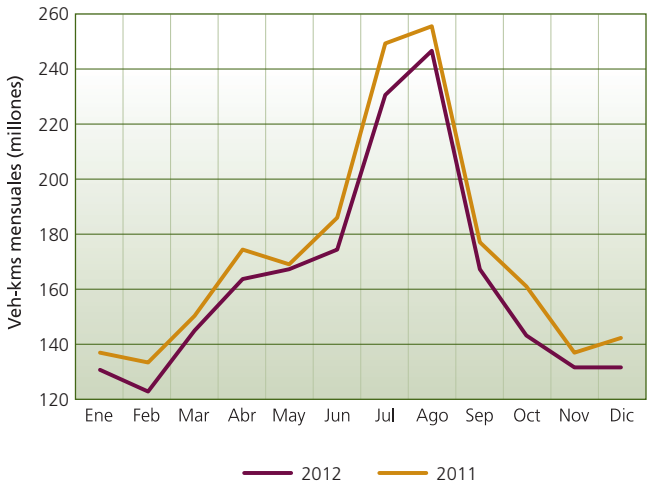
Frontera	
Número de horas/año	**% de la IMD diaria total**
0	23,03
10	20,42
20	19,52
30	**18,61**
40	18,05
50	17,13
60	16,51
70	16,30
80	15,98
90	15,68
100	**15,29**

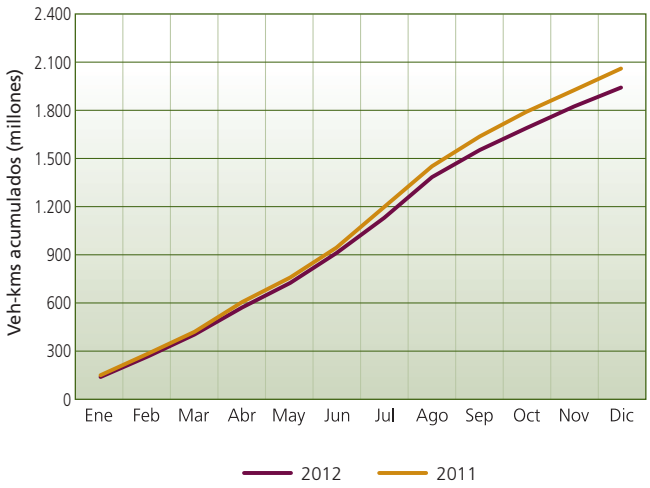
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 1.949 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-LJ). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2012.
Autopista AP-7: Montmeló-La Jonquera





Autopista AP-7 (ACESA M-LJ)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	130,05	122,21	144,59	163,32	166,51	174,37
Mens. 2011	136,09	132,64	150,00	173,98	168,25	185,78
Acum. 2012	130,05	252,26	396,85	560,17	726,69	901,05
Acum. 2011	136,09	268,72	418,72	592,70	760,95	946,73

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	230,19	246,27	166,96	142,57	131,39	130,83	1.949,27
Mens. 2011	257,38	267,49	178,34	168,50	148,26	149,46	2.116,15
Acum. 2012	1.131,25	1.377,52	1.544,47	1.687,04	1.818,43	1.949,27	
Acum. 2011	1.196,20	1.451,47	1.628,53	1.789,46	1.925,95	2.067,50	

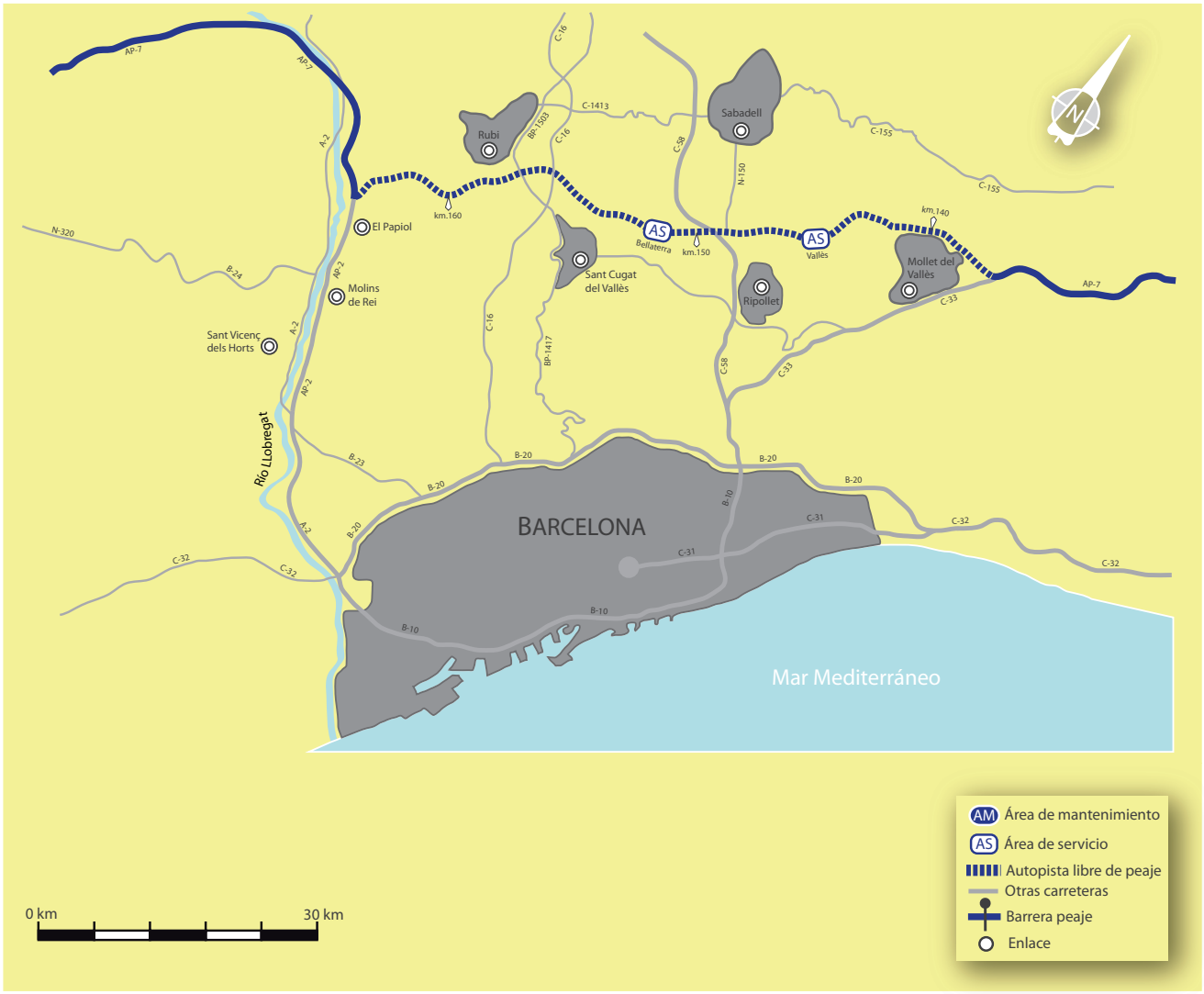
AUTOPISTA MONTMELÓ-PAPIOL

AP-7

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



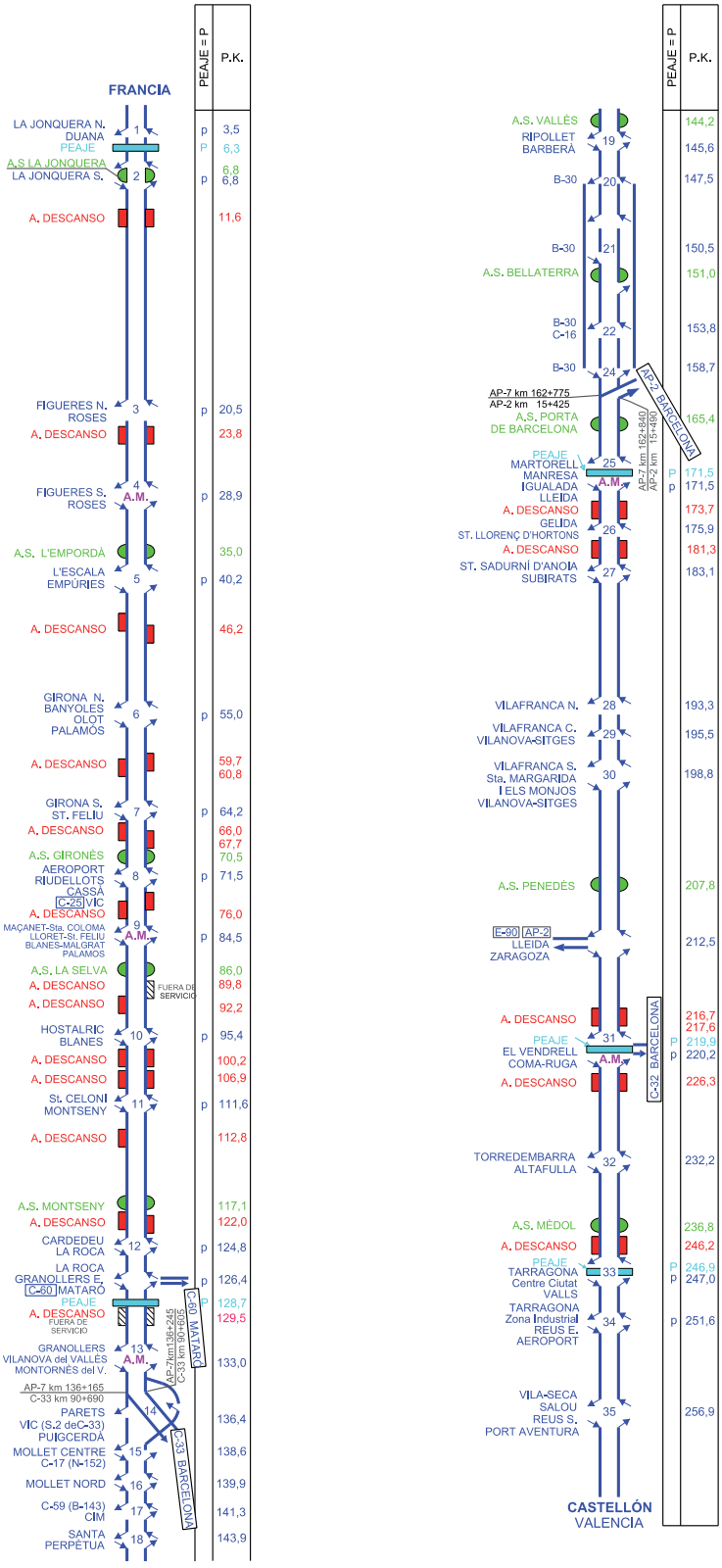
AP-7 MONTMELÓ-PAPIOL



[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 enlaces 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. Año 2012

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 2012 (*)	653,9
Resultado de explotación 2012 (*)	459,6

Autopistas que explota	**Denominación**	**Fecha de concesión**	**Fecha de entrada en servicio**	**Fecha de expiración**
	Autopista AP-7: Montmeló - La Junquera	06/02/1967	29/01/1970	31/08/2021

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Montmeló-Papiol fue de 103.289 vehículos, de los cuales 82.522 corresponden a la categoría de ligeros y 20.737 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy alta y desde luego muy superior (620,5%) 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 78.555 Vh/día en el tramo St. Cugat-Rubí hasta 123.570 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.007,10 millones de Vh × km, que corresponde aproximadamente al 6,5% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Montmelo-Mollet	83.865	19.158	103.023	–3,19	141.195.165	32.255.149	173.450.314	–3,19
Mollet-Caldes	88.159	20.426	108.585	–2,93	18.714.406	4.336.116	23.050.522	–2,93
Caldes-Sta. Perpetua	91.361	21.925	113.285	–4,74	91.954.576	22.067.026	114.021.602	–4,74
Sta. Perpetua-Barbera	89.388	22.103	111.491	–4,86	55.617.115	13.752.493	69.369.608	–4,86
Barbera-Valles	93.854	23.945	117.799	–4,19	57.365.617	14.635.391	72.001.008	–4,19
Valles-Bellaterra	62.200	17.493	79.693	–2,61	92.199.217	25.930.030	118.129.247	–2,61
Bellaterra-St. Cugat	74.455	21.589	96.044	–3,49	69.216.466	20.069.618	89.286.084	–3,49
St. Cugat-Rubí	62.434	16.121	78.555	–3,53	66.496.400	17.169.686	83.666.086	–3,53
Rubí-El Papiol	99.252	24.318	123.570	–3,65	212.144.692	51.977.841	264.122.533	–3,65
Total tramos libres	**82.552**	**20.737**	**103.289**	**–3,66**	**804.903.654**	**202.193.350**	**1.007.097.004**	**–3,66**

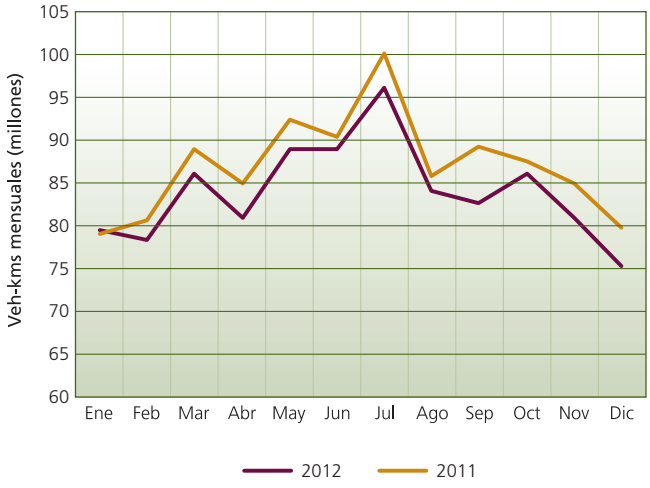
Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	26,64	1,0%
IMD total (Vh/d)	103.289	620,5%
Demanda total (MVh x km)	**1.007,10**	**6,5%**

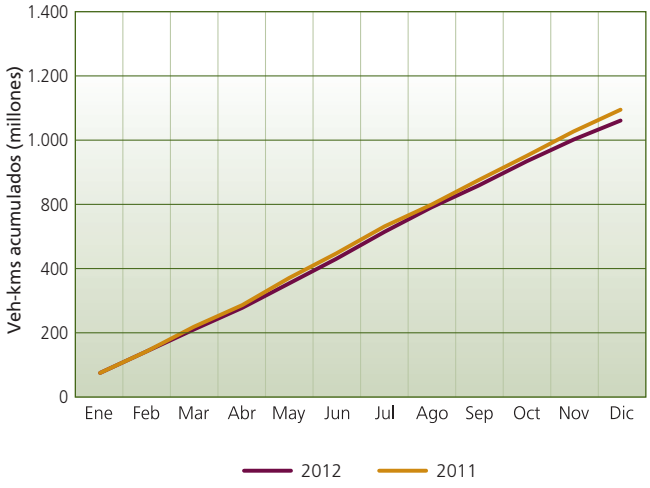
b) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano junio-julio. La utilización de la vía durante este año superó los 1.007 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 ACESA M-P). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2012.
Autopista AP-7: Montmeló-Papiol





Autopista AP-7 (ACESA M-P)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	79,39	78,14	86,05	80,76	89,01	89,00
Mens. 2011	78,93	80,45	88,97	84,83	92,34	90,22
Acum. 2012	79,39	157,53	243,57	324,33	413,35	502,34
Acum. 2011	78,93	159,39	248,35	333,19	425,53	515,75

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	96,18	84,02	82,47	85,97	80,94	75,16	1.007,10
Mens. 2011	100,10	85,62	89,09	87,48	84,79	79,65	1.042,47
Acum. 2012	598,53	682,55	765,02	850,99	931,93	1.007,10	
Acum. 2011	615,84	701,47	790,56	878,03	962,83	1.042,47	

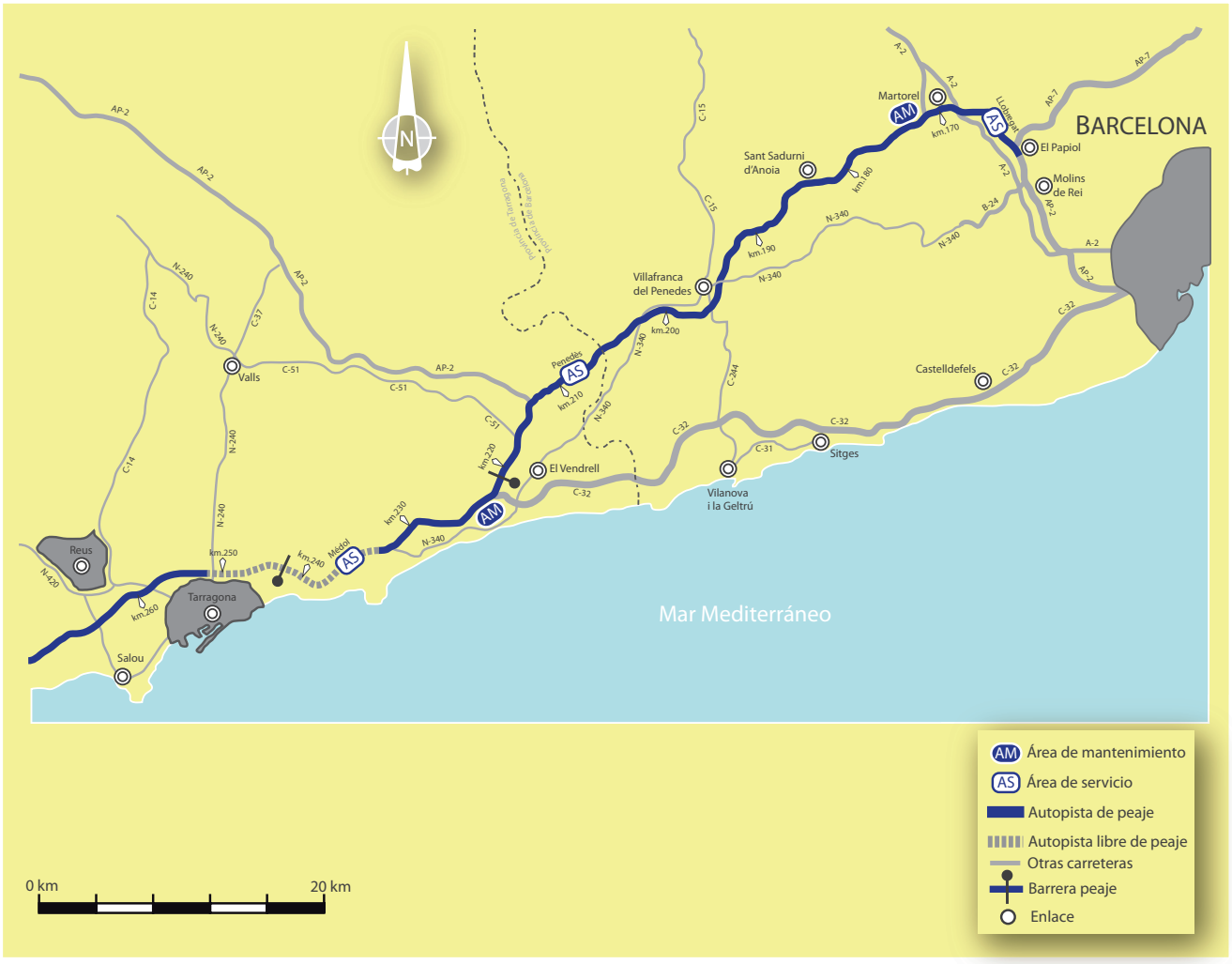
AUTOPISTA EL BARCELONA-TARRAGONA

AP-7

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



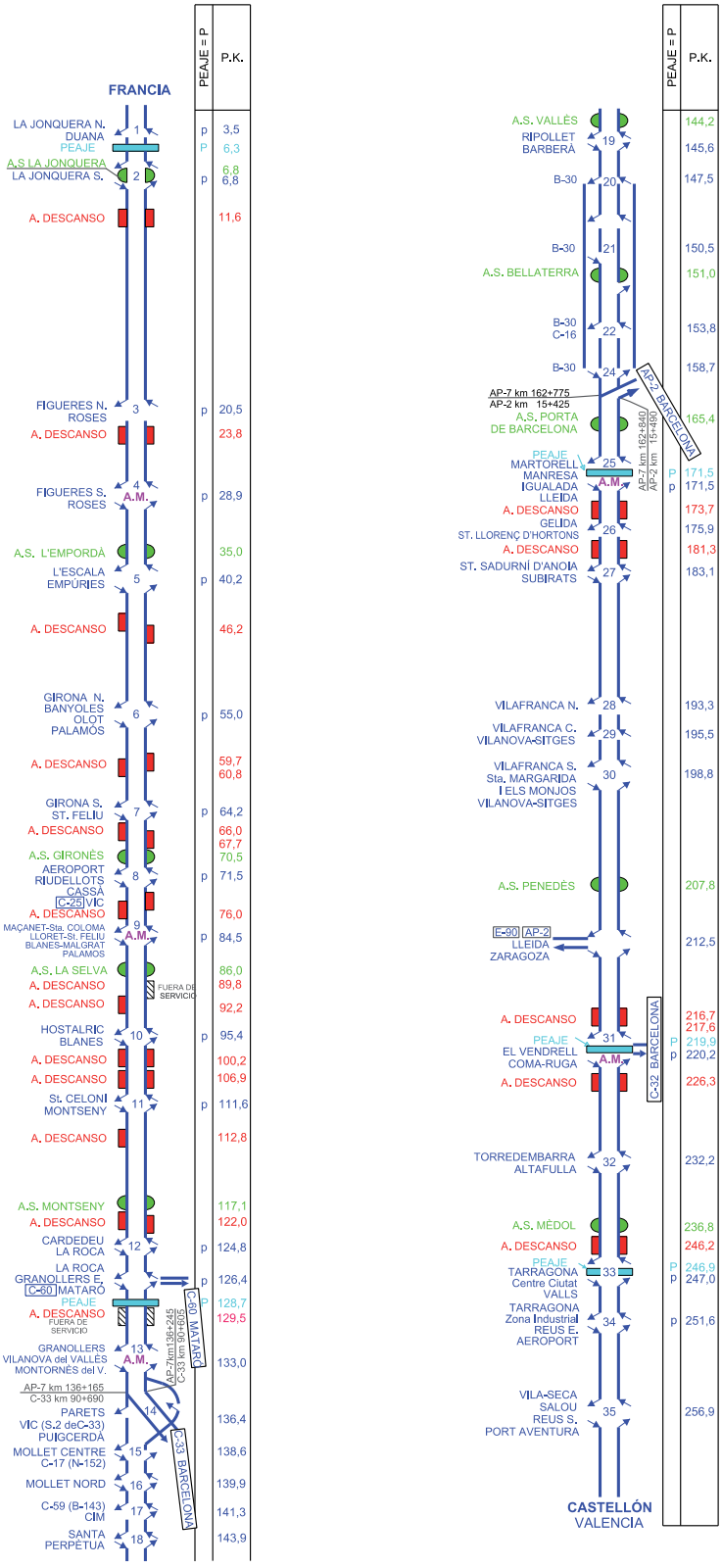
AP-7 BARCELONA-TARRAGONA



[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

AUTOPISTA AP-7
LA JONQUERA - BARCELONA - TARRAGONA



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



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. Año 2012

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 2012 (*)	653,9
Resultado de explotación 2012 (*)	459,6

Autopistas que explota	**Denominación**	**Fecha de concesión**	**Fecha de entrada en servicio**	**Fecha de expiración**
	Autopista AP-7: Montmeló - La Junquera	06/02/1967	29/01/1970	31/08/2021

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Barcelona-Tarragona fue de 45.535 vehículos para los tramos de peaje, de los cuales 37.784 corresponden a la categoría de ligeros y 7.751 son vehículos pesados, siendo la IMD total de la concesión de 47.589 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD muy superior (285,9%) 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 15.649 Vh/día en el tramo Salou-Fin de la Concesión hasta 68.904 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.748,01 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.

Tabla T-2 (AP-7 ACESA B-T). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	Longitud	IMD				Vehículos x km			
		Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
El Papiol - Martorell	9,58	55.798	13.106	68.904	–7,72	195.643.756	45.953.191	241.596.947	–7,72
Martorell - Gelida	4,17	56.632	11.822	68.453	–7,68	86.432.303	18.042.797	104.475.100	–7,68
Gelida - Sant Sadurní	7,09	53.289	11.475	64.764	–7,21	138.281.616	29.777.924	168.059.540	–7,21
Sant Sadurní - Vilafranca N.	10,64	50.931	10.756	61.687	–8,88	198.335.802	41.886.784	240.222.586	–8,88
Vilafranca N. - Vilafranca C	2,19	40.851	7.717	48.568	–10,38	32.743.492	6.185.404	38.928.896	–10,38
Vilafranca C. - Vilafranca S	3,26	33.923	7.277	41.200	–10,21	40.475.437	8.682.921	49.158.358	–10,21
Vilafranca S. - Límite B/T	8,44	34.429	7.604	42.032	–9,09	106.351.528	23.488.402	129.839.930	–9,09
Límite B/T - Enlace Medit.	5,54	34.429	7.604	42.032	–9,09	69.808.941	15.417.743	85.226.684	–9,09
Enlace Medit. - El Vendrell	7,31	28.435	6.246	34.681	–8,97	76.076.281	16.711.918	92.788.199	–8,97
El Vendrell - Altafulla	12,14	32.019	6.774	38.793	–7,95	142.266.961	30.098.231	172.365.192	–7,95
Altafulla - Tarragona	14,73	29.967	4.476	34.444	–9,55	161.559.775	24.131.570	185.691.345	–9,55
Tarragona - Reus	4,65	25.384	3.723	29.107	–10,19	43.201.109	6.336.843	49.537.952	–10,19
Reus - Salou	5,35	19.139	3.009	22.148	–10,31	37.475.166	5.891.947	43.367.113	–10,31
Salou - Fin concesión	1,51	13.045	2.604	15.649	–13,19	7.209.197	1.439.210	8.648.407	–13,19
Total tramo de peaje	96,6	37.784	7.751	45.535		1.335.861.364	274.044.885	1.609.906.249	

Tramos libres de peaje		IMD				Vehículos x km			
		Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Molins de Rei-El Papiol	3,76	79.878	20.477	100.355	–2,97	109.924.358	28.179.872	138.104.230	–2,97
Total tramos libres	3,76	79.878	20.477	100.355		109.924.358	28.179.872	138.104.230	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	100,36	3,9%
IMD total (Vh/d)	47.589	285,9%
Demanda total (MVh x km)	1.748,01	11,2%

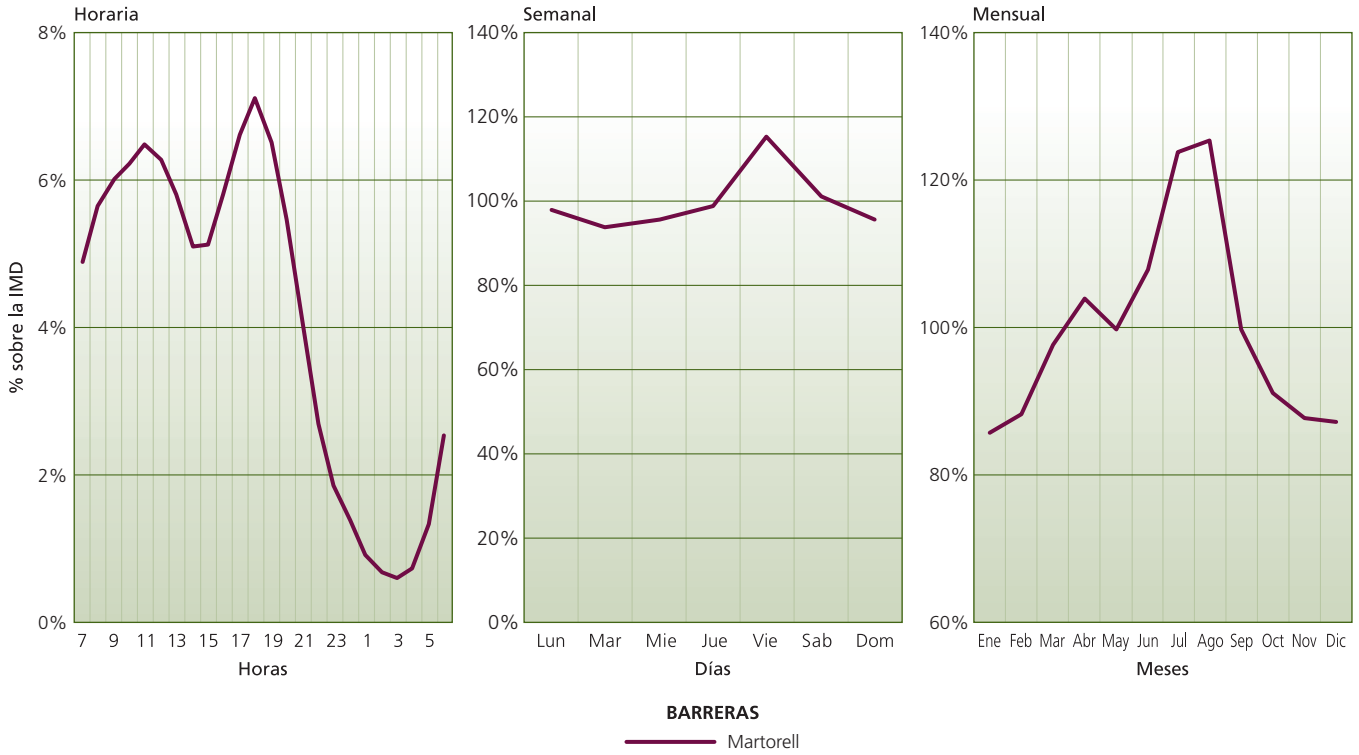
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza un valor del 6,49% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,13%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,57% de la IMD. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (124,08%-125,62%).

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 2012



Horaria	Martorell	
Horas	IMD	% s/IMD
7	2.677	4,91%
8	3.086	5,66%
9	3.284	6,02%
10	3.397	6,23%
11	3.538	6,49%
12	3.432	6,29%
13	3.179	5,83%
14	2.785	5,11%
15	2.810	5,15%
16	3.170	5,81%
17	3.609	6,62%
18	3.896	7,13%
19	3.568	6,54%
20	2.987	5,48%
21	2.180	4,00%
22	1.470	2,69%
23	1.014	1,86%
24	753	1,38%
1	502	0,92%
2	364	0,67%
3	329	0,60%
4	400	0,73%
5	723	1,33%
6	1.393	2,55%
Total	54.546	

Diaria	Martorell	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	53.484	98,05%
Mar	51.204	93,87%
Mie	52.410	96,08%
Jue	54.077	99,14%
Vie	63.041	115,57%
Sáb	55.376	101,52%
Dom	52.288	95,86%
Total		

Mensual	Martorell	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	46.790	85,78%
Feb	48.107	88,20%
Mar	53.371	97,85%
Abr	56.725	103,99%
May	54.473	99,87%
Jun	58.846	107,88%
Jul	67.680	124,08%
Ago	68.518	125,62%
Sep	54.479	99,88%
Oct	49.742	91,19%
Nov	47.833	87,69%
Dic	47.552	87,18%
Total		

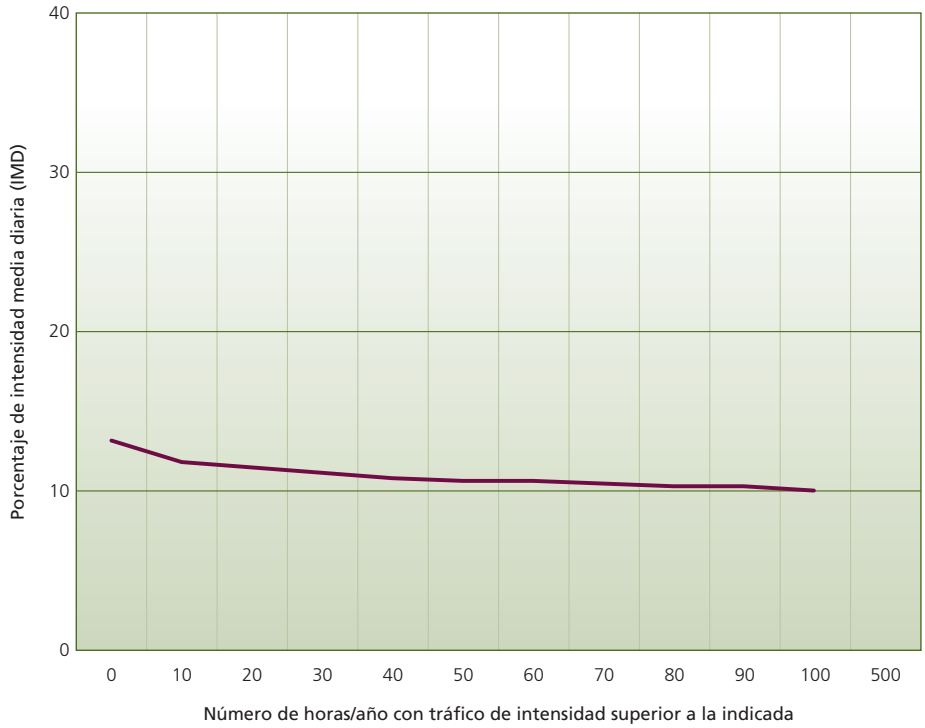
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 11,13% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 10,01% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 13,10% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 ACESA B-T). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. Autopista AP-7: Barcelona-Tarragona



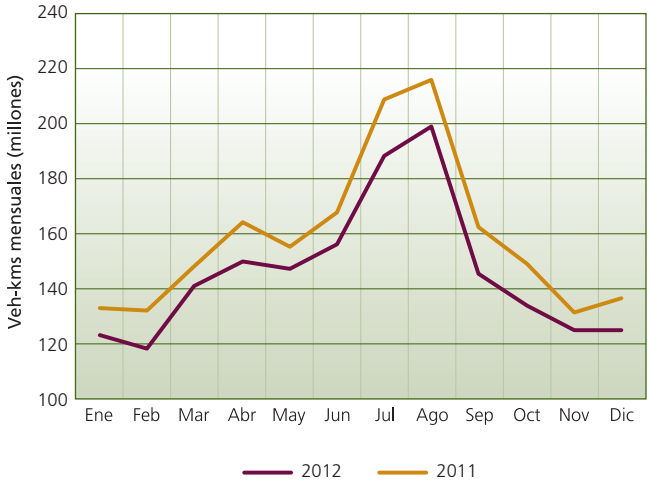
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	13,10
10	11,73
20	11,42
30	11,13
40	10,87
50	10,66
60	10,55
70	10,41
80	10,30
90	10,21
100	10,01

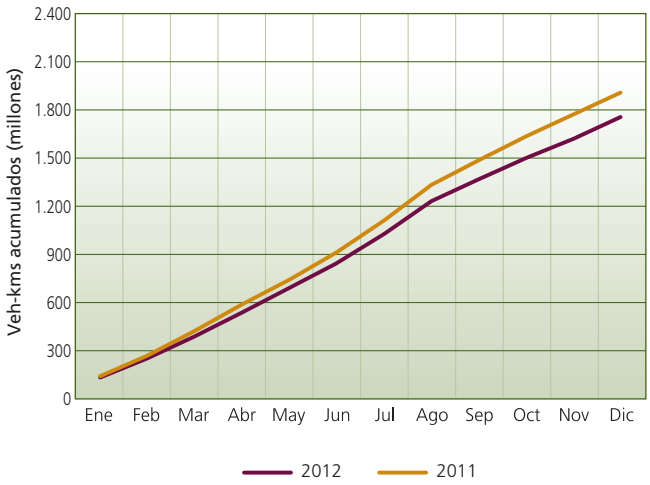
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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. La utilización de la vía durante este año superó los 1.748 millones de Vh × 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 2012. AP-7: Barcelona-Tarragona





Autopista AP-7 (ACESA B-T)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	122,48	117,73	140,53	149,48	147,07	155,83
Mens. 2011	132,20	131,23	147,76	164,18	154,69	167,79
Acum. 2012	122,48	240,21	380,74	530,22	677,29	833,11
Acum. 2011	132,20	263,43	411,19	575,37	730,06	897,85

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	188,23	198,84	145,31	133,82	124,07	124,62	1.748,01
Mens. 2011	208,41	216,21	161,76	148,64	130,93	135,75	1.899,54
Acum. 2012	1.021,34	1.220,19	1.365,50	1.499,32	1.623,39	1.748,01	
Acum. 2011	1.106,26	1.322,47	1.484,23	1.632,86	1.763,80	1.899,54	

AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO SALOU-PUÇOL)

AP-7

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



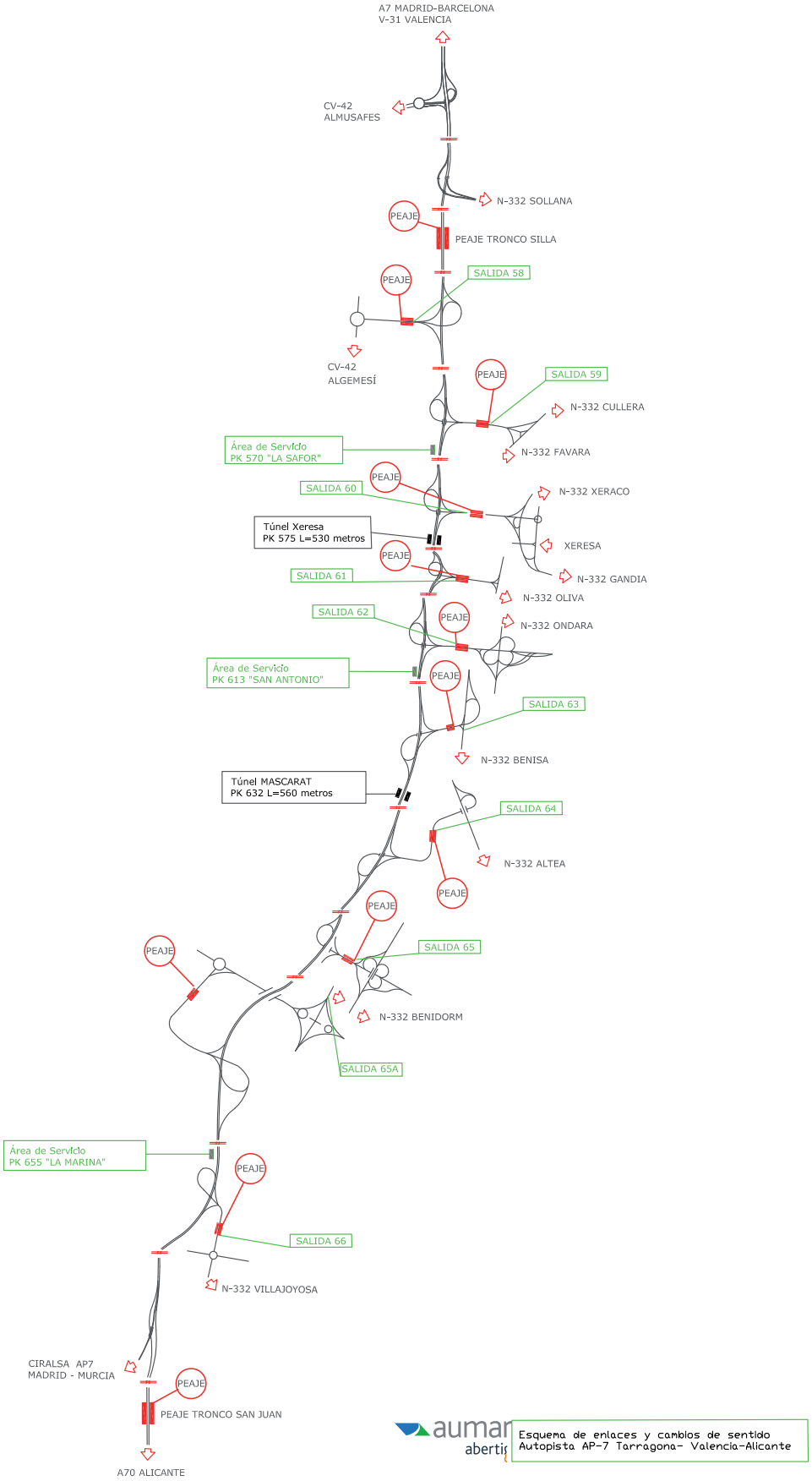
AP-7 AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA (TRAMO SALOU-PUÇOL)



[SERVICIOS]

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

▲ Dirección Barcelona ▼ Dirección Valencia ● Ambas direcciones



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



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

AUTOPISTA AP-7: Tarragona-Valencia

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS AUMAR, S.A.C.R.
Longitud: 225,3 km

La autopista AP-7 en la parte que corresponde al itinerario Tarragona-Valencia posee una longitud total de 225,3 km distribuidos en 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 2012 (*)	259,7
Resultado de explotación 2012 (*)	125,2

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla - Cádiz	31/07/1973		31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona - Valencia	09/09/1975		31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia - Alicante	23/12/1976		31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Tarragona-Valencia en los tramos de peaje fue de 14.467 vehículos, de los cuales 11.830 corresponden a la categoría de ligeros y 2.637 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 16.258. Las cifras anteriores muestran una IMD de un valor similar (99,3%) 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 11.908 Vh/día en los tramos Moncofa-Limite C/V y Límite C/V-Sagunto N. hasta 18.609 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.363,05 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 8,7% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Salou-Cambrils	13.047	2.606	15.653	–12,32	32.949.503	6.580.927	39.530.430	–12,32
Cambrils-Hospitalet	12.282	2.569	14.851	–12,69	70.123.654	14.668.570	84.792.224	–12,69
Hospitalet -L'Ametlla	13.988	3.152	17.140	–17,23	83.959.964	18.917.434	102.877.398	–17,23
L'Ametlla-L'Ampolla	14.721	3.190	17.911	–13,97	57.652.040	12.493.419	70.145.459	–13,97
L'Ampolla-Tortosa	14.927	3.682	18.609	–11,14	59.551.747	14.688.113	74.239.860	–11,14
Tortosa-Amposta	13.464	3.569	17.033	–10,54	26.609.688	7.054.603	33.664.291	–10,54
Amposta-Límite T/C	11.427	3.095	14.522	–9,04	85.861.634	23.257.948	109.119.582	–9,04
Límite T/C-Vinaros	11.427	3.095	14.522	–9,04	15.348.865	4.157.656	19.506.521	–9,04
Vinaros-Peñíscola	11.003	3.097	14.100	–8,86	76.517.408	21.537.507	98.054.915	–8,86
Peñíscola-Torreblanca	11.969	2.658	14.627	–10,75	111.707.420	24.809.136	136.516.556	–10,75
Torreblanca-Oropesa	10.753	2.126	12.879	–15,51	61.003.927	12.058.092	73.062.019	–15,51
Oropesa-Castellón N.	10.913	2.121	13.034	–15,48	75.488.699	14.671.147	90.159.846	–15,48
Castellón N.-Castellón S.	10.413	2.078	12.491	–15,54	28.965.910	5.780.425	34.746.335	–15,54
Castellón S.-Vila-Real	10.281	1.927	12.208	–14,82	41.014.118	7.688.012	48.702.130	–14,82
Vila-Real-Moncofa	10.330	1.860	12.190	–14,94	40.454.828	7.284.272	47.739.100	–14,94
Moncofa-Límite C/V	10.109	1.799	11.908	–14,82	38.107.528	6.783.254	44.890.782	–14,82
Límite C/V-Sagunto N.	10.109	1.799	11.908	–14,82	14.799.040	2.634.272	17.433.312	–14,82
Total tramo de peaje	11.830	2.637	14.467		920.115.973	205.064.787	1.125.180.760	

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12/11
Sagunto N.-Sagunto O.	43.258	8.617	51.875	–9,16	71.245.178	14.192.307	85.437.485	–9,16
Sagunto O.-Puçol	41.717	8.339	50.056	–8,81	127.034.038	25.394.613	152.428.651	–8,81
Total tramos libres	42.258	8.437	50.694		198.279.216	39.586.920	237.866.136	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	225,32	8,8%
IMD total (Vh/d)	16.528	99,3%
Demanda total (MVh x km)	1.363,05	8,7%

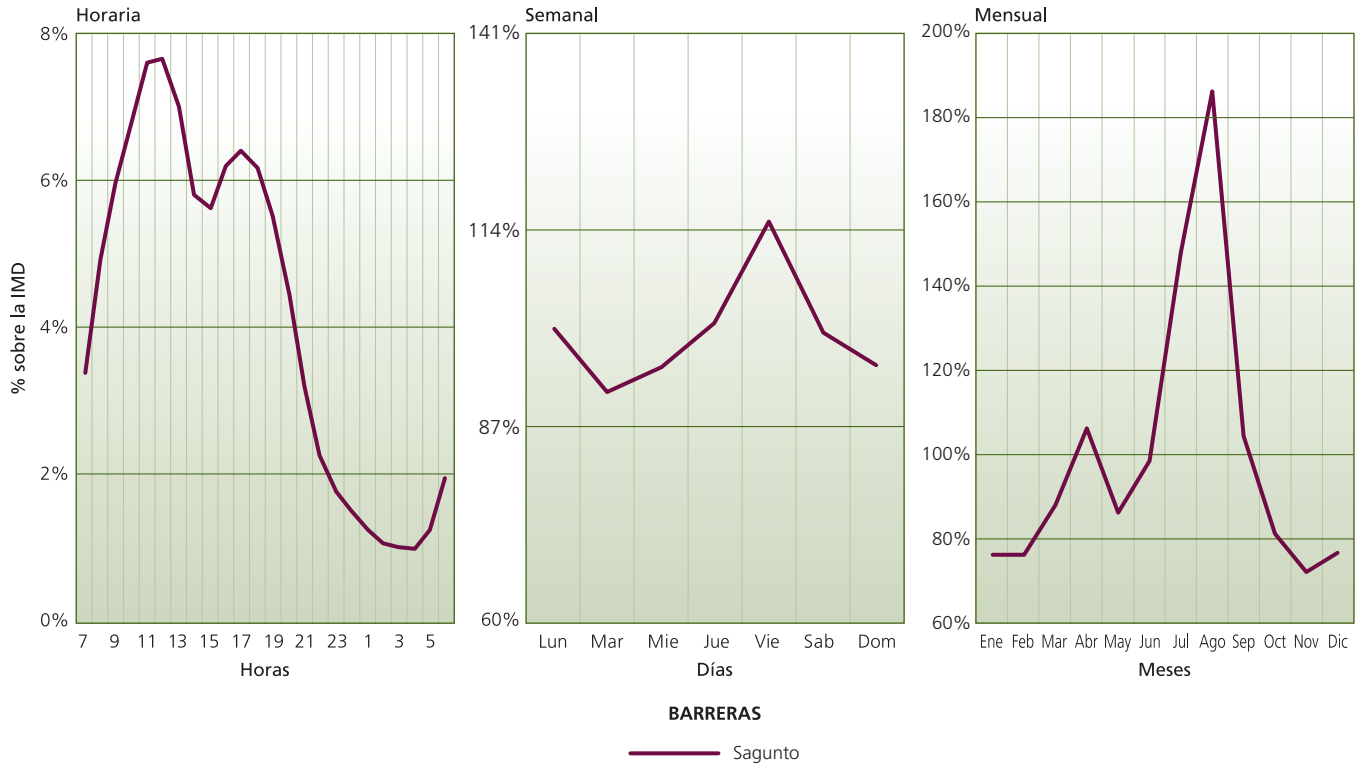
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Tarragona-Valencia a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 17 h. La primera de ellas alcanza un valor del 7,65% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 6,40%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra una punta los viernes con un valor del 115,50% 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 147,87%-186,18%.

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 2012



Horaria	Sagunto	
Horas	IMD	% s/IMD
7	404	3,39%
8	589	4,94%
9	711	5,97%
10	814	6,83%
11	907	7,61%
12	912	7,65%
13	835	7,01%
14	694	5,82%
15	670	5,62%
16	740	6,21%
17	763	6,40%
18	737	6,18%
19	658	5,52%
20	533	4,47%
21	383	3,21%
22	270	2,27%
23	213	1,79%
24	182	1,53%
1	151	1,27%
2	127	1,07%
3	123	1,03%
4	119	1,00%
5	149	1,25%
6	233	1,96%
Total	11.917	

Diaria	Sagunto	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	11.977	100,50%
Mar	10.943	91,83%
Mie	11.366	95,38%
Jue	12.083	101,39%
Vie	13.764	115,50%
Sáb	11.925	100,07%
Dom	11.371	95,42%
Total	11.917	

Mensual	Sagunto	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	9.072	76,13%
Feb	9.041	75,87%
Mar	10.451	87,70%
Abr	12.634	106,02%
May	10.236	85,89%
Jun	11.747	98,57%
Jul	17.622	147,87%
Ago	22.187	186,18%
Sep	12.417	104,20%
Oct	9.673	81,17%
Nov	8.556	71,80%
Dic	9.104	76,40%
Total	11.917	

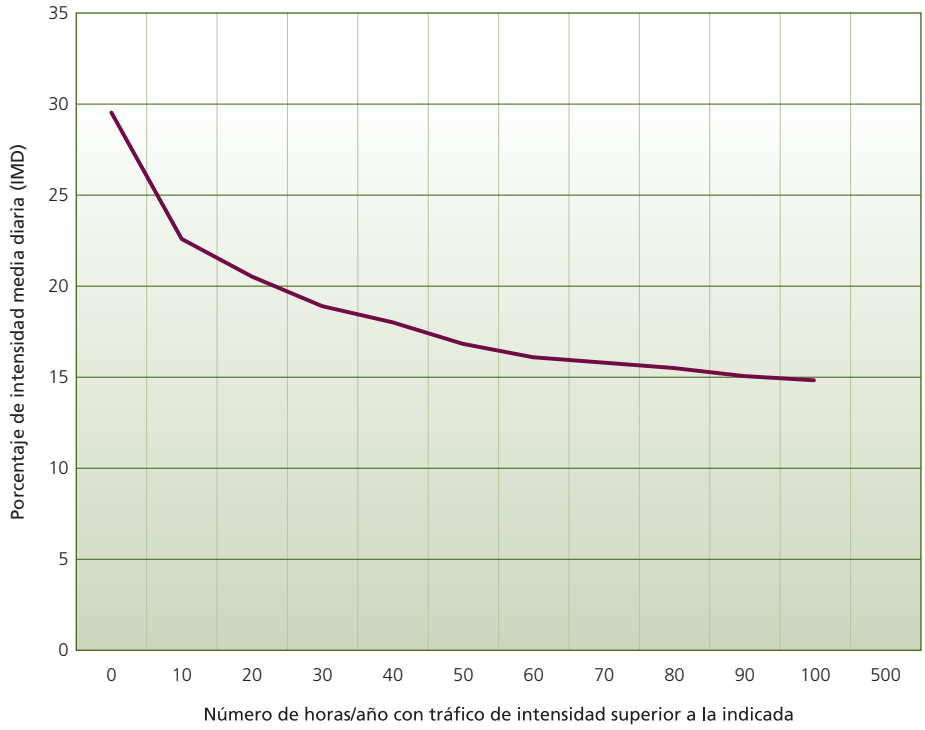
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 18,84% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 14,83% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 29,56% 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 AUMAR T-V). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. Autopista AP-7: Tarragona-Valencia



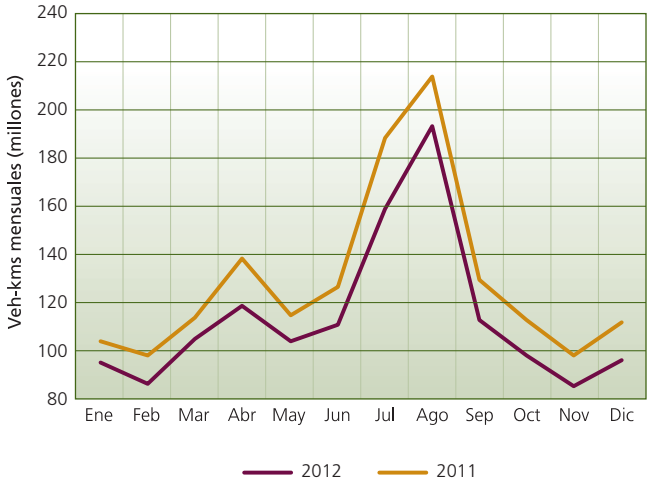
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	29,56
10	22,53
20	20,53
30	18,84
40	18,03
50	16,90
60	16,13
70	15,87
80	15,44
90	15,12
100	14,83

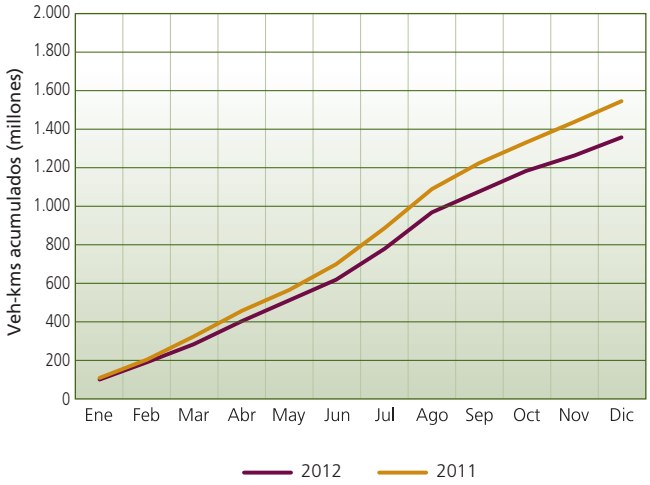
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 1.363 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (AP-7 AUMAR T-V). Distribución mensual de los Vh x km. Año 2012. AP-7: Tarragona-Valencia





Autopista AP-7 (AUMAR T-V)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	95,29	86,27	104,77	118,27	104,00	110,84
Mens. 2011	103,88	98,10	113,66	138,31	114,29	126,56
Acum. 2012	95,29	181,56	286,33	404,60	508,60	619,43
Acum. 2011	103,88	201,98	315,63	453,95	568,24	694,79

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	158,67	193,11	113,09	98,08	85,07	95,59	1.363,05
Mens. 2011	188,29	214,22	129,45	112,41	97,96	111,74	1.548,86
Acum. 2012	778,10	971,21	1.084,30	1.182,39	1.267,46	1.363,05	
Acum. 2011	883,08	1.097,30	1.226,75	1.339,16	1.437,13	1.548,86	

AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)

AP-7

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



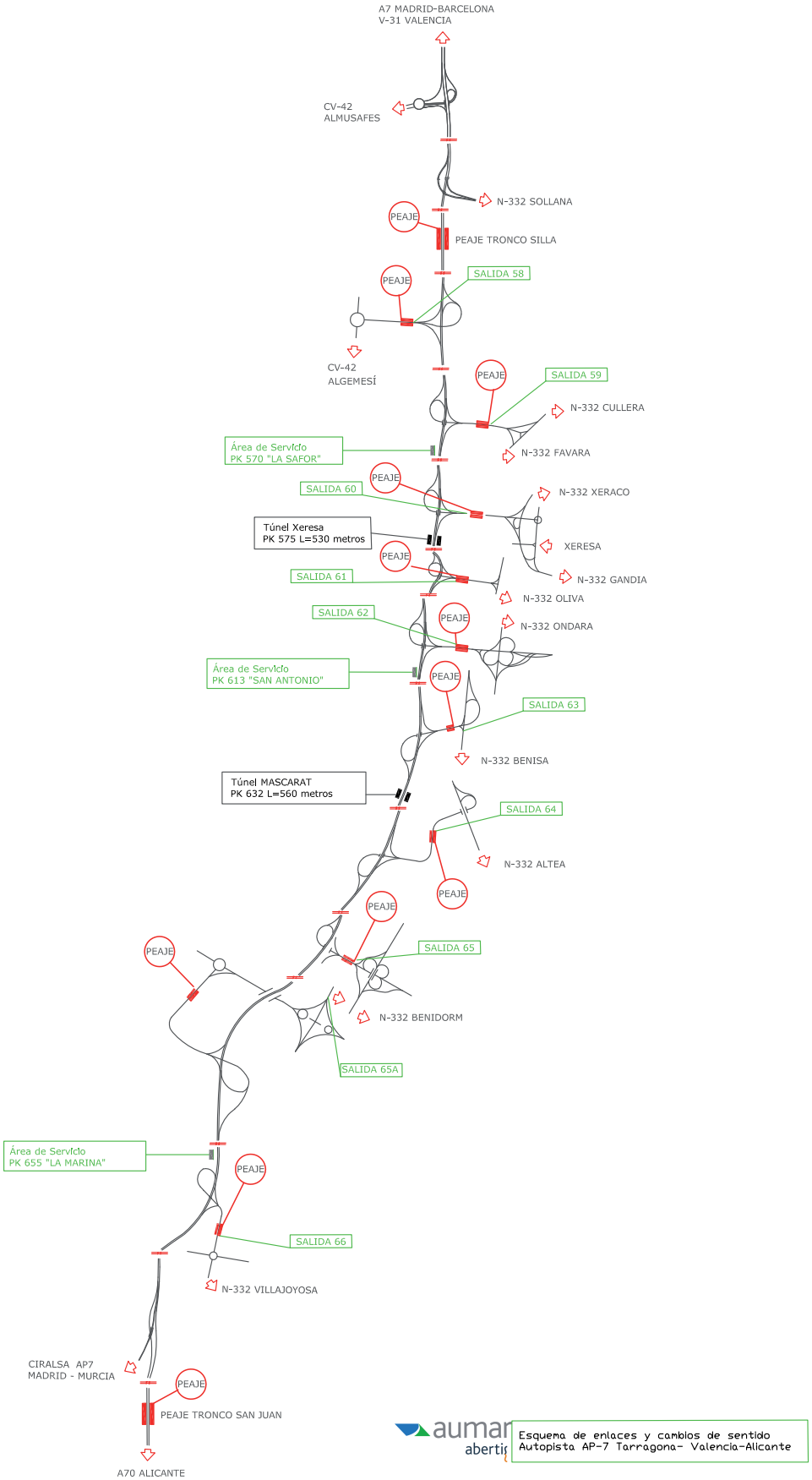
AP-7 AUTOPISTA VALENCIA-ALICANTE (TRAMO VALENCIA-ONDARA)



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-7 VALENCIA-ALICANTE														
	La Safor	570	●	●	●	●	-	-	●	-	●	■	●	●
	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 T-V). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	259,7
Resultado de explotación 2012 (*)	125,2

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-4: Sevilla - Cádiz	31/07/1973		31/12/2019
	Autopista AP-7: Tarragona - Valencia	09/09/1975		31/12/2019
	Autopista AP-7: Valencia - Alicante	23/12/1976		31/12/2019

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Valencia-Alicante en los tramos de peaje fue de 16.570 vehículos, de los cuales 15.545 corresponden a la categoría de ligeros y 1.025 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión de 17.691. Las cifras anteriores muestran una IMD algo superior (106,3%) 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 14.342 Vh/día en el tramo Xeresa-Oliva hasta 20.772 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 2012 para el conjunto de la vía en 961,267 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 6,2% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor ligeramente superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 5,8%.

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

Tabla T-2 (AP-7 AUMAR V-A). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Sollana-Algemesi	15.084	844	15.928	–17,34	44.166.824	2.469.872	46.636.696	–17,34
Algemesi-Favara	15.635	871	16.506	–17,33	79.657.966	4.437.236	84.095.202	–17,33
Favara-Xeresa	15.768	886	16.654	–15,19	83.737.209	4.702.674	88.439.883	–15,19
Xeresa-Oliva	13.597	745	14.342	–12,89	75.044.536	4.110.083	79.154.619	–12,89
Oliva-Limite V/A	14.393	858	15.251	–12,73	64.214.859	3.828.930	68.043.789	–12,73
Limite V/A-Ondara	14.393	858	15.251	–12,73	41.299.797	2.462.573	43.762.370	–12,73
Ondara-Benissa	14.443	1.085	15.528	–12,82	65.971.562	4.956.869	70.928.431	–12,82
Benissa-Altea	14.000	1.187	15.187	–13,05	85.824.707	7.278.581	93.103.288	–13,05
Altea-Benidorm	16.270	1.211	17.481	–12,71	61.991.207	4.614.095	66.605.302	–12,71
Benidorm-Terra Mítica	16.666	1.185	17.851	–14,21	23.423.486	1.664.892	25.088.378	–14,21
Terra Mítica-Vilajoyosa	18.534	1.296	19.830	–14,22	41.921.585	2.930.989	44.852.574	–14,22
Vilajoyosa-Var. Alicante	19.429	1.343	20.772	–14,21	120.884.331	8.355.585	129.239.916	–14,21
Var. Alicante-San Juan	14.331	1.059	15.390	–13,93	22.134.710	1.635.185	23.769.895	–13,93
Total tramo de peaje	15.545	1.025	16.570		810.272.779	53.447.564	863.720.343	

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Silla-Sollana	41.325	2.548	43.873	–22,51	92.262.182	5.688.569	97.950.751	–22,51
Total tramos libres	41.325	2.548	43.873		92.262.182	5.688.569	97.950.751	

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	148,52	5,8%
IMD total (Vh/d)	17.691	106,3%
Demanda total (MVh x km)	961,67	6,2%

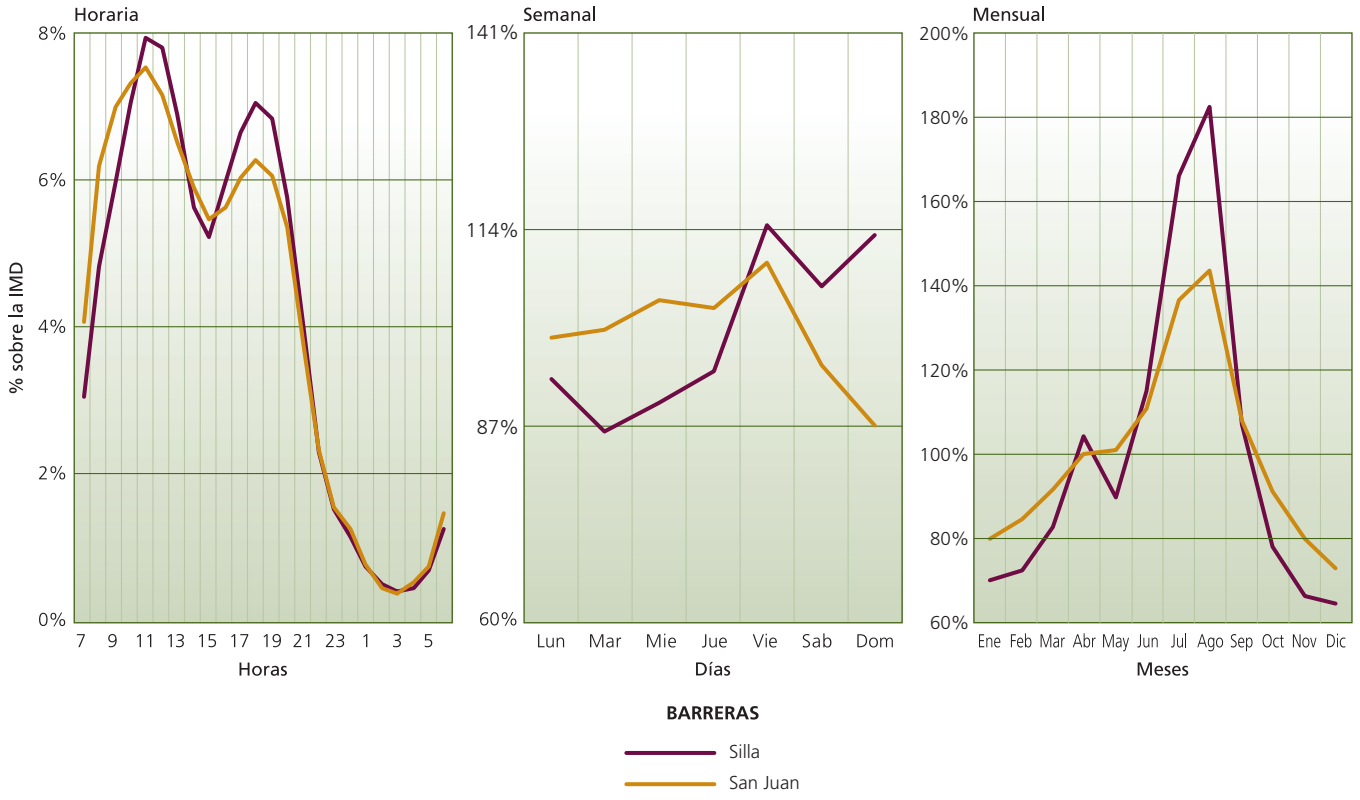
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7 Valencia-Alicante a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 11 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Silla un valor del 7,96% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,07%. En la barrera de San Juan las puntas horarias alcanzan los valores del 7,56% (11 h) y del 6,29% (18 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 115,04% de la IMD en la barrera de Silla y del 109,82% 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 166,52%-182,83% en Silla y 136,44%-143,73% 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 2012



Horaria	Silla		San Juan	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	489	3,07%	629	4,09%
8	772	4,84%	955	6,20%
9	957	6,00%	1.080	7,01%
10	1.129	7,08%	1.129	7,33%
11	1.270	7,96%	1.161	7,56%
12	1.244	7,82%	1.106	7,18%
13	1.100	6,90%	1.007	6,54%
14	901	5,65%	910	5,91%
15	834	5,23%	846	5,49%
16	955	5,99%	868	5,64%
17	1.063	6,67%	932	6,05%
18	1.128	7,07%	968	6,29%
19	1.094	6,86%	936	6,08%
20	922	5,78%	828	5,38%
21	636	3,99%	574	3,73%
22	366	2,30%	359	2,33%
23	246	1,54%	240	1,56%
24	184	1,15%	192	1,25%
1	119	0,75%	118	0,77%
2	82	0,51%	71	0,46%
3	66	0,41%	59	0,38%
4	72	0,45%	82	0,53%
5	114	0,71%	116	0,75%
6	203	1,27%	230	1,49%
Total	15.946		15.396	

Diaria	Silla		San Juan	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	14.937	93,67%	15.284	99,27%
Mar	13.767	86,34%	15.471	100,49%
Mie	14.409	90,36%	16.110	104,64%
Jue	15.091	94,64%	15.918	103,39%
Vie	18.344	115,04%	16.908	109,82%
Sáb	16.959	106,35%	14.707	95,52%
Dom	18.096	113,48%	13.420	87,17%
Total	15.946		15.396	

Mensual	Silla		San Juan	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	11.125	69,77%	12.286	79,80%
Feb	11.494	72,08%	12.985	84,34%
Mar	13.189	82,71%	14.104	91,61%
Abr	16.597	104,08%	15.418	100,14%
May	14.293	89,63%	15.506	100,71%
Jun	18.346	115,05%	17.071	110,88%
Jul	26.554	166,52%	21.006	136,44%
Ago	29.154	182,83%	22.128	143,73%
Sep	17.102	107,25%	16.600	107,82%
Oct	12.392	77,71%	14.029	91,12%
Nov	10.531	66,04%	12.276	79,73%
Dic	10.250	64,28%	11.191	72,69%
Total	15.946		15.396	

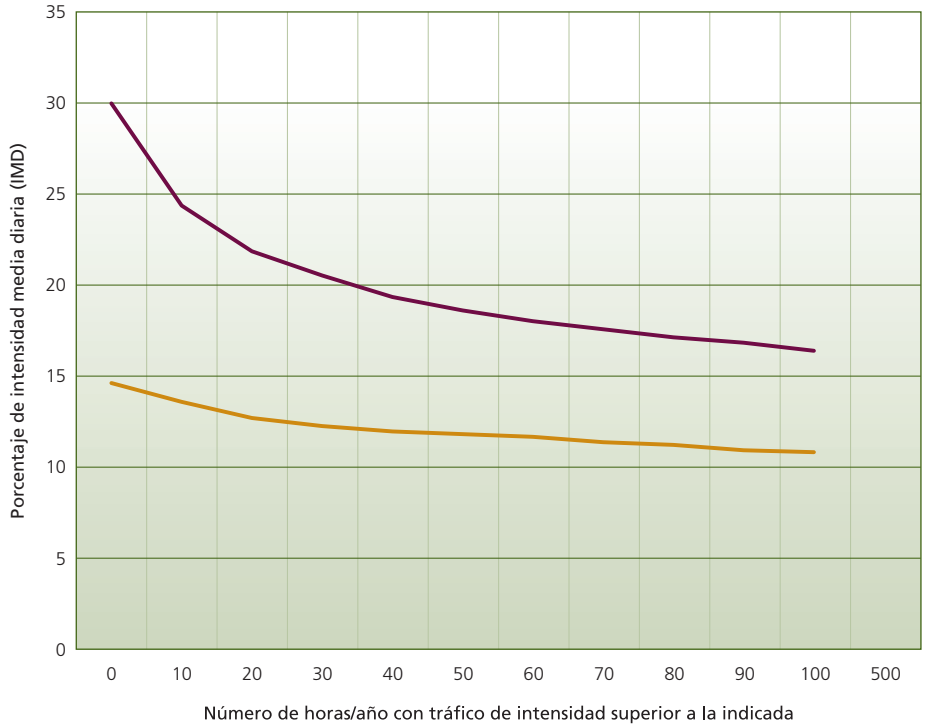
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 20,47 de la IMD (valor de la hora 30), mientras que en San Juan este valor fue del 12,23%. El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 16,38% de la intensidad media diaria (hora 100) en Silla y al 10,31% en San Juan.

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 29,95% de la IMD en Silla y del 14,61 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 2012. Autopista AP-7: Valencia-Alicante



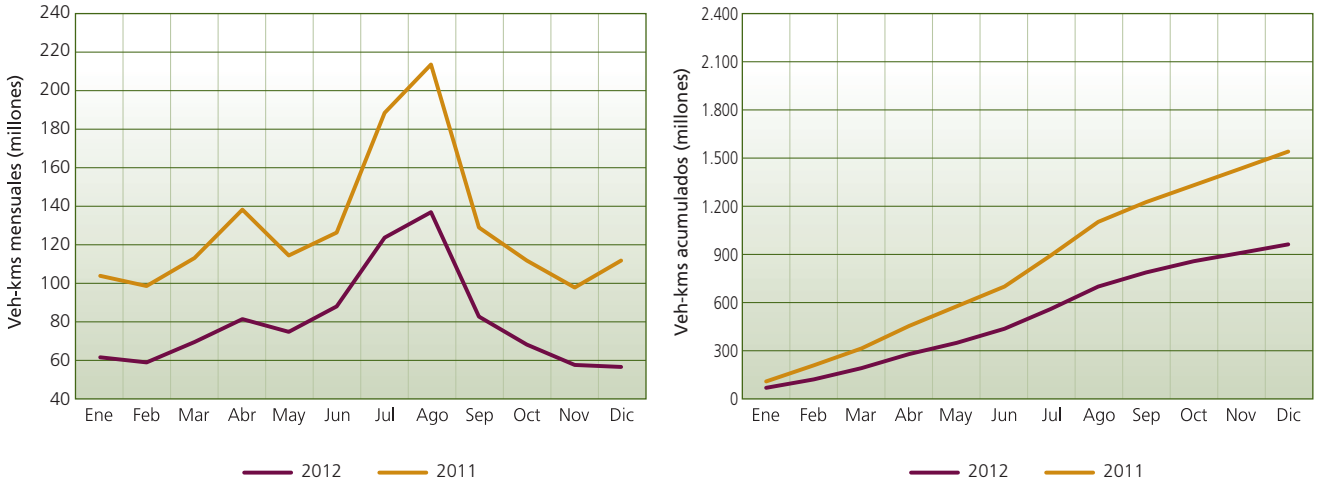
Silla		San Juan	
Número de horas/año	**% de la IMD diaria total**	**Número de horas/año**	**% de la IMD diaria total**
0	29,95	0	14,61
10	24,41	10	13,59
20	21,92	20	12,63
30	20,47	30	12,23
40	19,29	40	11,97
50	18,67	50	11,80
60	17,97	60	11,60
70	17,53	70	11,43
80	17,13	80	11,20
90	16,86	90	10,95
100	16,38	100	10,81

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año alcanzó los 961 millones de Vh × 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 2012. AP-7: Valencia-Alicante



Autopista AP-7 (AUMAR V-A)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	61,39	58,89	70,04	81,29	75,51	88,48
Mens. 2011	103,88	98,10	113,66	138,31	114,29	126,56
Acum. 2012	61,39	120,28	190,32	271,61	347,11	435,59
Acum. 2011	103,88	201,98	315,63	453,95	568,24	694,79

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	124,00	136,77	83,13	68,07	57,47	56,64	961,67
Mens. 2011	188,29	214,22	129,45	112,41	97,96	111,74	1.548,86
Acum. 2012	559,59	696,36	779,49	847,56	905,03	961,67	
Acum. 2011	883,08	1.097,30	1.226,75	1.339,16	1.437,13	1.548,86	

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE

AP-7

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



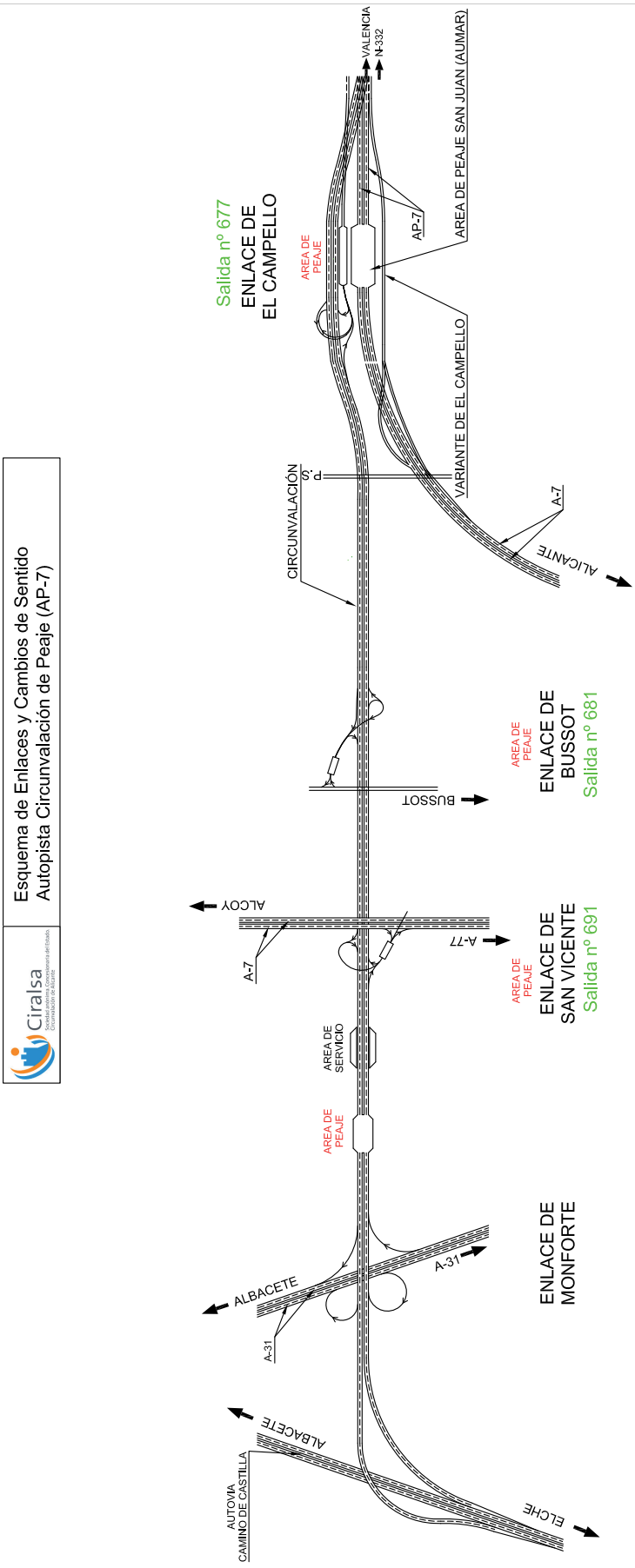
AP-7 AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE



[SERVICIOS]

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

▲ Dirección Alicante Norte ▼ Dirección Alicante Sur ● Ambas direcciones



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. Año 2012

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 2012 (*)	6,04
Ingresos de explotación 2012 (*)	–6,93

Autopistas que explota	**Denominación**	**Fecha de concesión**	**Fecha de entrada en servicio**	**Fecha de expiración**
	Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante	14/02/2008	12/12/2011	14/02/2044

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Circunvalación de Alicante fue de 5.715 vehículos, de los cuales 5.412 corresponden a la categoría de ligeros y 303 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente inferior (34,3%) 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 2012 para el conjunto de la vía en 69,44 millones de Vh × km, valor que corresponde a un porcentaje sobre el conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje (0,4%) inferior al de la longitud de esta autopista (1,3%).

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

Tabla T-2 (AP-7 CIRALSA). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Monforte-San Vicente	4.789	266	5.055	–12,66%	27.291.971	1.518.481	28.810.452	–12,42%
San Vicente-Busot	6.711	379	7.090	–10,95%	23.649.572	1.334.207	24.983.779	–10,70%
Busot-Campello	5.014	271	5.286	–14,54%	8.671.418	469.495	9.140.914	–14,30%
Campello-AUMAR	5.096	284	5.380	–15,00%	6.164.540	343.539	6.508.079	–14,77%
Total tramo de peaje	5.412	303	5.715	–12,52%	65.777.501	3.665.722	69.443.223	–12,29%

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	33,20	1,3%
IMD total (Vh/d)	5.715	34,3%
Demanda total (MVh x km)	69,44	0,4%

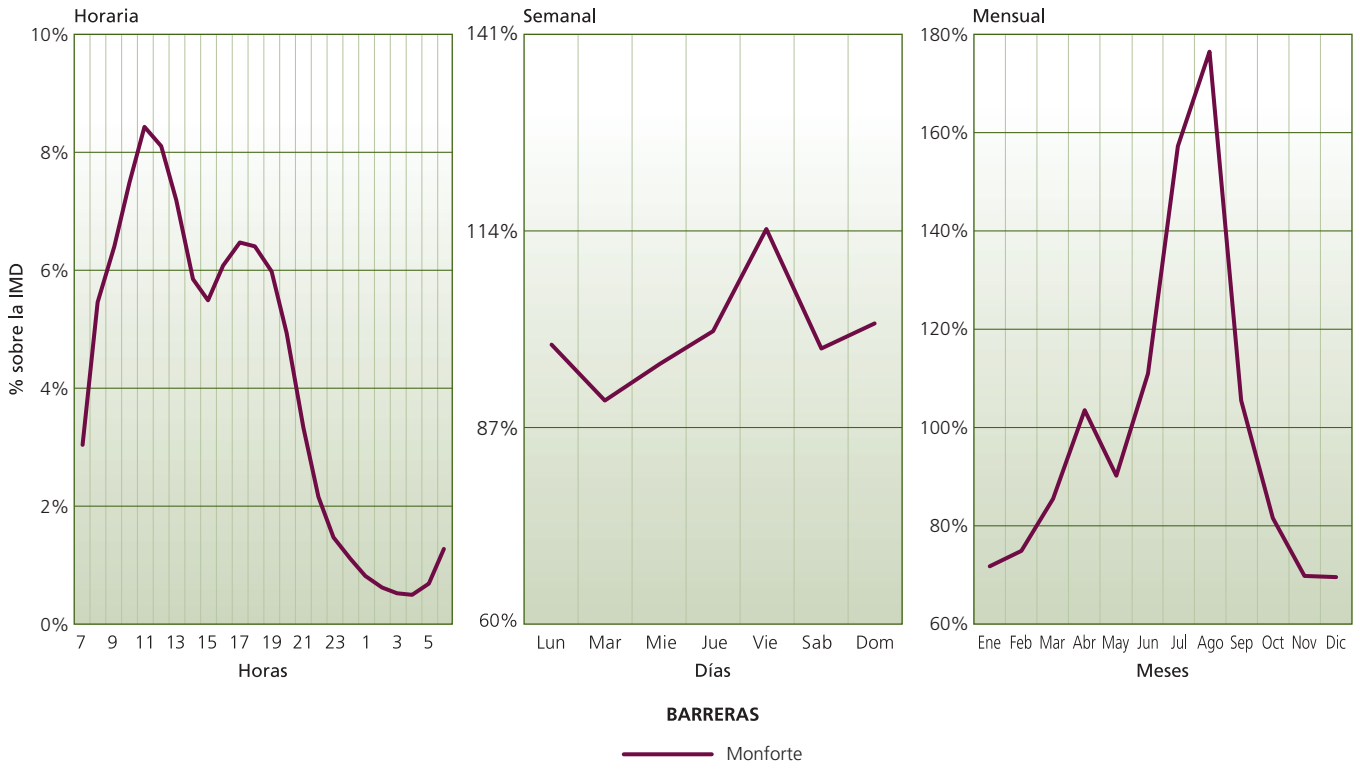
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 17 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Monforte un valor del 8,44% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 6,49%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,55% 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 (157,62%) y agosto (176,66%).

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 2012



Horaria	Monforte	
Horas	IMD	% s/IMD
7	154	3,04%
8	277	5,47%
9	325	6,43%
10	380	7,51%
11	427	8,44%
12	410	8,11%
13	364	7,20%
14	296	5,86%
15	278	5,50%
16	308	6,09%
17	328	6,49%
18	325	6,43%
19	303	5,98%
20	251	4,96%
21	170	3,35%
22	109	2,16%
23	74	1,47%
24	56	1,10%
1	42	0,82%
2	31	0,62%
3	26	0,51%
4	25	0,50%
5	34	0,68%
6	64	1,26%
Total	5.056	

Diaria	Monforte	
Día	IMD	% s/IMD
Lun	4.980	98,51%
Mar	4.595	90,89%
Mie	4.852	95,96%
Jue	5.082	100,53%
Vie	5.791	114,55%
Sáb	4.954	97,98%
Dom	5.135	101,57%
Total	5.056	

Mensual	Monforte	
Mes	IMD	% s/IMD
Ene	3.638	71,96%
Feb	3.783	74,83%
Mar	4.315	85,35%
Abr	5.249	103,82%
May	4.561	90,21%
Jun	5.613	111,02%
Jul	7.969	157,62%
Ago	8.931	176,66%
Sep	5.335	105,53%
Oct	4.124	81,57%
Nov	3.536	69,94%
Dic	3.517	69,57%
Total	5.056	

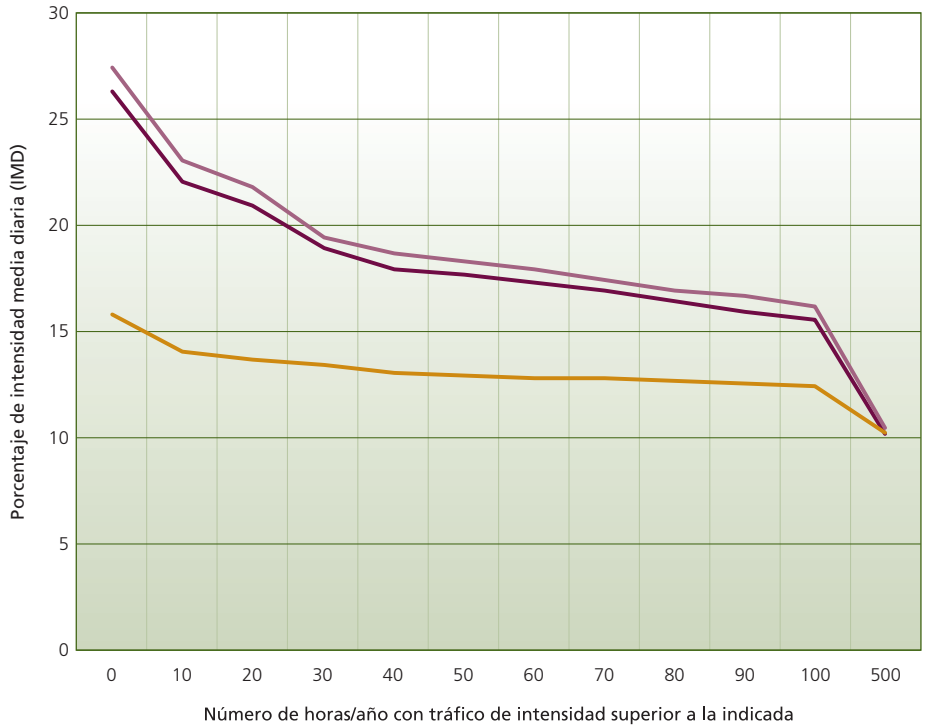
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de las 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 18,93% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,60% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 26,43% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 CIRALSA). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. Autopista AP-7: Circunvalación Alicante



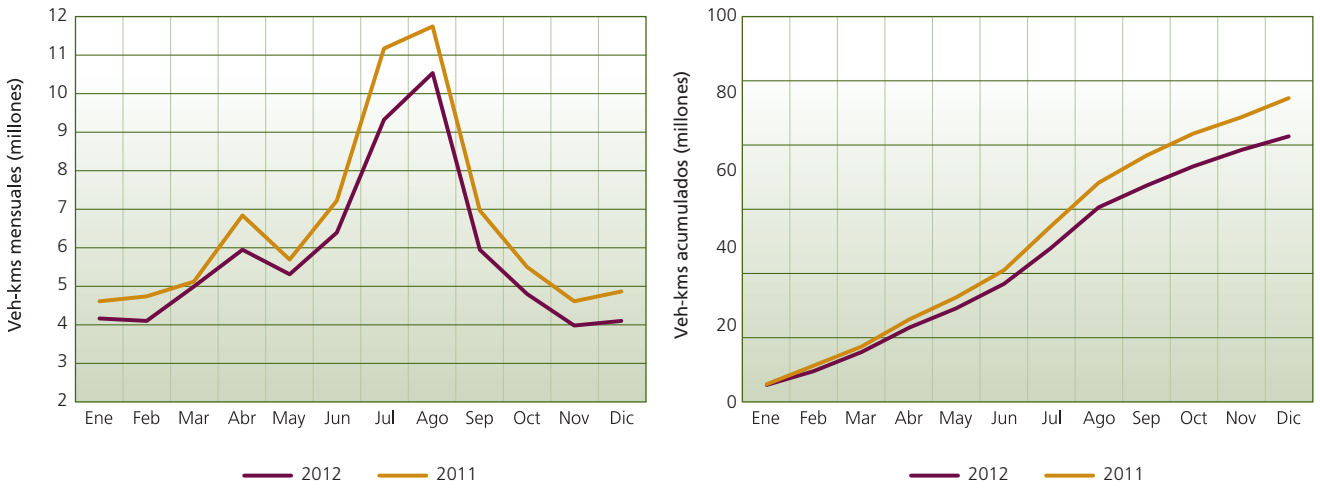
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	26,43	15,80	27,48
10	22,16	14,04	23,15
20	20,93	13,70	21,82
30	18,93	13,44	19,42
40	17,99	13,14	18,74
50	17,69	12,96	18,30
60	17,37	12,89	17,92
70	16,93	12,78	17,44
80	16,53	12,71	17,00
90	16,03	12,57	16,67
100	15,60	12,42	16,17
500	10,19	10,25	10,48

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 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × 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 69 millones de Vh × 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 2012.
Autopista AP-7: Circunvalación de Alicante



Autopista AP-7 (CIRALSA)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	4,17	4,05	5,00	5,92	5,30	6,37
Mens. 2011	4,62	4,72	5,13	6,83	5,70	7,22
Acum. 2012	4,17	8,22	13,22	19,14	24,44	30,81
Acum. 2011	4,62	9,34	14,47	21,30	27,00	34,22

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	9,35	10,57	5,94	4,76	3,96	4,05	69,44
Mens. 2011	11,20	11,79	6,99	5,51	4,58	4,87	79,16
Acum. 2012	40,16	50,73	56,67	61,43	65,39	69,44	
Acum. 2011	45,42	57,21	64,20	69,71	74,29	79,16	

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



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: AUTOPISTA DEL SURESTE CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS S.A. (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 (*)	138,78
Ingresos de explotación 2012 (*)	8,869
Resultado de explotación 2012 (*)	–3,409

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Alicante-Cartagena en sus tramos de peaje fue de 5.203 vehículos, de los cuales 4.326 corresponden a la categoría de ligeros y 877 son vehículos pesados, siendo la IMD global de la concesión 16.931 vehículos. Las cifras anteriores muestran una IMD parecida (101,7) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2012 para el conjunto de la vía en 474,67 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 3,0% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, semejante 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.

Tabla T-2 (AP-7 AUSUR). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Los Montesinos-Benijófar	4.105	597	4.702	–12,47%	4.356.722	633.911	4.990.633	–12,47%
Benijófar-San Miguel	4.090	793	4.884	–12,54%	6.137.946	1.190.448	7.328.393	–12,54%
San Miguel-La Zenia	4.589	1.136	5.725	–12,50%	8.900.985	2.204.126	11.105.111	–12,50%
La Zenia-Campoamor	4.329	820	5.148	–12,56%	7.129.661	1.349.847	8.479.508	–12,56%
Total tramos de peaje	4.326	877	5.203	–12,28%	26.525.313	5.378.332	31.903.645	–12,28%

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var.12-11
Autovía A-7(Alicante)-Catral	17.825	2.238	20.064	–5,83%	31.315.744	3.932.255	35.247.999	–5,83%
Catral-Albatera	21.212	2.502	23.714	–5,81%	18.632.868	2.197.738	20.830.605	–5,81%
Albatera-Dolores	22.818	2.702	25.520	–5,81%	38.415.756	4.549.317	42.965.073	–5,81%
Dolores-Almoradí	22.084	3.161	25.245	–6,09%	25.864.415	3.702.335	29.566.750	–6,09%
Almoradí-Algorfa	21.861	2.906	24.767	–6,08%	18.402.344	2.446.496	20.848.840	–6,08%
Algorfa-Torrevieja	21.081	2.484	23.565	–6,06%	20.060.415	2.363.764	22.424.179	–6,06%
Torrevieja-Los Montesinos	4.293	578	4.872	–9,34%	9.271.056	1.249.123	10.520.179	–9,34%
Campoamor-Pilar de la H.	8.050	1.630	9.681	–6,39%	5.598.047	1.133.828	6.731.876	–6,39%
Pilar de la H.-S. Pedro Pinatar	17.980	1.631	19.611	–2,82%	25.006.839	2.268.228	27.275.067	–2,82%
S. Pedro Pinatar-Las Tárragas	22.245	1.806	24.051	1,72%	11.398.111	925.624	12.323.735	1,72%
Las Tárragas-El Mirador	22.804	1.898	24.701	10,50%	19.196.170	1.597.461	20.793.631	10,50%
El Mirador-S.Javier Norte	23.652	1.814	25.466	15,40%	23.372.675	1.792.393	25.165.068	15,40%
S.Javier N.-S.Javier Centro	23.415	1.560	24.975	21,27%	11.997.973	799.275	12.797.248	21,27%
S.Javier C.-S.Javier Sur	20.192	1.260	21.452	5,89%	16.258.705	1.014.318	17.273.023	5,89%
S.Javier S.-Los Alcázares N.	19.028	1.482	20.511	0,22%	16.714.524	1.302.095	18.016.619	0,22%
Los Alcáz.N.-Los Alcázares C.	18.840	1.388	20.228	0,83%	28.271.266	2.082.978	30.354.245	0,83%
Los Alcáz.C.-Los Alcázares S.	17.773	1.510	19.284	–6,14%	25.369.617	2.155.670	27.525.287	–6,14%
Los Alcáz.S.-Torre del Negro	17.998	1.522	19.521	–6,33%	24.373.447	2.061.316	26.434.763	–6,33%
Torre del Negro-Los Beatos	17.610	1.306	18.916	–9,54%	16.113.361	1.194.654	17.308.016	–9,54%
Los Beatos-CT-32 (Cartagena)	28.077	1.439	29.516	–10,02%	17.469.273	895.312	18.364.585	–10,02%
Total tramos libres	18.468	1.817	20.285	–2,28%	403.102.607	39.664.181	442.766.788	–2,28%

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	76,60	3,0%
IMD total (Vh/d)	16.931	101,7%
Demanda total (MVh x km)	474,67	3,0%

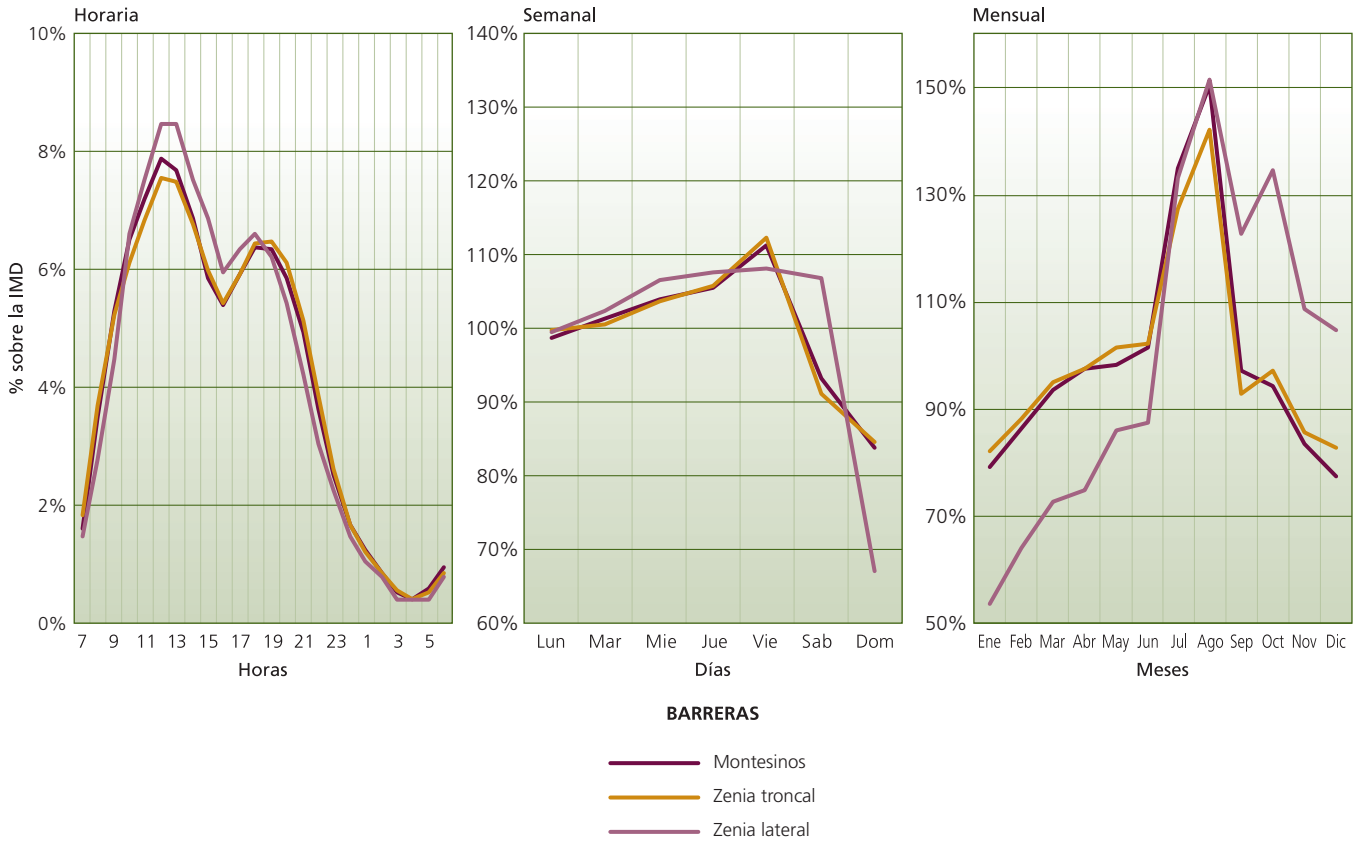
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 18 h. La primera de ellas alcanza su mayor valor en la barrera de Zenia lateral con el 8,48% de la intensidad media horaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar a las 18h el 6,62%. En Zenia troncal las puntas horarias alcanzan los valores del 7,57% (12 h) y del 6,45% (18 h), y en Montesinos de 7,89% (12 h) y del 6,41% (18 h).

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 111,49% de la IMD en la barrera de Montesinos, del 112,35% en la de Zenia troncal, y del 108,30% en Zenia lateral. 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 de la barrera Zenia lateral 133,25% y 151,66% respectivamente.

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 2012



Horaria	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	75	1,59%	95	1,84%	11	1,46%
8	166	3,52%	191	3,70%	21	2,78%
9	251	5,32%	270	5,23%	34	4,50%
10	307	6,51%	316	6,12%	50	6,62%
11	340	7,21%	354	6,86%	57	7,55%
12	372	7,89%	391	7,57%	64	8,48%
13	363	7,70%	388	7,52%	64	8,48%
14	324	6,87%	351	6,80%	57	7,55%
15	277	5,87%	309	5,98%	52	6,89%
16	255	5,41%	281	5,44%	45	5,96%
17	279	5,92%	306	5,93%	48	6,36%
18	302	6,41%	333	6,45%	50	6,62%
19	299	6,34%	335	6,49%	47	6,23%
20	277	5,87%	317	6,14%	41	5,43%
21	233	4,94%	266	5,15%	32	4,24%
22	172	3,65%	200	3,87%	23	3,05%
23	119	2,52%	135	2,61%	17	2,25%
24	78	1,65%	86	1,67%	11	1,46%
1	59	1,25%	62	1,20%	8	1,06%
2	40	0,85%	44	0,85%	6	0,79%
3	25	0,53%	28	0,54%	3	0,40%
4	19	0,40%	21	0,41%	3	0,40%
5	27	0,57%	27	0,52%	3	0,40%
6	44	0,93%	44	0,85%	6	0,79%
Total	4.715		5.163		755	

Diaria	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	4.664	98,92%	5.159	99,92%	751	99,51%
Mar	4.781	101,40%	5.199	100,69%	773	102,40%
Mie	4.909	104,11%	5.361	103,84%	806	106,75%
Jue	4.978	105,57%	5.463	105,82%	814	107,83%
Vie	5.257	111,49%	5.801	112,35%	818	108,30%
Sáb	4.393	93,17%	4.705	91,12%	807	106,92%
Dom	3.948	83,74%	4.368	84,60%	506	67,02%
Total	4.715		5.163		755	

Mensual	Montesinos		Zenia troncal		Zenia lateral	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	3.741	79,34%	4.241	82,14%	404	53,51%
Feb	4.066	86,24%	4.552	88,17%	484	64,11%
Mar	4.419	93,72%	4.913	95,16%	549	72,72%
Abr	4.603	97,62%	5.040	97,62%	564	74,70%
May	4.638	98,37%	5.248	101,65%	649	85,96%
Jun	4.790	101,59%	5.277	102,21%	661	87,55%
Jul	6.374	135,19%	6.585	127,54%	1.006	133,25%
Ago	7.100	150,58%	7.345	142,26%	1.145	151,66%
Sep	4.585	97,24%	4.790	92,78%	928	122,91%
Oct	4.448	94,34%	5.011	97,06%	1.017	134,70%
Nov	3.938	83,52%	4.426	85,73%	820	108,61%
Dic	3.651	77,43%	4.282	82,94%	790	104,64%
Total	4.715		5.163		755	

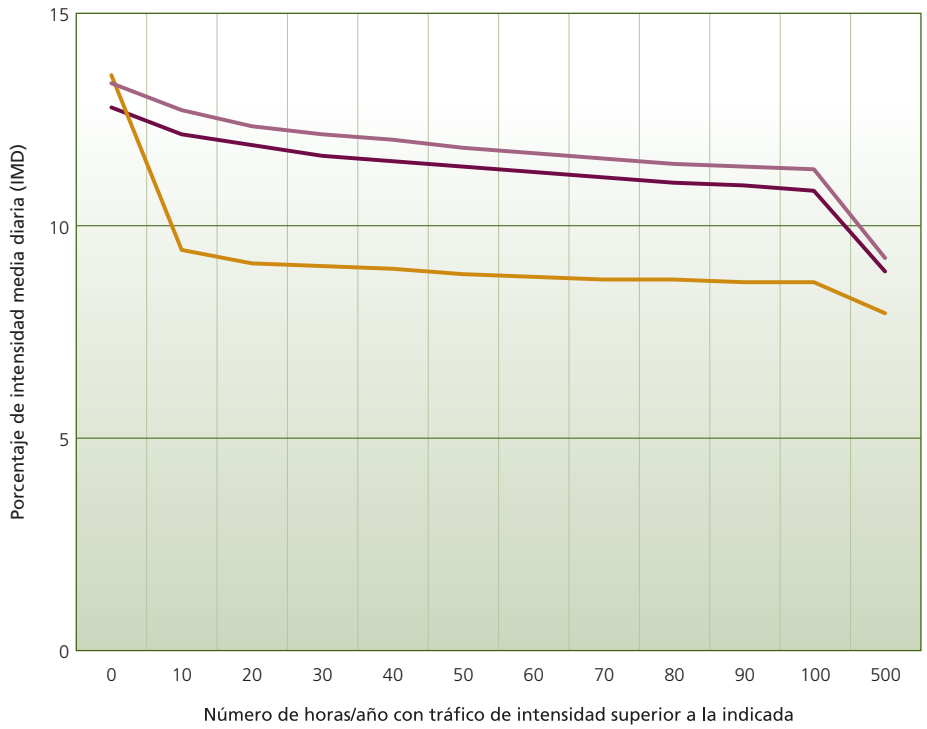
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 11,63% 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 2012 fue del 12,76% 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 2012. Autopista AP-7: Alicante-Cartagena



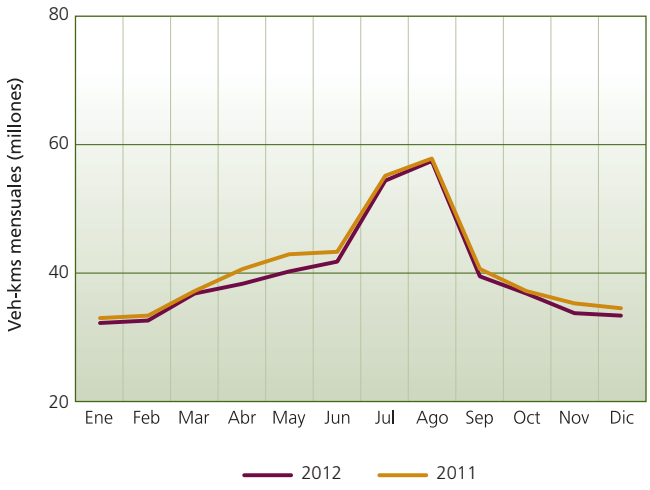
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	12,76	13,56	13,34
10	12,18	9,46	12,71
20	11,88	9,12	12,34
30	11,63	9,04	12,15
40	11,50	8,96	12,00
50	11,39	8,87	11,85
60	11,28	8,79	11,73
70	11,14	8,75	11,57
80	10,99	8,71	11,47
90	10,93	8,69	11,38
100	10,85	8,65	11,33
500	8,92	7,94	9,22

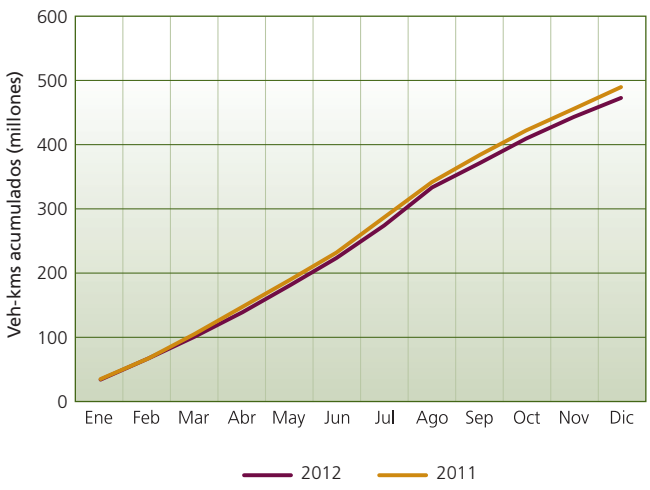
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta las puntas estacionales producidas durante el período de verano julio-agosto. La utilización de la vía durante este año superó los 474 millones de Vh × 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 2012.
Autopista AP-7: Alicante-Cartagena





Autopista AP-7 (AUSUR A-C)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	31,85	32,26	36,57	38,25	39,95	41,59
Mens. 2011	32,73	33,05	37,19	40,65	42,70	43,33
Acum. 2012	31,85	64,11	100,68	138,93	178,88	220,47
Acum. 2011	32,73	65,78	102,97	143,62	186,32	229,65

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	54,28	57,18	39,24	36,64	33,66	33,20	474,67
Mens. 2011	55,22	57,88	40,28	36,97	35,15	34,33	489,48
Acum. 2012	274,75	331,93	371,17	407,81	441,47	474,67	
Acum. 2011	284,87	342,75	383,03	420,00	455,15	489,48	

AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

AP-7

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



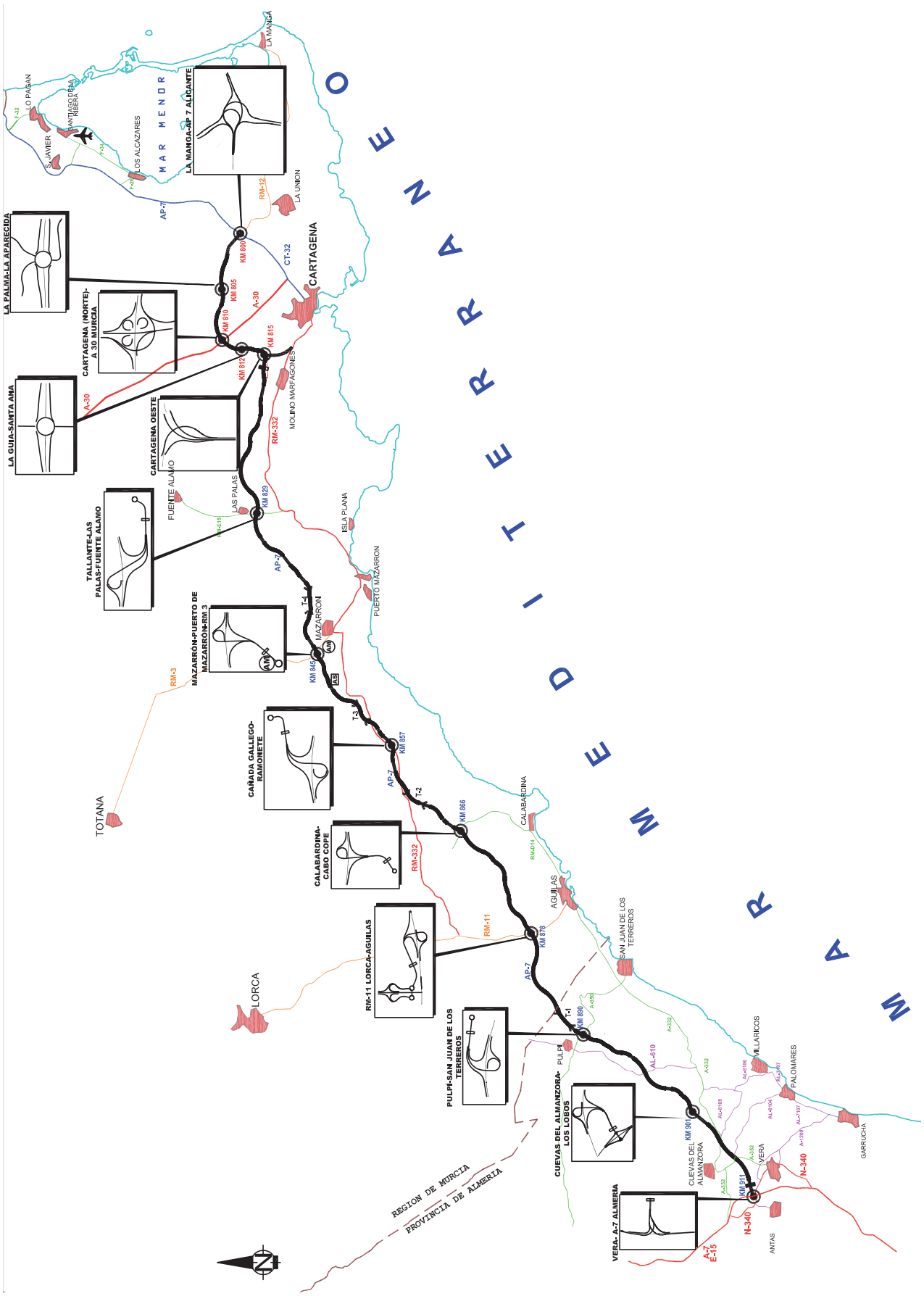
AP-7 AUTOPISTA CARTAGENA-VERA



[SERVICIOS]

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

▲ Dirección Cartagena ▼ Dirección Vera ● Ambas direcciones



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



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

AUTOPISTA AP-7: Cartagena-Vera

Sociedad concesionaria: 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. Año 2012

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 2012 (*)	6,92
Ingresos de explotación 2012 (*)	-16,751

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Cartagena-Vera fue de 1.514 vehículos en los tramos de peaje, de los cuales 1.355 corresponden a la categoría de ligeros y 159 son vehículos pesados. La IMD para el conjunto de la vía se sitúa en 2.820 Vh/día. Las cifras anteriores muestran una IMD muy inferior (16,9%) 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 880 Vh/día en el tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora hasta 2.219 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 2012 para el conjunto de la vía en 116,22 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,7% 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%.

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

Tabla T-2 (AP-7 AUCOSTA). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Cartagena (Oeste)-Las Palas	1.605	218	1.823	–14,1%	8.488.364	1.152.937	9.641.300	–14,1%
Las Palas-Mazarrón	1.757	242	1.999	–12,4%	10.192.533	1.403.866	11.596.399	–12,4%
Mazarrón-Ramonete	1.588	283	1.871	–10,9%	6.939.624	1.236.721	8.176.345	–10,9%
Ramonete-Cabo de Cope	1.879	340	2.219	–8,9%	6.093.146	1.102.538	7.195.684	–8,9%
Cabo de Cope-Águilas	1.299	303	1.602	–12,2%	5.724.225	1.335.212	7.059.437	–12,2%
Águilas-Pulpí	1.005	220	1.225	–20,4%	4.458.100	975.902	5.434.002	–20,4%
Pulpí-Cuevas del Almanzora	745	135	880	–29,7%	3.135.705	568.215	3.703.920	–29,7%
Cuevas del Almanzora-Vera (A-7)	858	162	1.020	–17,5%	3.466.869	654.584	4.121.453	–17,5%
Total tramo de peaje	**1.355**	**159**	**1.514**	**–14,6%**	**48.498.565**	**8.429.976**	**56.928.540**	**–14,6%**

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Cartagena (Los Beatos)-La Palma	10.848	810	11.658	–4,8%	21.995.839	1.642.388	23.638.227	–4,8%
La Palma-Cartagena (Norte)	11.194	887	12.081	–5,1%	19.337.859	1.532.310	20.870.169	–5,1%
Cartagena (N.)-Sta. Ana/Los Dolores	9.843	599	10.442	–7,2%	6.988.924	425.314	7.414.238	–7,2%
Sta. Ana/Los Dolores-Cartagena (O.)	7.102	586	7.688	–7,9%	6.810.250	561.927	7.372.177	–7,9%
Total tramos libres	**10.164**	**767**	**10.932**	**–5,6%**	**55.132.871**	**4.161.940**	**59.294.811**	**–5,6%**

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	112,60	4,4%
IMD total (Vh/d)	2.820	16,9%
Demanda total (MVh x km)	**116,22**	**0,7%**

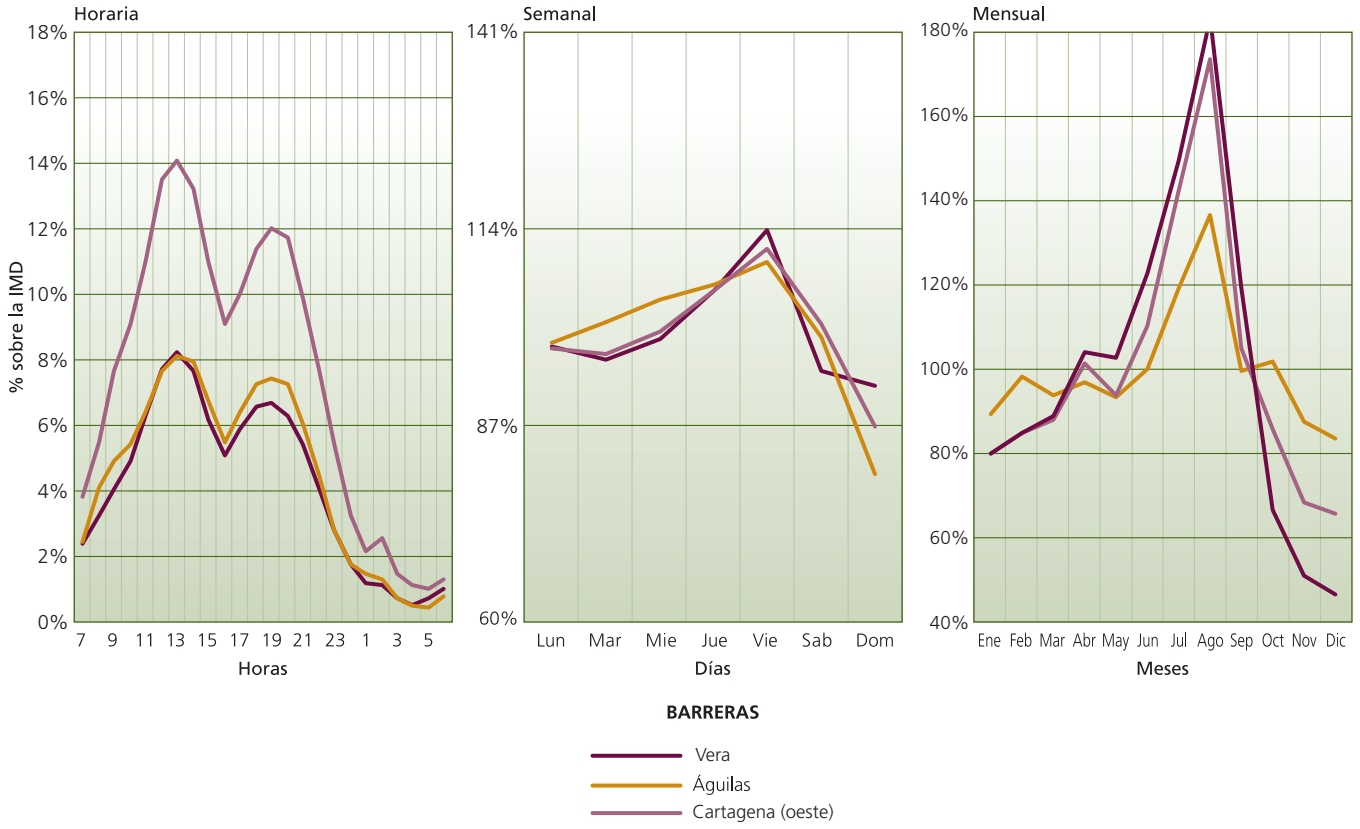
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 h. En la barrera de Vera se alcanza un valor máximo del 7,84% de la intensidad total diaria para el primer caso y del 6,67% para el segundo.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 114,06% de la IMD, en la misma barrera. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (149,84%-183,30%), 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 2012



Horaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	24	2,35%	25	2,45%	39	3,82%
8	33	3,24%	42	4,12%	56	5,49%
9	41	4,02%	50	4,90%	78	7,65%
10	50	4,90%	55	5,39%	93	9,12%
11	64	6,27%	65	6,37%	112	10,98%
12	79	7,75%	78	7,65%	138	13,53%
13	84	8,24%	83	8,14%	144	14,12%
14	78	7,65%	81	7,94%	135	13,24%
15	63	6,18%	69	6,76%	112	10,98%
16	52	5,10%	56	5,49%	93	9,12%
17	60	5,88%	65	6,37%	102	10,00%
18	67	6,57%	74	7,25%	116	11,37%
19	68	6,67%	76	7,45%	123	12,06%
20	64	6,27%	74	7,25%	120	11,76%
21	55	5,39%	62	6,08%	101	9,90%
22	41	4,02%	45	4,41%	78	7,65%
23	28	2,75%	28	2,75%	55	5,39%
24	18	1,76%	18	1,76%	33	3,24%
1	12	1,18%	15	1,47%	22	2,16%
2	11	1,08%	13	1,27%	26	2,55%
3	7	0,69%	7	0,69%	15	1,47%
4	5	0,49%	5	0,49%	11	1,08%
5	7	0,69%	4	0,39%	10	0,98%
6	10	0,98%	8	0,78%	13	1,27%
Total	1.020		1.098		1.823	

Diaria	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	1.000	98,03%	1.081	98,48%	1.782	97,77%
Mar	981	96,12%	1.113	101,40%	1.770	97,06%
Mie	1.011	99,05%	1.147	104,45%	1.823	99,98%
Jue	1.079	105,77%	1.171	106,64%	1.931	105,92%
Vie	1.164	114,06%	1.205	109,75%	2.034	111,55%
Sáb	965	94,59%	1.091	99,34%	1.843	101,08%
Dom	944	92,57%	882	80,35%	1.585	86,93%
Total	1.020		1.098		1.823	

Mensual	Vera		Águilas		Cartagena (Oeste)	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	815	79,89%	979	89,16%	1.453	79,69%
Feb	866	84,90%	1.079	98,24%	1.550	85,01%
Mar	907	88,87%	1.028	93,59%	1.603	87,92%
Abr	1.060	103,93%	1.063	96,79%	1.846	101,23%
May	1.048	102,67%	1.026	93,44%	1.712	93,92%
Jun	1.254	122,93%	1.096	99,85%	2.013	110,42%
Jul	1.529	149,84%	1.311	119,44%	2.598	142,47%
Ago	1.870	183,30%	1.499	136,54%	3.166	173,65%
Sep	1.216	119,19%	1.094	99,62%	1.913	104,91%
Oct	677	66,35%	1.119	101,95%	1.565	85,83%
Nov	517	50,71%	960	87,41%	1.241	68,08%
Dic	473	46,35%	915	83,32%	1.192	65,38%
Total	1.020		1.098		1.823	

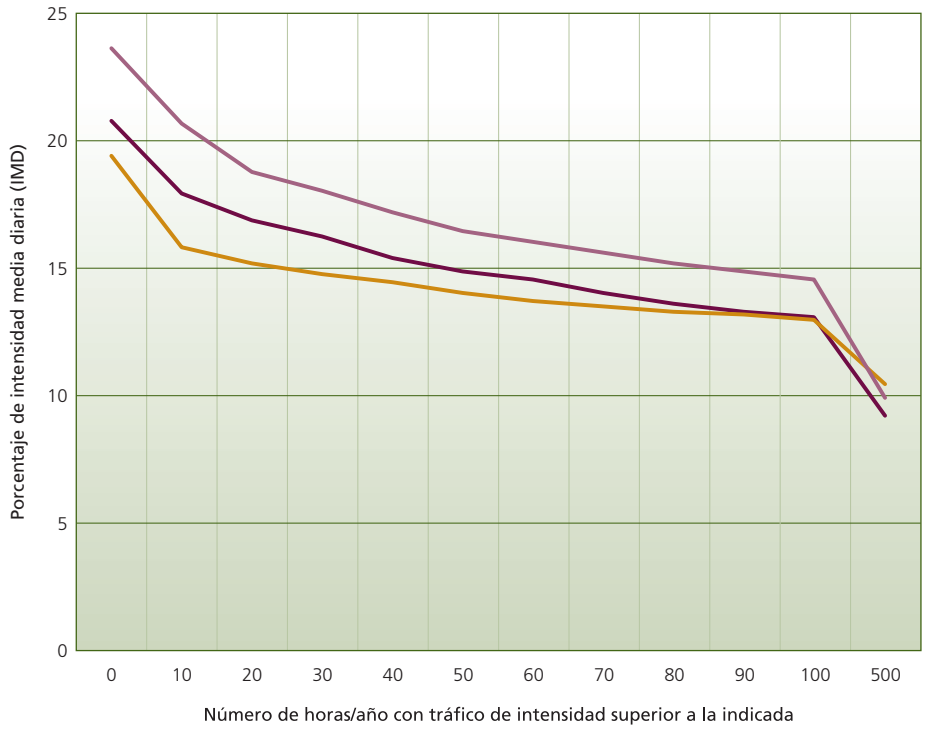
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 16,23% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 13,05% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 20,76% 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 2012
Autopista AP-7: Cartagena-Vera



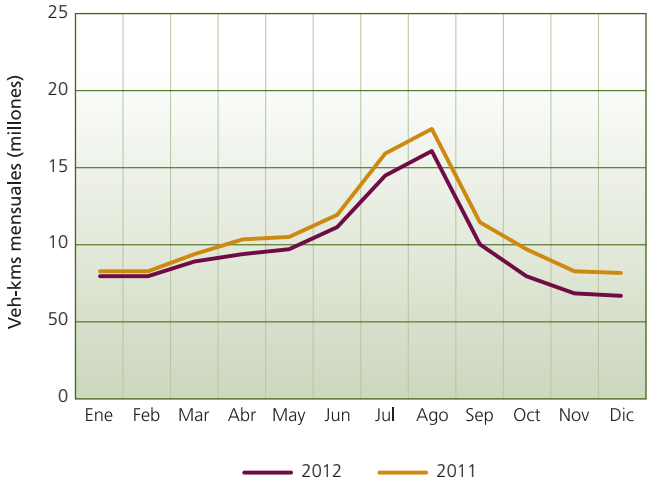
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	20,76	19,42	23,69
10	17,90	15,82	20,70
20	16,90	15,14	18,74
30	**16,23**	**14,78**	**18,07**
40	15,41	14,42	17,21
50	14,85	14,01	16,48
60	14,57	13,76	16,01
70	14,05	13,55	15,61
80	13,64	13,29	15,23
90	13,26	13,16	14,90
100	**13,05**	**12,95**	**14,52**
500	**9,21**	**10,45**	**9,86**

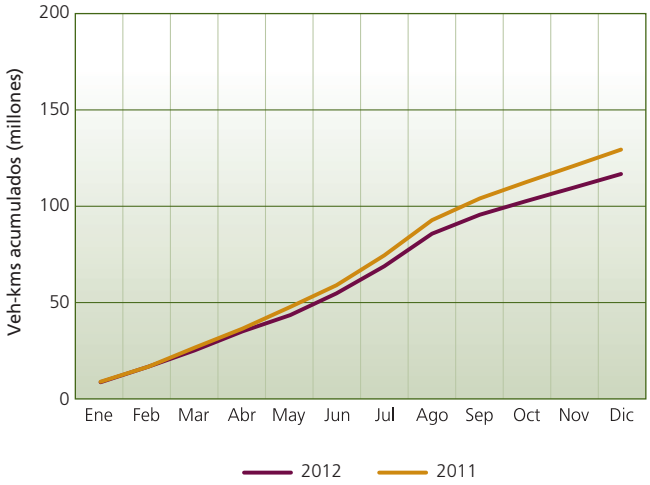
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 116 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 x km. Año 2012. AP-7: Cartagena-Vera





Autopista AP-7 (AUCOSTA C-V)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	7,89	7,85	8,82	9,27	9,57	11,08
Mens. 2011	8,16	8,27	9,39	10,31	10,42	11,87
Acum. 2012	7,89	15,74	24,56	33,83	43,40	54,48
Acum. 2011	8,16	16,43	25,82	36,13	46,55	58,42

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	14,49	16,05	10,00	7,96	6,69	6,55	116,22
Mens. 2011	15,87	17,54	11,40	9,64	8,17	8,10	129,14
Acum. 2012	68,97	85,02	95,02	102,98	109,67	116,22	
Acum. 2011	74,29	91,83	103,23	112,87	121,04	129,14	

AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO
(TRAMO MÁLAGA-ESTEPONA-GUADIARO)
AP-7

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



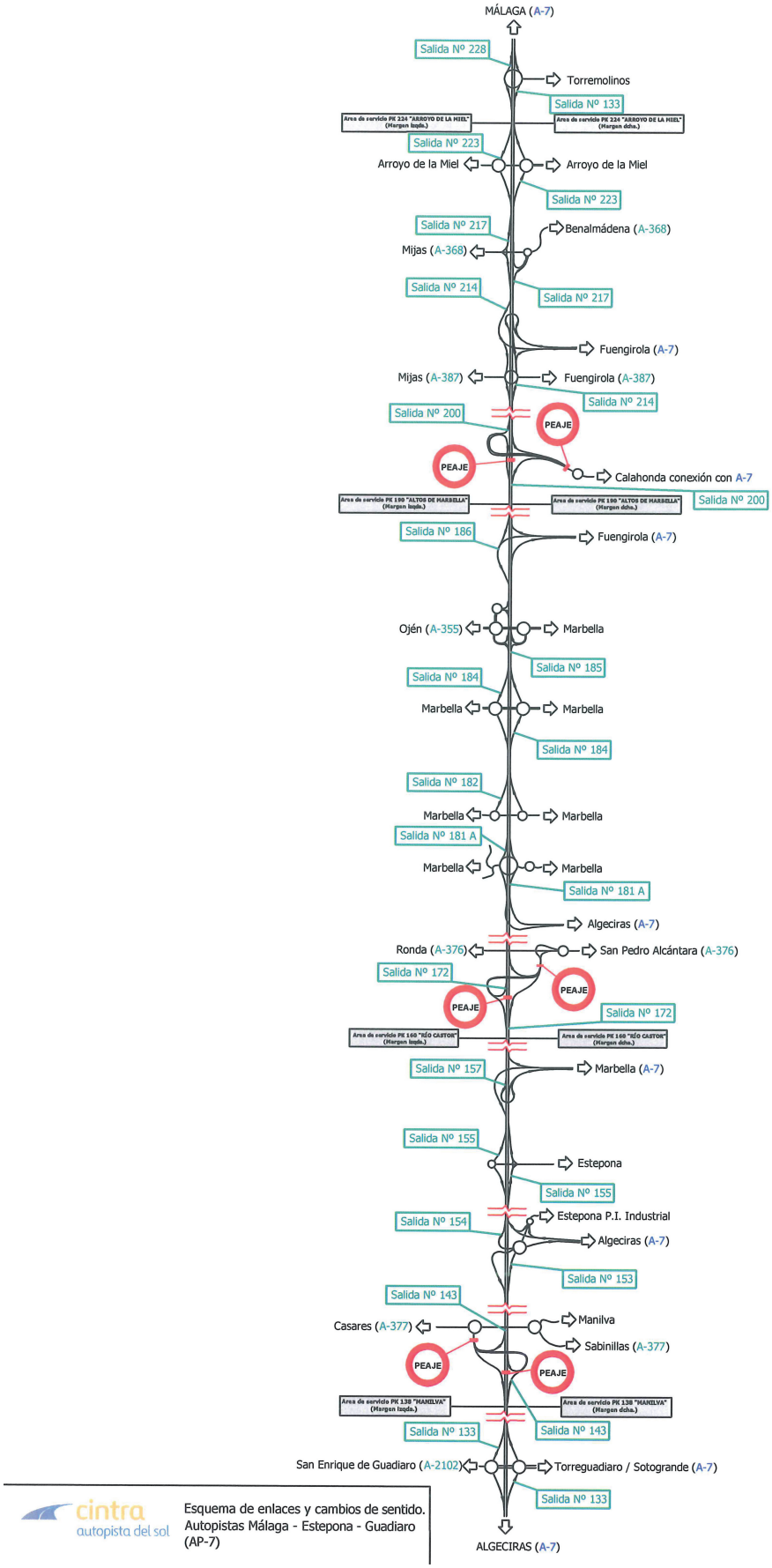
AP-7 AUTOPISTA MÁLAGA-GUADIARO (TRAMO MÁLAGA-ESTEPONA-GUADIARO)



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
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: AUTOPISTA DEL SOL C.E.S.A. (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. Dentro de estos 9 tramos hay tres de peaje mixto.

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. Año 2012

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 2012 (*)	46,22
Ingresos de explotación 2012 (*)	24,33

	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 31/12/2012.

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

LLa intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro fue de 25.814 vehículos, de los cuales 24.403 corresponden a la categoría de ligeros y 1.413 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD sensiblemente superior (155,1%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 10.123 Vh/día en el tramo San Pedro-Estepona hasta 79.178 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 2012 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 927,32 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 5,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor que es también superior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 3,8%.

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

Tabla T-2 (AP-7 AUSOL). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11
Benalmádena-Fuengirola	75.783	3.395	79.178	–1,83%	430.195.378	19.273.572	449.468.950	–1,83%
Fuengirola-Calahonda	12.491	664	13.155	–7,66%	59.797.935	3.180.839	62.978.773	–7,66%
Calahonda-Marbella	12.503	664	13.167	–7,61%	70.561.341	3.748.689	74.310.030	–7,61%
Variante de Marbella	65.225	2.971	68.196	–1,78%	111.960.834	5.099.561	117.060.395	–1,78%
Marbella-San Pedro	9.482	729	10.211	–19,49%	32.516.399	2.501.338	35.017.737	–19,49%
San Pedro-Estepona	9.399	724	10.123	–19,33%	51.945.665	4.002.198	55.947.863	–19,33%
Variante de Estepona	25.093	2.440	27.534	–3,89%	22.868.435	2.224.101	25.092.536	–3,89%
Estepona-Manilva	11.751	1.302	13.052	–8,93%	52.503.825	5.815.876	58.319.702	–8,93%
Manilva-Guadiaro	11.757	1.304	13.062	–8,98%	44.215.657	4.904.907	49.120.564	–8,98%
Total tramo de peaje	24.403	1.413	25.814	–5,63%	876.565.469	50.751.081	927.316.550	–5,63%

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12–11	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12–11
Málaga-Fuengirola	75.783	3.395	79.178	–1,83%	430.195.378	19.273.572	449.468.950	–1,83%
Variante de Marbella	65.225	2.971	68.196	–1,78%	111.960.834	5.099.561	117.060.395	–1,78%
Variante de Estepona	25.093	2.440	27.534	–3,89%	22.868.435	2.224.101	25.092.536	–3,89%
Total tramos libres	68.038	3.203	71.241	–1,91%	565.024.647	26.597.234	591.621.881	–1,91%

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	98,15	3,8%
IMD total (Vh/d)	25.814	155,1%
Demanda total (MVh x km)	927,32	5,9%

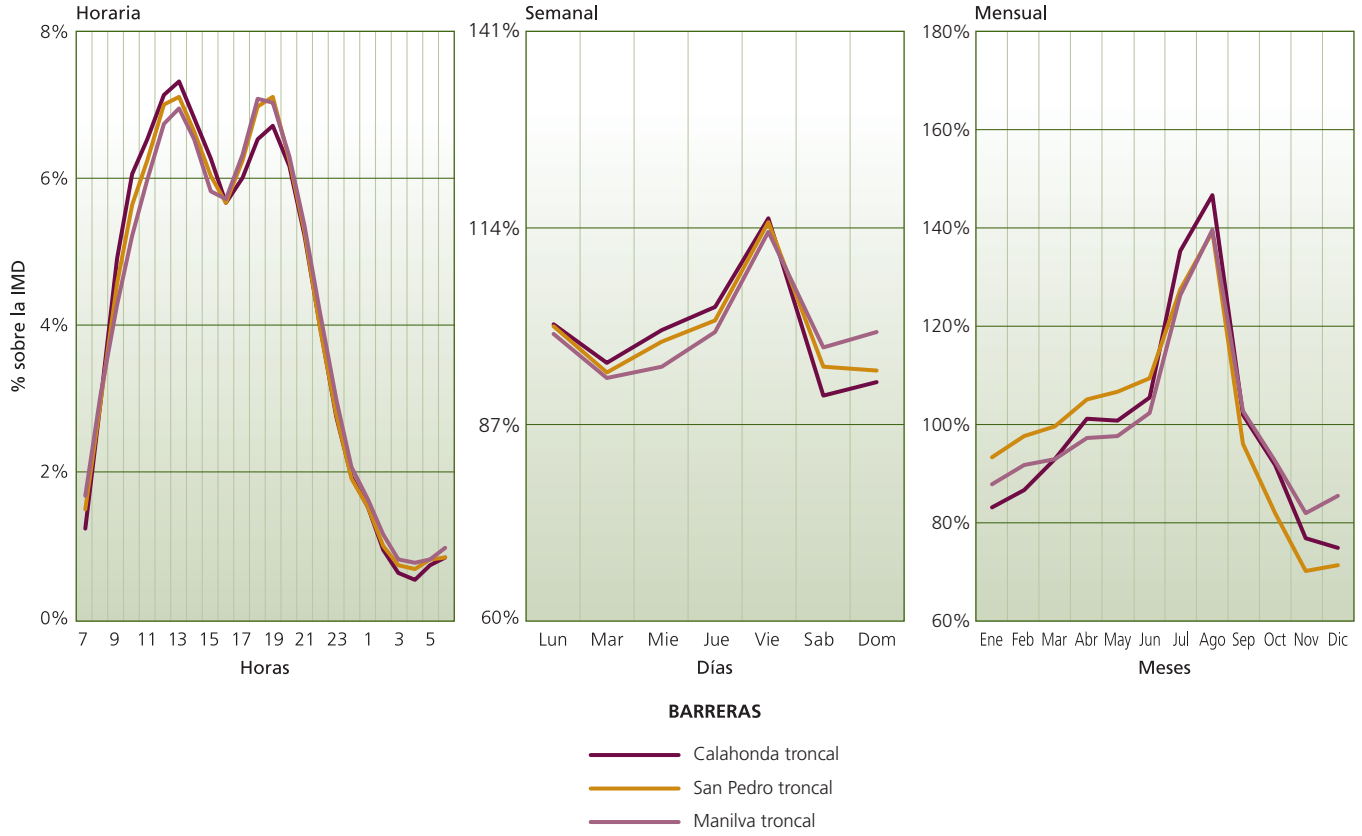
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-7: Málaga-Guadiaro a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 13 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de la troncal de Calahonda un valor máximo del 7,34% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,12% 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 115,78% 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 (135,44%-146,80%), 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 2012



Horaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	159	1,27%	137	1,53%	209	1,71%
8	373	2,97%	265	2,97%	373	3,05%
9	618	4,92%	410	4,59%	524	4,30%
10	764	6,08%	505	5,65%	641	5,25%
11	822	6,54%	559	6,27%	734	6,01%
12	898	7,15%	627	7,03%	827	6,77%
13	923	7,34%	637	7,14%	851	6,97%
14	859	6,84%	594	6,66%	799	6,55%
15	792	6,30%	541	6,07%	714	5,85%
16	715	5,69%	507	5,68%	700	5,74%
17	758	6,03%	560	6,27%	776	6,35%
18	823	6,55%	624	6,99%	866	7,09%
19	847	6,74%	636	7,12%	861	7,06%
20	776	6,17%	559	6,26%	770	6,31%
21	659	5,25%	472	5,29%	657	5,38%
22	507	4,04%	358	4,01%	516	4,22%
23	350	2,78%	250	2,80%	368	3,01%
24	247	1,97%	172	1,93%	257	2,11%
1	193	1,54%	138	1,55%	200	1,64%
2	123	0,98%	92	1,03%	143	1,17%
3	83	0,66%	68	0,76%	103	0,84%
4	70	0,56%	63	0,70%	97	0,79%
5	95	0,76%	74	0,83%	102	0,84%
6	109	0,87%	77	0,86%	121	0,99%
Total	12.567		8.924		12.206	

Diaria	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	12.685	100,94%	8.987	100,70%	12.155	99,58%
Mar	12.035	95,77%	8.414	94,28%	11.427	93,61%
Mie	12.599	100,26%	8.797	98,57%	11.612	95,13%
Jue	12.988	103,35%	9.066	101,59%	12.215	100,07%
Vie	14.550	115,78%	10.282	115,21%	13.881	113,72%
Sáb	11.446	91,08%	8.484	95,07%	11.947	97,88%
Dom	11.686	92,99%	8.441	94,58%	12.217	100,09%
Total	12.567		8.924		12.206	

Mensual	Calahonda troncal		San Pedro troncal		Manilva troncal	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	10.439	83,07%	8.337	93,42%	10.716	87,80%
Feb	10.907	86,79%	8.735	97,89%	11.210	91,84%
Mar	11.700	93,10%	8.890	99,62%	11.343	92,93%
Abr	12.744	101,41%	9.383	105,14%	11.871	97,25%
May	12.659	100,74%	9.528	106,76%	11.921	97,67%
Jun	13.283	105,70%	9.789	109,69%	12.489	102,32%
Jul	17.021	135,44%	11.384	127,57%	15.413	126,27%
Ago	18.448	146,80%	12.438	139,37%	17.089	140,00%
Sep	12.817	101,99%	8.582	96,16%	12.560	102,89%
Oct	11.546	91,88%	7.331	82,15%	11.290	92,49%
Nov	9.661	76,87%	6.262	70,17%	10.009	82,00%
Dic	9.413	74,91%	6.365	71,32%	10.439	85,52%
Total	12.567		8.924		12.206	

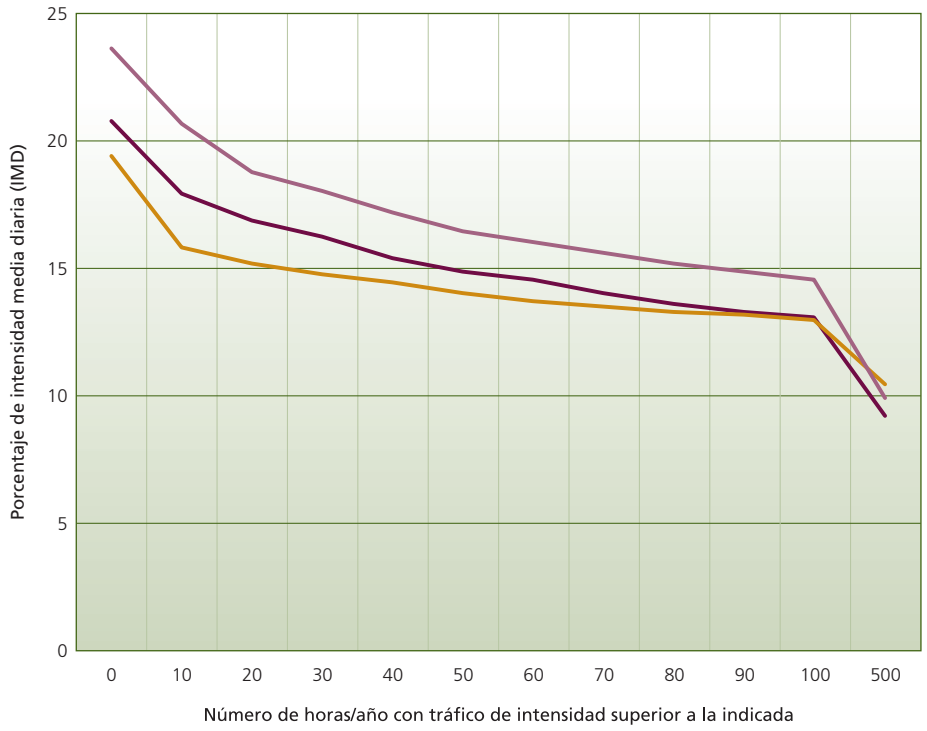
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 12,51% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,39% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 16,63% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-7 AUSOL). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. Autopista AP-7: Málaga-Guadiaro



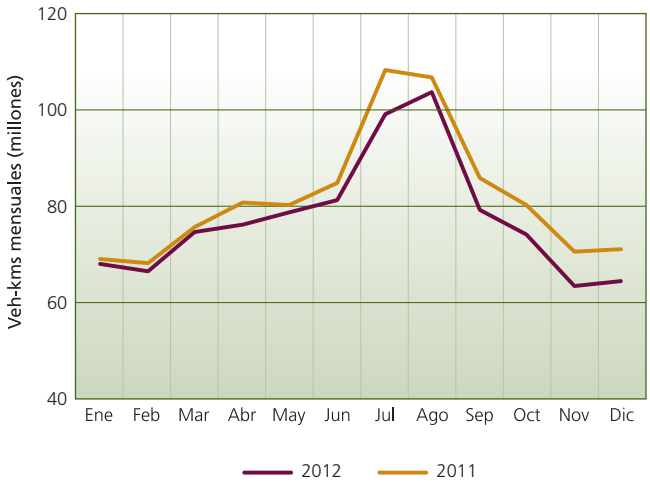
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	14,63	18,78	14,93
10	13,34	15,85	14,00
20	12,74	15,49	13,29
30	12,51	15,24	12,95
40	12,24	15,00	12,78
50	12,06	14,88	12,56
60	11,97	14,76	12,38
70	11,76	14,63	12,25
80	11,64	14,51	12,03
90	11,49	14,39	11,93
100	11,39	14,27	11,81
500	9,65	12,56	9,92

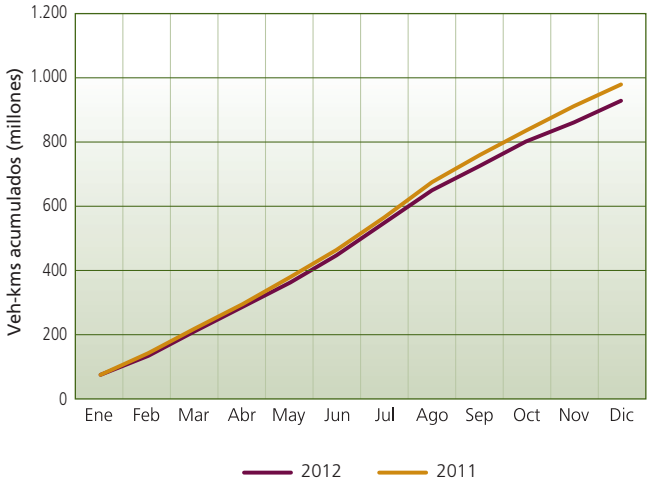
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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) durante este año superó los 927 millones de Vh × 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 2012. AP-7: Málaga-Guadiaro





Autopista AP–7 (AUSOL M–G)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	67,93	66,08	74,40	76,02	78,65	81,14
Mens. 2011	69,05	67,96	75,25	80,85	80,11	84,53
Acum. 2012	67,93	134,01	208,41	284,43	363,08	444,22
Acum. 2011	69,05	137,01	212,26	293,11	373,22	457,75

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	98,82	103,86	78,94	74,20	63,18	64,10	927,32
Mens. 2011	108,32	106,65	85,92	79,92	70,29	71,11	979,96
Acum. 2012	543,04	646,89	725,83	800,03	863,22	927,32	
Acum. 2011	566,07	672,72	758,64	838,56	908,84	979,96	

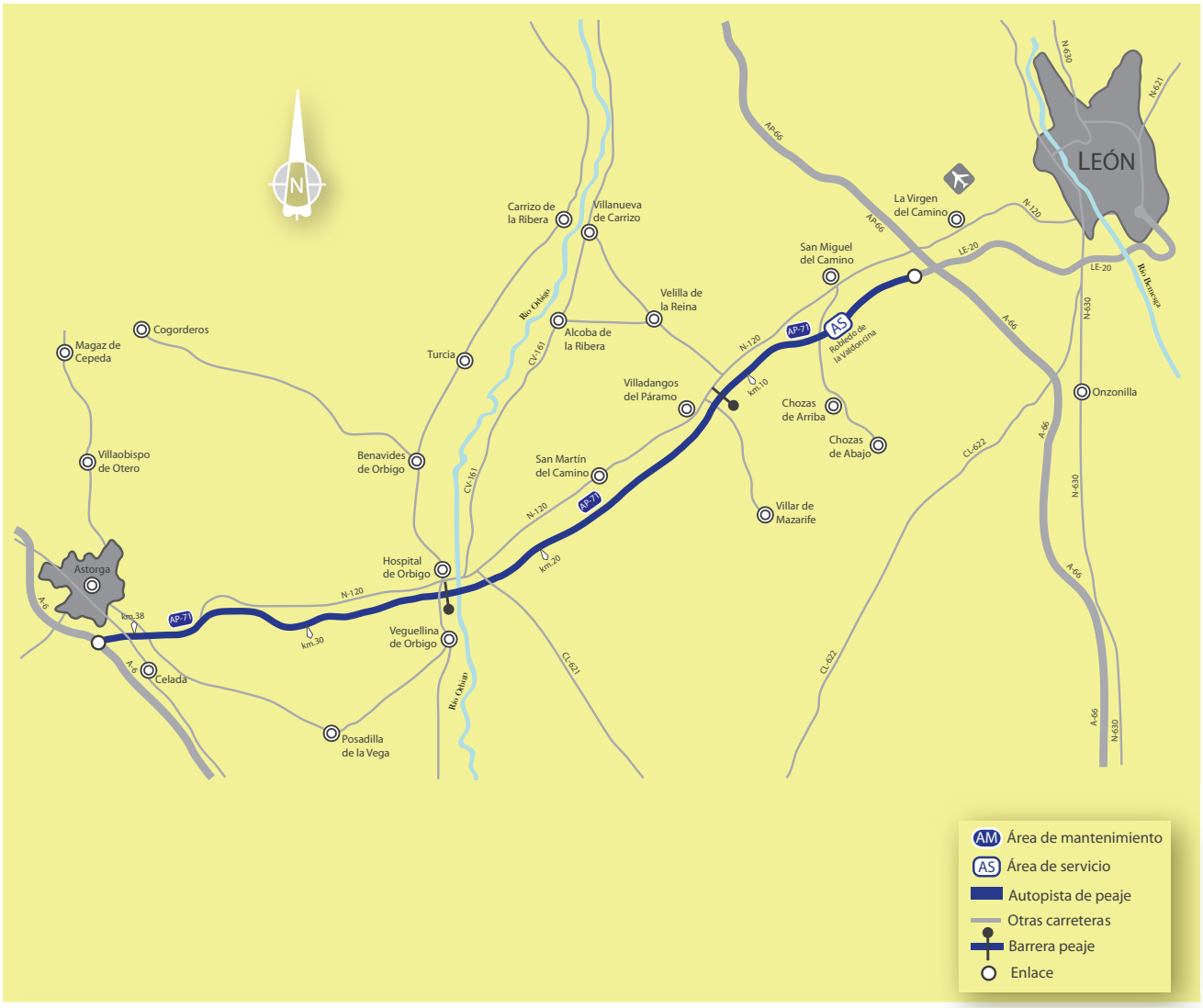
AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA

AP-71

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



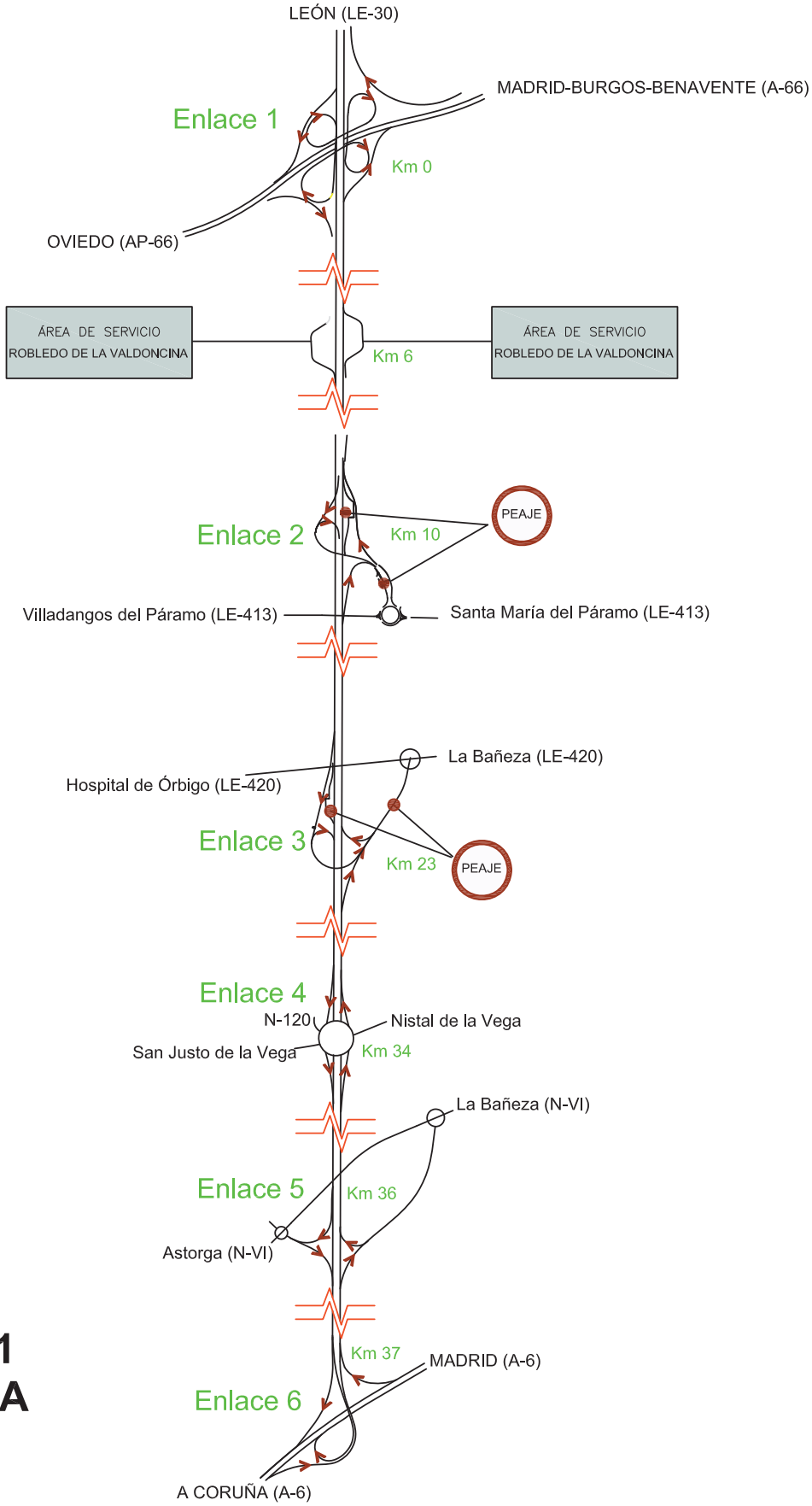
AP-71 AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
AP-71 LEÓN-ASTORGA														
	Robledo de la Valdoncina	6	●	●	-	●	-	-	-	-	-	-	●	●

▲ Dirección León ▼ Dirección Astorga ● Ambas direcciones



aulesa abertis

Autopista AP-71 LEÓN-ASTORGA

v1.0 marzo 2010

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



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

AUTOPISTA AP-71: León-Astorga

Sociedad concesionaria: AUTOPISTAS DE LEÓN C.E.S.A. (AULESA)
Longitud: 37,7 km

La autopista AP-71 corresponde al itinerario León-Astorga y posee una longitud total de 37,7 km distribuidos en tres tramos de peaje. Esta autopista posee además un tramo exento de peaje.

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

La planta de la autopista se refleja en la figura F-1(AP-71) y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (AP-71). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	5,3
Ingresos de explotación 2012 (*)	–0,7

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-71: León-Astorga fue de 3.693 vehículos en sus tramos de peaje, de los cuales 3.266 corresponden a la categoría de ligeros y 427 son vehículos pesados. La IMD para el conjunto de la vía se situó en 4.017 Vh/día. Las cifras anteriores muestran una IMD notablemente menor (24,1%) 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 2012 para el conjunto de la vía en 55,48 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
León-Villadangos	3.699	448	4.147	–16,64	14.350.820	1.737.866	16.088.686	–16,64
Villadangos-Hospital	3.282	425	3.707	–16,51	16.935.117	2.194.180	19.129.297	–16,51
Hospital-Astorga	2.779	407	3.186	–34,83	10.068.785	1.474.016	11.542.801	–34,83
Total tramo de peaje	3.266	427	3.693	–22,18	41.354.722	5.406.062	46.760.784	–22,18

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Pk 34-Astorga	6.250	1.387	7.637	–7,60	7.091.556	1.573.175	8.664.731	–7,60
Total tramos libres	6.250	1.387	7.637	–7,60	7.091.556	1.573.175	8.664.731	–7,60

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	37,70	1,5%
IMD total (Vh/d)	4.017	24,1%
Demanda total (MVh x km)	55,48	0,4%

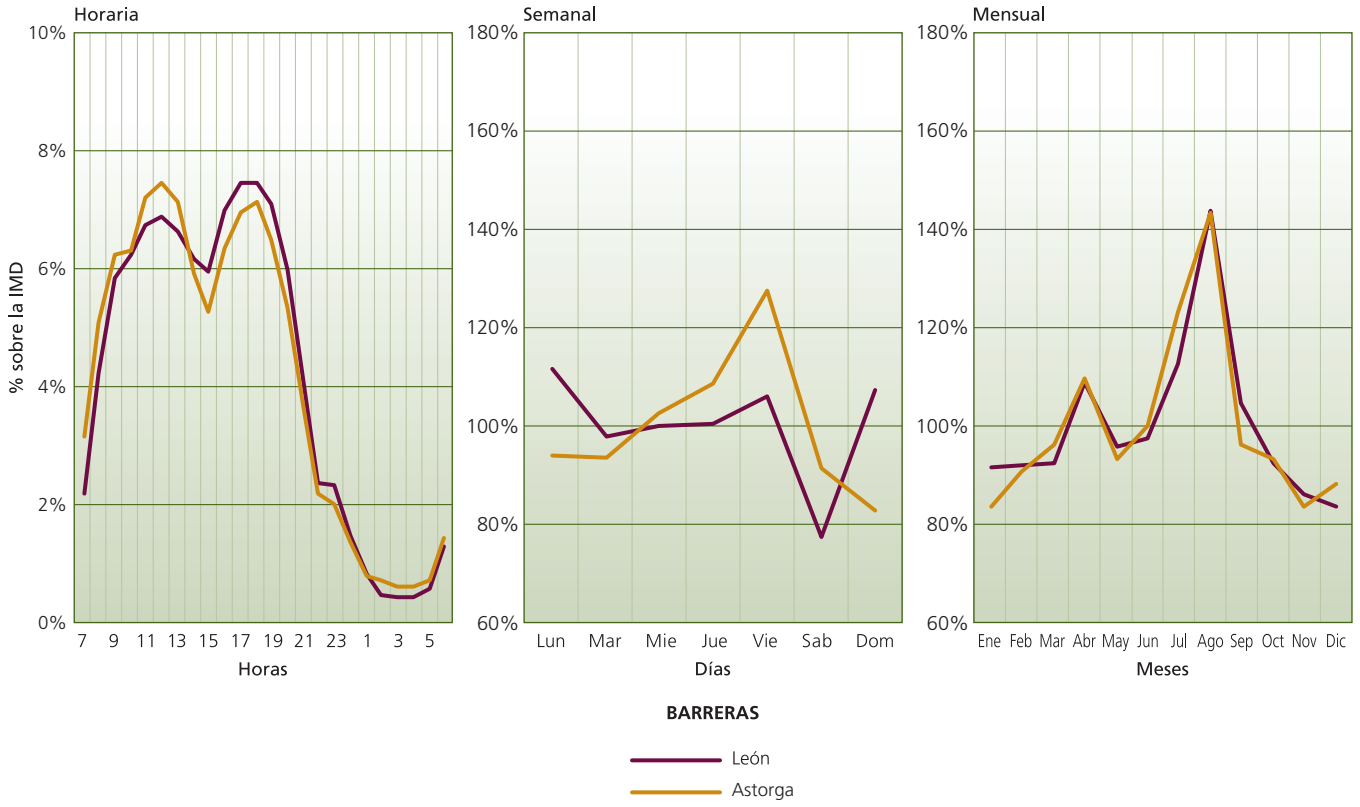
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-71 León-Astorga a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas situadas en este caso en torno a las 12 h y a las 18 h. La primera de ellas alcanza en Astorga un valor del 7,46% de la intensidad total diaria y la segunda llega a alcanzar el 7,45% en León.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 127,73% de la IMD en Astorga. En cuanto a la distribución mensual se aprecian las puntas estacionales localizadas en el mes de abril con 109,59% de la IMD, y especialmente en el período de verano durante los meses de julio-agosto (122,97%-143,37%).

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 2012



Horaria	León		Astorga	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	38	2,20%	49	3,15%
8	73	4,22%	79	5,08%
9	101	5,83%	97	6,24%
10	108	6,24%	98	6,31%
11	117	6,76%	112	7,21%
12	119	6,87%	116	7,46%
13	115	6,64%	111	7,14%
14	107	6,18%	92	5,92%
15	103	5,95%	82	5,28%
16	121	6,99%	99	6,37%
17	129	7,45%	108	6,95%
18	129	7,45%	111	7,14%
19	123	7,11%	101	6,50%
20	104	6,01%	83	5,34%
21	70	4,04%	56	3,60%
22	41	2,37%	34	2,19%
23	40	2,31%	31	1,99%
24	25	1,44%	21	1,35%
1	14	0,81%	12	0,77%
2	8	0,46%	11	0,71%
3	7	0,40%	9	0,58%
4	7	0,40%	9	0,58%
5	10	0,58%	11	0,71%
6	22	1,27%	22	1,42%
Total	1.731		1.554	

Diaria	León		Astorga	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	1.933	111,67%	1.462	94,08%
Mar	1.692	97,75%	1.451	93,37%
Mie	1.727	99,77%	1.597	102,77%
Jue	1.735	100,23%	1.687	108,56%
Vie	1.833	105,89%	1.985	127,73%
Sáb	1.338	77,30%	1.420	91,38%
Dom	1.855	107,16%	1.284	82,63%
Total	1.731		1.554	

Mensual	León		Astorga	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	1.583	91,45%	1.293	83,20%
Feb	1.589	91,80%	1.408	90,60%
Mar	1.598	92,32%	1.490	95,88%
Abr	1.881	108,67%	1.703	109,59%
May	1.653	95,49%	1.444	92,92%
Jun	1.685	97,34%	1.550	99,74%
Jul	1.949	112,59%	1.911	122,97%
Ago	2.488	143,73%	2.228	143,37%
Sep	1.810	104,56%	1.495	96,20%
Oct	1.601	92,49%	1.446	93,05%
Nov	1.486	85,85%	1.294	83,27%
Dic	1.444	83,42%	1.366	87,90%
Total	1.731		1.554	

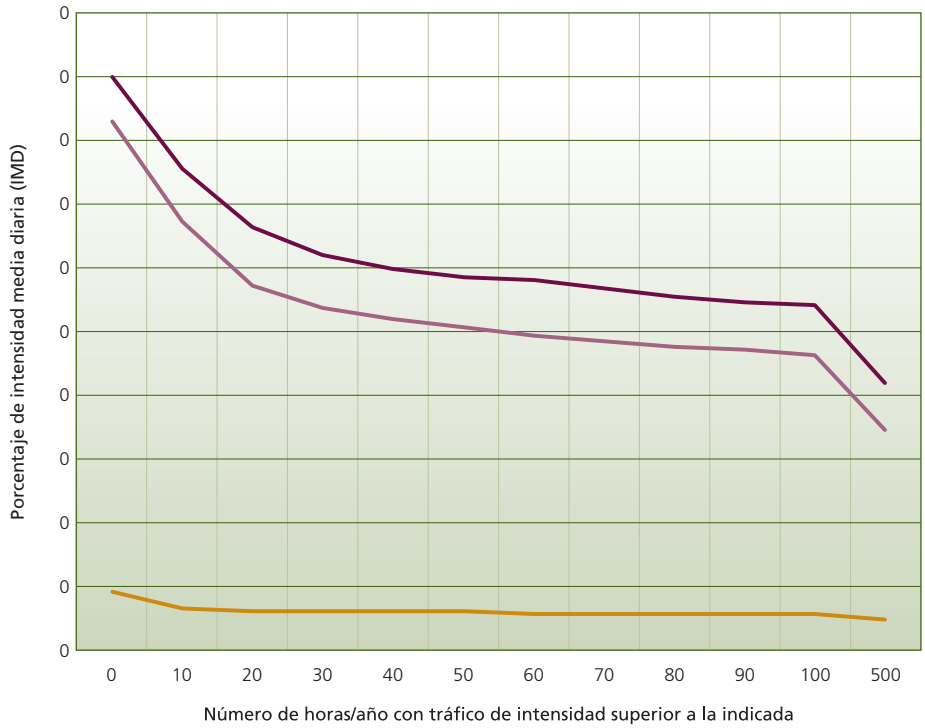
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 6,19% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 5,39% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 9,00% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (AP-71). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. AP-71: León-Astorga



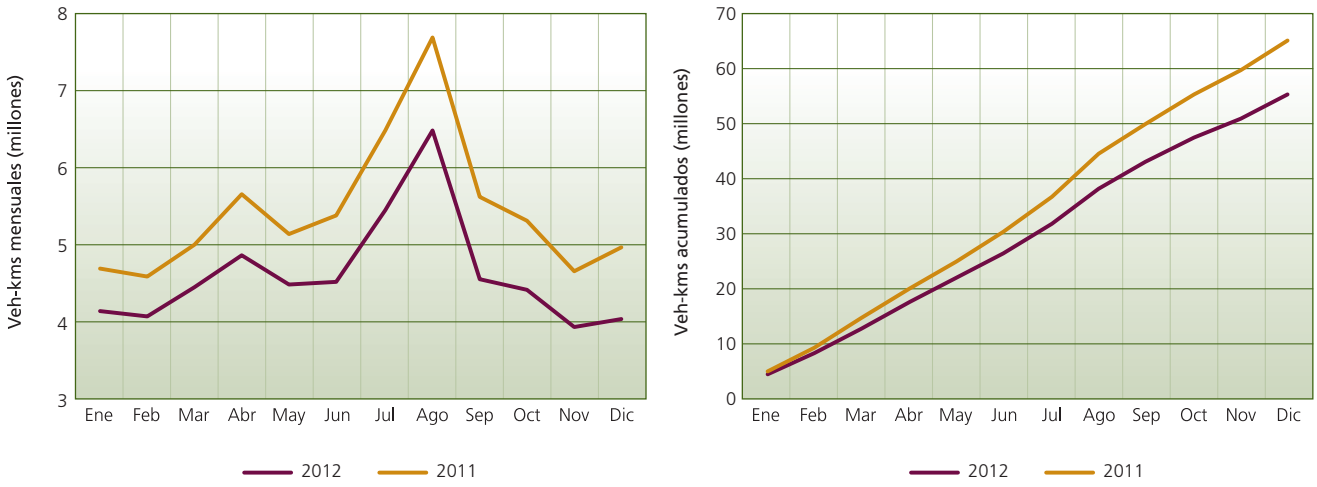
Número de horas/año	% de la IMD total	% de la IMD pesados	% de la IMD ligeros
0	9,00	0,89	8,30
10	7,55	0,63	6,73
20	6,62	0,59	5,72
30	6,19	0,58	5,36
40	5,98	0,57	5,18
50	5,85	0,56	5,04
60	5,79	0,55	4,93
70	5,68	0,54	4,84
80	5,56	0,53	4,74
90	5,47	0,53	4,69
100	5,39	0,52	4,64
500	4,18	0,43	3,44

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 55 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 x km recorridos. Año 2012. AP-71: León-Astorga



Autopista AP-71	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	4,16	4,06	4,45	4,87	4,48	4,53
Mens. 2011	4,70	4,59	5,00	5,67	5,15	5,40
Acum. 2012	4,16	8,22	12,67	17,54	22,02	26,55
Acum. 2011	4,70	9,29	14,29	19,95	25,11	30,51

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	5,45	6,49	4,56	4,41	3,93	4,04	55,43
Mens. 2011	6,50	7,70	5,63	5,31	4,67	4,97	65,29
Acum. 2012	32,00	38,49	43,05	47,46	51,38	55,43	
Acum. 2011	37,01	44,71	50,33	55,65	60,32	65,29	

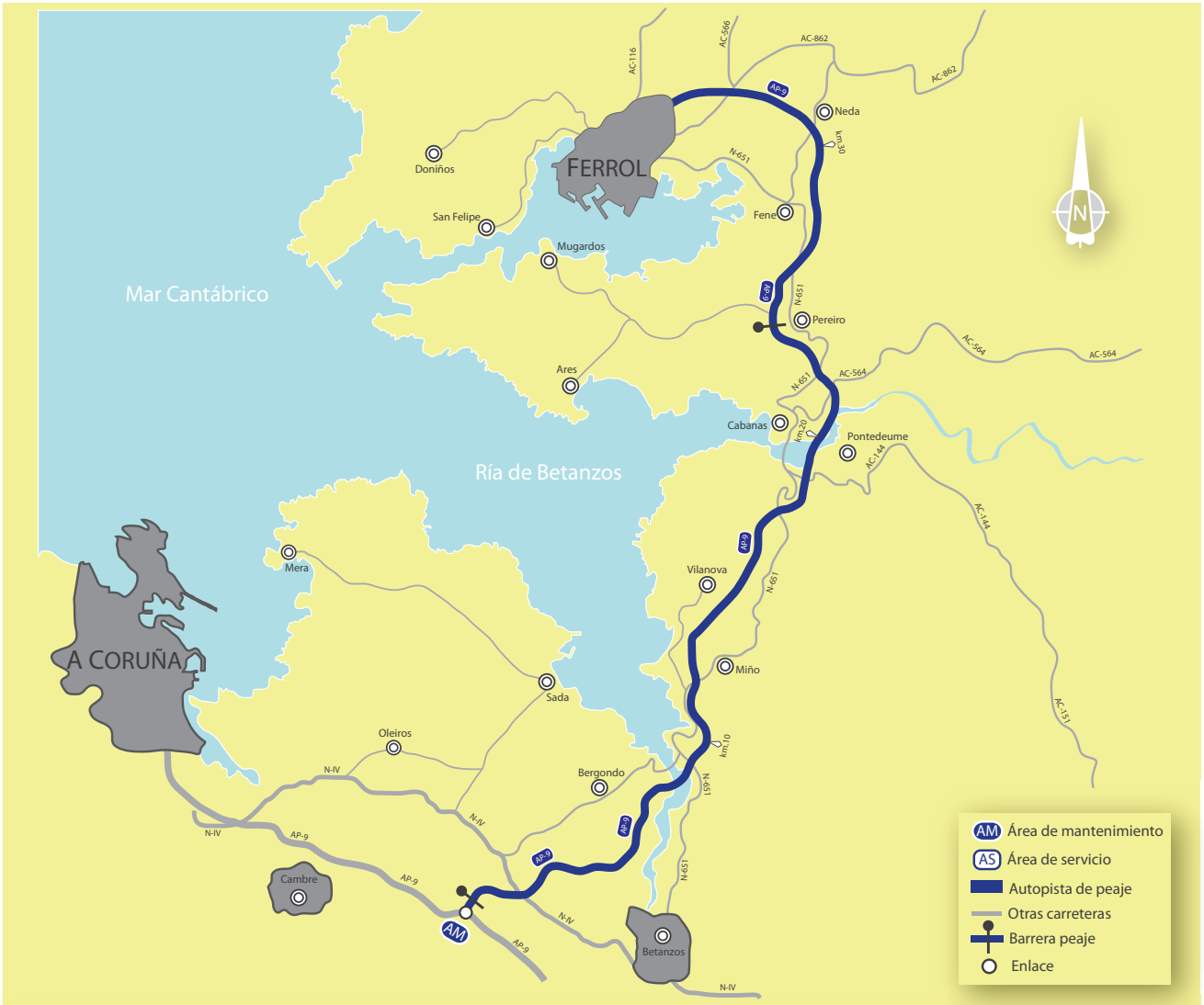
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO GUISAMO-FENE-FERROL)

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)

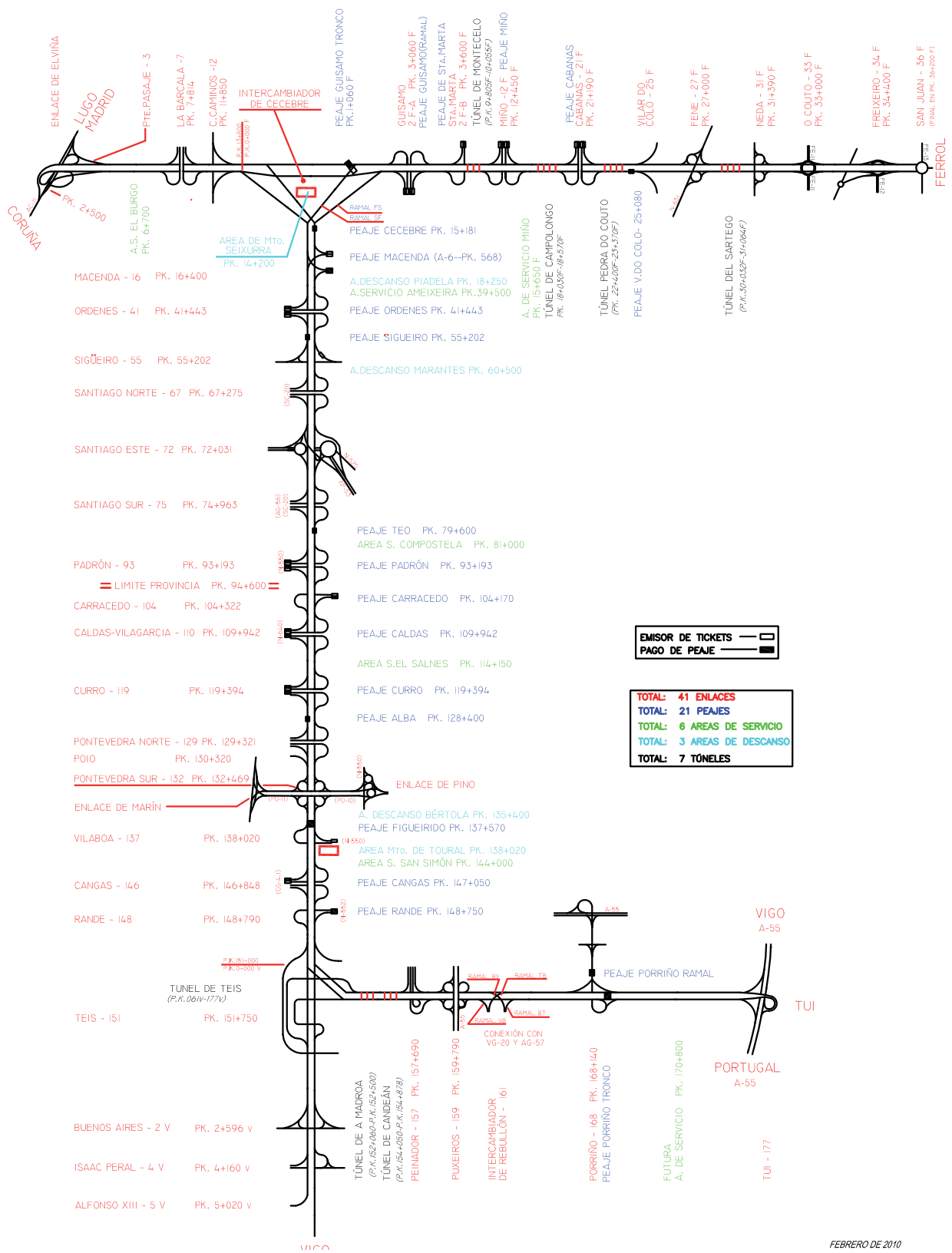


[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.	SITUACIÓN													
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA																
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

ENLACES Y PEAJES EN LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO AP-9



FEBRERO DE 2010

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

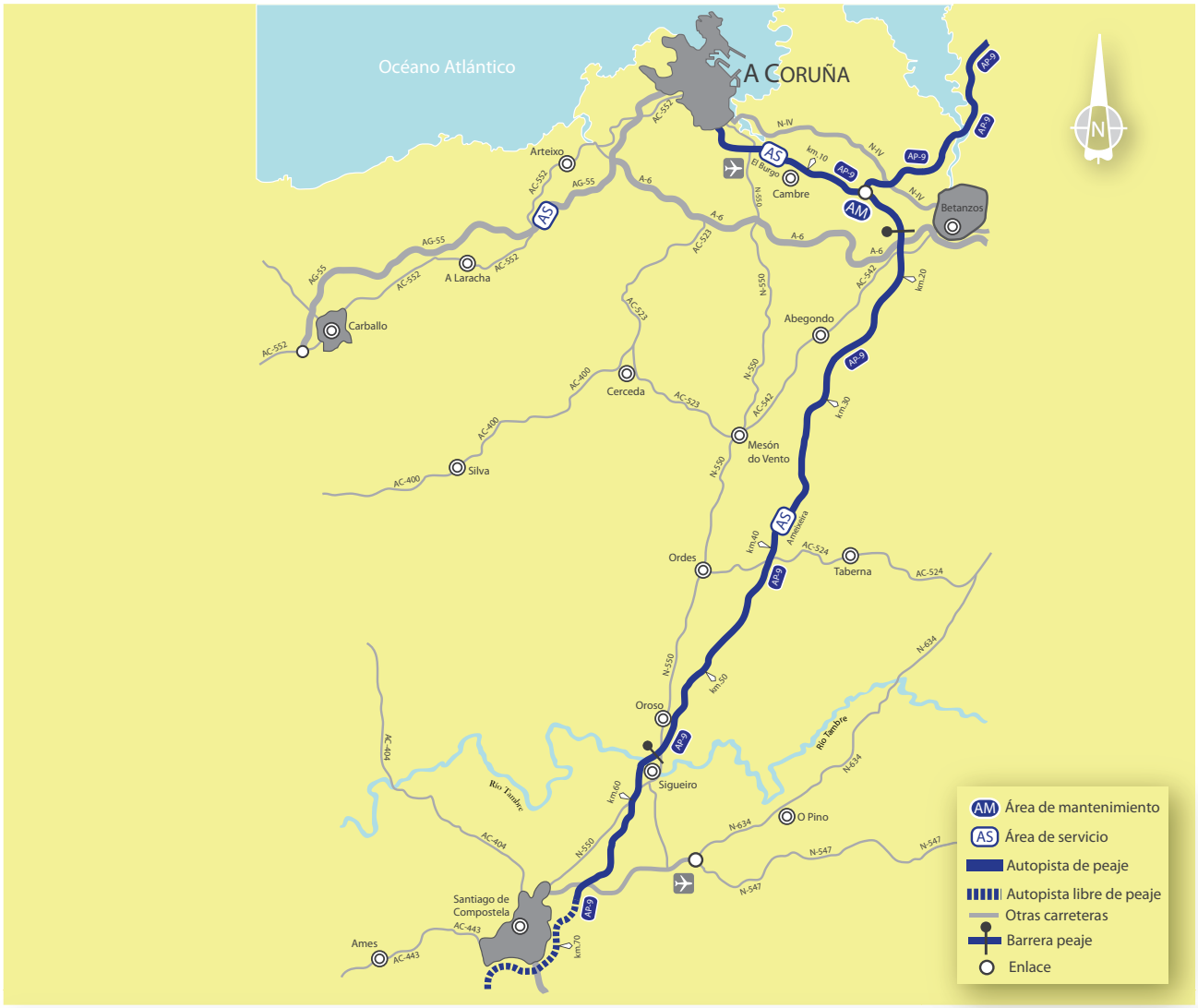
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DE COMPOSTELA)

AP-9

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



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



[SERVICIOS]

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

▲ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

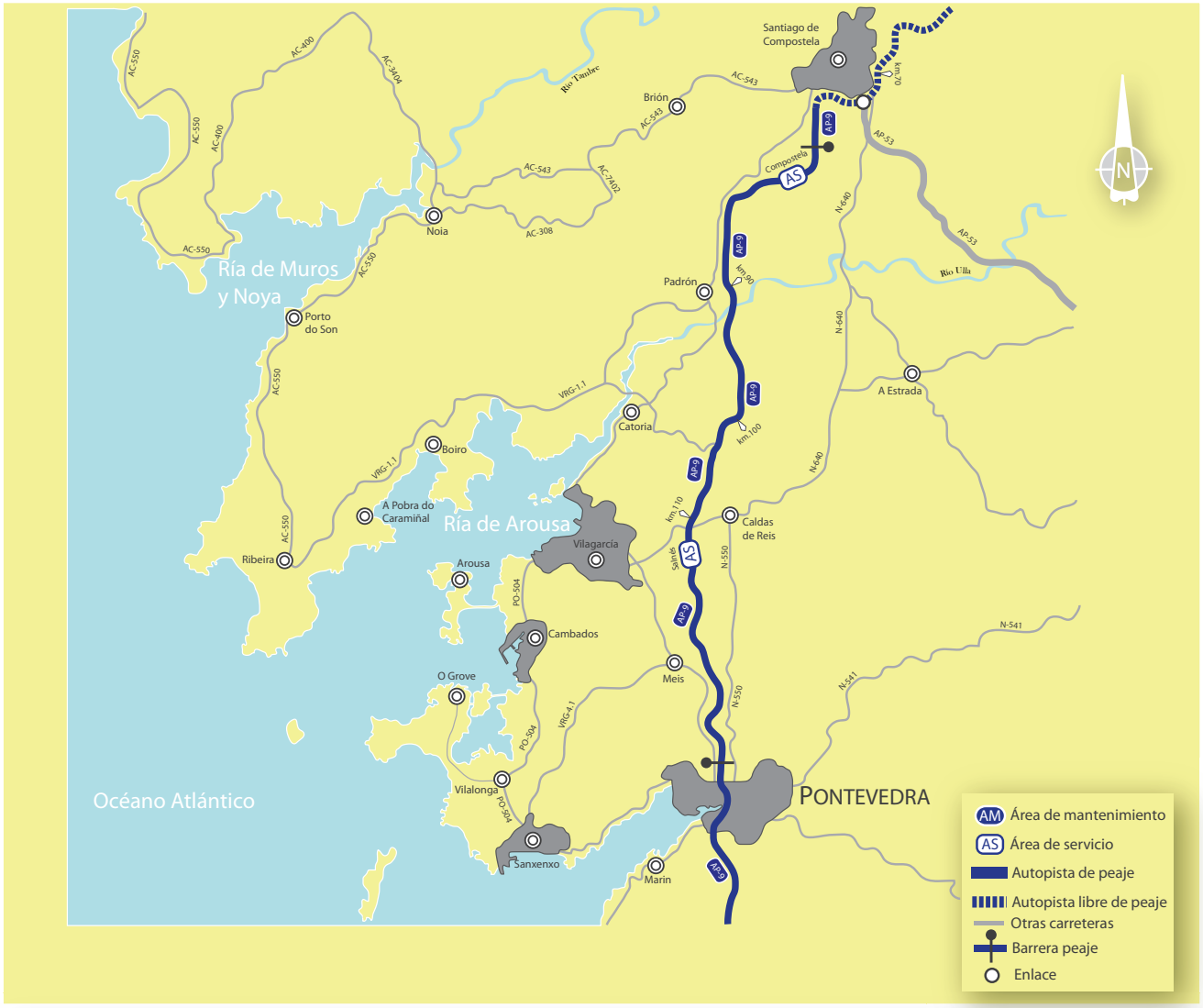
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO SANTIAGO-PONTEVEDRA)

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.												
AP-9 FERROL-FRONTERA PORTUGUESA														
	Compostela	81	•	•	•	•	-	-	-	-	•	-	•	•
	El Salnés	114	•	•	-	•	-	-	-	-	-	-	•	-

▲ Dirección Ferrol ● Ambas direcciones

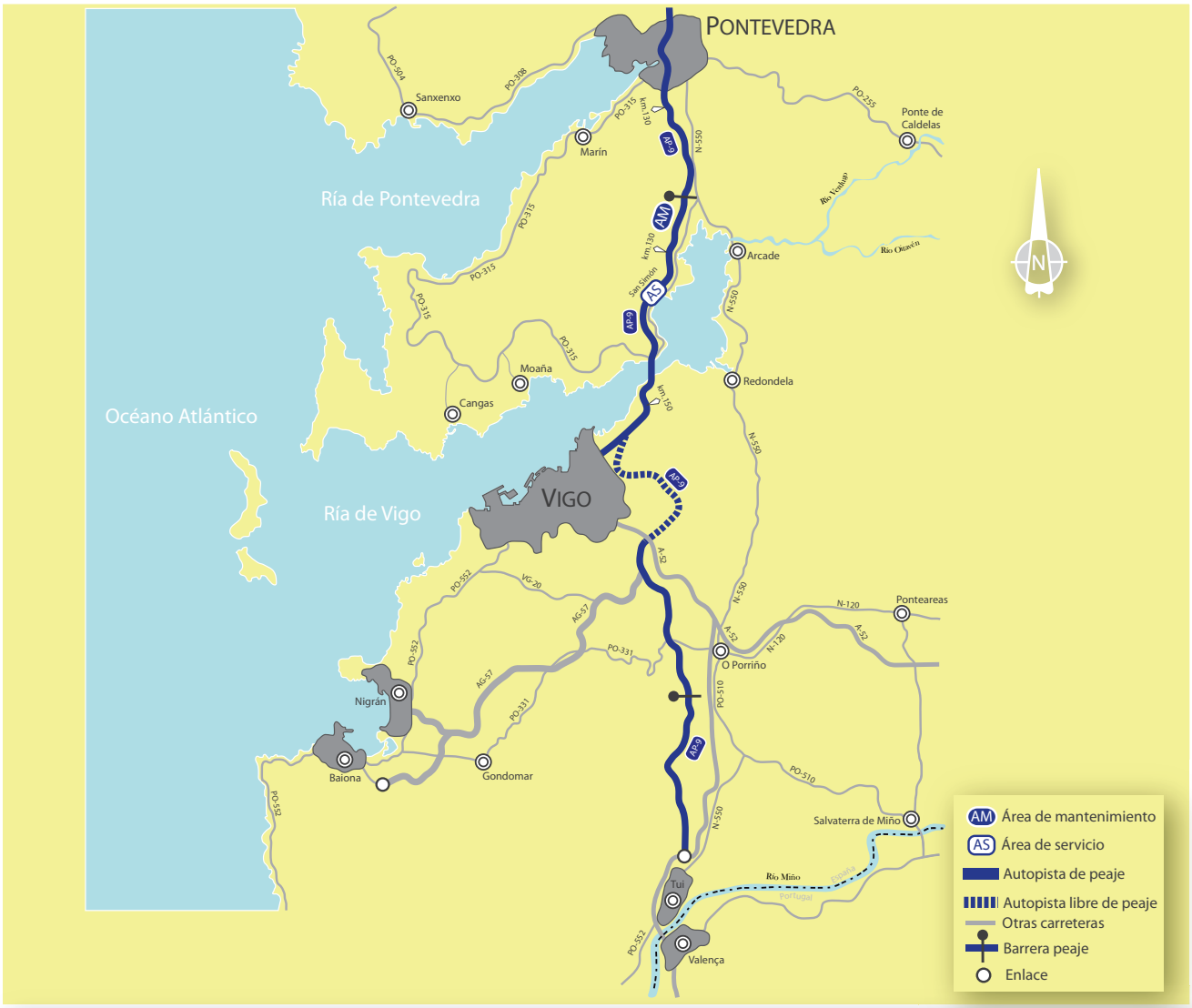
AUTOPISTA FERROL-FRONT. PORTUGUESA (TRAMO PONTEVEDRA-VIGO-TUI)

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 o mixtos incluidos dentro de los anteriores.

Los datos generales de la sociedad concesionaria que explota esta autopista de peaje se encuentran recogidos en la tabla T-1(AP-9)

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. Año 2012

Denominación social	AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO, C.E.S.A.
Domicilio	Alfredo Vicenti, 15. 15004 A Coruña
Fecha de constitución	15/10/1969
Capital social (*)	195,92
Ingresos de explotación 2012 (*)	132,35
Resultado de explotación 2012 (*)	70,08

	Denominación	Fecha de concesión	Fecha de entrada en servicio	Fecha de expiración
Autopistas que explota	Autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa			17/08/2044
	RD	16/08/1969		
	Escritura	14/11/1969		
	Primer tramo		26/04/1975	

(*) Importes en millones de euros a 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa fue en el conjunto de la vía de 21.821 vehículos, de los cuales 19.899 corresponden a la categoría de ligeros y 1.922 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD superior (131,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 1.115 Vh/día en el tramo Baiona-Tui hasta 57.940 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 2012 para el conjunto de la vía en 1.753,76 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 11,2% 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11
Ferrol-Neda	23.438	1.889	25.327	–5,28	40.318.413	3.250.690	43.569.103	–5,02
Neda-Fene	19.465	2.045	21.510	–7,20	31.345.814	3.293.735	34.639.549	–6,94
Fene-Cabanas	12.888	821	13.709	–14,33	25.943.408	1.653.729	27.597.137	–14,10
Cabanas-Miño	14.396	959	15.355	–13,55	47.420.091	3.157.704	50.577.795	–13,32
Miño-Guísamo R.	15.430	1.023	16.453	–13,49	53.087.007	3.518.985	56.605.992	–13,25
Guísamo R.-Guísamo T.	20.050	1.184	21.234	–13,65	14.676.700	866.544	15.543.244	–13,42
Guísamo T.-pk O Ferrol	14.322	483	14.805	–13,49	5.765.850	194.612	5.960.462	–13,26
Guísamo T.-Cecebre	5.729	701	6.430	–14,03	2.935.680	359.489	3.295.169	–13,78
Elviña(La Coruña)-La Barcala	44.862	2.445	47.307	–11,31	83.738.686	4.565.347	88.304.033	–11,06
La Barcala-pk o Ferrol	32.904	1.982	34.886	–13,69	74.665.241	4.496.351	79.161.592	–13,46
pk O Ferrol-Cecebre	18.583	1.499	20.082	–13,84	8.161.614	658.469	8.820.083	–13,60
Cecebre-Macenda	24.312	2.200	26.512	–13,88	19.575.629	1.771.172	21.346.801	–13,65
Macenda-Ordenes	15.656	1.350	17.006	–13,76	137.523.768	11.855.952	149.379.720	–13,52
Ordenes-Sigüeiro	15.904	1.444	17.348	–13,32	80.329.537	7.295.605	87.625.142	–13,07
Sigüeiro-Santiago N.	14.370	1.259	15.629	–13,02	64.691.358	5.670.645	70.362.003	–12,78
Santiago N.-Santiago E.	29.559	4.578	34.137	–16,82	50.846.819	7.873.975	58.720.794	–16,59
Santiago E.-Santiago S.	29.581	3.433	33.014	–17,55	32.479.686	3.768.960	36.248.646	–17,32
Santiago S.-Padrón	19.731	2.104	21.835	–11,47	131.430.172	14.015.382	145.445.554	–11,24
Padrón-Carracedo	15.442	1.771	17.213	–10,95	62.736.535	7.194.919	69.931.454	–10,70
Carracedo-Caldas de Reyes	17.523	2.145	19.668	–11,03	35.915.532	4.395.922	40.311.454	–10,79
Caldas de Reyes-Curro	17.093	1.971	19.064	–11,68	56.305.701	6.495.534	62.801.235	–11,43

Tabla T-2 (AP-9). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Curro-Pontevedra Norte	18.369	2.142	20.511	–11,12	69.920.593	8.154.711	78.075.304	–10,88
Pontevedra N.-Pontevedra S.	36.817	4.568	41.385	–10,46	42.581.459	5.283.200	47.864.659	–10,21
Pontevedra S.-Vilaboa	24.920	2.537	27.457	–13,93	54.177.883	5.515.310	59.693.193	–13,69
Vilaboa-Cangas	23.427	2.328	25.755	–13,54	72.880.336	7.241.986	80.122.322	–13,30
Cangas-Rande	49.114	3.691	52.805	–6,97	35.951.682	2.701.312	38.652.994	–6,72
Rande-Teis	53.894	4.046	57.940	–7,29	41.423.123	3.109.568	44.532.691	–7,04
Teis-Vigo	49.025	3.369	52.394	–6,59	89.716.580	6.165.200	95.881.780	–6,34
Teis-Peinador	30.070	5.077	35.147	–8,34	74.838.454	12.634.238	87.472.692	–8,09
Peinador-Puxeiros	32.810	5.375	38.185	–1,21	25.217.751	4.130.690	29.348.441	–0,94
Puxeiros-Rebullón	13.785	878	14.663	–4,92	5.549.805	353.782	5.903.587	–4,65
Rebullón-Porriño	5.030	570	5.600	–17,88	14.544.966	1.647.829	16.192.795	–17,65
Porriño-Tui	2.690	309	2.999	–19,51	8.861.247	1.017.792	9.879.039	–19,28
Rebullón-AG57	8.754	309	9.063	5,37	3.524.557	124.337	3.648.894	5,66
Baiona-Tui	1.075	40	1.115	–18,97	236.158	8.761	244.919	–18,78
Total tramo de peaje	19.899	1.922	21.821	–11,69	1.599.317.835	154.442.437	1.753.760.272	–12,94

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
Ferrol-Neda	23.438	1.889	25.327	–5,28	40.318.413	3.250.690	43.569.103	–5,02
Neda-Fene	19.465	2.045	21.510	–7,20	31.345.814	3.293.735	34.639.549	–6,94
Santiago N.-Santiago E.	29.559	4.578	34.137	–16,82	50.846.819	7.873.975	58.720.794	–16,59
Santiago E.-Santiago S.	29.581	3.433	33.014	–17,55	32.479.686	3.768.960	36.248.646	–17,32
Pontevedra N.-Pontevedra S.	36.817	4.568	41.385	–10,46	42.581.459	5.283.200	47.864.659	–10,21
Teis-Vigo	49.025	3.369	52.394	–6,59	89.716.580	6.165.200	95.881.780	–6,34
Teis-Peinador	30.070	5.077	35.147	–8,34	74.838.454	12.634.238	87.472.692	–8,09
Peinador-Puxeiros	32.810	5.375	38.185	–1,21	25.217.751	4.130.690	29.348.441	–0,94
Puxeiros-Rebullón	13.785	878	14.663	–4,92	5.549.805	353.782	5.903.587	–4,65
Rebullón-AG-57	8.754	309	9.063	5,37	3.524.557	124.337	3.648.894	5,66
Baiona-Tui	1.075	40	1.115	–18,97	236.158	8.761	244.919	–18,78
Total tramos libres	29.562	3.495	33.057	–10,27	396.655.496	46.887.568	443.543.064	–9,97

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	219,60	8,6%
IMD total (Vh/d)	21.821	131,1%
Demanda total (MVh x km)	1.753,76	11,2%

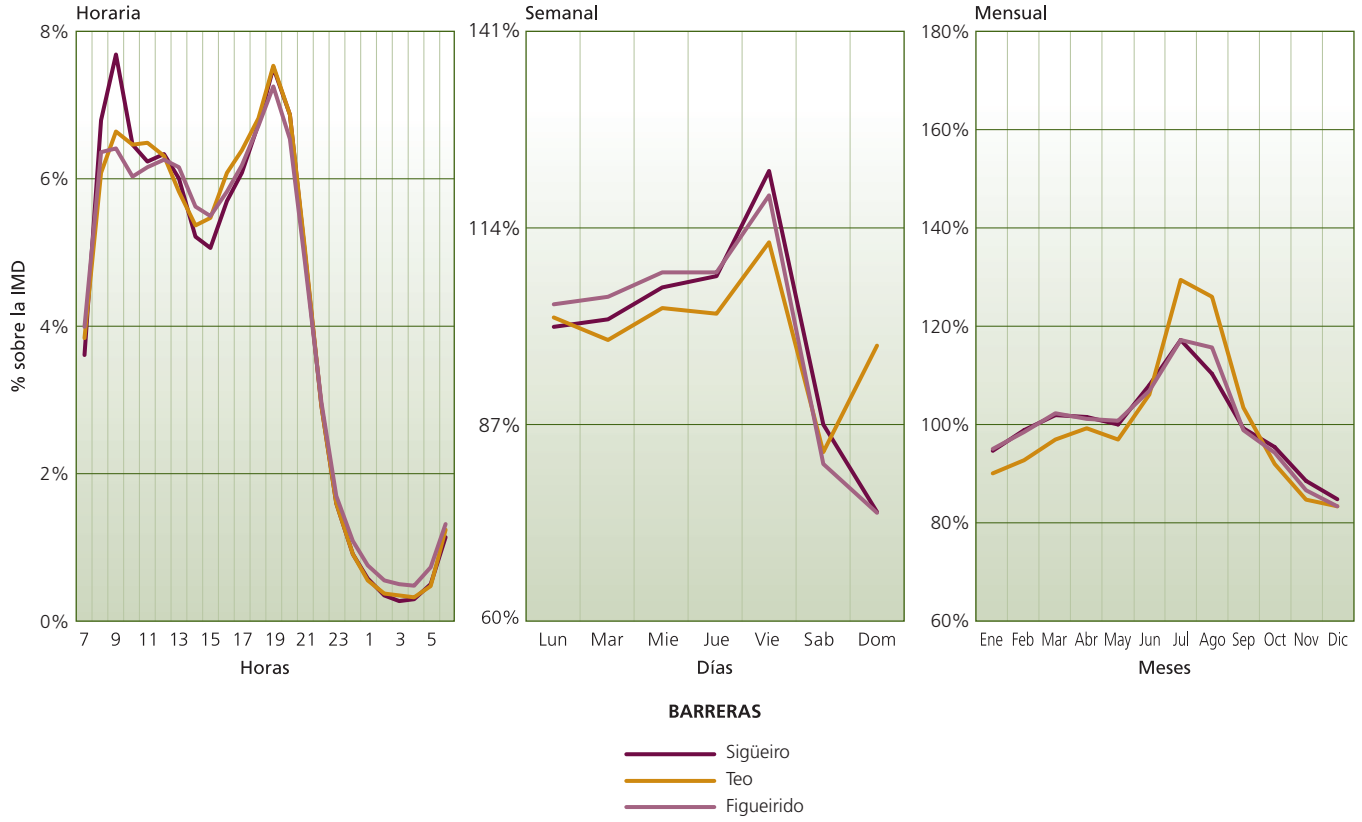
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista AP-9: Ferrol-Frontera Portuguesa a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 9 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en la barrera de Sigüeiro un valor del 7,71% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,51% en Teo.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 122,08% 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 129,40%-126,14% 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 2012



Horaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	628	3,62%	839	3,84%	1.097	4,00%
8	1.181	6,81%	1.332	6,10%	1.749	6,37%
9	1.337	7,71%	1.453	6,65%	1.764	6,42%
10	1.125	6,48%	1.411	6,46%	1.657	6,03%
11	1.084	6,25%	1.418	6,49%	1.695	6,17%
12	1.100	6,34%	1.383	6,33%	1.722	6,27%
13	1.041	6,00%	1.272	5,83%	1.692	6,16%
14	908	5,23%	1.173	5,37%	1.549	5,64%
15	880	5,07%	1.194	5,47%	1.511	5,50%
16	988	5,70%	1.333	6,10%	1.602	5,83%
17	1.056	6,09%	1.398	6,40%	1.696	6,18%
18	1.172	6,76%	1.492	6,83%	1.848	6,73%
19	1.305	7,51%	1.640	7,54%	1.992	7,26%
20	1.195	6,89%	1.503	6,88%	1.798	6,55%
21	870	5,01%	1.107	5,07%	1.340	4,88%
22	509	2,93%	636	2,91%	819	2,98%
23	275	1,59%	348	1,59%	465	1,69%
24	157	0,91%	195	0,89%	296	1,08%
1	100	0,58%	117	0,54%	202	0,74%
2	61	0,35%	80	0,37%	150	0,55%
3	45	0,26%	73	0,33%	132	0,48%
4	50	0,29%	66	0,30%	128	0,47%
5	83	0,48%	102	0,47%	197	0,72%
6	198	1,14%	270	1,24%	356	1,30%
Total	17.348		21.835		27.457	

Diaria	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	17.441	100,54%	22.253	101,91%	28.502	103,81%
Mar	17.646	101,72%	21.593	98,89%	28.745	104,69%
Mie	18.418	106,17%	22.550	103,27%	29.704	108,18%
Jue	18.651	107,51%	22.361	102,41%	29.665	108,04%
Vie	21.181	122,08%	24.494	112,19%	32.605	118,75%
Sáb	15.092	87,00%	18.182	83,27%	22.446	81,75%
Dom	13.007	74,98%	21.412	98,06%	20.532	74,78%
Total	17.348		21.835		27.457	

Mensual	Sigüeiro		Teo		Figueirido	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	16.394	94,50%	19.632	89,91%	26.046	94,86%
Feb	17.154	98,89%	20.228	92,71%	26.989	98,33%
Mar	17.664	101,83%	21.125	96,82%	28.074	102,28%
Abr	17.613	101,54%	21.644	99,20%	27.711	100,96%
May	17.328	99,89%	21.100	96,70%	27.643	100,71%
Jun	18.753	108,11%	23.115	105,93%	29.334	106,87%
Jul	20.326	117,18%	28.248	129,40%	32.204	117,29%
Ago	19.128	110,27%	27.528	126,14%	31.792	115,82%
Sep	17.195	99,13%	22.533	103,27%	27.114	98,78%
Oct	16.560	95,47%	20.084	92,05%	25.858	94,21%
Nov	15.350	88,49%	18.460	84,61%	23.780	86,64%
Dic	14.692	84,70%	18.165	83,26%	22.851	83,25%
Total	17.348		21.835		27.457	

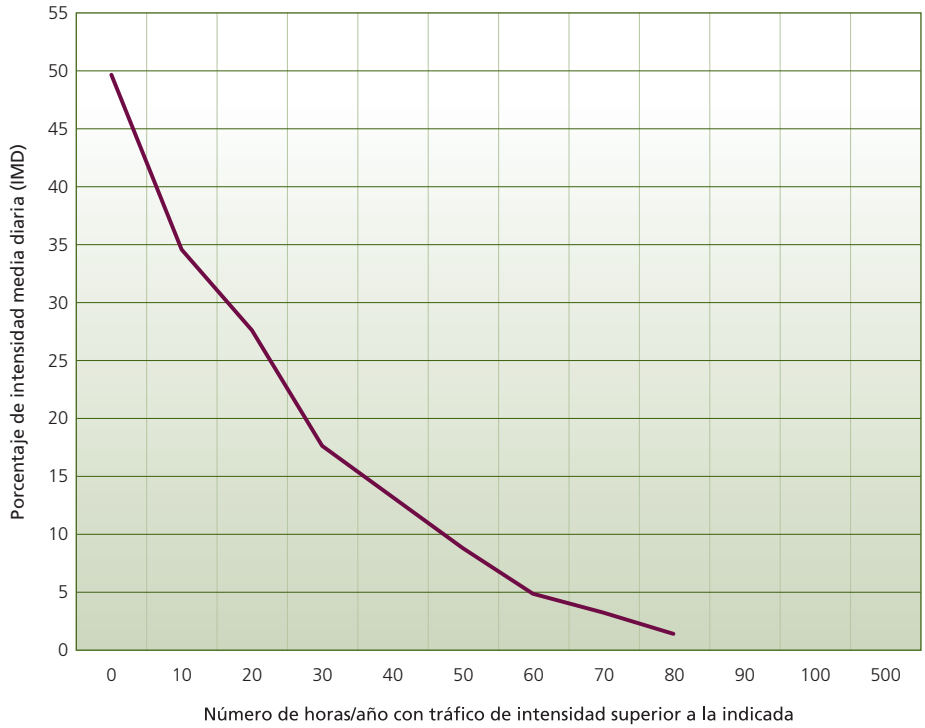
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 17,52% de la IMD (valor de la hora 30).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 49,71% 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-9). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. Autopista AP-9: Ferrol-F. Portuguesa



Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	49,71
10	34,65
20	27,51
30	17,52
40	13,18
50	8,74
60	4,89
70	3,11
80	1,38
90	
100	
500	

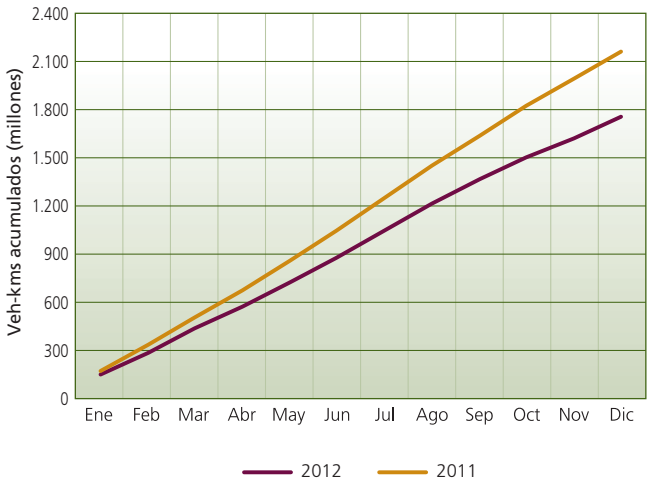
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 tramos libres) durante este año superó los 1.753 millones de Vh × 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 2012. AP-9: Ferrol-F. Portuguesa





Autopista AP-9	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	140,69	135,45	149,55	142,26	147,60	152,19
Mens. 2011	163,15	162,43	173,16	176,51	180,43	181,03
Acum. 2012	140,69	276,13	425,68	567,94	715,54	867,72
Acum. 2011	163,15	325,58	498,74	675,24	855,67	1.036,70

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	174,86	169,52	144,45	141,79	127,91	127,51	1.753,78
Mens. 2011	209,16	208,08	184,16	185,07	166,49	166,45	2.156,12
Acum. 2012	1.042,58	1.212,10	1.356,55	1.498,34	1.626,25	1.753,76	
Acum. 2011	1.245,86	1.453,94	1.638,09	1.823,17	1.989,66	2.156,12	

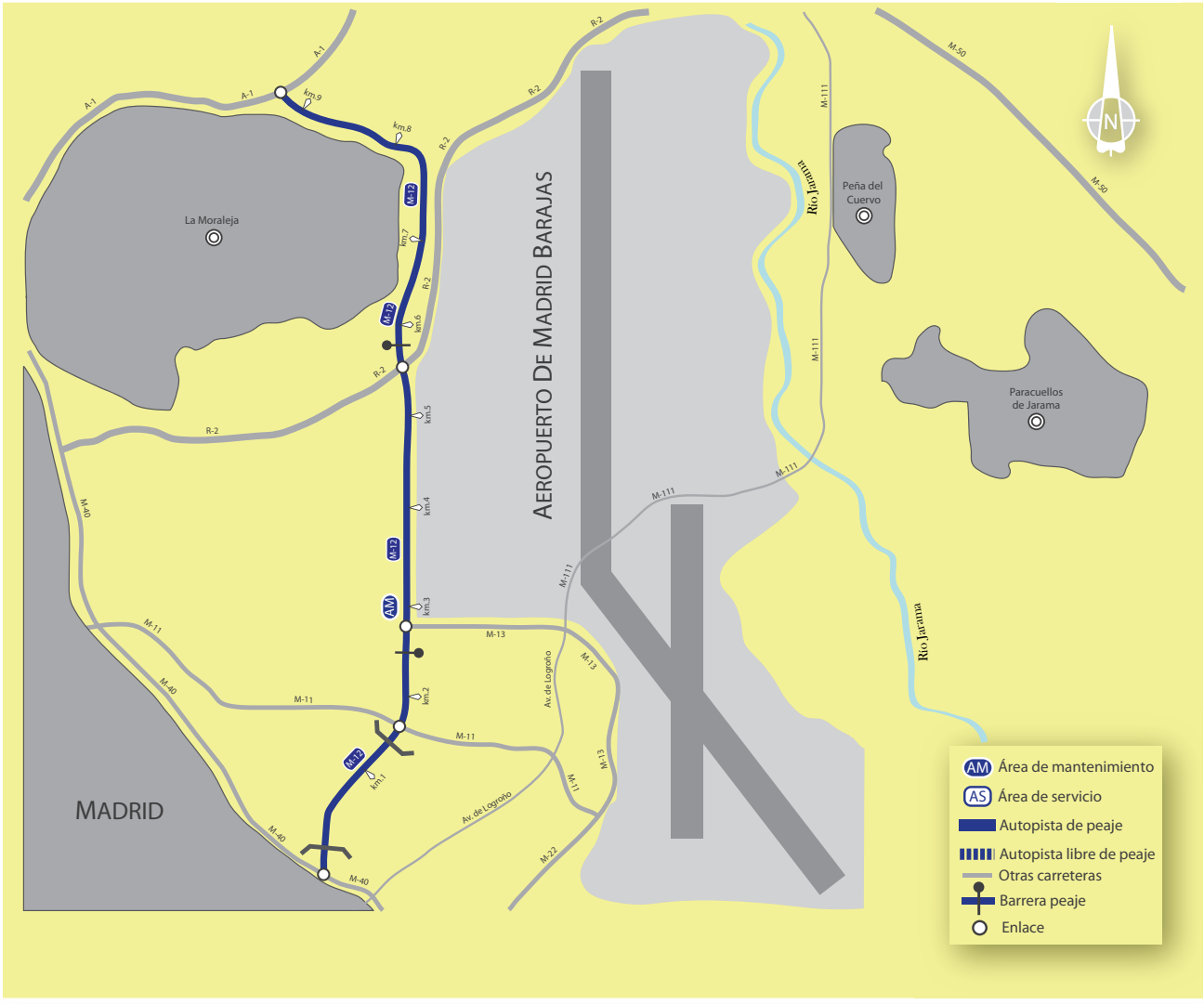
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO

M-12

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



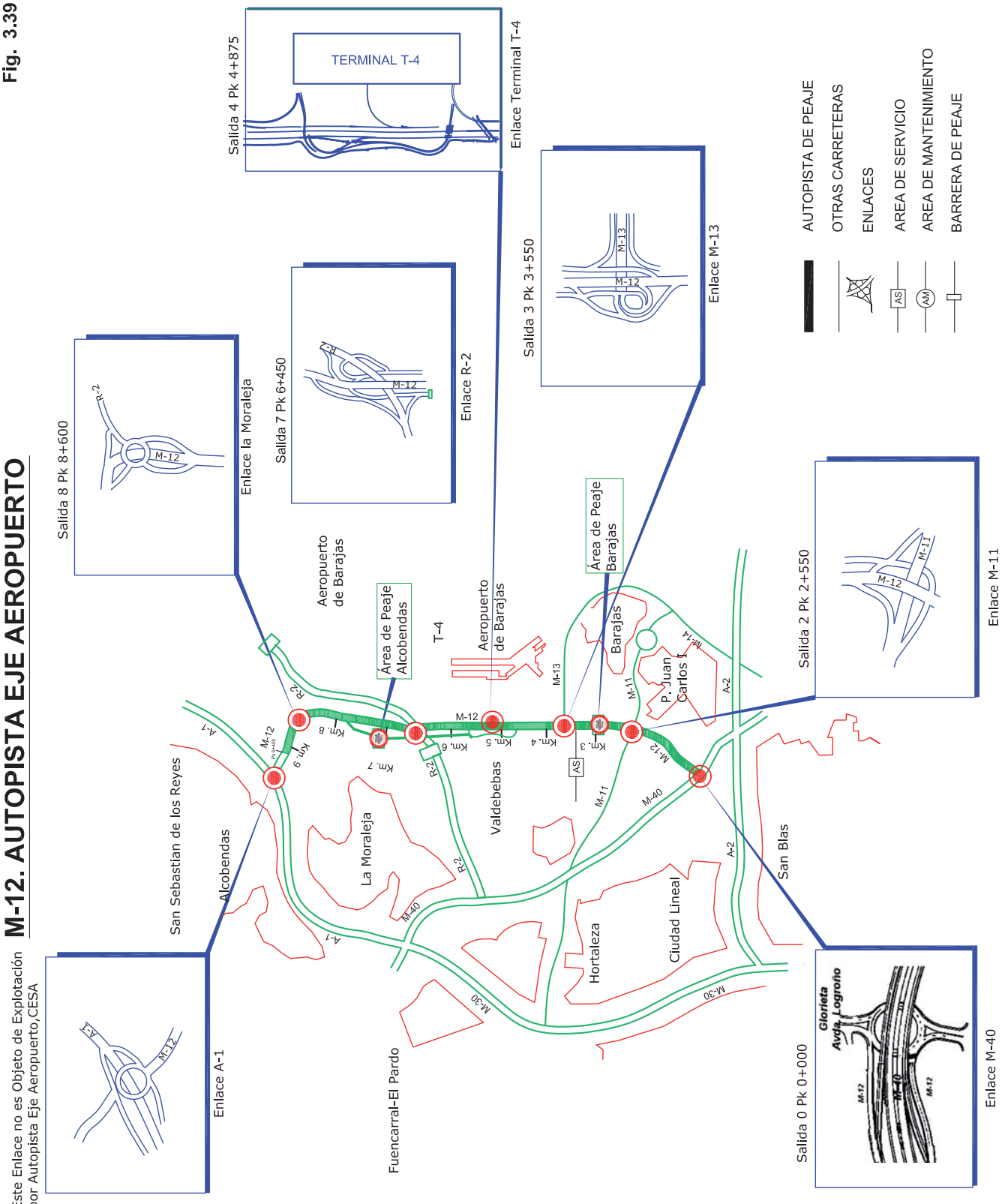
M-12 AUTOPISTA EJE AEROPUERTO



[SERVICIOS]

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

Fig. 3.39



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 que incluyen la parte 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 (M-12). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	4,27
Resultado de explotación 2012 (*)	–0,40

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista M-12: Eje Aeropuerto fue para el conjunto de la vía de 18.298 vehículos, de los cuales 17.733 corresponden a la categoría de ligeros y 565 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD muy similar (109,9%) 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 2012 para los tramos de peaje en 63,22 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,4% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor semejante 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 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
M-12	7.037	163	7.200	–7,84	2.575.517	59.513	2.635.030	–7,84
Total tramo de peaje	7.037	163	7.200	–7,84	2.575.517	59.513	2.635.030	–7,84

Tramos libres de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
M-40 - M-11	2.726	140	2.866	–11,2	2.544.028	130.624	2.674.652	–11,2
M-11 - M-13	7.205	158	7.363	–9,8	2.636.886	57.833	2.694.719	–9,8
M-13 - T4	46.479	2.049	48.528	4,5	22.540.049	993.378	23.533.427	4,5
T4 - R2	21.471	537	22.008	–2,0	15.129.403	378.280	15.507.683	–2,0
R2 - A1	19.063	406	19.469	–1,0	18.422.311	391.953	18.814.264	–1,0
Total tramos libres	17.733	565	18.298	–0,2	61.272.677	1.952.067	63.224.744	–0,2

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	9,44	0,4%
IMD total (Vh/d)	18.298	109,9%
Demanda total (MVh x km)	63,22	0,4%

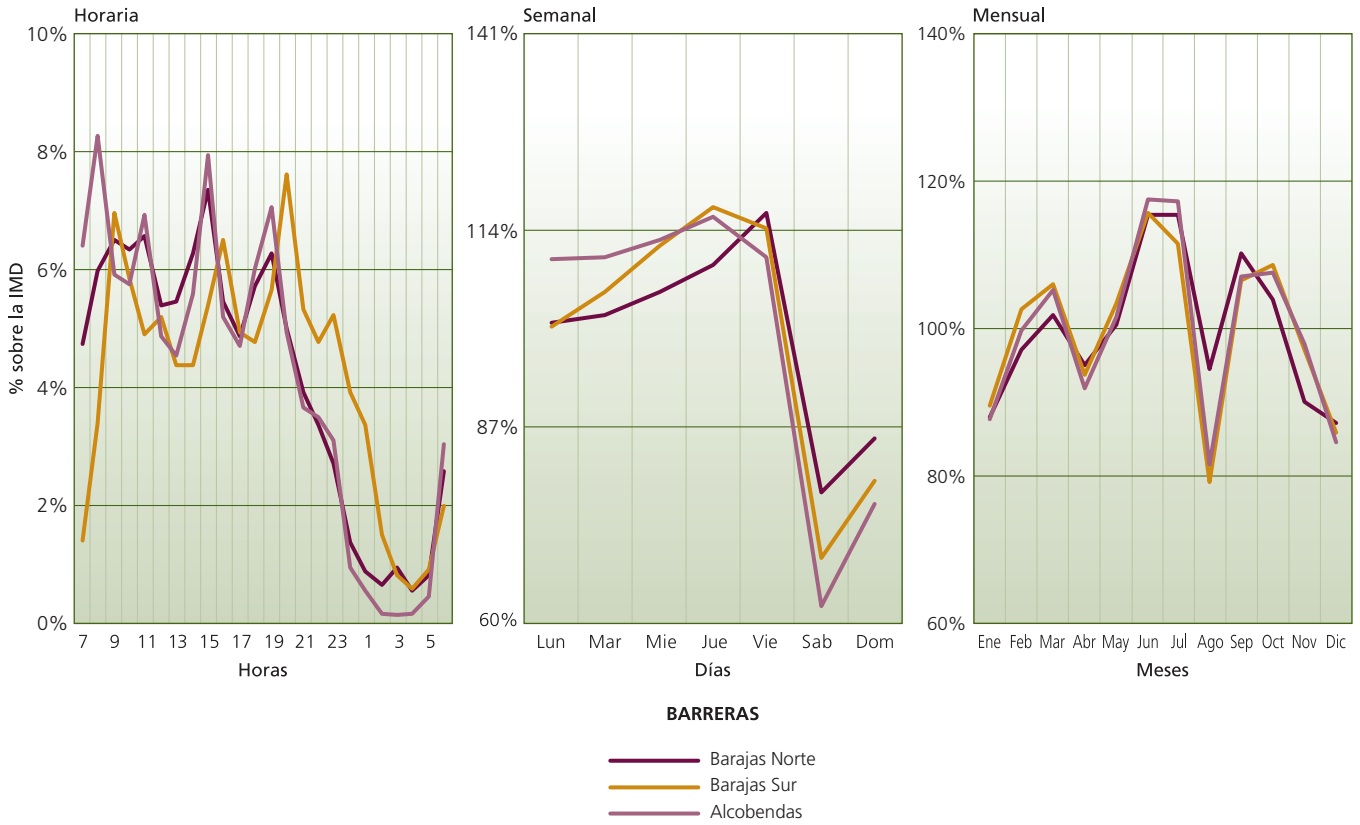
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista M-12 Eje Aeropuerto a lo largo de las 24 horas del día es un reflejo de la peculiar naturaleza de esta vía, y especialmente su función de acceso al Aeropuerto de Barajas. La distribución durante las horas de la mañana es irregular aunque en la barrera de Alcobendas se puede apreciar una punta a las 8 h que alcanza un valor del 8,28% 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 116,78% en viernes, y un acusado descenso de la IMD durante los fines de semana, que cae hasta un 62,31% en sábado en Alcobendas. En cuanto a la distribución mensual se aprecia el valle estacional, localizado durante el mes de agosto 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 2012



Horaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	168	4,75%	54	1,42%	36	6,42%
8	213	6,00%	130	3,39%	47	8,28%
9	230	6,51%	267	6,97%	34	5,93%
10	225	6,37%	224	5,87%	33	5,75%
11	233	6,58%	188	4,91%	39	6,95%
12	192	5,42%	199	5,20%	28	4,89%
13	193	5,46%	167	4,37%	26	4,56%
14	223	6,29%	167	4,38%	32	5,60%
15	261	7,38%	207	5,41%	45	7,96%
16	193	5,46%	249	6,53%	29	5,20%
17	173	4,90%	189	4,96%	27	4,73%
18	202	5,72%	183	4,78%	34	6,01%
19	223	6,30%	217	5,67%	40	7,06%
20	178	5,02%	291	7,62%	28	4,93%
21	139	3,93%	204	5,33%	21	3,67%
22	119	3,37%	183	4,78%	20	3,49%
23	97	2,73%	201	5,26%	18	3,10%
24	48,2	1,36%	150	3,92%	5	0,96%
1	31,4	0,89%	129	3,39%	3	0,54%
2	22,6	0,64%	58	1,51%	1	0,17%
3	34,0	0,96%	31	0,82%	1	0,14%
4	19,3	0,55%	22	0,58%	1	0,15%
5	29,4	0,83%	35	0,92%	3	0,45%
6	91,6	2,59%	76	1,99%	17	3,06%
Total	3.540		3.822		567	

Diaria	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	3.594	101,53%	3.857	100,92%	625	110,36%
Mar	3.629	102,52%	4.046	105,86%	628	110,77%
Mie	3.745	105,80%	4.288	112,18%	641	113,08%
Jue	3.882	109,68%	4.498	117,67%	658	116,20%
Vie	4.134	116,78%	4.385	114,72%	627	110,71%
Sáb	2.762	78,02%	2.635	68,94%	353	62,31%
Dom	3.033	85,68%	3.047	79,72%	434	76,56%
Total	3.540		3.822		567	

Mensual	Barajas Norte		Barajas Sur		Alcobendas	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	3.118	88,09%	3.422	89,54%	497	87,71%
Feb	3.442	97,25%	3.929	102,78%	566	99,85%
Mar	3.606	101,87%	4.052	106,01%	596	105,23%
Abr	3.363	95,00%	3.589	93,91%	521	91,87%
May	3.562	100,64%	3.959	103,57%	576	101,66%
Jun	4.089	115,52%	4.424	115,75%	667	117,73%
Jul	4.087	115,46%	4.266	111,60%	665	117,32%
Ago	3.347	94,56%	3.028	79,21%	462	81,58%
Sep	3.908	110,39%	4.072	106,54%	608	107,30%
Oct	3.682	104,03%	4.153	108,66%	610	107,74%
Nov	3.195	90,26%	3.712	97,10%	555	97,94%
Dic	3.084	87,13%	3.285	85,93%	479	84,53%
Total	3.540		3.822		567	

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 12,81% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 12,17% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 13,44% 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 2012. M-12: Eje Aeropuerto



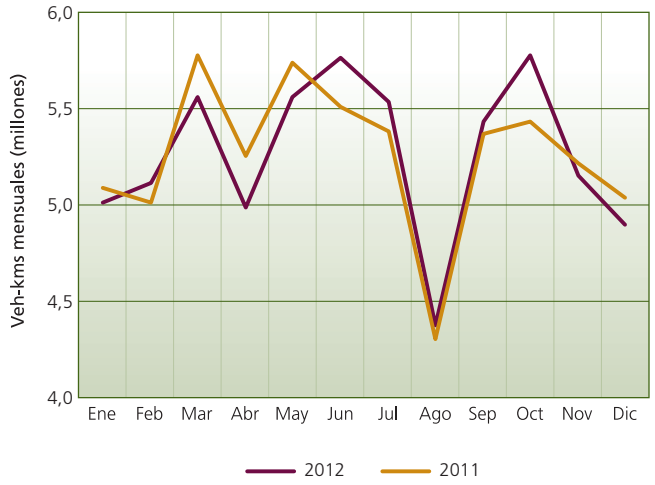
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	13,44	0,35	13,09
10	13,11	0,32	12,79
20	12,79	0,31	12,48
30	12,81	0,30	12,51
40	12,55	0,30	12,25
50	12,36	0,29	12,07
60	12,29	0,29	12,00
70	12,31	0,28	12,03
80	12,33	0,28	12,05
90	12,11	0,28	11,83
100	12,17	0,27	11,90
500	9,16	0,24	8,92

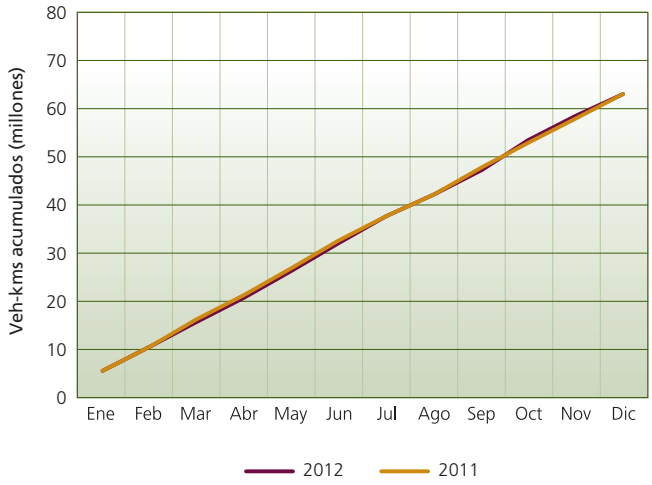
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 2012. M-12: Eje Aeropuerto





Autopista M-12	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	5,02	5,12	5,57	4,98	5,56	5,77
Mens. 2011	5,09	5,02	5,79	5,26	5,75	5,51
Acum. 2012	5,02	10,14	15,71	20,70	26,26	32,03
Acum. 2011	5,09	10,10	15,89	21,15	26,90	32,41

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	5,54	4,37	5,44	5,79	5,16	4,90	63,22
Mens. 2011	5,38	4,30	5,38	5,44	5,22	5,04	63,18
Acum. 2012	37,57	41,94	47,38	53,17	58,32	63,22	
Acum. 2011	37,79	42,09	47,47	52,91	58,14	63,18	

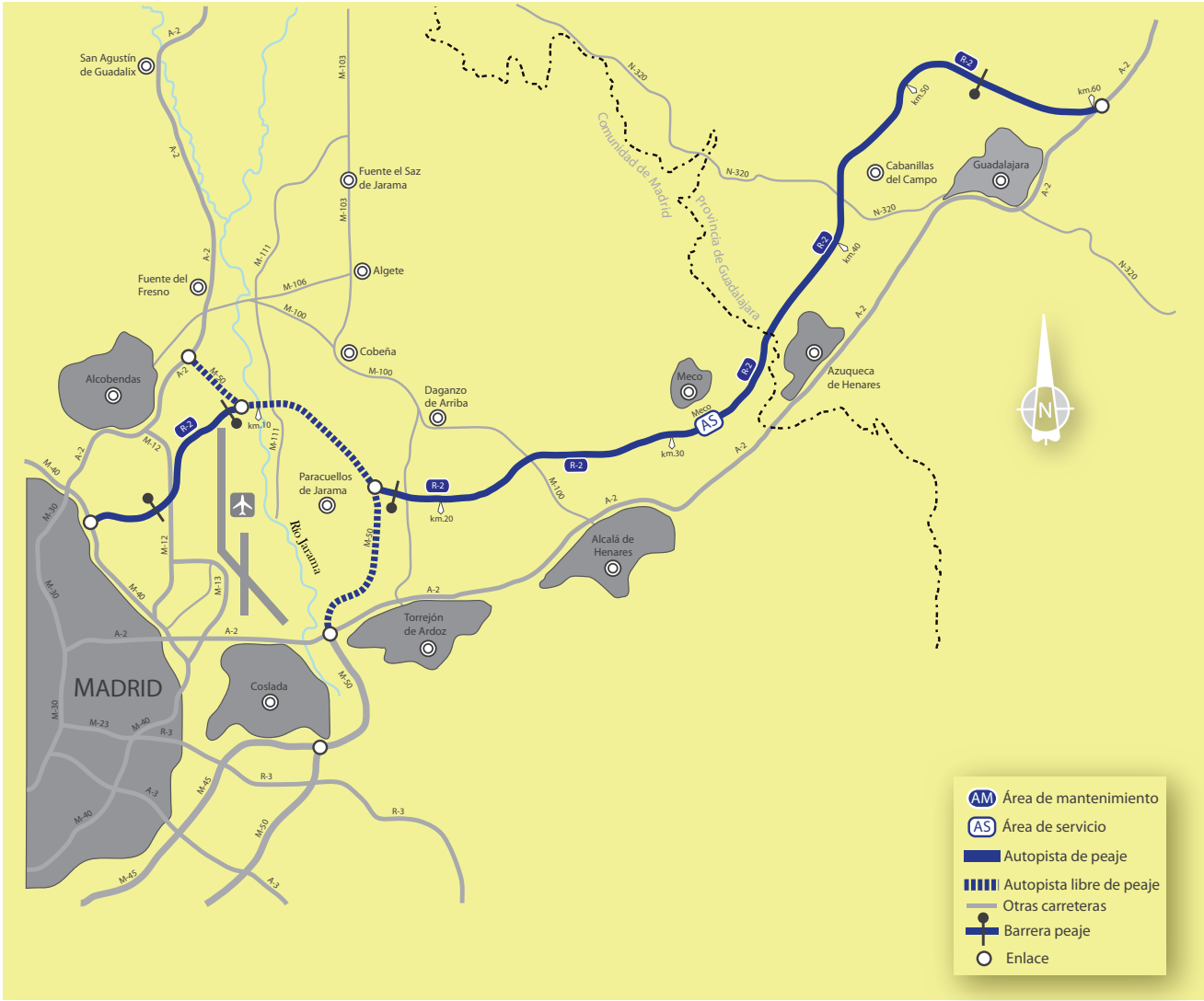
AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA

R-2

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



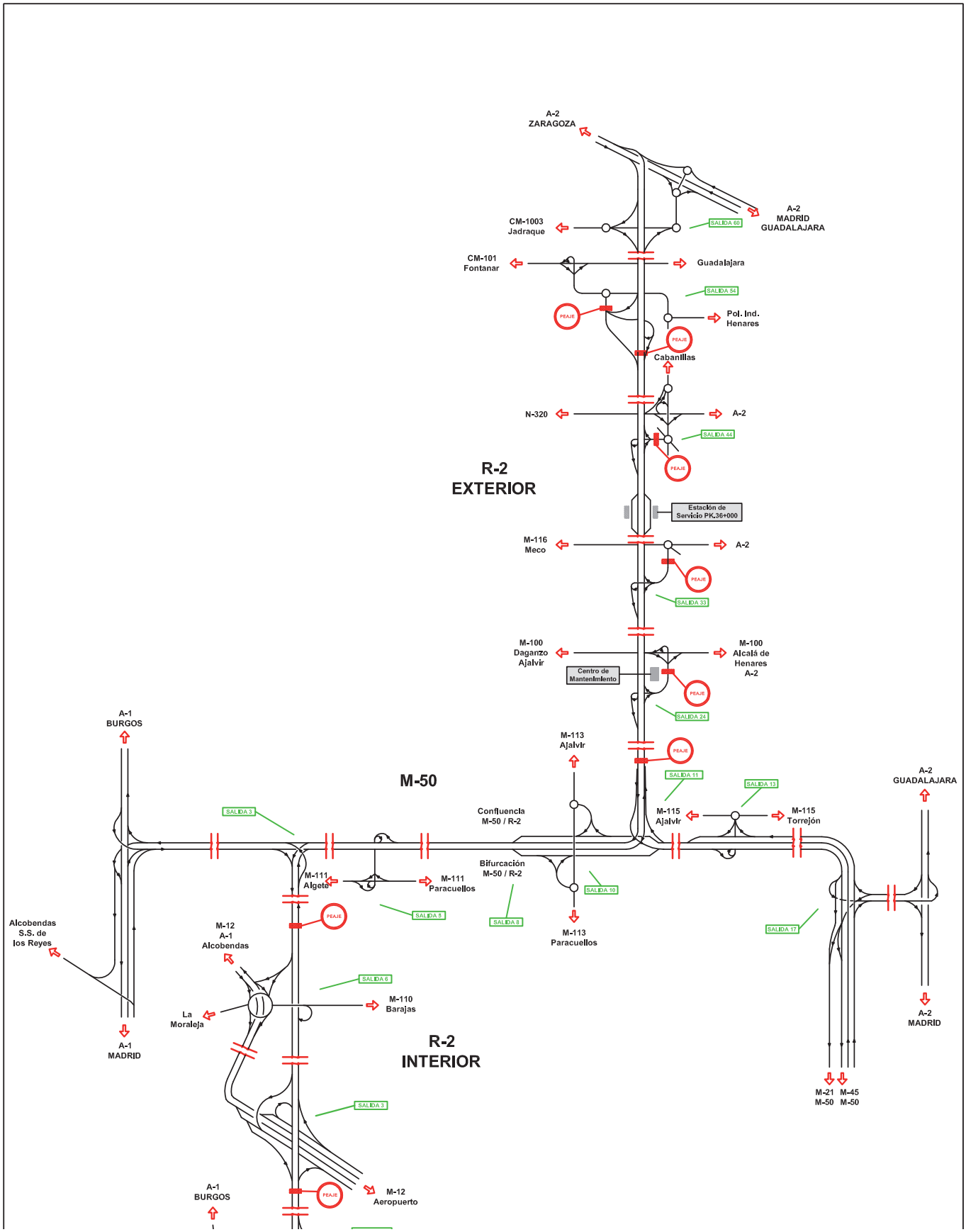
R-2 AUTOPISTA MADRID-GUADALAJARA



[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 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(R-2) y su esquema de enlaces en la F-2.

Tabla T-1 (R-2). Datos de la sociedad concesionaria. Año 2012

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 2012 (*)	15,10
Resultado de explotación 2012 (*)	–16,32

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara fue en los tramos de peaje de 5.928 vehículos, de los cuales 5.449 corresponden a la categoría de ligeros y 478 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD significativamente inferior (35,6%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje. Hay que señalar que los valores de la IMD varían según los tramos de peaje, en un rango que va desde 3.119 Vh/día en el tramo Marchamalo-Taracena hasta 8.859 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 2012 para el conjunto de los tramos de peaje de la vía en 135,16 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,9% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 2,4%.

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

Tabla T-2 (R-2). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
M-40-Aeropuerto	6.447	142	6.589	–14,11	11.797.740	260.415	12.058.155	–13,87
Aeropuerto-M-50	7.855	250	8.105	–15,51	14.374.090	457.535	14.831.625	–15,28
M-50 Norte-Ajalvir	4.602	263	4.864	–19,91	12.631.215	721.793	13.353.008	–19,69
Ajalvir-Alcalá	8.102	756	8.859	–27,15	20.461.384	1.909.989	22.371.373	–26,95
Alcalá-Meco	7.443	783	8.226	–29,55	24.788.846	2.609.143	27.397.989	–29,35
Meco-Cabanillas	5.134	617	5.750	–25,64	20.292.012	2.437.268	22.729.280	–25,44
Cabanillas-Marchamalo	3.210	415	3.626	–24,29	11.867.793	1.534.261	13.402.054	–24,08
Marchamalo-Taracena	2.782	337	3.119	–23,15	8.043.551	974.212	9.017.763	–22,94
Total tramo de peaje	5.449	478	5.928	–24,00	124.256.631	10.904.616	135.161.247	–23,80

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	62,30	2,4%
IMD total (Vh/d)	5.928	35,6%
Demanda total (MVh x km)	135,16	0,9%

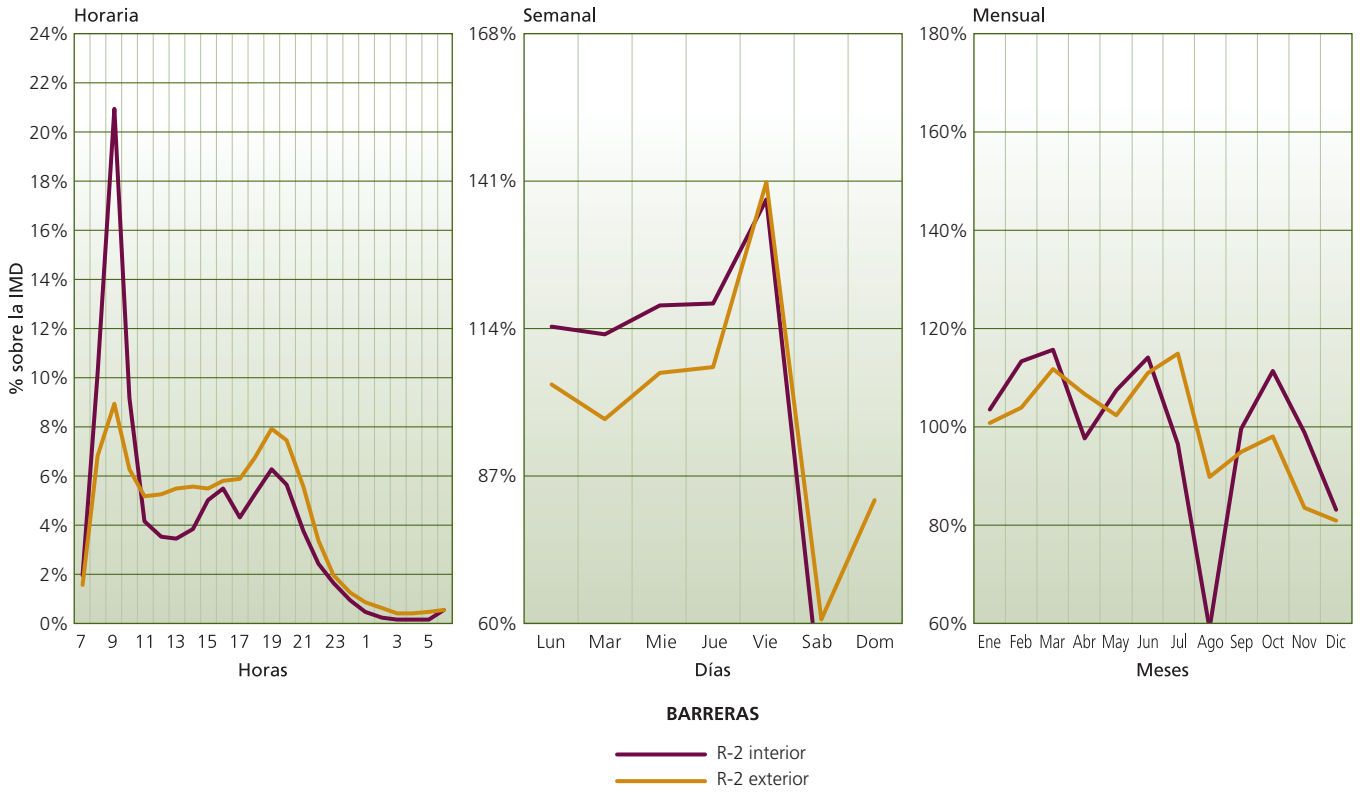
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

La distribución de la IMD de la autopista R-2: Madrid-Guadalajara a lo largo de las 24 horas del día muestra la forma tradicional con dos puntas, situadas en este caso en torno a las 9 h y a las 19 h. La primera de ellas alcanza en el tramo R-2 Interior un valor del 21,03% de la intensidad total diaria en ese punto y la segunda llega a alcanzar el 7,92% en el tramo R-2 Exterior.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 141,56% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída muy acusada durante los fines de semana, cayendo en sábado hasta el 45,36% en R-2 Interior. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (58,90%) 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 2012



Horaria	A (R2 Interior)		B (R2 Exterior)	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	142	1,94%	89	1,57%
8	753	10,25%	388	6,86%
9	1.545	21,03%	508	8,98%
10	677	9,21%	355	6,27%
11	305	4,16%	292	5,16%
12	259	3,53%	300	5,30%
13	255	3,48%	311	5,50%
14	280	3,82%	317	5,60%
15	371	5,04%	310	5,48%
16	403	5,48%	328	5,80%
17	318	4,33%	332	5,87%
18	385	5,23%	382	6,75%
19	461	6,27%	448	7,92%
20	414	5,63%	421	7,44%
21	275	3,75%	317	5,60%
22	177	2,41%	192	3,39%
23	123	1,68%	113	2,00%
24	71	0,97%	70	1,24%
1	36	0,49%	47	0,83%
2	19	0,26%	34	0,60%
3	12	0,16%	24	0,42%
4	10	0,14%	23	0,41%
5	12	0,16%	25	0,44%
6	42	0,57%	33	0,58%
Total	7.347		5.656	

Diaria	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	8.438	114,85%	5.880	103,96%
Mar	8.335	113,44%	5.521	97,60%
Mie	8.716	118,63%	6.008	106,23%
Jue	8.741	118,97%	6.074	107,39%
Vie	10.160	138,28%	8.007	141,56%
Sáb	3.329	45,31%	3.434	60,71%
Dom	3.760	51,18%	4.684	82,81%
Total	7.347		5.656	

Mensual	Tramo R-2 Interior		Tramo R-2 Exterior	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	7.601	103,45%	5.706	100,88%
Feb	8.330	113,38%	5.885	104,05%
Mar	8.501	115,70%	6.337	112,04%
Abr	7.191	97,87%	6.050	106,96%
May	7.910	107,66%	5.788	102,32%
Jun	8.384	114,11%	6.292	111,23%
Jul	7.088	96,48%	6.512	115,14%
Ago	4.328	58,90%	5.074	89,70%
Sep	7.336	99,84%	5.383	95,17%
Oct	8.203	111,65%	5.553	98,17%
Nov	7.265	98,88%	4.726	83,55%
Dic	6.120	83,29%	4.579	80,95%
Total	7.347		5.656	

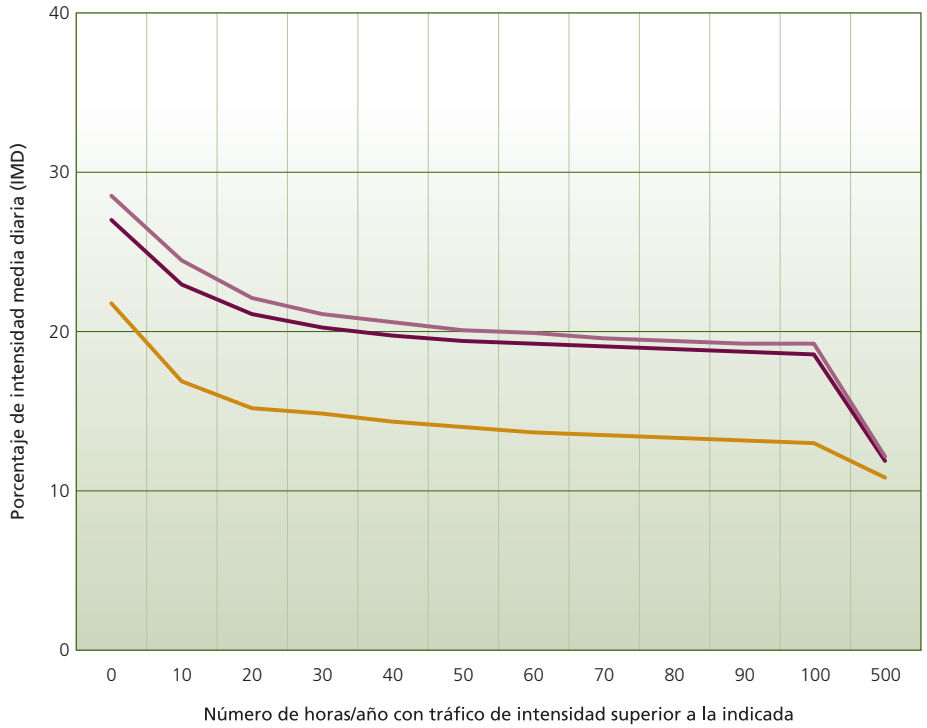
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 20,30% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 18,57% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 26,94% 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 2012. R-2: Madrid-Guadalajara



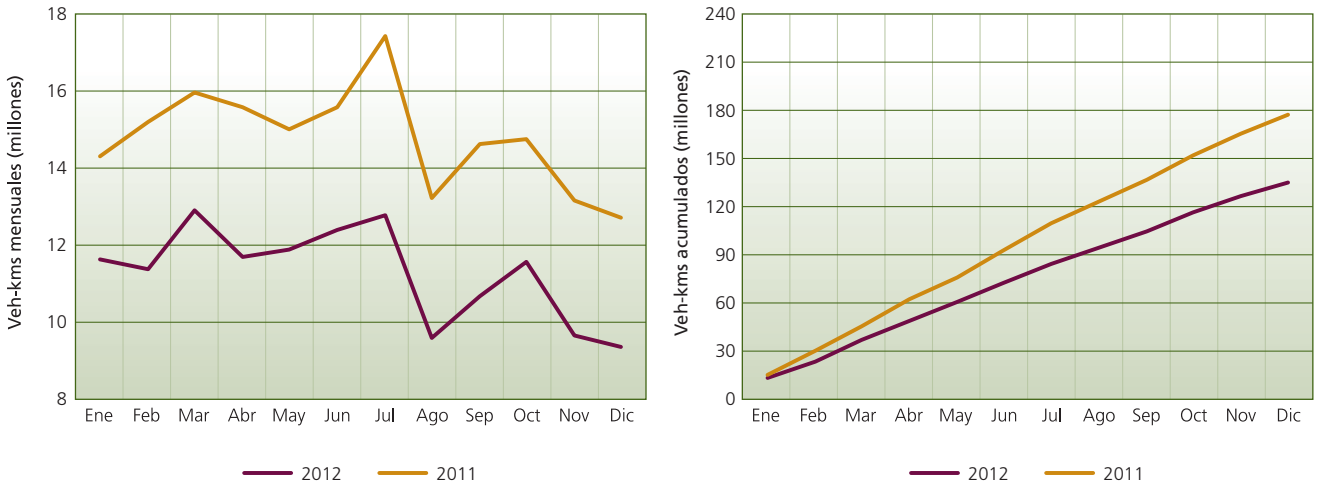
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	26,94	21,70	28,61
10	23,04	16,81	24,50
20	21,11	15,19	22,16
30	20,30	14,77	21,05
40	19,80	14,40	20,60
50	19,48	13,98	20,14
60	19,30	13,72	19,83
70	19,12	13,50	19,63
80	18,92	13,35	19,48
90	18,75	13,23	19,26
100	18,57	13,07	19,16
500	11,87	10,82	12,08

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta un valle estacional producido durante el mes vacacional de agosto. La utilización de la vía (tramos de peaje) durante este año superó los 135 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (R-2). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012. R-2: Madrid-Guadalajara



Autopista R-2	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	11,61	11,34	12,91	11,65	11,84	12,39
Mens. 2011	14,31	15,17	15,94	15,56	15,02	15,58
Acum. 2012	11,61	22,95	35,86	47,51	59,34	71,73
Acum. 2011	14,31	29,48	45,42	60,99	76,01	91,59

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	12,76	9,57	10,65	11,55	9,59	9,32	135,16
Mens. 2011	17,41	13,19	14,60	14,77	13,14	12,68	177,38
Acum. 2012	84,49	94,05	104,70	116,25	125,84	135,16	
Acum. 2011	109,00	122,19	136,79	151,56	164,70	177,38	

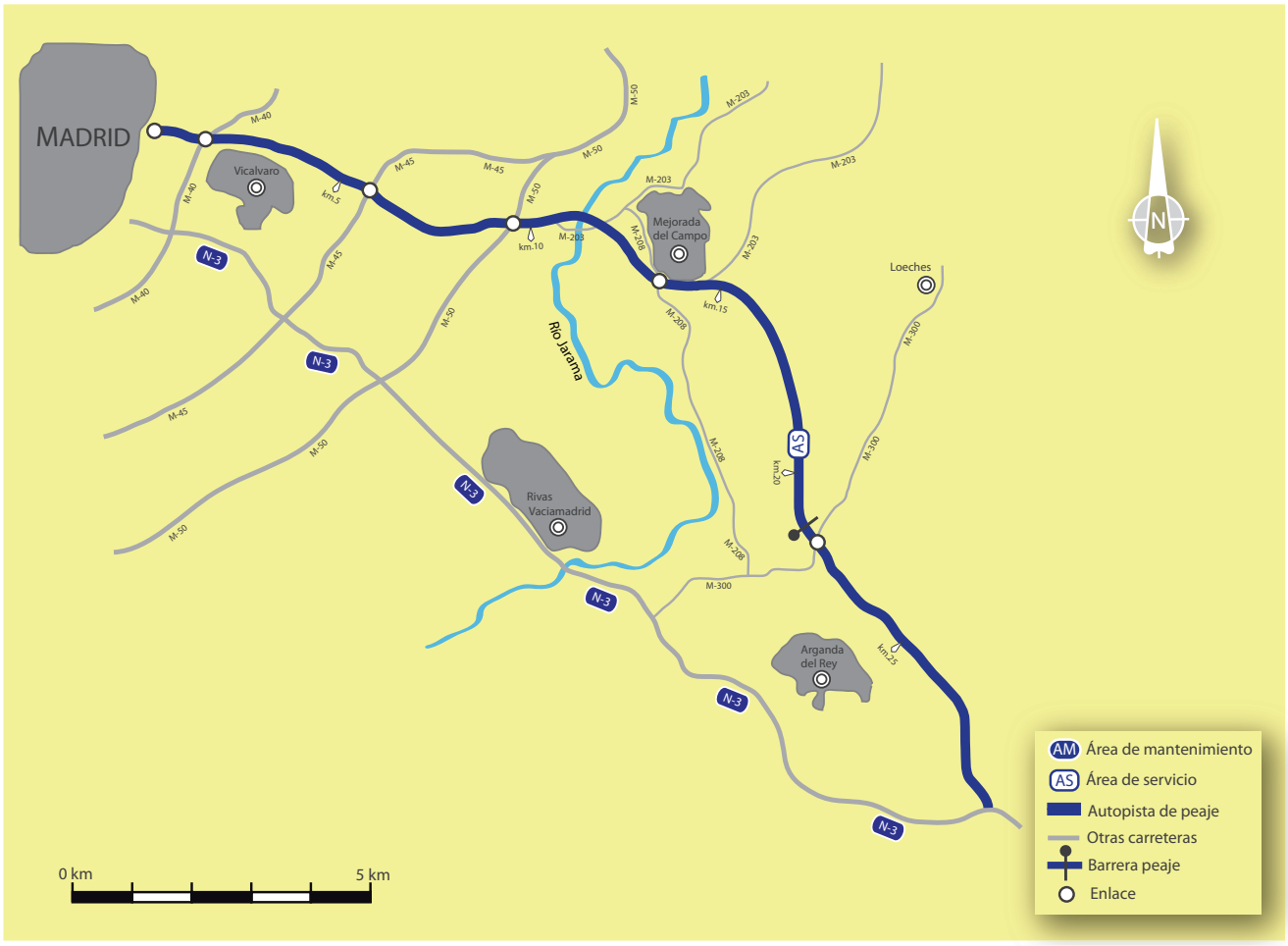
AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY

R-3

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

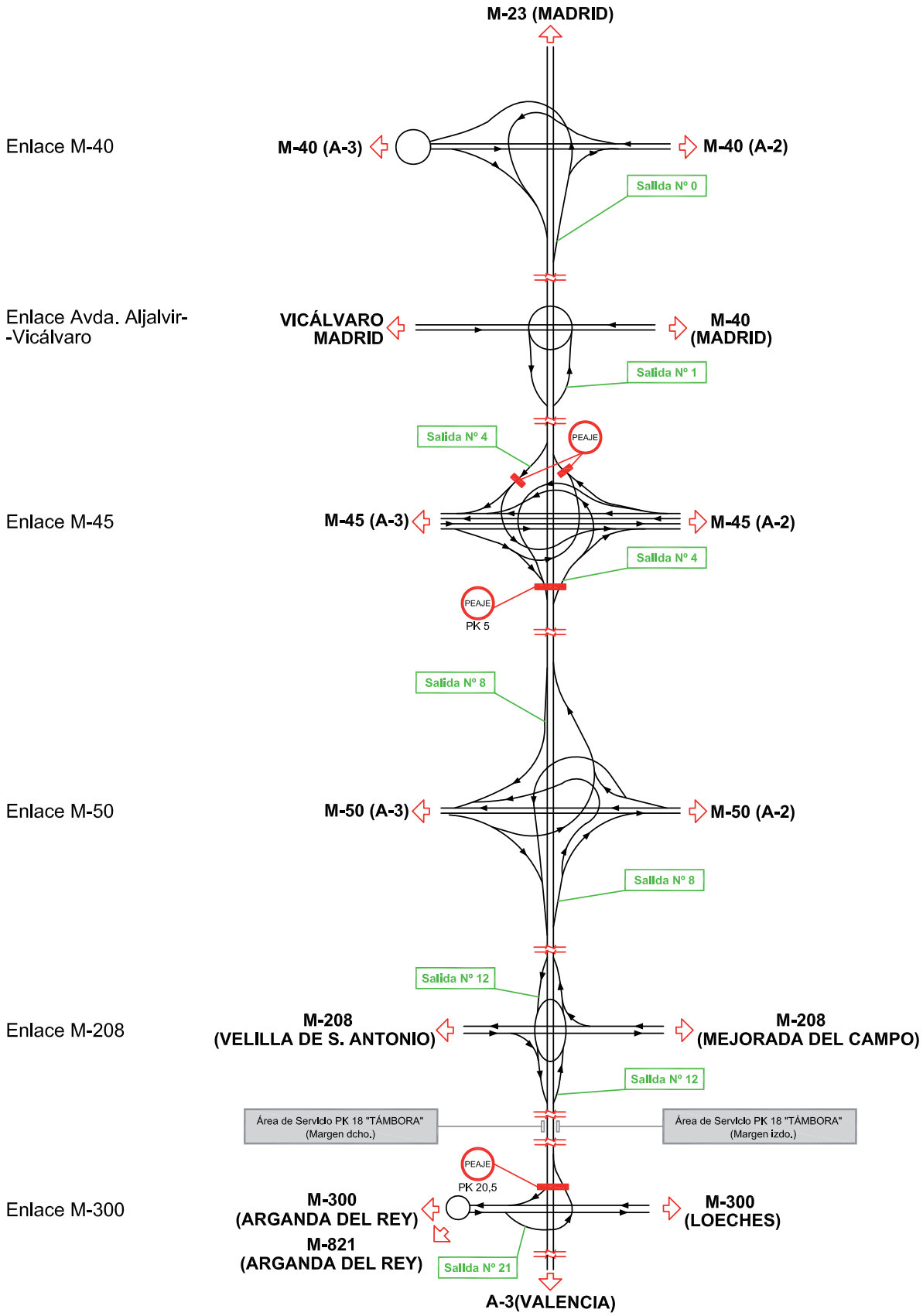


R-3 AUTOPISTA MADRID-ARGANDA DEL REY



[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. Año 2012

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 2012 (*)	43.724,3
Resultado de explotación 2012 (**)	–9.745,7

	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.
(**) Importes provisionales en miles de Euros a 31-12-2013.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista R-3: Madrid-Arganda del Rey fue de 10.308 vehículos, de los cuales 9.922 corresponden a la categoría de ligeros y 386 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD prácticamente relativamente inferior (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 2012 para el conjunto de la vía en 119,98 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,8% 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.

Tabla T-2 (R-3). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11	Ligeros	Pesados	Total	%Var.12-11
M40-M50	12.292	330	12.622	–14,66	41.388.066	1.110.000	42.498.066	–14,43
M50-Final concesión	8.958	409	9.367	–17,92	74.097.576	3.380.780	77.478.356	–17,69
Total tramo de peaje	9.922	386	10.308	–16,78	115.485.642	4.490.780	119.976.422	–16,57

Valores comparativos		% Red
Longitud total (km)	31,80	1,2%
IMD total (Vh/d)	10.308	61,9%
Demanda total (MVh x km)	119,98	0,8%

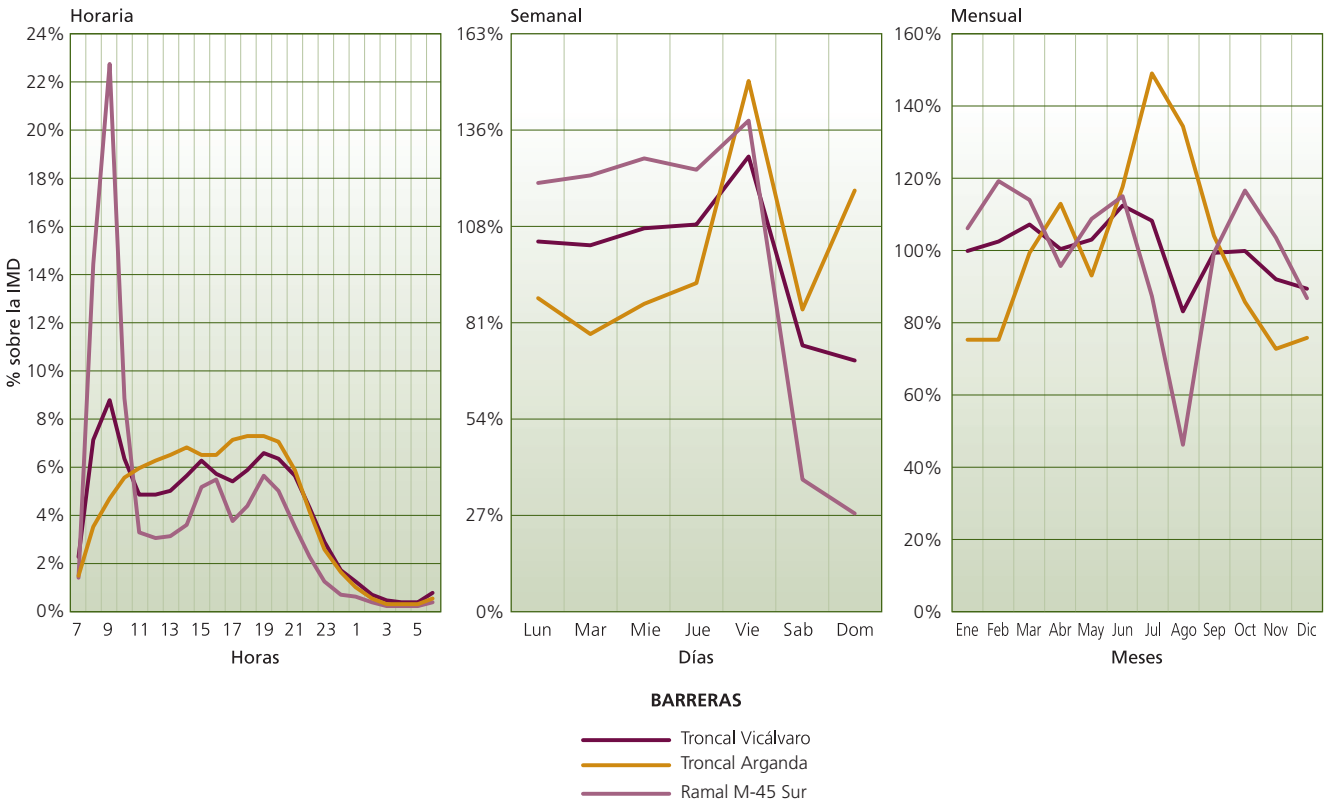
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 8,81% de la intensidad total diaria mientras que la segunda llega a alcanzar el 6,83% y la última el 7,31%.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 149,83% 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 70,81% en la barrera de Vicálvaro. En cuanto a la distribución mensual se aprecian el valle estacional localizado en el mes de agosto (83,09% en Vicálvaro), dada la naturaleza y función de esta vía que da servicio esencialmente a la relación de Madrid con su área metropolitana oriental.

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

Tabla y gráfico T-3 (R-3). Distribución de las intensidades medias. R-3: Madrid-Arganda. Año 2012



Horaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	294	2,30%	72	1,49%	28	1,39%
8	913	7,13%	170	3,52%	291	14,48%
9	1.126	8,81%	227	4,70%	459	22,84%
10	810	6,33%	268	5,55%	178	8,86%
11	624	4,87%	290	6,00%	67	3,33%
12	620	4,84%	303	6,27%	61	3,03%
13	646	5,04%	316	6,54%	63	3,13%
14	727	5,68%	330	6,83%	73	3,63%
15	809	6,32%	314	6,50%	104	5,17%
16	737	5,76%	314	6,50%	110	5,47%
17	695	5,43%	344	7,12%	76	3,78%
18	756	5,90%	354	7,30%	88	4,38%
19	847	6,61%	353	7,31%	113	5,62%
20	817	6,38%	340	7,04%	101	5,02%
21	720	5,62%	284	5,88%	71	3,53%
22	558	4,36%	202	4,18%	46	2,29%
23	370	2,89%	125	2,59%	25	1,24%
24	222	1,73%	80	1,66%	14	0,70%
1	164	1,28%	48	0,99%	12	0,60%
2	94	0,73%	26	0,54%	8	0,40%
3	59	0,46%	15	0,31%	5	0,25%
4	48	0,37%	14	0,29%	5	0,25%
5	48	0,37%	16	0,33%	4	0,20%
6	101	0,79%	27	0,56%	8	0,41%
Total	12.805		4.832		2.010	

Diaria	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	13.384	104,52%	4.287	88,72%	2.436	121,19%
Mar	13.267	103,61%	3.776	78,15%	2.470	122,89%
Mie	13.862	108,25%	4.194	86,80%	2.574	128,06%
Jue	14.027	109,54%	4.474	92,59%	2.512	124,98%
Vie	16.425	128,27%	7.240	149,83%	2.787	138,66%
Sáb	9.658	75,42%	4.116	85,18%	748	37,21%
Dom	9.067	70,81%	5.733	118,65%	554	27,56%
Total						

Mensual	Vicálvaro Tronco		Arganda Tronco		Ramal M-45 Sur	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	12.809	100,03%	3.647	75,48%	2.138	106,37%
Feb	13.187	102,98%	3.636	75,25%	2.399	119,35%
Mar	13.785	107,65%	4.803	99,40%	2.295	114,18%
Abr	12.869	100,50%	5.471	113,22%	1.927	95,87%
May	13.226	103,29%	4.516	93,46%	2.190	108,96%
Jun	14.400	112,46%	5.705	118,07%	2.321	115,47%
Jul	13.912	108,65%	7.224	149,50%	1.755	87,31%
Ago	10.640	83,09%	6.506	134,64%	931	46,32%
Sep	12.773	99,75%	5.052	104,55%	2.002	99,60%
Oct	12.818	100,10%	4.160	86,09%	2.350	116,92%
Nov	11.819	92,30%	3.525	72,95%	2.090	103,98%
Dic	11.461	89,50%	3.677	76,10%	1.745	86,82%
Total						

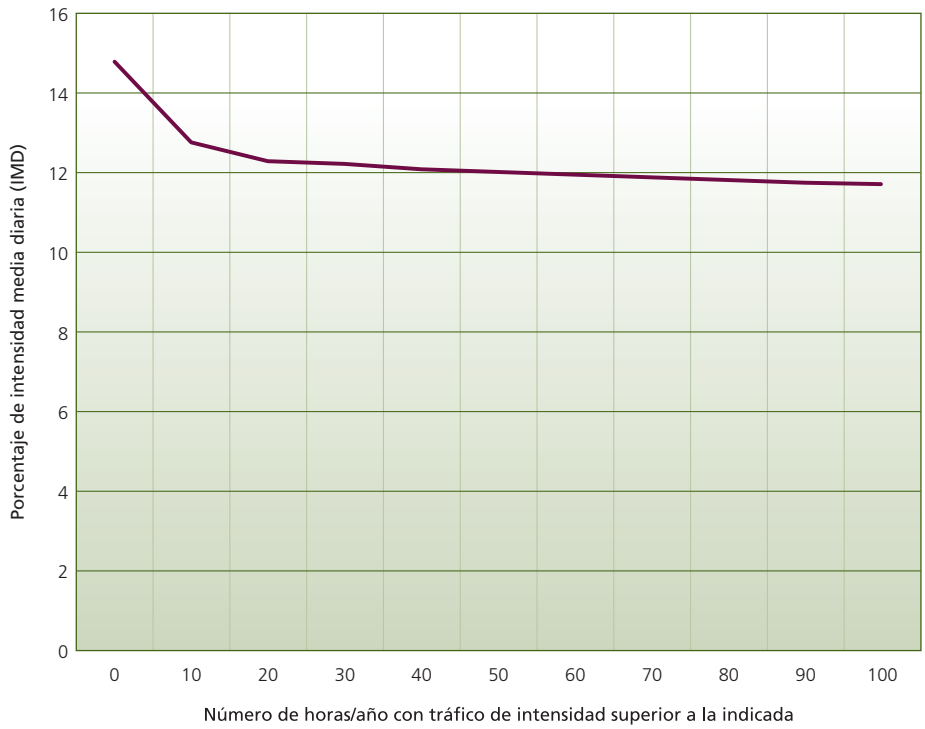
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 12,19% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 11,71% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 14,81% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-3). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. R-3: Madrid-Arganda



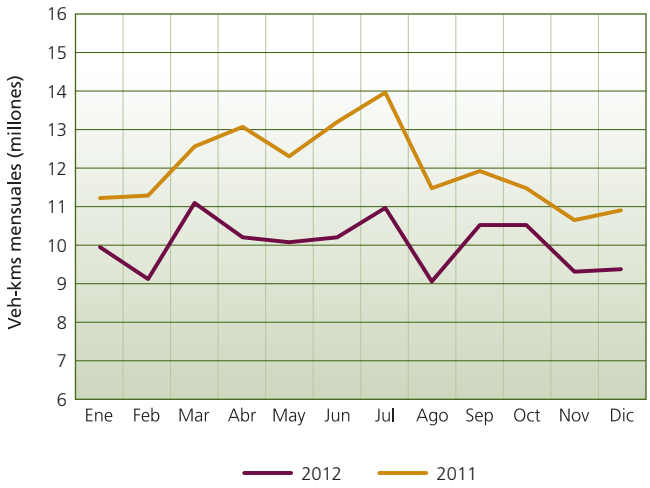
Número de horas/año	% de la IMD diaria total
0	14,81
10	12,76
20	12,32
30	12,19
40	12,12
50	12,04
60	11,96
70	11,88
80	11,82
90	11,77
100	11,71

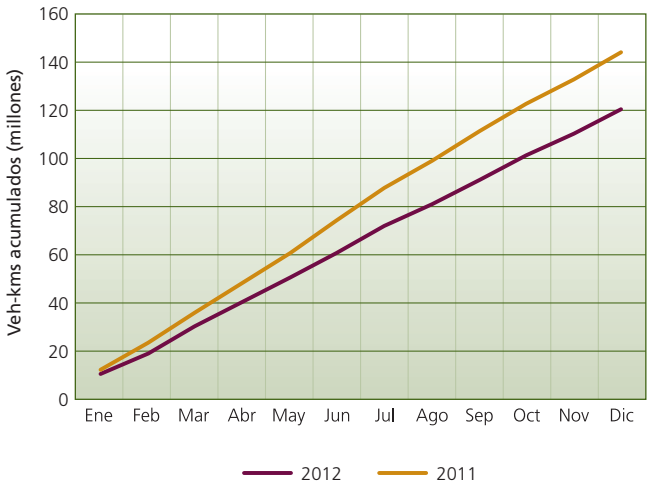
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 119 millones de Vh × km.

Los datos correspondientes pueden consultarse en la tabla.

Tabla y gráfico T-5 (R-3). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012. R-3: Madrid-Arganda





Autopista R-3	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	9,94	9,08	11,07	10,17	10,05	10,16
Mens. 2011	11,20	11,28	12,57	13,06	12,28	13,18
Acum. 2012	9,94	19,01	30,08	40,26	50,30	60,46
Acum. 2011	11,20	22,48	35,05	48,11	60,39	73,57

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	10,92	9,00	10,48	10,52	9,28	9,32	119,98
Mens. 2011	13,92	11,49	11,91	11,43	10,61	10,85	143,80
Acum. 2012	71,38	80,38	90,86	101,38	110,66	119,98	
Acum. 2011	87,50	98,99	110,90	122,33	132,94	143,80	

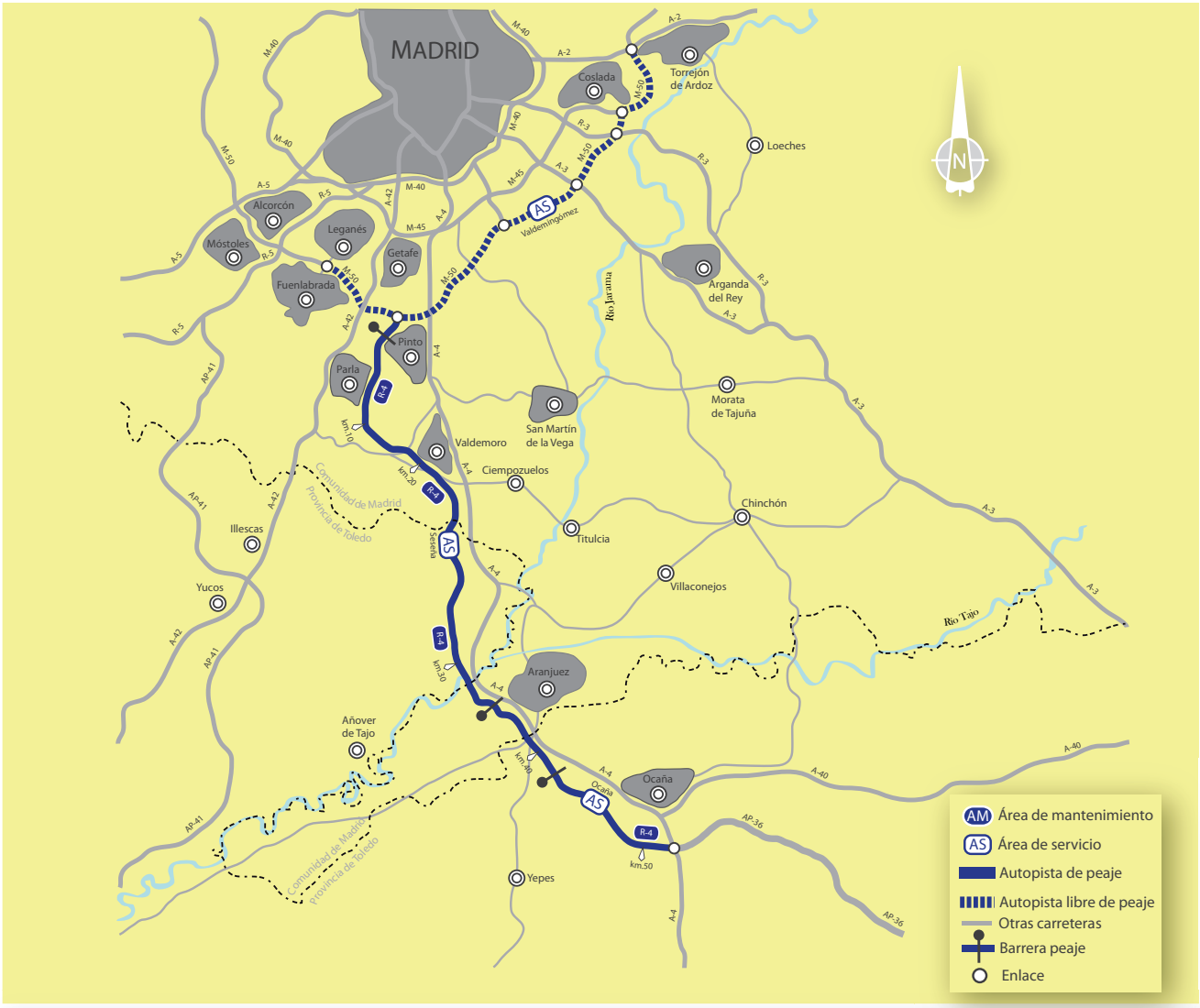
AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

R-4

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



R-4 AUTOPISTA MADRID-OCAÑA

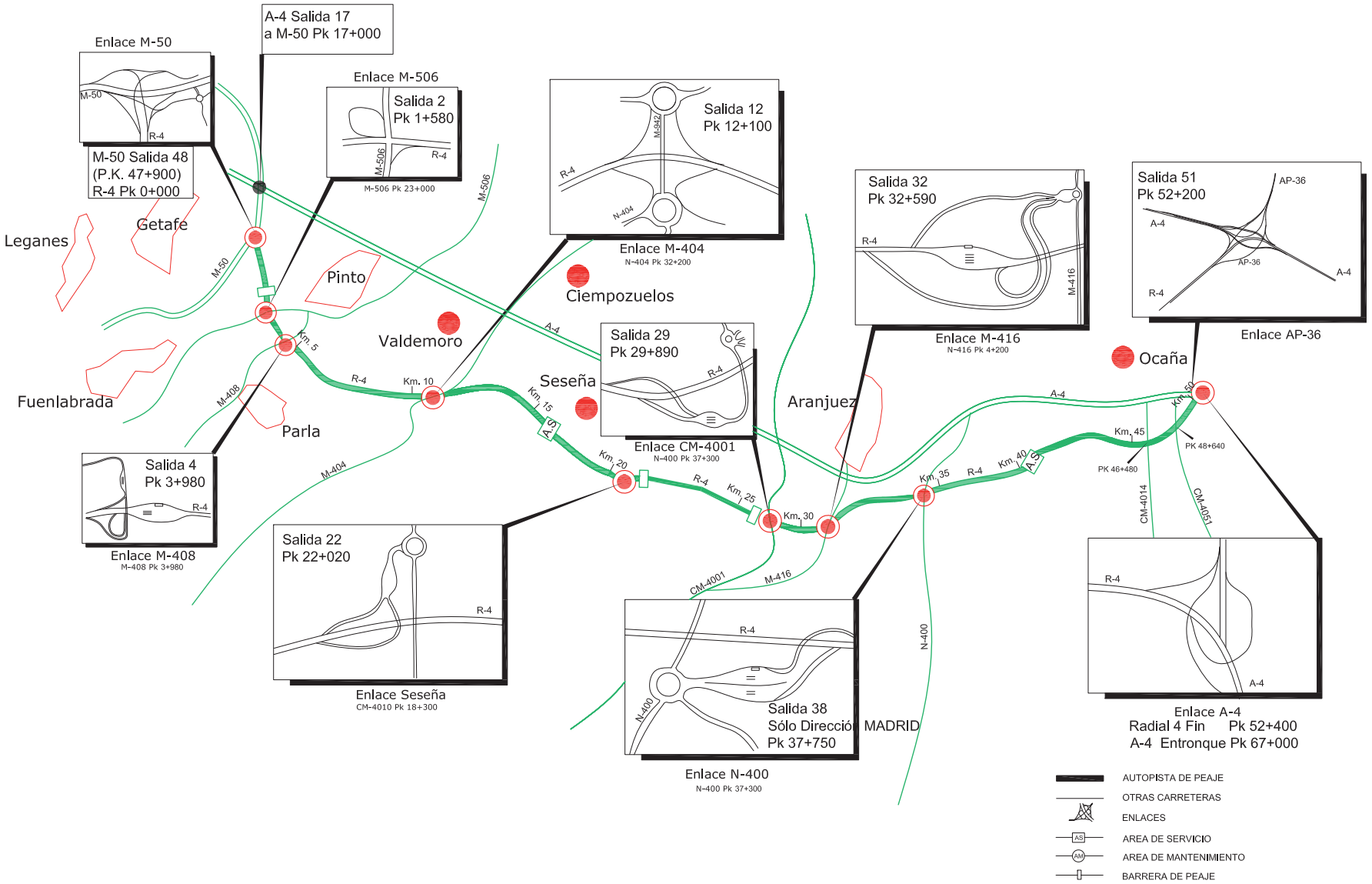


[SERVICIOS]

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

Dirección Madrid Dirección Ocaña ● Ambas direcciones

ENLACES R-4 AUTOPISTA 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 en la M-50.

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

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. Año 2012

Denominación social	AUTOPISTA MADRID SUR CONCESIONARIA ESPAÑOLA 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 2012 (*)	15,41
Resultado de explotación 2012 (*)	–0,18

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 31/12/2012.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 en los tramos de peaje de la autopista R-4: Madrid-Ocaña fue de 5.489 vehículos, de los cuales 5.173 corresponden a la categoría de ligeros y 316 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD bastante inferior (33,0%) 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 2012 para el conjunto de los tramos de peaje la vía en 105,48 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 2,1%.

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

Tabla T-2 (R-4). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 11/10
M50-Valdemoro	6.007	360	6.367	–16,81	26.601.472	1.594.703	28.196.175	–16,81
Valdemoro-Ocaña	4.923	303	5.227	–18,10	72.798.778	4.485.399	77.284.177	–18,10
Total tramo de peaje	5.173	316	5.489	–17,78	99.400.250	6.080.102	105.480.352	–17,78

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)	51.648	12.611	64.259	–5,1	156.896.029	38.308.858	195.204.886	–5,1
A-4 - R-4 (2,5 km)	51.381	25.299	76.679	–3,9	47.013.338	23.148.196	70.161.534	–3,9
R-4 - A-42 (2,7 km)	53.529	18.507	72.036	–3,4	52.897.230	18.288.513	71.185.744	–3,4
Total tramos libres	51.975	16.140	68.114	–4,5	256.806.597	79.745.566	336.552.164	–4,5

Valores comparativos (*)		% Red
Longitud total (km)	52,50	2,1%
IMD total (Vh/d)	5.489	33,0%
Demanda total (MVh x km)	105,48	0,7%

(*) Tramos de peaje.

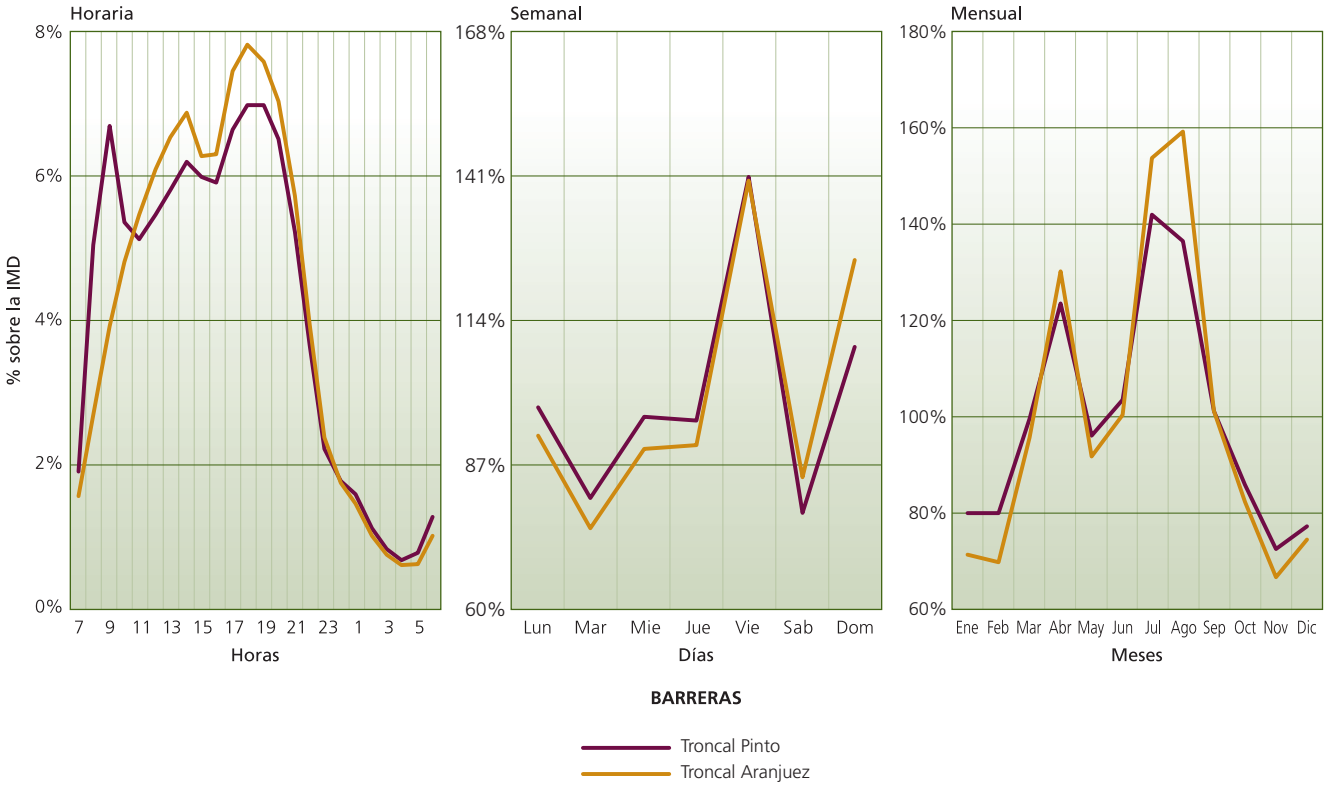
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 6,89% y la última el 7,84%, en ambos casos en la troncal de Aranjuez.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 141,56% de la IMD, en la barrera de Pinto, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 78,16% también en Pinto. En cuanto a la distribución mensual se aprecian puntas que podrían ser de naturaleza estacional localizadas en los meses de abril (130,21% en Aranjuez) y de julio-agosto (154,07%-159,66% 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 2012



Horaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Horas	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
7	108	1,90%	75	1,57%
8	288	5,05%	129	2,71%
9	382	6,71%	187	3,94%
10	306	5,37%	229	4,82%
11	292	5,13%	260	5,48%
12	312	5,48%	290	6,11%
13	331	5,81%	312	6,56%
14	354	6,21%	327	6,89%
15	342	6,00%	299	6,30%
16	338	5,92%	300	6,31%
17	380	6,66%	355	7,48%
18	398	6,99%	373	7,84%
19	398	6,99%	361	7,59%
20	372	6,53%	335	7,04%
21	299	5,24%	273	5,74%
22	210	3,68%	188	3,96%
23	128	2,24%	113	2,39%
24	102	1,78%	83	1,74%
1	90	1,59%	70	1,48%
2	64	1,12%	48	1,01%
3	47	0,83%	36	0,76%
4	39	0,68%	29	0,61%
5	45	0,79%	30	0,63%
6	74	1,30%	48	1,01%
Total	5.700	100,00%	4.750	100,00%

Diaria	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Día	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Lun	5.582	97,93%	4.397	92,57%
Mar	4.623	81,10%	3.572	75,20%
Mie	5.488	96,28%	4.286	90,23%
Jue	5.453	95,66%	4.313	90,80%
Vie	8.069	141,56%	6.679	140,61%
Sáb	4.455	78,16%	4.027	84,78%
Dom	6.231	109,31%	5.977	125,83%
Total	5.700		4.750	

Mensual	Troncal Pinto		Troncal Aranjuez	
Mes	IMD	% s/IMD	IMD	% s/IMD
Ene	4.554	79,89%	3.384	71,24%
Feb	4.556	79,92%	3.308	69,64%
Mar	5.690	99,82%	4.546	95,70%
Abr	7.055	123,77%	6.185	130,21%
May	5.482	96,18%	4.362	91,84%
Jun	5.903	103,56%	4.772	100,47%
Jul	8.109	142,26%	7.318	154,07%
Ago	7.800	136,84%	7.584	159,66%
Sep	5.763	101,10%	4.818	101,44%
Oct	4.890	85,78%	3.914	82,40%
Nov	4.128	72,42%	3.168	66,70%
Dic	4.400	77,19%	3.546	74,65%
Total	5.700		4.750	

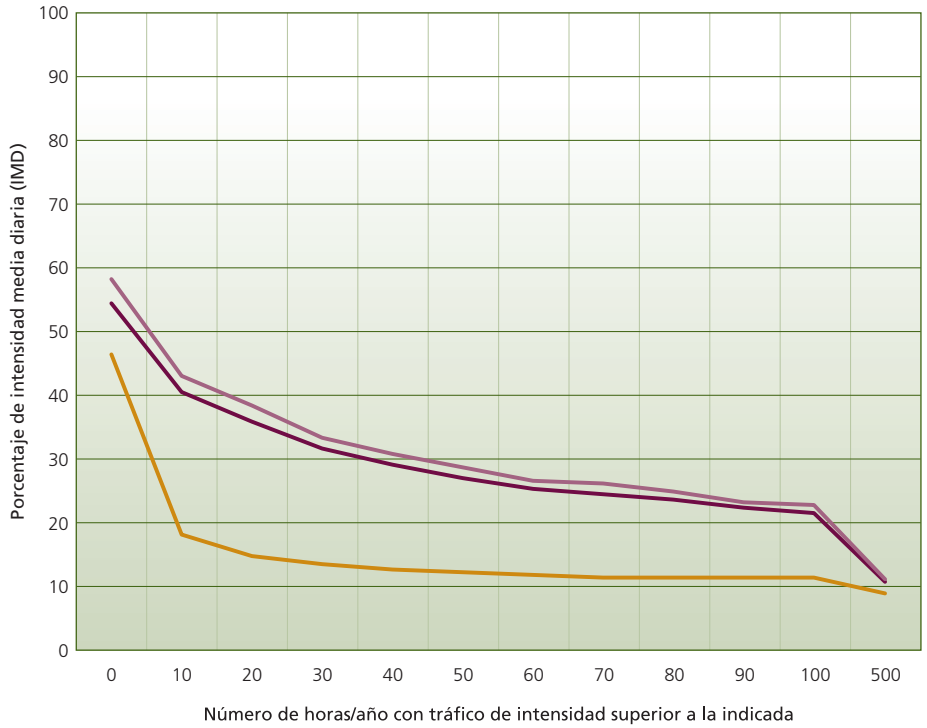
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

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 31,59% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 21,44% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 54,55% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-4). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. R-4: Madrid-Ocaña



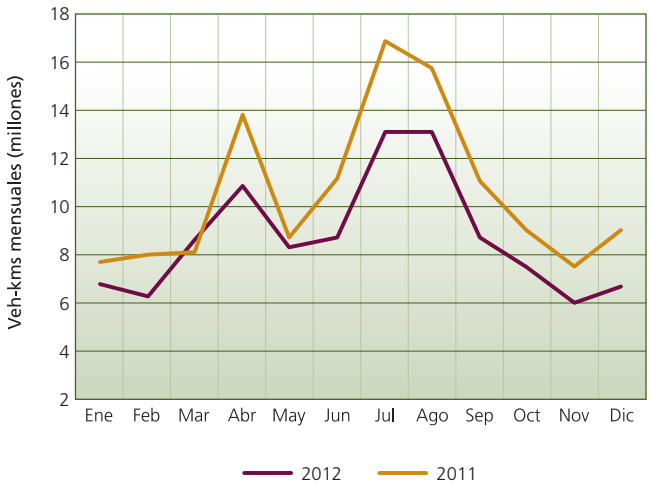
Número de horas/año	% de la IMD diaria total	% de la IMD diaria pesados	% de la IMD diaria ligeros
0	54,55	46,58	58,43
10	40,60	17,97	42,90
20	35,97	14,94	38,22
30	31,59	13,42	33,21
40	29,21	12,41	30,61
50	27,06	12,15	28,82
60	25,48	11,90	26,57
70	24,53	11,39	25,93
80	23,80	11,39	24,80
90	22,23	11,14	23,32
100	21,44	11,14	22,66
500	10,68	8,86	11,09

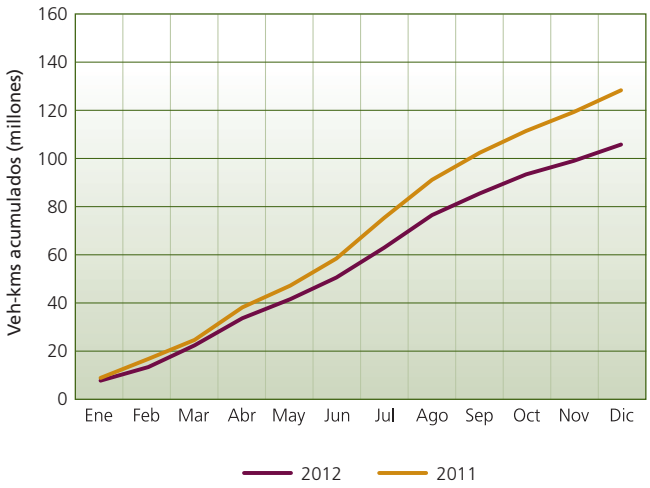
d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 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 105 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 2012. R-4: Madrid-Ocaña





Autopista R-4	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	6,79	6,29	8,73	10,92	8,41	8,82
Mens. 2011	7,81	8,05	8,18	13,95	8,75	11,28
Acum. 2012	6,79	13,08	21,81	32,73	41,14	49,96
Acum. 2011	7,81	15,85	24,03	37,98	46,73	58,01

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	13,17	13,19	8,75	7,57	6,06	6,78	105,48
Mens. 2011	17,01	15,89	11,16	9,13	7,58	9,14	127,90
Acum. 2012	63,13	76,32	85,07	92,63	98,70	105,48	
Acum. 2011	75,02	90,90	102,06	111,19	118,77	127,90	

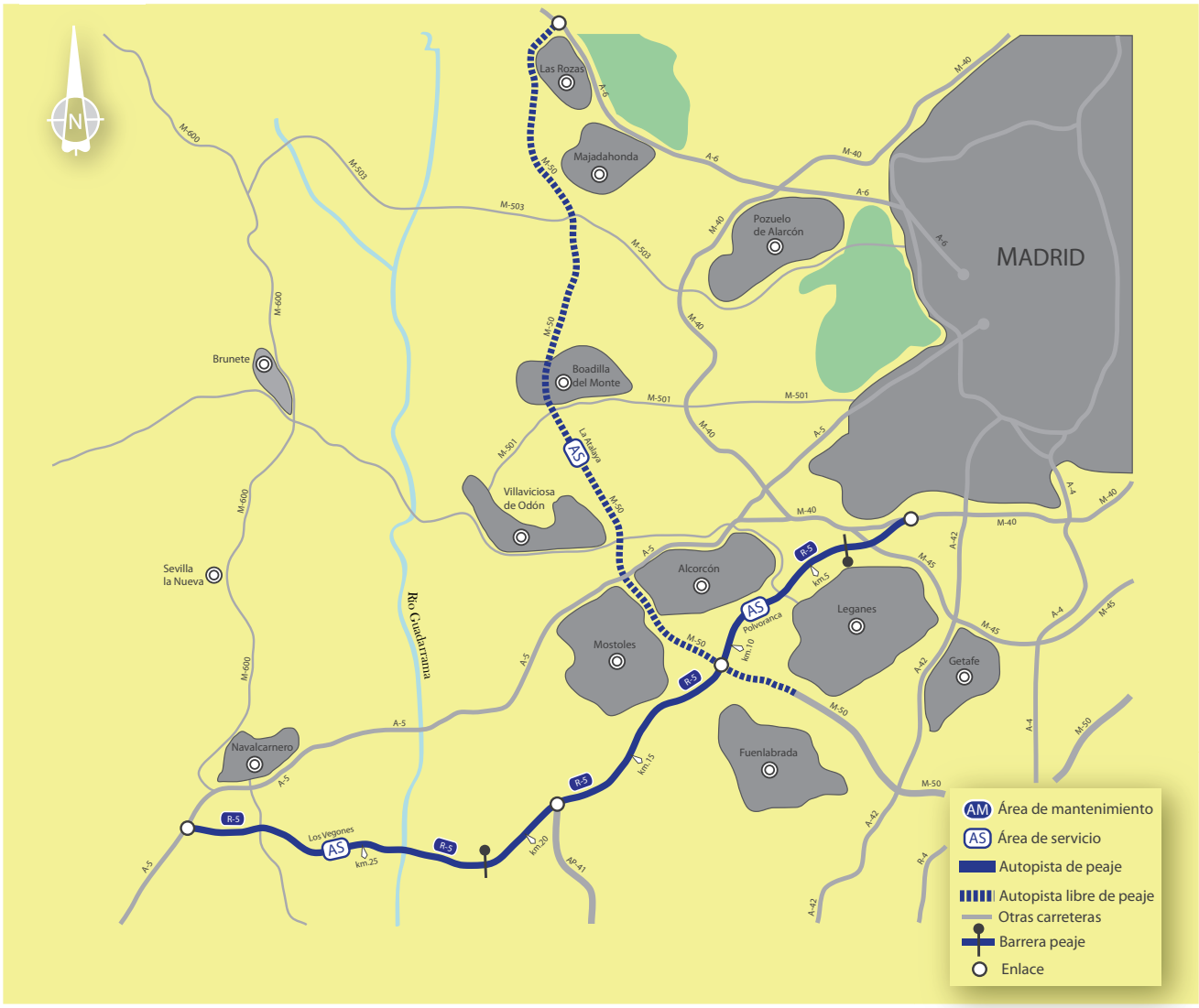
AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO

R-5

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



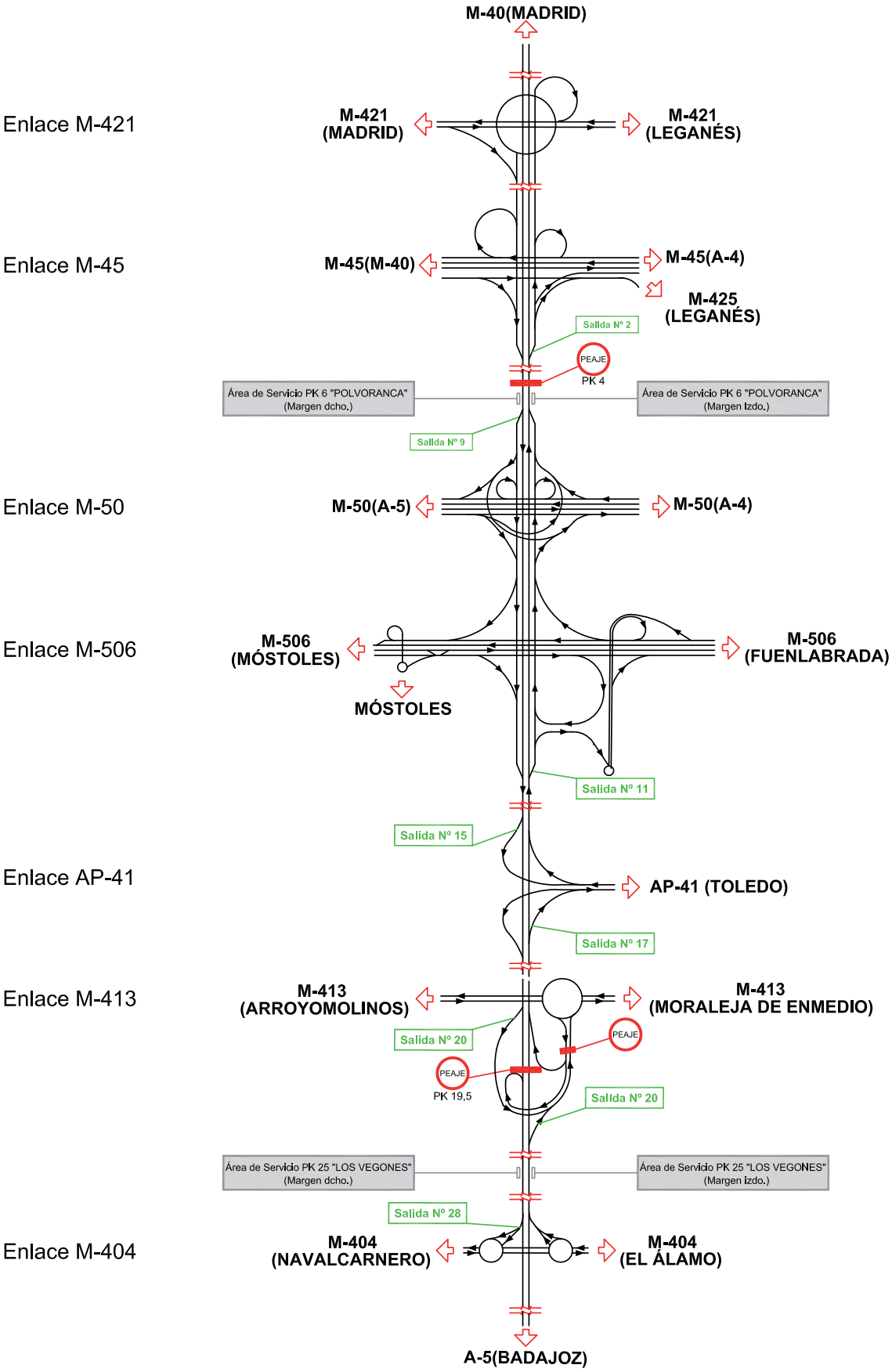
R-5 AUTOPISTA MADRID-NAVALCARNERO



[SERVICIOS]

AUTOPISTA	ÁREA	P.K.												
R-5 MADRID-NAVALCARNERO														
	Polvoranca	100	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	Los Vegones	136	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•
	La Atalaya (M-50)	67,5	•	•	•	•	-	-	-	-	-	-	•	•

▲ Dirección Madrid ▼ Dirección Arganda del Rey ● Ambas direcciones



Esquema de enlaces de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero



R-5: Madrid-Navalcarnero. Pk. 19 + 580, peaje troncal de Arroyomolinos

AUTOPISTA R-5: Madrid-Navalcarnero

Sociedad concesionaria: ACCESOS DE MADRID, S.A.C.E.
Longitud: 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. Año 2012

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 (*)	223,6
Ingresos de explotación 2012 (*)	43,7
Resultado de explotación 2012 (**)	–9,7

	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 31/12/2012.
(**) Importes provisionales en miles de Euros a 31-12-2013.

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

La intensidad media diaria experimentada a lo largo del año 2012 de la autopista R-5: Madrid-Navalcarnero fue de 7.611 vehículos, de los cuales 7.384 corresponden a la categoría de ligeros y 227 son vehículos pesados. Las cifras anteriores muestran una IMD inferior (45,7%) a la que corresponde al conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje.

En cuanto al grado de utilización de la autopista o magnitud de la demanda agregada, esta variable se situó durante 2012 para el conjunto de la vía en 88,11 millones de Vh × km, valor que corresponde aproximadamente al 0,6% del conjunto de la Red Estatal de Autopistas de Peaje, valor inferior a la participación porcentual de esta autopista en cuanto a longitud dentro del total de la red, que alcanza el 1,2%.

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

Tabla T-2 (R-5). Intensidades de tráfico. Año 2012

Tramos de peaje	IMD				Vehículos x km			
	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11	Ligeros	Pesados	Total	% Var. 12-11
Madrid-M50	8.866	206	9.072	–16,30	25.830.773	601.305	26.432.078	–19,48
M50-Final concesión	6.885	234	7.119	–21,22	59.648.478	2.030.878	61.679.356	–22,71
Total tramo de peaje	7.384	227	7.611	–19,80	85.479.251	2.632.183	88.111.434	–19,58

Valores comparativos		Red
Longitud total (km)	31,63	1,2%
IMD total (Vh/d)	7.611	45,7%
Demanda total (MVh x km)	88,11	0,6%

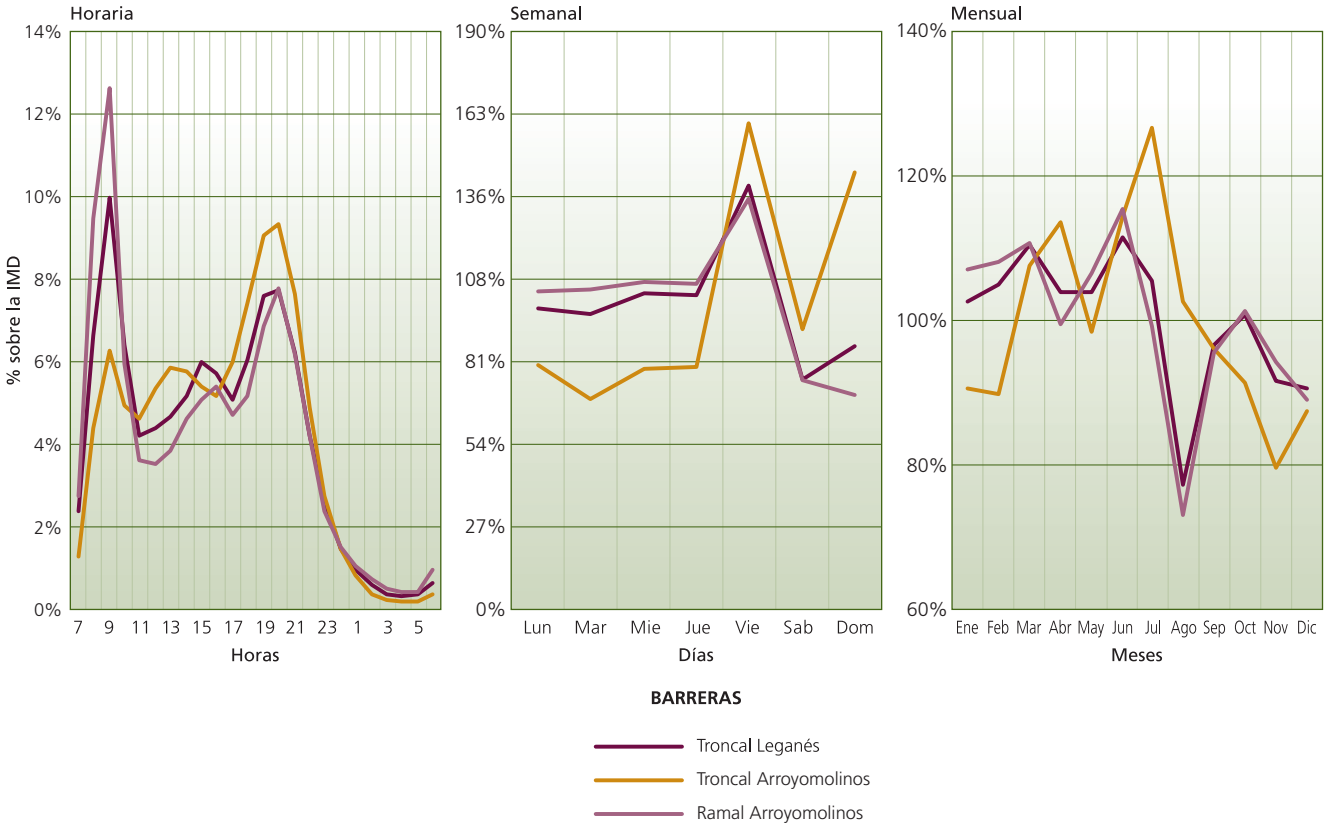
b) Distribución horaria, diaria y mensual de la IMD

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 12,65% de la intensidad total diaria en ese punto, mientras que la segunda llega a alcanzar en la troncal de Leganés el 5,99%. La última punta (20 h) alcanza un valor del 9,36% en la el troncal de Arroyomolinos.

La distribución diaria dentro de los siete días de la semana muestra en promedio una punta los viernes del 159,02% de la IMD, en la última barrera mencionada anteriormente, y una caída durante los fines de semana, cayendo los sábados hasta el 74,55% en el ramal de Arroyomolinos. En cuanto a la distribución mensual se aprecia especialmente un valle por razones vacacionales en el mes de agosto en Leganés (77,23%).

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 2012



Horaria	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arroyomolinos	
Horas	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD
7	248	2,38%	83	1,30%	85	2,76%
8	695	6,67%	280	4,39%	292	9,49%
9	1.042	9,99%	401	6,29%	388	12,65%
10	667	6,40%	317	4,97%	184	5,98%
11	442	4,24%	295	4,62%	112	3,64%
12	458	4,39%	343	5,38%	109	3,54%
13	490	4,70%	375	5,88%	119	3,87%
14	539	5,17%	370	5,80%	142	4,61%
15	625	5,99%	344	5,39%	156	5,07%
16	596	5,72%	332	5,20%	166	5,39%
17	533	5,11%	382	5,99%	145	4,71%
18	631	6,05%	473	7,41%	160	5,20%
19	792	7,60%	579	9,08%	212	6,89%
20	810	7,77%	597	9,36%	240	7,80%
21	650	6,23%	488	7,65%	191	6,21%
22	439	4,21%	314	4,92%	130	4,22%
23	270	2,59%	174	2,73%	74	2,40%
24	154	1,48%	94	1,47%	46	1,49%
1	102	0,98%	52	0,82%	33	1,07%
2	61	0,59%	24	0,38%	22	0,71%
3	40	0,38%	14	0,22%	15	0,49%
4	33	0,32%	13	0,20%	13	0,42%
5	40	0,38%	12	0,19%	13	0,42%
6	69	0,66%	23	0,36%	30	0,97%
Total	10.426		6.379		3.077	

Diaria	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arromolinos	
Día	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD
Lun	10.264	98,45%	5.092	79,82%	3.196	103,87%
Mar	10.079	96,67%	4.363	68,40%	3.212	104,39%
Mie	10.794	103,53%	5.015	78,62%	3.295	107,08%
Jue	10.685	102,48%	5.046	79,10%	3.273	106,37%
Vie	14.451	138,61%	10.144	159,02%	4.134	134,35%
Sáb	7.802	74,83%	5.849	91,69%	2.294	74,55%
Dom	8.945	85,80%	9.119	142,95%	2.146	69,74%
Total						

Mensual	Troncal Leganés		Troncal Arroyomolinos		Ramal Arromolinos	
Mes	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD	IMD	s/IMD
Ene	10.719	102,81%	5.787	90,72%	3.299	107,21%
Feb	10.954	105,06%	5.733	89,87%	3.329	108,19%
Mar	11.519	110,48%	6.872	107,73%	3.408	110,76%
Abr	10.839	103,96%	7.257	113,76%	3.062	99,51%
May	10.836	103,93%	6.293	98,65%	3.283	106,69%
Jun	11.644	111,68%	7.312	114,63%	3.556	115,57%
Jul	11.000	105,51%	8.091	126,84%	3.056	99,32%
Ago	8.052	77,23%	6.551	102,70%	2.246	72,99%
Sep	10.086	96,74%	6.135	96,17%	2.939	95,52%
Oct	10.507	100,78%	5.834	91,46%	3.122	101,46%
Nov	9.574	91,83%	5.081	79,65%	2.901	94,28%
Dic	9.442	90,56%	5.575	87,40%	2.738	88,98%
Total						

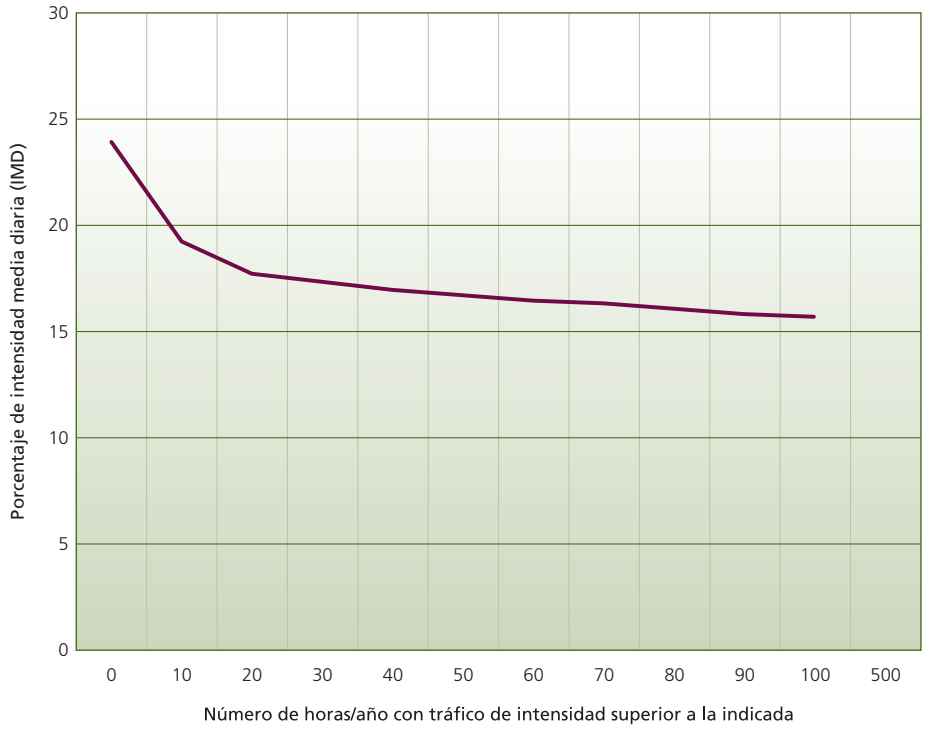
c) Distribución de frecuencias de la intensidad horaria

Del total de 8.760 horas anuales en las cuales la autopista ha estado en servicio, durante las 30 de mayor tráfico se produjo una intensidad mayor o igual al 17,37% de la IMD (valor de la hora 30). El límite superado durante las 100 horas anuales de mayor demanda correspondió al 15,66% de la intensidad media diaria (hora 100).

El valor horario máximo absoluto medido a lo largo del año 2012 fue del 23,98% de la IMD.

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

Tabla y gráfico T-4 (R-5). Distribución de frecuencias de la intensidad horaria. Año 2012. R-5: Madrid-Navalcarnero



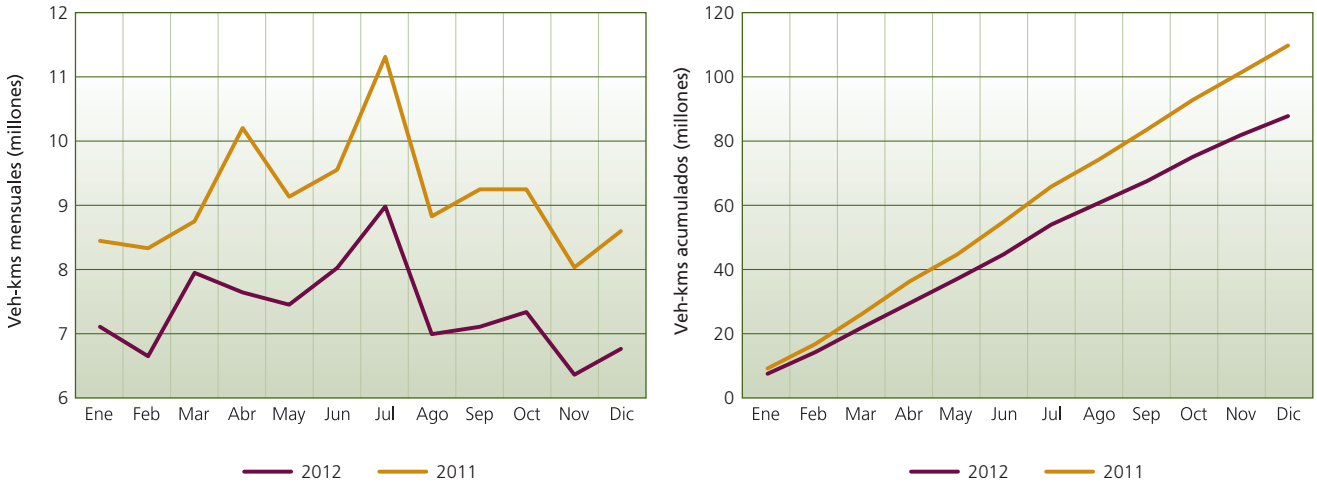
Número de horas/año	de la IMD diaria total
0	23,98
10	19,30
20	17,69
30	17,37
40	16,98
50	16,68
60	16,48
70	16,30
80	16,11
90	15,83
100	15,66

d) Distribución mensual de la demanda agregada

De manera similar a lo que sucede con la IMD, la distribución mensual a lo largo del año 2012 de la demanda agregada o grado de utilización (Vh × km) presenta varios altibajos y los valles estacionales mencionados anteriormente. La utilización de la vía durante este año superó los 88 millones de Vh × km.

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

Tabla y gráfico T-5 (R-5). Distribución mensual de los Vh x km recorridos. Año 2012. R-5: Madrid-Navalcarnero



Autopista R-5	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Mens. 2012	7,08	6,64	7,92	7,64	7,44	8,00
Mens. 2011	8,45	8,33	8,73	10,21	9,11	9,54
Acum. 2012	7,08	13,72	21,64	29,28	36,72	44,72
Acum. 2011	8,45	16,78	25,51	35,71	44,82	54,36

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Mens. 2012	8,97	6,98	7,07	7,31	6,34	6,73	88,11
Mens. 2011	11,31	8,81	9,23	9,25	8,02	8,58	109,56
Acum. 2012	53,69	60,67	67,74	75,05	81,38	88,11	
Acum. 2011	65,67	74,48	83,71	92,96	100,98	109,56	

Anexo III. Resumen estadístico 1974-2012

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 1974-1981)

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	506,68	646,65	695,92	760,88	862,56	870,30	856,15	853,64
	Pes.	63,57	80,35	83,67	98,54	118,68	122,96	126,35	130,86
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	85,21	88,81	90,98	87,32	96,81	100,21	93,73	93,79
	Pes.	2,64	2,99	3,01	3,00	3,29	3,51	3,50	3,38
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	449,09	555,84	603,19	714,75	825,11	863,31	890,99	858,84
	Pes.	58,75	71,14	78,56	103,62	115,80	121,07	128,58	123,33
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	—	—	—	—	43,19	62,81	68,44	59,04
	Pes.	—	—	—	—	6,73	7,23	7,63	8,00
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	—	—	98,25	382,19	503,90	548,27	553,45	540,42
	Pes.	—	—	11,01	50,35	63,67	74,78	80,35	87,76
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	117,89	126,97	134,06	169,71	199,77	214,43	211,79	210,11
	Pes.	23,06	21,79	22,14	26,38	29,30	31,28	32,76	32,99
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	162,07	231,97	289,25	307,30	310,88	278,15	298,84	314,86
	Pes.	17,89	24,22	26,76	30,27	31,39	31,27	33,90	34,54
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	108,21	115,41	103,24	103,73	118,41	126,33	129,15	137,20
	Pes.	7,98	9,23	6,84	6,99	7,97	9,56	10,51	12,35
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	118,30	259,31	270,09	367,58	572,72	645,78	645,51	627,45
	Pes.	13,57	29,45	30,26	45,20	75,81	92,92	100,90	99,51
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	—	—	40,66	126,87	158,53	212,94	250,59	258,02
	Pes.	—	—	2,47	8,32	12,00	19,00	26,72	29,57
AP-9 Ferrol-Front.Port.	Tot.	—	—	—	—	—	84,80	123,65	170,64
	Pes.	—	—	—	—	—	9,54	17,91	17,92
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	—	—	—	—	102,37	274,36	377,29	501,83
	Pes.	—	—	—	—	13,84	48,04	61,05	82,35
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	—	—	—	—	25,80	68,56	74,74	122,66
	Pes.	—	—	—	—	1,14	4,16	5,91	13,54
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**	**4.072,40**
Total veh-km (pesados)		**187,46**	**239,17**	**264,72**	**372,67**	**479,62**	**575,32**	**636,07**	**676,10**
Veh-km (total)		**1.547,45**	**2.024,96**	**2.325,64**	**3.020,33**	**3.820,05**	**4.350,25**	**4.574,32**	**4.748,50**
Crecimiento		**—**	**30,86%**	**14,85%**	**29,87%**	**26,48%**	**13,88%**	**5,15%**	**4,42%**

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-6-1995).

(2) Desde 01-01-2000 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 1982-1991)

		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	875,81	870,53	906,26	939,97	1.034,20	1.165,00	1.299,37	1.440,07	1.460,02	1.522,54
	Pes.	136,54	138,24	133,40	141,23	159,35	174,44	198,51	237,24	251,45	266,41
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	97,83	97,57	100,64	109,00	120,73	143,53	161,63	190,04	193,24	200,38
	Pes.	3,45	3,52	3,32	4,16	4,84	5,93	6,85	8,23	8,52	9,01
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	862,15	837,95	869,52	907,65	989,20	1.121,80	1.277,17	1.451,48	1.487,88	1.541,46
	Pes.	133,13	143,38	136,69	141,24	156,02	184,85	212,85	248,78	260,03	264,06
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	61,35	62,60	63,54	67,09	268,96	309,74	423,17	495,93	508,18	529,82
	Pes.	8,83	9,24	9,09	9,91	43,53	56,53	89,88	115,15	119,89	126,26
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	529,67	517,03	509,25	519,92	561,13	634,46	735,46	898,50	953,87	969,56
	Pes.	83,22	85,53	79,04	81,80	88,14	103,33	125,25	167,72	180,87	168,51
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	212,55	210,12	215,47	224,18	240,79	263,18	290,90	328,43	355,79	396,55
	Pes.	32,99	33,26	35,79	36,48	39,59	42,98	45,94	50,96	54,88	59,53
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	335,80	330,79	348,00	371,60	417,08	457,48	521,66	591,15	631,58	666,63
	Pes.	41,64	42,90	44,47	48,47	55,10	60,31	70,22	82,23	86,15	80,47
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	134,76	123,85	117,54	124,62	135,58	154,96	181,38	217,44	234,05	266,80
	Pes.	12,39	11,71	11,62	11,35	11,80	11,23	12,72	15,04	16,12	18,33
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	615,30	589,52	591,96	627,58	700,22	798,40	896,66	1.014,50	1.028,11	1.072,68
	Pes.	98,07	94,54	97,38	105,58	121,02	131,41	151,20	171,19	180,19	189,29
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	251,46	250,40	253,21	355,77	402,29	450,85	509,70	572,63	651,99	686,47
	Pes.	29,07	27,92	26,54	34,76	38,87	36,13	41,21	45,66	53,21	56,93
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	178,01	164,32	162,55	180,24	203,20	227,05	268,14	338,76	401,98	482,74
	Pes.	20,53	18,20	16,45	17,14	18,78	20,21	23,08	29,73	33,94	42,62
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	511,87	470,17	460,28	460,29	476,36	523,65	605,47	697,90	738,20	765,09
	Pes.	82,61	74,81	72,13	71,21	67,71	77,75	88,78	102,89	107,64	105,55
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	136,93	125,22	142,00	158,22	168,85	184,43	210,80	239,29	255,19	275,52
	Pes.	15,51	14,37	16,60	21,20	22,27	26,28	29,99	35,11	41,19	35,92
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	—	30,96	61,51	66,07	72,05	77,49	87,94	102,46	116,03	131,63
	Pes.	—	3,95	10,33	11,38	12,96	13,87	15,36	18,29	21,50	24,07
AP7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP7 Alicante-Cartagena	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP51 Ávila-Villacastín	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP53 Santiago-Alto Santo Domingo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP71 León-Astorga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R2 M40-Guadalajara	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP46 Alto de las Pedrizas-Málaga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total veh—km (ligeros)		**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**	**8.060,91**
Total veh—km (pesados)		**697,98**	**701,57**	**692,85**	**735,91**	**839,98**	**945,25**	**1.111,84**	**1.328,22**	**1.415,58**	**1.446,96**
Veh—km (total)		**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**	**9.507,87**
Crecimiento		**1,16%**	**–2,55%**	**2,58%**	**6,47%**	**13,27%**	**12,46%**	**14,70%**	**14,85%**	**5,10%**	**5,45%**

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-6-1995).

(2) Desde 01-01-2000 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 1992-2001)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	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	1.881,11
	Pes.	278,87	266,92	285,94	292,05	292,02	329,95	347,39	377,72	404,54	416,67
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	211,01	219,66	367,93	243,47	-	-	-	-	-	-
	Pes.	9,94	9,52	14,99	11,57	-	-	-	-	-	-
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	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	1.967,86
	Pes.	256,95	242,52	263,33	282,59	287,29	312,28	331,63	336,84	381,04	384,91
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	487,49	446,16	456,61	473,78	511,42	570,15	615,41	682,79	818,39	877,25
	Pes.	122,90	113,31	119,54	125,85	132,10	154,17	159,03	176,50	232,86	249,41
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	960,18	898,60	861,91	889,51	869,75	898,46	973,53	1.050,06	1.172,81	1.195,96
	Pes.	156,66	132,38	135,08	143,49	135,84	151,26	163,32	174,91	224,23	201,93
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	418,15	418,81	422,43	441,23	455,11	474,74	526,25	582,20	619,66	656,49
	Pes.	59,93	58,30	61,64	64,32	65,16	68,89	76,08	82,61	88,15	93,84
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	684,46	678,12	700,51	697,05	699,35	741,37	825,23	882,77	-	-
	Pes.	79,28	80,91	90,16	95,66	98,82	109,18	121,26	132,70	-	-
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	316,64	274,13	273,19	261,89	255,29	268,08	345,91	404,93	456,68	521,17
	Pes.	21,11	17,31	17,27	16,64	16,21	16,56	23,82	29,71	34,59	42,52
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	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	1.809,62
	Pes.	188,07	174,73	185,17	193,74	194,08	232,24	296,05	337,99	367,72	383,90
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	684,96	655,11	666,82	667,47	675,27	715,97	882,02	1.029,28	1.153,75	1.268,98
	Pes.	56,77	52,31	53,57	54,19	53,90	59,20	74,48	88,26	97,95	106,97
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	573,34	714,30	735,18	768,78	792,41	851,24	956,58	1.142,48	1.286,32	1.402,07
	Pes.	53,24	64,53	68,10	74,17	74,56	81,33	91,29	108,85	124,36	136,26
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	759,97	747,60	744,79	753,72	758,46	789,18	868,52	967,29	1.144,71	1.261,89
	Pes.	99,82	92,36	96,25	100,46	101,82	106,67	112,62	140,84	170,07	185,25
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	290,12	297,88	312,98	339,27	352,67	375,32	421,41	466,49	512,33	555,72
	Pes.	33,56	30,76	38,08	61,68	71,32	84,71	96,73	108,78	120,68	128,30
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	135,29	133,06	145,22	148,35	149,92	158,29	172,14	193,42	211,06	227,56
	Pes.	23,28	21,15	23,08	24,08	25,36	27,38	28,49	32,57	35,70	38,29
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	307,14	690,61	789,68
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	26,10	66,35	70,47
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157,38
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,88
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)		**8.229,29**	**8.151,98**	**8.330,97**	**8.241,24**	**7.995,50**	**8.389,24**	**9.313,10**	**10.527,90**	**11.077,75**	**12.116,14**
Total veh-km (pesados)		**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**	**2.456,60**
Veh-km (total)		**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**	**14.572,74**
Crecimiento		**1,70%**	**–1,66%**	**2,88%**	**–0,01%**	**–2,43%**	**6,07%**	**10,99%**	**12,88%**	**5,86%**	**8,55%**

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-6-1995).

(2) Desde 01-01-2000 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 2002-2012)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	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	1.949,27
	Pes.	439,63	457,13	473,20	477,47	496,83	279,73	488,20	413,31	407,36	405,52	387,60
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	-
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	-
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	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	1.748,01
	Pes.	401,57	412,69	427,04	429,79	455,42	480,78	436,07	362,81	336,25	324,04	302,22
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	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	961,67
	Pes.	231,87	222,50	242,28	259,45	266,12	279,73	261,82	229,53	227,97	207,84	202,21
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	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	802,61
	Pes.	195,32	178,21	174,62	163,95	167,42	179,85	162,37	127,03	111,77	100,67	88,30
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	693,07	728,13	771,88	781,68	773,64	874,26	758,21	712,30	689,03	639,10	650,51
	Pes.	96,82	102,70	105,58	110,83	110,83	112,40	102,81	84,85	79,32	71,06	68,31
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	-
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	-
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	567,05	612,86	674,47	748,54	830,22	852,91	831,69	814,14	770,56	720,13	653,62
	Pes.	47,73	53,33	56,92	65,06	73,34	68,65	62,49	51,44	46,09	39,89	36,67
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	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	1.007,10
	Pes.	401,44	400,94	408,25	389,47	433,18	448,52	385,62	298,27	265,97	280,31	244,65
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	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	1.363,05
	Pes.	118,50	125,78	127,80	128,17	132,53	131,87	112,24	83,90	74,37	69,94	59,14
AP-9 Ferrol-Front. Portugal	Tot.	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	1.753,95
	Pes.	143,41	151,12	175,74	181,58	191,44	207,80	204,76	140,06	181,93	173,64	154,61
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	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	1.276,03
	Pes.	183,18	174,49	184,95	183,52	188,53	203,05	193,53	152,93	149,98	142,49	121,56
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	596,97	618,50	650,15	652,49	683,36	736,53	686,53	635,30	630,39	610,23	561,95
	Pes.	133,77	136,21	142,90	143,75	147,93	173,76	143,41	109,21	106,51	111,89	95,74
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	235,42	246,46	248,63	255,60	274,82	291,99	284,51	282,56	271,56	263,46	226,84
	Pes.	39,37	38,94	37,48	38,94	43,26	46,99	46,75	42,30	40,92	40,22	34,86
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	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	927,32
	Pes.	81,77	91,61	100,90	118,23	126,11	101,81	79,44	65,92	62,25	57,74	50,76
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	346,76	408,43	464,28	518,90	549,56	570,64	522,16	473,05	480,15	489,48	474,67
	Pes.	42,11	53,26	62,39	66,41	66,21	67,82	58,65	51,26	50,00	44,26	45,04
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	57,47
	Pes.	0,34	2,70	3,16	3,33	3,33	3,76	3,77	4,45	4,40	4,03	3,52
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	102,63
	Pes.	—	2,64	6,79	6,34	6,93	8,01	8,08	7,36	7,50	6,93	5,96
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	58,79	82,54	54,27	58,75	70,50	73,78	70,39	67,58	58,90	55,48
	Pes.	—	5,32	5,35	7,06	7,71	8,01	9,59	7,87	7,74	6,93	6,98
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	35,65	48,31	50,66	54,31	62,41	58,86	62,11	64,70	63,90	63,70
	Pes.	—	3,98	5,01	5,41	5,41	6,77	6,21	5,55	5,46	5,24	5,09
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	26,89	140,92	174,39	216,07	250,90	241,55	213,25	210,98	177,38	135,16
	Pes.	—	2,36	12,13	15,94	23,82	30,73	27,78	20,46	19,95	15,52	10,91
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	106,55	156,68	187,28	188,38	180,28	172,27	163,34	143,80	119,98
	Pes.	—	—	5,10	10,76	14,66	12,24	9,83	8,15	8,04	5,91	4,51
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	62,93	83,45	175,33	124,97	119,43	117,81	120,97	109,56	88,11
	Pes.	—	—	2,02	2,97	10,10	5,43	4,78	3,81	3,91	3,41	2,63
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	88,59	127,71	107,53	217,42	199,87	169,30	155,48	127,90	105,48
	Pes.	—	—	4,99	7,37	4,48	12,75	11,44	8,52	9,80	7,59	6,08
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	19,23	63,97	68,84	69,57	67,57	66,83	63,18	63,22
	Pes.	—	—	—	0,61	2,28	0,17	1,67	1,17	1,42	1,54	1,96
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	83,95	216,22	222,57	214,61	186,29	174,04	144,80
	Pes.	—	—	—	—	3,58	12,18	12,74	17,21	9,86	8,60	6,74
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	0,31	59,45	51,68	40,42	35,53	24,83	31,84
	Pes.	—	—	—	—	0,00	2,18	1,67	1,09	0,97	0,66	0,92
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	99,53	86,58	74,99	71,24	66,49	116,22
	Pes.	—	—	—	—	—	9,78	10,32	9,04	8,89	9,31	12,59
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	5,88	121,39	96,76	87,92	79,18	69,44
	Pes.	—	—	—	—	—	0,52	9,33	6,27	5,36	4,57	3,68
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,32	84,08
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,00	7,69
Total veh-km (Ligeros)		**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**	**13.623,27**
Total veh-km (Pesados)		**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**	**1.970,93**
Veh-km (total)		**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**	**15.594,20**
Crecimiento		**6,66%**	**6,03%**	**7,82%**	**11,62%**	**10,59%**	**5,50%**	**–5,11%**	**–9,56%**	**–0,37%**	**–4,29%**	**–8,09%**

Los vehículos-kilómetro se refieren al tronco de la autopista (no incluyen enlaces y ramales).

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).

(2) Desde 01-01-2000 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 1974-1981)								
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	120,9	142,7	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
AP-7 Barcelona-Tarragona	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
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	—	—	105,8	214,4	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	69,5
Bilbao-Behobia[2]	88,0	98,5	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
AP-7 Tarragona-Valencia	123,0	123,0	123,0	166,5	226,9	226,9	226,9	223,3
AP-7 Valencia-Alicante	—	—	83,8	83,8	83,8	113,0	113,0	113,0
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	—	—	—	—	—	58,7	62,4	85,8
AP-68 Bilbao-Zaragoza	—	—	—	—	129,1	188,3	294,5	294,5
AP-1 Burgos-Armiñón	—	—	—	—	50,3	50,3	62,1	74,4
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	1.564,50
Crecimiento	—	5,51%	37,01%	20,92%	23,42%	11,64%	8,63%	2,09%

[1] Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
[2] Desde 01-01-2000 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 1982-1991)										
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
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	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	85,8	85,8	91,4	91,4	91,4	91,4	99,3	99,3	117,3	134,3
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	80,2	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	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	1.651,30	1.662,70	1.698,10	1.698,10	1.698,10	1.706,00	1.706,00	1.724,00	1.741,00
Crecimiento	0,00%	5,55%	0,69%	2,13%	0,00%	0,00%	0,47%	0,00%	1,06%	0,99%

[1] Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
[2] Desde 01-01-2000 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 1992-2001)										
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	149,7	149,7	149,7	136,2	136,2	136,2	136,2	136,2	136,2	136,2
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	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	-	-
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	157,2	157,2	157,2	157,2	157,2	166,5	175,3	191,7	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	80,9	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	75,7
AP-7 Alicante-Cartagena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76,6
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	1.763,90	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
Crecimiento	1,32%	0,00%	1,83%	–3,48%	0,00%	0,58%	0,50%	5,26%	–5,72%	4,40%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 2002-2012)											
	2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	136,2	136,0	136,0	136,0	136,0	135,98	135,98	135,98	135,98	135,98	135,98
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	99,1	100,4	100,4	100,4	100,4	100,36	100,36	100,36	100,36	100,36	100,36
AP-7 Montmeló-El Papiol	25,0	26,6	26,6	26,6	26,6	26,64	26,64	26,64	26,64	26,64	26,64
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	214,4	215,5	215,5	215,5	215,5	215,49	215,49	215,49	215,49	215,49	215,49
AP-6 Villalba-Adanero	69,5	69,6	69,6	69,6	69,6	69,60	69,60	69,60	69,60	69,60	69,60
Bilbao-Behobia[2]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	93,5	93,8	93,8	93,8	93,8	93,82	93,82	93,82	93,82	93,82	93,82
AP-7 Tarragona-Valencia	223,3	225,3	225,3	225,3	225,3	225,32	225,32	225,32	225,32	225,32	225,32
AP-7 Valencia-Alicante	148,4	148,5	148,5	148,5	148,5	148,52	148,52	148,52	148,52	148,52	148,52
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	191,7	219,0	219,6	219,6	219,6	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60
AP-68 Bilbao-Zaragoza	294,5	294,4	294,4	294,4	294,4	294,42	294,42	294,42	294,42	294,42	294,42
AP-1 Burgos-Armiñón	80,9	84,3	84,3	84,3	84,3	84,30	84,30	84,30	84,30	84,30	84,30
AP-66 León-Campomanes[3]	86,8	77,7	77,8	77,8	77,8	77,76	77,76	77,76	77,76	77,76	77,76
AP-7 Málaga-Guadiaro	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,15	98,15	98,15	98,15	98,15	98,15
AP-7 Alicante-Cartagena	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,60	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	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	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	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	27,68
R-2 M40-Guadalajara	—	62,5	62,3	62,3	62,3	62,30	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	31,80
R-5 M40-Navalcarnero	—	—	28,9	28,9	28,9	28,86	28,86	31,63	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	52,50
M-12 Eje Aeropuerto	—	—	—	9,4	9,4	9,44	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	127,50
AP-41 Madrid-Toledo	—	—	—	—	58,80	58,80	58,80	58,81	58,81	58,81	58,81
AP-7 Cartagena-Vera	—	—	—	—	—	112,60	112,60	112,62	112,62	112,62	112,62
AP-7 Circunvalación de Alicante	—	—	—	—	—	33,20	33,20	33,20	33,20	33,20	33,20
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,04	28,04
Total km	**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**	**2.559,48**
Crecimiento	**6,47%**	**6,76%**	**5,98%**	**6,44%**	**8,95%**	**6,12%**	**0,00%**	**0,11%**	**0,00%**	**1,11%**	**0,00%**

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1974-1981)

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	14.728	13.354	13.002	13.925	15.823	15.859	15.026	15.557
	Pes.	1.899	1.659	1.563	1.803	2.172	2.243	2.306	2.385
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	13.980	14.571	14.885	14.326	15.884	16.474	15.334	15.486
	Pes.	433	491	492	492	540	577	572	558
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	15.377	15.367	16.630	19.760	22.811	23.659	24.565	23.575
	Pes.	2.012	1.967	2.166	2.865	3.201	3.323	3.545	3.386
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	—	—	—	—	9.389	6.875	7.480	6.470
	Pes.	—	—	—	—	1.463	793	834	877
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	—	—	5.276	6.179	6.439	7.001	7.053	6.920
	Pes.	—	—	591	814	814	957	1.024	1.124
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	7.258	7.817	8.168	6.690	7.796	8.455	8.326	8.380
	Pes.	1.420	1.342	1.349	1.040	1.143	1.236	1.288	1.316
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	5.886	6.954	7.630	7.973	8.066	7.365	7.732	8.153
	Pes.	650	726	706	785	814	829	877	894
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	3.171	3.382	3.017	3.039	3.470	3.681	3.774	3.999
	Pes.	234	270	200	205	234	279	307	360
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	5.603	5.776	6.002	6.870	7.524	7.828	7.773	7.590
	Pes.	643	656	672	845	996	1.129	1.215	1.204
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	—	—	3.563	4.148	5.183	5.874	6.059	6.258
	Pes.	—	—	216	272	392	543	646	717
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	—	—	—	—	—	5.704	5.414	5.648
	Pes.	—	—	—	—	—	642	784	593
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	—	—	—	—	4.689	4.169	4.606	4.681
	Pes.	—	—	—	—	634	729	745	768
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	—	—	—	—	2.479	3.604	4.060	5.622
	Pes.	—	—	—	—	110	226	321	581
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	7.165
Total pesados		1.111	1.091	1.020	1.093	1.151	1.156	1.199	1.190
IMD total		9.171	9.233	8.962	8.860	9.166	8.745	8.620	8.355
Crecimiento		—	0,68%	–2,94%	–1,14%	3,45%	–4,59%	–1,43%	–3,07%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1982-1991)

		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	15.948	15.934	16.478	17.099	18.892	21.282	23.671	26.296	26.660	27.802
	Pes.	2.491	2.530	2.425	2.578	2.911	3.187	3.616	4.332	4.592	4.685
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	16.080	16.007	16.504	17.914	19.880	23.635	26.541	31.233	31.759	32.934
	Pes.	568	577	544	684	797	978	1.126	1.352	1.401	1.479
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	23.613	23.166	23.597	24.857	27.154	30.793	34.963	39.624	40.618	42.080
	Pes.	3.653	3.964	3.710	3.875	4.283	5.074	5.827	6.791	7.099	7.208
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	6.723	6.861	6.944	7.352	27.404	31.558	42.998	51.004	52.226	54.489
	Pes.	969	1.013	994	1.086	4.435	5.760	9.133	11.843	12.330	12.984
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	6.761	6.607	6.489	6.659	7.181	8.119	9.387	11.423	12.127	12.327
	Pes.	1.066	1.093	1.007	1.047	1.128	1.322	1.599	2.132	2.300	2.142
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	8.355	8.283	8.452	8.810	9.478	10.360	11.420	12.929	14.005	15.610
	Pes.	1.299	1.311	1.368	1.436	1.558	1.692	1.803	2.006	2.161	2.343
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	8.734	8.582	8.982	9.621	10.821	11.689	13.497	15.337	16.386	17.295
	Pes.	1.078	1.113	1.148	1.256	1.429	1.565	1.817	2.133	2.235	2.087
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	3.929	3.629	3.417	3.632	3.959	4.525	5.282	6.350	6.835	7.791
	Pes.	362	343	338	331	344	328	371	439	471	535
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	7.455	7.233	7.178	7.596	8.514	9.707	10.873	12.336	12.501	13.043
	Pes.	1.192	1.160	1.181	1.277	1.472	1.597	1.833	2.082	2.191	2.302
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	6.147	6.071	6.124	6.933	7.240	8.316	9.376	10.563	12.027	12.663
	Pes.	710	677	642	676	717	667	758	842	982	1.050
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	5.852	5.247	4.982	5.595	6.209	7.053	8.101	9.638	11.257	11.985
	Pes.	671	581	504	531	576	628	693	846	950	990
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	4.754	4.374	4.281	4.275	4.433	4.874	5.617	6.494	6.870	7.118
	Pes.	769	696	670	663	629	721	822	957	1.002	981
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	4.966	4.611	4.970	5.142	5.487	5.994	6.832	7.777	8.294	8.954
	Pes.	563	529	581	689	723	854	972	1.141	1.339	1.167
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	—	2.494	2.049	2.141	2.275	2.445	2.768	3.233	3.661	4.254
	Pes.	—	318	344	354	410	438	484	577	678	760
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		**7.188**	**6.821**	**6.792**	**7.096**	**7.987**	**8.981**	**10.223**	**11.644**	**12.195**	**12.795**
Total pesados		**1.224**	**1.202**	**1.145**	**1.193**	**1.355**	**1.525**	**1.788**	**2.133**	**2.271**	**2.297**
IMD total		**8.412**	**8.023**	**7.937**	**8.289**	**9.342**	**10.506**	**12.011**	**13.777**	**14.466**	**15.092**
Crecimiento		**0,68%**	**–4,62%**	**–1,07%**	**4,43%**	**12,70%**	**12,46%**	**14,33%**	**14,70%**	**5,00%**	**4,33%**

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1992-2001)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	28.488	28.124	28.554	28.509	27.076	29.021	30.717	33.815	35.955	37.901
	Pes.	5.078	4.874	5.221	5.462	5.868	6.648	6.999	7.610	8.128	8.395
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	34.585	36.103	31.111	27.387	—	—	—	—	—	—
	Pes.	1.631	1.567	1.268	1.303	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	41.379	40.152	41.123	43.270	43.530	45.677	47.799	47.089	51.278	53.721
	Pes.	6.996	6.620	7.189	7.714	7.821	8.525	9.053	9.196	10.373	10.508
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	49.997	45.884	46.960	48.724	52.543	58.635	63.220	70.219	83.935	90.218
	Pes.	12.603	11.652	12.294	12.943	13.550	15.856	16.354	18.151	23.882	25.651
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	12.174	11.425	10.958	11.309	11.027	11.423	12.377	13.350	14.870	15.206
	Pes.	1.986	1.683	1.717	1.824	1.722	1.924	2.076	2.224	2.843	2.568
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	16.415	16.504	16.628	17.358	17.866	18.687	20.715	22.918	24.325	25.482
	Pes.	2.353	2.299	2.426	2.530	2.558	2.711	2.994	3.252	3.460	3.694
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	17.709	17.593	18.174	18.085	18.095	19.235	21.410	22.903	—	—
	Pes.	2.051	2.099	2.339	2.482	2.557	2.833	3.146	3.443	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	9.214	8.005	7.978	7.648	7.434	7.828	10.101	11.825	13.300	15.218
	Pes.	614	505	505	486	471	483	695	868	1.008	1.241
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	12.894	12.336	12.469	12.907	13.070	14.186	16.692	19.092	20.453	22.004
	Pes.	2.281	2.124	2.252	2.356	2.353	2.824	3.600	4.110	4.459	4.668
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	12.595	12.085	12.301	12.313	12.423	13.207	16.271	18.987	21.225	23.409
	Pes.	1.044	965	988	1.000	992	1.092	1.374	1.628	1.802	1.973
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	11.266	12.454	12.887	13.476	13.852	14.427	15.826	17.578	18.390	19.904
	Pes.	1.046	1.116	1.194	1.301	1.303	1.379	1.510	1.676	1.779	1.935
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	7.052	6.956	6.930	7.013	7.038	7.343	8.082	9.002	10.623	11.742
	Pes.	925	858	895	934	943	992	1.048	1.311	1.578	1.724
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	9.403	9.680	10.172	11.026	11.430	12.198	13.696	15.161	16.605	18.062
	Pes.	1.088	1.000	1.238	2.004	2.312	2.753	3.144	3.536	3.912	4.171
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	4.256	4.199	4.583	4.680	4.718	4.995	5.659	6.320	6.642	7.433
	Pes.	728	668	729	759	798	864	928	1.053	1.124	1.234
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	22.063	24.939	28.595
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	1.875	2.396	2.552
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.543
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.311
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		12.880	12.662	12.815	12.793	12.601	13.215	14.633	16.077	17.422	18.687
Total pesados		2.254	2.108	2.234	2.391	2.440	2.731	3.020	3.290	3.693	3.789
IMD total		15.134	14.770	15.049	15.184	15.041	15.946	17.653	19.367	21.115	22.476
Crecimiento		0,28%	–2,41%	1,89%	0,90%	–0,94%	6,02%	10,70%	9,71%	9,03%	6,45%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 2002-2012)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Tot.	40.540	41.756	43.324	44.918	47.121	49.180	46.761	44.214	43.521	41.656	39.166
	Pes.	8.858	9.210	9.508	9.620	10.011	10.654	9.809	8.327	8.207	8.171	7.788
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Tot.	56.072	57.782	59.053	60.342	63.683	66.217	61.691	57.556	54.825	51.856	47.589
	Pes.	10.963	11.266	11.626	11.733	12.433	13.125	11.872	9.904	9.179	8.847	8.228
AP-7 Montmeló-El Papiol	Tot.	92.646	95.712	99.460	111.353	115.608	118.518	114.760	109.766	108.968	107.211	103.289
	Pes.	23.845	22.882	24.848	26.682	27.369	28.768	26.853	23.606	23.445	21.375	20.739
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Tot.	15.628	15.464	15.350	14.741	15.273	15.541	14.348	13.025	12.317	11.420	10.176
	Pes.	2.483	2.266	2.214	2.084	2.129	2.287	2.059	1.615	1.241	1.280	1.120
AP-6 Villalba-Adanero	Tot.	27.281	28.662	30.301	30.770	30.454	34.414	29.765	28.039	27.123	25.158	25.537
	Pes.	3.812	4.043	4.145	4.363	4.363	4.786	4.036	3.340	3.122	2.797	2.682
Bilbao-Behobia[2]	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Tot.	16.560	17.897	19.642	21.859	24.244	24.906	24.221	23.774	22.502	21.029	19.035
	Pes.	1.394	1.557	1.658	1.900	2.142	2.001	1.820	1.502	1.346	1.165	1.068
AP-7 Tarragona-Valencia	Tot.	22.847	23.396	23.931	23.482	25.215	25.111	22.155	19.723	19.486	18.833	16.528
	Pes.	4.881	4.875	4.950	4.736	6.267	5.454	4.676	3.627	2.494	3.408	2.967
AP-7 Valencia-Alicante	Tot.	25.081	26.640	27.302	28.180	29.297	29.412	26.180	22.928	21.287	20.831	17.691
	Pes.	2.187	2.320	2.351	2.364	2.444	2.433	2.065	1.548	1.372	1.290	1.088
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Tot.	20.787	21.958	22.565	23.581	25.060	27.029	26.827	24.143	26.827	24.711	21.821
	Pes.	2.036	2.118	2.186	2.265	2.389	2.592	2.548	2.095	2.548	2.166	1.929
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Tot.	12.356	12.844	13.503	13.542	14.177	14.712	14.734	13.574	13.447	13.118	11.842
	Pes.	1.702	1.624	1.716	1.708	1.754	1.889	1.796	1.423	1.396	1.326	1.128
AP-1 Burgos-Armiñón	Tot.	19.402	20.101	21.072	21.206	22.209	23.937	22.250	20.646	20.487	19.832	18.213
	Pes.	4.348	4.427	4.631	4.672	4.808	5.647	4.647	3.548	3.461	3.636	3.103
AP-66 León-Campomanes[3]	Tot.	7.697	8.048	8.736	9.006	9.664	10.288	9.997	9.956	9.567	9.283	7.971
	Pes.	1.271	1.259	1.317	1.372	1.505	1.655	1.643	1.491	1.441	1.417	1.225
AP-7 Málaga-Guadiaro	Tot.	28.290	28.060	30.510	31.894	31.405	34.070	32.042	29.471	28.697	27.356	25.814
	Pes.	2.656	2.557	2.337	3.300	3.521	2.842	2.212	1.840	1.738	1.612	1.413
AP-7 Alicante-Cartagena	Tot.	12.373	14.608	16.560	18.559	19.926	20.410	18.625	16.961	17.173	17.507	16.931
	Pes.	1.506	1.905	2.225	2.375	2.638	2.426	2.092	1.838	1.788	1.720	1.607
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	6.797
	Pes.	273	320	373	395	395	454	446	527	521	478	416
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	4.954
	Pes.	—	216	283	307	335	388	390	356	363	335	288
AP-71 León-Astorga	Tot.	—	4.272	3.749	3.944	4.269	5.123	5.347	5.115	4.911	4.280	4.017
	Pes.	—	387	492	513	560	704	695	572	562	503	506
AP-61 Segovia-San Rafael	Tot.	—	4.806	4.769	5.014	5.376	6.177	5.810	6.148	6.403	6.325	6.288
	Pes.	—	537	495	536	536	678	613	549	540	519	386
R-2 M40-Guadalajara	Tot.	—	5.002	6.180	7.669	9.592	11.034	10.594	9.378	9.278	7.801	5.928
	Pes.	—	438	532	701	1.039	1.351	1.218	900	877	682	478
R-3 M40-Arganda del Rey	Tot.	—	—	10.438	13.499	16.136	16.230	16.522	14.842	14.072	12.388	10.308
	Pes.	—	—	500	927	1.264	1.055	1.068	702	692	509	387
R-5 M40-Navalcarnero	Tot.	—	—	6.793	7.922	10.208	11.864	11.873	10.665	10.479	9.490	7.611
	Pes.	—	—	218	282	425	515	519	345	339	295	227
R-4 M50-Ocaña	Tot.	—	—	6.296	6.665	9.150	11.346	10.402	8.835	8.114	6.675	5.489
	Pes.	—	—	355	384	527	665	595	445	511	396	316
M-12 Eje Aeropuerto	Tot.	—	—	—	10.239	18.566	19.979	20.134	19.611	19.395	18.335	18.298
	Pes.	—	—	—	325	663	588	484	341	413	447	567
AP-36 Ocaña-La Roda	Tot.	—	—	—	—	4.194	4.646	4.770	4.612	4.003	3.715	3.103
	Pes.	—	—	—	—	179	262	273	370	212	184	144
AP-41 Madrid-Toledo	Tot.	—	—	—	—	1.741	2.770	2.401	1.883	1.655	1.311	1.479
	Pes.	—	—	—	—	25	102	77	51	45	36	43
AP-7 Cartagena-Vera	Tot.	—	—	—	—	—	3.179	2.419	2.101	1.996	1.863	2.820
	Pes.	—	—	—	—	—	315	288	253	249	261	305
AP-7 Circunvalación de Alicante	Tot.	—	—	—	—	—	8.434	9.981	7.978	7.249	6.528	5.715
	Pes.	—	—	—	—	—	744	767	517	442	377	303
AP-46 Alto de las Pedrizas-Málaga	Tot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.286	8.194
	Pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554	709
Total ligeros		**19.466**	**19.281**	**18.981**	**19.470**	**20.270**	**19.490**	**17.295**	**16.759**	**16.964**	**15.936**	**14.544**
Total pesados		**3.833**	**3.638**	**3.497**	**3.520**	**3.639**	**3.503**	**3.839**	**2.504**	**2.362**	**2.313**	**2.103**
IMD total		**23.299**	**22.919**	**22.478**	**22.990**	**23.909**	**22.993**	**21.134**	**19.263**	**19.326**	**18.249**	**16.647**
Crecimiento		**3,66%**	**–1,63%**	**–1,92%**	**0,31%**	**4,00%**	**–3,83%**	**–8,09%**	**–8,85%**	**0,33%**	**–5,57%**	**–8,78%**

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1974-1981)

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1980
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Mort.	3,6	2,3	1,2	2,2	0,8	1,8	1,4	1,3
	Pelig.	25,9	20,1	20,5	15,6	14,0	19,3	17,3	17,4
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Mort.	0,0	2,3	2,2	0,0	1,0	1,0	0,0	1,1
	Pelig.	27,0	13,5	15,4	10,3	19,6	16,0	14,9	15,0
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	1,8	0,9	1,5	1,1	1,1	1,6	1,9	1,8
	Pelig.	26,1	18,0	22,2	18,7	15,5	20,7	20,1	19,7
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	—	—	—	—	7,0	9,6	5,9	5,1
	Pelig.	—	—	—	—	55,6	43,0	43,8	65,3
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	—	—	6,1	5,0	6,4	4,4	2,7	3,1
	Pelig.	—	—	35,6	32,4	32,0	32,0	32,9	32,2
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	1,7	1,6	1,5	0,6	2,0	4,7	2,4	1,4
	Pelig.	34,8	22,1	30,6	28,9	36,5	37,8	26,4	32,2
Bilbao-Behobia[2]	Mort.	0,6	2,2	2,1	5,2	2,6	3,2	4,4	3,5
	Pelig.	13,0	16,0	17,6	14,0	15,8	15,8	19,1	14,0
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	1,9	0,0	1,9	0,0	1,7	4,0	1,6	0,7
	Pelig.	38,8	24,3	26,2	25,1	16,9	19,0	28,7	24,0
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	5,1	3,1	4,4	0,8	5,1	5,6	5,3	7,9
	Pelig.	27,9	31,6	33,7	25,3	31,4	35,8	35,3	33,7
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	—	—	4,9	0,7	2,5	4,2	4,8	2,7
	Pelig.	—	—	24,7	11,0	20,8	27,7	26,7	20,0
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	—	—	—	—	—	1,2	3,2	3,5
	Pelig.	—	—	—	—	—	15,3	17,0	22,6
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	—	—	—	—	4,9	3,7	3,2	2,8
	Pelig.	—	—	—	—	17,6	20,8	20,4	27,7
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	—	—	—	—	11,6	4,4	5,0	2,5
	Pelig.	—	—	—	—	38,8	46,7	40,1	42,1
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**	**2,99**
Índice de peligrosidad		**26,37**	**20,59**	**23,48**	**20,23**	**21,88**	**25,70**	**24,66**	**24,91**

(1) Desde 30-06-1995 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 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1982-1991)

		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Mort.	1,1	3,3	2,5	1,5	3,1	1,3	1,0	2,3	1,6	1,2
	Pelig.	16,0	19,9	20,6	16,0	15,4	15,1	16,8	16,6	12,8	9,2
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Mort.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,6	0,0	1,0	0,5
	Pelig.	15,0	8,2	9,9	8,3	14,9	8,4	14,2	11,0	12,9	10,0
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	1,5	2,5	1,5	0,8	1,3	1,9	2,7	1,0	0,9	1,0
	Pelig.	15,6	17,2	20,1	16,1	16,6	14,7	17,1	16,1	12,0	8,1
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	8,1	1,6	6,3	1,5	1,9	1,3	0,9	2,4	0,4	0,6
	Pelig.	38,8	44,7	67,7	43,2	11,5	19,7	10,6	16,1	9,8	7,4
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	4,5	6,6	4,5	5,6	3,6	3,8	3,9	2,0	4,6	2,4
	Pelig.	31,4	33,5	37,3	32,9	33,7	30,1	28,6	26,8	25,6	19,1
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	0,5	2,4	4,2	3,1	2,9	3,0	0,7	2,4	2,0	0,2
	Pelig.	30,1	30,0	28,3	28,1	22,8	19,8	15,1	18,6	18,0	11,8
Bilbao-Behobia[2]	Mort.	1,2	1,5	3,7	2,4	2,6	1,3	3,6	1,9	2,0	5,7
	Pelig.	9,3	13,6	21,0	19,1	19,2	20,8	20,7	21,7	22,5	22,2
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	2,2	0,8	4,3	3,2	3,0	3,9	3,3	3,2	3,4	2,6
	Pelig.	20,4	28,3	23,0	23,3	20,7	21,3	24,3	20,2	21,8	16,1
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	5,7	7,6	4,4	7,0	5,1	4,1	5,7	6,6	4,2	5,0
	Pelig.	34,7	33,6	36,0	35,7	32,3	31,3	31,6	33,2	28,4	27,1
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	2,8	4,0	2,8	3,9	4,7	2,2	4,9	3,0	3,7	4,4
	Pelig.	18,6	21,6	20,9	26,1	24,9	24,8	20,2	22,9	23,2	17,8
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	0,0	1,8	0,6	0,6	1,5	0,9	3,0	2,1	1,7	2,1
	Pelig.	15,4	18,9	17,2	20,0	16,7	22,5	23,1	20,7	20,6	14,3
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	2,2	4,5	3,5	5,4	6,5	4,4	5,6	3,1	4,9	3,0
	Pelig.	23,8	30,6	30,2	30,4	30,9	31,9	27,1	32,9	29,4	22,8
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	1,5	3,0	3,5	7,6	4,2	3,8	3,8	0,8	4,3	4,7
	Pelig.	36,1	37,5	32,4	44,9	38,5	29,8	38,4	26,3	29,8	32,7
AP-66 León-Campomanes[3]	Mort.	—	0,0	3,3	9,1	6,9	7,7	6,8	4,9	11,2	9,1
	Pelig.	—	22,6	24,4	40,9	27,8	38,7	30,7	42,0	32,7	25,1
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**	**3,82**	**3,06**	**3,38**	**3,35**	**2,53**	**3,21**	**2,60**	**2,75**	**2,62**
Índice de peligrosidad		**22,28**	**24,57**	**26,24**	**24,63**	**22,73**	**22,22**	**21,84**	**22,42**	**19,94**	**16,06**

(1) Desde 30-06-1995 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, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1992-2001)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Mort.	0,9	1,2	0,2	1,2	0,8	0,4	0,9	1,1	0,8	0,8
	Pelig.	7,7	7,1	4,9	6,8	6,7	5,6	5,9	5,1	3,7	2,2
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Mort.	0,0	0,0	0,5	1,2	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	8,1	2,7	10,9	7,4	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	0,9	0,7	0,8	0,6	0,6	0,2	0,6	0,5	0,4	0,9
	Pelig.	6,2	5,9	5,0	4,0	4,4	3,6	3,9	3,2	3,5	1,9
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	2,2	0,7	0,2	0,8	0,4	0,0	0,6	0,7	0,1	0,8
	Pelig.	7,0	5,2	6,4	4,6	6,3	4,0	3,7	5,3	3,7	2,2
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	2,0	2,6	2,6	3,0	1,5	1,3	2,0	1,0	1,9	1,7
	Pelig.	18,0	16,2	13,3	16,3	13,2	11,9	10,7	9,2	8,4	5,4
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	1,7	2,4	1,9	1,6	2,2	1,9	0,9	1,4	1,6	2,3
	Pelig.	10,5	11,7	8,8	9,1	7,3	5,5	4,4	5,7	4,2	5,6
Bilbao-Behobia[2]	Mort.	1,0	0,7	1,1	1,3	1,0	0,9	0,9	1,1	—	—
	Pelig.	18,0	13,6	14,1	12,3	12,2	13,7	10,1	8,5	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	4,4	3,6	1,8	2,7	1,6	3,3	3,2	1,5	0,4	0,8
	Pelig.	18,9	15,0	16,1	17,2	13,3	13,8	13,6	5,4	6,4	5,2
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	4,6	5,0	5,1	3,5	3,1	2,6	2,5	1,1	1,8	1,5
	Pelig.	26,0	23,9	23,9	22,2	21,2	17,6	17,6	14,6	14,3	12,9
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	4,5	1,5	1,8	2,5	2,4	1,1	1,6	1,6	1,8	1,3
	Pelig.	18,8	14,2	13,7	14,2	17,5	14,4	12,9	11,8	10,7	9,1
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	1,7	1,1	1,4	2,5	1,6	1,5	1,8	2,0	0,8	0,6
	Pelig.	10,8	14,8	13,7	18,2	23,0	23,0	18,9	21,4	19,3	18,0
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	2,9	2,8	3,1	3,1	2,0	2,9	2,9	1,2	2,4	2,0
	Pelig.	23,6	17,5	17,8	17,8	19,6	18,2	15,8	13,7	14,3	14,4
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	3,1	2,0	2,2	2,7	2,6	3,5	3,1	1,7	1,2	3,1
	Pelig.	28,3	27,5	19,2	22,7	19,3	29,3	21,6	21,4	17,6	16,9
AP-66 León-Campomanes[3]	Mort.	3,7	6,8	6,2	2,7	2,0	1,9	0,0	0,5	1,4	1,3
	Pelig.	24,4	25,6	13,1	13,5	18,0	21,5	16,8	16,0	19,0	15,8
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	1,0	1,0	1,5
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	5,5	6,4	5,8
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,9
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		**2,19**	**1,94**	**1,78**	**1,98**	**1,52**	**1,37**	**1,51**	**1,17**	**1,21**	**1,30**
Índice de peligrosidad		**14,78**	**13,04**	**11,91**	**12,47**	**12,91**	**12,14**	**10,97**	**10,09**	**9,42**	**8,23**

(1) Desde 30-06-1995 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, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 2002-2012)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Mort.	1,2	0,6	0,4	0,1	0,3	0,3	0,1	0,14	0,37	0,26	0,15
	Pelig.	1,8	6,3	3,4	6,3	6,4	6,7	9,4	6,06	6,99	8,01	5,23
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Mort.	0,5	0,9	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,38	0,19	0,06	0,17
	Pelig.	2,1	6,0	4,3	8,7	7,3	7,5	6,8	6,45	6,22	6,09	5,21
AP-7 Montmeló-El Papiol	Mort.	0,1	0,4	0,2	0,0	0,4	0,0	0,1	0,19	0,00	0,00	0,31
	Pelig.	2,1	7,6	6,9	13,0	10,8	12,2	9,4	11,62	10,85	10,07	9,88
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Mort.	1,6	2,9	2,4	0,9	0,4	0,7	0,4	0,20	0,10	0,11	0,37
	Pelig.	3,3	8,2	10,3	9,7	7,1	5,6	4,2	4,98	5,29	3,12	3,11
AP-6 Villalba-Adanero	Mort.	1,6	1,0	0,6	0,9	0,1	0,5	0,2	0,75	0,13	0,00	0,15
	Pelig.	4,9	4,1	4,3	3,6	2,8	3,7	1,8	4,27	4,64	4,07	3,54
Bilbao-Behobia[2]	Mort.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pelig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Mort.	0,5	1,5	0,6	0,3	0,2	0,4	0,5	0,12	0,13	0,76	0,00
	Pelig.	4,2	2,4	3,3	2,3	2,6	3,8	3,5	2,95	2,83	4,16	4,28
AP-7 Tarragona-Valencia	Mort.	2,4	1,9	1,6	1,3	0,6	1,4	1,1	0,74	0,85	0,26	0,40
	Pelig.	11,8	12,2	10,0	10,2	8,6	8,0	7,8	9,06	7,81	6,91	8,84
AP-7 Valencia-Alicante	Mort.	1,2	1,9	1,2	1,0	1,0	0,4	0,5	0,56	0,26	0,35	0,07
	Pelig.	8,1	10,0	6,4	6,0	5,3	4,0	4,6	3,70	4,13	6,64	3,30
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Mort.	0,6	0,7	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2	0,19	0,14	0,05	0,17
	Pelig.	12,2	10,0	7,9	6,3	5,6	5,9	6,1	10,45	6,05	4,95	4,68
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Mort.	1,5	2,0	1,0	0,5	0,9	0,1	0,6	0,20	0,67	0,22	0,31
	Pelig.	15,7	16,8	12,2	11,7	8,1	8,3	7,7	8,37	6,51	6,42	7,68
AP-1 Burgos-Armiñón	Mort.	0,7	1,3	0,8	1,1	0,7	0,0	0,7	0,45	1,06	0,52	0,53
	Pelig.	16,4	16,2	14,5	11,0	10,5	9,8	8,3	8,44	6,66	5,52	8,19
AP-66 León-Campomanes[3]	Mort.	0,0	1,2	0,8	0,0	1,1	0,0	0,7	1,06	0,37	0,00	0,44
	Pelig.	11,5	19,1	22,5	13,7	12,4	10,6	12,0	20,17	34,62	6,83	5,73
AP-7 Málaga-Guadiaro	Mort.	0,6	1,3	1,0	0,6	0,8	0,1	0,2	0,06	0,07	0,06	0,54
	Pelig.	5,3	5,7	7,8	5,8	5,1	1,4	2,1	1,30	1,36	1,34	5,07
AP-7 Alicante-Cartagena	Mort.	2,3	2,2	0,6	1,2	0,4	0,4	1,1	0,00	0,00	0,00	0,21
	Pelig.	9,8	7,3	6,9	7,1	5,3	4,2	6,5	3,81	3,75	2,25	2,53
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	1,74
	Pelig.	0,0	6,6	2,0	1,9	0,0	0,0	3,3	1,00	8,49	1,55	3,48
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	0,97
	Pelig.	—	2,3	6,1	6,5	8,0	0,0	6,8	9,90	11,80	11,71	11,69
AP-71 León-Astorga	Mort.	—	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,00	1,36	0,00	1,80
	Pelig.	—	22,1	11,6	5,5	0,0	5,7	1,4	2,84	4,07	8,49	1,80
AP-61 Segovia-San Rafael	Mort.	—	0,0	2,1	0,0	1,8	1,6	1,7	0,00	1,51	0,00	0,00
	Pelig.	—	5,6	2,1	0,0	1,8	3,2	1,7	3,14	1,51	3,13	10,99
R-2 M40-Guadalajara	Mort.	—	0,0	0,0	2,3	0,9	0,6	0,0	0,00	0,00	0,00	0,74
	Pelig.	—	11,2	3,5	8,6	6,5	4,9	6,6	3,28	5,20	1,69	2,22
R-3 M40-Arganda del Rey	Mort.	—	—	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	5,6	3,8	4,8	8,0	6,1	5,80	1,84	5,56	5,00
R-5 M40-Navalcarnero	Mort.	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,70	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	7,9	10,8	1,1	2,4	5,0	7,64	6,61	4,56	4,54
R-4 M50-Ocaña	Mort.	—	—	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,95
	Pelig.	—	—	7,9	4,7	2,8	5,1	4,5	1,77	3,22	3,91	4,74
M-12 Eje Aeropuerto	Mort.	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	1,50	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	5,2	1,6	2,9	4,3	2,96	5,99	6,33	6,33
AP-36 Ocaña-La Roda	Mort.	—	—	—	—	1,2	0,4	0,0	0,33	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	6,0	4,6	4,5	2,00	2,65	2,30	25,13
AP-41 Madrid-Toledo	Mort.	—	—	—	—	0,0	1,7	0,0	2,47	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—	0,0	5,1	5,8	4,95	11,26	4,03	4,03
AP-7 Cartagena-Vera	Mort.	—	—	—	—		0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—		3,1	3,7	3,07	0,00	0,80	3,44
AP-7 Circunvalación de Alicante	Mort.	—	—	—	—		0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
	Pelig.	—	—	—	—		0,0	4,1	2,40	1,50	1,00	8,64
AP-46 Alto Las Pedrizas-Málaga	Mort.										0,00	0,00
	Pelig.										0,00	2,38
Índice de mortalidad		**1,14**	**1,40**	**0,90**	**0,60**	**0,50**	**0,41**	**0,37**	**0,29**	**0,29**	**0,17**	**0,24**
Índice de peligrosidad		**7,21**	**9,10**	**7,50**	**8,00**	**6,80**	**7,20**	**6,29**	**6,09**	**6,30**	**6,28**	**5,55**

(1) Desde 30-06-1995 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, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 × mil/veh × km) (años 1974-1981)

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
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	19.141,21
	I.Tarifario	7,93	9,20	10,22	11,36	13,22	15,57	17,91	22,42
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	2.974,23
	I.Tarifario	11,12	13,10	14,48	17,91	20,01	22,72	28,31	31,73
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	21.564,43
	I.Tarifario	8,41	10,04	11,30	13,28	15,51	18,09	19,89	25,12
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	—	—	—	—	580,88	798,32	843,88	1.053,15
	I.Tarifario	—	—	—	—	13,46	12,74	12,32	17,85
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	—	—	1.155,93	4.057,85	6.292,72	7.633,39	8.807,17	9.885,99
	I.Tarifario	—	—	11,78	10,64	12,50	13,88	15,93	18,27
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	9.180,28
	I.Tarifario	21,40	24,76	30,35	33,06	33,06	35,22	37,62	43,69
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	12.357,11
	I.Tarifario	10,94	14,97	16,89	19,35	23,38	30,65	34,56	39,25
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	2.930,66
	I.Tarifario	7,87	8,77	11,42	13,46	14,97	17,37	19,89	21,34
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	12.241,53
	I.Tarifario	10,10	10,22	11,96	13,16	15,09	15,75	17,19	18,21
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	—	—	655,58	2.321,05	3.038,96	4.328,37	5.122,19	6.262,37
	I.Tarifario	—	—	16,11	18,27	19,17	20,31	20,49	24,28
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	—	—	—	—	—	662,26	977,37	3.648,50
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	7,81	7,93	21,40
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	—	—	—	—	1.702,31	4.863,63	7.722,04	11.327,09
	I.Tarifario	—	—	—	—	16,65	17,73	20,49	22,60
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	—	—	—	—	373,41	967,75	1.286,83	2.401,04
	I.Tarifario	—	—	—	—	14,48	14,12	17,19	19,59
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**	**114.967,61**
Total Índice Tarifario		**9,74**	**11,36**	**13,10**	**14,54**	**16,35**	**18,21**	**20,19**	**24,22**
Crecimiento		**—**	**51,91%**	**32,47%**	**44,22%**	**42,25%**	**26,91%**	**16,76%**	**24,39%**

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1982-1991)

		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Recaud.	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	89.079,61
	I.Tarifario	26,44	30,11	34,02	38,04	44,29	45,98	47,78	48,62	54,99	58,48
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Recaud.	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	16.986,41
	I.Tarifario	38,34	44,53	50,06	55,41	63,59	67,13	70,80	71,82	80,11	84,74
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	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	100.079,33
	I.Tarifario	30,29	34,86	37,98	42,55	49,16	51,75	53,55	53,79	60,76	64,91
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	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	12.323,15
	I.Tarifario	20,61	22,42	26,08	29,57	10,64	13,52	14,48	16,53	20,73	23,26
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	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	56.747,56
	I.Tarifario	23,68	26,56	32,88	37,92	44,11	45,62	46,16	47,12	55,41	58,54
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	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	38.975,63
	I.Tarifario	52,53	57,40	64,55	68,76	78,07	81,62	83,00	83,48	93,16	98,27
Bilbao-Behobia[2]	Recaud.	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	66.145,59
	I.Tarifario	43,81	51,21	56,01	60,82	72,78	75,31	75,61	78,67	91,95	99,23
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	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	19.710,79
	I.Tarifario	28,79	37,38	41,71	44,78	50,36	55,95	59,38	60,22	69,18	73,86
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	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	86.876,30
	I.Tarifario	25,96	34,86	45,14	48,98	55,83	61,96	65,15	65,99	75,97	81,02
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	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	53.080,19
	I.Tarifario	31,43	36,60	40,93	44,66	53,73	59,80	62,63	63,35	72,48	77,35
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	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	26.070,10
	I.Tarifario	29,09	34,38	34,68	43,21	48,08	51,57	53,13	52,89	51,39	54,09
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	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	76.064,09
	I.Tarifario	27,11	38,77	47,18	58,96	75,49	79,09	79,33	80,24	90,21	99,41
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	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	21.140,00
	I.Tarifario	23,62	31,19	38,34	48,20	58,42	59,62	59,62	60,64	71,82	76,75
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	11.759,40
	I.Tarifario	—	59,26	69,96	76,57	86,49	88,83	88,47	88,71	89,31	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		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	675.038,16
Total Índice Tarifario		29,69	35,88	41,77	46,94	53,25	56,25	57,46	58,30	66,35	70,98
Crecimiento		24,66%	17,12%	19,50%	19,62%	28,49%	18,83%	17,19%	16,47%	19,66%	12,81%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 1992-2001)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Recaud.	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	139.933,05
	I.Tarifario	64,19	67,13	70,74	75,31	78,43	75,19	75,97	73,44	73,14	74,41
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Recaud.	19.294,29	21.156,83	24.581,21	28.467,00	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	91,41	96,28	66,83	53,19	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	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	140.701,74
	I.Tarifario	70,62	75,19	79,93	83,78	87,45	89,25	86,25	76,93	71,10	71,52
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	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	0,00
	I.Tarifario	22,54	20,13	20,55	20,49	21,76	23,44	21,88	14,36	1,80	0,00
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	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	93.873,88
	I.Tarifario	62,39	64,85	69,00	73,08	75,37	75,97	75,67	76,93	74,83	78,49
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	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	75.060,82
	I.Tarifario	103,43	108,54	114,85	120,56	123,99	123,33	122,43	123,33	115,45	117,62
Bilbao-Behobia[2]	Recaud.	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	106,62	112,39	119,12	126,99	132,88	132,52	131,92	134,63	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	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	32.050,05
	I.Tarifario	79,15	83,06	87,27	91,95	95,44	90,27	64,73	65,69	65,99	61,48
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	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	132.447,08
	I.Tarifario	87,63	92,26	97,42	102,65	106,38	101,87	72,30	73,44	73,56	73,20
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	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	87.952,77
	I.Tarifario	83,72	88,11	92,80	97,84	101,51	96,70	68,70	69,84	70,02	69,30
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	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	92.485,19
	I.Tarifario	57,04	58,72	62,20	65,39	68,58	68,34	67,79	69,18	65,75	65,99
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	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	98.265,48
	I.Tarifario	105,48	109,62	115,57	121,64	126,39	125,37	123,93	124,59	86,49	77,89
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	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	48.348,66
	I.Tarifario	82,40	85,82	88,41	87,45	90,63	90,09	89,31	90,45	85,70	87,03
AP-66 León-Campomanes[3]	Recaud.	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	24.715,84
	I.Tarifario	94,48	98,15	103,31	109,14	113,95	114,37	112,99	114,37	107,10	108,60
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	11.043,72	23.311,70	28.145,34
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	35,94	33,78	35,64
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.038,02
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,66
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		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	998.017,92
Total Índice Tarifario		76,45	79,99	83,48	86,55	92,01	90,63	83,60	80,90	69,48	68,64
Crecimiento		9,52%	2,89%	7,35%	7,95%	–0,35%	4,44%	2,36%	9,26%	–9,10%	7,01%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE, 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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 2002-2012)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AP-7 Montmeló-La Jonquera[1]	Recaud.	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	182.507,87
	I.Tarifario	93,68	97,16	86,53	88,39	92,75	79,15	86,43	85,16	84,57	91,76	93,63
Mongat-Mataró/Malgrat[1]	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-7 Barcelona-Tarragona	Recaud.	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	166.250,05
	I.Tarifario	78,35	80,70	84,54	86,63	90,21	79,32	83,49	84,76	85,97	93,09	95,11
AP-7 Montmeló-El Papiol	Recaud.	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	—	—
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	Recaud.	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	77.274,81
	I.Tarifario	85,28	89,05	89,48	91,95	94,86	89,12	87,75	90,10	88,79	90,75	96,28
AP-6 Villalba-Adanero	Recaud.	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	90.719,04
	I.Tarifario	136,19	140,39	142,10	145,51	158,70	151,24	159,90	152,05	138,00	149,95	139,46
Bilbao-Behobia[2]	Recaud.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I.Tarifario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AP-4 Sevilla-Cádiz	Recaud.	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	53.376,78
	I.Tarifario	67,06	69,18	75,17	76,23	76,71	80,66	83,24	69,33	59,83	108,46	81,66
AP-7 Tarragona-Valencia	Recaud.	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	117.884,19
	I.Tarifario	79,94	82,33	90,18	93,63	96,93	100,71	132,20	112,00	60,27	100,06	86,49
AP-7 Valencia-Alicante	Recaud.	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	87.258,18
	I.Tarifario	76,16	78,53	85,87	89,19	94,48	94,94	123,73	95,13	114,35	97,85	90,74
AP-9 Ferrol-Front.Portugal	Recaud.	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	132.354,17
	I.Tarifario	72,55	74,34	74,98	77,03	78,92	70,57	72,00	96,67	72,70	73,18	75,46
AP-68 Bilbao-Zaragoza	Recaud.	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	128.397,48
	I.Tarifario	81,25	97,13	93,64	96,69	99,76	95,18	104,08	97,88	97,87	99,80	100,62
AP-1 Burgos-Armiñón	Recaud.	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	58.915,00
	I.Tarifario	95,35	98,37	101,51	104,26	107,29	107,68	113,48	102,02	97,33	103,56	104,84
AP-66 León-Campomanes[3]	Recaud.	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	35.557,45
	I.Tarifario	119,72	122,66	135,50	140,08	134,55	138,65	136,22	148,52	148,65	151,11	156,75
AP-7 Málaga-Guadiaro	Recaud.	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	44.169,84
	I.Tarifario	42,62	52,34	53,08	54,73	49,64	51,24	57,47	52,62	49,97	48,85	47,63
AP-7 Alicante-Cartagena	Recaud.	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	8.868,11
	I.Tarifario	27,33	25,22	29,64	28,88	29,48	30,37	29,55	24,29	21,35	264,51	18,68
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	3.930,72
	I.Tarifario	56,41	65,94	63,59	64,58	67,93	68,84	73,55	66,11	65,11	66,87	68,40
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	8.911,12
	I.Tarifario	—	78,79	83,03	83,30	86,35	89,55	91,27	81,87	81,62	82,88	86,83
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	5.271,94
	I.Tarifario	—	83,99	90,26	92,81	97,14	100,56	103,56	105,12	100,38	103,72	95,02
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	5.511,28
	I.Tarifario	—	82,70	83,51	85,58	91,94	93,33	101,94	89,91	88,00	91,25	86,52
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	15.095,19
	I.Tarifario	—	97,98	105,22	107,97	112,61	101,52	103,38	106,84	107,08	108,14	111,68
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	9.466,56
	I.Tarifario	—	97,98	62,83	72,10	66,80	67,09	67,31	67,88	66,23	73,91	78,90
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	13.072,62
	I.Tarifario	—	97,98	104,24	100,68	186,80	122,10	110,02	114,27	113,45	116,82	123,93
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	9.472,02
	I.Tarifario	—	97,98	86,47	110,37	53,10	92,64	93,00	90,58	89,10	100,42	107,50
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	4.159,41
	I.Tarifario	—	—	—	37,55	87,10	101,52	98,66	74,40	1.501,44	1.536,59	65,79
AP-36 Ocaña-La Roda	Recaud.	—	—	—	—	7.498,20	19.980,59	21.249,64	17.896,31	15.807,89	15.008,12	12.993,00
	I.Tarifario	—	—	—	—	89,32	92,41	95,47	83,39	84,86	86,23	89,73
AP-41 Madrid-Toledo	Recaud.	—	—	—	—	24,60	6.016,19	4.552,00	3.738,00	3.307,96	2.670,40	1.954,86
	I.Tarifario	—	—	—	—	79,35	101,20	88,09	92,48	0,09	107,55	61,40
AP-7 Cartagena-Vera	Recaud.	—	—	—	—		8.700,04	11.321,46	8.749,42	8.305,01	7.869,77	6.990,52
	I.Tarifario	—	—	—	—		87,41	130,76	116,68	61,45	118,36	60,15
AP-7 Circunvalación de Alicante	Recaud.	—	—	—	—		431,13	8.731,94	7.155,09	6.397,12	5.768,30	5.155,70
	I.Tarifario	—	—	—	—		73,32	71,94	73,95	72,76	72,85	74,24
AP-46 Alto Las Pedrizas-Málaga	Recaud										1.301,16	8.626,56
	I.Tarifario										84,91	102,60
Total Ingresos		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	1.294.144,45
Total Índice Tarifario		76,34	79,99	81,20	82,87	91,43	82,14	85,24	82,63	79,99	80,19	82,99
Crecimiento		18,89%	11,11%	9,44%	5,65%	10,33%	1,26%	–1,53%	–12,33%	–3,56%	–4,05%	–4,89%

(1) Desde 30-06-1995 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 Junquera. (RD 912/1995, de 2 de junio. BOE 30-06-1995).
(2) Desde 01-01-2000 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).