

Delegación del
Gobierno en
las Sociedades
Concesionarias de
Autopistas Nacionales
de Peaje

Informe 2017 sobre el sector de autopistas de peaje en España



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

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

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

Título de la obra: **Informe 2017 sobre el sector de autopistas de peaje en España**
[Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje]

Autor: Ministerio de Fomento; Secretaría General de Infraestructuras

Año de edición: 2018

Características Edición:

1ª edición electrónica: enero 2019

Formato: PDF

Tamaño: 12,23 MB

Edita:

© Ministerio de Fomento
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO: 161-15-026-X

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.



INTRODUCCIÓN

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje presenta el “Informe sobre el sector de autopistas de peaje en España”, correspondiente al ejercicio 2017, último de un ciclo caracterizado por la ejecución de los contratos de concesión surgidos a raíz del primer Plan Nacional de autopistas de peaje y de los impulsados a comienzos del siglo XXI, fundamentalmente en el entorno de Madrid.

Si, hasta el momento, la tónica habitual había sido la prórroga de las concesiones de las primeras concesiones, 2017 propicia un intenso debate ciudadano ante la proximidad del vencimiento de algunas de estas concesiones, sustanciado por el nuevo Gobierno de España con la decisión de no prorrogar ni volver a licitar las concesiones que venzan durante su mandato, dando respuesta a los pronunciamientos del Congreso de los Diputados.

2017 también es el año que confirma la quiebra de las concesiones promovidas a comienzos del siglo XXI, cuya gestión es asumida de forma mayoritaria a lo largo de 2018 por parte del Gobierno de España a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre.

Por tanto, 2017 ha sido un año fin de ciclo y de modelo precursor de nuevos debates y reflexiones sobre la gestión y conservación de nuestras vías de alta capacidad, que se han concretado en 2018 y que, obviamente, tendrán su reflejo en el próximo informe de esta Delegación.

En este informe de 2017 se incluyen los datos más relevantes del sector y con el que se pretende mostrar una imagen del conjunto de las concesiones de autopistas en España.

Para ello en el informe se presentan datos de las concesiones de autopistas peaje, tanto de las dependientes de la Administración General del Estado como de las dependientes de otras Administraciones Públicas, a las que esta Delegación del Gobierno quiere agradecer su colaboración y su aportación, así como la de las sociedades concesionarias de las mismas, ya que sin su aportación la visión del sector resultaría incompleta.

El informe también incluye datos sobre las denominadas “autovías de primera generación” y el tramo Benavente-Zamora de la Autovía de la Plata, dependientes de la Administración General del Estado, que se explotan en régimen de concesión y en las que el pago es realizado por la propia administración, y no por el usuario.

La red de autopistas de peaje explotadas en régimen de concesión no ha experimentado variación respecto el año anterior, con una longitud de 3.307 kilómetros, todos en servicio. Esta cifra engloba toda la longitud de la red objeto de concesión, es decir, incluye también los tramos libres de peaje que han sido construidos y son conservados y explotados por las sociedades concesionarias formando parte de sus concesiones.

Corresponden a la Administración General del Estado 2.759 km, a las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Vizcaya 162,3 km, a la Diputación Foral de Navarra 112,6km, a la Generalidad de Cataluña 212,3km, a la Junta de Galicia 57,8 km y al Gobierno de las Islas Baleares 3,0 (hasta el 29 de diciembre de 2017).

En lo que respecta a las autovías en régimen de concesión y peaje “en sombra”, su longitud se ha mantenido igual que en 2016, 1.042 kilómetros, todos ellos en servicio.

Como hecho relevante del ejercicio se destaca que con efectos desde el 29 de diciembre de 2017, la concesión del Túnel de Sóller ha sido rescatada por el Consell Insular de Mallorca.

Dentro de la regulación concreta de cada concesión, se significa que en 2017 se modificó la concesión de la autopista AP-9, Ferrol-Frontera portuguesa por Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, por el que se modifica el Convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, de forma que se modifica el procedimiento de abono de la compensación y se hace cargo de la misma en su totalidad la Administración General del Estado.

En la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, por Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, se aprobó un Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo «Zambrana-Tudela», con el objetivo de favorecer el uso de la misma por dichos vehículos.

Asimismo, el 16 de agosto de 2017 se firmó el “Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.», por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal”, con el objetivo de regular las relaciones entre la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento) y SEITTSA para atribuir a esta última sociedad la gestión directa de la explotación y en los términos de la cláusula quinta, la preparación de su posterior licitación, de las concesiones de las autopistas de titularidad estatal que en el mismo se relacionan y que comprenden a las concedidas a sociedades concesionarias que se encontraban en concurso de acreedores.

En cuanto al tráfico que discurre por las autopistas, en 2017 la intensidad media diaria (IMD) fue de 20.912 vehículos en el conjunto del sector, lo que representa un incremento del 4,18 por 100 sobre el ejercicio anterior. De esta IMD, 2.791 son vehículos pesados, habiéndose incrementado su circulación sobre la de 2016 en un 5,91 por 100.

La IMD del tráfico total y del que abona peaje en las autopistas dependientes de la Administración General del Estado ha sido de 19.913 y 15.518 vehículos, respectivamente, con un incremento del 4,26 y 4,41 por 100 respecto el año 2016.

Por lo que se refiere a los ingresos de peaje en 2017 estos han sido de 1.849,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 2 por 100 respecto a los de 2016.

Las sociedades concesionarias de autovías de primera generación han obtenido unos ingresos por peaje “en sombra” de 251 millones de euros, un 3,3 por 100 más que en el ejercicio anterior. Por su parte, la sociedad concesionaria de la Autovía de la Plata ha obtenido unos ingresos de 23,6 millones de euros.

A la vista de los datos obtenidos por el sector en 2017 se observa que se mantiene la tendencia de crecimiento del anterior ejercicio, aunque el mismo se ralentiza.

**Javier Izquierdo Roncero
Delegado del Gobierno**

ÍNDICE

1. AUTOPISTAS DE PEAJE EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN.	
1. Aspectos generales	7
2. Régimen jurídico vigente	10
2. EXPLOTACIÓN	
1. Tráfico	11
1.1. I.M.D. por autopistas	11
A. Autopistas concedidas por la Administración General del Estado	11
B. Autopistas concedidas por Comunidades Autónomas	15
1.2. Autopistas ordenadas por su I.M.D.	16
1.3. Autopistas ordenadas por la variación de su I.M.D.	18
1.4. I.M.D. por sociedades concesionarias	20
1.5. Distribución del tráfico por clases de vehículos	22
1.6. I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación anual en el período 1970-2017	23
1.7. Vehículos • kilómetro recorridos en las autopistas	30
2. Accidentes	31
3. Asistencias	36
4. Reclamaciones	38
5. Plantilla	39
6. Tarifas y peajes	40
3. SOCIEDADES CONCESIONARIAS	
1. Constitución y accionariado	46
2. Datos identificativos de las sociedades concesionarias	49
4. RECURSOS MOVILIZADOS E INVERSIÓN	
1. Recursos movilizados	116
1.1. Evolución de los recursos movilizados	116
1.2. Coste de la deuda	119
1.3. Seguro de cambio	119
2. Inversiones realizadas y amortización de autopista	121
5. BALANCE AGREGADO Y RATIOS	
1. Balance agregado	125
2. Comentarios al contenido y evolución del balance agregado	127
2.1. Principios y procedimientos de contabilidad aplicados	127
2.2. Evolución de algunas magnitudes del balance agregado	127
3. Estructura funcional	128
4. Ratios del sector	128
6. RESULTADOS DEL SECTOR	
1. Resultados del sector	129
2. Resultados por sociedades concesionarias	132
7. INFORMACIÓN BURSÁTIL	
1. Sociedades que cotizan en Bolsa	169
2. Ampliaciones y reducciones de capital	170
3. Dividendos repartidos	171
8. AUTOVÍAS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN	
1. Aspectos generales	173
2. Régimen jurídico vigente	174
3. Datos identificativos de las sociedades concesionarias	175
4. Accionariado de las sociedades concesionarias	186
5. Recursos movilizados	188
5.1. Autovías primera generación	188
5.2. Autovía de La Plata	191
6. Resultados por sociedad concesionaria	192
6.1. Autovías primera generación	192
6.2. Autovía de La Plata	198
9. LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO	200
10. APÉNDICE DE NORMATIVA	201
1. Normativa aprobada en el ejercicio	201
2. Normativa específica sociedades concesionarias	214

1. AUTOPISTAS DE PEAJE EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN



1. ASPECTOS GENERALES

En España existían 3.307,0 kilómetros de autopistas en régimen de concesión a finales de 2017, todos abiertos al tráfico, cuya titularidad la ostentaban treinta sociedades concesionarias. En éstos kilómetros se incluyen aquellos tramos que aún siendo su utilización libre de peaje, son explotados en régimen de concesión.

La longitud de las autopistas de peaje en explotación que corresponde a cada sociedad concesionaria así como los porcentajes que suponen sobre la total del sector se recoge en el cuadro 1.1. que figura a continuación, reflejándose estos últimos en el gráfico 1.1.

En el cuadro 1.2 se detalla la denominación de las vías de peaje concedidas, su longitud, la Administración de la que depende la concesión y la empresa concesionaria. Se completa esta información con un mapa de España en el que figura el trazado de las autopistas de peaje junto al de las restantes vías de gran capacidad.

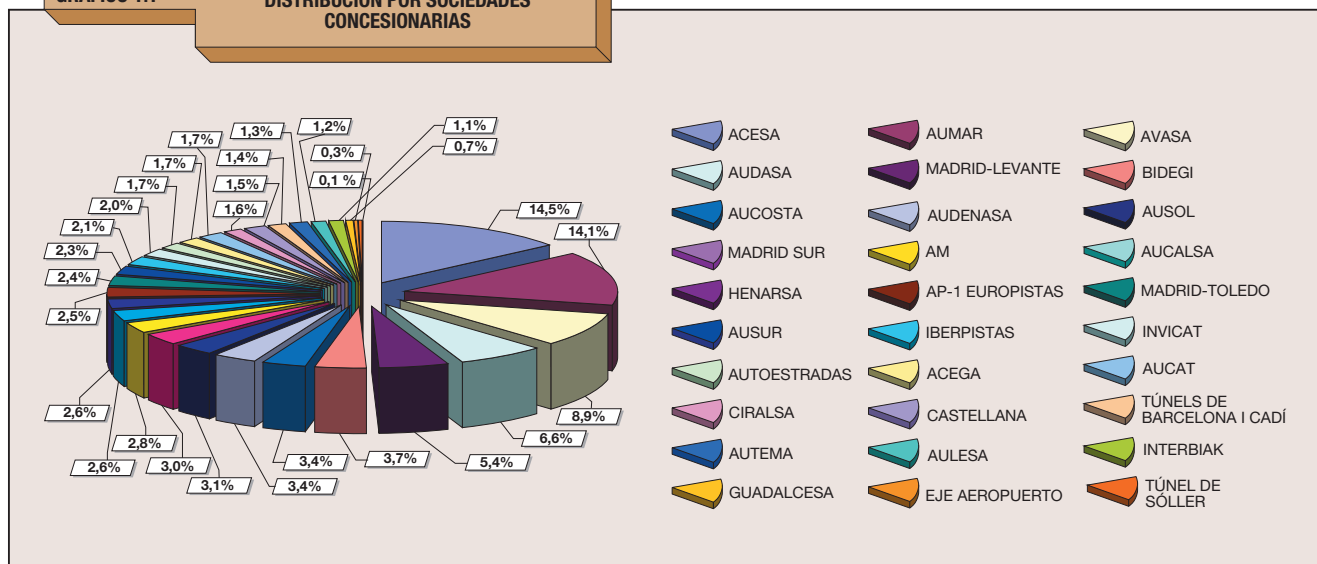
Por último se incluye, también, un cuadro y su gráfico correspondiente, con la evolución de la longitud de las autopistas de peaje a lo largo del tiempo.

CUADRO 1.1

Longitud de las autopistas en explotación

Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Porcentaje
ACESA	478,3	14,5%
AUMAR	467,6	14,1%
AVASA	294,4	8,9%
AUDASA	218,9	6,6%
MADRID-LEVANTE	177,0	5,4%
BIDEGI	123,2	3,7%
AUCOSTA	114,0	3,4%
AUDENASA	112,6	3,4%
AUSOL	102,2	3,1%
MADRID SUR	99,1	3,0%
AM	91,5	2,8%
AUCALSA	86,8	2,6%
HENARSA	85,5	2,6%
AP-1 EUROPISTAS	84,3	2,5%
MADRID-TOLEDO	81,0	2,4%
AUSUR	76,6	2,3%
IBERPISTAS	69,6	2,1%
INVICAT	66,5	2,0%
AUTOESTRADAS	57,8	1,7%
ACEGA	56,6	1,7%
AUCAT	56,3	1,7%
CIRALSA	53,5	1,6%
CASTELLANA	50,8	1,5%
TÚNELS DE BARCELONA Y CADÍ	46,4	1,4%
AUTEMA	43,1	1,3%
INTERBIAK	39,2	1,2%
AULESA	38,0	1,1%
GUADALCESA	24,5	0,7%
EJE AEROPUERTO	8,8	0,3%
TÚNEL DE SÓLLER	3,0	0,1%
TOTAL	3.307,0	100,0%

GRÁFICO 1.1
DISTRIBUCIÓN POR SOCIEDADES CONCESIONARIAS



CUADRO 1.2

Longitud de los itinerarios de autopistas de peaje

Denominación Autopistas		Administración Concedente	Sociedad Concesionaria	Itinerarios Concedidos	Longitudes(Km) Explotación
Red Española	Red Europea				
AP-1	E-05	Admon Gral del Estado	AP-1 Europistas	Burgos-Armiñón	84,3
AP-2	E-90	Admon Gral del Estado	Acesa	Zaragoza-Mediterráneo	215,5
B-23		Admon Gral del Estado	Acesa	Papiol-Molins de Rei	3,8
AP-4	E-05	Admon Gral del Estado	Aumar	Sevilla-Cádiz	93,8
AP-6		Admon Gral del Estado	Iberpistas	Villalba-Adanero	69,6
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Acesa	La Jonquera-Montmeló	135,8
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Acesa	Montmeló-Papiol	26,6
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Acesa	Papiol-Tarragona	96,6
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Aumar	Tarragona-Valencia	225,3
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Aumar	Valencia-Alicante	148,5
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Ciralsa	Circunvalación de Alicante	28,5
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Ausur	Alicante-Cartagena	76,6
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Aucosta	Cartagena-Vera	114,0
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Ausol	Málaga-Estepona	80,0
AP-7	E-15	Admon Gral del Estado	Ausol	Estepona-Guadiaro	22,2
A-7		Admon Gral del Estado	Ciralsa	Variante de El Campello	3,0
A-7		Admon Gral del Estado	Ciralsa	Elche-N-330 (C° de Castilla)	7,0
A-7		Admon Gral del Estado	Ciralsa	Elche-Crevillente	15,0
AP-9	E-01	Admon Gral del Estado	Audasa	Ferrol-F. portuguesa	218,9
AP-36		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid-Levante	Ocaña-La Roda	148,0
AP-41		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid-Toledo	Madrid-Toledo	60,0
A-40		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid-Toledo	Circunvalación Norte de Toledo	21,0
A-43		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid-Levante	N-301 - Atalaya del Cañavate	29,0
AP-46		Admon Gral del Estado	Guadalcesa	Málaga-Alto de las Pedrizas	24,5
AP-51		Admon Gral del Estado	Castellana de Autopistas	AP-6 - Conexión Ávila	23,1
AP-61		Admon Gral del Estado	Castellana de Autopistas	AP-6 - Conexión Segovia	27,7
AP-53		Admon Gral del Estado	Acega	Santiago-Alto de Santo Domingo	56,6
AP-66		Admon Gral del Estado	Aucalsa	León-Campomanes	86,8
AP-68	E-804-E805	Admon Gral del Estado	Avasa	Bilbao-Zaragoza	294,4
AP-71		Admon Gral del Estado	Aulesa	León-Astorga	38,0
R-2		Admon Gral del Estado	Henarsa	M-40 - Guadalajara	64,1
R-3		Admon Gral del Estado	Accesos de Madrid	M-40 - Arganda	33,1
R-4		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid Sur	M-50 - Ocaña	53,0
R-5		Admon Gral del Estado	Accesos de Madrid	M-40 - Navalcarnero	29,0
M-50		Admon Gral del Estado	Accesos de Madrid	A-6 - M-409	29,4
M-50		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid Sur	M-409 - A-3	23,8
M-50		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid Sur	A-3 - A-2	17,2
M-50		Admon Gral del Estado	Henarsa	A-2 - A-1 (sin tramo común con R-2)	21,4
M-12		Admon Gral del Estado	Eje Aeropuerto	M-110 - M-40	8,8
M-31		Admon Gral del Estado	Autopista Madrid Sur	M-31 (M-40 - M-50)	5,1
A-8	E-70	Dip. Foral de Vizcaya	Interbiak	Bilbao-Ermua	36,2
A-8	E-70	Dip. Foral de Guipúzcoa	Bidegi	Ermua-Behobia	87,6
Túneles de Artxanda		Dip. Foral de Vizcaya	Interbiak	Túneles de Artxanda	3,0
AP-1	E-5/E-80	Dip. Foral de Guipúzcoa	Bidegi	A-8 (Eibar)-Límite Alava	35,6
AP-15		Dip. Foral de Navarra	Audenasa	Tudela-Irurzun	112,6
C-32		Generalidad de Cataluña	Aucat	Castelldefels-Vendrell	56,3
C-33		Generalidad de Cataluña	Invicat	Barcelona-Montmeló	14,2
C-16	E-09	Generalidad de Cataluña	Autema	San Cugat-Manresa	43,1
C-31 y C-32		Generalidad de Cataluña	Invicat	Montgat-Tordera	52,3
Cadí C-16	E-09	Generalidad de Cataluña	Túneles de Barcelona i Cadí	Túnel del Cadí y accesos	29,7
Túneles de Vallvidrera	E-09	Generalidad de Cataluña	Túneles de Barcelona i Cadí	Túneles de Vallvidrera	16,7
AG-55		Junta de Galicia	Autoestradas de Galicia	A Coruña-Carballo	32,6
AG-57		Junta de Galicia	Autoestradas de Galicia	Puxeiros-Val Miñor	25,2
Túnel de Sóller		Gobierno Balear	Túnel de Sóller	Túnel de Sóller	3,0
CONCESIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO					2.759,0
CONCESIONES DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS:					548,0
CONCESIONES DE LAS DIPUTACIONES FORALES VASCAS					162,3
CONCESIONES DE LA DIPUTACION FORAL DE NAVARRA					112,6
CONCESIONES DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA					212,3
CONCESIONES DE LA JUNTA DE GALICIA					57,8
CONCESIONES DEL GOBIERNO BALEAR.					3,0
TOTAL CONCESIONES					3.307,0

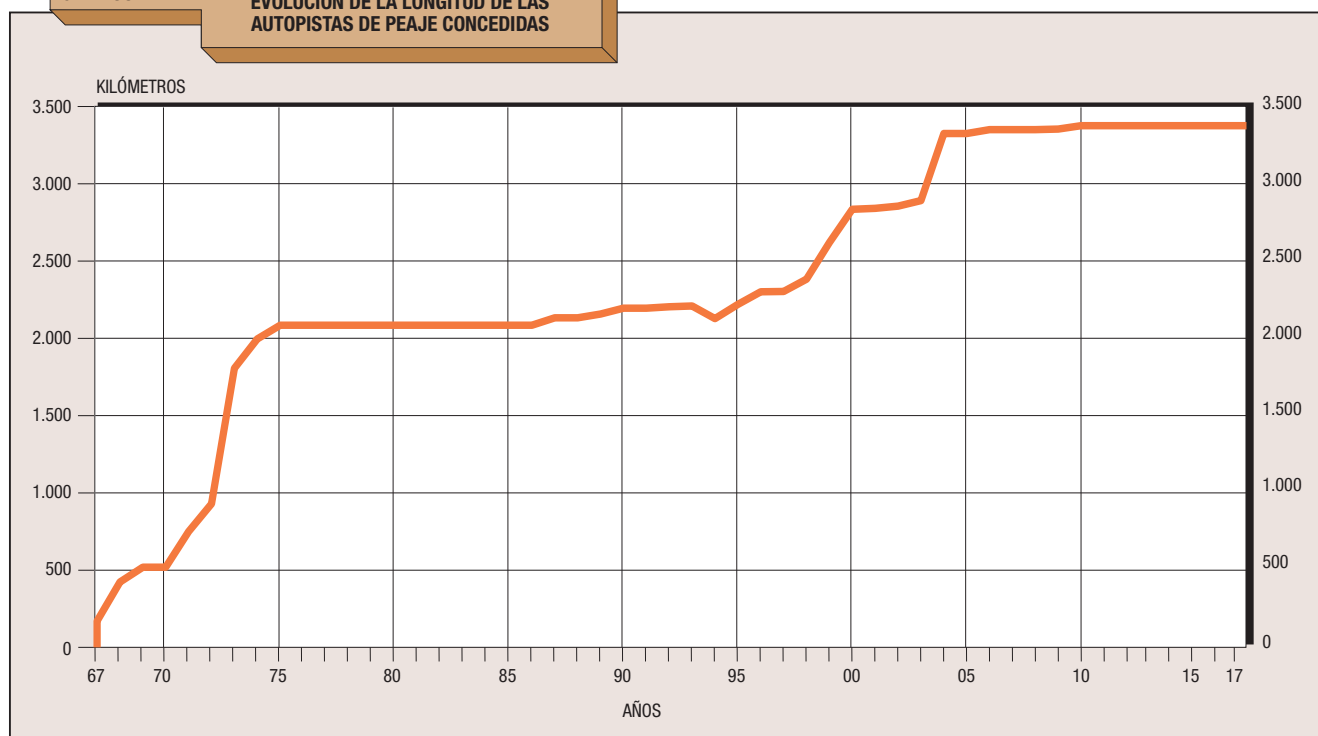
CUADRO 1.3

Evolución de la longitud de las autopistas de peaje concedidas

Año	En explotación	En proyecto o construcción	Total concedido	Año	En explotación	En proyecto o construcción	Total concedido
1967	0	167	167	1993	2.000	164	2.164
1968	0	414	414	1994	2.033	51	2.084
1969	34	474	508	1995	2.033	141	2.174
1970	82	426	508	1996	2.033	221	2.254
1971	175	559	734	1997	2.109	147	2.256
1972	281	629	910	1998	2.118	216	2.334
1973	370	1.399	1.769	1999	2.242	324	2.566
1974	583	1.372	1.955	2000	2.251	526	2.777
1975	616	1.426	2.042	2001	2.327	456	2.783
1976	881	1.161	2.042	2002	2.447	350	2.797
1977	1.109	933	2.042	2003	2.624	208	2.832
1978	1.349	693	2.042	2004	2.788	470	3.257
1979	1.496	546	2.042	2005	2.811	447	3.257
1980	1.622	420	2.042	2006	3.069	213	3.282
1981	1.670	372	2.042	2007	3.244	38	3.282
1982	1.670	372	2.042	2008	3.244	38	3.282
1983	1.756	286	2.042	2009	3.261	25	3.286
1984	1.769	273	2.042	2010	3.283	25	3.307
1985	1.835	207	2.042	2011	3.307	0	3.307
1986	1.835	207	2.042	2012	3.307	0	3.307
1987	1.835	254	2.089	2013	3.307	0	3.307
1988	1.843	246	2.089	2014	3.307	0	3.307
1989	1.877	236	2.113	2015	3.307	0	3.307
1990	1.895	255	2.150	2016	3.307	0	3.307
1991	1.948	202	2.150	2017	3.307	0	3.307
1992	1.995	164	2.159				

GRÁFICO 1.2

EVOLUCIÓN DE LA LONGITUD DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE CONCEDIDAS



2. RÉGIMEN JURÍDICO VIGENTE

Las principales normas jurídicas de aplicación a las autopistas de peaje y a las sociedades concesionarias, son las siguientes:

- Ley 8/1972, de 10 de mayo de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 113/1972).
- Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 41/1973).
- Orden del Ministerio de Hacienda, de 18 de mayo de 1976, sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje (BOE 122/1976).
- Orden del Ministerio de Hacienda, de 7 de junio de 1976, complementaria de la de 18 de mayo de los mismos Departamento y año (BOE 140/1976).
- Disposición adicional décima de la Ley 9/1983, de 13 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 1983. Sobre capital social sociedades concesionarias (BOE 167/1983).
- Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (BOE 84/1986).
- Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, (BOE 44/1990), sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje, en la parte no derogada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social (apartados c y d).
- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 315/1996). Título V, Capítulo I, Artículo 157: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo (artículos 2, 8.2, 13 f, 25, 30.1).
- Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/1997). Disposición adicional quincuagésima primera: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo (segundo párrafo del artículo 25).
- Real Decreto 114/1998, de 30 de enero, por el que se modifica la cláusula 84, “Localización y distancias entre áreas de servicios”, 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 42/1998).
- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 312/1999). Título V, Capítulo IV, Artículo 59: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.(artículos 1.1, 8.2, párrafo introductorio del artículo 27 y añade un artículo 27 bis).
- Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2000). Título V, Capítulo VIII, Artículo 76: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo. (artículo 24.2). En Artículo 77, revisión tarifas y peajes, y disposición transitoria sexta.
- Ley 24/2001, de 27 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2001). Título V, Capítulo II, Artículo 78: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, (añade un nuevo apartado, el 3, al artículo 29).
- 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 infraestructuras de transporte y de comunicaciones. (BOE 41/2002).
- Ley 53/2002, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2002). Artículo 102: Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (modifica el último párrafo de la letra c) del artículo 77).
- Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (BOE 124/2003).
- 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 234/2003). Corrección de errores (BOE 266/2003).
- Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. Disposición adicional cuadragésima primera, Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje (BOE 309/2009).
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas (BOE 317/2010).
- Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, disposición adicional octava (BOE 318/2010). Medidas adicionales y complementarias a las definidas en las disposiciones adicionales cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre.
- Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (BOE 276/2011).
- Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013. (BOE 312/2012). Disposición final segunda (modificación Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954); tercera (modificación artículos 14 y 29 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo; décimo novena (modificación Ley 26/2009, de 23 de diciembre); y vigésimo primera (modificación de la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre).
- Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas. Modifica en su artículo sexto el artículo 17 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, y en su artículo séptimo el artículo 271 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

2. EXPLOTACIÓN

1. TRÁFICO

Este apartado tiene por objeto dar una visión de la evolución del tráfico en el sector de autopistas de peaje en 2017, incluyendo para ello el conjunto de valores de sus magnitudes fundamentales en dicho año, correspondientes a cada autopista y a los tramos más importantes que las integran, a las sociedades concesionarias de las mismas y al conjunto del sector.

Las magnitudes que se consideran a tales efectos son la intensidad media diaria (IMD) y el número de vehículos.kilómetro recorridos (VH.KM), que son los datos que se manejan habitualmente tanto para el análisis del propio tráfico como para su aplicación en estudios económico-financieros.

1.1. I.M.D. por autopistas

Para el estudio de la I.M.D. en las diferentes autopistas se han agrupado éstas según sean concesiones de la Administración General del Estado o de Comunidades Autónomas.

Los datos de tráfico de las autopistas dependientes de la Administración General del Estado se presentan diferenciados en tráfico total y tráfico peaje. Esta distinción se realiza para ofrecer una mejor información, toda vez que la existencia de algunos tramos libres de peaje origina que los datos del tráfico total que circula por las autopistas no se correspondan exactamente con los de los vehículos que abonan peaje.

Los datos de las autopistas concedidas por Comunidades Autónomas también incluyen los vehículos que se desplazan por itinerarios en los que no se abona peaje, como ya se indica en los cuadros.

A. Autopistas concedidas por la Administración General del Estado.

CUADRO 2.1
I.M.D. total en las autopistas concedidas por la Administración General del Estado

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
MONTMELÓ-LA JONQUERA	36.129	2,10	10.892	4,61	47.021	2,67
Montmeló-Granollers	93.312	1,87	14.120	4,57	107.432	2,21
Granollers-Lloret	49.660	2,23	11.339	4,76	60.999	2,69
Lloret-Girona Sur	28.638	1,48	9.891	4,20	38.529	2,17
Girona Sur-La Jonquera	25.598	2,17	10.719	4,61	36.317	2,88
BARCELONA-TARRAGONA	44.351	3,08	9.905	5,00	54.256	3,42
Molins de Rei-Martorell	67.969	2,76	17.089	3,22	85.058	2,85
Martorell-Villafranca Sur	54.621	2,44	12.228	4,12	66.849	2,75
Villafranca Sur-Comarruga	36.041	2,53	8.791	5,26	44.832	3,05
Comarruga-Altafulla	37.274	3,68	8.542	5,94	45.816	4,09
Altafulla-Tarragona	36.945	5,11	6.098	9,21	43.043	5,67
Tarragona-F. Concesión	24.885	4,20	4.430	9,08	29.315	4,91
MONTMELÓ-PAPIOL	91.510	4,68	22.841	1,66	114.351	4,06
ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO	9.891	2,87	2.095	13,21	11.986	4,54
Alfajarín-Soses	11.679	2,61	2.839	16,11	14.518	5,00
Soses-Mediterráneo	8.055	3,26	1.331	7,33	9.386	3,82
VILLALBA-ADANERO	25.598	5,04	3.546	5,88	29.144	5,14
Villalba-Guadarrama	61.003	5,41	9.044	6,31	70.047	5,53
Guadarrama-San Rafael	35.923	4,87	5.007	5,00	40.930	4,89
San Rafael-Villacastín	22.101	5,09	3.489	4,69	25.590	5,03
Villacastín-Adanero	13.621	4,74	1.393	8,84	15.014	5,10
SEVILLA-CÁDIZ	20.463	5,93	1.326	7,90	21.789	6,05
Dos Hermanas-Jerez Norte	21.116	6,04	1.342	8,41	22.458	6,18
Jerez Norte-Puerto Real	18.862	5,63	1.289	6,64	20.151	5,69
TARRAGONA-VALENCIA	15.532	3,18	3.716	5,40	19.248	3,60
Salou-Amposta	15.609	4,19	3.534	7,40	19.143	4,77
Amposta-Castellón Norte	12.866	3,45	3.224	5,64	16.090	3,89
Castellón Norte-Puzol	20.325	1,98	4.829	3,45	25.154	2,26

CUADRO 2.1 (continuación)

I.M.D. total en las autopistas concedidas por la Administración General del Estado

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
VALENCIA-ALICANTE	17.845	4,92	1.175	7,07	19.020	5,05
Silla-Jeresa	19.854	4,44	1.142	6,30	20.996	4,54
Jeresa-Altea	15.320	4,80	1.046	6,71	16.366	4,92
Altea-San Juan	19.696	5,58	1.404	8,14	21.100	5,75
FERROL-F.PORTUGUESA	21.570	3,85	1.971	4,43	23.541	3,90
Ferrol -Fene	23.986	2,36	1.835	4,60	25.821	2,52
Fene-Pk. 0 Ferrol	15.122	2,67	925	0,20	16.047	2,52
Guisamo T.-Cecebre	5.651	0,95	672	-1,24	6.323	0,72
A Coruña-Santiago S.	21.761	3,26	1.852	2,26	23.613	3,18
Santiago S.-Pontevedra S.	20.929	4,64	2.393	5,80	23.322	4,76
Pontevedra S.-Vigo	37.749	2,99	2.897	5,48	40.646	3,16
Teis-Rebullón	33.232	6,24	4.060	7,20	37.292	6,34
Rebullón-Tui	5.306	13,61	553	9,27	5.859	13,19
Rebullón-AG-57	9.651	5,06	318	6,06	9.969	5,09
AG-57-Tui	1.353	6,98	47	6,92	1.400	6,97
BILBAO-ZARAGOZA	11.878	3,89	1.497	13,99	13.375	4,93
Bilbao-Enlace autopista Burgos	16.774	3,11	2.671	7,97	19.445	3,75
E. Aut. Burgos-E. Aut. Navarra	8.551	4,93	1.070	23,75	9.621	6,74
E. Aut. Navarra-Zaragoza	13.353	3,61	1.255	12,40	14.608	4,31
BURGOS-ARMIÑÓN	16.502	2,56	3.446	4,91	19.948	2,96
LEÓN-CAMPOMANES	7.259	3,70	1.264	1,97	8.523	3,44
MÁLAGA-ESTEPONA	34.247	7,82	2.510	11,71	36.757	8,08
ESTEPONA-GUADIARO	14.429	4,67	1.840	8,49	16.269	5,09
ALICANTE-CARTAGENA	18.985	4,45	1.850	6,47	20.835	4,62
Autovía A-7-Los Montesinos	20.685	5,13	2.688	8,06	23.373	5,46
Los Montesinos-Campoamor	5.610	8,01	926	5,66	6.536	7,67
Campoamor-Cartagena	24.304	3,62	1.671	4,82	25.975	3,70
AP-6 (VILLACASTÍN)-ÁVILA	7.951	5,65	534	7,05	8.485	5,74
AP-6 (EL ESPINAR)-SEGOVIA	7.297	5,77	631	7,86	7.928	5,94
SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO	6.136	4,08	396	4,59	6.532	4,11
LEÓN-ASTORGA	3.905	6,92	531	2,09	4.436	6,32
MADRID-GUADALAJARA	12.336	5,60	1.435	7,70	13.771	5,82
M-40-M-50	7.712	7,43	257	18,80	7.969	7,76
M-50 Norte-Ajalvir	4.710	10,40	326	14,08	5.036	10,63
Ajalvir-Alcalá	7.392	9,77	825	15,55	8.217	10,32
Alcalá-Meco	5.879	7,25	788	13,60	6.667	7,96
M-50 (A-1-A-2)	37.774	4,74	4.615	5,59	42.389	4,83
MADRID-ARGANDA	10.495	-0,17	468	0,34	10.963	-0,15
Madrid-M-50	11.982	1,53	364	-7,93	12.346	1,22
M-50-Fin de concesión	9.890	-0,99	510	3,02	10.400	-0,80
MADRID-NAVALCARNERO	34.670	0,95	5.100	7,07	39.770	1,69
Madrid-M-50	10.255	7,65	253	13,01	10.508	7,77
M-50-Fin de concesión	10.558	47,04	450	62,57	11.008	47,62
M-50 (A-6-M-409)	58.275	-3,36	9.684	5,80	67.959	-2,15
MADRID-OCAÑA	17.008	4,89	4.031	9,16	21.039	5,68
M-50-Valdemoro	6.517	11,19	417	33,45	6.934	12,31
Valdemoro-Ocaña	4.890	9,45	417	16,64	5.307	9,98
M-50 (M-409-A-2); M-31 (M-40-M-50) ¹	62.672	3,34	18.087	8,27	80.759	4,40

CUADRO 2.1 (continuación)

I.M.D. total en las autopistas concedidas por la Administración General del Estado

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
EJE AEROPUERTO	20.472	2,70	687	3,61	21.159	2,73
OCAÑA-LA RODA	3.694	5,74	658	5,97	4.352	5,77
Ocaña-A-43	2.974	7,38	182	4,89	3.156	7,24
A-43-La Roda	6.950	3,59	1.066	4,64	8.016	3,73
Enlace N-301-Enlace A-3	4.089	3,72	2.440	6,86	6.529	4,87
MADRID-TOLEDO	950	16,94	28	5,66	978	16,59
CARTAGENA-VERA	3.126	6,53	437	7,78	3.563	6,68
Circunvalación de Cartagena	12.025	4,58	976	6,13	13.001	4,70
Cartagena (Oeste)-Vera	1.778	8,60	355	8,48	2.133	8,58
CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE	6.097	5,88	372	9,26	6.469	6,07
ALTO DE LAS PEDRIZAS-MÁLAGA	12.821	8,30	1.483	12,91	14.304	8,76
TOTAL ESTATALES	17.079	3,95	2.834	6,22	19.913	4,26

(1) Datos referidos a M-31 y M-50 (M-31 - A-42).

La autopista de mayor I.M.D. de este grupo y, como luego veremos, también de todo el sector, ha sido en 2017 la Montmeló-Papiol con 114.351 vehículos, que actualmente no abonan peaje tras el acuerdo alcanzado con la Administración para la aplicación selectiva de una rebaja de un 7 por 100 del peaje. En cuanto al tráfico de pesados destaca el mismo tramo Montmeló-Papiol, con 22.841 vehículos por día.

CUADRO 2.1 Bis

I.M.D. de peaje en las autopistas concedidas por la Administración General del Estado

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
MONTMELÓ-LA JONQUERA	32.166	1,74	10.360	4,53	42.526	2,41
Montmeló-Granollers	59.489	0,69	2.797	5,82	62.286	0,91
Granollers-Lloret	49.557	2,15	11.306	4,58	60.863	2,59
Lloret-Girona Sur	25.852	0,70	9.617	4,01	35.469	1,58
Girona Sur-La Jonquera	19.777	1,56	10.242	4,61	30.019	2,58
BARCELONA-TARRAGONA	39.320	2,60	9.058	5,02	48.378	3,04
Molins de Rei-Martorell	60.470	2,75	14.762	3,93	75.232	2,98
Martorell-Villafranca Sur	50.401	2,11	11.467	4,31	61.868	2,51
Villafranca Sur-Comarruga	35.963	2,49	8.767	5,19	44.730	3,01
Comarruga-Altafulla	37.182	3,62	8.522	5,86	45.704	4,03
Altafulla-Tarragona	23.101	2,98	4.560	8,28	27.661	3,82
Tarragona-F. Concesión	17.697	2,85	3.584	7,74	21.281	3,64
ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO	9.833	2,75	2.082	13,04	11.915	4,41
Alfajarín-Soses	11.614	2,50	2.823	15,95	14.437	4,88
Soses-Mediterráneo	8.004	3,13	1.321	7,13	9.325	3,68
VILLALBA-ADANERO	21.397	4,86	2.880	5,45	24.277	4,93
Villalba-San Rafael	31.591	4,87	4.345	4,86	35.936	4,87
San Rafael-Villacastín	21.613	5,08	3.433	4,59	25.046	5,02
Villacastín-Adanero	13.815	4,57	1.407	8,42	15.222	4,92
SEVILLA-CÁDIZ	22.265	6,10	1.401	8,26	23.666	6,23
Dos Hermanas-Jerez Norte	22.265	6,10	1.401	8,26	23.666	6,23
TARRAGONA-VALENCIA	13.317	3,75	3.171	5,95	16.488	4,17
Salou-Amposta	15.559	4,16	3.522	7,33	19.081	4,73
Amposta-Castellón Norte	12.811	3,58	3.214	5,60	16.025	3,98
Castellón Norte-Puzol	11.621	3,47	2.682	4,64	14.303	3,69

CUADRO 2.1 Bis (Continuación)

I.M.D. de peaje en las autopistas concedidas por la Administración General del Estado

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
VALENCIA-ALICANTE	16.866	5,03	1.106	7,14	17.972	5,15
Silla-Jeresa	16.092	4,59	890	6,30	16.982	4,68
Jeresa-Altea	15.253	4,82	1.037	6,71	16.290	4,94
Altea-San Juan	20.149	5,63	1.430	8,18	21.579	5,79
FERROL-F.PORTUGUESA	19.097	3,95	1.706	4,16	20.803	3,97
Fene-Pk. 0 Ferrol	15.122	2,67	925	0,21	16.047	2,52
Guisamo T.-Cecebre	5.651	0,95	672	-1,19	6.323	0,72
A Coruña-Santiago S.	19.914	3,18	1.542	1,44	21.456	3,05
Santiago S.-Pontevedra S.	19.695	4,71	2.271	6,41	21.966	4,88
Pontevedra S.-Vigo	33.860	3,92	2.893	5,48	36.753	4,04
Rebullón-Tui	5.306	13,61	553	9,27	5.859	13,19
BILBAO-ZARAGOZA	11.507	3,95	1.451	14,05	12.958	4,99
Bilbao-Enlace autopista Burgos	17.068	3,22	2.650	7,75	19.718	3,81
E. Aut. Burgos-E. Aut. Navarra	8.472	4,57	1.060	23,48	9.532	6,38
E. Aut. Navarra-Zaragoza	11.988	4,08	1.134	13,28	13.122	4,82
BURGOS-ARMIÑÓN	15.987	2,61	2.766	4,20	18.753	2,84
LEÓN-CAMPOMANES	7.259	3,70	1.264	1,97	8.523	3,44
MÁLAGA-ESTEPONA	14.305	9,42	1.014	17,00	15.319	9,89
ESTEPONA-GUADIARO	14.429	4,67	1.840	8,49	16.269	5,09
ALICANTE-CARTAGENA	5.933	7,61	862	8,38	6.795	7,71
Autovía A7 - La Zenia	6.368	7,97	764	8,83	7.132	8,06
La Zenia - Cartagena	5.499	7,19	959	8,02	6.458	7,31
AP-6(VILLACASTÍN)-ÁVILA	7.481	5,93	493	7,10	7.974	6,00
AP-6(EL ESPINAR)-SEGOVIA	6.529	5,81	539	7,83	7.068	5,96
SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO	5.217	4,52	324	4,44	5.541	4,51
LEÓN-ASTORGA	3.550	7,50	444	1,90	3.994	6,85
MADRID - GUADALAJARA	4.742	7,78	489	13,70	5.231	8,31
M-40 - M-50	7.629	7,49	255	18,53	7.884	7,81
M-50 Norte - Ajalvir	4.624	10,60	321	13,60	4.945	10,79
Ajalvir - Alcalá	7.223	9,97	815	15,20	8.038	10,48
Alcalá - Meco	5.782	7,30	780	13,45	6.562	7,99
Meco - Cabanillas	3.709	6,03	587	13,12	4.296	6,95
Cabanillas - Marchamalo	2.455	5,87	378	12,12	2.833	6,66
Marchamalo - Taracena	2.171	5,76	337	10,72	2.508	6,40
MADRID - ARGANDA	8.704	6,59	401	7,97	9.105	6,65
Madrid - M-50	14.923	5,50	462	-4,20	15.385	5,18
M-50 - Fin de concesión	6.294	7,61	377	14,90	6.671	8,00
MADRID - NAVALCARNERO	8.499	1,39	320	10,04	8.819	1,68
Madrid - M-50	11.947	10,62	297	16,35	12.244	10,76
M-50 - Fin de concesión	7.035	-4,37	331	7,81	7.366	-3,88
MADRID - OCAÑA	4.903	10,72	355	22,97	5.258	11,47
M-50 - Valdemoro	6.017	12,07	340	37,01	6.357	13,17
Valdemoro - Ocaña	4.569	10,20	360	19,50	4.929	10,83
EJE AEROPUERTO	7.619	6,11	287	43,48	7.906	7,13
OCAÑA - LA RODA	2.904	7,47	136	6,42	3.040	7,42
MADRID - TOLEDO	950	16,94	28	5,66	978	16,59
CARTAGENA - VERA	1.803	8,36	350	8,42	2.153	8,37
Circunvalación de Cartagena	1.971	6,90	314	8,00	2.285	7,05
Cartagena (Oeste) - Vera	1.778	8,60	355	8,48	2.133	8,58
CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE	5.318	5,78	328	9,38	5.646	5,98
ALTO DE LAS PEDRIZAS - MÁLAGA	11.893	8,50	669	14,83	12.562	8,82
TOTAL ESTATALES	13.311	4,04	2.207	6,72	15.518	4,41

Barcelona-Tarragona ha sido la autopista con mayor I.M.D. de peaje, con 46.949 vehículos de I.M.D. total. Dentro de esta autopista destaca el tramo Molins de Rei-Martorell con 75.232 vehículos de I.M.D. total de los cuales 14.762 son vehículos pesados. La autopista Montmeló-La Jonquera es la que mayor tráfico de pesados tiene a lo largo de su recorrido, con una IMD de 10.360 vehículos.

B. Autopistas concedidas por Comunidades Autónomas

CUADRO 2.2
I.M.D. total en las autopistas concedidas por las Comunidades Autónomas

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
BARCELONA-MONTMELÓ	53.654	0,12	2.508	5,28	56.162	0,34
MONTGAT-TORDERA	50.425	3,07	2.006	7,70	52.431	3,24
Montgat-Mataró S.	78.644	2,80	2.514	6,86	81.158	2,92
Mataró S.-Mataró N.	74.120	2,60	2.652	6,63	76.772	2,73
Mataró N.-Tordera	31.877	3,64	1.615	8,75	33.492	3,87
BILBAO-LÍMITE BIZKAIA/GIPUZKOA	29.204	9,49	3.727	6,22	32.931	9,11
LÍMITE GIPUZKOA/BIZKAIA-BEHOBIA	27.790	2,35	5.416	1,89	33.206	2,27
Límite provincia Bizkaia-Conexión AP-1	19.916	1,33	3.815	3,35	23.731	1,65
Conexión AP-1-Aritzeta	32.478	2,31	4.626	4,65	37.104	2,59
Aritzeta-Errentería/Oiartzun	20.295	2,42	6.111	-6,65	26.406	0,16
Errentería/Oiartzun-Behobia	24.091	2,88	8.261	5,95	32.352	3,65
EIBAR (CONEXIÓN AP-1/AP-8)-LÍMITE GIPUZKOA/ÁLAVA	14.450	2,64	1.879	8,03	16.329	3,23
AP-68-IRURZUN	15.714	3,37	3.830	3,01	19.544	3,30
AP-68-Tafalla S	8.548	3,78	3.470	3,37	12.018	3,66
Tafalla S-Pamplona S.	17.826	3,27	4.461	4,77	22.287	3,57
Ronda Oeste	31.240	3,89	4.399	0,18	35.639	3,41
Pamplona N-Irurzun	19.297	2,38	3.160	0,51	22.457	2,11
SANT CUGAT-MANRESA	19.507	5,87	1.053	9,52	20.560	6,05
Sant Cugat-Terrassa	32.115	7,33	1.338	12,77	33.453	7,54
Terrassa-Manresa	15.458	4,91	962	8,13	16.420	5,10
TÚNEL DEL CADÍ	6.760	3,57	276	-0,30	7.036	3,41
TÚNELES DE VALLVIDRERA	30.292	3,22	284	12,81	30.576	3,30
CASTELLDEFELS-EL VENDRELL	27.927	4,88	2.015	9,08	29.942	5,15
Castelldefels-Sitges	36.811	4,41	2.386	9,88	39.197	4,72
Sitges-El Vendrell	22.040	5,41	1.769	8,38	23.809	5,62
TÚNEL DE SÓLLER	8.728	5,42	506	6,98	9.234	5,50
A CORUÑA-CARBALLO	12.171	7,89	598	7,97	12.769	7,90
PUXEIROS-VAL MIÑOR	7.349	5,71	214	1,26	7.563	5,58
TÚNELES DE ARTXANDA	9.737	2,22	243	7,29	9.980	2,34
TOTAL AUTONÓMICAS	23.316	3,82	2.581	4,26	25.897	3,86

(1) Tráfico pesado correspondiente al área de peaje del Txorierrí.

La autopista con mayor I.M.D. de este grupo es Barcelona-Montmeló con 56.162 vehículos por día. El tramo con mayor IMD es Montgat-Mataró Sur de la autopista Montgat-Tordera, con 81.158 vehículos. Destaca, asimismo, el tramo siguiente, Mataró Sur-Mataró Norte, con 76.772 vehículos al día.

1.2. Autopistas ordenadas por su I.M.D.

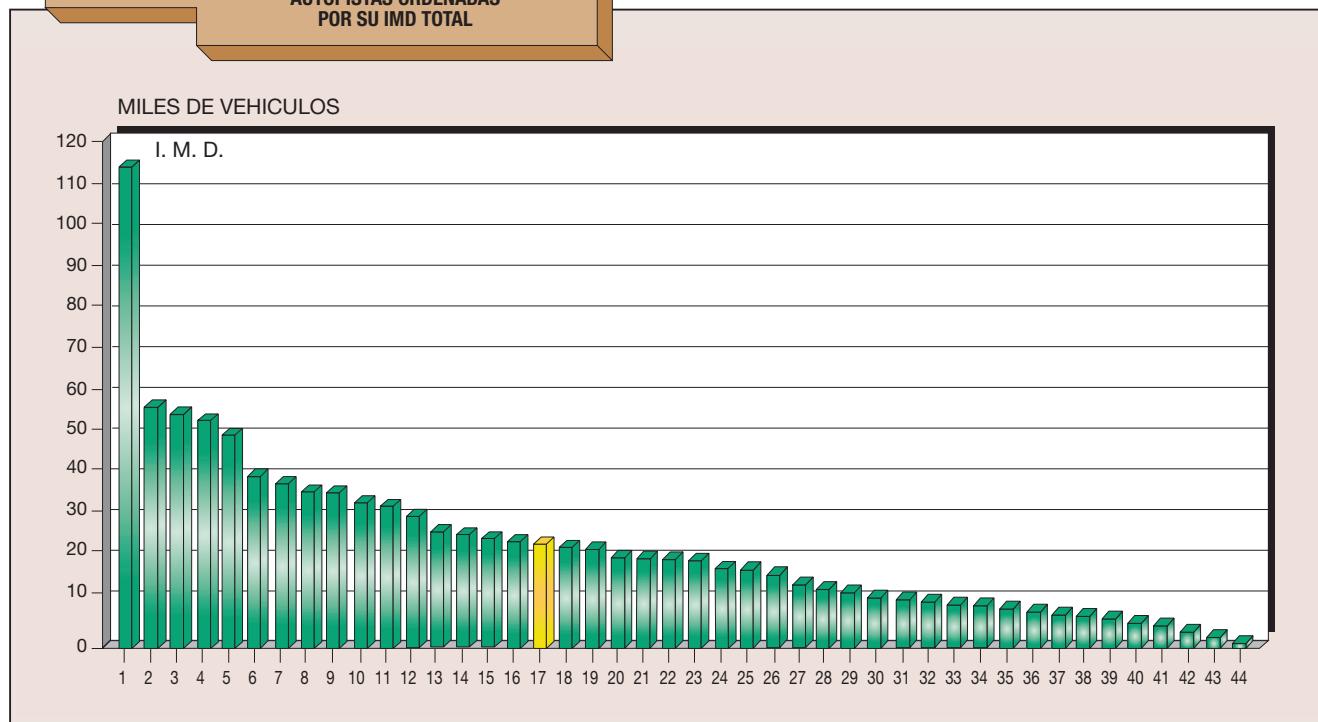
CUADRO 2.3

Autopistas ordenadas por su I.M.D. total

Nº de orden	Autopista	I.M.D.	Nº de orden	Autopista	I.M.D.
1	Montmeló-Papiol	114.351	23	Valencia-Alicante	19.020
2	Barcelona-Montmeló	56.162	24	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	16.329
3	Barcelona-Tarragona	54.256	25	Estepona-Guadiaro	16.269
4	Montgat-Palafolls	52.431	26	Alto de las Pedrizas-Málaga	14.304
5	Montmeló-La Jonquera	47.021	27	Madrid-Guadalajara	13.771
6	Madrid-Navalcarnero	39.770	28	Bilbao-Zaragoza	13.375
7	Málaga-Estepona	36.757	29	A Coruña-Carballo	12.769
8	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	33.206	30	Zaragoza-Mediterráneo	11.986
9	Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa	32.931	31	Madrid-Arganda	10.963
10	Túneles de Vallvidrera	30.576	32	Túneles de Artxanda	9.980
11	Castelldefels-El Vendrell	29.942	33	Túnel de Sóller	9.234
12	Villalba-Adanero	29.144	34	León-Campomanes	8.523
13	Ferrol-Fron.portuguesa	23.541	35	AP-6 (Villacastín)-Ávila	8.485
14	Sevilla-Cádiz	21.789	36	AP-6 (El Espinar)-Segovia	7.928
15	Eje Aeropuerto	21.159	37	Puxeiros-Val Miñor	7.563
16	Madrid-Ocaña	21.039	38	Túnel del Cadí	7.036
17	TOTAL SECTOR	20.912	39	Santiago-Alto de Sto. Domingo	6.532
18	Alicante-Cartagena	20.835	40	Circunvalación de Alicante	6.469
19	Sant Cugat-Manresa	20.560	41	León-Astorga	4.436
20	Burgos-Armiñón	19.948	42	Ocaña-La Roda	4.352
21	AP-68-Irurzun	19.544	43	Cartagena-Vera	3.563
22	Tarragona-Valencia	19.248	44	Madrid-Toledo	978

GRÁFICO 2.1

AUTOPISTAS ORDENADAS POR SU IMD TOTAL

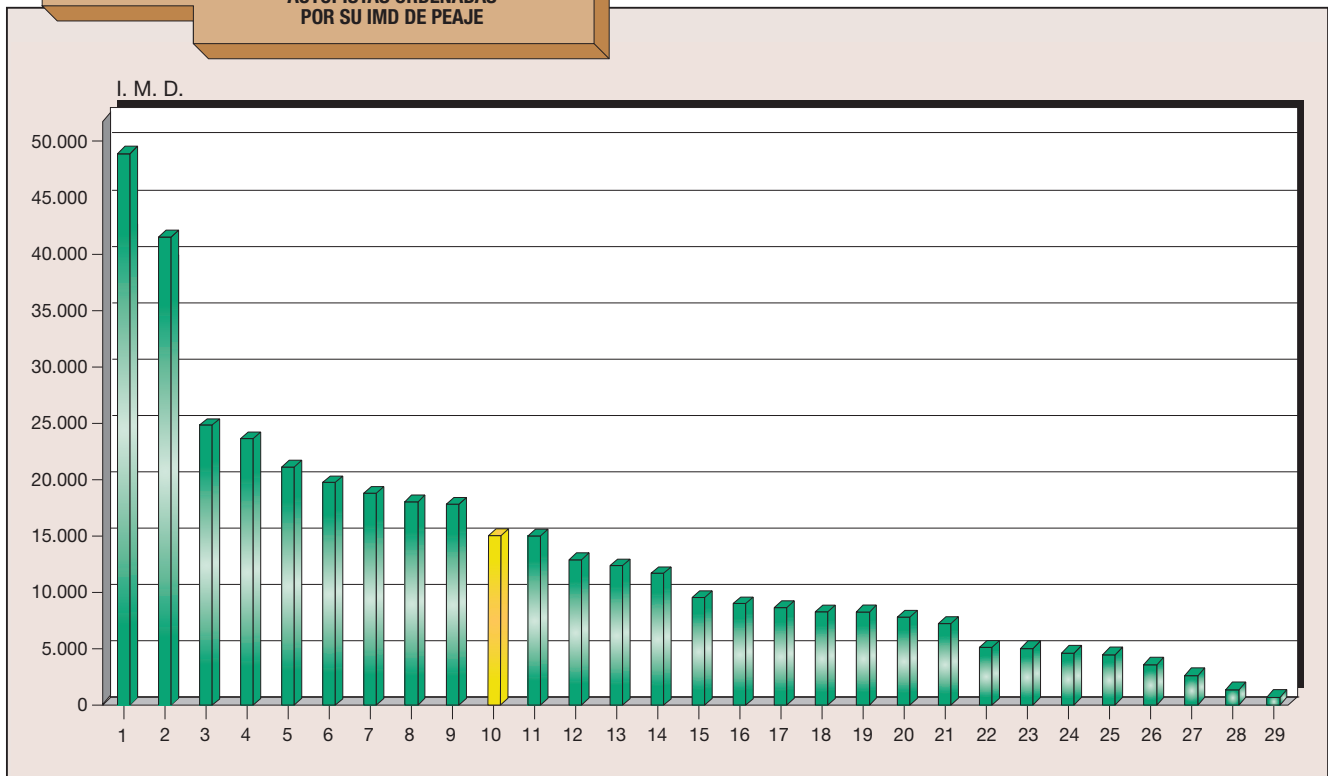


CUADRO 2.3 Bis
Autopistas ordenadas por su I.M.D. de peaje

Nº de orden	Autopista	I.M.D.	Nº de orden	Autopista	I.M.D.
1	Barcelona - Tarragona	48.378	16	Madrid - Navalcarnero	8.819
2	Montmeló - La Jonquera	42.526	17	León - Campomanes	8.523
3	Villalba - Adanero	24.277	18	AP-6 (Villacastín) - Ávila	7.974
4	Sevilla - Cádiz	23.666	19	Eje Aeropuerto	7.906
5	Ferrol - Fron.portuguesa	20.803	20	AP-6 (El Espinar) - Segovia	7.068
6	Burgos - Armiñón	18.753	21	Alicante - Cartagena	6.795
7	Valencia - Alicante	17.972	22	Circunvalación de Alicante	5.646
8	Tarragona - Valencia	16.488	23	Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.541
9	Estepona - Guadiaro	16.269	24	Madrid - Ocaña	5.258
10	TOTAL ADMIN. GENERAL DEL ESTADO	15.518	25	Madrid - Guadalajara	5.231
11	Málaga - Estepona	15.319	26	León - Astorga	3.994
12	Bilbao - Zaragoza	12.958	27	Ocaña - La Roda	3.040
13	Alto de las Pedrizas - Málaga	12.562	28	Cartagena - Vera	2.153
14	Zaragoza - Mediterráneo	11.915	29	Madrid - Toledo	978
15	Madrid - Arganda	9.105			

GRÁFICO 2.1 Bis

AUTOPISTAS ORDENADAS
POR SU IMD DE PEAJE

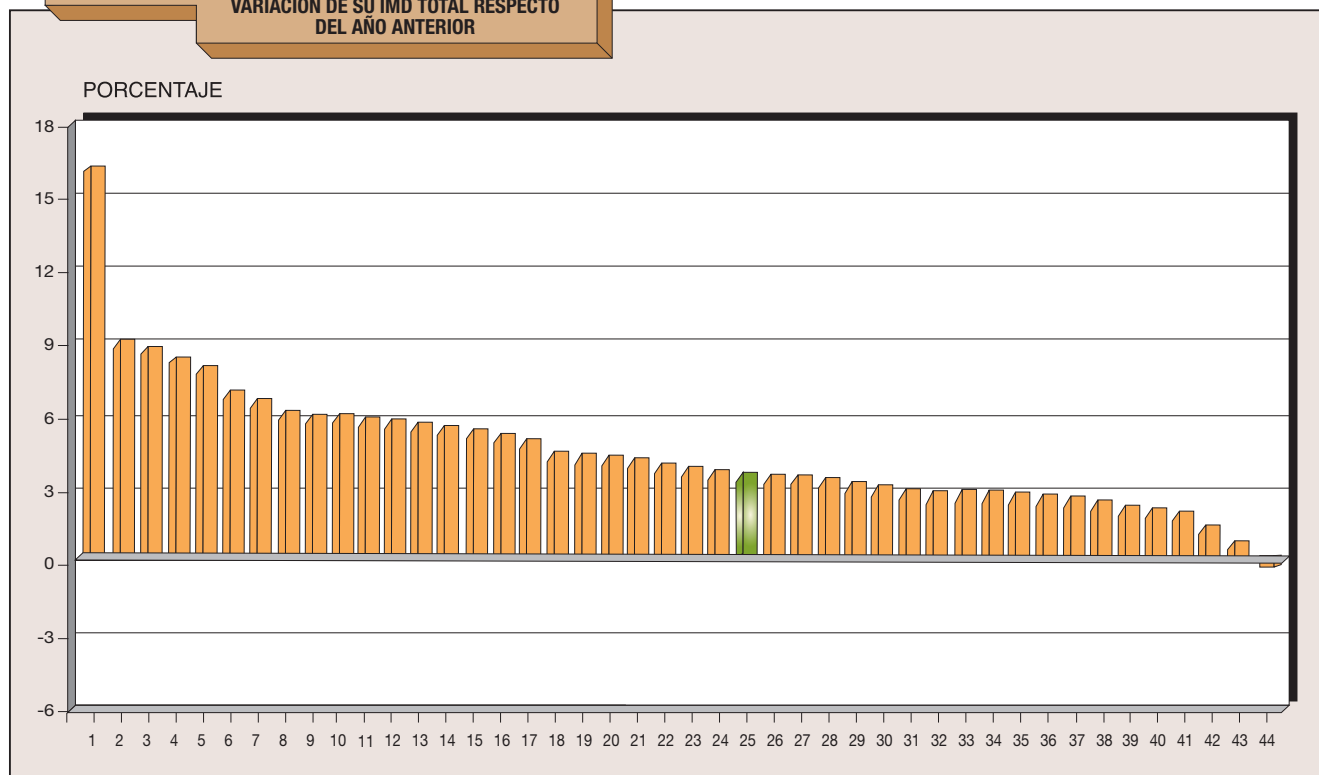


1.3. Autopistas ordenadas por la variación de su I.M.D.

CUADRO 2.4
Autopistas ordenadas por la variación de su I.M.D. total
respecto del año anterior

Nº de orden	Autopista	I.M.D.	Nº de orden	Autopista	I.M.D.
1	Madrid-Toledo	16,59	23	Alicante-Cartagena	4,62
2	Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa	9,11	24	Zaragoza-Mediterráneo	4,54
3	Alto de las Pedrizas-Málaga	8,76	25	TOTAL SECTOR	4,18
4	Málaga-Estepona	8,08	26	Santiago-Alto de Sto. Domingo	4,11
5	A Coruña-Carballo	7,90	27	Montmeló-Papiol	4,06
6	Cartagena-Vera	6,68	28	Ferrol-Fron.portuguesa	3,90
7	León-Astorga	6,32	29	Tarragona-Valencia	3,60
8	Circunvalación de Alicante	6,07	30	León-Campomanes	3,44
9	Sant Cugat-Manresa	6,05	31	Barcelona-Tarragona	3,42
10	Sevilla-Cádiz	6,05	32	Túnel del Cadí	3,41
11	AP-6 (El Espinar)-Segovia	5,94	33	Túneles de Vallvidrera	3,30
12	Madrid-Guadalajara	5,82	34	AP-68-Irurzun	3,30
13	Ocaña-La Roda	5,77	35	Montgat-Palafolls	3,24
14	AP-6 (Villacastín)-Ávila	5,74	36	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	3,23
15	Madrid-Ocaña	5,68	37	Burgos-Armiñón	2,96
16	Puxeiros-Val Miñor	5,58	38	Eje Aeropuerto	2,73
17	Túnel de Sóller	5,50	39	Montmeló-La Jonquera	2,67
18	Castelldefels-El Vendrell	5,15	40	Túneles de Artxanda	2,34
19	Villalba-Adanero	5,14	41	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	2,27
20	Estepona-Guadiaro	5,09	42	Madrid-Navalcarnero	1,69
21	Valencia-Alicante	5,05	43	Barcelona-Montmeló	0,34
22	Bilbao-Zaragoza	4,93	44	Madrid-Arganda	-0,15

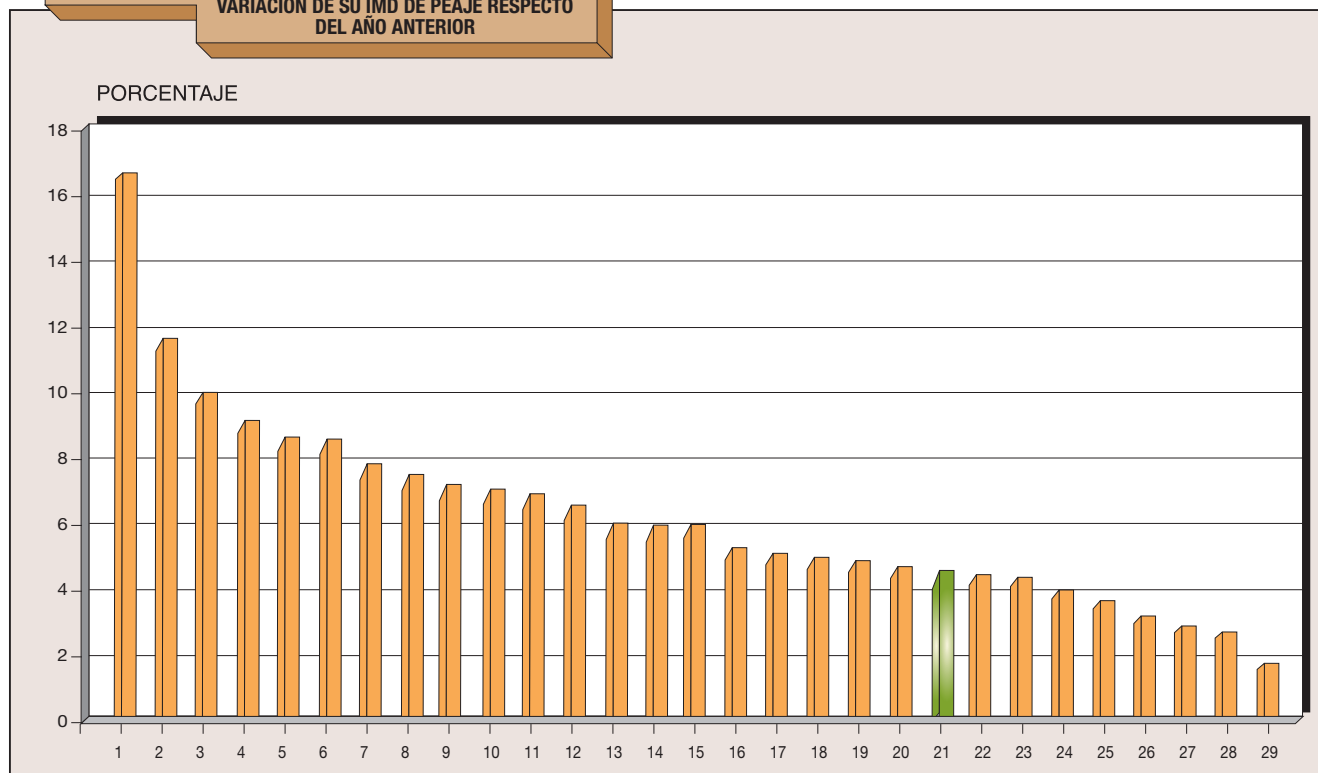
GRÁFICO 2.2
AUTOPISTAS ORDENADAS POR LA
VARIACIÓN DE SU IMD TOTAL RESPECTO
DEL AÑO ANTERIOR



CUADRO 2.4 Bis
Autopistas ordenadas por la variación de su I.M.D. de peaje
respecto del año anterior

Nº de orden	Autopista	I.M.D.	Nº de orden	Autopista	I.M.D.
1	Madrid - Toledo	16,59	16	Valencia - Alicante	5,15
2	Madrid - Ocaña	11,47	17	Estepona - Guadiaro	5,09
3	Málaga - Estepona	9,89	18	Bilbao - Zaragoza	4,99
4	Alto de las Pedrizas - Málaga	8,82	19	Villalba - Adanero	4,93
5	Cartagena - Vera	8,37	20	Santiago - Alto de Sto. Domingo	4,51
6	Madrid - Guadalajara	8,31	21	TOTAL ADMIN. GENERAL DEL ESTADO	4,41
7	Alicante - Cartagena	7,71	22	Zaragoza - Mediterráneo	4,41
8	Ocaña - La Roda	7,42	23	Tarragona - Valencia	4,17
9	Eje Aeropuerto	7,13	24	Ferrol - Fron.portuguesa	3,97
10	León - Astorga	6,85	25	León - Campomanes	3,44
11	Madrid - Arganda	6,65	26	Barcelona - Tarragona	3,04
12	Sevilla - Cádiz	6,23	27	Burgos - Armiñón	2,84
13	AP-6 (Villacastín) - Ávila	6,00	28	Montmeló - La Jonquera	2,41
14	Circunvalación de Alicante	5,98	29	Madrid - Navalcarnero	1,68
15	AP-6 (El Espinar) - Segovia	5,96			

GRÁFICO 2.2 BIS AUTOPISTAS ORDENADAS POR LA VARIACIÓN DE SU IMD DE PEAJE RESPECTO DEL AÑO ANTERIOR



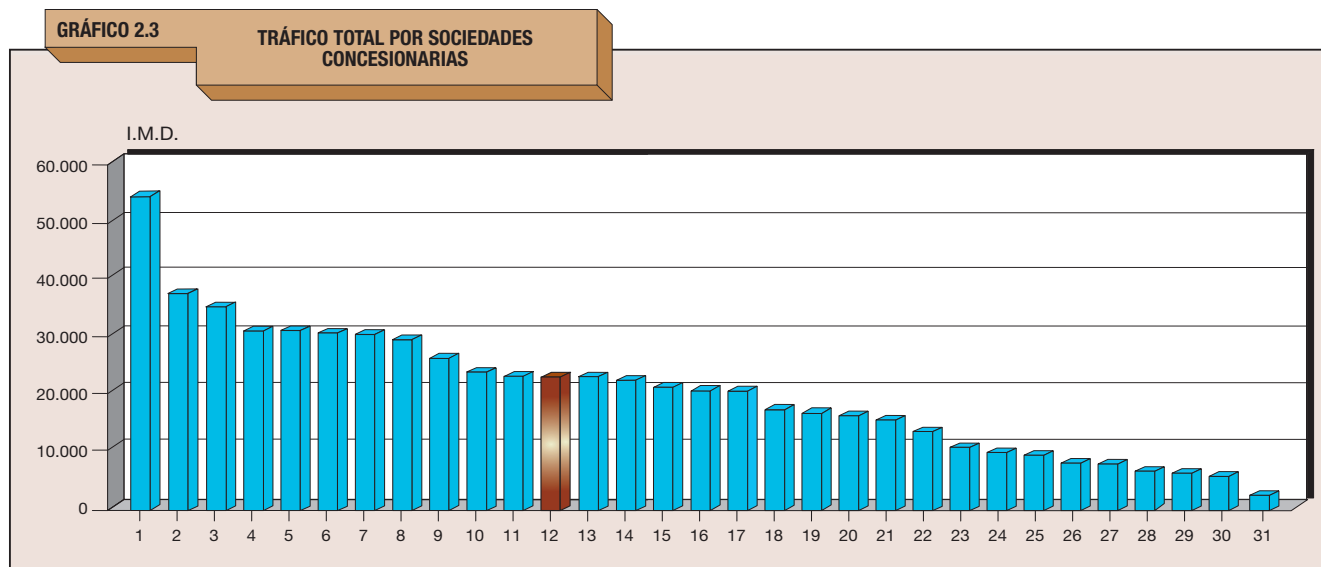
1.4. I.M.D. por sociedades concesionarias

CUADRO 2.5
Tráfico total por sociedades concesionarias

Número de orden	Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
		I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
1	INVICAT	51.109	2,40	2.113	7,08	53.222	2,57
2	ACESA	29.120	2,98	7.388	5,21	36.508	3,42
3	AUSOL	29.707	7,46	2.356	11,12	32.063	7,72
4	INTERBIAK	26.683	9,12	3.276	6,23	29.959	8,80
5	AUCAT	27.927	4,88	2.015	9,08	29.942	5,15
6	ACCESOS DE MADRID	26.150	0,79	3.467	6,73	29.617	1,45
7	IBERPISTAS	25.598	5,04	3.546	5,88	29.144	5,14
8	BIDEGI	23.713	2,40	4.336	2,66	28.049	2,44
9	AUDASA	21.570	3,85	1.971	4,43	23.541	3,90
10	AUTOP. EJE AEROPUERTO	20.472	2,70	687	3,61	21.159	2,73
11	MADRID SUR	17.008	4,89	4.031	9,16	21.039	5,68
12	TOTAL SECTOR	18.121	3,92	2.791	5,91	20.912	4,18
13	AUSUR	18.985	4,45	1.850	6,47	20.835	4,62
14	AUTEMA	19.507	5,87	1.053	9,52	20.560	6,05
15	EUROPISTAS	16.502	2,56	3.446	4,91	19.948	2,96
16	AUMAR	17.256	4,39	2.430	5,92	19.686	4,58
17	AUDENASA	15.714	3,37	3.830	3,01	19.544	3,30
18	TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	15.214	3,32	279	4,13	15.493	3,33
19	GUADALCESA	12.821	8,30	1.483	12,91	14.304	8,76
20	HENARSA	12.336	5,60	1.435	7,70	13.771	5,82
21	AVASA	11.878	3,89	1.497	13,99	13.375	4,93
22	AUTOESTRADAS	10.096	7,20	433	6,47	10.529	7,17
23	TÚNEL DE SÓLLER	8.728	5,42	506	6,98	9.234	5,50
24	AUCALSA	7.259	3,70	1.264	1,97	8.523	3,44
25	CASTELLANA DE AUTOPISTAS	7.594	5,72	588	7,52	8.182	5,84
26	ACEGA	6.136	4,08	396	4,59	6.532	4,11
27	CIRALSA	6.097	5,88	372	9,26	6.469	6,07
28	AULESA	3.905	6,92	531	2,09	4.436	6,32
29	MADRID - LEVANTE	3.694	5,74	658	5,97	4.352	5,77
30	AUCOSTA	3.126	6,53	437	7,78	3.563	6,68
31	MADRID - TOLEDO	950	16,94	28	5,66	978	16,59

En el cuadro 2.5. figura la I.M.D. total por sociedades concesionarias, ordenadas en sentido decreciente de dicha magnitud. En él puede observarse la sociedad de mayor I.M.D. ha sido Invicat, con 53.222 vehículos. Dicha magnitud incluye los vehículos que no pagan peaje.

En cuanto a la variación del tráfico total, cabe señalar que el sector ha experimentado un incremento del mismo del 4,18 por 100 en 2017.



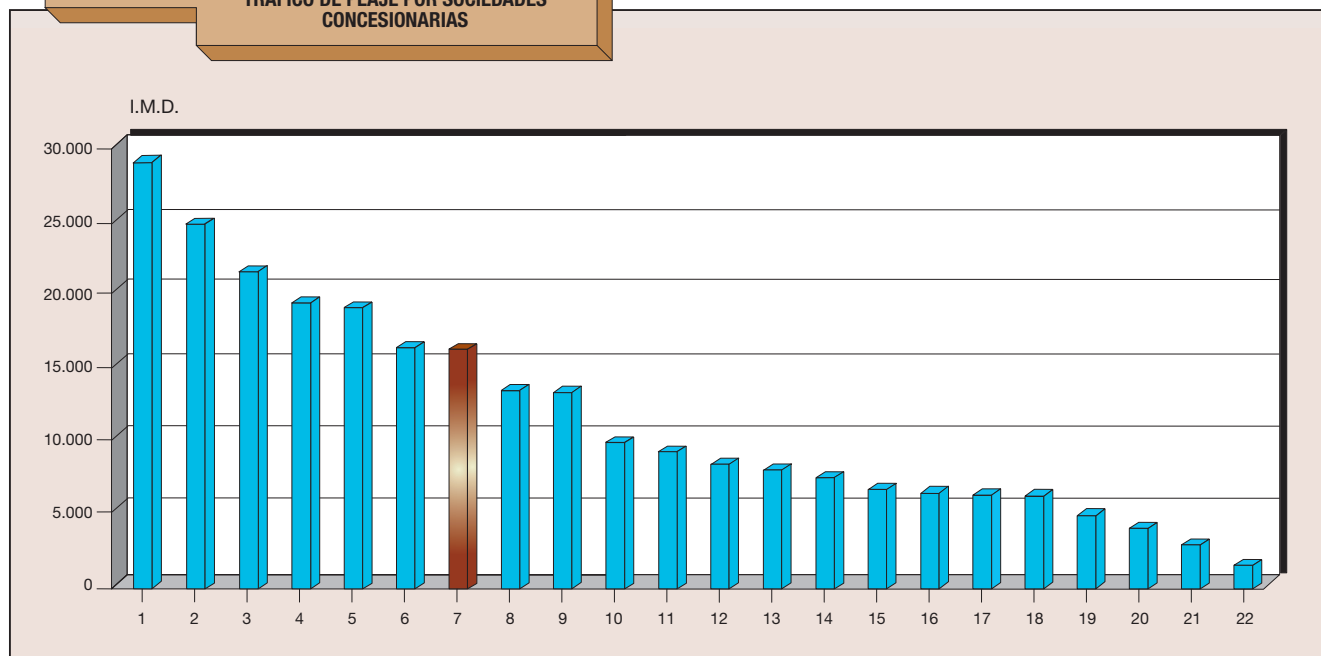
CUADRO 2.5 Bis
Tráfico de peaje por sociedades concesionarias

Número de orden	Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
		I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
1	ACESA	23.104	2,27	6.123	5,98	29.227	3,03
2	IBERPISTAS	21.397	4,86	2.880	5,45	24.277	4,93
3	AUDASA	19.097	3,95	1.706	4,16	20.803	3,97
4	EUROPISTAS	15.987	2,61	2.766	4,20	18.753	2,84
5	AUMAR	15.868	4,70	2.206	6,37	18.074	4,90
6	AUSOL	14.331	8,36	1.191	14,04	15.522	8,78
7	TOTAL ADMIN. GENERAL	13.311	4,04	2.207	6,72	15.518	4,41
8	AVASA	11.507	3,95	1.451	14,05	12.958	4,99
9	GUADALCESA	11.893	8,50	669	14,83	12.562	8,82
10	ACCESOS DE MADRID	8.599	3,90	360	8,90	8.959	4,09
11	AUCALSA	7.259	3,70	1.264	1,97	8.523	3,44
12	AUTOP. EJE AEROPUERTO	7.619	6,11	287	43,48	7.906	7,13
13	CASTELLANA DE AUTOPISTAS	6.962	5,87	518	7,51	7.480	5,98
14	AUSUR	5.933	7,61	862	8,38	6.795	7,71
15	CIRALSA	5.318	5,78	328	9,38	5.646	5,98
16	ACEGA	5.217	4,52	324	4,44	5.541	4,51
17	MADRID SUR	4.903	10,72	355	22,97	5.258	11,47
18	HENARSA	4.742	7,78	489	13,70	5.231	8,31
19	AULESA	3.550	7,50	444	1,90	3.994	6,85
20	MADRID - LEVANTE	2.904	7,47	136	6,42	3.040	7,42
21	AUCOSTA	1.803	8,36	350	8,42	2.153	8,37
22	MADRID - TOLEDO	950	16,94	28	5,66	978	16,59

Respecto al tráfico de peaje de las concesiones de la Administración General del Estado en 2017, la sociedad de mayor I.M.D. ha sido Acesa con 29.227 vehículos. El sector alcanzó los 15.518 vehículos, con un incremento del 4,41 por 100 respecto 2016.

GRÁFICO 2.3 BIS

TRÁFICO DE PEAJE POR SOCIEDADES CONCESIONARIAS



1.5. Distribución del tráfico por clases de vehículos

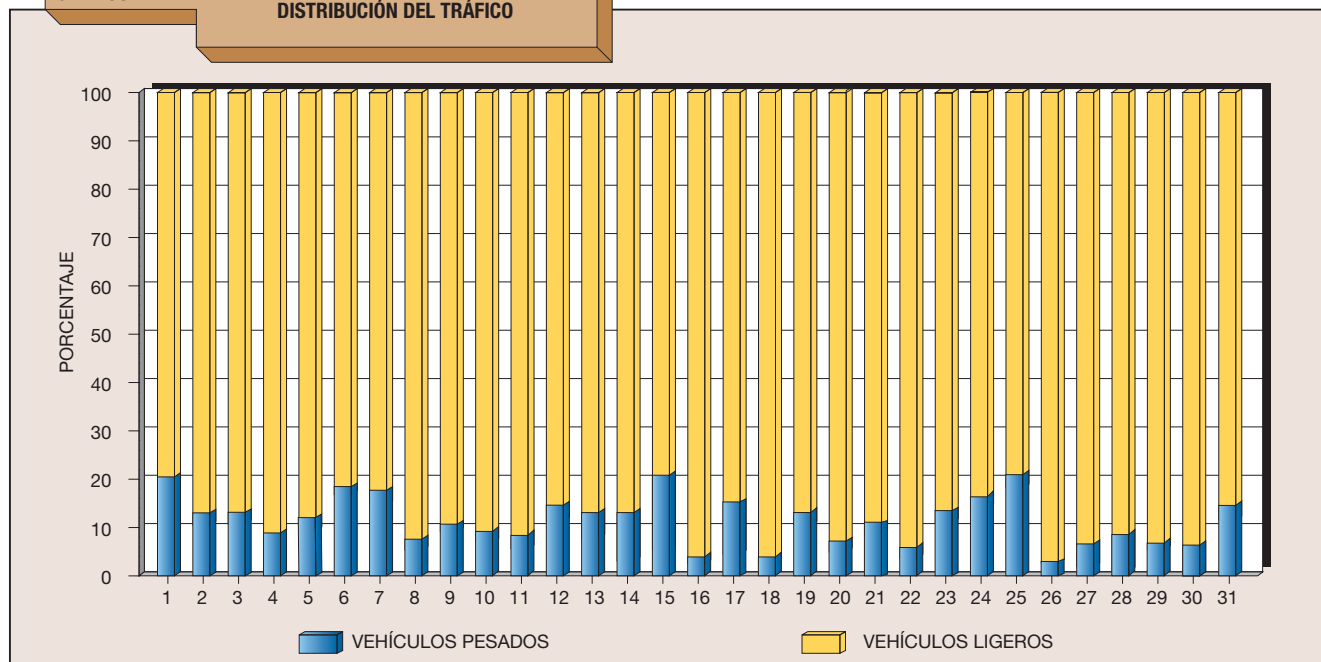
CUADRO 2.6
Distribución del tráfico total

Nº de orden	Concesionaria	Vehículos ligeros (%)	Vehículos pesados (%)
1	ACESA	79,76	20,24
2	IBERPISTAS	87,83	12,17
3	AUMAR	87,66	12,34
4	AUDASA	91,63	8,37
5	AVASA	88,81	11,19
6	EUROPISTAS	82,73	17,27
7	AUCALSA	85,17	14,83
8	AUSOL	92,65	7,35
9	AUSUR	91,12	8,88
10	CASTELLANA DE AU.	92,81	7,19
11	ACEGA	93,94	6,06
12	AULESA	88,03	11,97
13	HENARSA	89,58	10,42
14	ACCESOS DE MADRID	88,29	11,71
15	MADRID SUR	80,84	19,16
16	AUTOP. EJE AEROPUERTO	96,75	3,25
17	MADRID - LEVANTE	84,88	15,12
18	MADRID - TOLEDO	97,14	2,86
19	AUCOSTA	87,74	12,26
20	CIRALSA	94,25	5,75
21	GUADALCESA	89,63	10,37
22	INVICAT	96,03	3,97
23	INTERBIAK	89,07	10,93
24	BIDEGI	84,54	15,46
25	AUDENASA	80,40	19,60
26	TÚNELS DE BARCELONA	98,20	1,80
27	I CADÍ	94,88	5,12
28	AUTEMA	93,27	6,73
29	TÚNEL DE SÓLLER	94,52	5,48
30	AUTOESTRADAS	95,89	4,11
31	TOTAL SECTOR	86,65	13,35

En este apartado destaca la gran diferencia que hay entre unas sociedades y otras. Así, el porcentaje medio de los vehículos pesados que recorrieron las autopistas en 2017 supuso un 13,35 por 100 respecto al total. El valor mínimo, de 1,80 por 100, le corresponde a Túneles de Barcelona i Cadí y el máximo a Acesa, con un 20,24 por 100.

GRÁFICO 2.4

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO



1.6. I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación anual en el período 1970-2017

CUADRO 2.7
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera					9.324	—	11.615	24,57	12.025	3,53	12.478	3,77	12.903	3,41	13.825	7,15
Montmeló-La Jonquera																
Barcelona-Montmeló																
Montgat-Palafox	10.393	—	9.280	-10,71	11.504	23,97	13.114	14,00	13.941	6,31	14.529	4,22	14.924	2,72	14.377	-3,67
Barcelona-Tarragona											14.617	—	16.482	12,76	19.544	18,58
Montmeló-Papiol																
Zaragoza-Mediterráneo																
Villalba-Adanero															6.681	—
Sevilla-Cádiz					2.572	—	3.059	18,93	3.124	2,12	3.362	7,62	3.002	-10,71	3.029	0,90
Tarragona-Valencia																
Valencia-Alicante																
Ferrol-Fron.portuguesa																
Bilbao-Zaragoza																
Burgos-Armiñón																
León-Campomanes																
Málaga-Estepona																
Estepona-Guadiaro																
Alicante-Cartagena																
AP-6 (Villacastín)-Ávila																
AP-6 (El Espinar)-Segovia																
Santiago-Alto de Sto. Domingo																
León-Astorga																
Madrid-Guadalajara																
Madrid-Arganda																
Madrid-Navalcarnero																
Madrid-Ocaña																
Eje Aeropuerto																
Ocaña-La Roda																
Madrid-Toledo																
Cartagena-Vera																
Circunvalación de Alicante																
Alto de las Pedrizas-Málaga																
Bilbao-Behobia													7.539	—	7.972	5,74
Bilbao-Límite Bizkaia/ Gipuzkoa																
Límite Gipuzkoa/Bizkaia- Behobia																
AP-68-Irurzun																
Túnel del Cadí																
Sant Cugat-Manresa																
Túneles de Vallvidrera																
Castelldefels-El Vendrell (1)																
Túnel de Sóller																
A Coruña-Carballo																
Puxeiros-Val Miñor																
Túneles de Artxanda																
Eibar (conexión AP-1/AP- 8)-Límite Gipuzkoa/Álava																
TOTAL SECTOR	10.393	—	9.280	-10,71	7.033	-24,22	8.630	22,72	8.943	3,62	10.799	20,75	10.541	-2,39	10.944	3,83

CUADRO 2.7 (continuación)

I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera	15.794	14,24	15.859	0,41	15.626	-1,47	15.557	-0,44	15.948	2,51	15.932	-0,10	16.478	3,43	17.099	3,77
Montmeló-La Jonquera																
Barcelona-Montmeló																
Montgat-Palafoxs	15.937	10,85	16.474	3,37	15.334	-6,92	15.486	0,99	16.080	3,84	16.007	-0,45	16.504	3,10	17.914	8,54
Barcelona-Tarragona	22.657	15,93	23.659	4,42	24.565	3,83	23.575	-4,03	23.608	0,14	23.166	-1,87	23.597	1,86	24.857	5,34
Montmeló-Papiol	9.389	—	6.875	-26,78	7.480	8,80	6.470	-13,50	6.723	3,91	6.861	2,05	6.944	1,21	7.352	5,88
Zaragoza-Mediterráneo	6.450	—	7.001	8,54	7.053	0,74	6.901	-2,16	6.761	-2,03	6.607	-2,28	6.489	-1,79	6.659	2,62
Villalba-Adanero	7.785	16,52	8.455	8,61	8.326	-1,53	8.380	0,65	8.358	-0,26	8.283	-0,90	8.452	2,04	8.810	4,24
Sevilla-Cádiz	3.458	14,16	3.681	6,45	3.774	2,53	3.999	5,96	3.928	-1,78	3.628	-7,64	3.417	-5,82	3.632	6,29
Tarragona-Valencia	7.594	—	7.828	3,08	7.773	-0,70	7.590	-2,35	7.455	-1,78	7.233	-2,98	7.178	-0,76	7.596	5,82
Valencia-Alicante					6.059	—	6.261	3,33	6.147	-1,82	6.071	-1,24	6.124	0,87	6.933	13,21
Ferrol-Fron.portuguesa									5.829	—	5.247	-9,98	4.982	-5,05	5.595	12,30
Bilbao-Zaragoza			4.169	—	4.300	3,14	4.673	8,67	4.741	1,46	4.374	-7,74	4.281	-2,13	4.275	-0,14
Burgos-Armiñón			3.704	—	4.060	9,61	5.027	23,82	4.966	-1,21	4.611	-7,15	4.970	7,79	5.142	3,46
León-Campomanes													2.049	—	2.141	4,49
Málaga-Estepona																
Estepona-Guadiaro																
Alicante-Cartagena																
AP-6 (Villacastín)-Ávila																
AP-6 (El Espinar)-Segovia																
Santiago-Alto de Sto. Domingo																
León-Astorga																
Madrid-Guadalajara																
Madrid-Arganda																
Madrid-Navalcarnero																
Madrid-Ocaña																
Eje Aeropuerto																
Ocaña-La Roda																
Madrid-Toledo																
Cartagena-Vera																
Circunvalación de Alicante																
Alto de las Pedrizas-Málaga																
Bilbao-Behobia	8.064	1,15	7.365	-8,67	7.732	4,98	8.153	5,44	8.694	6,64	8.582	-1,29	8.982	4,66	9.621	7,11
Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa																
Límite Gipuzkoa/Bizkaia-Behobia																
AP-68-Irurzun							2.270	—	2.351	3,57	2.346	-0,21	2.195	-6,44	2.238	1,96
Túnel del Cadí															2.396	—
Sant Cugat-Manresa																
Túneles de Vallvidrera																
Castelldefels-El Vendrell (1)																
Túnel de Sóller																
A Coruña-Carballo																
Puxeiros-Val Miñor																
Túneles de Artxanda																
Eibar (conexión AP-1/AP-8)-Límite Gipuzkoa/Álava																
TOTAL SECTOR	9.944	-9,14	8.491	-14,61	8.359	-1,56	8.040	-3,81	7.968	-0,89	7.751	-2,73	7.562	-2,43	7.859	3,93

CUADRO 2.7 (continuación)
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera	18.892	10,49	21.282	12,65	23.671	11,23	26.296	11,09	26.659	1,38	27.801	4,28	28.487	2,47	28.124	-1,28
Montmeló-La Jonquera																
Barcelona-Montmeló																
Montgat-Palafoxs	19.980	11,53	23.635	18,29	26.541	12,30	31.234	17,68	31.759	1,68	32.934	4,74	34.586	5,02	36.103	4,39
Barcelona-Tarragona	27.154	9,24	30.793	13,40	34.963	13,54	39.624	13,33	40.617	2,51	42.080	3,60	41.379	-1,67	40.152	-2,96
Montmeló-Papiol	9.263	25,99	12.880	39,05	18.356	42,52	24.253	32,13	26.805	10,52	29.116	8,62	23.956	-17,72	18.339	-23,44
Zaragoza-Mediterráneo	7.181	7,84	8.119	13,06	9.387	15,62	11.423	21,69	12.128	6,17	12.327	1,64	12.174	-1,24	11.425	-6,16
Villalba-Adanero	9.478	7,58	10.360	9,31	11.420	10,23	12.929	13,21	14.005	8,32	15.610	11,46	16.415	5,16	16.296	0,57
Sevilla-Cádiz	3.959	9,00	4.525	14,30	5.282	16,73	6.350	20,22	6.835	7,64	7.791	14,00	9.214	18,26	8.005	-13,12
Tarragona-Valencia	8.514	12,09	9.707	14,01	10.873	12,01	12.333	13,43	12.501	1,36	13.043	4,34	12.894	-0,67	12.336	-4,33
Valencia-Alicante	7.420	7,02	8.316	12,08	9.377	12,76	10.558	12,59	12.027	13,91	12.663	5,29	12.595	0,08	12.085	-4,05
Ferrol-Fron.portuguesa	6.209	10,97	7.053	13,59	8.238	16,80	9.971	21,04	11.632	16,66	12.821	10,23	11.281	6,23	12.967	14,11
Bilbao-Zaragoza	4.433	3,70	4.874	9,95	5.619	15,29	6.496	15,61	6.873	5,80	7.120	3,64	7.052	-0,94	6.957	-3,03
Burgos-Armiñón	5.487	6,71	5.994	9,24	6.832	13,98	7.777	13,83	8.294	6,65	8.954	7,97	9.403	5,00	9.680	2,95
León-Campomanes	2.275	6,26	2.543	11,78	2.880	13,25	3.366	16,88	3.820	13,49	4.341	13,62	4.436	2,20	4.375	-1,39
Málaga-Estepona																
Estepona-Guadiaro																
Alicante-Cartagena																
AP-6 (Villacastín)-Ávila																
AP-6 (El Espinar)-Segovia																
Santiago-Alto de Sto. Domingo																
León-Astorga																
Madrid-Guadalajara																
Madrid-Arganda																
Madrid-Navalcarnero																
Madrid-Ocaña																
Eje Aeropuerto																
Ocaña-La Roda																
Madrid-Toledo																
Cartagena-Vera																
Circunvalación de Alicante																
Alto de las Pedrizas-Málaga																
Bilbao-Behobia	10.821	12,47	11.869	9,68	13.497	13,72	15.337	13,63	16.386	6,84	17.295	5,55	17.709	2,39	17.593	-0,66
Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa																
Límite Gipuzkoa/Bizkaia-Behobia																
AP-68-Irurzun	2.451	9,52	2.893	18,03	3.392	17,25	3.978	17,28	5.041	26,72	5.059	11,43	5.186	2,51	4.986	-3,86
Túnel del Cádiz	2.753	14,90	2.832	2,87	3.633	28,28	4.419	21,64	4.989	12,90	5.180	3,81	5.294	2,20	4.663	-11,92
Sant Cugat-Manresa									6.730	—	7.024	4,37	7.690	11,63	7.386	-3,51
Túneles de Vallvidrera													18.733	—	17.426	-6,98
Castelldefels-El Vendrell (1)													15.339	—	15.770	2,81
Túnel de Sóller																
A Coruña-Carballo																
Puxeiros-Val Miñor																
Túneles de Artxanda																
Eibar (conexión AP-1/AP-8)-Límite Gipuzkoa/Álava																
TOTAL SECTOR	8.600	9,43	9.709	12,89	11.065	13,97	12.736	15,10	13.463	5,71	13.997	5,13	13.926	0,96	13.607	-2,55

CUADRO 2.7 (continuación)

I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera	28.554	1,51	28.509	-0,16	28.399	-0,38										
Montmeló-La Jonquera					27.076	0,39	29.021	7,19	30.717	5,84	33.815	10,09	35.955	6,33	37.901	5,41
Barcelona-Montmeló					41.197	(5,06)	44.061	6,95	47.998	8,94	57.378	19,54	60.787	5,94	63.291	4,12
Montgat-Palafox	31.111	22,02	29.902	17,62	32.079	7,28	34.921	8,86	38.185	9,34	41.973	9,92	44.744	6,60	46.826	4,65
Barcelona-Tarragona	41.123	2,42	43.270	5,22	43.530	0,60	45.677	4,93	47.799	4,65	47.089	(1,48)	51.278	8,90	53.720	4,76
Montmeló-Papiol	18.329	-0,06	48.724	3,76	52.452	7,65	58.635	11,79	63.290	7,94	70.219	10,95	83.935	19,53	90.218	7,49
Zaragoza-Mediterráneo	10.958	-4,08	11.309	3,20	11.028	(2,49)	11.423	3,58	12.377	8,36	13.350	7,86	14.870	11,39	15.205	2,25
Villalba-Adanero	16.417	0,75	17.357	4,38	17.866	2,07	18.688	4,60	20.715	10,85	22.918	10,63	24.325	6,14	25.842	6,23
Sevilla-Cádiz	7.978	-0,34	7.648	-4,14	7.434	(2,79)	7.828	5,30	10.101	29,03	11.824	17,06	13.300	12,48	15.218	14,43
Tarragona-Valencia	12.469	1,08	12.907	3,52	13.070	1,26	14.186	8,53	16.692	17,67	19.092	14,38	20.453	7,13	22.004	7,58
Valencia-Alicante	12.301	1,79	12.313	0,10	12.423	0,89	13.207	6,32	16.271	23,19	18.987	16,69	21.225	11,79	23.409	10,29
Ferrol-Fron.portuguesa	12.887	3,47	13.475	4,57	13.852	2,79	14.471	5,59	15.826	10,72	17.380	14,67	18.390	5,21	19.903	8,23
Bilbao-Zaragoza	6.931	-0,38	7.014	1,20	7.039	0,35	7.344	4,33	8.082	10,05	9.001	11,38	10.623	18,02	11.742	10,54
Burgos-Armiñón	10.172	5,08	11.026	8,40	11.430	3,66	12.198	6,72	13.696	12,28	15.161	10,70	16.605	9,52	18.060	8,77
León-Campomanes	4.777	9,2	4.877	2,10	4.917	0,81	5.211	5,98	5.658	8,57	6.320	11,71	6.875	8,78	7.433	8,12
Málaga-Estepona											22.063	—	24.939	—	28.595	14,66
Estepona-Guadiaro																
Alicante-Cartagena															11.544	—
AP-6 (Villacastín)-Ávila																
AP-6 (El Espinar)-Segovia																
Santiago-Alto de Sto. Domingo																
León-Astorga																
Madrid-Guadalajara																
Madrid-Arganda																
Madrid-Navalcarnero																
Madrid-Ocaña																
Eje Aeropuerto																
Ocaña-La Roda																
Madrid-Toledo																
Cartagena-Vera																
Circunvalación de Alicante																
Alto de las Pedrizas-Málaga																
Bilbao-Behobia	18.174	3,3	18.085	-0,49	18.095	0,06	19.234	6,21	21.410	11,31	22.903	6,97	23.823	4,02	25.079	5,27
Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa																
Límite Gipuzkoa/Bizkaia-Behobia																
AP-68-Irurzun	4.958	-0,56	5.507	11,07	5.546	0,71	7.995	7,78	9.278	16,05	10.907	17,56	13.613	24,81	15.041	10,49
Túnel del Cadí	4.529	4,14	4.486	-0,95	4.506	0,44	4.420	(1,90)	4.808	8,77	5.208	8,33	5.379	3,28	5.660	5,22
Sant Cugat-Manresa	7.580	-2,87	8.106	6,93	8.126	0,25	8.787	8,13	9.750	10,96	10.877	11,89	13.163	21,02	13.773	10,88
Túneles de Vallvidrera	16.785	-3,67	16.763	-0,13	16.960	1,17	19.279	13,68	21.659	12,35	24.333	12,34	28.013	15,12	29.675	5,93
Castelldefels-El Vendrell (1)	15.523	-1,56	15.619	0,61	16.073	2,91	17.704	10,14	21.012	18,69	25.705	22,33	29.797	15,92	32.903	10,42
Túnel de Sóller									5.556	—	5.975	7,54	6.234	4,33	6.531	5,03
A Coruña-Carballo									7.472	—	8.914	19,31	9.533	6,94	10.537	10,54
Puxeiros-Val Miñor											5.863	—	5.342	—	5.889	10,26
Túneles de Artxanda																
Eibar (conexión AP-1/AP-8)-Límite Gipuzkoa/Álava																
TOTAL SECTOR	13.836	1,79	14.675	3,11	14.847	1,14	15.871	6,49	17.399	10,99	19.141	10,44	20.969	9,90	22.508	7,42

CUADRO 2.7 (continuación)

I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	
Barcelona-La Jonquera																	
Montmeló-La Jonquera	40.540	6,96	41.756	3,00	43.324	3,75	44.918	3,68	47.122	4,91	49.180	4,37	46.761	-4,92	44.214	-5,45	
Barcelona-Montmeló	65.492	3,48	70.044	6,95	73.397	4,79	72.470	-1,26	74.538	2,85	79.385	6,50	78.760	-0,79	74.548	-5,35	
Montgat-Palafolls	48.838	4,30	51.597	5,65	53.529	3,74	54.766	2,31	56.946	3,98	59.452	4,40	57.346	-3,54	55.732	-2,81	
Barcelona-Tarragona	56.071	4,38	57.782	3,05	59.053	2,20	60.342	2,18	63.683	5,54	66.217	3,98	61.694	-6,83	57.556	-6,71	
Montmeló-Papiol	92.647	2,69	95.712	3,31	99.460	3,92	111.353	11,96	115.607	3,82	118.519	2,52	114.760	-3,17	109.766	-4,35	
Zaragoza-Mediterráneo	15.628	2,78	15.464	-1,05	15.350	-0,73	14.744	-3,95	15.273	3,59	15.541	1,76	14.348	-7,68	13.025	-9,22	
Villalba-Adanero	27.282	5,57	28.781	5,49	30.301	5,28	30.770	1,55	32.998	7,24	34.414	4,29	32.787	-4,73	31.325	-4,46	
Sevilla-Cádiz	16.559	8,81	17.897	8,08	19.642	9,75	21.859	11,29	24.244	10,91	24.951	2,92	24.221	-2,93	23.774	-1,84	
Tarragona-Valencia	22.848	3,84	23.396	2,40	23.932	2,29	23.482	-1,88	25.215	7,38	25.110	-0,42	22.155	-11,77	19.723	-10,98	
Valencia-Alicante	25.080	7,14	26.640	6,22	27.302	2,48	28.180	3,22	29.207	3,64	29.411	0,70	26.180	-10,99	22.928	-12,42	
Ferrol-Fron.portuguesa	20.787	4,44	21.958	6,67	22.561	10,67	23.581	4,52	25.059	6,27	27.029	7,86	26.826	-0,75	26.500	-1,22	
Bilbao-Zaragoza	12.358	5,25	12.844	3,93	13.503	5,13	13.542	0,29	14.177	4,69	14.712	3,77	14.733	0,15	13.681	-7,15	
Burgos-Armiñón	19.401	7,43	20.101	3,61	21.072	4,83	21.206	0,63	22.209	4,73	23.937	7,78	23.114	-3,44	21.553	-6,76	
León-Campomanes	7.696	3,53	8.048	4,58	8.736	8,55	9.006	3,08	9.683	7,53	10.288	6,24	9.997	-2,83	9.956	-0,41	
Málaga-Estepona	30.247	5,78	32.386	7,07	35.036	8,18	36.461	4,07	37.688	3,37	38.529	2,23	36.321	-5,73	33.459	-7,88	
Estepona-Guadiaro	11.233	—	13.512	—	14.923	10,44	16.537	10,82	17.831	7,82	19.075	6,98	17.640	-7,51	16.049	-9,02	
Alicante-Cartagena	12.402	—	14.607	17,78	16.560	13,37	18.559	12,07	19.656	5,91	20.407	3,82	18.625	-8,73	16.919	-9,16	
AP-6 (Villacastín)-Ávila	4.620	—	5.370	—	5.997	11,68	6.141	2,39	6.397	4,18	7.180	12,24	7.228	0,66	8.458	17,02	
AP-6 (El Espinar)-Segovia			4.763	—	4.768	—	5.014	5,15	5.544	10,58	6.177	11,42	5.966	-3,43	6.297	5,56	
Santiago-Alto de Sto. Domingo			3.614	—	4.546	30,53	4.437	2,19	4.833	8,92	5.483	13,45	5.683	3,65	5.865	3,21	
León-Astorga			4.271	—	3.749	-12,22	3.944	5,19	4.270	8,27	5.123	19,98	5.347	4,37	5.115	-4,33	
Madrid-Guadalajara			5.003	—	6.180	—	7.675	24,18	9.502	23,81	11.034	16,12	10.594	-3,99	9.378	-11,47	
Madrid-Arganda					10.724	—	13.499	31,63	16.136	19,53	16.230	0,58	15.193	-6,39	14.842	-2,31	
Madrid-Navalcarnero					6.943	—	7.922	18,97	10.208	28,85	11.864	16,22	11.309	-4,67	10.836	-4,18	
Madrid-Ocaña					6.348	—	6.665	10,94	9.150	37,29	11.347	24,02	10.402	-8,33	8.835	-15,06	
Eje Aeropuerto							10.227	—	18.552	83,31	20.296	9,40	20.134	-0,79	19.609	-2,61	
Ocaña-La Roda								4.194	—	4.646	—	4.770	2,66	4.471	-6,25		
Madrid-Toledo											2.736	—	2.991	9,29	2.691	-10,01	
Cartagena-Vera											3.179	—	3.285	—	3.174	-3,38	
Circunvalación de Alicante													9.981	—	7.978	-20,07	
Alto de las Pedrizas-Málaga																	
Bilbao-Behobia	26.028	3,78	28.152	8,16													
Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa			27.906	6,14	28.969	4,24	30.270	4,49	31.137	2,86	31.680	1,74	32.296	1,94	30.889	-4,36	
Límite Gipuzkoa/Bizkaia-Behobia			28.271	9,15	31.028	9,75	31.617	1,90	33.223	5,08	33.810	1,77	32.561	-3,69	31.443	-3,43	
AP-68-Irurzun	16.118	7,16	16.871	4,68	17.863	5,88	18.463	3,36	19.220	4,10	19.752	2,77	20.277	2,66	19.657	-3,06	
Túnel del Cadi	5.907	4,37	6.012	1,77	6.236	3,73	6.281	0,73	6.176	-1,67	6.425	4,02	6.853	6,66	6.886	0,49	
Sant Cugat-Manresa	15.007	8,96	16.962	13,03	18.326	8,04	19.586	6,88	21.529	9,92	23.875	10,90	23.497	-1,58	21.307	-9,32	
Túneles de Vallvidrera	31.288	5,44	33.131	5,89	32.974	-0,47	33.587	1,86	34.603	3,02	35.699	3,17	35.426	-0,76	33.800	-4,59	
Castelldefels-El Vendrell (1)	35.256	7,15	38.196	8,34	28.925	5,22	30.114	4,11	32.479	7,85	34.489	6,32	31.713	-8,05	28.322	-10,69	
Túnel de Sóller	6.479	-0,79	6.743	4,08	7.222	7,11	7.636	5,73	7.916	3,67	8.152	2,98	8.012	-1,72	7.861	-1,89	
A Coruña-Carballo	10.885	3,30	11.554	6,14	12.262	6,13	12.883	5,07	13.664	6,07	14.751	7,95	14.535	-1,46	14.219	-2,18	
Puxeiros-Val Miñor	6.426	9,11	6.887	7,17	7.435	7,96	7.559	1,66	8.168	8,06	8.196	3,69	7.750	-5,44	7.677	-0,94	
Túneles de Artxanda			5.937	—	6.180	4,09	6.581	6,48	7.084	7,64	9.610	5,80	9.782	1,78	8.789	-10,15	
Eibar (conexión AP-1/AP-8)-Límite Gipuzkoa/Álava			5.167	—	6.360	—	7.534	21,13	8.448	23,56	9.119	7,94	9.452	3,65	11.993	26,89	
TOTAL SECTOR	23.288	5,15	23.519	4,79	23.659	4,85	23.590	3,07	24.948	5,98	24.406	4,11	22.384	-4,65	21.020	-6,08	

(1) Hasta el año 2003, los datos reflejados corresponden al tramo Castelldefels-Sitges

CUADRO 2.7 (continuación)

I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2017

Autopista	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera																
Montmeló-La Jonquera	43.522	-1,56	41.656	-4,29	39.167	-5,98	39.479	0,80	41.719	5,67	43.950	5,35	45.798	4,21	47.021	2,67
Barcelona-Montmeló	71.079	-4,65	68.493	-3,64	59.916	-12,52	52.719	-12,01	52.306	-0,78	54.073	3,38	55.971	3,51	56.162	0,34
Montgat-Tordera	54.352	-2,48	49.993	-3,01	46.941	-6,10	45.715	-2,61	46.557	1,84	48.861	4,95	50.788	3,94	52.431	3,24
Barcelona-Tarragona	54.825	-4,74	51.856	-5,42	47.589	-8,23	45.911	-3,53	46.889	2,13	49.859	6,34	52.459	5,21	54.256	3,42
Montmeló-Papiol	108.967	-0,73	107.211	-1,61	103.289	-3,66	99.902	-3,28	101.976	2,08	105.286	3,25	109.885	4,37	114.351	4,06
Zaragoza-Mediterráneo	12.497	-4,05	11.420	-8,62	10.176	-10,89	9.467	-6,97	9.767	3,17	10.667	9,22	11.465	7,48	11.986	4,54
Villalba-Adanero	30.509	-2,60	28.684	-5,98	25.537	-10,97	24.430	-4,33	24.993	2,30	26.641	6,60	27.718	4,04	29.144	5,14
Sevilla-Cádiz (2)	22.502	-5,35	21.877	-4,67	19.771	-9,67	18.162	-8,14	17.971	2,67	19.377	7,82	20.547	6,04	21.789	6,05
Tarragona-Valencia (2)	18.300	-7,34	16.374	-10,52	14.243	-13,02	13.367	-6,15	15.797	1,67	17.325	9,67	18.579	7,24	19.248	3,60
Valencia-Alicante (2)	21.287	-7,15	19.352	-9,09	16.588	-14,28	15.324	-7,62	16.304	0,18	17.086	4,80	18.105	5,96	19.020	5,05
Ferrol-Fron.portuguesa	26.400	-0,38	24.711	-6,40	21.822	-11,69	20.658	-5,33	20.734	0,37	21.869	5,47	22.659	3,61	23.541	3,90
Bilbao-Zaragoza	13.861	-0,85	13.118	-5,36	11.846	-9,69	11.223	-5,26	11.478	2,27	12.170	6,04	12.746	4,73	13.375	4,93
Burgos-Armiñón	21.462	-0,42	19.832	-7,59	18.213	-8,16	17.586	-3,44	17.918	1,88	18.586	3,73	19.374	4,24	19.948	2,96
León-Campomanes	9.568	-3,89	9.283	-2,98	7.970	-14,14	7.511	-5,76	7.506	-0,06	7.937	5,74	8.239	3,81	8.523	3,44
Málaga-Estepona	32.683	-2,32	31.224	-4,47	29.607	-5,18	28.987	-2,09	29.919	3,22	32.109	7,32	34.009	5,92	36.757	8,08
Estepona-Guadiaro	15.284	-4,77	14.340	-6,17	13.057	-8,95	12.583	-3,63	12.875	2,32	14.161	9,99	15.481	9,32	16.269	5,09
Alicante-Cartagena	17.173	1,50	17.507	1,94	16.931	-3,29	17.329	2,35	17.955	3,61	18.924	5,40	19.915	5,24	20.835	4,62
AP-6 (Villacastín)-Ávila	8.386	-0,85	7.782	-7,21	6.797	-12,65	6.887	1,32	7.105	3,16	7.777	9,46	8.025	3,19	8.485	5,74
AP-6 (El Espinar)-Segovia	6.556	4,11	6.472	-1,29	6.288	-2,84	6.136	-2,42	6.481	5,62	6.982	7,73	7.484	7,19	7.928	5,94
Santiago-Alto de Sto. Domingo (2)	6.159	5,01	5.785	-6,08	4.967	-14,15	4.611	-7,17	5.638	1,43	6.016	6,70	6.279	4,29	6.532	4,11
León-Astorga (2)	4.911	-4,00	4.280	-12,84	3.570	-16,59	3.219	-9,83	3.622	-0,94	3.851	6,32	4.172	8,35	4.436	6,32
Madrid-Guadalajara (3)	9.278	-1,06	7.801	-15,93	5.928	-24,01	4.588	-22,60	4.325	-5,74	12.288	7,30	13.013	5,90	13.771	5,82
Madrid-Arganda	14.073	-5,18	12.389	-11,97	10.308	-16,79	9.346	-9,33	9.339	-0,08	10.459	11,99	10.980	4,98	10.963	-0,15
Madrid-Navalcarnero (3)	10.535	-2,78	9.475	-10,06	8.028	-15,27	7.136	-11,11	6.705	-4,65	37.002	1,94	39.108	5,69	39.770	1,69
Madrid-Ocaña (3)	8.096	-8,37	6.675	-17,73	5.489	-17,76	4.652	-15,25	4.516	-2,92	18.540	6,37	19.907	7,38	21.039	5,68
Eje Aeropuerto	19.395	-1,09	18.335	-5,46	18.299	-0,20	17.880	-2,29	18.435	3,10	19.540	5,99	20.597	5,41	21.159	2,73
Ocaña-La Roda	4.003	-10,48	3.715	-7,18	3.015	-18,86	2.802	-9,70	3.515	3,73	3.953	3,86	4.115	4,10	4.352	5,77
Madrid-Toledo	2.231	-17,10	2.390	7,13	931	-27,43	749	-19,55	719	-4,06	750	4,37	839	11,80	978	16,59
Cartagena-Vera	3.288	3,58	3.142	-4,45	2.820	-10,24	2.737	-2,94	2.828	3,34	3.045	7,67	3.340	9,67	3.563	6,68
Circunvalación de Alicante	7.249	-9,13	6.528	-9,95	5.710	-12,53	5.293	-7,30	5.298	0,08	5.605	5,81	6.099	8,81	6.469	6,07
Alto de las Pedrizas-Málaga					8.192	—	8.150	-0,51	9.384	15,14	11.543	23,01	13.153	13,95	14.304	8,76
Bilbao-Behobia																
Bilbao-Límite Bizkaia/Gipuzkoa	31.016	0,41	31.698	2,20	30.625	-3,38	29.881	-2,43	29.933	1,74	28.891	3,97	30.181	4,47	32.931	9,11
Límite Gipuzkoa/Bizkaia-Behobia	32.385	5,69	31.570	0,30	30.094	-4,67	30.133	0,13	30.199	3,29	31.438	4,10	32.427	3,15	33.206	2,27
AP-68-Irurzun	19.594	-0,32	19.314	-1,43	17.715	-8,28	17.186	-2,99	17.393	1,21	18.175	4,50	18.920	4,10	19.544	3,30
Túnel del Cadí	6.680	-3,00	6.214	-6,96	5.644	-9,18	5.732	1,80	5.959	3,97	6.375	6,98	6.804	6,72	7.036	3,41
Sant Cugat-Manresa (2)	20.583	-3,54	19.114	-7,14	15.056	-21,23	13.878	-7,82	16.321	1,65	17.651	7,90	19.388	9,84	20.560	6,05
Túneles de Vallvidrera	33.034	-2,26	31.460	-4,77	27.819	-11,57	25.894	-6,92	26.398	1,95	27.865	5,56	29.599	6,22	30.576	3,30
Castelldefels-El Vendrell (1) (2)	26.712	-4,09	25.200	-5,66	21.973	-12,81	20.492	-6,74	25.087	4,01	26.665	6,29	28.475	6,79	29.942	5,15
Túnel de Sóller	7.752	-1,38	7.923	2,20	7.550	-4,71	7.606	0,74	7.844	3,13	8.290	5,68	8.753	5,58	9.234	5,50
A Coruña-Carballo	13.969	-1,75	13.260	-5,08	11.891	-10,33	11.048	-7,09	11.126	0,70	11.124	-0,01	11.835	6,38	12.769	7,90
Puxeiros-Val Miñor	7.794	1,52	7.462	-5,70	6.672	-10,59	6.235	-6,55	6.183	-0,84	6.699	8,34	7.163	6,94	7.563	5,58
Túneles de Artxanda	8.884	1,08	8.757	-1,42	8.379	-4,32	8.676	3,54	9.086	4,73	9.411	3,57	9.752	3,63	9.980	2,34
Eibar (conexión AP-1/AP-8)-Límite Gipuzkoa/Álava	12.940	23,05	13.492	4,27	13.217	-2,04	13.672	3,44	14.437	5,60	14.951	3,56	15.795	5,64	16.329	3,23
TOTAL SECTOR (2)	20.347	-2,93	19.805	-5,19	17.550	-9,33	16.829	-4,11	17.372	2,32	19.090	5,87	20.072	5,23	20.912	4,18

(1) Hasta el año 2003, los datos reflejados corresponden al tramo Castelldefels-Sitges.

(2) Desde el año 2014 se reflejan los datos correspondientes a la I.M.D. total y su variación.

(3) Desde el año 2014 se incluyen los datos de la M-50.

El cuadro 2.7 recoge la I.M.D. de cada autopista de peaje y su variación respecto del año anterior, desde el momento de su puesta en servicio hasta 2017.

Respecto a la evolución de la I.M.D. del "Total sector" cabe señalar que desde el año 1980, momento en el que las autopistas de peaje alcanzan una configuración que se mantuvo hasta mediados de los años 90, cuando se van incorporando nuevas sociedades, se observa que tras la moderada crisis correspondiente al período comprendido entre 1980 y 1984, comienza en 1985 una fase de recuperación que dura hasta 1991, a la que sigue otra de crecimientos moderados que llega hasta 1996. Entre los años 1997 y 2007 el tráfico continuó con crecimientos más elevados. Desde 2008 se ha ido produciendo una pérdida de tráfico que ya había comenzado en los últimos meses de 2007. Esta pérdida se ha detenido en buena parte del sector en 2014, siendo el 2016 positivo en su totalidad.

Con el cuadro 2.7.(Bis) figura la serie de valores anuales de la I.M.D. de peaje de las concesionarias de la Administración General del Estado que se inició en 2013, así como su variación respecto del año anterior.

CUADRO 2.7 Bis
I.M.D. de peaje en las autopistas concedidas por la Adm. Gral. del Estado
y su variación en el periodo 2013-2017

AUTOPISTA	2013		2014		2015		2016		2017	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Montmeló - La Jonquera	37.313	-0,33	38.629	3,53	39.972	3,48	41.528	3,89	42.526	2,41
Barcelona - Tarragona	41.543	-4,92	41.983	1,06	44.695	6,18	46.949	5,04	48.378	3,04
Zaragoza - Mediterráneo	9.404	-7,03	9.682	2,96	10.606	9,26	11.411	7,59	11.915	4,41
Villalba - Adanero	20.669	-5,84	20.934	1,28	22.280	6,43	23.137	3,85	24.277	4,93
Sevilla - Cádiz	18.901	-8,43	19.409	2,69	20.934	7,85	22.278	6,42	23.666	6,23
Tarragona - Valencia	13.367	-6,15	13.540	1,29	14.833	9,55	15.829	6,71	16.488	4,17
Valencia - Alicante	15.324	-7,62	15.371	0,31	16.123	4,90	17.091	6,00	17.972	5,15
Ferrol - Fron.portuguesa	18.309	-6,43	18.330	0,11	19.247	5,00	20.008	3,96	20.803	3,97
Bilbao - Zaragoza	10.876	-5,48	11.111	2,16	11.760	5,84	12.342	4,94	12.958	4,99
Burgos - Armiñón	16.569	-3,74	16.863	1,78	17.497	3,76	18.235	4,22	18.753	2,84
León - Campomanes	7.511	-5,76	7.506	-0,06	7.937	5,74	8.239	3,81	8.523	3,44
Málaga - Estepona	10.803	-9,84	11.179	3,48	12.557	12,33	13.940	11,02	15.319	9,89
Estepona - Guadiaro	12.583	-3,63	12.875	2,32	14.161	9,99	15.481	9,32	16.269	5,09
Alicante - Cartagena	5.240	-1,15	5.377	2,61	5.772	7,34	6.309	9,30	6.795	7,71
AP-6 (Villacastín) - Ávila	6.386	-4,43	6.602	3,37	7.280	10,27	7.522	3,33	7.974	6,00
AP-6 (El Espinar) - Segovia	5.472	-5,03	5.710	4,35	6.219	8,92	6.670	7,25	7.068	5,96
Santiago - Alto de Sto. Domingo	4.611	-7,20	4.666	1,19	5.040	8,00	5.302	5,21	5.541	4,51
León - Astorga	3.219	-9,84	3.179	-1,23	3.416	7,44	3.738	9,43	3.994	6,85
Madrid - Guadalajara	4.506	-22,77	4.245	-5,80	4.511	6,28	4.830	7,07	5.231	8,31
Madrid - Arganda	7.996	-11,51	7.725	-3,39	8.047	4,18	8.537	6,09	9.105	6,65
Madrid - Navalcarnero	7.250	-14,95	6.987	-3,63	7.617	9,02	8.674	13,87	8.819	1,68
Madrid - Ocaña	4.238	-15,75	4.122	-2,72	4.371	6,03	4.717	7,91	5.258	11,47
Eje Aeropuerto	6.358	-11,69	6.565	3,27	6.944	5,77	7.380	6,28	7.906	7,13
Ocaña - La Roda	2.713	-9,81	2.791	2,90	2.767	-0,86	2.830	2,27	3.040	7,42
Madrid - Toledo	749	-19,56	719	-4,06	750	4,37	839	11,80	978	16,59
Cartagena - Vera	1.550	-4,37	1.607	3,65	1.764	9,80	1.987	12,60	2.153	8,37
Circunvalación de Alicante	4.679	-7,98	4.658	-0,46	4.906	5,33	5.327	8,58	5.646	5,98
Alto de las Pedrizas - Málaga	7.054	-2,50	8.150	15,54	10.118	24,15	11.544	14,09	12.562	8,82
TOTAL ADMIN. GENERAL DEL ESTADO	13.011	-5,68	13.234	1,71	14.077	6,31	14.862	5,58	15.518	4,41

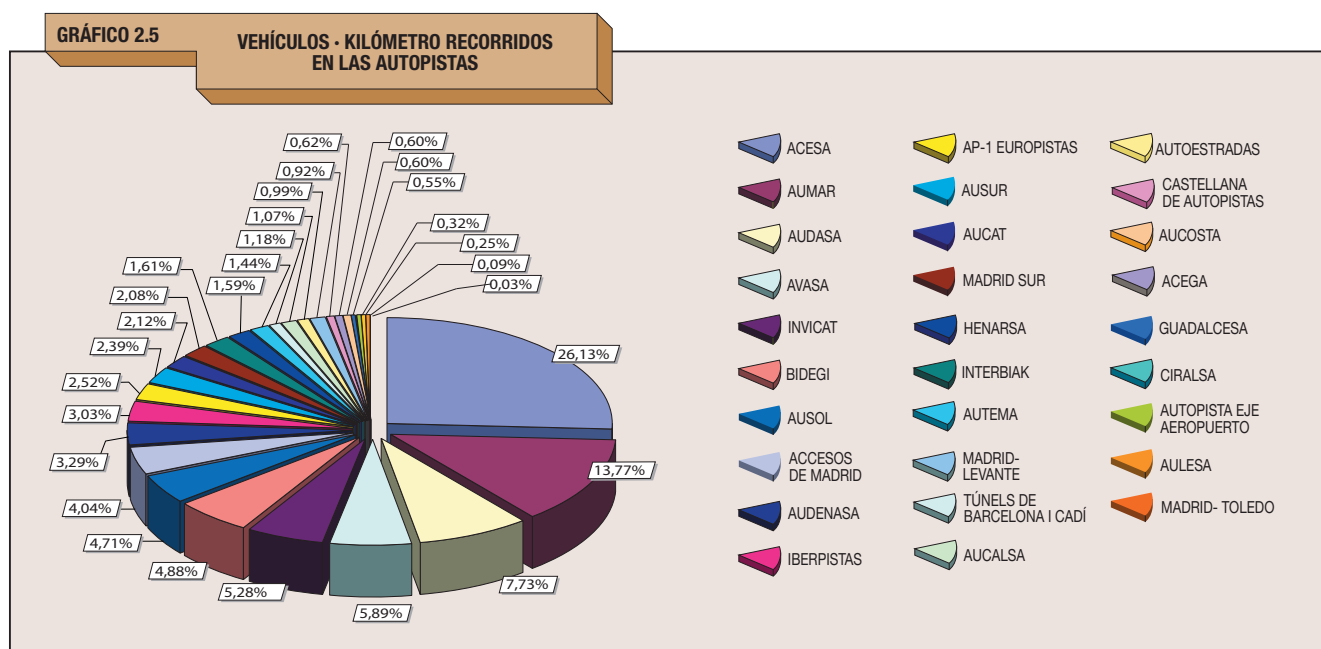
1.7. Vehículos · kilómetro recorridos en las autopistas

El cuadro 2.8 recoge los vehículos.kilómetro recorridos en las autopistas, incluyendo tanto los tramos en que se paga peaje como en los que no. Como en años anteriores, el mayor número de vehículos.kilómetro recorridos en las autopistas de peaje corresponde a Acesa, exactamente el 26,12 por 100 del total del sector.

CUADRO 2.8
Vehículos · kilómetro recorridos en las autopistas (tráfico total)

Concesionaria	VH-KM (millones)	Porcentaje	Diferencia con 2016 (mill·vh· km)
ACESA	6.375,89	26,12	194,03
AUMAR	3.360,24	13,77	138,36
AUDASA	1.886,93	7,73	65,79
AVASA	1.437,27	5,89	63,76
INVICAT	1.289,10	5,28	28,91
BIDEGI	1.191,38	4,88	26,72
AUSOL	1.148,57	4,71	79,43
ACCESOS DE MADRID	986,37	4,04	13,89
AUDENASA	803,38	3,29	23,53
IBERPISTAS	740,38	3,03	34,30
AP-1 EUROPISTAS	613,79	2,52	16,02
AUSUR	582,53	2,39	24,22
AUCAT	516,61	2,12	23,97
MADRID SUR	506,82	2,08	25,93
HENARSA	391,83	1,61	19,96
INTERBIAK	388,41	1,59	30,44
AUTEMA	351,23	1,44	18,33
MADRID - LEVANTE	287,01	1,18	14,92
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	262,12	1,07	7,76
AUCALSA	241,90	0,99	7,41
AUTOESTRADAS	223,28	0,92	14,36
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	151,65	0,62	7,98
AUCOSTA	146,46	0,60	8,80
GUADALCESA	146,38	0,60	11,42
ACEGA	134,95	0,55	4,86
CIRALSA	78,46	0,32	4,29
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	72,91	0,30	1,74
AULESA	61,04	0,25	3,47
MADRID - TOLEDO	20,99	0,09	2,94
TÚNEL DE SÓLLER (1)	10,11	0,04	0,42
TOTAL SECTOR	24.407,98	100,00	917,95

(1) Datos del 2017 hasta el día 28 de diciembre.



2. ACCIDENTES

El cuadro 2.9 recoge, por una parte, el número de accidentes totales, con víctimas y con muertos, y por otra el número de víctimas y muertos producidos en cada una de las autopistas de peaje y en el conjunto del sector. Estos datos se reflejan en el gráfico 2.6.

A partir de los datos recogidos en el cuadro 2.9 se ha elaborado un conjunto de índices de frecuencia y gravedad de accidentes, de general aceptación, que se ha incluido en los cuadros y gráficos posteriores para medir la incidencia de este tipo de siniestros en cada autopista.

Los índices utilizados son los siguientes:

IF1: Accidentes con víctimas por cada 100 millones de vh.km.

IF2: Víctimas por cada 100 millones de vh.km.

IF3: Muertos por cada 100 millones de vh.km.

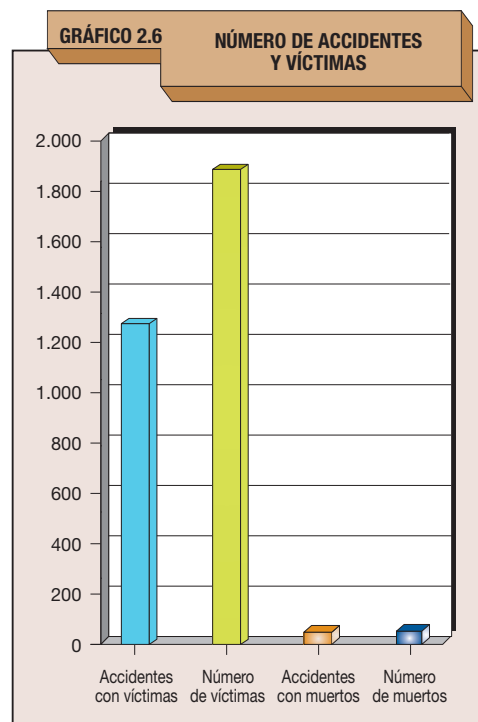
IG1: Víctimas/Accidentes con víctimas

IG2: Muertos/Accidentes con víctimas.

Concluye este apartado con el análisis de los índices IF1, IF2 e IF3, en cada una de las autopistas, presentándose un cuadro y un gráfico para cada uno de ellos, que agrupa las autopistas en función de la I.M.D. que soportan, con el fin de homogeneizar los resultados obtenidos, eliminando la incidencia que el número de vehículos pueda tener sobre los índices en cuestión.

CUADRO 2.9
Número de accidentes y víctimas

Autopistas	Núm. total acciden.	Acciden. con víctimas	Acciden. con muertos	Total víctimas	Total muertos
Montmeló - La Jonquera	688	109	3	162	6
Barcelona - Tarragona	494	83	2	139	2
Montmeló - Papiol	552	132	3	172	3
Zaragoza - Mediterráneo	240	26	1	36	1
Villalba - Adanero	163	20	1	37	1
Sevilla - Cádiz	135	29	0	48	0
Tarragona - Valencia	373	81	3	137	3
Valencia - Alicante	224	39	4	63	4
Ferrol - Fron. portuguesa	299	71	2	98	2
Bilbao - Zaragoza	553	114	3	192	4
Burgos - Armiñón	29	22	1	36	1
León - Campomanes	20	17	0	25	0
Málaga - Estepona	100	37	2	49	2
Estepona - Guadiaro	7	2	0	2	0
Alicante - Cartagena	18	18	0	39	0
AP-6(Villacastín) - Ávila	21	5	0	5	0
AP-6(El Espinar) - Segovia	15	2	1	2	1
Santiago - Alto de Sto. Domingo	24	1	0	1	0
León - Astorga	27	0	0	0	0
Madrid - Guadalajara	91	23	0	30	0
Madrid - Arganda	15	5	0	5	0
Madrid - Navalcarnero	195	80	3	124	3
Madrid - Ocaña	27	13	1	19	1
Eje Aeropuerto	2	1	0	1	0
Ocaña - La Roda	26	11	1	16	1
Madrid - Toledo	5	4	0	5	0
Cartagena - Vera	4	4	1	6	1
Circunvalación Alicante	31	2	0	3	0
Alto de las Pedrizas - Málaga	4	4	0	4	0
TOTAL ESTATALES	4.382	955	32	1.456	36
Barcelona - Montmeló	54	13	0	18	0
Montgat - Blanes	326	99	3	143	3
Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	36	34	1	42	1
Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	46	46	3	71	4
Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	9	9	0	14	0
Tudela - Iruzun	314	42	2	58	2
Sant Cugat - Manresa	55	11	0	13	0
Túnel del Cadí	37	2	0	5	0
Túneles de Vallvidrera	47	7	1	7	1
Castelldefels - El Vendrell	134	28	0	38	0
Túnel de Sóller	0	0	0	0	0
A Coruña - Carballo	6	6	0	8	0
Puxeiros - Val Miñor	4	4	0	5	0
Túneles de Artxanda	11	2	0	2	0
TOTAL OTRAS ADMINIST.	1.079	303	10	424	11
TOTAL SECTOR	5.461	1.258	42	1.880	47



CUADRO 2.10
Índices de accidentes

Autopistas	IF1	IF2	IF3	IG1	IG2
Montmeló - La Jonquera	4,58	6,86	0,26	1,50	0,06
Barcelona - Tarragona	4,08	6,84	0,10	1,68	0,02
Montmeló - Papiol	11,87	15,47	0,27	1,30	0,02
Zaragoza - Mediterráneo	2,76	3,82	0,11	1,38	0,04
Villalba - Adanero	2,71	5,01	0,14	1,85	0,05
Sevilla - Cádiz	3,89	6,43	0,00	1,65	0,00
Tarragona - Valencia	5,05	8,59	0,19	1,70	0,04
Valencia - Alicante	3,59	5,92	0,39	1,65	0,11
Ferrol - Fron. portuguesa	3,76	5,19	0,11	1,38	0,03
Bilbao - Zaragoza	7,86	13,29	0,28	1,69	0,04
Burgos - Armiñón	3,58	5,87	0,16	1,64	0,04
León - Campomanes	7,03	10,33	0,00	1,47	0,00
Málaga - Estepona	3,94	5,52	0,20	1,40	0,05
Estepona - Guadiaro	1,50	1,50	0,00	1,00	0,00
Alicante - Cartagena	3,10	6,70	0,00	2,16	0,00
AP-6(Villacastín) - Ávila	6,99	6,99	0,00	1,00	0,00
AP-6(El Espinar) - Segovia	2,50	2,50	1,25	1,00	0,50
Santiago - Alto de Sto. Domingo	0,74	0,74	0,00	1,00	0,00
León - Astorga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Madrid - Guadalajara	5,87	7,66	0,00	1,30	0,00
Madrid - Arganda	3,93	3,93	0,00	1,00	0,00
Madrid - Navalcarnero	9,31	14,44	0,35	1,55	0,04
Madrid - Ocaña	2,57	3,75	0,20	1,46	0,08
Eje Aeropuerto	1,37	1,37	0,00	1,00	0,00
Ocaña - La Roda	3,83	5,57	0,35	1,45	0,09
Madrid - Toledo	4,20	5,25	0,00	1,25	0,00
Cartagena - Vera	2,70	4,10	0,70	1,52	0,26
Circunvalación de Alicante	2,55	3,82	0,00	1,50	0,00
Alto de las Pedrizas - Málaga	2,73	2,73	0,00	1,00	0,00
TOTAL	4,93	7,52	0,19	1,52	0,04
Barcelona - Montmeló	4,51	6,25	0,00	1,39	0,00
Montgat - Blanes	9,79	14,29	0,30	1,46	0,03
Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	9,15	11,30	0,27	1,24	0,03
Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	5,38	8,31	0,47	1,54	0,09
Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	4,25	6,61	0,00	1,56	0,00
Tudela - Irurzun	5,23	7,22	0,25	1,38	0,05
Sant Cugat - Manresa	4,27	5,69	0,00	1,33	0,00
Túnel del Cadí	2,62	6,56	0,00	2,50	0,00
Túneles de Vallvidrera	3,77	3,77	0,54	1,00	0,14
Castelldefels - El Vendrell	5,42	7,36	0,00	1,36	0,00
Túnel de Sóller	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A Coruña - Carballo	3,89	5,19	0,00	1,33	0,00
Puxeiros - Val Miñor	5,80	7,25	0,00	1,25	0,00
Túneles de Artxanda	11,90	11,90	0,00	1,00	0,00
TOTAL OTRAS ADMINIST.	6,02	8,42	0,22	1,40	0,04
TOTAL SECTOR	5,15	7,70	0,19	1,49	0,04

IF1: Accid. con víct.x100 mill./veh.Km.
IF2: Víctimasx100 mill./veh.Km.
IF3: Muertosx100 mill./veh.Km.

IG1: Víctimas/Accid. con víctimas.
IG2: Muertos/Accid. con víctimas.

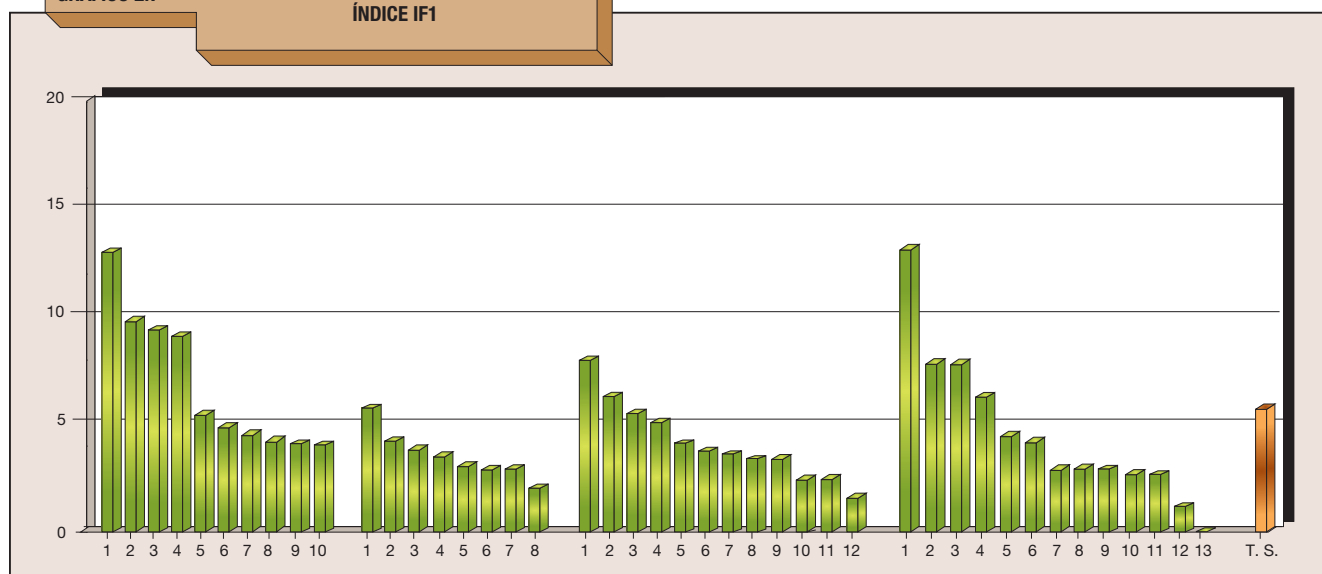
CUADRO 2.11

Índice IF1 (Número de accidentes con víctimas por 100 mill. de vh. · km)

IMD	Nº orden	Autopistas	IF1
Más de 30.000 vh./día	1	Montmeló - Papiol	11,87
	2	Montgat - Blanes	9,79
	3	Madrid - Navacarnero	9,31
	4	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	9,15
	5	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	5,38
	6	Montmeló - La Jonquera	4,58
	7	Barcelona - Montmeló	4,51
	8	Barcelona - Tarragona	4,08
	9	Málaga - Estepona	3,94
	10	Túneles de Vallvidrera	3,77
De 30.000 a 20.000 vh./día	1	Castelldefels - El Vendrell	5,42
	2	Sant Cugat - Manresa	4,27
	3	Sevilla - Cádiz	3,89
	4	Ferrol - Fron. portuguesa	3,76
	5	Alicante - Cartagena	3,10
	6	Villalba - Adanero	2,71
	7	Madrid - Ocaña	2,57
	8	Eje Aeropuerto	1,37
De 20.000 a 10.000 vh./día	1	Bilbao - Zaragoza	7,86
	2	Madrid - Guadalajara	5,87
	3	Tudela - Irurzun	5,23
	4	Tarragona - Valencia	5,05
	5	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	4,25
	6	Madrid - Arganda	3,93
	7	A Coruña - Carballo	3,89
	8	Valencia - Alicante	3,59
	9	Burgos - Armiñón	3,58
	10	Zaragoza - Mediterráneo	2,76
	11	Alto de las Pedrizas - Málaga	2,73
	12	Estepona - Guadiaro	1,50
Menos de 10.000 vh./día	1	Túneles de Artxanda	11,90
	2	León - Campomanes	7,03
	3	AP-6(Villacastín) - Ávila	6,99
	4	Puxeiros - Val Miñor	5,80
	5	Madrid - Toledo	4,20
	6	Ocaña - La Roda	3,83
	7	Cartagena - Vera	2,70
	8	Túnel del Cadí	2,62
	9	Circunvalación de Alicante	2,55
	10	AP-6 (El Espinar) - Segovia	2,50
	11	Santiago - Alto de Sto. Domingo	0,74
	12	León - Astorga	0,00
	13	Túnel de Sóller	0,00
	T.S.	TOTAL SECTOR	5,15

GRÁFICO 2.7

ÍNDICE IF1



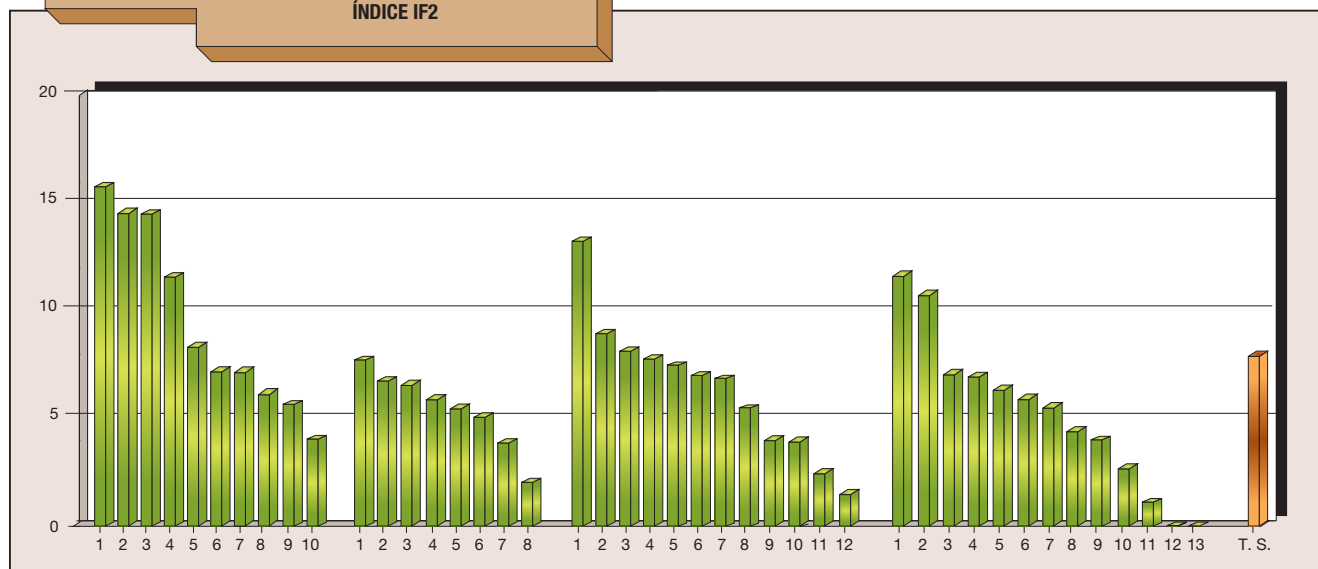
CUADRO 2.12

Índice IF2 (Número de víctimas por 100 mill. de vh. · km)

IMD	Nº orden	Autopistas	IF2
Más de 30.000 vh./día	1	Montmeló - Papiol	15,47
	2	Madrid - Navalcarnero	14,44
	3	Montgat - Blanes	14,29
	4	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	11,30
	5	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	8,31
	6	Montmeló - La Jonquera	6,86
	7	Barcelona - Tarragona	6,84
	8	Barcelona - Montmeló	6,25
	9	Málaga - Estepona	5,52
	10	Túneles de Vallvidrera	3,77
De 20.000 a 30.000 vh./día	1	Castelldefels - El Vendrell	7,36
	2	Alicante - Cartagena	6,70
	3	Sevilla - Cádiz	6,43
	4	Sant Cugat - Manresa	5,69
	5	Ferrol - Fron. portuguesa	5,19
	6	Villalba - Adanero	5,01
	7	Madrid - Ocaña	3,75
	8	Eje Aeropuerto	1,37
De 10.000 a 20.000 vh./día	1	Bilbao - Zaragoza	13,29
	2	Tarragona - Valencia	8,59
	3	Madrid - Guadalajara	7,66
	4	Tudela - Iruzun	7,22
	5	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	6,61
	6	Valencia - Alicante	5,92
	7	Burgos - Armiñón	5,87
	8	A Coruña - Carballo	5,19
	9	Madrid - Arganda	3,93
	10	Zaragoza - Mediterráneo	3,82
	11	Alto de las Pedrizas - Málaga	2,73
	12	Estepona - Guadiaro	1,50
Menos de 10.000 vh./día	1	Túneles de Artxanda	11,90
	2	León - Campomanes	10,33
	3	Puxeiros - Val Miñor	7,25
	4	AP-6(Villacastín) - Ávila	6,99
	5	Túnel del Cadí	6,56
	6	Ocaña - La Roda	5,57
	7	Madrid - Toledo	5,25
	8	Cartagena - Vera	4,10
	9	Circunvalación de Alicante	3,82
	10	AP-6(El Espinar) - Segovia	2,50
	11	Santiago - Alto de Sto. Domingo	0,74
	12	León - Astorga	0,00
	13	Túnel de Sóller	0,00
T.S.		TOTAL SECTOR	7,70

GRÁFICO 2.8

ÍNDICE IF2



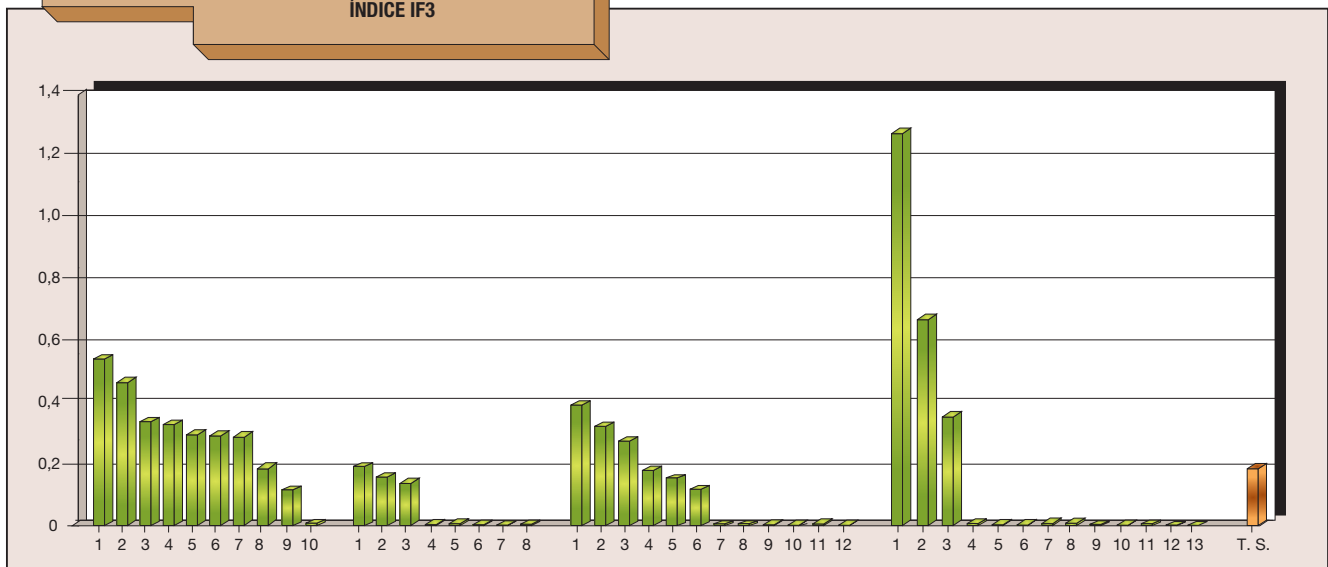
CUADRO 2.13

Índice IF3 (Número de muertos por 100 mill. de vh. · km)

IMD	Nº orden	Autopistas	IF3
Más de 30.000 vh./día	1	Túneles de Vallvidrera	0,54
	2	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	0,47
	3	Madrid - Navalcarnero	0,35
	4	Montgat - Blanes	0,30
	5	Montmeló - Papiol	0,27
	6	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	0,27
	7	Montmeló - La Jonquera	0,26
	8	Málaga - Estepona	0,20
	9	Barcelona - Tarragona	0,10
	10	Barcelona - Montmeló	0,00
De 30.000 a 20.000 vh./día	1	Madrid - Ocaña	0,20
	2	Villalba - Adanero	0,14
	3	Ferrol - Fron. portuguesa	0,11
	4	Castelldefels - El Vendrell	0,00
	5	Alicante - Cartagena	0,00
	6	Sevilla - Cádiz	0,00
	7	Sant Cugat - Manresa	0,00
	8	Eje Aeropuerto	0,00
De 20.000 a 10.000 vh./día	1	Valencia - Alicante	0,39
	2	Bilbao - Zaragoza	0,28
	3	Tudela - Irurzun	0,25
	4	Tarragona - Valencia	0,19
	5	Burgos - Armiñón	0,16
	6	Zaragoza - Mediterráneo	0,11
	7	Madrid - Guadalajara	0,00
	8	A Coruña - Carballo	0,00
	9	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	0,00
	10	Madrid - Arganda	0,00
	11	Alto de las Pedrizas - Málaga	0,00
	12	Estepona - Guadiaro	0,00
Menos de 10.000 vh./día	1	AP-6(El Espinar) - Segovia	1,25
	2	Cartagena - Vera	0,70
	3	Ocaña - La Roda	0,35
	4	Túneles de Artxanda	0,00
	5	León - Campomanes	0,00
	6	Puxeiros - Val Miñor	0,00
	7	AP-6(Villacastín) - Ávila	0,00
	8	Túnel del Cadí	0,00
	9	Madrid - Toledo	0,00
	10	Circunvalación de Alicante	0,00
	11	Santiago - Alto de Sto. Domingo	0,00
	12	León - Astorga	0,00
	13	Túnel de Sóller	0,00
	T.S.	TOTAL SECTOR	0,19

GRÁFICO 2.9

ÍNDICE IF3



3. ASISTENCIAS

Las asistencias mecánicas y sanitarias prestadas durante 2017 se han recogido en los cuadros 2.14 y 2.15, respectivamente, habiéndose clasificado las primeras en reparaciones, suministros y remolcajes.

Asimismo, se han incluido en dichos cuadros el número de asistencias mecánicas y sanitarias por cada 100 millones de vehículos.kilómetro en cada sociedad y en el conjunto del sector, así como su comparación con los valores del año precedente.

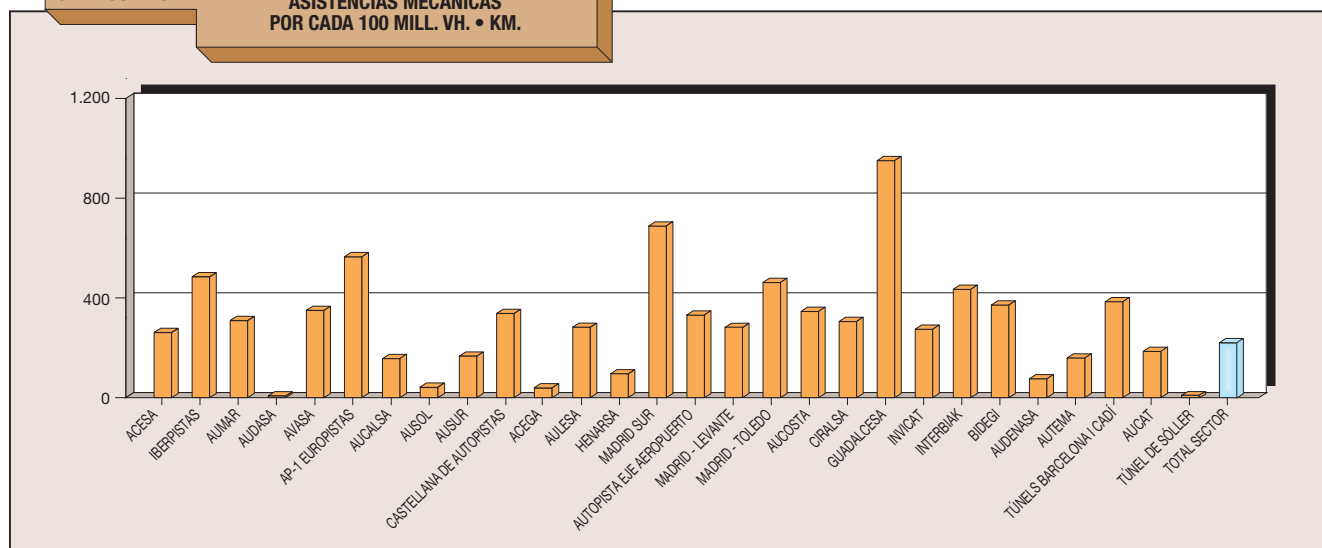
Los gráficos 2.10 y 2.11 recogen los valores alcanzados por dichas magnitudes en cada sociedad concesionaria y en el conjunto del sector.

CUADRO 2.14
Asistencias mecánicas

Concesionaria	Reparaciones	Suministros	Remolcajes	Total	Nº asistencias 100 mill.veh. • km.	
					Índice	Variac. sobre 2016 (%)
ACESA	1.265	213	7.143	8.621	135,21	-12,07
IBERPISTAS	1.419	35	1.766	3.220	434,91	-14,72
AUMAR	1.347	68	4.172	5.587	166,27	21,17
AUDASA	0	6	0	6	0,32	-17,27
AVASA	75	13	3.827	3.915	272,39	48,35
AP-1 EUROPISTAS	3	10	2.768	2.781	453,09	2,75
AUCALSA	21	40	74	135	55,81	-0,86
AUSOL	0	0	128	128	11,14	-11,74
AUSUR	35	9	289	333	57,16	-5,01
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	168	13	349	530	349,50	-0,37
ACEGA	0	0	3	3	2,22	-58,69
AULESA	72	6	107	185	303,10	-10,51
HENARSA	171	0	272	443	113,06	-0,37
ACCESOS DE MADRID				DATO NO DISPONIBLE		
MADRID SUR	273	52	3.090	3.415	673,81	3,36
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	202	0	0	202	277,07	28,03
MADRID - LEVANTE	19	24	537	580	202,09	-4,04
MADRID - TOLEDO	16	11	58	85	405,03	10,77
AUCOSTA	155	34	312	501	342,08	8,00
CIRALSA	102	0	101	203	258,74	-13,16
GUADALCESA	354	7	1.028	1.389	948,91	-9,17
INVICAT	328	20	2.046	2.394	185,71	-14,71
INTERBIAK	128	20	1.441	1.589	409,11	6,35
BIDEGI	0	6	3.776	3.782	317,45	-12,74
AUDENASA	2	2	238	242	30,12	-8,59
AUTEMA	61	9	279	349	99,37	-5,76
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	228	99	689	1.016	387,62	-7,60
AUCAT	92	10	646	748	144,79	19,28
TÚNEL DE SÓLLER	0	0	0	0	0,00	0,00
AUTOESTRADAS				DATO NO DISPONIBLE		
TOTAL SECTOR	6.536	707	35.139	42.382	182,69	-0,73

GRÁFICO 2.10

ASISTENCIAS MECÁNICAS
POR CADA 100 MILL. VH. • KM.

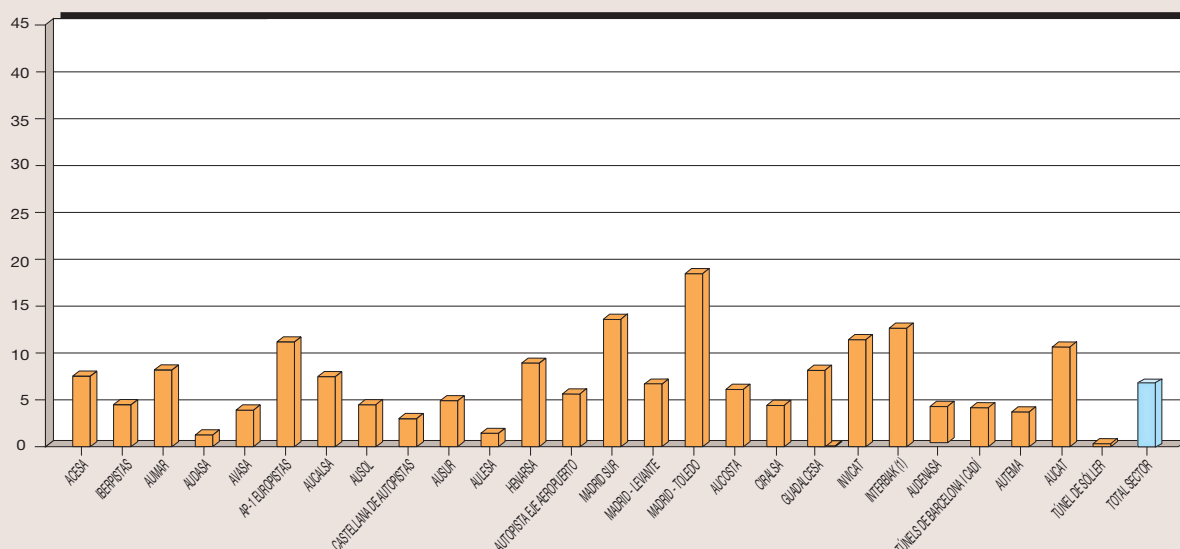


CUADRO 2.15
Asistencias sanitarias

Concesionaria	Total	Nº asistencias 100 mill.veh. • km.	
		Índice	Variac. sobre 2016 (%)
ACESA	472	7,40	0,58
IBERPISTAS	38	5,13	-37,52
AUMAR	254	7,56	-0,60
AUDASA	10	0,53	-12,26
AVASA	63	4,38	-61,65
AP-1 EUROPISTAS	70	11,40	-28,99
AUCALSA	19	7,85	22,79
AUSOL	56	4,88	-3,47
AUSUR	30	5,15	43,76
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	4	2,64	-65,55
ACEGA	DATO NO DISPONIBLE		
AULESA	1	1,64	-5,69
HENARSA	36	9,19	36,66
ACCESOS DE MADRID	DATO NO DISPONIBLE		
MADRID SUR	68	13,42	-11,62
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	4	5,49	-60,96
MADRID - LEVANTE	19	6,62	50,10
MADRID - TOLEDO	4	19,06	-61,77
AUCOSTA	9	6,15	40,99
CIRALSA	4	5,10	278,15
GUADALCESA	13	8,88	19,86
INVICAT	148	11,48	12,16
INTERBIAK (1)	2	11,94	95,96
BIDEGI	DATO NO DISPONIBLE		
AUDENASA	39	4,85	-11,96
AUTEMA	13	3,70	-11,99
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	12	4,58	5,86
AUCAT	56	10,84	-4,64
TÚNEL DE SÓLLER	0	0,00	0,00
AUTOESTRADAS	DATO NO DISPONIBLE		
TOTAL SECTOR	1.444	6,36	-8,76

GRÁFICO 2.11

ASISTENCIAS SANITARIAS
POR CADA 100 MILL. VH. • KM.

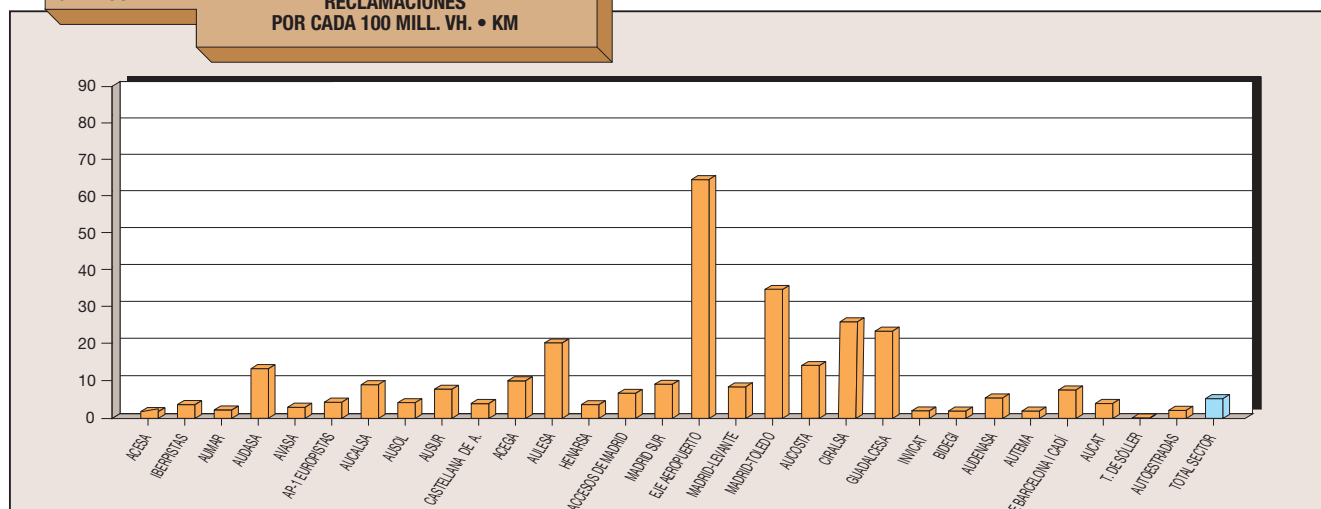


4. RECLAMACIONES

Las reclamaciones formuladas por los usuarios en este dos ejercicio se han incluido en el cuadro 2.16, distribuidas por sociedades concesionarias y por sus motivos. Recoge también este cuadro las tasas de reclamaciones por cada 100 millones de vehículos.kilómetro recorridos en cada autopista y en el conjunto del sector, así como su porcentaje de variación sobre el año anterior.

GRÁFICO 2.12

RECLAMACIONES
POR CADA 100 MILL. VH. • KM



CUADRO 2.16

Reclamaciones de usuarios

Concesionarias	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Total	Nº reclamaciones 100 mill. veh. • km.	
																	Índice	Variación sobre 2016 (%)
ACESA	2	2	5	12	1	0	5	1	0	0	0	9	1	0	0	38	0,60	-27,76
IBERPISTAS	0	1	5	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	13	1,76	-43,65
AUMAR	0	1	5	17	11	2	2	0	0	0	0	6	0	0	0	44	1,31	-51,51
AUDASA	1	4	2	23	31	4	0	2	0	0	31	32	0	1	88	219	11,61	12,43
AVASA	0	2	5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	13	0,90	-37,88
AP-1 EUROPISTAS	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	2	14	2,28	-19,80
AUCALSA	0	0	2	2	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18	7,44	-43,71
AUSOL	0	6	4	0	5	0	2	3	0	0	7	0	0	0	14	41	3,57	-30,61
AUSUR	0	4	2	26	7	3	0	0	0	0	2	0	0	0	2	46	7,90	-35,17
CASTELLANA DE AU.	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2,64	-70,85
ACEGA	0	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	8	13	9,63	25,32
AULESA	0	1	0	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	19,66	-52,84
HENARSA	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	16	19	4,85	50,27
ACCESOS DE MADRID	0	8	2	5	13	1	2	2	0	0	6	2	0	0	28	69	7,00	33,39
MADRID SUR	0	2	1	18	7	3	0	1	0	0	0	1	0	0	6	39	7,70	-15,90
AU. EJE AEROPUERTO	0	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	46	63,09	-29,84
MADRID - LEVANTE	0	0	1	5	1	3	0	0	0	0	2	0	0	0	4	16	5,57	51,68
MADRID - TOLEDO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	33,36	-45,27
AUCOSTA	1	3	3	0	0	1	4	3	0	0	1	0	0	0	3	19	12,97	-10,71
CIRALSA	0	3	2	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	9	20	25,49	215,12
GUADALCESA	0	0	1	0	12	0	2	1	0	0	8	1	0	0	9	34	23,23	-44,02
INVICAT	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0,39	-62,40
INTERBIAK	SIN DATOS																	
BIDEGI	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10	0,84	-30,17
AUDENASA	0	0	1	2	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1,87	-2,93
AUTEMA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0,85	-74,15
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	7	7	2,67	-2,96
AUCAT	0	0	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	1,74	-73,18
TÚNEL DE SÓLLER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
AUTOESTRADAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,51	-80,00
TOTAL SECTOR	4	38	46	137	148	28	22	13	0	0	62	59	2	4	231	794	3,31	-20,05

1 Dificultades entrega libro de reclamaciones

2 Comportamiento incorrecto empleados

3 Tarifas o grupos tarifarios

4 Sistemas de peaje

5 Señalización

6 Conservación y mantenimiento

7 Obstáculos en la calzada

8 Animales sueltos

9 Asistencia mecánica

10 Asistencia sanitaria

11 Tarjetas de crédito

12 Retenciones de tráfico

13 Iluminación

14 Otros servicios

15 Otros

5. PLANTILLA

El cuadro 2.17 recoge la plantilla de personal a 31 de diciembre de 2017 correspondiente a cada una de las sociedades concesionarias y al conjunto del sector, obtenida ésta última como suma de las anteriores. De acuerdo con la actividad que cada persona desempeña, se han establecido tres grandes grupos: servicios generales, peaje y mantenimiento. El gráfico 2.13 da una idea de la distribución de la plantilla del conjunto del sector por actividades.

Con los datos anteriores se ha calculado la tasa del número de empleados por kilómetro de autopista en servicio en cada una de las sociedades y en el conjunto del sector, tal como aparecen en el cuadro 2.18 y en el gráfico 2.14. Los valores de las mismas varían entre el 0,40 de Madrid-Levante y el 6,25 de Eje Aeropuerto, estimándose la media en 1,05.

CUADRO 2.17
Clasificación por actividades

Concesionarias	Servicios generales	Peaje	Mantenimiento	Total
ACESA	82	418	177	677
IBERPISTAS + CASTELLANA DE AUTOPISTAS	34	66	83	183
AUMAR	37	151	117	305
AUDASA	25	126	58	209
AVASA	29	118	53	200
AP-1 EUROPISTAS	24	65	40	129
AUCALSA	14	22	35	71
AUSOL	21	32	37	90
AUSUR	10	32	25	67
ACEGA	7	9	24	40
AULESA	4	32	8	44
HENARSA	16	87	37	140
ACCESOS DE MADRID	15	92	13	120
MADRID SUR	17	20	51	88
EJE AEROPUERTO	16	28	11	55
MADRID-LEVANTE	7	18	45	70
MADRID-TOLEDO	9	35	31	75
AUCOSTA	10	72	25	107
CIRALSA	31	20	15	66
GUADALCESA	11	21	3	35
INVICAT	4	144	24	172
AUDENASA	14	49	42	105
AUTEMA	14	21	12	47
AUCAT	4	64	26	94
TÚNEL DE SÓLLER	3	10	3	16
AUTOESTRADAS	2	57	1	60
TOTAL SECTOR	460	1.809	996	3.265

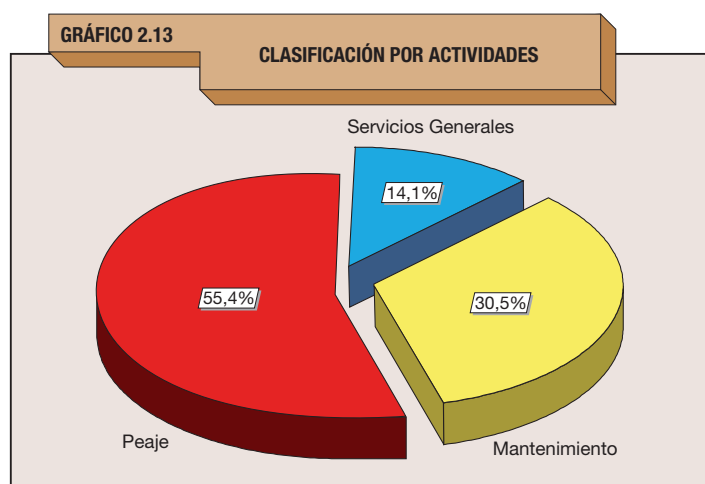
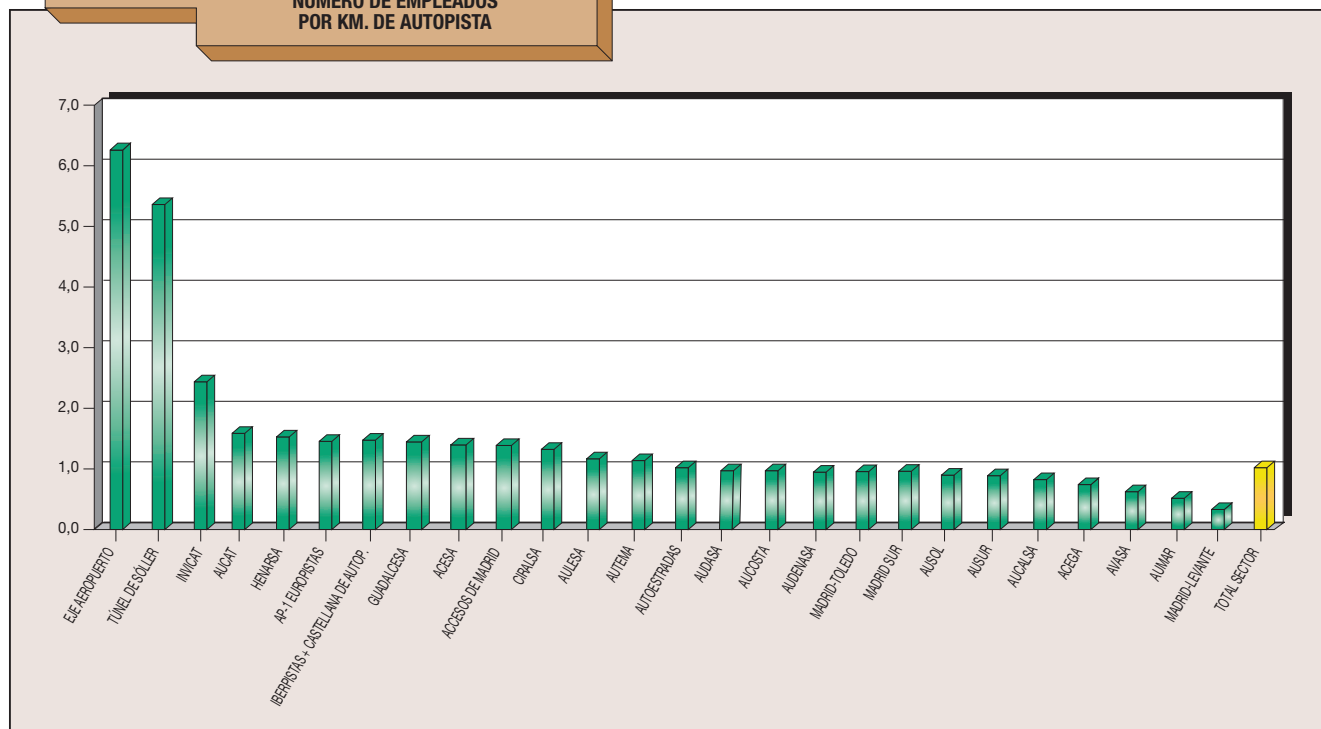


GRÁFICO 2.14

NÚMERO DE EMPLEADOS
POR KM. DE AUTOPISTA

CUADRO 2.18

Número de empleados por km. de autopista

Concesionarias	Nº de empleados/ km. de autopista
EJE AEROPUERTO	6,25
TÚNEL DE SÓLLER	5,33
INVICAT	2,59
AUCAT	1,67
HENARSA	1,64
AP-1 EUROPISTAS	1,53
IBERPISTAS + CASTELLANA DE AU.	1,52
GUADALCESA	1,43
ACESA	1,42
ACCESOS DE MADRID	1,31
CIRALSA	1,23
AULESA	1,16
AUTEMA	1,09
AUTOESTRADAS	1,04
AUDASA	0,95
AUCOSTA	0,94
AUDENASA	0,93
MADRID-TOLEDO	0,93
MADRID SUR	0,89
AUSOL	0,88
AUSUR	0,87
AUCALSA	0,82
ACEGA	0,71
AVASA	0,68
AUMAR	0,65
MADRID-LEVANTE	0,40
TOTAL SECTOR	1,05

6. TARIFAS Y PEAJES

Se cierra el capítulo de explotación con este apartado dedicado a las tarifas y peajes aplicados en las diferentes autopistas.

La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social regula la revisión de las tarifas de las autopistas dependientes de la Administración General del Estado, indicando que los peajes resultantes se pondrán en vigor a partir del 1 de enero de cada año. En aplicación de esta ley los peajes se revisan anualmente para su implantación en dicha fecha. En su determinación influye la variación del Índice de Precios de Consumo (IPC) y en menor medida la variación del tráfico real sobre las previsiones de cada concesionaria. La variación correspondiente al IPC en 2017 fue del -0,41 por 100, aunque por el efecto del tráfico algunas sociedades revisaron con alguna variación sobre este coeficiente. Asimismo, hay varias sociedades concesionarias que tienen aprobados incrementos extraordinarios de tarifas sobre el derivado de la Ley 14/2000, según lo plasmado en los correspondientes reales decretos de modificación de concesión.

Los cuadros 2.19 y 2.20 recogen los precios medios por kilómetro aplicados en cada autopista y en cada sociedad concesionaria y en el conjunto del sector, para los vehículos de los grupos Ligeros, Pesados 1 y Pesados 2, así como una media de éstos tanto para aquéllas como para el sector, separando las concesiones de la Administración General del Estado y las de otras administraciones.

El precio medio por kilómetro por grupo tarifario para cada concesión se ha obtenido dividiendo el peaje de su recorrido más largo por la longitud de tronco del mismo y el "valor medio" de cada concesión como media ponderada de los anteriores, dando a los vehículos Ligeros un peso del 86 por 100, a los Pesados 1 del 5 por 100 y a los Pe-

CUADRO 2.19

Precios medios en euros por km. en las concesiones de la Administración General del Estado, el 31-12-2017

Concesionarias	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	Valor medio
IBERPISTAS	0,1760	0,3527	0,3958	0,2046
EJE AEROPUERTO (ponderada por tiempo)	0,1549	0,1947	0,1947	0,1605
Eje Aeropuerto (tarifa punta)	0,2066	0,2595	0,2595	0,2140
AUCALSA	0,1486	0,1889	0,2419	0,1590
AP-1 EUROPISTAS (1)	0,1423	0,1530	0,1530	0,1438
ACCESOS DE MADRID	0,1250	0,1751	0,2124	0,1354
R-3, M-40 - Arganda del Rey (tarifa valle)	0,1150	0,1622	0,1947	0,1246
R-3, M-40 - Arganda del Rey (tarifa punta)	0,1283	0,1740	0,2183	0,1387
R-3, M-40 - Arganda del Rey (ponderado por tiempo)	0,1172	0,1641	0,1985	0,1268
R-5, M-40 - Navalcarnero (tarifa valle)	0,1311	0,1845	0,2233	0,1420
R-5, M-40 - Navalcarnero (tarifa punta)	0,1472	0,2006	0,2508	0,1592
R-5, M-40 - Navalcarnero (ponderado por tiempo)	0,1337	0,1871	0,2277	0,1448
MADRID SUR (ponderado por tiempo)	0,1273	0,1450	0,1697	0,1320
R-4, M-50 - Ocaña (tarifa transición)	0,0959	0,1083	0,1273	0,0994
R-4, M-50 - Ocaña (tarifa punta)	0,1909	0,2175	0,2546	0,1980
AUSOL	0,1129	0,1478	0,2058	0,1230
Málaga-Estepona (temporada normal)	0,0924	0,1492	0,1837	0,1035
Málaga-Estepona (temporada alta)	0,1492	0,1492	0,2471	0,1580
Málaga-Estepona (ponderada por tiempo) (2)	0,1141	0,1492	0,2078	0,1243
Estepona-Guadiaro (temporada normal)	0,0867	0,1289	0,1689	0,0962
Estepona-Guadiaro (temporada alta)	0,1444	0,1644	0,2467	0,1546
Estepona-Guadiaro (ponderada por tiempo)	0,1087	0,1424	0,1985	0,1184
AVASA	0,1077	0,1958	0,2272	0,1228
ACESA	0,1071	0,1704	0,2336	0,1216
Montmeló-La Jonquera	0,1042	0,1675	0,2117	0,1170
Barcelona-Tarragona	0,1046	0,1913	0,2411	0,1212
Zaragoza-Mediterráneo	0,1100	0,1624	0,2439	0,1247
AUMAR	0,1132	0,1594	0,1754	0,1211
Sevilla-Cádiz	0,1081	0,1899	0,2109	0,1214
Tarragona-Valencia	0,1138	0,1536	0,1686	0,1208
Valencia-Alicante	0,1145	0,1545	0,1697	0,1214
AUDASA	0,1047	0,1795	0,2289	0,1196
CIRALSA (ponderada por tiempo)	0,1101	0,1555	0,1884	0,1194
Circunvalación Alicante (tarifa valle)	0,1035	0,1456	0,1772	0,1122
Circunvalación Alicante (tarifa punta)	0,1316	0,1877	0,2246	0,1428
HENARSA	0,1119	0,1119	0,1899	0,1189
R-2, tramo M-40 - M-50 (tarifa normal)	0,1000	0,1000	0,1700	0,1063
R-2, tramo M-40 - M-50 (tarifa punta)	0,2100	0,2100	0,3400	0,2217
R-2, tramo M-40 - M-50 (ponderada por tiempo) (3)	0,1367	0,1367	0,2267	0,1448
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (tarifa diurna)	0,1305	0,1305	0,2152	0,1381
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (tarifa nocturna)	0,0371	0,0371	0,0857	0,0415
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (ponderada por tiempo)	0,1071	0,1071	0,1829	0,1140
ACEGA	0,1051	0,1775	0,2111	0,1183
AULESA (ponderada por tiempo)	0,1053	0,1473	0,1791	0,1140
León-Astorga (tarifa diurna)	0,1314	0,1765	0,2150	0,1412
León-Astorga (tarifa nocturna)	0,0531	0,0889	0,1075	0,0598
GUADALCESA (ponderada por tiempo)	0,1043	0,1326	0,1929	0,1137
Alto de Las Pedrizas - Málaga (tarifa baja)	0,1159	0,1605	0,2301	0,1284
Alto de Las Pedrizas - Málaga (tarifa alta)	0,1766	0,2033	0,3014	0,1891
MADRID-LEVANTE (ponderada por tiempo)	0,1009	0,1424	0,1715	0,1093
Ocaña - La Roda (tarifa baja)	0,1043	0,1455	0,1776	0,0918
Ocaña - La Roda (tarifa media y alta)	0,1208	0,1714	0,2051	0,1067
MADRID-TOLEDO (ponderada por tiempo)	0,1009	0,1423	0,1710	0,1093
Madrid - Toledo (tarifa laborables)	0,1211	0,1711	0,2050	0,1311
Madrid - Toledo (tarifa festivos y especiales)	0,1009	0,1421	0,1711	0,1093
AUCOSTA (ponderada por tiempo)	0,0952	0,1434	0,1730	0,1046
Cartagena - Vera (tarifa valle)	0,0417	0,0846	0,1048	0,0495
Cartagena - Vera (tarifa punta)	0,1219	0,1728	0,2070	0,1321
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	0,0818	0,1368	0,1693	0,0924
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa normal)	0,0606	0,1255	0,1580	0,0726
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa punta)	0,0996	0,1255	0,1580	0,1061
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa valle)	0,0368	0,1255	0,1580	0,0521
AP-6 (Villacastín)-Ávila (ponderada por tiempo)	0,0665	0,1255	0,1580	0,0777
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa normal)	0,0848	0,1462	0,1787	0,0964
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa punta)	0,1390	0,1462	0,1787	0,1429
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa valle)	0,0560	0,1462	0,1787	0,0715
AP-6 (El Espinar)-Segovia (ponderada por tiempo)	0,0945	0,1462	0,1787	0,1047
AUSUR (ponderada por tiempo)	0,0707	0,1031	0,1290	0,0776
Alicante-Cartagena (temporada normal)	0,0548	0,0966	0,1240	0,0631
Alicante-Cartagena (temporada alta)	0,0966	0,1136	0,1371	0,1011
TOTAL ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	0,1113	0,1677	0,2057	0,1226

Los periodos tarifarios se pueden consultar en el cuadro 2.21

(1) En la autopista Burgos-Armiñón los autocares del grupo pesados 1 tienen un peaje medio por km. de 0,2705 euros y los del grupo pesados 2 de 0,2936 euros.

(2) El peaje medio por km. para los autocares comprendidos en pesados 1 y pesados 2 es para T. normal de 0,1837 euros y para T. alta de 0,2471 euros.

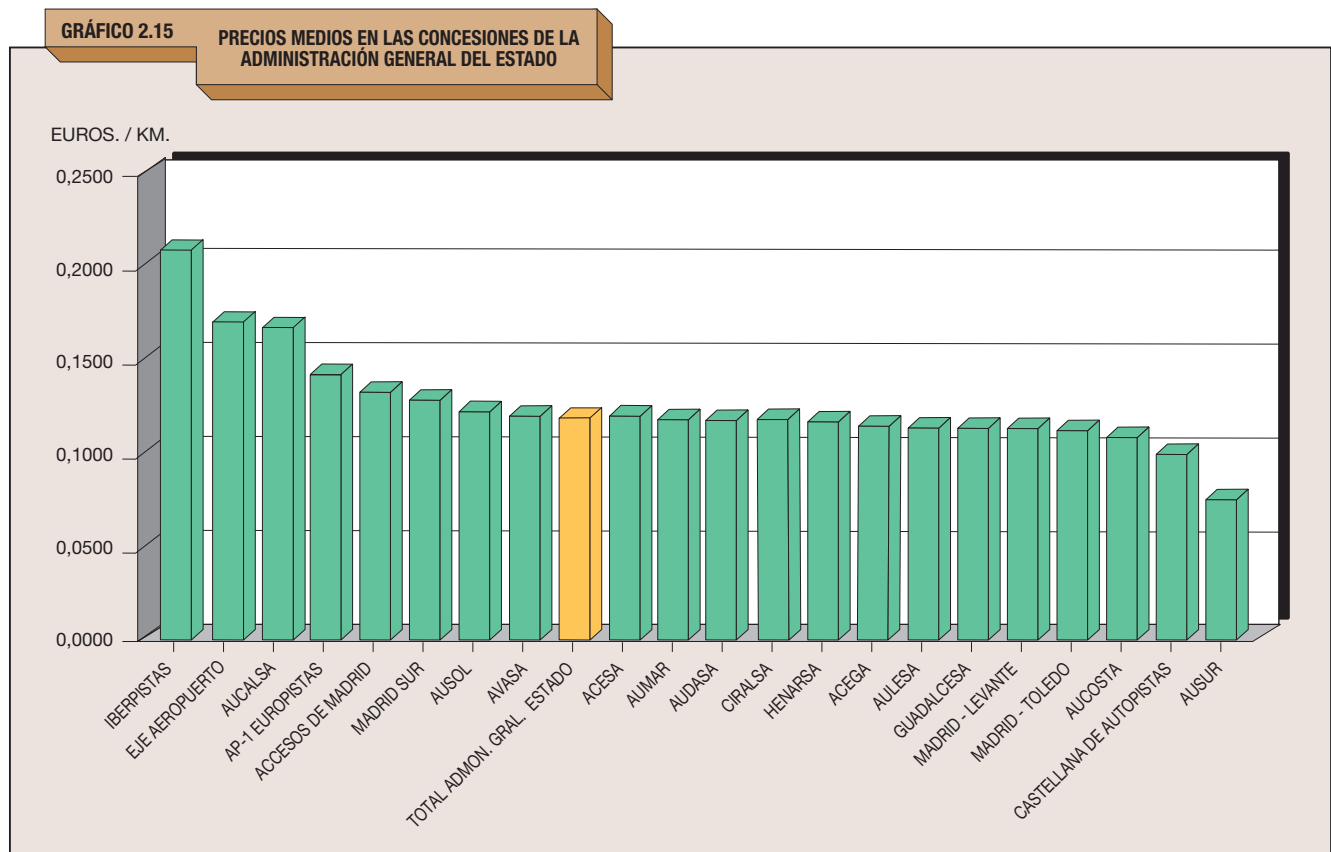
(3) Peajes medio por km. autocares de Pesados 1: T. Punta, 0,2300 euros; T. Normal, 0,1700 euros; T. Diurna, 0,1829 euros; T. Nocturna, 0,0533 euros.

sados 2 del 9 por 100. Los valores incluyen un IVA del 21 por 100. En las autopistas que tienen discriminación de tarifas se ha calculado la media ponderada de las mismas por tiempo, indicándose con una nota cuando se aplica cada una de ellas. Para el conjunto del sector, el precio medio se ha obtenido como media ponderada respecto de las longitudes de las distintas concesiones.

Los gráficos 2.15 y 2.16 representan el precio medio por kilómetro en cada sociedad concesionaria, ordenados de

mayor a menor, considerando en el primero de ellos las sociedades concesionarias de la Administración General del Estado y en el segundo las correspondientes a concesiones de Comunidades Autónomas.

El cuadro 2.21 recoge los peajes vigentes a 31 de diciembre de 2017 en los recorridos más significativos de las autopistas. Los extremos de los tramos se han tomado de forma que combinando éstos pueda determinarse el peaje de un itinerario que incluya una o más autopistas.

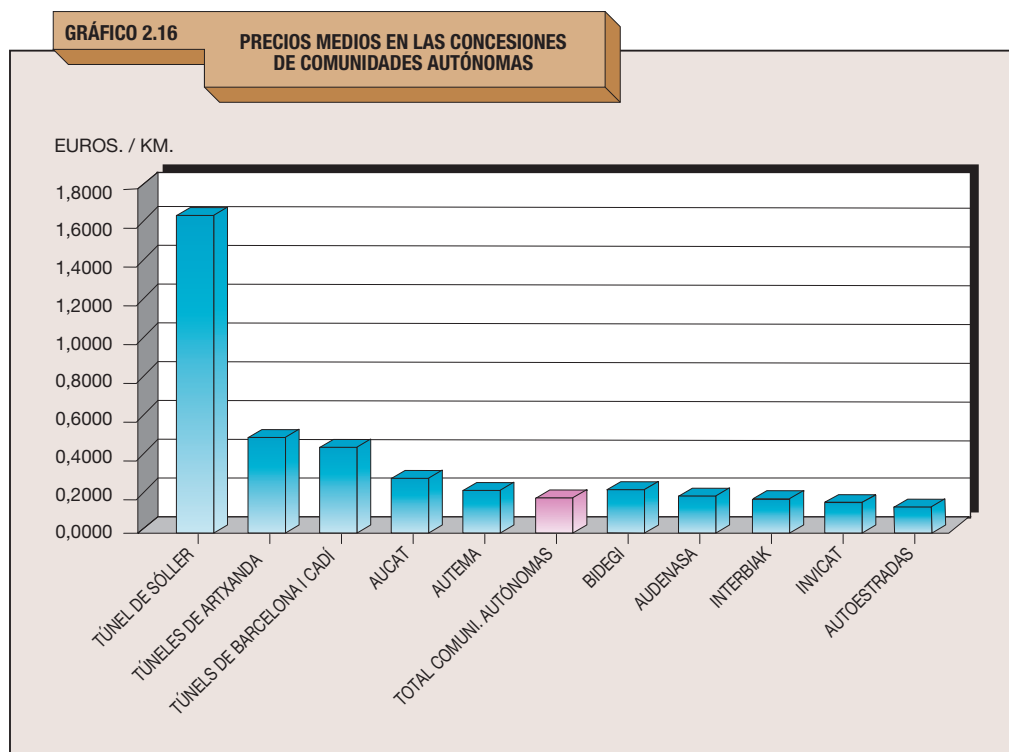


CUADRO 2.20

Precios medios en euros por km. en las concesiones de las Comunidades Autónomas, el 31-12-2017

Concesionarias	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	Valor medio
TÚNEL DE SÓLLER	1,4530	2,2934	2,5926	1,5976
TÚNELES DE ARTXANDA (ponderado por tiempo)	0,4254	0,4308	0,4372	0,4267
Túneles de Artxanda (tarifa laborable)	0,6313	0,6313	0,6313	0,6313
Túneles de Artxanda (tarifa festivo)	0,3799	0,4078	0,4413	0,3868
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	0,3334	0,6774	0,8292	0,3952
Túnel del Cadí	0,3919	0,8552	1,0259	0,4721
Túneles de Vallvidrera (ponderado por tiempo)	0,2289	0,3601	0,4781	0,2579
Túneles de Vallvidrera (tarifa valle)	0,2234	0,3513	0,4666	0,2517
Túneles de Vallvidrera (tarifa punta)	0,2510	0,3951	0,5243	0,2828
AUCAT	0,1895	0,3345	0,4101	0,2166
AUTEMA (ponderado por tiempo)	0,1639	0,2439	0,3052	0,1806
Sant Cugat-Manresa (de lunes a viernes,no festivos)	0,1308	0,1945	0,2435	0,1441
Sant Cugat-Manresa (sábados, domingos y festivos)	0,2377	0,3538	0,4426	0,2619
BIDEGI	0,1327	0,2312	0,2712	0,1501
AUDENASA	0,1102	0,1538	0,2096	0,1213
INTERBIAK	0,0981	0,2387	0,2693	0,1205
INVICAT	0,0956	0,1538	0,1920	0,1072
Barcelona-Montmeló	0,1134	0,1831	0,2303	0,1274
Montgat-Palafolls	0,0908	0,1459	0,1816	0,1017
AUTOESTRADAS	0,0714	0,1059	0,1403	0,0793
A Coruña-Carballo	0,0755	0,1118	0,1480	0,0839
Puxeiros-Val Miñor	0,0660	0,0980	0,1300	0,0734
TOTAL COMUNIDADES AUTÓNOMAS	0,1555	0,2674	0,3277	0,1766

Los periodos tarifarios se pueden consultar en el cuadro 2. 21.



CUADRO 2.21

Peajes vigentes el 31-12-2017 en los distintos tramos de autopistas de peaje (expresados en euros)

Autopista	Tramo	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2				
AP-1	Burgos - Armiñón (1) Burgos-Autopista AP-68	12,00 11,50	12,90 12,35	12,90 12,35				
	Vitoria/Gasteiz-Eibar A-8 (Eibar) - Vitoria	7,49	12,80	15,00				
AP-2	Zaragoza -Mediterráneo (AP-7)	23,70	35,00	52,55				
	Zaragoza-Lleida	14,45	21,30	32,00				
	Lleida-Mediterráneo (AP-7)	10,70	15,85	23,75				
AP-4	Sevilla-Cádiz	7,20	12,65	14,05				
AP-6	Villalba-Adanero	12,25	24,55	27,55				
	Villalba.-San Rafael	4,40	13,60	15,45				
	San Rafael-Adanero	7,05	12,30	13,60				
AP-7	Montmeló-Frontera francesa Montmeló-Girona Sur Girona Sur-Frontera francesa	14,15 7,25 7,55	22,75 11,55 12,25	28,75 14,75 15,35				
	Barcelona (Molins de Rei)-Tarragona (Salou) Molins de Rei-Autopista AP-2 Autopista AP-2 - Tarragona Autopista AP-2 - Salou	10,50 5,26 3,78 5,18	19,20 9,44 7,03 9,66	24,20 11,88 8,87 12,18				
	Tarragona (Salou)-Valencia (Puzol) Salou-Castellón Norte Castellón Norte-Puzol	25,65 19,30 6,60	34,60 26,05 8,90	38,00 28,60 9,75				
	Valencia (Silla)-Alicante (San Juan) Silla-Benidorm Benidorm-San Juan	17,00 13,50 3,90	22,95 18,25 5,25	25,20 20,05 5,80				
	Circunvalación de Alicante	T.valle (19) T.punta (19)	2,95 3,75	4,15 5,35	5,05 6,40			
	Alicante-Cartagena	T.normal T.alta (3)	4,20 7,40	7,40 8,70	9,50 10,50			
	Cartagena-Vera	T.valle T.punta (16)	4,75 13,90	9,65 19,70	11,95 23,60			
	Málaga-Estepona (2)	T.normal T.alta (3)	7,65 12,35	12,35 12,35	15,20 20,45			
	Estepona-Guadiaro	T.normal T.alta (3)	1,95 3,25	2,90 3,70	3,80 5,55			
	A-8	Bilbao-Behobia Bilbao (Basauri)-Ermua Ermua-San Sebastián San Sebastián-Behobia	12,40 3,55 6,42 2,43	24,31 8,64 11,44 4,23	28,15 9,75 13,34 5,06			
		AP-9	El Ferrol-Frontera portuguesa El Ferrol (Fene)-Santiago A Coruña-Santiago Santiago-Pontevedra Pontevedra-Vigo Pontevedra-Tui	20,00 8,50 6,25 5,35 3,60 6,15	34,30 15,35 11,10 9,00 5,85 9,95	43,75 19,10 13,70 11,35 7,80 13,30		
			AP-15	Tudela (AP-68) - Irurzun Tudela (AP-68) - Pamplona Pamplona-Irurzun	11,25 9,10 2,15	15,70 12,95 2,75	21,40 17,65 3,75	
				AP-36	Ocaña-La Roda	T.baja T.media y alta (17)	13,30 15,40	18,55 21,85
	AP-41				Madrid-Toledo	T.días laborables T.festivos y especiales (18)	7,50 6,25	10,60 8,80
		AP-46	Alto de Las Pedrizas-Málaga	T.baja (20) T.alta (20)	3,25 4,95	4,50 5,70	6,45 8,45	
AP-51	Autopista AP-6 - Ávila			T.normal T.punta (5) T.valle (4)	1,40 2,30 0,85	2,90 2,90 2,90	3,65 3,65 3,65	
		AP-53	Santiago-Alto de Santo Domingo	5,95	10,05	11,95		
		AG-55	A Coruña-Carballo	2,50	3,70	4,90		
AG-57	Puxeiros-Val Miñor	1,65	2,45	3,25				
AP-61	Autopista AP-6 - Segovia	T.normal T.punta (5) T.valle (4)	2,35 3,85 1,55	4,05 4,05 4,05	4,95 4,95 4,95			
		AP-66	Campomanes-León	12,90	16,40	21,00		
		AP-68	Bilbao-Zaragoza Bilbao-Autopista AP-1 Autopista AP-1 - Autopista AP-15 Autopista AP-15 - Zaragoza	31,70 9,80 12,80 9,25	57,65 17,95 23,70 16,25	66,90 20,35 27,35 19,50		
AP-71	León-Astorga			T. diurna T. nocturna(4)	4,95 2,00	6,65 3,35	8,10 4,05	
				R-2	Tramo entre M-40 y M-50 (8) Tramo desde M-50 a Guadalajara (8)	T.normal T.punta (6) T. diurna (7) T. nocturna	1,00 2,10 6,85 1,95	1,00 2,10 6,85 1,95

CUADRO 2.21 (continuación)

Peajes vigentes el 31-12-2017 en los distintos tramos de autopistas de peaje (expresados en euros)

Autopista	Tramo	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	
R-3	M-40 - Arganda del Rey	T.valle	3,90	5,50	6,60
		T.punta (10)	4,35	5,90	7,40
R-4	M-50 - Ocaña	T. transición (12)	5,05	5,70	6,70
		T. punta (12)	10,05	11,45	13,40
R-5	M-40 - Navalcarnero	T.valle	4,05	5,70	6,90
		T.punta (11)	4,55	6,20	7,75
M-12	Eje Aeropuerto	T.punta (13)	1,95	2,45	2,45
C-16	Manresa-San Cugat (9)	de lunes a viernes	5,64	8,39	10,50
		Sábados, domingos y festivos	10,25	15,26	19,09
C-16	Túnel del Cádiz (9)		11,64	25,40	30,47
C-31 y C-32	Montgat-Palafolls Montgat-Mataró Mataró-Blanes		4,75	7,63	9,50
			1,37	2,19	2,73
			3,38	5,44	6,77
C-32	Castelldefels-El Vendrell (9)		10,67	18,83	23,09
C-33	Barcelona-Montmeló		1,61	2,60	3,27
	Túneles de Vallvidrera (9)	T. Valle	3,72	5,85	7,77
		T. Punta (14)	4,18	6,58	8,73
	Túnel de Sóller (9)		5,10	8,05	9,10
	Túneles de Artxanda	T. Laborables (15)	1,13	1,13	1,13
		T. Festivos	0,68	0,73	0,79

- LIGEROS:
- LIGEROS:
- 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:
- 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:
- Camiones y autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.
- Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y al menos de un eje con rueda gemela.
- (1) En esta autopista los autocares del grupo Pesados 1 tienen un peaje de 22,80 y 21,85 euros para los recorridos señalados y los incluidos en el grupo Pesados 2 de 24,75 y 23,70 euros.
- (2) Peajes autocares de Pesados 1: T. Normal, 15,20 euros y T. alta, 20,45 euros.
- (3) Temporada alta: meses de junio, julio, agosto, septiembre y diecisiete días en Semana Santa (desde el viernes Semana de Pasión, hasta el domingo siguiente al de Pascua de Resurrección, ambos incluidos).
- (4) Tarifa nocturna /Tarifa valle: todos los días del año desde las veintitrés hasta las siete horas del día siguiente.
- (5) Tarifa de pascua: desde el lunes de pascua inclusive, desde las siete hasta las veintitrés horas. Todos los viernes desde las quince hasta las veintitrés horas. Todos los sábados y domingos, así como desde el lunes santo hasta el lunes de pascua inclusive, desde las siete hasta las veintitrés horas.
- (6) El nivel tarifario hora punta será de aplicación durante ocho horas diarias, de la siguiente forma:
-de lunes a jueves, en sentido Madrid-Guadalajara, de 6,30 a 10,30 horas y de 16,30 a 20,30 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 7 a 10,30 horas y de 16 a 20,30 horas.
-los viernes, en sentido Madrid-Guadalajara, de 8 a 9,30 horas y de 13,30 a 20 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 7 a 10 horas y de 13,30 a 18,30 horas.
-los sábados, en sentido Madrid-Guadalajara, de 8,30 a 15,30 horas y de 17,30 a 18,30 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 10,30 a 15 horas y de 17,30 a 21 horas.
-los domingos y festivos, en sentido Madrid-Guadalajara, de 9,30 a 15,30 horas y de 17 a 19 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 13 a 15 horas y de 16 a 22 horas.
- (7) El nivel tarifario hora diurna se aplicará durante dieciocho horas diarias, de la siguiente forma:
-de lunes a viernes, en sentido Madrid-Guadalajara, de 5,30 a 23,30 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 6 a 24 horas.
-los sábados, domingos y festivos en sentido Madrid-Guadalajara, de 6 a 24 horas, y en sentido Guadalajara-Madrid, de 0 a 1 hora y de 7 a 24 horas.
- (8) Peajes autocares de Pesados 1: T. Punta, 2,30 euros; T. Normal, 1,70 euros; T. Diurna, 9,60 euros; T. Nocturna, 2,80 euros.
- (9) En estas autopistas existe un grupo tarifario específico para motocicletas, encuadrándose, además, los camiones de tres ejes en Pesados 2.
- (10) En sentido Madrid se aplicará la tarifa hora punta de lunes a jueves de las 7 a las 11 horas y de las 17 a las 19 horas, y los viernes de las 7 a las 11 horas y de las 14 a las 16 horas; exceptuando los días festivos y el mes de agosto. Y en los siguientes periodos:
-el día 20 de marzo desde las 15 a las 21 horas;
-el día 17 de abril desde las 11 a las 17 horas y desde las 19 a las 21 horas;
-los días 16 de abril, 2 de mayo, 15 de mayo, 15 de octubre, 12 de noviembre y 10 de diciembre, desde las 15 hasta las 21 horas.
-En sentido Arganda del Rey se aplicará la tarifa hora punta de lunes a jueves de las 15 a las 21 horas, y los viernes de las 14 a las 20 horas; exceptuando los días festivos y el mes de agosto. Y en los siguientes periodos:
- el día 7 de abril desde las 9 a las 14 y de 20 a 21 horas;
-el día 8 de abril desde las 8 a las 14 horas;
- el día 12 de abril desde las 11 a las 15 horas y desde las 21 a las 22 horas;
-el día 13 de abril desde las 7 a las 13 horas;
-los días 17 de marzo, 28 de abril y 12 de mayo, de las 20 a las 21 horas;
- los días 18 de marzo, 29 de abril, 13 de mayo, 12 de octubre, 9 de noviembre y 6 de diciembre, desde las 9 hasta las 12 horas.
-los días 11 de octubre, 8 de noviembre y 5 de diciembre, desde las 13 a las 15 horas.
- (11) En sentido Madrid se aplicará la tarifa hora punta de lunes a jueves de las 7 a las 11 horas y de las 17 a las 19 horas, y los viernes de las 7 a las 11 horas y de las 14 a las 16 horas; exceptuando los días festivos y el mes de agosto. Y en los siguientes periodos:
-el día 20 de marzo desde las 15 a las 21 horas;
-el día 17 de abril desde las 11 a las 17 horas y desde las 19 a las 21 horas;
-los días 16 de abril, 2 de mayo, 15 de mayo, 15 de octubre, 12 de noviembre y 10 de diciembre, desde las 15 hasta las 21 horas.
-En sentido Navalcarnero se aplicará la tarifa hora punta de lunes a jueves de las 15 a las 21 horas, y los viernes de las 14 a las 20 horas; exceptuando los días festivos y el mes de agosto. Y en los siguientes periodos:
- el día 7 de abril desde las 9 a las 14 y de 20 a 21 horas;
-el día 8 de abril desde las 8 a las 14 horas;
- el día 12 de abril desde las 11 a las 15 horas y desde las 21 a las 22 horas;
-el día 13 de abril desde las 7 a las 13 horas;
-los días 17 de marzo, 28 de abril y 12 de mayo, de las 20 a las 21 horas;
- los días 18 de marzo, 29 de abril, 13 de mayo, 12 de octubre, 9 de noviembre y 6 de diciembre, desde las 9 hasta las 12 horas.
-los días 11 de octubre, 8 de noviembre y 5 de diciembre, desde las 13 a las 15 horas.
- (12) Tarifa hora punta: se aplicará durante quince horas diarias (desde las siete hasta las veintidós horas, de lunes a viernes, y desde las ocho hasta las veintitrés horas, los sábados, domingos y festivos).
Tarifa de transición: se aplicará durante dos horas diarias (desde las seis hasta las siete y de las veintidós hasta las veintitrés horas, de lunes a viernes, y desde las siete hasta las ocho y de las veintitrés hasta las veinticuatro, los sábados, domingos y festivos).
Utilización libre de peaje: Resto de horario.
Se considerarán días festivos, a los efectos de la aplicación de las franjas horarias, los que tengan este carácter en el municipio de Madrid capital.*
- (13) Tarifa punta: todos los días de seis a cero horas. Resto, libre de peaje.
- (14) Tarifa punta: días laborables de siete treinta a diez treinta, y de diecisiete a veintiuna. Resto, tarifa valle.
- (15) Horas laborable: de lunes a viernes de 6 horas a 24 horas, y sábados de 6 horas a 15 horas.
Horas festivo: sábados de 15 horas a 24 horas, y domingos y festivos de 6 horas a 24 horas.
Utilización libre de peaje: todos los días de 0 a 6 horas.
- (16) Horas punta: Se aplicará tarifa hora punta 18 horas al día para los vehículos ligeros, desde las siete horas hasta la una de la madrugada del día siguiente, y 16 horas al día para los vehículos pesados 1 y pesados 2, desde las ocho a las veinticuatro horas. Durante las horas restantes se aplicarán las tarifas hora valle.
- (17) Temporada alta: Se consideran temporada alta todos los días de los meses de julio y agosto, los 17 días que van desde el viernes de la Semana de Pasión hasta el domingo siguiente al de Pascua de Resurrección, ambos incluidos, y diez días adicionales, que se concretan en los días 24 de febrero; 17, 18 y 20 de marzo; 8 y 12 de noviembre; 5, 6, 10 y 22 de diciembre.
Temporada media: Se consideran temporada media todos los días de los meses de abril, mayo, junio, septiembre y octubre, salvo aquellos días que estén incluidos en la temporada alta.
Temporada baja: Se consideran temporada baja todos los días de los meses de enero, febrero, marzo, noviembre y diciembre, salvo aquellos días que estén incluidos en la temporada alta.
Utilización libre de peaje: entre la una y las cinco de la madrugada, todos los días de las temporadas media y baja. Se considerará el paso por el control de salida para establecer el límite horario entre franjas.
- (18) Días festivos y especiales: Se consideran días festivos y especiales todos los sábados y domingos del año, y además, los días 6 y 23 de enero; 20 de marzo; 13, 14 y 17 de abril; 1, 2, 15 y 31 de mayo; 15 de agosto; 12 de octubre; 6, 8 y 25 de diciembre; y el resto de los días de julio y agosto. Días laborables: Se consideran días laborables los restantes días del año. La utilización de la autopista será libre de peaje, entre la una y las cinco de la madrugada, los días considerados laborables.
- (19) Tarifa hora punta: Se aplicará tarifa hora punta un total de seis horas los días laborales, entre las nueve y las trece horas, y entre las dieciocho y las veinte horas. Los sábados habrá un total de cinco horas punta, entre las diez y las quince horas. Los domingos, días festivos y días especiales, se establecerán un total de cinco horas punta, desde las once a las trece horas, y desde las diecisiete a las veinte horas. Se consideran días especiales los días 10, 11, 12 y 27 de abril; 24 de junio; 14 de agosto; 13 de octubre; 4, 5, 7, 26, 27, 28 y 29 de diciembre.
- (20) Tarifa temporada baja: Se aplicará la tarifa temporada baja durante los meses de enero a mayo y de octubre a diciembre, menos 17 días desde el Viernes de Dolores hasta el domingo siguiente al Domingo de Resurrección; entre las 6 y las 24 horas a los vehículos Ligeros, y entre las 8 y las 22 horas a los vehículos Pesados 1 y Pesados 2. Tarifa temporada alta: Se aplicará durante los meses de junio a septiembre y 17 días desde el Viernes de Dolores hasta el domingo siguiente al Domingo de Resurrección, entre las 6 y las 24 horas para los vehículos Ligeros, y entre las 8 y las 22 horas a los vehículos Pesados 1 y Pesados 2. Utilización libre de peaje: durante todos los días del año, la utilización de la autopista será gratuita para los vehículos Ligeros, entre las 0 y las 6 horas, y para los vehículos Pesados 1 y Pesados 2, entre las 22 y las 8 horas del día siguiente.

3. SOCIEDADES CONCESIONARIAS

1. CONSTITUCIÓN Y ACCIONARIADO

Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje están constituidas como sociedades mercantiles, anónimas y de nacionalidad española. Su accionariado está integrado por empresas constructoras, otras sociedades concesionarias, administraciones públicas, cajas de ahorros, bancos, entidades financieras, otras empresas y accionistas a título individual, detallándose en el cuadro 3.1 y gráfico 3.1 la participación, a 31 de diciembre de 2017, de cada uno de los grupos reseñados.

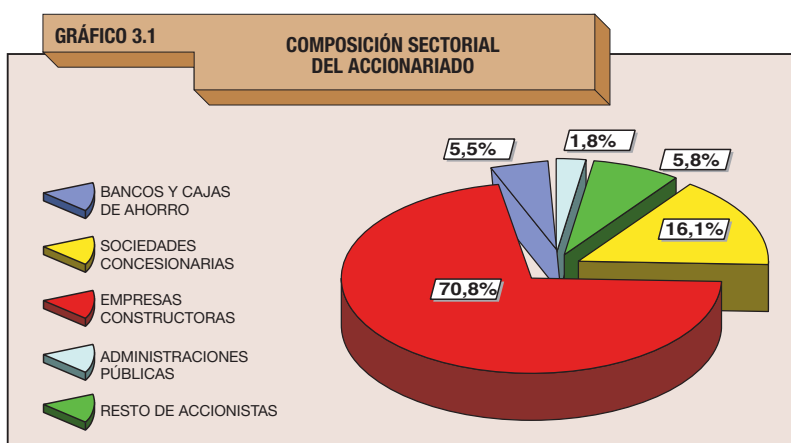
Las empresas constructoras son el accionista más importante con un 70,8 por 100, siguiéndole las sociedades concesionarias con un 16,1 por 100. Los bancos y cajas de ahorro representan un 5,5 por 100.

El desglose entre accionistas a 31 de diciembre de 2017 de las diferentes sociedades figura en el cuadro 3.2. Las diferentes participaciones comprenden tanto su participación directa como el de ciertas empresas (financieras, seguros, etc.) que se encuentran en su orbita.

Los porcentajes se refieren al total del sector, que incluye las concesiones de la Administración General del Estado, Diputación Foral de Navarra, Generalidad de Cataluña, Junta de Galicia y Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

CUADRO 3.1
Composición sectorial del accionariado

	Autopistas	%
Administraciones públicas	60,1	1,8
Sociedades concesionarias	541,3	16,1
Empresas constructoras	2.386,1	70,8
Bancos y cajas de ahorro	186,4	5,5
Resto de accionistas	192,8	5,8
TOTAL	3.366,6	100,0



CUADRO 3.2

Participación accionistas en el sector de autopistas de peaje a 31-12-2017 (importe en millones de euros)

		C.P. Empresarial de Navarra, S.L.U.	Abertis infraestructuras	Itinere infraestructuras	Cintra infraestructuras	Grupo Sacyr	Pratesa concesiones, S.L.	Grupo corporativo Fuerzas, S.L.	Esconcesions Lalam, holding	Intravías, S.L.	F.C.C. construcción	Grupo A.C.S.	Grupo Entrecanales	O.H.L.	Budimex	Isolux corsán	Comsa concesiones S.L.
ACESA	importe		319,5														
	%		100,0														
AP-1 EUROPISTAS	importe			88,0													
	%			100,0													
IBERPISTAS	importe		54,0														
	%		100,0														
AUMAR	importe		213,6														
	%		100,0														
AVASA	importe																
	%																
AUDASA	importe			195,9													
	%			100,0													
AUCALSA	importe			326,2													
	%			100,0													
AUSOL	importe				125,5												
	%				80,0												
AUSUR	importe						111,9	37,3									
	%						75,0	25,0									
AM	importe					56,3							52,8				
	%					25,2							23,6				
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	importe																
	%																
ACEGA	importe			6,1							10,3						
	%			18,3							30,7						
AULESA	importe																
	%																
HENARSA	importe										4,8	33,8	24,2				
	%										5,0	35,0	25,0				
MADRID SUR	importe				97,4	62,0											
	%				55,0	35,0											
EJE AEROPUERTO	importe													42,4			
	%													100,0			
AUCOSTA	importe						17,0				20,2						
	%						15,0				17,9						
MADRID LEVANTE	importe				80,0	61,8									4,9		
	%				51,8	40,0									3,2		
MADRID TOLEDO	importe								17,0							28,9	28,9
	%								15,0							25,5	25,5
CIRALSA	importe										6,3	25,1					
	%										12,5	50,0					
GUADALCESA	importe					22,0											
	%					40,0											
AUDENASA	importe	60,1		60,1													
	%	50,0		50,0													
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	importe									0,0							
	%									50,0							
AUTEMA	importe				63,6												
	%				76,3												
AUCAT	importe		96,2														
	%		100,0														
AUTOESTRADAS	importe			30,2													
	%			100,0													
TÚNEL DE SÓLLER	importe										5,9						
	%										49,0						
INVICAT	importe		92,0														
	%		100,0														
PARTICIPACIÓN	importe	60,1	775,3	706,6	366,6	202,2	128,8	37,3	17,0	0,0	47,5	111,7	24,2	42,4	4,9	28,9	28,9
TOTAL	%	1,8	23,0	21,0	10,9	6,0	3,8	1,1	0,5	0,0	1,4	3,3	0,7	1,3	0,1	0,9	0,9

(1) Sociedad concesionaria de autopista de peaje.

CUADRO 3.2 (continuación)

Participación accionistas en el sector de autopistas de peaje a 31-12-2017 (importe en millones de euros)

Comer intercontinentales S.L.	Sando concesiones S.L.	Inversiones corporativas, S.A.	Grupo G.D.K.	Unicaja banco, S.A.U.	Bankia	Cajas Rurales Unidas, S.C.C.	Banco Sabadell, S.A.	Albanca corporación ind. y empresarial, S.L.	Acesa (1)	Iberpistas (1)	Aumar (1)	Avasa (1)	Ausur (1)	Invicat (1)	Resto accionistas	Capital Social	
																319,5	ACESA
																88,0	AP-1 EUROPISTAS
																54,0	IBERPISTAS
																213,6	AUMAR
										237,1 100,0						237,1	AVASA
																195,9	AUDASA
																326,2	AUCALSA
				31,4 20,0												156,9	AUSOL
																149,2	AUSUR
					44,7 20,0					69,8 31,2 98,0 100,0						223,6	AM
								6,8 20,3								98,0	CASTELLANA DE AUTOPISTAS
					10,3 30,7											33,5	ACEGA
																34,6	AULESA
					4,8 5,0					34,6 100,0						34,6	
										14,5 15,0		14,5 15,0				96,7	HENARSA
		17,7 10,0														177,1	MADRID SUR
																42,4	EJE AEROPUERTO
				5,1 4,5	20,2 17,9	5,1 4,5	5,1 4,5						40,4 35,8			113,0	AUCOSTA
			7,7 5,0													154,5	MADRID LEVANTE
19,3 17,0	19,3 17,0															113,4	MADRID TOLEDO
					6,3 12,5						12,5 25,0					50,2	CIRALSA
				16,5 30,0				16,5 30,0								55,1	GUADALCESA
																120,2	AUDENASA
														0,0 50,0		0,1	TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ
									19,8 23,7							83,4	AUTEMA
																96,2	AUCAT
																30,2	AUTOESTRADAS
					5,9 49,0										0,2 1,9	12,1	TÚNEL DE SÓLLER
																92,0	INVICAT
19,3 0,6	19,3 0,6	17,7 0,5	7,7 0,2	53,0 1,6	92,2 2,7	5,1 0,2	5,1 0,2	23,3 0,7	19,8 0,6	454,0 13,5	12,5 0,4	14,5 0,4	40,4 1,2	0,0 0,0	0,2 0,0	3.366,6	PARTICIPACIÓN TOTAL

2. DATOS IDENTIFICATIVOS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS

Se presenta a continuación un conjunto de datos de cada sociedad concesionaria referidos a 31 de diciembre de 2017, que muestran de forma resumida las principales magnitudes de las referidas entidades, figurando en el apartado A las concesionarias de la Administración General del Estado y en el B las de Comunidades Autónomas.

A. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

AUTOPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (ACESA)	
Concesión Administración General del Estado:	Montmeló-La Jonquera Barcelona-Tarragona Montmeló-Papiol Zaragoza-Mediterráneo
Domicilio Social:	Avenida del Parc Logistic 12-20 (Zona Franca) 08040 Barcelona
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D. Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: Grupo La Caixa <i>Resto accionistas</i>
Fecha comienzo actividad:	6 de febrero de 1967
Fecha de reversión:	31 de agosto de 2021
Capital social:	319,5 millones de €
Resultado después de impuestos:	298,0 millones de €
IMD de la concesión:	36.508 vehículos (Δ 3,42 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	29.227 vehículos (Δ 3,03 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	6.375,89 millones de vehículos • kilómetro (27,46 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA MONTMELÓ-LA JONQUERA AP-7



AP-7

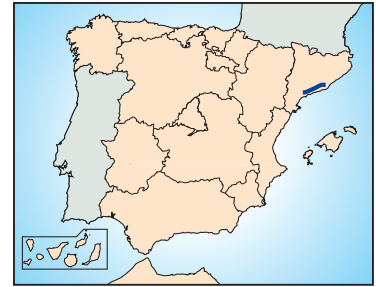
ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
La Jonquera	7	972 55 46 41	•	•	•	•	•	•	•	•
Empordà	35	972 56 01 42	•	•	•	•	•	•	•	•
Gironés	71	-	•	•	•	•	•	•	•	•
La Selva	86	972 85 80 43	•	•	•	•	•	•	•	•
Montseny	117	93 841 01 41	•	•	▲	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones ▲ Dirección Barcelona ▼ Dirección La Jonquera

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

AUTOPISTA BARCELONA-TARRAGONA AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



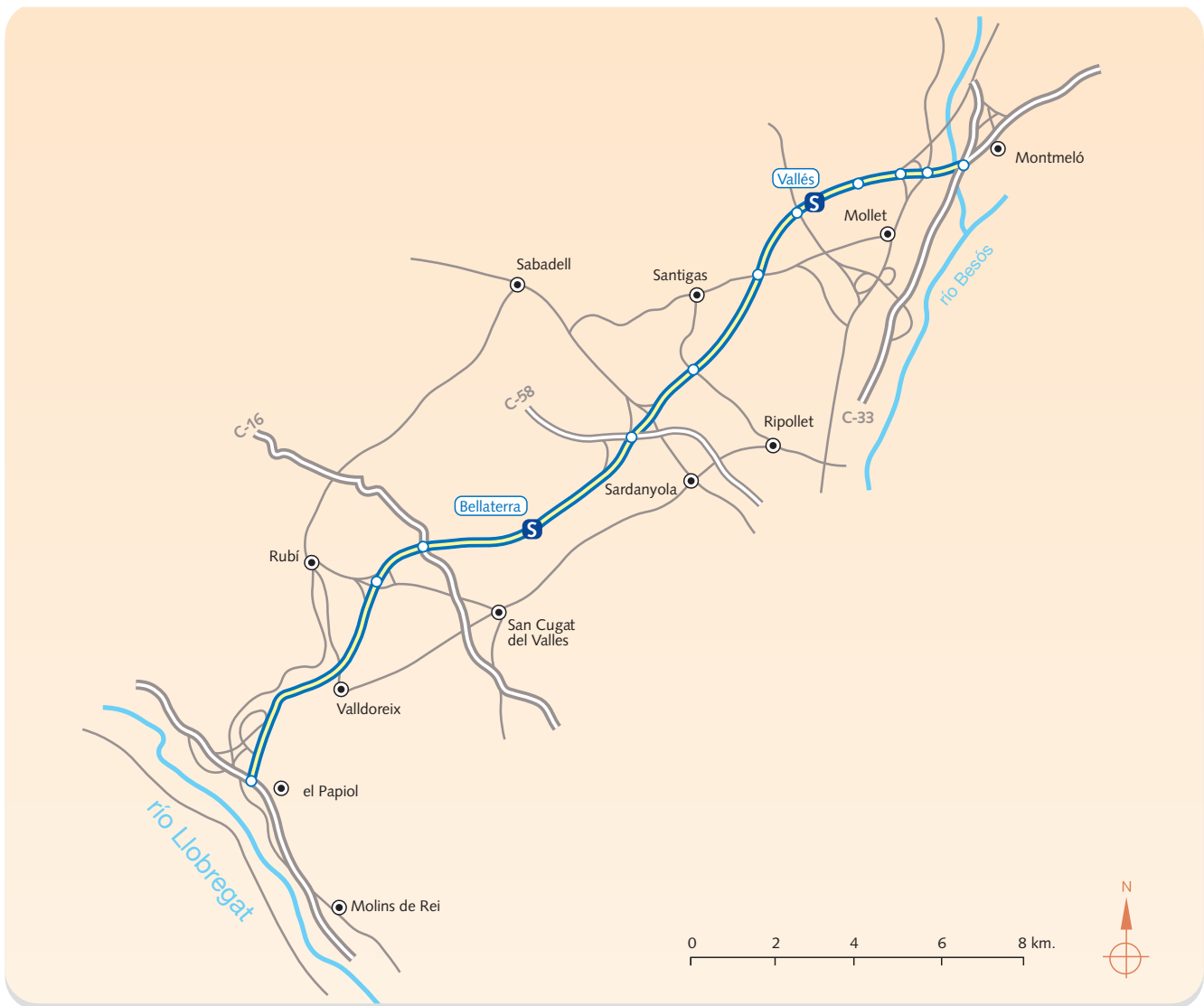
Llobregat	166	93 772 01 30	•	•	•	•	•
Penedés	208	977 67 07 50	•	•	•	•	•
Medol	237	977 65 03 29	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

AUTOPISTA MONTMELÓ-EL PAPIOL AP-7



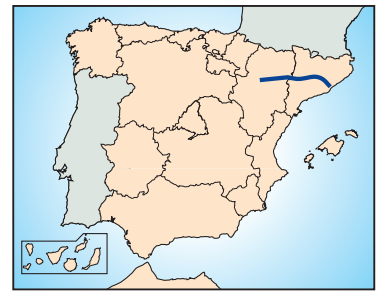
AP-7

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO									
Vallés	144	93 564 07 23	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Bellaterra	151	93 692 60 54	•	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AUTOPISTA ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO AP-2



AP-2

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO									
Pina de Ebro	48	976 16 53 50	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Monegros	85	974 46 31 39	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Fraga	119	974 47 00 20	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Lleida	142	973 11 60 24	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Les Garrigues	164	973 14 25 28	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Montblanc	195	977 86 09 72	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Alt Camp	221	977 62 80 21	•	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

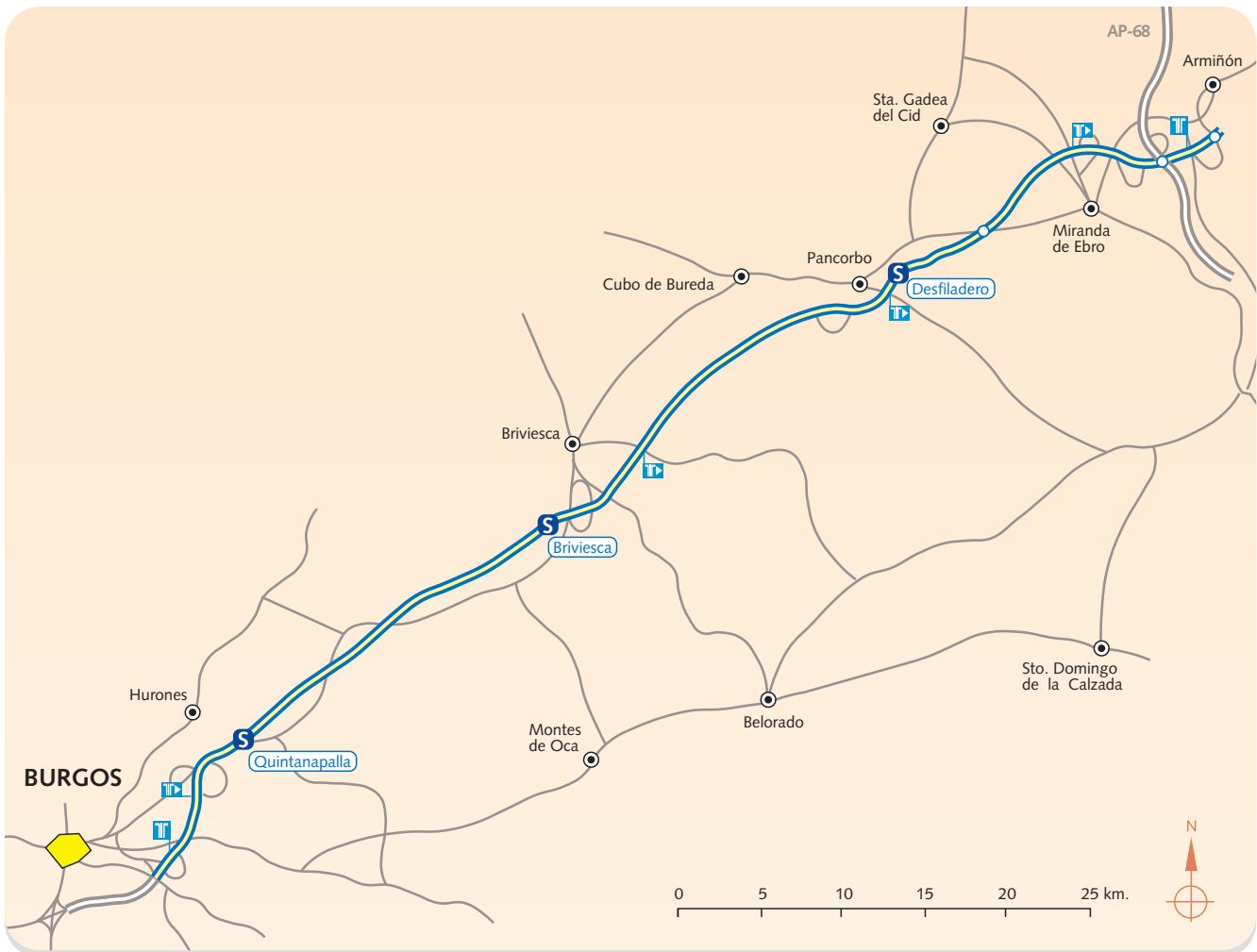
- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AP-1, EUROPISTAS, CONCESIONARIA DEL ESTADO, S.A.

Concesión:	Burgos-Armiñón
Domicilio Social:	Área de Peaje de Castañares, Apartado de correos 355 09193 Cardeñajimeno (Burgos)
Presidente:	D. Francisco Javier Pérez Gracia
Director General:	D. Felipe Goiri Barrio
Accionista único:	Itínere Infraestructuras S.A., participada por: <i>Arecibo, S.L.</i> <i>Sacyr, S.A.</i> <i>Abanca Corporación Industrial y Empresarial, S.L.</i> <i>Liberbank Capital</i>
Fecha comienzo actividad:	Sociedad: 1968; concesión: 1974
Fecha de reversión:	30 de noviembre de 2018
Capital social:	88,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	24,2 millones de €
IMD de la concesión:	19.948 vehículos (Δ 2,96 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	18.753 vehículos (Δ 2,84 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos×kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	613,79 millones de veh×km (2,64 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA BURGOS-ARMIÑÓN AP-1



AP-1

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Desfiladero	63	947 35 40 74	•	•	•	•	•	•	•	•
Briviesca	35	947 59 09 99	•	•	▲	•	•	•	•	x
Quintanapalla	12	947 43 04 49	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones ▲ Dirección Burgos ▼ Dirección Cantábrico x Julio y Agosto

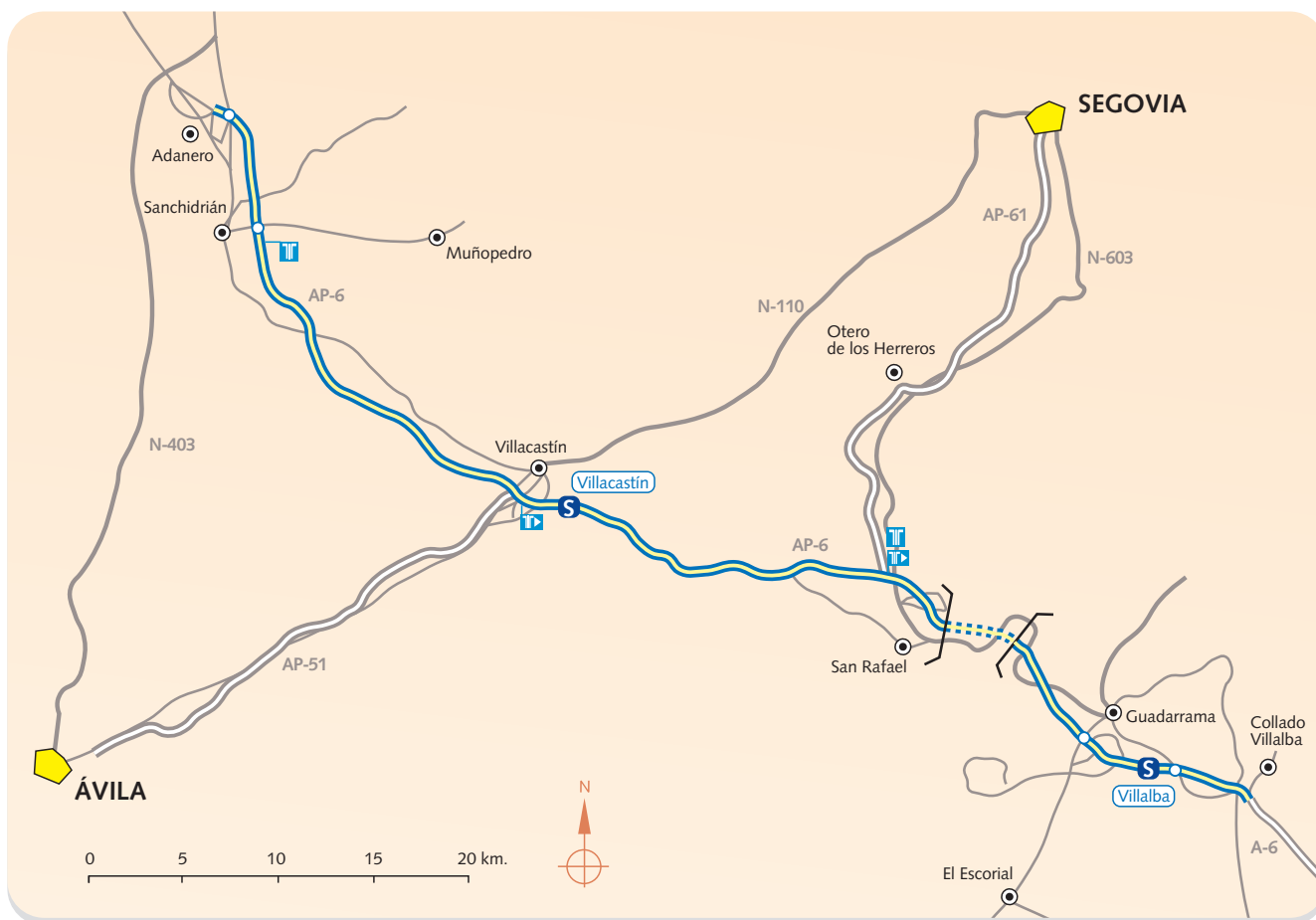
- Autopista de peaje estatal
 - Autopista de peaje autonómica
 - Autopista de peaje
 - Capital de provincia
 - Localidad
 - Peaje
 - Enlace con peaje
 - Enlace
 - Autovía
 - Otras carreteras
- Área de servicio

IBERPISTAS, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

Concesión:	Villalba-Villacastín-Adanero
Domicilio Social:	Centro de Control y Explotación, km 57 de la Autopista AP-6 40410 San Rafael (Segovia)
Presidente	D. Salvador Alemany Mas
Director General	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: <i>Grupo La Caixa</i> <i>Resto accionistas</i>
Fecha comienzo actividad:	29 de enero de 1968
Fecha de reversión:	29 de enero de 2018
Capital social:	54,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	-7,9 millones de €
IMD de la concesión:	29.144 vehículos (Δ 5,14 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	24.277 vehículos (Δ 4,93 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	740,38 millones de vehículos • kilómetro (3,19 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA VILLALBA - ADANERO AP-6



AP-6

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Villalba	43	91 850 06 66	•	•	•	•	•	•	•	•
Villacastín	80	91 110 72 21	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

AUTOPISTAS AUMAR, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO (AUMAR)

Concesión:	Tarragona-Valencia-Alicante Sevilla-Cádiz
Domicilio Social:	Paseo de la Alameda, 36 46023 Valencia
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: <i>Grupo La Caixa</i> <i>Resto accionistas</i>
Fecha comienzo actividad:	30 de julio de 1969
Fecha de reversión:	31 de diciembre de 2019
Capital social:	213,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	117,2 millones de €
IMD de la concesión:	19.686 vehículos (Δ 4,58 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	18.074 vehículos (Δ 4,90 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	3.360,24 millones de vehículos • kilómetro (14,47 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA TARRAGONA - VALENCIA AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO	Gas	Car Wash	Restaurant	Pharmacy	Gift	House	Info	Road Sign
Hospitalet	283	977 82 32 60	•	•	•	•	•	•	•	•
Baix Ebre	317	977 47 00 85	•	•	•	•	•	•	•	•
Benicarló	358	964 47 09 60	•	•	•	•	•	•	•	•
La Ribera	404	964 31 99 25	•	•	•	•	•	•	•	•
La Plana	448	964 51 25 50	•	•	•	•	•	•	•	•
Sagunto	478	96 265 12 29	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones ▲ Dirección Barcelona ▼ Dirección La Jonquera

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AUTOPISTA VALENCIA - ALICANTE AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO							
La Safor	569	96 289 02 57	•	•	•	•	•	•	x
San Antonio	619	965 76 13 53	•	•	•	•	•	•	
La Marina	655	965 89 03 58	•	•	•	•	•	•	x

• Ambas direcciones x Verano

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio **S**

AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ AP-4



AP-4

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Los Palacios	20	95 472 22 43	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▲	▲
Cerro del Fantasma	42	95 486 84 66	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼	▼
El Cuadrejón	69	95 439 20 59	●	●	●	●	●	●	●	●

● Ambas direcciones ▼ Dirección Cádiz ▲ Dirección Sevilla

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras
- Área de servicio

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

Concesión:	Bilbao-Zaragoza
Domicilio Social:	Barrio de Anuntzibai, s/n 48410 Orozko (Vizcaya)
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Fecha comienzo actividad:	10 de noviembre de 1973
Fecha de reversión:	10 de noviembre de 2026
Capital social:	237,1 millones de €
Resultado después de impuestos::	41,2 millones de €
IMD de la concesión:	13.375 vehículos (Δ 4,93 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	12.958 vehículos (Δ 4,99 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	1.437,27 millones de vehículos • kilómetro (6,19 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA BILBAO - ZARAGOZA AP-68



AP-68

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Arrigorriaga	6	94 671 19 10	•	•	•	•	•	•	•	•
Altube	36	945 43 00 85	•	•	•	•	•	•	•	▼
Igay	64	947 33 18 24	•	•	•	•	•	•	•	•
San Asensio	100	941 45 71 43	•	•	•	•	•	•	•	•
Logroño	136	941 24 11 95	•	•	•	•	•	•	•	•
Calahorra	177	941 13 30 57	•	•	•	•	•	•	•	•
Tudela	223	948 82 58 53	•	•	•	•	•	•	•	•
Gallur	254	976 86 49 75	•	•	•	•	•	•	•	•
Sobradriel	283	976 13 90 80	•	•	•	•	•	•	•	•

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

• Ambas direcciones ▼ Dirección Zaragoza ▲ Dirección Bilbao

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

Concesión:	Ferrol-Frontera portuguesa
Domicilio Social:	Alfredo Vicenti, 15 15004 A Coruña
Presidente:	D. Juan Carlos López Verdejo
Director General:	D. José César Canal Fernández
Accionista único:	Ena Infraestructuras, S.A. (Grupo Itinere)
Fecha comienzo actividad:	18 de agosto de 1973
Fecha de reversión:	18 de agosto de 2048
Capital social:	195,9 millones de €
Resultado después de impuestos:	44,0 millones de €
IMD de la concesión:	23.541 vehículos (Δ 3,90 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	20.803 vehículos (Δ 3,97 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	1.886,93 millones de vehículos • kilómetro (8,13 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA FERROL-FRONTERA PORTUGUESA AP-9



AP-9

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO									
El Burgo	6	981 66 18 04	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Ameixeira	39	981 68 07 83	•	•	•	•	•	•	•	▲	•
Compostela	81	981 80 55 44	•	•	•	•	•	•	•	•	•
El Salnés	114	986 68 64 44	•	•	•	•	•	•	•	•	•
San Simón	144	986 70 84 86	•	•	•	•	•	•	•	▲	•

• Ambas direcciones ▲ Dirección Ferrol

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

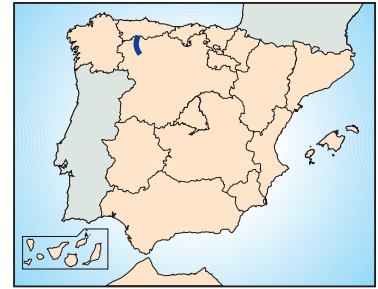
Área de servicio

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

Concesión:	Campomanes-León
Domicilio Social:	Parque Empresarial de Asipo – Plaza Santa Bárbara, 4 33428 Cayés-Llanera (Asturias)
Presidente:	D. Francisco Javier Pérez Gracia
Director General:	D. Eduardo Arrojo Martínez
Accionista único:	Ena Infraestructuras, S.A. (Grupo Itinere)
Fecha comienzo actividad:	17 de octubre de 1975
Fecha de reversión:	17 de octubre de 2050
Capital social:	326,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	5,1 millones de €
IMD de la concesión:	8.523 vehículos (Δ 3,44 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	8.523 vehículos (Δ 3,44 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	241,90 millones de vehículos • kilómetro (1,04 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES AP-66



AP-66

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO	●	▼	●	●	●
Rioseco de Tapia	26	987 58 12 92	●	▼	●	●	●
Caldas de Luna	63	987 58 12 71	●	●	●	●	●

● Ambas direcciones ▼ Dirección Campomanes

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

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

Concesión:	Málaga-Estepona Estepona-Guadiaro
Domicilio Social:	Pza. Manuel Gómez Moreno, 2-Edif. Alfredo Mahou 28020 Madrid
Presidente:	D. Joaquín Ayuso García
Director General:	D. Rufino del Río Aparicio
Accionistas:	Cintra de Infraestructuras, S.A. Unicaja Banco, S.A.U.
Fecha comienzo actividad:	Málaga-Estepona: 16 de marzo de 1996 Estepona-Guadiaro: 2 de julio de 1999
Fecha de reversión:	Málaga-Estepona: 16 de marzo de 2046 Estepona-Guadiaro: 2 de julio de 2054
Capital social:	156,9 millones de €
Resultado después de impuestos:	45,6 millones de €
IMD de la concesión:	32.063 vehículos (Δ 7,72 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	15.522 vehículos (Δ 8,78 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	1.148,57 millones de vehículos • kilómetro (4,95 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTAS MÁLAGA-ESTEPONA ESTEPONA-GUADIARO AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



Manilva	138		•	•	•	•
Río Castor	160	987 58 12 92	•	•	•	•
Altos de Marbella	187	987 58 12 71	•	•	•	•
Arroyo de la Miel	224		•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

AUTOPISTA DEL SURESTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A. (AUSUR)

Concesión:	Alicante-Cartagena
Domicilio Social:	Ctra. Villamartín-salida autopista 03189 Orihuela Costa, (Alicante)
Presidente:	D. Luis Gálvez Murcia
Director General	D. Florentino Rodríguez Arranz
Accionistas:	Pralesa Concesiones, S.L. Grupo Corporativo Fuertes, S.L.
Fecha comienzo actividad	2 de agosto de 1998
Fecha de reversión	2 de agosto de 2048
Capital social	149,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	17,4 millones de €
IMD de la concesión:	20.835 vehículos (Δ 4,62 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	6.795 vehículos (Δ 7,71 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	582,53 millones de vehículos • kilómetro (2,51 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



El Realengo	728	965 45 11 25	•	•	•	•	•
-------------	-----	--------------	---	---	---	---	---

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

ACCESOS DE MADRID, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (AM)

Concesión:	R-3, (M-40 – Arganda del Rey) R-5, (M-40 – Navalcarnero) M-50, A-6 – M-409
Domicilio Social:	Área de Servicio «La Atalaya» Crta. de circunvalación M-50, p.k. 67,500 (sentido Sur) Apartado de Correos nº 71 28670 Villaviciosa de Odón (Madrid)
Presidente:	Grupo Abertis (representado por D. José Luis Giménez Sevilla)
Director General:	D. Francisco Javier de Olabarria Ruíz
Accionista único.	Alazor Inversiones, S.A., participado por: <i>Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)</i> <i>Sacyr, S.A.</i> <i>Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L.</i> <i>Corporac. Industrial Bankia S.A.U.</i>
Fecha comienzo actividad:	7 de octubre de 1999
Fecha de reversión:	7 de octubre de 2049
Capital social:	223,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	—
IMD de la concesión:	29.617 vehículos (Δ 1,45 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	8.959 vehículos (Δ 4,09 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	986,37 millones de vehículos • kilómetro (4,25 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTAS

R-3 (M-40 - ARGANDA DEL REY)

R-5 (M-40 - NAVALCARNERO)

M-50 (A-6 - M-409)



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
R-3 Támara	18,4	649 798 351	•	•	•	•	•	•	•	•
R-5 Polvoranca	6,4	628 713 400	•	•	•	•	•	•	•	•
R-5 Los Vegones	25,4	649 795 475	•	•	•	•	•	•	•	•
M-50 La Atalaya	67,5	916 329 408	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

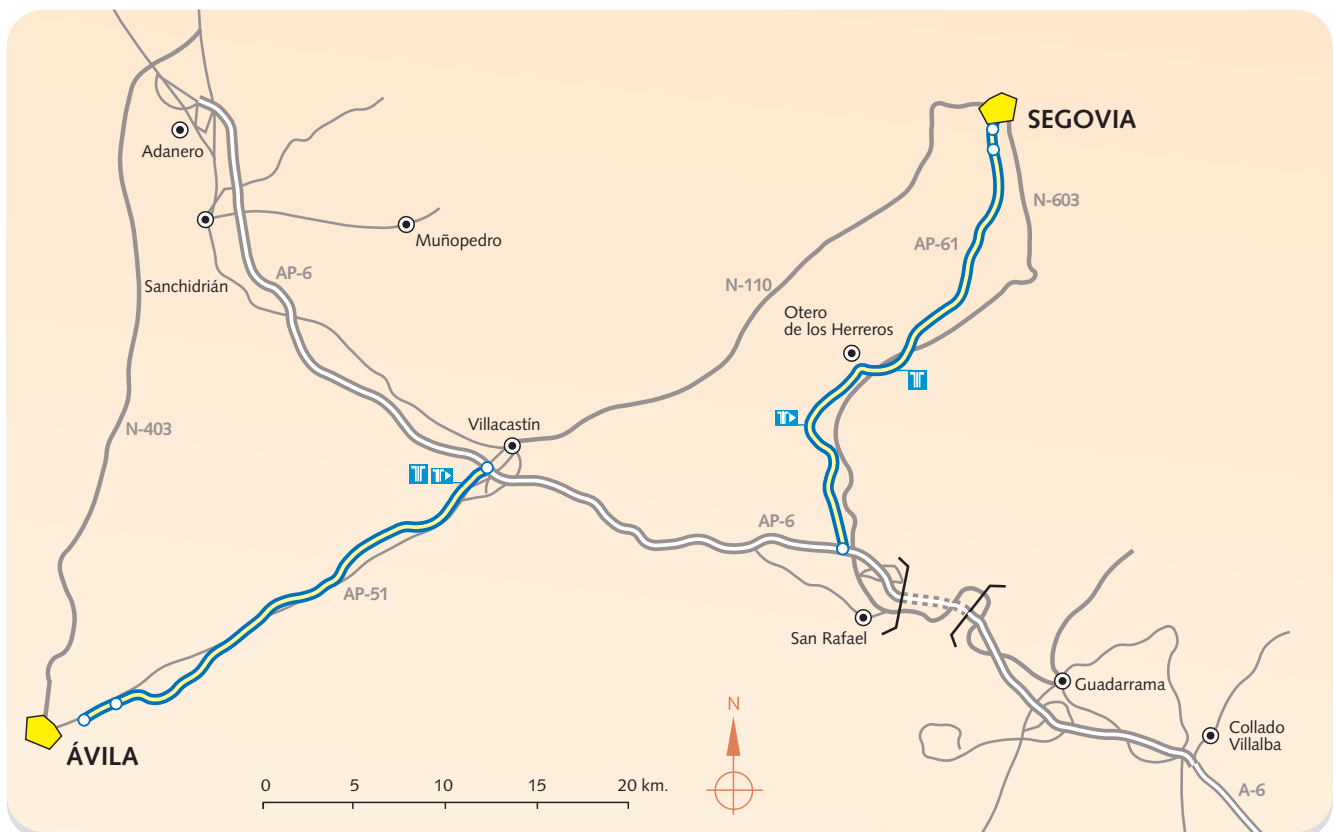
Concesión:	AP-6 conexión con Ávila AP-6 conexión con Segovia Explotación de Villalba-Adanero a partir de 2018
Domicilio Social:	Centro de Explotación y Control, km 57 de la Autopista AP-6 40410 San Rafael (Segovia)
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Fecha comienzo actividad:	19 de noviembre de 1999
Fecha de reversión:	Entre 19 de noviembre de 2024 y 19 de noviembre de 2029
Capital social:	98,0 millones de €
Resultado después de impuestos	-3,8 millones de €
IMD de la concesión:	8.182 vehículos (Δ 5,84 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	7.480 vehículos (Δ 5,98 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	151,65 millones de vehículos • kilómetro (0,65 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.â

AUTOPISTAS

AP-6 CONEXIÓN SEGOVIA, AP-61

AP-6 CONEXIÓN ÁVILA, AP-51



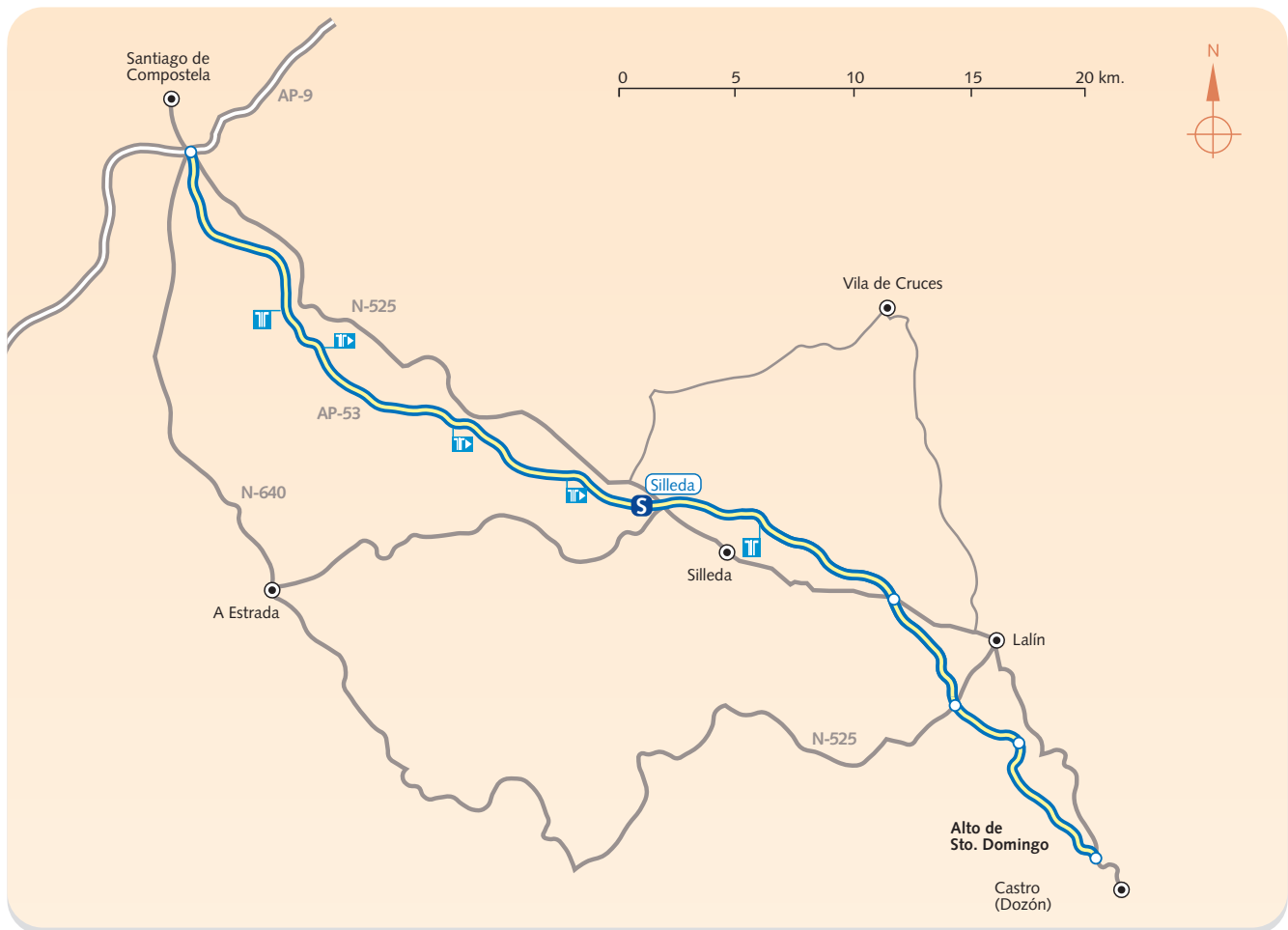
- | | |
|-------------------------------|------------------|
| Autopista de peaje estatal | Peaje |
| Autopista de peaje autonómica | Enlace con peaje |
| Autopista de peaje | Enlace |
| Capital de provincia | Autovía |
| Localidad | Otras carreteras |
| Área de servicio | |

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

Concesión:	Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo
Domicilio Social:	El Feal-San Mamede de Ribadulla 15885 Vedra (A Coruña)
Presidente:	D. Luis Sánchez Salmerón
Director Gerente:	D ^a Arantzazu Carlota Sánchez González
Accionista único:	Tacel inversiones, S.A., participada por: <i>Globalvía Inversiones, S.A.U.</i> <i>Abanca Corporación Industrial</i> <i>Itínere Infraestructuras, S.A</i> <i>Ena Infraestructuras, S.A.</i>
Fecha comienzo actividad:	13 de noviembre de 1999
Fecha de reversión:	13 de noviembre de 2074
Capital social:	33,4 millones de €
Resultado de impuestos:	1,7 millones de €
IMD de la concesión:	6.532 vehículos (Δ 4,11 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	5.541 vehículos (Δ 4,51 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	134,95 millones de vehículos • kilómetro (0,58 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA SANTIAGO - ALTO DE SANTO DOMINGO AP-53



AP-53	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
	Silleda	27	986 681 8555	•	•	•					

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

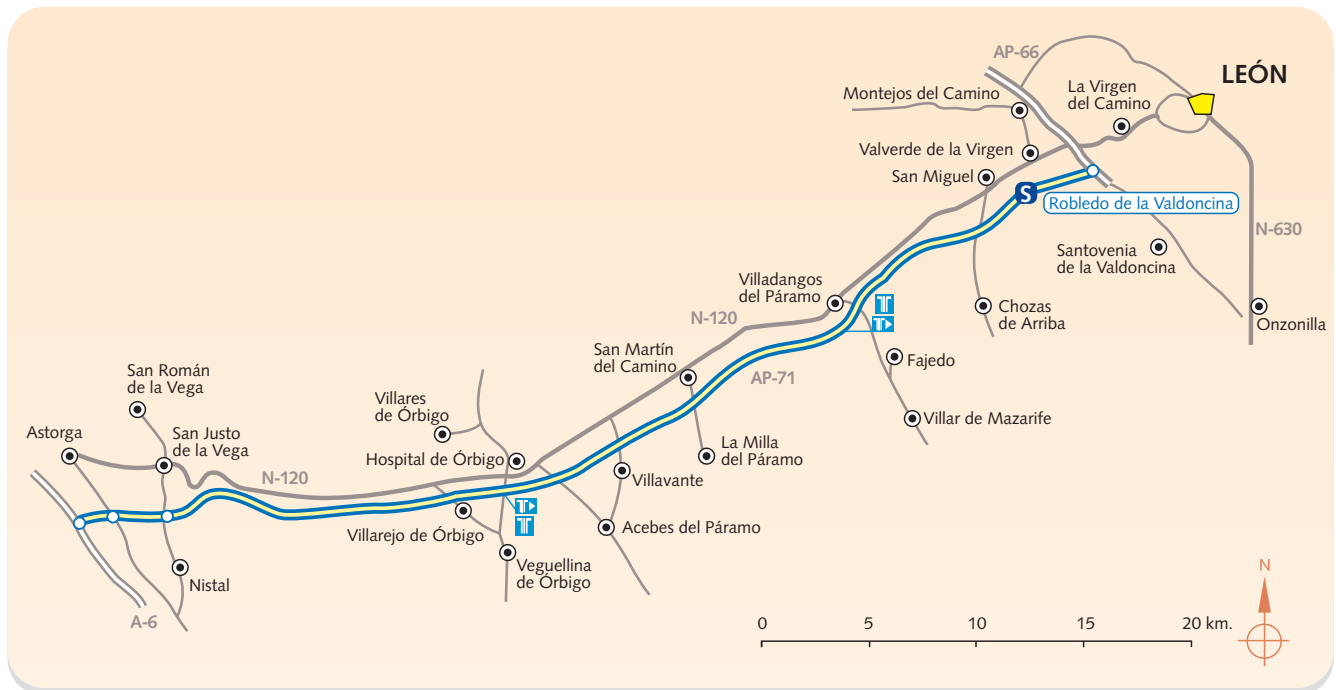
Área de servicio **S**

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

Concesión:	León-Astorga
Domicilio Social:	Ctra. Santa María del Páramo, s/n 24392 Villadangos del Páramo (León)
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Fecha comienzo actividad:	11 de marzo de 2000
Fecha de reversión:	11 de marzo de 2055
Capital social:	34,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	-1,4 millones de €
IMD de la concesión:	4.436 vehículos (Δ 6,32 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	3.994 vehículos (Δ 6,85 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	61,04 millones de vehículos • kilómetro (0,26 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA LEÓN - ASTORGA AP-71



AP-71

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO
Robledo de la Valdoncina	3	• • • •

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

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

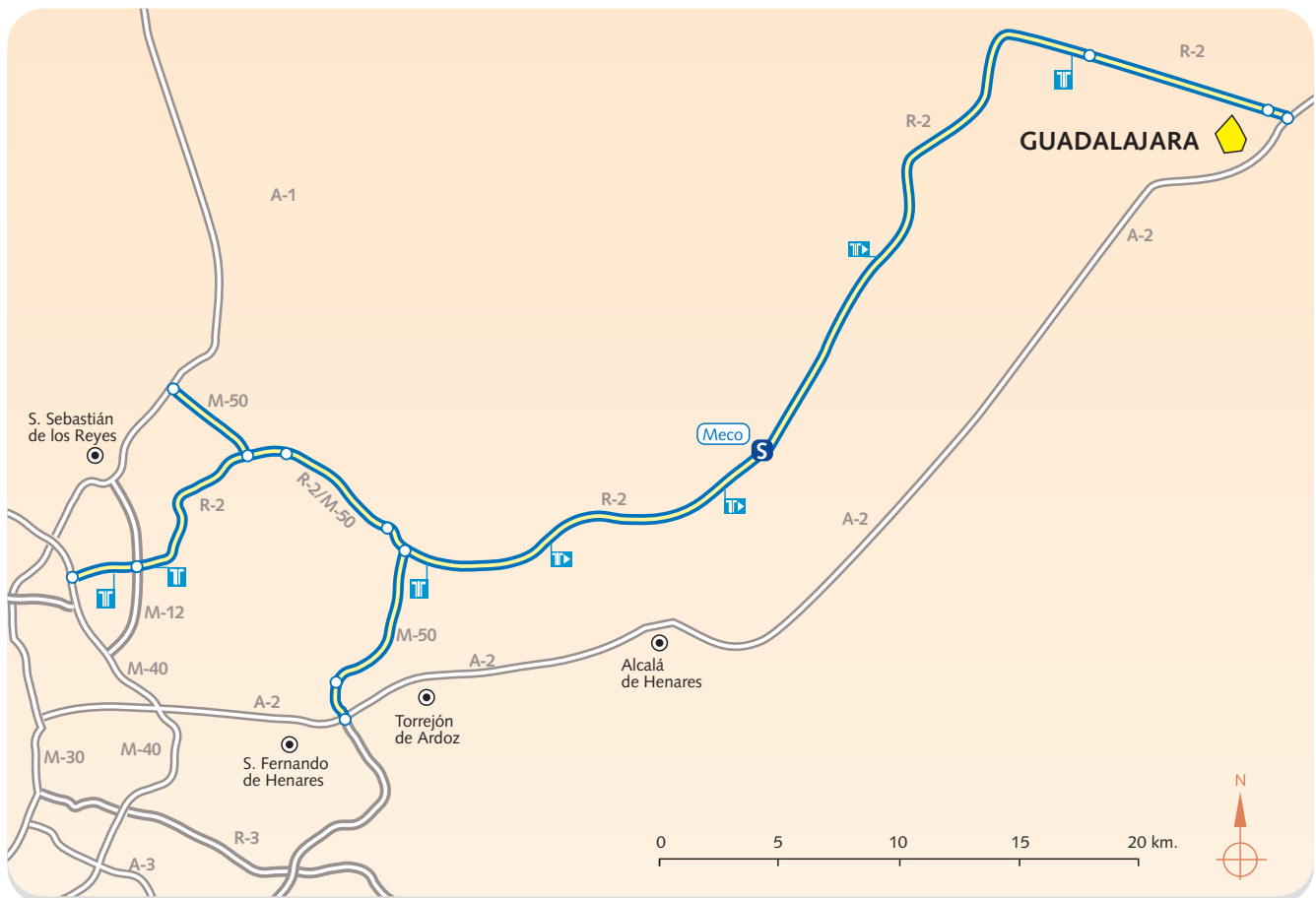
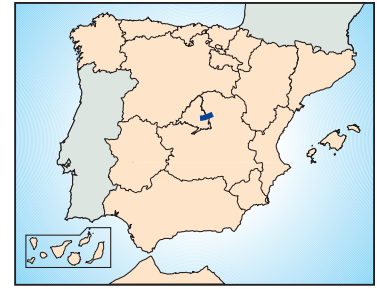
Concesión:	R-2, (M-40 - Guadalajara) M-50, (A-1 – A-2)
Domicilio Social:	Carretera M-100, km. 6,300 28806 Alcalá de Henares (Madrid)
Presidente:	D. Jose Luís Giménez Sevilla
Director General:	D. Pablo Alarcón Rojas
Accionista único:	Infraestructuras y Radiales, S.A., participada por: <i>Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L.</i> <i>Acciona, S.A.</i> <i>Iberpistas, S.A.C.E.</i> <i>Avasa, C.E.S.A.</i> <i>Globalvía Infraestructuras</i>
Fecha comienzo actividad:	4 de noviembre de 2000
Fecha de reversión:	25 de marzo de 2039
Capital social:	96,7 millones €
Resultado después de impuestos:	-11,7 millones de €
IMD de la concesión:	13.771 vehículos (Δ 5,82 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	5.231 vehículos (Δ 8,31 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	391,83 millones de vehículos • kilómetro (1,69 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTAS

R-2 (M-40 - GUADALAJARA)

M-50 (A-1 - A-2)



R-2	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
	Meco	36		•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

	Autopista de peaje estatal		Peaje
	Autopista de peaje autonómica		Enlace con peaje
	Autopista de peaje		Enlace
	Capital de provincia		Autovía
	Localidad		Otras carreteras
	Área de servicio		

AUTOPISTA MADRID-SUR, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

Concesión:	R-4 (M-50 – Ocaña) M-50 (M-409 – A-2) M-31 (M-40 - M-50)
Domicilio Social:	Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2 Edificio Alfredo Mahou 28020 Madrid
Presidente:	D. Manuel Azpilicueta Ferrer
Director General	D. Rufino del Río Aparicio
Accionista único:	Inversora de Autopistas del Sur, S.L., participada por: <i>Cintra Infraestructuras, S.A.</i> <i>Sacyr Concesiones, S. L.</i> <i>Inversiones Corporativas, S.A.</i>
Fecha comienzo actividad:	31 de diciembre de 2000
Fecha de reversión:	31 de diciembre de 2065
Capital social:	177,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	-1,3 millones de €
IMD de la concesión:	21.039 vehículos (Δ 5,68 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	5.258 vehículos (Δ 11,47 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	506,82 millones de vehículos • kilómetro. (2,18 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTAS

R-4 (M-50 - OCAÑA)

M-50 (M-409 - A-2)

M-31 (M-40 - M-50)



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
R-4 Seseña	20	•	•	•	•	•	•	•	•	•
R-4 Ocaña	44	•	•	•	•	•	•	•	•	•
M-50 Valdemingómez	36	•	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

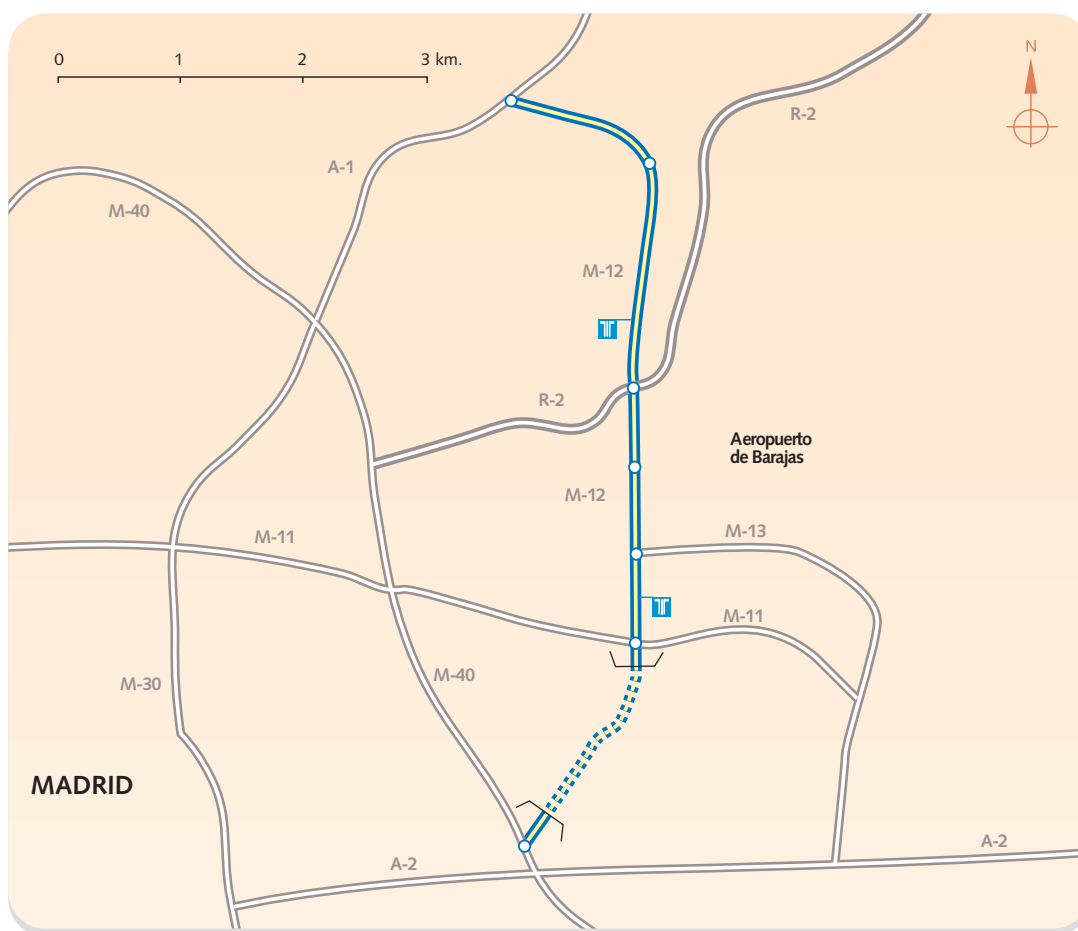
Área de servicio **S**

AUTOPISTA EJE AEROPUERTO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

Concesión:	Autopista Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la M-40
Domicilio Social:	Paseo de la Castellana, 259 D-pta. 7ª Torre Espacio 28046 Madrid
Presidente:	D. Juan Luis Osuna Gómez
Director General	D. Rodrigo Baeza Ochoa de Ocariz
Accionista único:	Aeropistas, S.L.U., participado por: <i>Obrascón Huarte Lain, S.L. (OHL)</i>
Fecha comienzo actividad:	27 de noviembre de 2002
Fecha de reversión:	Entre 27 de noviembre de 2027 y 27 de noviembre de 2028
Capital social:	42,3 millones de €
Resultado después de impuestos:	0,7 millones de €
IMD de la concesión:	21.159 vehículos (Δ 2,73 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	7.906 vehículos (Δ 7,13 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	72,91 millones de vehículos • kilómetro. (0,31 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA EJE AEROPUERTO M-12 (M-110 - M-40)



Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

AUTOPISTA DE LA COSTA CÁLIDA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A. (AUCOSTA)

Concesión:	Cartagena-Vera
Domicilio Social:	C/ Saturno, 1 28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Presidente:	D. Fernando Rosado Blanco
Director General	D. Florentino Rodríguez Arranz
Accionistas:	Autopista del Sureste, C.E.S.A. Globalvía Infraestructuras, S.A. Prales Concesiones, S.L. Cajas Rurales Unidas, S.C.C. Banco Sabadell, S.A. Unicaja Banco, S.A.
Fecha comienzo actividad:	15 de febrero de 2004
Fecha de reversión:	Entre el 15 de febrero de 2040 y el 15 de febrero de 2044
Capital social:	113,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	—
IMD de la concesión:	3.563 vehículos (Δ 6,68 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	2.153 vehículos (Δ 8,37 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	146,46 millones de vehículos • kilómetro. (0,63 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA CARTAGENA - VERA AP-7



AP-7	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
	Mazarrón	848		•	•	•	•				

• Sentido Cartagena

Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

AUTOPISTA MADRID LEVANTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

Concesión:	Ocaña-La Roda A-43 (N-301-Atalaya del Cañavate)
Domicilio Social:	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 Edificio Alfredo Mahou 28020 Madrid
Presidente:	D. Manuel Azpilicueta Ferrer
Consejero-Director General	D. Rufino del Río Aparicio
Accionista único:	Inversora de Autopistas de Levante, S.L., participada por: <i>Cintra Infraestructuras, S.A.</i> <i>Sacyr Concesiones, S.L.</i> <i>Kutxa</i> <i>Budimex, S.A.</i>
Fecha comienzo actividad:	22 de febrero de 2004
Fecha de reversión:	Entre el 22 de febrero de 2040 y 22 de febrero de 2044
Capital social:	154,5 millones de €
Resultado después de impuestos:	-5,1 millones de €
IMD de la concesión:	4.352 vehículos (Δ 5,77 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	3.040 vehículos (Δ 7,42 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	287,01 millones de vehículos • kilómetro. (1,24 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA OCAÑA - LA RODA AP-36 N-301 - ATALAYA DEL CAÑAVATE A-43



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
AP-36 Corral de Almaguer	41		•	•	•	•	•	•	•	•
AP-36 Sta. M ^a de los Llanos	84		•	•	•	•	•	•	•	•
AP-36 El Provencio	108		•	•	•	•	•	•	•	•
A-43 San Clemente	152		•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AUTOPISTA MADRID-TOLEDO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A.

Concesión:	Madrid-Toledo A-40 (Circunvalación norte de Toledo)
Domicilio Social:	Enlace de Illescas – Salida 25, AP-41. Antigua Ctra N-401, Madrid-Toledo, km 38,5 45200 Illescas (Toledo)
Presidente:	D. Antonio Martínez Borrallo
Director General	D ^a . M ^a Jesús López Santos
Accionistas:	Isolux Corsan Concesiones, S.L. Comsa, Concesiones, S.L. Concesiones Intercontinentales, S.L. Sando, Concesiones, S.L. Esconcessions Latam Holding, B.V.
Fecha comienzo actividad:	22 de febrero de 2004
Fecha de reversión:	Entre el 22 de febrero de 2040 y 22 de febrero de 2044
Capital social:	113,4 millones de €
Resultado después de impuestos:	-22,5 millones de €
IMD de la concesión:	978 vehículos (Δ 16,59 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	978 vehículos (Δ 16,59 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	20,99 millones de vehículos • kilómetro. (0,09 por 100 s/ total)

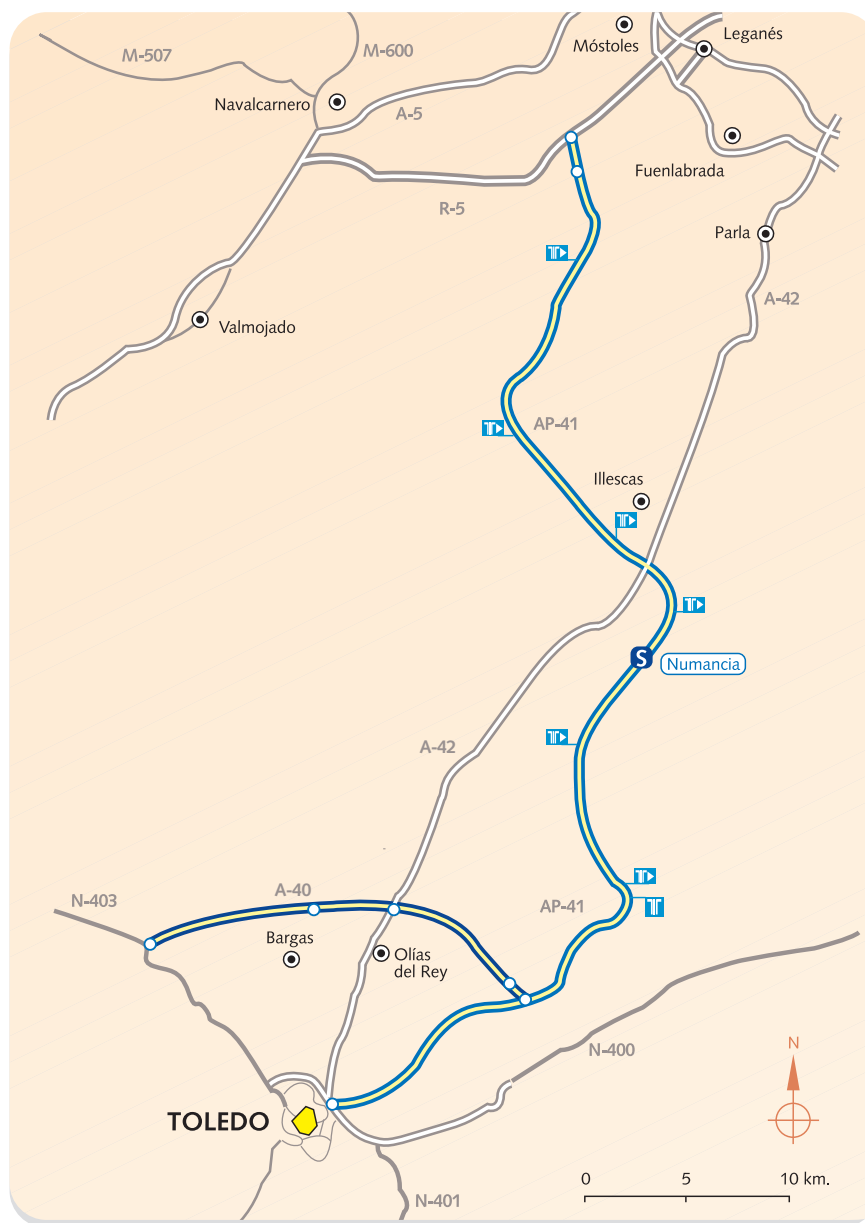
(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA MADRID - TOLEDO

AP-41

CIRCUNVALACIÓN NORTE DE TOLEDO

A-40



AP-41

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Numancia	31		•	•	•	•				

• Ambas direcciones

	Autopista de peaje estatal		Peaje
	Autopista de peaje autonómica		Enlace con peaje
	Autopista de peaje		Enlace
	Capital de provincia		Autovía
	Localidad		Otras carreteras

Área de servicio

CIRALSA, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

Concesión:	Circunvalación de Alicante Variante del Campello
Domicilio Social:	Autopista AP-7, p.k. 703 Área de Peaje de Monforte del Cid 03670 Monforte del Cid (Alicante)
Presidente:	D. Adolfo Valderas Martínez
Director General	D. Pablo Alarcón Rojas
Accionistas:	Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L. Autopistas Aumar, S.A.C.E. Globalvía Infraestructuras, S.A.
Fecha comienzo actividad:	22 de febrero de 2004
Fecha de reversión:	Entre el 22 de febrero de 2040 y 22 de febrero de 2044
Capital social:	50,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	—
IMD de la concesión:	6.469 vehículos (Δ 6,07 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	5.646 vehículos (Δ 5,98 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	78,46 millones de vehículos • kilómetro. (0,34 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE AP-7 VARIANTE DE EL CAMPELLO A-7



AP-7	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO	
Agost	696	•	•	•

• Ambos sentidos

Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

AUTOPISTA DEL GUADALMEDINA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

Concesión:	Málaga-Alto de Las Pedrizas
Domicilio Social:	C/ Peñoncillos, 14 29160 Casabermeja (Málaga)
Presidente:/Director general	D. José Miguel González Gómez-Navarro
Accionistas:	Sacyr Concesiones, S.L. Unicaja Banco, S.A. Abanca Corporación Industrial y Empresarial, S.L..
Fecha comienzo actividad:	28 de septiembre de 2006
Fecha de reversión:	Entre el 28 de febrero de 2044 y 28 de septiembre de 2048
Capital social:	55,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	-2,2 millones de €
IMD de la concesión:	14.304 vehículos (Δ 8,76 por 100 s/año anterior)
IMD con peaje	12.562 vehículos (Δ 8,82 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: ⁽¹⁾	146,38 millones de vehículos • kilómetro. (0,63 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA MÁLAGA - ALTO DE LAS PEDRIZAS AP-46



AP-46

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



Villa Romana Cortijo Robledo

• Ambos sentidos

Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

B. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS

AUTOPISTAS DE NAVARRA, S.A. (AUDENASA)	
Concesión:	Tudela-Irurzun
Domicilio Social:	Autopista AP-15, km 83 sur 31192- Tajonar (Navarra)
Presidente:	D. Miguel Sanz Sesma
Director General:	D. Víctor Torres Ruiz
Accionistas:	Corporación Pública Empresarial de Navarra Ena, S.A.U (grupo Itinere)
Año comienzo actividad:	1973
Año de reversión:	2029
Capital social:	120,24 millones de €
Resultado después de impuestos:	19,4 millones de €
IMD de la concesión:	19.544 vehículos (Δ 3,30 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro En la concesión: ⁽¹⁾	803,38 millones de vehículos • kilómetro (3,46 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA AP-68 (TUDELA) - IRURZUN AP-15



AP-15

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO							
Valtierra	14	948 86 72 07	•	•	•	•	•	•	•
Imarcoain	78	948 31 84 76	•	•	•	•	•	•	•
Zuasti	102		•	•	•	•	•	•	•

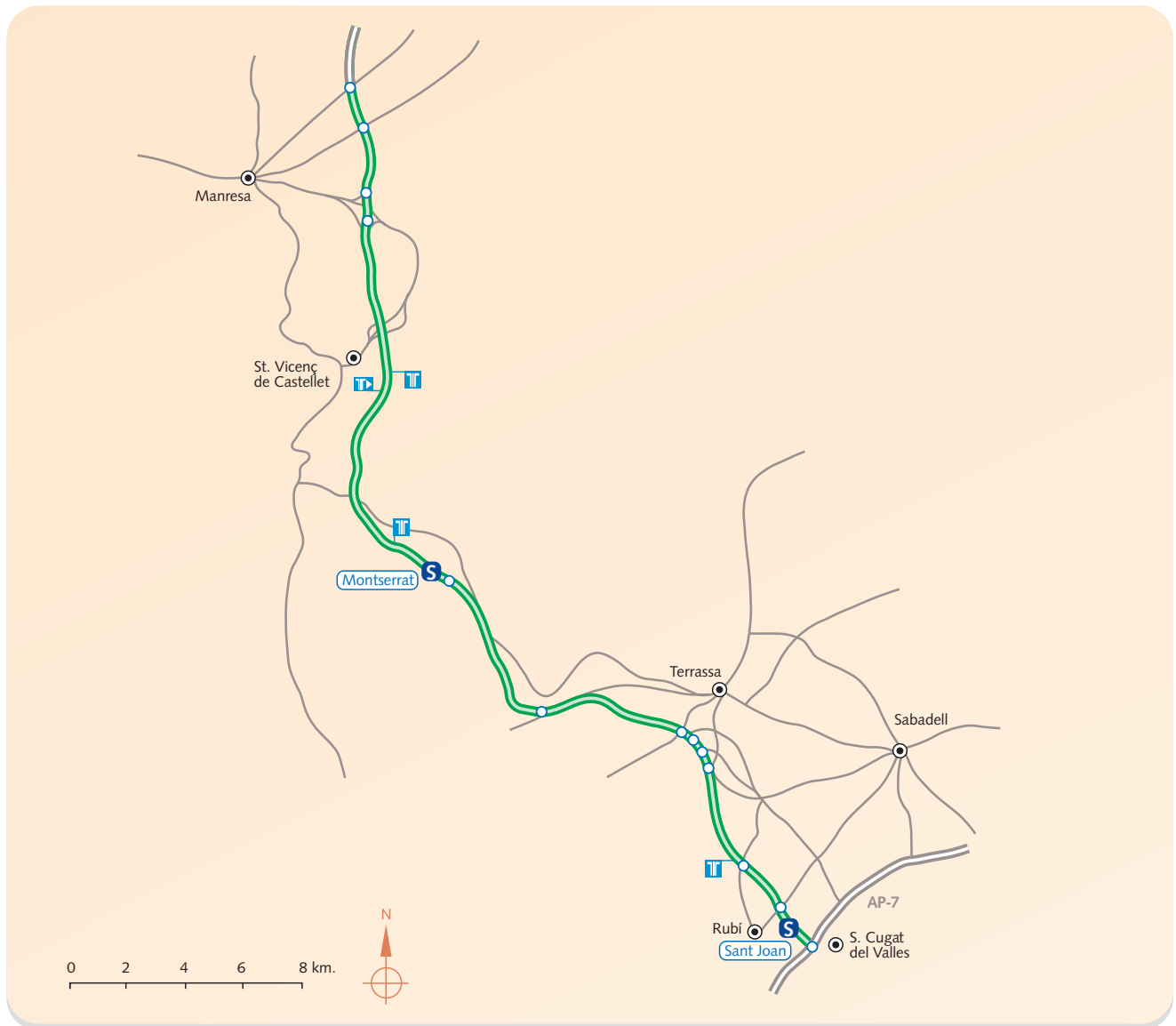
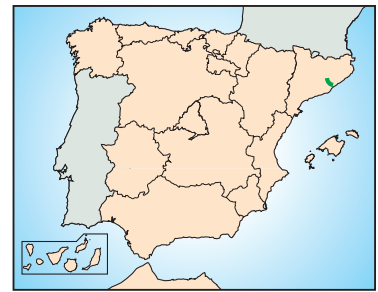
• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AUTOPISTA TERRASSA-MANRESA, S.A. CONCESIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (AUTEMA)

Concesión:	Sant Cugat-Manresa
Domicilio Social:	Autopista Terrassa-Manresa C-16, km. 41 Apartado de Correos 83 08296 Castellbell i El Vilar (Barcelona)
Presidente:	D. Andrés Sacristán Martín
Gerente	D. Francisco José Espinosa
Accionistas:	Grupo Cintra. Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	1987
Año de reversión:	2037
Capital social:	83,4 millones de €
Resultado después de impuestos:	62,1 millones de €
IMD de la concesión:	20.560 vehículos (Δ 6,05 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	351,23 millones de vehículos • kilómetro (1,51 por 100 s/total)

AUTOPISTA SANT CUGAT - MANRESA C-16



C-16

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Montserrat	35	93 835 96 49	•	•	•	•	•	•	•	•
Sant Joan	14,5	93 588 41 48	•	•	•	•	•	•	•	•

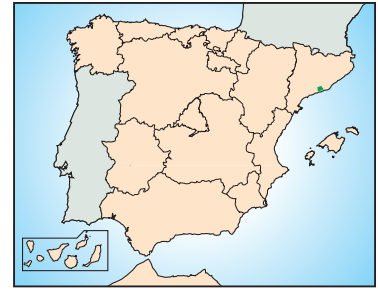
• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

AUTOPISTAS DE CATALUNYA, S.A., CONCESIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (AUCAT)

Concesión:	Castelldefels-El Vendrell
Domicilio Social:	Avda. del Parc Logístic, 12-20 (Zona Franca) 08040 Barcelona
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director general:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	1989
Año de reversión:	2039
Capital social:	96,2 millones de €
Resultado después de impuestos :	36,6 millones de €
IMD de la concesión:	29.942 vehículos (Δ 5,15 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	516,61 millones de vehículos • kilómetro (2,23 por 100 s/total)

AUTOPISTA CASTELLDEFELS - EL VENDRELL C-32



C-32	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO	
	Garraf		42,700 93 895 39 78	• • • • •

• Ambas direcciones

Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio S	

AUTOESTRADAS DE GALICIA, AUTOPISTAS DE GALICIA, CONCESIONARIA DE LA XUNTA DE GALICIA, S.A.

Concesión:	A Coruña-Carballo Puxeiros-Val Miñor
Domicilio Social:	c/ Alfredo Vicenti, nº 15 15004 A Coruña
Presidente:	D. Juan Carlos López Verdejo
Director General:	D. Andrés Muntaner Pedrosa
Accionista único:	Ena Infraestructuras, S.A. (grupo Itinere)
Año comienzo actividad:	1995
Año de reversión:	2045
Capital social:	30,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	4,5 millones de €
IMD de la concesión	10.529 vehículos (Δ 7,17 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión	223,28 millones de vehículos • kilómetro (0,96 por 100 s/total)

AUTOPISTAS

A CORUÑA - CARBALLO AG-55

PUXEIROS - VAL MIÑOR AG-57



A-55
A-57

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
A Laracha	15	98 119 04 42	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

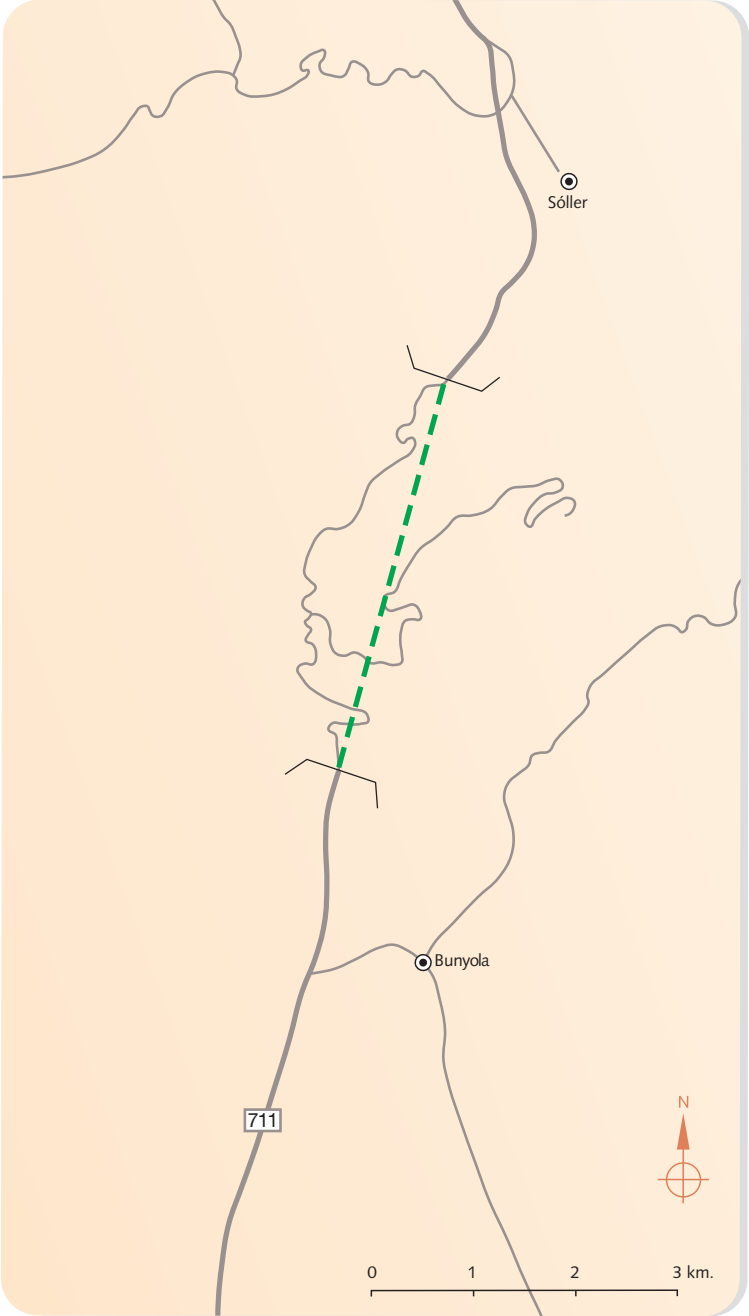
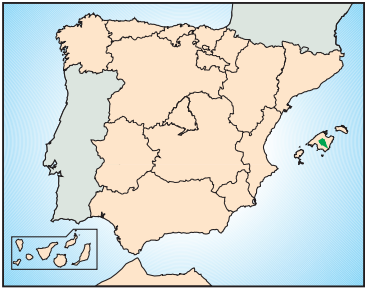
	Autopista de peaje estatal		Peaje
	Autopista de peaje autonómica		Enlace con peaje
	Autopista de peaje		Enlace
	Capital de provincia		Autovía
	Localidad		Otras carreteras
	Área de servicio		

COMPAÑIA CONCESIONARIA DEL TUNEL DE SOLLER, S.A.

Concesión:	Túnel de Sóller
Domicilio Social:	Porto Pi, nº 8 -2º B 07015 Palma de Mallorca
Presidente:	Dª Mª Luisa Castro Sayas
Gerente:	D. Jordi Ferrer i Motos
Accionistas:	Globalvía Infraestructuras, S.A. (FCC y Bankia). Otros
Año comienzo actividad:	1989
Año de reversión:	2022
Capital social:	12,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	1,2 millones de €
IMD de la concesión:	9.234 vehículos (Δ 5,50 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	10,11 millones vehículos • kilómetro (0,04 por 100 s/total)

La concesión fue rescatada por el Consell Insular de Mallorca con fecha de efectividad 29 de diciembre de 2017.

TÚNEL DE SÓLLER



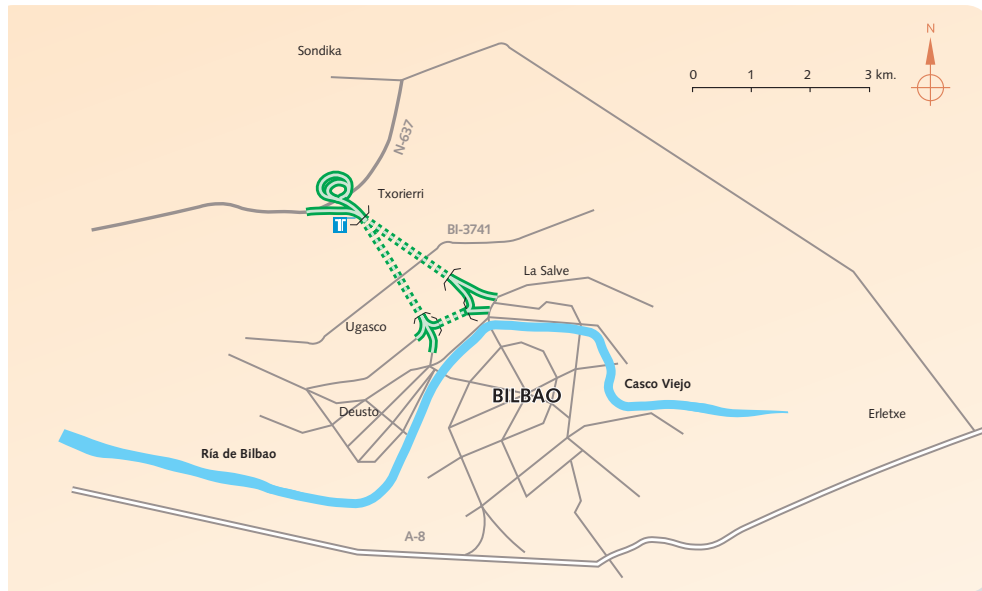
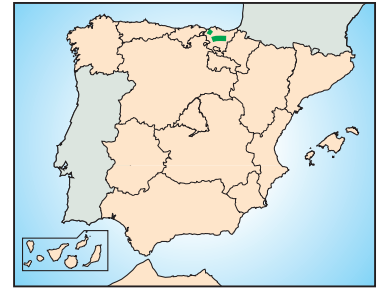
Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio S	

BIZKAIKO HEGOALDEKO AKZESIBILITATEA, S.A. (INTERBIAK)

Autopista:	Bilbao-L. P. Bizkaia-Gipuzkoa (Ermua) (*) Túneles de Artxanda
Domicilio Social:	Islas Canarias, 19-1º 48015 Bilbao
Director-Gerente	D. Mikel Iriondo Bilbao
Accionista único:	Diputación Foral de Vizcaya
Año comienzo actividad:	2003
Capital social:	—
Resultado después de impuestos:	—
IMD de la concesión:	29.959 vehículos (Δ 8,80 por 100 s/año anterior)
No de vehículos • kilómetro en la concesión:	388,41 millones de vehículos • kilómetro (Δ 1,67 por 100 s/total)

(*) Autopista cuya titularidad fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre. Esta, a su vez, transfirió a las Diputaciones Forales de Vizcaya y Guipúzcoa el 29 de diciembre de 2000 el tramo que discurría por su territorio. Europistas ostentó la concesión hasta el 5 de junio de 2003, inclusive, fecha en que finalizó la concesión.

AUTOPISTAS TÚNELES DE ARTXANDA BILBAO - L. P. BIZKAIA/ GUIPÚZCOA (ERMUA) A-8



A-8

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



Amorebieta-Etxano 100 94 673 07 38

• Ambas direcciones

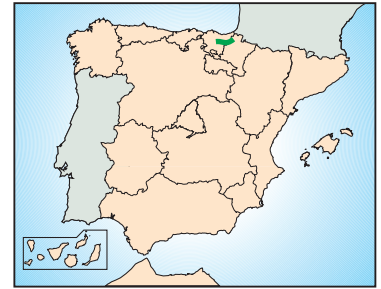
Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

BIDEGI, GIPIZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA – AGENCIA GUIPUZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS, S.A. (BIDEGI)

Concesión:	L. P. Bizkaia/Gipuzkoa (Ermua)-Behobia (*) Autopista A-8 (Eibar) - L. P. Álava/Gipuzkoa (Túnel de Arlaban)
Domicilio Social:	Asti auzoa, 631-A 20800 Zarautz (Guipúzkoa)
Director General	D. Alfredo Etxeberria
Accionista único:	Diputación Foral de Guipúzkoa
Año comienzo actividad:	2003
Capital social:	—
Resultado después de impuestos:	—
IMD de la concesión:	33.206 vehículos (Δ 2,27 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	1.191,38 millones de vehículos • kilómetro (4,88 por 100 s/total)

(*) Autopista cuya titularidad fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por Real decreto 1837/1999, de 3 de diciembre. Esta, a su vez, transfirió a las Diputaciones Forales de Vizcaya y Guipúzcoa el 29 de diciembre de 2000 el tramo que discurría por su territorio. Europistas ostentó la concesión hasta el 5 de junio de 2003, inclusive, fecha en que finalizó la concesión.

AUTOPISTA L. P. BIZKAIA/GIPUZKOA (ERMUA) - BEHOBIA A-8



A-8

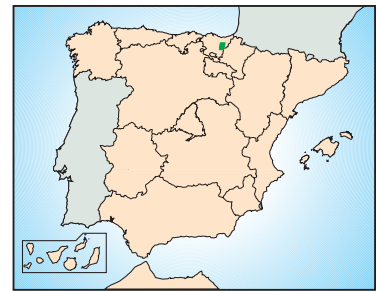
ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO	
Oartzun	8,5	943 49 00 68	• • • • •
Aritzeta	27	943 37 27 44	• • • • •
Itziar	55	943 60 12 86	• • • • •

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

AUTOPISTA L. P. ÁLAVA/GIPUZKOA - AUTOPISTA A-8 (EIBAR) A-1



Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

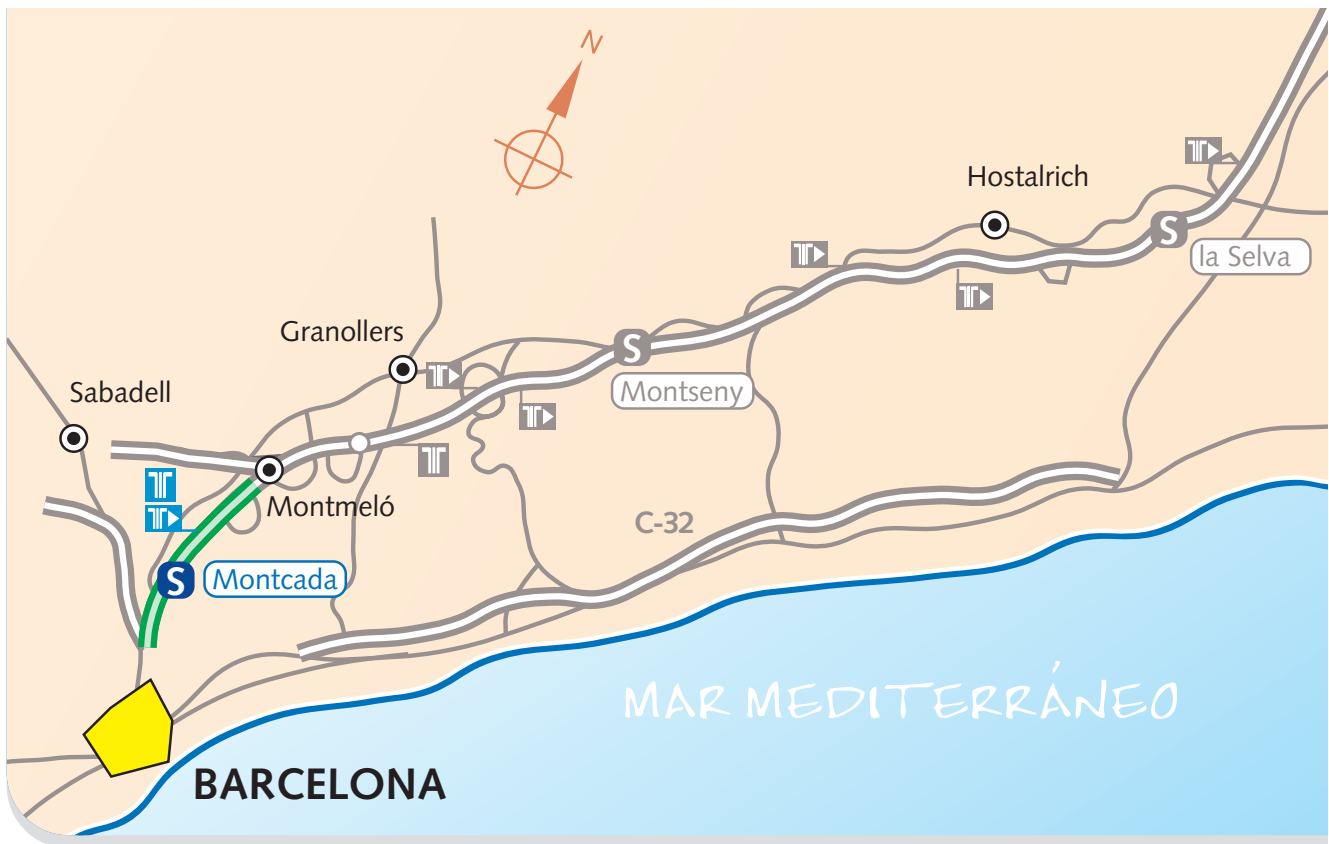
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE CATALUNYA, S.A. (INVICAT)

Concesión de la Generalidad de Cataluña:	Montgat-Malgrat/Palafolls (*) Barcelona-Montmeló (*)
Domicilio Social:	Avenida del Parc Logistic 12-20 (Zona Franca) 08040 Barcelona
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director general:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Accionista único:	Abertis, infraestructuras, S.A.
Año comienzo actividad:	2009
Año de reversión:	2021
Capital social:	92,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	72,8 millones de €
IMD de la concesión: ⁽¹⁾	52.222 vehículos (Δ 2,57 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	1.289,10 millones de vehículos • kilómetro (5,55 por 100 s/total)

(*) Autopistas cuya titularidad fue transferida a la Generalidad de Cataluña por el Real Decreto 902/95, de 2 de junio.

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

AUTOPISTA BARCELONA-MONTMELÓ C-33



AP-7	ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Montcada	147	93 564 07 23	• • ▼ • •								

• Ambas direcciones ▼ Dirección La Jonquera

Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio	

AUTOPISTA MONTGAT-PALAFOLLS (MALGRAT) C-32



C-32

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



Maresme	17	93 555 38 18	•	•	•	•	•
Tordera	58	93 765 21 73	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones

- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

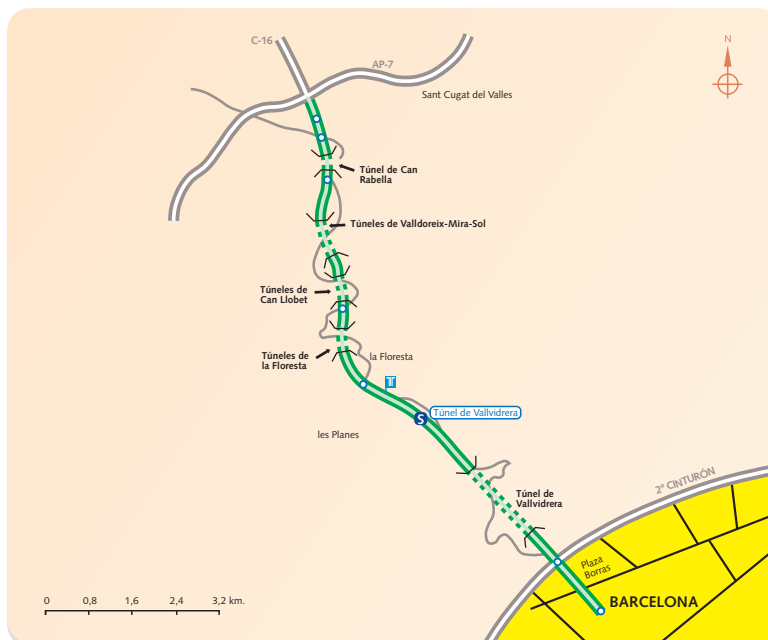
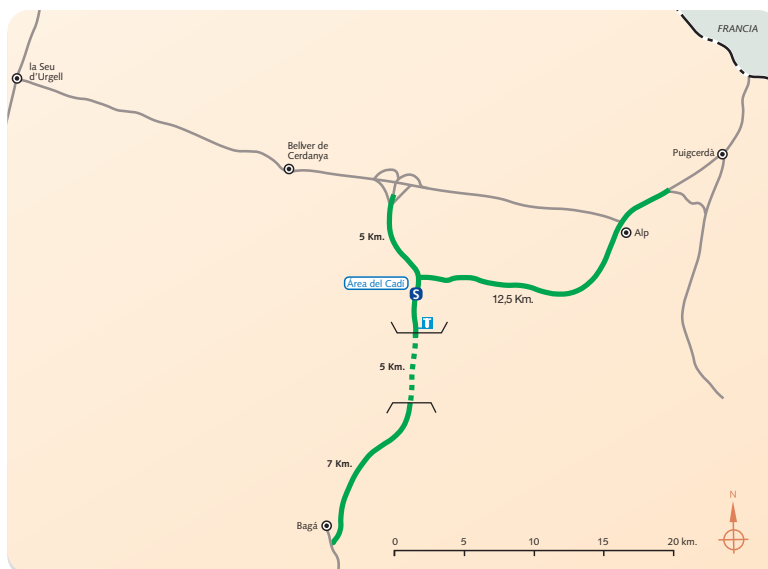
TUNELS DE BARCELONA I CADÍ, CONCESSIONÀRIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, S.A.

Concesión:	Túnel del Cadí y accesos Túneles de Vallvidrera
Domicilio Social:	Ctra de Vallvidrera a San Cugat km 5,3 08017 Barcelona
Presidente:	D. Juan Angoitia Grijalba
Director General:	D ^a . Ana Bonet Olivart
Principales accionistas:	Invicat, S.A.U. (Grupo Abertis) Infravías, S.L.U., (Ardian)
Año comienzo actividad:	2012
Año de reversión:	2038
Capital social:	0,06 millones de €
Resultado después de impuestos:	19,1 millones de €
IMD de la concesión:	15.493 vehículos (Δ 3,33 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	262,12 millones de vehículos • kilómetro (1,13 por 100 s/total)

TÚNEL DEL CADÍ

TÚNELES DE VALLVIDRERA

C-16



C-16

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



Área del Cadí	14	972 89 06 63	•	•	•	•	•	•
Túnel de Vallvidrera	5,5	93 587 94 06	■	■	■	■	■	■

- Ambas direcciones
- Dirección Sant Cugat

Autopista de peaje estatal

Autopista de peaje autonómica

Autopista de peaje

Capital de provincia

Localidad

Peaje

Enlace con peaje

Enlace

Autovía

Otras carreteras

Área de servicio S

4. RECURSOS MOVILIZADOS E INVERSIÓN

1. RECURSOS MOVILIZADOS

1.1. Evolución de los recursos movilizados

En primer lugar, se ofrece la información referida a 31 de diciembre de 2017, estableciéndose posteriormente una comparación con el cierre del ejercicio anterior, cuando la homogeneidad de los datos lo permite.

El cuadro 4.1 recoge los recursos movilizados a 31 de diciembre de 2017 de las distintas sociedades. Dichos recursos aparecen clasificados en dos grandes grupos: capital social (a su vez dividido en cinco subgrupos: suscrito, pendiente de desembolsar, participaciones en otras sociedades concesionarias, subvenciones de capital y prima de emisión de acciones) y recursos ajenos. El gráfico 4.1 muestra la distribución porcentual entre capital social desembolsado (como diferencia entre el capital social suscrito y el pendiente de desembolsar por parte de los accionistas) mas la prima de emisión de acciones y las subvenciones de capital, y los recursos ajenos, para el total de las sociedades concesionarias, mientras que el gráfico 4.2 muestra dichas magnitudes para cada una de ellas.

Indicar respecto a Henarsa, Eje Aeropuerto, Madrid Sur y Madrid Levante, que se han utilizado los datos facilitados por la concesionaria relativos al ejercicio 2017, pero sin disponer del informe del auditor externo a la fecha de realización de esta publicación. En cuanto a Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa, se han utilizado los datos de 2016 al no haber sido facilitados por las concesionarias los relativos a 2017, al cierre de esta publicación.

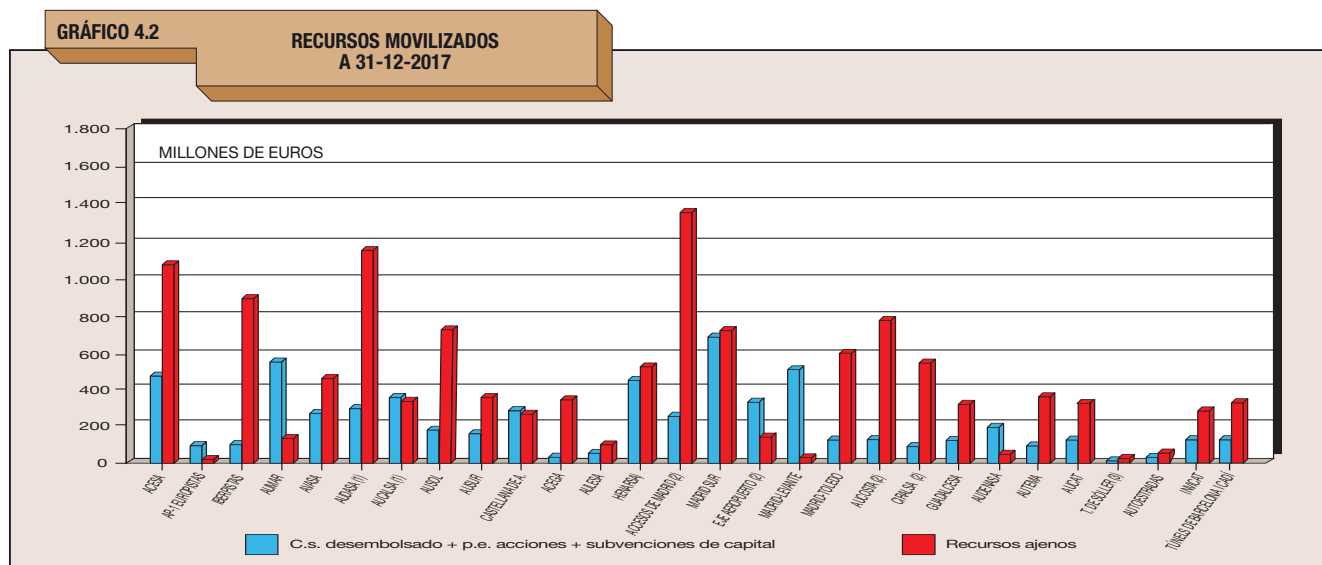
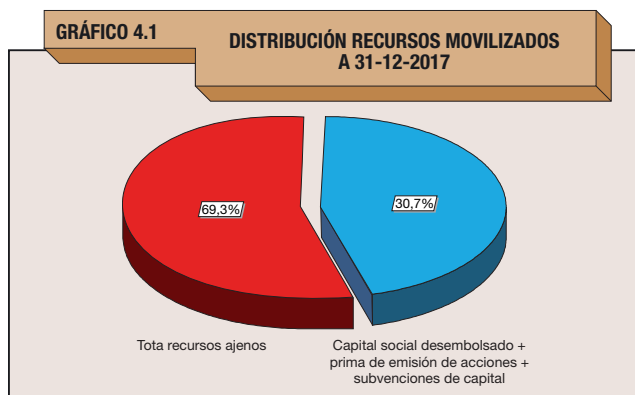
CUADRO 4.1
Recursos movilizados a 31-12-2017 (cifras en miles de euros)

Sociedades concesionarias	Capital social					Recursos ajenos						Recursos totales movilizados	
	Suscrito	Pendiente desembolsar	Participaciones en otras sociedades concesionarias	Subvenciones de capital	Prima de emisión de acciones	Préstamos participativos del Estado (valor razonable)	Deudas con entidades de crédito o emisiones sin seguro de cambio	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Provisiones para inversiones y expropiaciones	Otros compromisos y periodificaciones (otras prov. personal y a credit. comerciales)	Otros pasivos financieros, administ. públicas, impuestos diferidos y derivados		Total recursos ajenos
ACESA	319.489,0		19.785,1		133.118,0		0,0	837.458,0	98.814,0	42.725,0	73.405,0	1.052.402,0	1.485.223,9
AP-1 EUROPISTAS	88.007,7			26,0			0,0	7.801,0	0,0	11.145,0	8,5	18.954,5	106.988,2
IBERPISTAS	54.000,0		454.005,2		37.000,0		349,0	617.160,0	229.092,0	11.319,0	15.325,0	873.245,0	510.239,8
AUMAR	213.596,0		12.541,8	1.677,0	335.287,0		0,0	13.898,0	72.786,0	25.394,0	6.073,0	118.151,0	656.169,3
AVASA	237.095,0		14.505,0		47.419,0		262.805,0	0,0	40.162,0	34.283,0	79.451,0	416.701,0	686.710,0
AUDASA (1)	195.918,0			61.516,0		32.787,0	944.884,0	15.209,0	9.996,0	39.462,0	118.121,0	1.160.459,0	1.417.893,0
AUCALSA (1)	326.248,0			26.669,0		14.647,0	275.680,0	2.591,0	21.036,0	4.996,0	16.445,0	335.395,0	688.312,0
AUSOL	156.899,0				5.251,0	104.743,0	510.891,0	4.812,0	40.336,0	20.892,0	11.179,0	692.853,0	855.003,0
AUSUR	149.176,0		40.397,5			110.580,0	175.976,0	0,0	32.334,0	6.474,0	1.438,0	326.802,0	435.580,5
CASTELLANA	98.000,0				150.730,0		0,0	217.544,0	18.215,0	2.591,0	7.632,0	245.982,0	494.712,0
ACEGA	33.450,0					60.101,2	74.068,0	21.537,0	17.990,0	102.374,8	321,0	276.392,0	309.842,0
AULESA	34.642,0				12.020,0	43.265,0	28.134,0	2.099,0	8.023,0	3.089,0	2.599,0	87.209,0	133.871,0
HENARSA	96.700,0				329.849,9	433.071,0	0,0	62.251,2	17.316,5	3.626,4	2,0	516.267,1	942.817,0
ACCESOS DE MADRID (2)	223.600,0				5,0	173.528,0	104.030,0	923.329,0	66.252,0	41.484,0	2.522,0	1.311.145,0	1.534.750,0
MADRID SUR	177.098,0				486.492,0		0,0	182.881,0	272.703,0	213.156,0	15.022,0	683.762,0	1.347.352,0
EJE AEROPUERTO (2)	42.360,0				290.244,0		0,0	143.030,0	7.065,0	615,0	7,0	150.717,0	483.321,0
MADRID LEVANTE	154.472,0				358.281,0		0,0	4,0	33.188,0	15.050,0	2.273,0	50.515,0	563.268,0
MADRID TOLEDO	113.443,0				0,0		416.695,0	34.004,0	24.162,0	121.377,0	706,0	596.944,0	710.387,0
AUCOSTA (2)	113.000,0				0,0		573.137,0	180.962,0	14.464,0	3.900,0	4.310,0	776.773,0	889.773,0
CIRALSA (2)	50.167,0			30.860,0	0,0	59.853,8	342.370,0	107.361,0	16.668,0	1.387,2	14.382,0	542.022,0	623.049,0
GUADALCESA	55.123,0				56.306,0		151.037,0	114.364,0	2.477,0	6.790,0	28.894,0	303.562,0	414.991,0
AUDENASA	120.240,0				0,0		0,0	146,6	17.060,0	2.746,4	3.717,3	23.670,3	143.910,3
AUTEMA	83.411,0				0,0		0,0	202.289,8		9.799,5	77.967,0	290.066,2	373.467,2
AUCAT	96.160,0				15.461,0		0,0	222.171,0	24.886,0	9.231,0	15.257,0	271.545,0	383.166,0
TÚNEL DE SÓLLER (3)	12.080,0				0,0		0,0	2.718,0	0,0	776,0	0,0	3.494,0	15.574,0
AUTOESTRADAS	30.176,8				0,0		24.498,5	1.388,5	12.787,0	1.376,0	0,0	40.050,0	70.226,8
INVICAT	92.037,0		30,0		20.310,0		0,0	199.334,0	24.726,0	16.090,0	26.359,0	266.509,0	378.826,0
T. BARCELONA I CADÍ	60,0				0,0		238.994,0	207,0	24.260,0	61.485,0	12.745,0	337.691,0	337.751,0
Totales	3.366.648,6	0,0	541.264,5	120.748,0	2.277.773,9	1.032.576,0	4.123.548,5	4.116.550,2	1.146.798,5	613.634,2	536.160,8	11.769.268,2	16.993.174,1

(1) Audasa y Aucalsa las subvenciones de capital pasan a ser subvenciones de explotación.

(2) Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa: se reflejan datos de 2016, al no haberse aportado los de 2017.

(3) La concesionaria ha sido rescatada por el Consell Insular Balear con fecha 29/12/2017.



CUADRO 4.2

Préstamos concedidos por la Administración General del Estado a sociedades concesionarias. (Importe en miles de euros)

	Concedidos	Principal más intereses
Anticipos reintegrales.	170.564,77	170.564,77
Autopista del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.	118.795,88	118.795,88
Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A.	51.768,89	51.768,89
Préstamos participativos a soc. concesionarias de autopistas de peaje.	919.475,13	960.050,53
Por los reales decretos de adjudicación	363.642,29	342.101,18
Autopista del Sureste, C. E. de Autop., S.A.	76.929,55	76.923,54
Autopista del Sol, Concesionaria Española, S.A.	99.167,00	68.705,30
Autopista de León, S.A., Concesionaria del Estado	26.444,53	35.371,13
Autopista Central Gallega, C. Española, S.A.	60.101,21	60.101,21
Ciralsa, S.A., Concesionaria del Estado	101.000,00	101.000,00
Por sobrecostos de expropiaciones (Ley 26/2009).	475.732,84	532.093,44
Accesos de Madrid, Conc. Española, S.A.	168.453,38	189.214,74
Autopista del Henares, S.A., Conc. del Estado	275.318,90	309.220,21
Autopista del Sureste, C. E. de Autop., S.A.	31.960,56	33.658,50
"Cuenta compensación" (Ley 43/2010).	80.100,00	85.855,91
Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A.	17.838,31	19.120,15
Autopista del Henares, S.A., Concesionaria del Estado	16.183,81	17.346,76
Madrid Sur, Concesionaria Española, S.A.	14.000,67	15.006,74
Autopista Eje Aeropuerto, Concesionaria Española, S.A.	4.802,34	5.147,43
Autopista de la Costa Cálida, C. E. de Autopistas, S.A.	8.281,53	8.876,63
Autopista Madrid Levante, Concesionaria Española, S.A.	8.575,11	9.191,31
Autopista Madrid Toledo, C. E. de Autopistas, S.A.	3.574,99	3.831,89
Ciralsa, S.A., Concesionaria del Estado.	6.843,25	7.335,00

En el apartado de recursos ajenos se significa que algunas sociedades concesionarias han recibido, en aplicación de normas legales específicas, ayudas del Estado en forma de anticipos reintegrables o préstamos participativos que pueden ser tanto de explotación como de inversión. El cuadro 4.2 recoge la distribución de los anticipos reintegrables y de los préstamos participativos de la Administración General del Estado.

El cuadro 4.3 recoge la información sobre las participaciones entre las distintas sociedades del sector, ya sean estas de forma directa como indirectamente a través de otra sociedad.

A continuación, en el cuadro 4.4 y gráfico 4.3, se reflejan la variación experimentada por cada tipo de recurso y su comparación con la situación existente en el ejercicio precedente.

La comparación de los diferentes conceptos a 31 de diciembre de 2016 y de 2017 pone de manifiesto que la totalidad de los recursos movilizados ha experimentado un decremento de 487.060,2 miles de euros, con el siguiente desglose:

1. El total de los recursos ajenos y otros pasivos han disminuido en 404.039,1 miles de euros.
2. El capital social, más la prima de emisión de acciones y las subvenciones de capital han disminuido en 83.024,1 miles de euros.

CUADRO 4.3

Participaciones en otras sociedades concesionarias a 31-12-2017. (1) (Cifras en miles de euros)

Sociedades con participaciones	Sociedades participadas									
	Avasa	Accesos de Madrid	Castellana de Autop.	Aulesa	Henarsa	Aucosta	Ciralsa	Autema	Túnel de Barcelona i Cadí	Total
ACESA								23,7		
importe								19.785,0		19.785,1
IBERPISTAS	100,0	31,2	100,0	100,0	15,0					
importe	237.095,0	69.763,2	98.000,0	34.642,0	14.505,0					454.005,2
AUMAR							25,0			
importe							12.541,8			12.541,8
AVASA					15,0					
importe					14.505,0					14.505,0
AUSUR						35,8				
importe						40.397,5				40.397,5
INVICAT									50,0	
importe									30,0	30,0
TOTALES	237.095,0	69.763,2	98.000,0	34.642,0	29.010,0	40.397,5	12.541,8	19.785,1	30,0	541.264,5

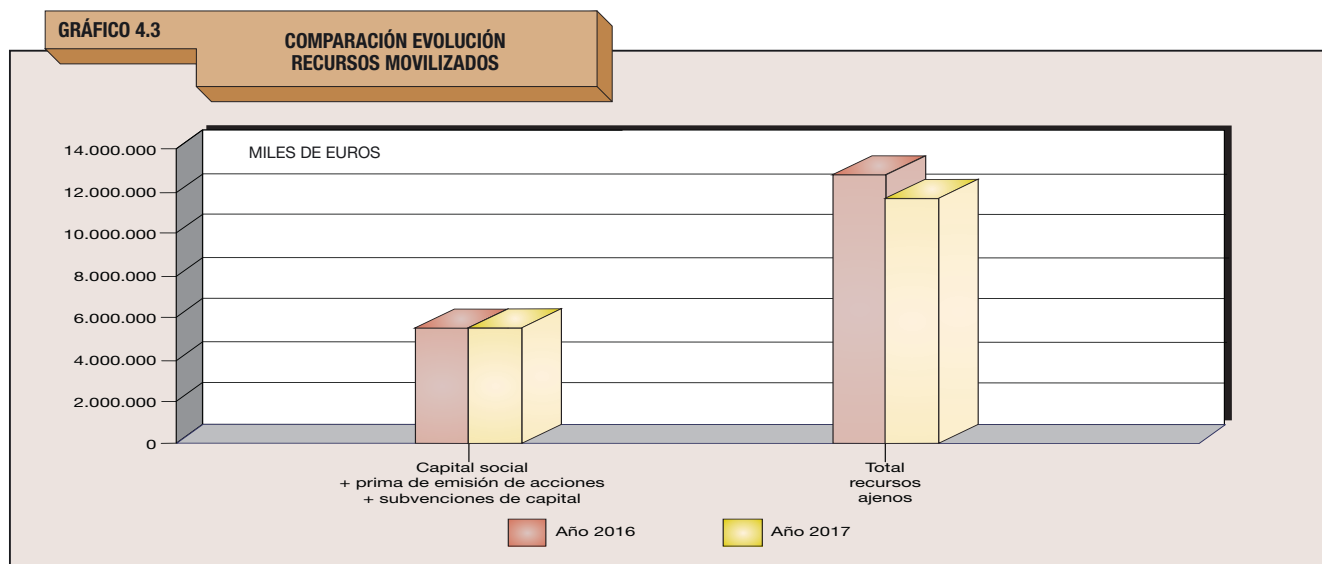
(1) Importes calculados respecto del capital social desembolsado.

CUADRO 4.4

Evolución de los recursos movilizados (cifras en miles de euros)

Recursos movilizados	A 31-12-2017 (1)		A 31-12-2016	
	Importe	Porcentaje	Importe	Porcentaje
Total recursos ajenos	11.769.268,2	69,3	12.173.307,3	69,6
Capital social + prima de emisión de acciones + subvenciones de capital	5.223.905,9	30,7	5.306.927,0	30,4
Total recursos movilizados	16.993.174,1	100,0	17.480.234,3	100,0

(1) En el ejercicio 2015 no se incluyen los datos de Bidegi.



1.2. Coste de la deuda

En el cuadro 4.5 se muestra el coste medio de la deuda de las concesionarias del Estado durante los últimos ejercicios.

Las diferencias que se observan en el coste de la deuda entre unas y otras concesionarias obedecen a una serie de factores que inciden en el tipo de interés resultante para cada uno de los préstamos: antigüedad del préstamo, si se trata de tipo fijo o variable y otras condiciones singulares de cada operación. Puede suceder que concesionarias con un coste medio de la deuda elevado estén poco endeudadas, pero que en un momento dado tomen deuda a corto plazo por necesidades de tesorería.

Hay que considerar, igualmente la incidencia de los procesos concursales en el coste de la deuda de las sociedades concesionarias.

1.3. Seguro de cambio

La legislación de algunas sociedades concesionarias contempla el beneficio del seguro de cambio, mediante el cual el Estado se compromete a facilitar al concesionario las divisas necesarias para hacer frente a los vencimientos de intereses y principales al mismo tipo de cambio al que tuvo entrada la operación inicialmente.

La deuda con seguro de cambio que mantenían las concesionarias de autopistas de titularidad de la Administración General del Estado estaba totalmente amortizada en el cierre del ejercicio de 2008, sin que haya habido renovaciones posteriores.

Con el fin de ofrecer una panorámica de la evolución histórica del coste que este concepto ha representado para el Tesoro Público, se incluye el cuadro 4.6 y gráfico 4.4, ilustrativos del mismo.

CUADRO 4.5

Evolución del coste de la deuda en las sociedades concesionarias de la Administración General del Estado (cifras en miles de euros)

Sociedades concesionarias	2013		2014		2016		2016		2017	
	Deuda media	Tipo medio %	Deuda media	Tipo medio %	Deuda media	Tipo medio %	Deuda media	Tipo medio %	Deuda media	Tipo medio %
ACESA	1.185.970	0,6	1.450.201	1,1	1.480.501	1,1	1.209.008	3,9	787.056	2,8
AP-1 EUROPISTAS	39.574	5,9	15.735	5,6	5.110	2,0	2.229	4,3	0	0,0
IBERPISTAS	1.016.167	4,3	932.591	4,2	935.848	4,2	890.374	4,4	808.058	2,8
AUMAR	61.981	0,4	0	0,0	43.060	0,0	50.621	0,0	0	0,0
AVASA	395.044	4,4	380.438	4,2	354.597	1,3	317.900	1,8	291.955	1,6
AUDASA	829.706	5,2	942.520	6,1	1.035.459	5,9	1.040.104	5,8	1.064.993	4,9
AUCALSA	297.752	4,6	291.145	4,9	273.080	5,5	273.915	5,4	275.680	4,1
AUSOL	586.058	3,8	573.242	3,9	476.206	5,9	503.890	4,3	539.813	4,0
AUSUR	305.903	1,2	293.170	2,5	186.955	1,6	185.744	1,3	180.413	1,3
C. DE AUTOPISTAS	222.101	2,9	225.720	2,8	227.922	2,2	226.756	1,3	222.643	0,9
ACEGA	243.614	4,6	245.370	2,6	187.012	3,4	191.038	3,3	194.459	3,6
AULESA	77.650	3,2	76.475	3,2	33.510	3,0	32.036	3,0	31.463	5,4
HENARSA	346.368	0,1	361.813	0,1	62.255	0,5	62.262	0,8	62.257	0,0
ACCESOS DE MADRID (1)	1.223.404	0,3	1.196.921	0,0	1.027.333	0,0	1.027.333	0,0	1.027.346	0,0
MADRID SUR	143.991	6,8	149.690	7,1	160.428	0,5	169.399	0,6	178.449	0,4
EJE AEROPUERTO	129.179	1,3	133.204	1,5	142.242	1,4	143.036	0,0	143.031	0,0
MADRID LEVANTE	8.397	5,8	5.710	3,4	6.950	1,7	3.527	6,8	88	0,0
MADRID TOLEDO	424.963	0,6	426.426	1,6	438.321	0,5	443.755	1,1	448.483	1,0
AUCOSTA (1)	753.318	0,2	753.129	0,0	753.973	0,0	753.973	0,0	753.973	0,0
CIRALSA (1)	412.123	2,9	415.120	3,3	379.390	3,7	417.255	3,0	449.731	2,7
GUADALCESA	261.919	4,2	259.311	3,9	267.103	3,8	266.661	3,8	155.425	6,4
TOTAL	8.965.179	2,4	9.127.930	2,6	8.477.253	2,7	8.210.815	2,7	7.615.317	2,3

(1) Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa: son los mismo datos que en 2016 por no haber facilitado las sociedades concesionarias los datos de 2017.

CUADRO 4.6

Diferencias de cambio abonadas por el Estado y cantidades acumuladas (cifras en miles de euros)

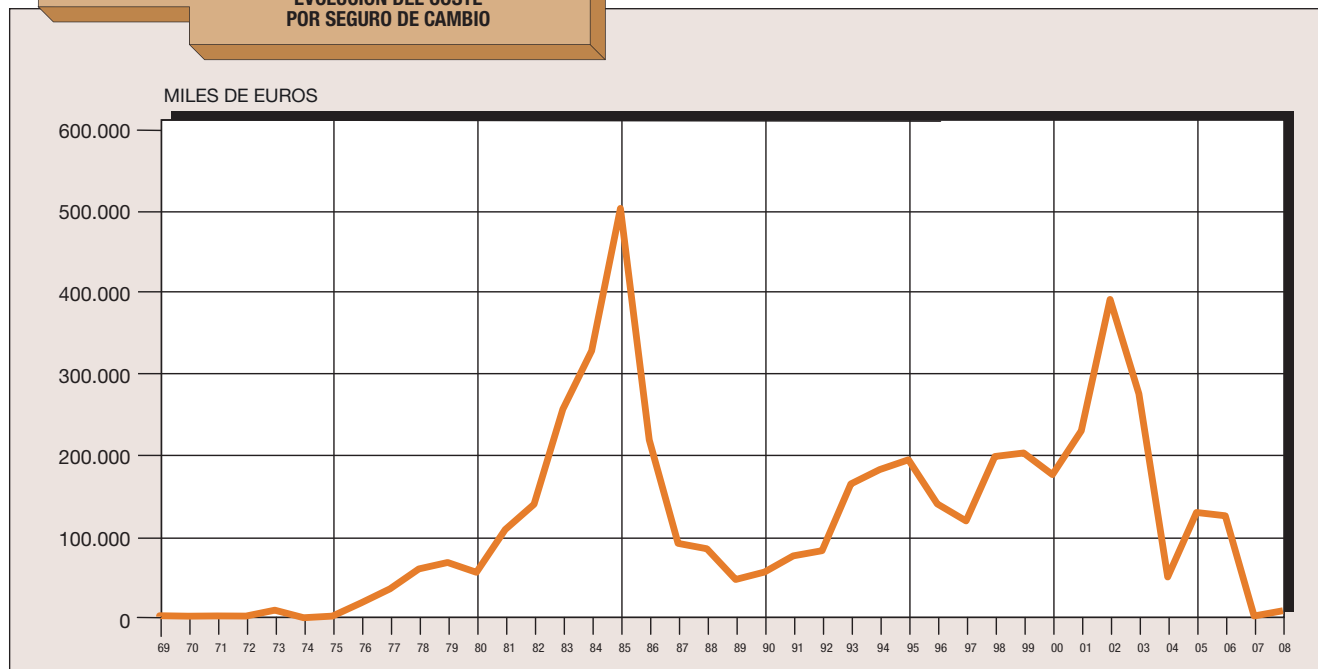
Año	Total anual	Total acumulado	Año	Total anual	Total acumulado
1969	849,5	849,5	1989	45.394,3	2.001.107,2
1970	307,7	1.157,2	1990	54.512,6	2.055.619,9
1971	599,7	1.756,9	1991	74.435,3	2.130.055,2
1972	422,3	2.179,3	1992	80.799,4	2.210.854,6
1973	7.670,2	9.849,4	1993	162.893,9	2.373.748,6
1974	-1.602,7	8.246,7	1994	180.501,0	2.554.249,6
1975	383,7	8.630,5	1995	192.578,9	2.746.828,5
1976	16.692,3	25.322,7	1996	138.342,5	2.885.171,0
1977	33.922,7	59.245,4	1997	117.392,6	3.002.563,6
1978	58.374,0	117.619,5	1998	196.631,7	3.199.195,3
1979	66.312,2	183.931,7	1999	200.939,0	3.400.134,3
1980	54.217,1	238.148,8	2000	174.307,4	3.574.441,7
1981	106.783,3	344.932,1	2001	228.193,6	3.802.635,3
1982	137.845,3	482.777,3	2002	389.764,3	4.192.399,6
1983	254.723,4	737.500,7	2003	273.713,2	4.466.112,8
1984	326.538,3	1.064.039,0	2004	48.467,4	4.514.580,2
1985	501.653,4	1.565.692,4	2005	127.798,8	4.642.379,0
1986	217.004,4	1.782.696,8	2006	123.748,1	4.766.127,1
1987	89.818,3	1.872.515,1	2007	529,1	4.766.656,2
1988	83.197,9	1.955.712,9	2008	6.967,5	4.773.623,7

Se observa que en el año 1985 se produjo el máximo coste. Dicho año ofreció una coyuntura claramente favorable en la negociación y captación de deuda en los mercados exteriores de capitales. Por esta causa, en el mencionado ejercicio se renegotió un elevado número de operaciones anteriormente contratadas por el sector, tratando de obtener mejoras en las condiciones de las mismas. No sólo se renegotió la deuda corriente con vencimiento en el ejercicio sino que se renegotiaron operaciones con vencimientos anticipados no previstos, lo que obligó a materializar el coste del seguro de cambio inherente a las mismas, alcanzándose el máximo histórico, por este concepto, en ese año.

En todas las ocasiones posibles, se procuró que los vencimientos de las nuevas operaciones contratadas coincidieran con los de las antiguas y en aquellos casos en los que no fue posible, se trató de conseguir idéntica vida media.

GRÁFICO 4.4

EVOLUCIÓN DEL COSTE POR SEGURO DE CAMBIO



2. INVERSIONES REALIZADAS Y AMORTIZACIÓN DE AUTOPISTA

Como consecuencia del Plan General de Contabilidad (PGC) aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, los importes del desaparecido fondo de reversión de la autopista se han incorporado a la cifra de amortización acumulada de autopista.

Los valores históricos de la inversión física en autopista llevada a cabo por las sociedades concesionarias se muestran en el cuadro y gráficos adjuntos. En ellos se recogen, en miles de euros, los valores anuales y acumulados de la inversión física, incluyendo los correspondientes a las concesionarias de la Administración General del Estado, Diputación Foral de Navarra, Generalidad de Cataluña, Junta de Galicia, Gobierno Balear, Diputación Foral de Vizcaya y Diputación Foral de Guipúzcoa.

Se observa que el sector ha tenido varios períodos de máxima actividad inversora: de 1975 a 1980, de 1982 a 1984, de 1989 a 1993, de 1996 a 1999 y de 2000 a 2011. El primero de ellos, como consecuencia de que en ese momento todas las concesionarias entonces existentes tenían algún tramo en ejecución; en el segundo período las inversiones correspondieron fundamentalmente a la actividad de Aucalsa y a la terminación de algunos tramos que habían quedado pendientes de Eurovías y Aumar. El tercer período descansa básicamente en la ejecución de obras por parte de las empresas del entonces grupo público Enausa (Audasa y Aucalsa), Acesa y las otorgadas por la Generalidad de Cataluña. La inversión de los años 1996 a 1999 corresponde a las inversiones efectuadas por las sociedades Audasa, Aucat, Ausol, Autoestradas, Ausur y Túneles de Artxanda.

En los años 2000-2004 destacan las inversiones efectuadas por las concesionarias de las autopistas radiales de Madrid (Henarsa, Accesos de Madrid y Madrid Sur), Acega, Aulesa y Castellana de Autopistas, así como a Autopista Eje Aeropuerto que se abrió al tráfico en 2005. Entre 2005 y 2007 el grueso de la inversión corresponde a Madrid-Levante, Madrid-Toledo, Cirsalsa y Aucosta, así como la correspondiente a la ampliación de la autopista AP-1 que realiza Bidegi, que se extiende hasta 2009. En el último período, además de la inversión de Bidegi se encuentra la realizada por Acesa en las obras del Real Decreto 457/2006, de 7 de abril y la llevada a cabo por Guadalcesa en la construcción de la autopista Alto de Las Pedrizas-Málaga.

Señalar el importante impacto en el importe de las expropiaciones de terrenos que ha tenido la valoración dada por los Tribunales a los mismos, al considerar el valor de los terrenos según sus expectativas urbanísticas, lo que ha elevado fuertemente su valor, especialmente en las autopistas radiales a Madrid, con el consiguiente efecto en las cuentas de las concesionarias, que se reflejó especialmente en el ejercicio 2011.

En el ejercicio 2011, se produjo, así mismo, la primera aplicación de la nueva normativa sectorial, Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Como consecuencia de esta adaptación, los datos de la inversión física en autopista no son directamente comparables con ejercicios anteriores, ya que recogen los efectos de la transición a la citada nueva normativa sectorial. Con fecha 18 de diciembre de 2012, las concesionarias Túnel del Cadí, SAC y Tabasa Infraestructures i Serveis de Mobilitat, SA se fusionaron en Túneles de Barcelona i Cadí, Concessionària de la Generalitat de Catalunya, SA, empresa que ha sustituido a las anteriores en los diferentes apartados del informe.

CUADRO 4.7

Inversión física en autopista.Total sector (cifras en miles de euros)

Año	Total anual	Total acumulado	Año	Total anual	Total acumulado
1967	3.819,4	3.819,4	1992	262.801,6	3.849.807,1
1968	32.404,8	36.224,2	1993	195.952,8	4.045.759,9
1969	35.552,3	71.776,5	1994	130.788,0	4.176.547,9
1970	55.551,5	127.328,0	1995	100.955,0	4.277.502,9
1971	78.457,9	205.785,9	1996	188.344,6	4.465.847,5
1972	79.015,1	284.801,0	1997	430.650,4	4.896.497,9
1973	102.908,3	387.709,3	1998	415.162,9	5.311.660,8
1974	126.656,7	514.366,0	1999	316.949,7	5.628.610,6
1975	207.313,7	721.679,7	2000	255.945,2	5.884.555,8
1976	305.119,4	1.026.799,1	2001	539.638,7	6.424.194,5
1977	303.817,0	1.330.616,2	2002	1.271.026,8	7.695.221,3
1978	253.719,1	1.584.335,2	2003	1.131.465,7	8.826.687,0
1979	177.551,0	1.761.886,2	2004	896.411,9	9.723.098,9
1980	176.195,7	1.938.081,9	2005	1.127.182,0	10.850.280,9
1981	111.285,8	2.049.367,7	2006	1.180.201,3	12.030.482,2
1982	166.471,9	2.215.839,7	2007	692.967,7	12.723.449,9
1983	208.524,8	2.424.364,4	2008	1.056.702,9	13.780.152,8
1984	153.297,2	2.577.661,6	2009	446.313,7	14.226.466,5
1985	56.264,3	2.633.925,9	2010	740.506,5	14.966.973,0
1986	48.170,5	2.682.096,5	2011	1.301.402,9	16.268.375,9
1987	44.950,9	2.727.047,3	2012	145.472,3	16.413.848,2
1988	28.625,6	2.755.673,0	2013	119.813,1	16.533.661,3
1989	181.664,3	2.937.337,3	2014	100.722,3	16.634.383,6
1990	305.845,4	3.243.182,7	2015	233.301,8	16.867.685,4
1991	343.822,8	3.587.005,5	2016	170.406,6	17.038.092,0
			2017	66.603,1	17.104.695,1

GRÁFICO 4.5

INVERSIÓN FÍSICA ANUAL

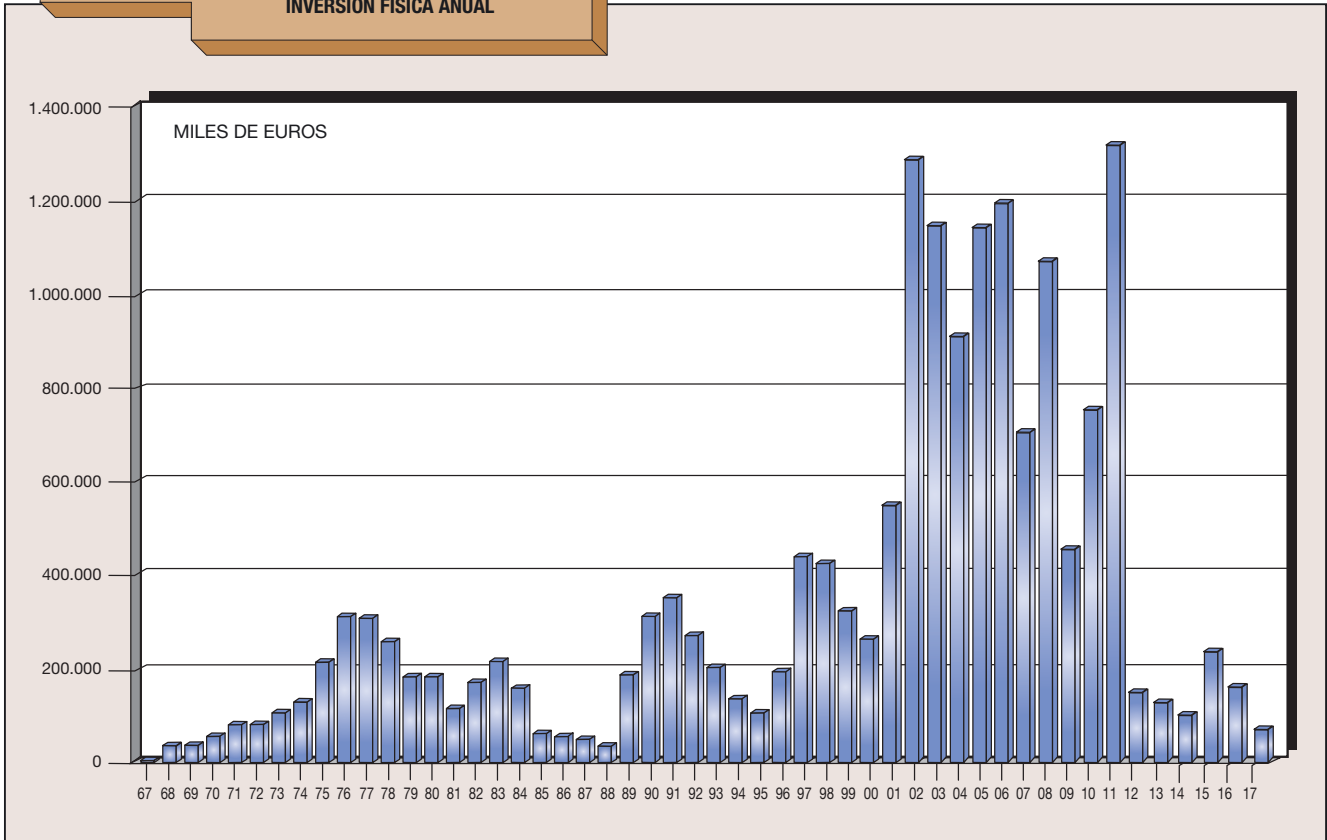
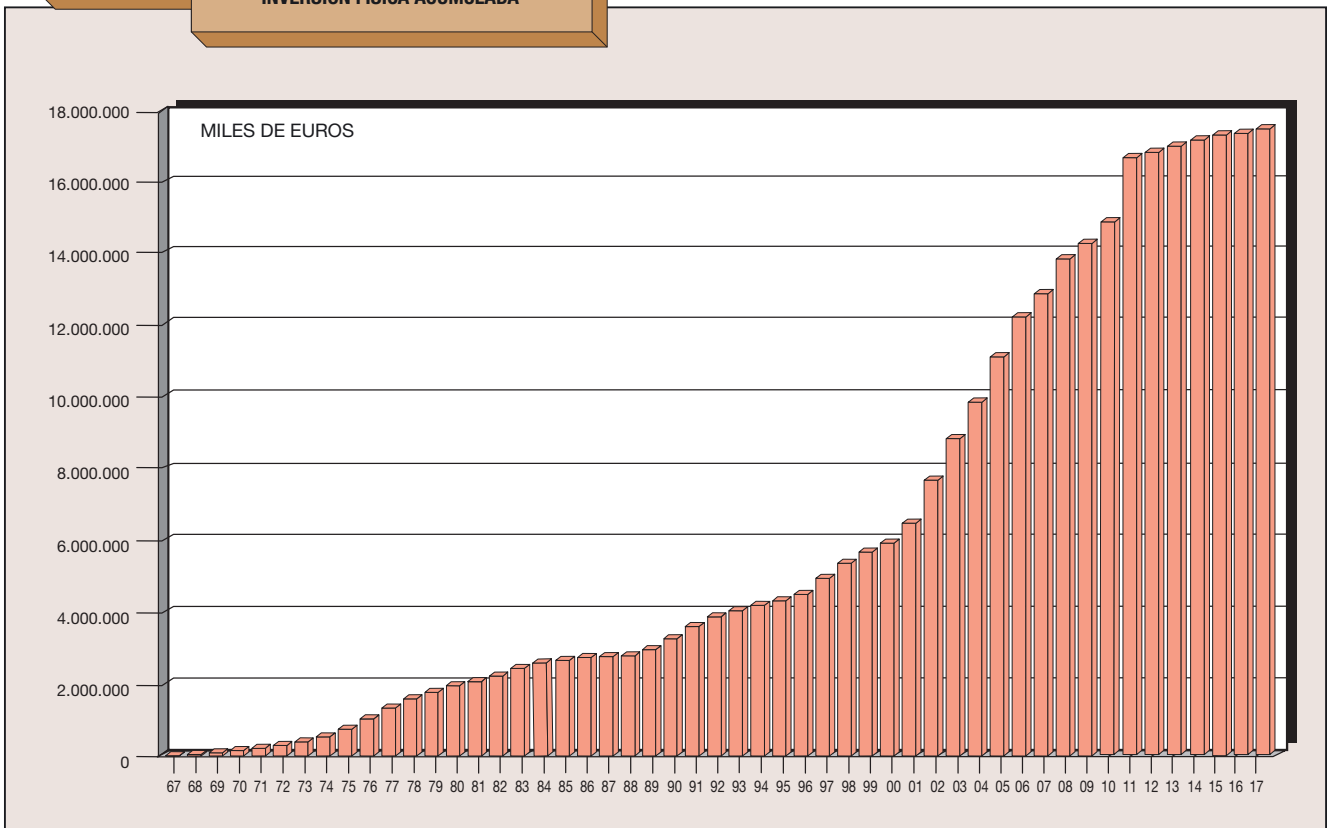


GRÁFICO 4.6

INVERSIÓN FÍSICA ACUMULADA



CUADRO 4.8

**Composición de la inversión física del sector de autopistas de peaje, a 31-12-2017
(importes en miles de euros)**

Conceptos	Concesiones Administración General del Estado		Concesiones Comunidades Autónomas		Total sector autopistas de peaje	
	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)
Estudios y proyectos	197.135,1	1,4	15.782,0	0,5	212.917,1	1,2
Expropiaciones y reposiciones	2.357.906,1	17,2	136.078,0	4,0	2.493.984,1	14,6
Ejecución de obra	10.026.380,3	73,2	3.091.821,0	90,8	13.118.201,3	76,7
Inmovilizado de explotación	278.759,9	2,0	24.996,0	0,7	303.755,9	1,8
Costes financieros netos	520.084,3	3,8	92.573,0	2,7	612.657,3	3,6
Gastos de administración	165.371,6	1,2	27.962,0	0,8	193.333,6	1,1
Dirección y control de obra	153.292,8	1,1	16.553,0	0,5	169.845,8	1,0
Variación por efecto PGC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	13.698.930,1	100,0	3.405.765,0	100,0	17.104.695,1	100,0

Se significa que en los cuadros 4.7 y siguientes hay que considerar lo siguiente:

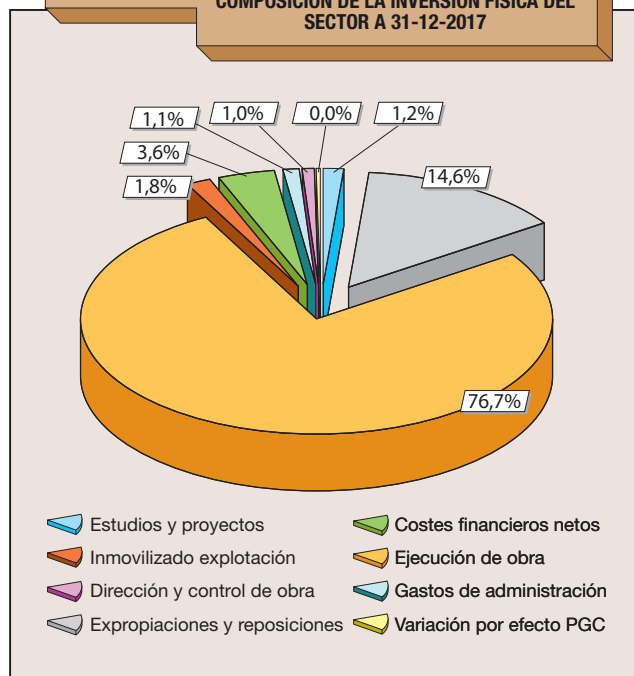
Bidegi: se han utilizado los mismos datos que a 31 de diciembre de 2014, al no disponer de los datos correspondientes a los ejercicios posteriores. Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa: se han utilizado los datos de 2016, al no haber facilitado la concesionaria nueva información. Hearnasa, Madrid Sur y Madrid Levante: los datos facilitados no han sido objeto de auditoría externa.

Finalmente, indicar que la concesión del Túnel de Sóller ha sido rescatada por el Consell Insular Balear el 29 de diciembre de 2017. La inversión física en autopista al finalizar el ejercicio se componía de los conceptos que figuran en el cuadro 4.8 y gráfico 4.7.

El valor total que figura en estos cuadros corresponde a la inversión en autopista que se obtiene por adición de la inversión física y de las revalorizaciones (Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y de 7 de junio, ambas de 1976), regularizaciones y actualizaciones (Decreto-Ley 12/1973. Leyes de Presupuestos de 1979, 1981 y 1983. Normas Forales de Vizcaya 3/1991 y 6/1996 y Real Decreto Ley 7/1996), efectuadas por las distintas sociedades y cuyo monto total se muestra en el cuadro 4.9.

Se incluyen seguidamente el cuadro 4.10 y el gráfico 4.8 donde se reflejan las cantidades que forman la amortización de autopista y la inversión en la misma al cierre del ejercicio. En la amortización de autopista se han sumado los valores acumulados del desaparecido fondo de reversión (Plan General de Contabilidad -PGC-, aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre).

GRÁFICO 4.7 COMPOSICIÓN DE LA INVERSIÓN FÍSICA DEL SECTOR A 31-12-2017



CUADRO 4.9

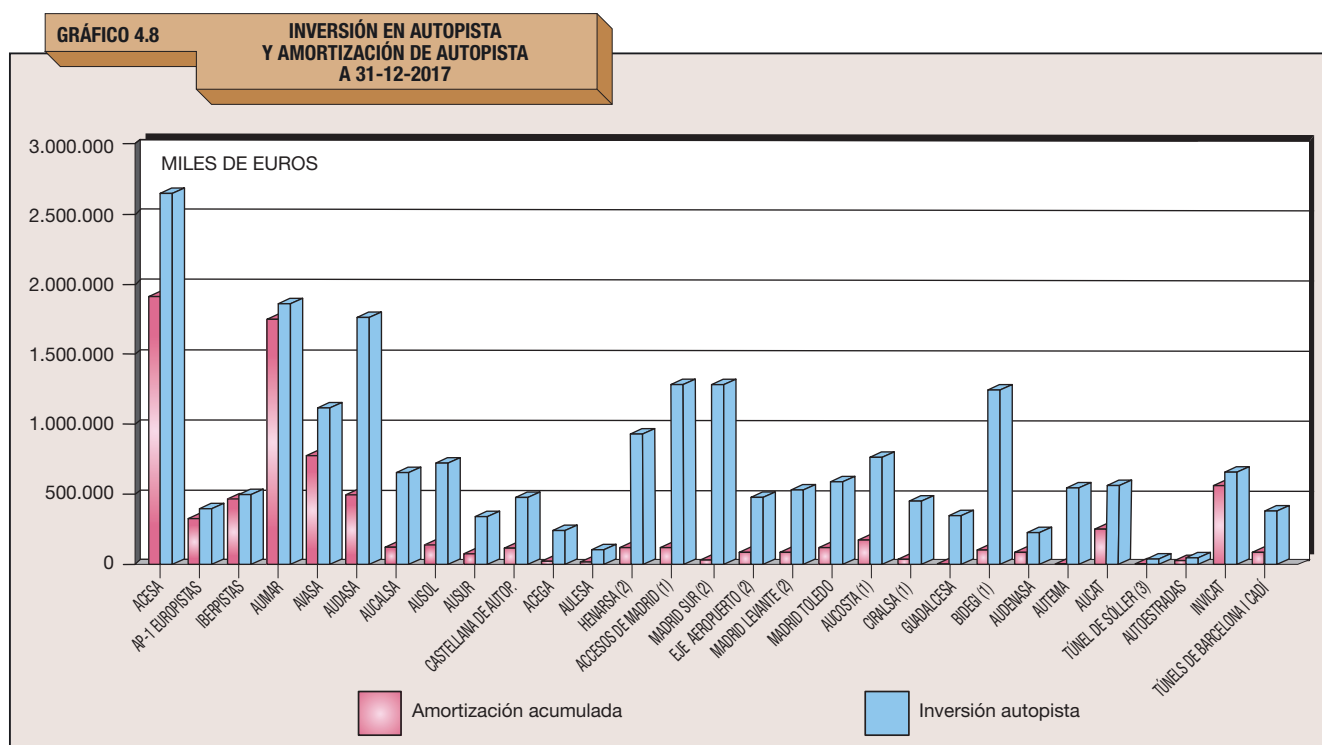
**Valor contable de la inversión en el sector de autopistas de peaje a 31-12-2017
(importes en miles de euros)**

Conceptos	Concesiones Administración General del Estado		Concesiones Comunidades Autónomas		Total sector autopistas de peaje	
	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)
Inversión física	13.698.930,1	78,3	3.405.765,0	91,2	17.104.695,1	80,6
Revalorizaciones	141.101,4	0,8	42.136,0	1,1	183.237,4	0,9
Regularizaciones y actualizaciones	3.656.413,0	20,9	286.493,0	7,7	3.942.906,0	18,6
TOTAL	17.496.444,5	100,0	3.734.394,0	100,0	21.230.838,5	100,0

CUADRO 4.10
Inversión en autopista y amortización de autopista a 31-12-2017
(cifras en miles de euros)

Sociedad concesionaria	Amortización de autopista (A)	Inversión en autopista (B)	$\frac{A}{B}$ (%)	Año reversión
ACESA	1.918.042,0	2.721.331,0	70,5	2021
EUROPISTAS	380.442,0	398.957,0	95,4	2018
IBERPISTAS	469.301,0	470.605,0	99,7	2018
AUMAR	1.742.106,0	1.870.084,0	93,2	2019
AVASA	857.970,0	1.148.331,0	74,7	2026
AUDASA	497.386,0	1.753.535,0	28,4	2048
AUCALSA	202.668,0	654.034,0	31,0	2050
AUSOL	192.550,0	733.491,0	26,3	Mal-Est: 2046 Est-Gua: 2054
AUSUR	113.573,0	356.533,2	31,9	2048
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	201.384,0	480.252,0	41,9	2049
ACEGA	40.337,0	247.177,0	16,3	2024/2029
AULESA	34.105,0	114.124,0	29,9	2074
HENARSA	214.693,0	918.528,0	23,4	2055
ACCESOS MADRID (1)	181.458,9	1.255.126,2	14,5	2039
MADRID SUR	58.074,0	1.247.314,5	4,7	2065
EJE AEROPUERTO	75.231,0	494.542,5	15,2	2027/2028
MADRID LEVANTE	55.353,0	534.013,5	10,4	2040/2044
MADRID TOLEDO	123.565,0	559.906,2	22,1	2040/2044
AUCOSTA (1)	157.421,8	741.878,8	21,2	2040/2044
CIRALSA (1)	72.198,8	447.654,1	16,1	2040/2044
GUADALCESA	28.657,0	349.026,5	8,2	2042/2046
BIDEGI (1)	183.310,0	1.298.629,0	14,1	-
AUDENASA	93.346,0	230.044,0	40,6	2029
AUTEMA	0,0	553.754,0	0,0	2037
AUCAT	319.272,0	537.969,0	59,3	2039
TÚNEL DE SÓLLER (2)	0,0	0,0	-	-
AUTOESTRADAS	9.378,0	45.222,0	20,7	2022
INVICAT	560.828,0	682.228,0	82,2	2021
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ	76.628,0	386.548,0	19,8	2038
TOTALES	8.859.278,5	21.230.838,5	41,7	-

- (1) Bidegi los datos corresponden al ejercicio 2014, al no haber facilitado nuevos datos. Las cifras de Accesos Madrid, Aucosta y Ciralsa corresponden al ejercicio 2016, al no haber facilitado nuevos datos las concesionarias.
- (2) La concesión del Túnel de Sóller ha sido rescatada por el Consell Insular de Balerares el 29/12/2017.



5. BALANCE AGREGADO Y RATIOS

1. BALANCE AGREGADO

El balance agregado del sector que se recoge a continuación, responde al de los balances a 31 de diciembre de 2017 de las sociedades titulares de concesiones administrativas de autopistas y túneles de peaje de la Administración General del Estado así como de otras administraciones autonómicas. Indicar, respecto a la concesionaria Bidegi, que se han utilizado los datos de 2014, al no poder disponer de los datos de ejercicios posteriores por no facilitarlos la concesionaria.

Respecto a Henarsa, Eje Aeropuerto, Madrid Sur y Madrid Levante, se han utilizado los datos facilitados por la concesionaria relativos al ejercicio 2017, pero sin disponer del informe del auditor externo a la fecha de realización de esta publicación.

CUADRO 5.1 Balance agregado a 31 de diciembre de 2017, de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje

ACTIVO	2017		2016	
	Miles euros	Porcentaje	Miles euros	Porcentaje
ACTIVO NO CORRIENTE	16.662.267	92,4	17.053.885	94,5
INMOVILIZADO INTANGIBLE	21.425.160	118,8	21.539.677	119,4
Acuerdo concesión. Activo regulado	19.266.666	106,8	19.369.779	107,4
Acuerdo concesión. Activación financiera	1.993.428	11,1	2.005.099	11,1
Otro inmovilizado intangible	165.065	0,9	164.799	0,9
INMOVILIZADO MATERIAL	686.544	3,8	676.012	3,7
Activos gestión autopista	569.095	3,2	559.243	3,1
Otro inmovilizado material	117.449	0,7	116.769	0,6
AMORTIZACIONES	-9.325.330	-51,7	-9.170.846	-50,8
Amort. Activos regulados y gestión autopista	-8.644.586	-47,9	-8.485.368	-47,0
Amortización otro inmovilizado	-140.670	-0,8	-124.056	-0,7
Deterioro inversión en autopista	-540.073	-3,0	-561.422	-3,1
INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	3.440.548	19,1	3.551.952	19,7
Instrumentos de patrimonio empresas del grupo	1.107.273	6,1	1.318.601	7,3
Otras inversiones a largo plazo	360.903	2,0	348.393	1,9
Acuerdo concesión. Derecho de cobro	1.972.372	10,9	1.884.958	10,4
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	435.345	2,4	457.091	2,5
ACTIVO CORRIENTE	1.376.053	7,6	1.280.007	7,1
Deudores e inversiones empresas del grupo	735.908	4,1	460.928	2,6
Efectivo y otros activos líquidos	369.659	2,0	422.620	2,3
Otro activo corriente	270.485	1,5	396.459	2,2
TOTAL ACTIVO	18.038.320	100,0	18.333.893	101,6

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2017		2016	
	Miles euros	Porcentaje	Miles euros	Porcentaje
PATRIMONIO NETO	5.263.860	29,2	5.155.394	28,6
FONDOS PROPIOS	5.019.219	27,8	4.907.677	27,2
Capital social	3.367.369	18,7	3.417.563	18,9
Capital pendiente desembolso	0	0,0	0	0,0
Prima emisión	2.277.774	12,6	2.277.775	12,6
Reservas	1.173.000	6,5	853.940	4,7
Otros fondos propios y Rdos. negativos	-1.798.923	-10,0	-1.641.600	-9,1
AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR	123.892	0,7	123.132	0,7
SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS	120.748	0,7	124.585	0,7
PASIVO NO CORRIENTE	9.433.680	52,3	9.861.815	54,7
PROVISIONES A LARGO PLAZO	1.172.330	6,5	1.207.604	6,7
DEUDAS A LARGO PLAZO	7.803.405	43,3	8.210.251	45,5
Deudas con empresas del grupo	2.621.381	14,5	2.983.337	16,5
Deudas con entidades de crédito	2.109.854	11,7	2.175.577	12,1
Otras deudas a largo plazo	3.072.170	17,0	3.051.337	16,9
PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	315.092	1,7	290.763	1,6
OTROS PASIVOS NO CORRIENTES	142.854	0,8	153.196	0,8
PASIVO CORRIENTE	3.340.780	18,5	3.316.683	18,4
DEUDAS A CORTO PLAZO	3.183.973	17,7	3.207.734	17,8
Deudas con empresas del grupo	1.495.169	8,3	1.606.266	8,9
Deudas con entidades de crédito	1.189.034	6,6	1.183.503	6,6
Otras deudas a corto plazo	499.769	2,8	417.966	2,3
OTROS PASIVOS FINANCIEROS	156.807	0,9	108.949	0,6
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	18.038.320	100,0	18.333.893	101,6

En cuanto a Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa, se han utilizado los datos de 2016 al no haber sido facilitados por las concesionarias los relativos a 2017. El Plan General de Contabilidad (PGC) vigente fue aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, y entró en vigor en 2008.

La armonización de nuestro derecho contable a las disposiciones de la UE en materia de concesiones de autopistas de peaje, se materializa finalmente en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Los balances, a partir del ejercicio 2011, se presentan adaptados a la mencionada normativa sectorial.

Independientemente de la auditoría establecida en la Ley de Auditoría de Cuentas, cada una de las administraciones públicas concedentes realiza una censura previa de cuentas en sus correspondientes sociedades.

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje ha efectuado dicha censura en las sociedades titulares de autopistas concedidas por la Administración General del Estado. En esta tarea se ha contado con la colaboración de miembros del Registro Oficial de Auditores de Cuentas.

CUADRO 5.2
Datos comparativos del balance agregado ⁽¹⁾ (miles de euros)

	31-12-2012	31-12-2014	31-12-2015	31-12-2016	31-12-2017
ACTIVO NO CORRIENTE	18.043.030	18.201.545	17.186.552	17.053.886	16.662.268
INMOVILIZADO INTANGIBLE	14.014.476	13.579.007	13.274.476	12.885.283	12.658.942
Acuerdo concesión. Activo regulado neto	11.861.630	11.403.428	11.111.553	10.757.383	10.550.172
Acuerdo concesión. Activación financiera	2.008.575	2.032.009	2.021.544	2.005.099	1.993.428
Otro inmovilizado intangible neto	144.271	143.570	141.379	122.801	115.342
INMOVILIZADO MATERIAL	200.827	188.295	175.813	159.560	127.432
Activos gestión autopista neto	148.479	141.430	135.615	124.849	100.930
Otro inmovilizado material neto	52.348	46.865	40.198	34.711	26.502
INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	3.538.009	4.115.351	3.295.688	3.551.952	3.440.548
Instrumentos de patrimonio empresas del grupo	1.246.442	1.241.283	1.266.081	1.318.601	1.107.273
Otras inversiones a largo plazo	159.705	370.087	328.114	348.393	360.903
Acuerdo concesión. Derecho de cobro	2.131.862	2.503.981	1.701.493	1.884.958	1.972.372
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	289.718	318.892	440.575	457.091	435.346
ACTIVO CORRIENTE	571.189	1.053.788	1.543.092	1.280.007	1.376.052
Deudores e inversiones empresas del grupo	90.279	90.220	392.470	460.928	735.908
Efectivo y otros activos líquidos	145.661	477.811	485.968	422.620	369.659
Otro activo corriente	335.249	485.757	664.653	396.459	270.485
PATRIMONIO NETO	5.550.340	5.527.547	5.056.676	5.155.395	5.263.860
FONDOS PROPIOS	5.415.049	5.287.827	4.805.969	4.907.678	5.019.220
Capital suscrito	3.381.876	3.410.875	3.411.875	3.417.563	3.367.369
Capital pendiente desembolso	0	0	0	0	0
Otros fondos propios	2.033.173	1.876.952	1.394.094	1.490.115	1.651.851
AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR	6.716	105.644	121.300	123.132	123.892
SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS	128.575	134.076	129.407	124.585	120.748
PASIVO NO CORRIENTE	9.605.922	10.117.936	9.576.743	9.861.815	9.433.680
PROVISIONES A LARGO PLAZO	1.161.388	1.178.065	1.276.345	1.207.604	1.172.330
DEUDAS A LARGO PLAZO	7.990.942	8.338.535	7.878.405	8.210.251	7.803.405
Deudas con empresas del grupo y asociadas	3.757.796	3.489.558	3.405.288	2.983.337	2.621.381
Deudas con entidades de crédito	2.830.365	2.461.806	2.131.163	2.175.577	2.109.854
Otras deudas a largo plazo	1.402.781	2.387.171	2.341.954	3.051.337	3.072.170
PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	365.445	390.310	257.511	290.763	315.092
OTROS PASIVOS NO CORRIENTE	88.147	211.026	164.482	153.196	142.854
PASIVO CORRIENTE	3.457.956	3.609.850	4.096.226	3.316.683	3.340.780
DEUDAS A CORTO PLAZO	3.352.509	3.500.476	3.940.319	3.207.734	3.183.972
Deudas con empresas del grupo y asociadas	1.372.856	1.724.920	1.585.891	1.606.266	1.495.169
Deudas con entidades de crédito	1.364.421	1.069.502	1.747.211	1.183.503	1.189.034
Otras deudas a corto plazo	615.232	706.054	607.216	417.966	499.769
OTROS PASIVOS FINANCIEROS	105.447	109.374	155.907	108.949	156.808
TOTAL BALANCE	18.614.218	19.255.333	18.729.644	18.333.893	18.038.320

(1) Según adaptación sectorial por Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre.

2. COMENTARIOS AL CONTENIDO Y EVOLUCIÓN DEL BALANCE AGREGADO

2.1. Principios y procedimientos de contabilidad aplicados

Los gastos financieros devengados en el periodo de explotación que, debido a la fuerte necesidad de financiación ajena, suelen ser muy elevados, no se imputan en su totalidad a la cuenta de resultados. Se establece un sistema de correlación de ingresos y gastos, siempre y cuando, los ingresos de peaje futuros aseguren la recuperación de dichos gastos (Disposición transitoria quinta del Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre). Con la nueva normativa sectorial, estos gastos se recogen en el inmovilizado intangible, en la partida Acuerdo de concesión, activación financiera.

Como consecuencia del Plan General de Contabilidad (PGC) aprobado en 2007, a partir de 2008 los importes del desaparecido fondo de reversión de autopista se han incorporado a la cifra de amortización acumulada de autopista.

2.2. Evolución de algunas magnitudes del balance agregado.

Debido a la entrada en vigor, el 1 de enero de 2011, de la nueva normativa sectorial, los datos de los ejercicios a partir de 2011 no son directamente comparables con los ejercicios 2010 y anteriores. Se consideró el ejercicio 2011 como inicial a los efectos del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

Por aplicación de la normativa sectorial, recogida en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, los conceptos que aparecen en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017 son:

Activo intangible, acuerdo de concesión: Corresponde al derecho del concesionario derivado de ser adjudicatario de la concesión.

Instrumento del patrimonio: Incluye las inversiones financieras permanentes en empresas del grupo o asociadas.

Otras Inversiones financieras a largo plazo: Son las inversiones financieras como instrumentos de patrimonio, fianzas y depósitos a largo plazo y otros derechos de cobro

Activación financiera, acuerdo de concesión: es la partida, dentro del inmovilizado intangible, que sustituye a la anterior de Gastos a distribuir en varios ejercicios (que creó la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 10 de diciembre de 1998), y que sigue comprendiendo los gastos financieros diferidos de financiación de autopista.

Activo corriente: Esta masa patrimonial incluye, entre otras, la rúbrica de Administraciones Públicas, como consecuencia del IVA soportado por las sociedades concesionarias que se encuentran en período de construcción.

Fondos propios: La variación de la cifra de capital social respecto al año anterior recoge los aumentos con cargo a reservas de las sociedades en explotación y el suscrito por las nuevas concesionarias, así como las devoluciones de aportaciones a los socios de aquellas, y las pérdidas y minoraciones del activo, acumulados.

Capital no desembolsado: Es la parte del capital suscrito pendiente de desembolsar, recogido en el epígrafe "socios por desembolsos no exigidos".

Pasivo no corriente: Recoge los vencimientos a largo plazo por las deudas contraídas por las concesionarias y otros acreedores.

Pasivo corriente: Recoge los vencimientos a corto plazo por las deudas contraídas por las concesionarias y otros acreedores a corto plazo, incluidos los comerciales.

3. ESTRUCTURA FUNCIONAL

La estructura funcional de las sociedades concesionarias, a 31 de diciembre, de los últimos cinco años, se recoge en el cuadro 5.3.

CUADRO 5.3
Estructura funcional
(miles de euros)

	31-12-2013	31-12-2014	31-12-2015	31-12-2016	31-12-2017
Capital suscrito	3.381.876	3.410.875	3.411.875	3.417.563	3.367.369
Otros recursos propios	2.168.465	2.116.672	1.644.800	1.737.832	1.896.491
Pasivo no corriente	9.605.921	10.117.936	9.576.743	9.861.815	9.433.680
FINANCIACIÓN	15.156.262	15.645.483	14.633.418	15.017.210	14.697.540
Acuerdo de concesión ⁽¹⁾	14.141.971	14.048.839	12.948.661	12.767.190	12.623.474
Otras inversiones permanentes	3.901.059	4.152.706	4.237.891	4.286.696	4.038.794
Fondo de maniobra	-2.886.768	-2.556.062	-2.553.134	-2.036.676	-1.964.728
INVERSIÓN	15.156.262	15.645.483	14.633.418	15.017.210	14.697.540

(1) Por la adaptación sectorial de la Orden EHA 3362/2012, la inversión en autopista se reclasifica en Inmovilizado intangible Acuerdo de concesión.

4. RATIOS DEL SECTOR

En el cuadro 5.4 se recogen una serie de ratios, de utilización frecuente.

CUADRO 5.4
Ratios financieros del sector

	2013	2014	2015	2016	2017	
Coeficiente básico de financiación	$\frac{\text{Inversiones permanentes}}{\text{Recursos propios + ajenos a largo plazo.}}$	1,20	1,18	1,19	1,15	1,30
Liquidez	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	0,17	0,29	0,38	0,39	0,41
Garantía	$\frac{\text{Activo real}}{\text{Pasivo exigible total}}$	0,93	0,85	0,84	0,84	0,84
Endeudamiento	$\frac{\text{Pasivo exigible total}}{\text{Recursos propios}}$	2,41	2,60	2,84	2,69	2,55

Se ha hecho figurar el ratio de endeudamiento, que se considera muy significativo para el sector, dada la necesidad de las concesionarias de acudir al crédito para afrontar las importantes inversiones que deben llevar a cabo. Se hace notar que en los «recursos propios» se incluyen las ampliaciones de capital y reservas provenientes de la aplicación de la normativa legal sobre regularización de balances a las inversiones realizadas.

6. RESULTADOS DEL SECTOR

1. RESULTADOS DEL SECTOR

El Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, aprobó el nuevo Plan General de Contabilidad (PGC), que entró en vigor en 2008.

Las cuentas anuales de 2011 fueron las primeras que las sociedades concesionarias formularon con el nuevo PGC, aplicando la Orden EHA/3362/2010.

Los epígrafes de los cuadros de este capítulo se han adaptado a las variables y términos que se aplican en el nuevo plan para intentar que las secuencias temporales se distorsionen lo menos posible.

El término fondo de reversión, cuyo significado venía a corresponder a la amortización de elementos revertibles de la autopista en el desarrollo sectorial del anterior PGC aprobado por Real Decreto 1643/1990, de 20 de diciembre, seguirá figurando en diferentes párrafos de este Informe, por su carácter interanual en el epígrafe de amortizaciones.

Los resultados económicos obtenidos en el ejercicio 2017 por las distintas sociedades concesionarias de autopistas de peaje quedan reflejados en el cuadro 6.1.

CUADRO 6.1
Resultados del sector en 2017 (miles de euros)

Sociedad concesionaria	Ingresos peaje	Otros ingresos, imputación subvenciones y cuenta compensación	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
ACESA	493.016,0	82.825,0	97.132,0	478.709,0	71.462,0	-24.940,0	10.091,0	392.398,0	94.429,0	297.969,0
AP-1 EUROPISTAS	69.313,4	3.217,8	12.892,3	59.638,9	20.244,0	-7.269,4	-2,1	32.123,4	7.834,3	24.289,1
IBERPISTAS	103.772,0	56.077,0	20.700,0	139.149,0	23.019,0	-26.034,0	-89.836,0	260,0	8.151,0	-7.891,0
AUMAR	292.327,0	9.564,0	56.082,0	245.809,0	65.082,0	-26.676,0	2.150,0	156.201,0	39.042,0	117.159,0
AVASA	144.832,0	4.261,0	30.591,0	118.502,0	33.287,0	-28.336,0	432,0	57.311,0	16.054,0	41.257,0
AUDASA	140.754,6	4.550,3	25.557,4	119.747,5	32.503,0	-28.561,7	0,9	58.683,7	14.670,9	44.012,8
AUCALSA	39.250,6	1.596,0	12.178,5	28.668,1	13.755,0	-8.324,2	242,9	6.831,8	1.707,3	5.124,5
AUSOL	58.479,2	2.638,4	20.247,8	40.869,8	10.560,5	-13.342,8	33.052,5	50.019,0	4.437,4	45.581,6
AUSUR	12.174,5	395,0	6.117,2	6.452,3	4.551,7	-3.414,9	446,5	-1.067,8	-18.460,0	17.392,2
CASTELLANA DE A.	11.711,0	10.567,0	8.642,0	13.636,0	16.076,0	-2.674,0	5,0	-5.109,0	-1.277,0	-3.832,0
ACEGA	10.490,9	76,8	4.654,7	5.913,1	1.337,1	-2.289,9	0,0	2.286,1	571,5	1.714,6
AULESA	5.968,0	66,0	3.375,0	2.659,0	2.334,0	-2.195,0	2,0	-1.868,0	-467,0	-1.401,0
HENARSA (4)	14.602,5	768,3	7.504,2	7.866,6	19.082,4	-3.530,3	0,0	-14.746,1	-3.003,7	-11.742,4
ACCESOS DE MADRID (5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MADRID SUR (4)	16.360,8	1.694,0	14.430,6	3.624,1	0,0	-2.679,6	-2.231,6	-1.287,1	-6,6	-1.280,4
EJE AEROPUERTO (4)	4.663,4	48,8	3.997,7	714,5	20,2	0,0	0,0	694,3	0,0	694,3
MADRID LEVANTE (4)	13.676,8	516,9	11.038,1	3.155,6	0,0	-1.343,2	-6.950,2	-5.137,9	0,0	-5.137,9
MADRID TOLEDO	2.113,1	3.524,1	6.345,0	-707,8	19.635,5	-2.177,2	-0,8	-22.521,3	0,0	-22.521,3
AUCOSTA (5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CIRALSA (5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GUADALCESA	15.343,0	493,8	5.028,5	10.808,3	6.966,0	-6.753,6	0,0	-2.911,3	-727,8	-2.183,5
AUDENASA	44.628,0	810,4	11.221,8	34.216,5	11.876,0	-2.117,8	-13,6	20.209,1	778,2	19.430,9
AUTEMA	96.656,2	7.018,4	8.380,3	95.294,2	0,0	-12.473,9	0,0	82.820,3	20.705,1	62.115,2
AUCAT	86.104,0	18.445,0	29.492,0	75.057,0	13.462,0	-8.506,0	0,0	53.089,0	16.448,0	36.641,0
TÚNEL DE SÓLLER (3)	8.162,0	6,0	2.111,0	6.057,0	2.074,0	-1.758,0	-526,0	1.699,0	425,0	1.274,0
AUTOESTRADAS	14.449,4	20,0	6.954,2	7.515,1	1.322,0	-198,5	0,0	5.994,6	1.498,7	4.496,0
BIDEGI (5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
INVICAT	90.504,0	42.317,0	19.534,0	113.287,0	26.200,0	6.420,0	0,0	93.507,0	20.656,0	72.851,0
T. DE BARCELONA Y CADÍ	59.727,0	417,0	14.523,0	45.621,0	15.499,0	-4.637,0	0,0	25.485,0	6.375,0	19.110,0
TOTAL SECTOR	1.849.079,2	251.914,0	438.730,3	1.662.262,9	410.348,4	-213.813,0	-53.137,5	984.964,0	229.841,2	755.122,8

(1) Los gastos financieros son los imputados en la cuenta de PyG de acuerdo con la Orden EAH/3362/2010, de 23 de diciembre que aprueba las normas de adaptación del PGC a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas

(2) Túneles de Barcelona y Cadí se constituyó el día 18 de diciembre de 2012 integrando las concesiones Túneles de Valldriera (Tabasa) y Túnel del Cadí.

(3) La concesión del Túnel de Sóller ha sido rescatada por el Consell Insular de Mallorca con efectos 29/12/2017.

(4) Datos procedentes de estados contables sin auditar.

(5) Información no facilitada por la concesionaria, al cierre de esta publicación.

Los ingresos de peaje del sector se cifran en 1.849,1 millones de euros, frente a los 1.812,3 millones de euros del ejercicio precedente. Se significa que en el ejercicio 2017, al igual que en los anteriores, no se dispone de las cifras de Bidegi, sociedad concesionaria pública creada por la Diputación Foral de Guipúzcoa. Igualmente, y derivado de las situación concursal en que se hallan incursas, no se ha dispuesto de los datos relativos a las concesionarias Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa; así mismo, y por el citado motivo los datos relativos a Henarsa, Madrid Sur y Madrid Levante no cuentan con informe del auditor externo.

La suma de las dotaciones a la amortización de autopista en el ejercicio 2017 ha alcanzado la cifra de 410,3 millones de euros.

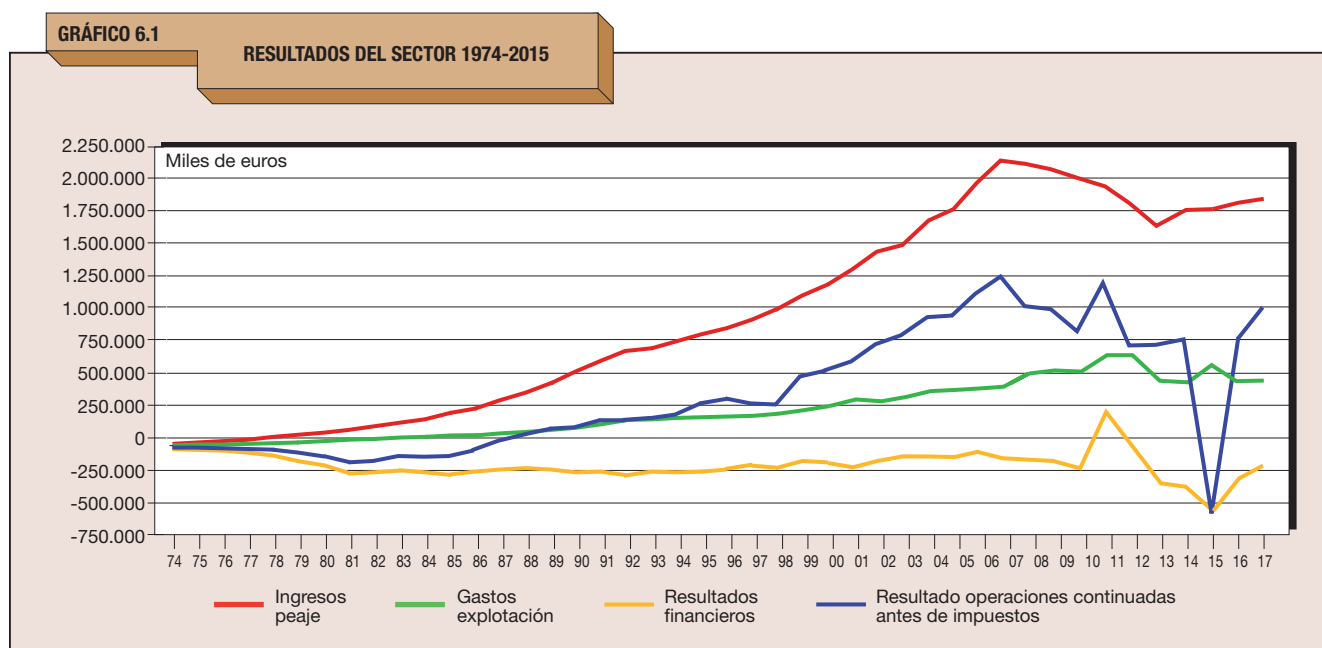
Los resultados financieros (cuya componente de gastos financieros son los imputados en la cuenta de Pérdidas y Ganancias en aplicación de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 10 de diciembre de 1998, vigente en el PGC, y en la Orden EHA/3362/2010), han alcanzado la cifra negativa de 213,8 millones de euros (280,0 millones de euros negativos en 2016).

El año 2017 ofrece un resultado positivo de 985,0 millones de euros frente al resultado positivo del sector antes de impuestos, en 2016, de 848,4 millones de euros, inducido por el mejor comportamiento del tráfico de peaje y por la ausencia de los resultados negativos de las sociedades cuyos datos no se han considerado.

Indicar las sociedades que continúan en este ejercicio en concurso de acreedores pendiente de resolución: Henarsa, Accesos de Madrid, Autopista Madrid Sur, Eje Aeropuerto, Autopista Madrid Levante, Autopista Madrid Toledo, Aucosta y Ciralsa.

Para ofrecer una visión más amplia de la evolución del sector, en el cuadro 6.2 se reflejan los resultados históricos obtenidos por el conjunto de sociedades desde el año 1974 hasta el 2017, expresados en miles de euros. En él figuran todas las sociedades con autopistas en fase de explotación, incluyendo tanto las concesiones otorgadas por la Administración General del Estado, como por las Comunidades Autónomas que han proporcionado datos.

El cuadro muestra un crecimiento de las pérdidas conjuntas hasta 1981, año a partir del cual varía la tendencia, reduciéndose progresivamente las mismas hasta 1987, cuando ya aparece un resultado conjunto positivo. Desde entonces se mantiene un crecimiento de los beneficios a ritmos altos, atenuado en los correspondientes a los años 1992 y 1998, y recuperado posteriormente, hasta los descensos de los últimos años generados por la situación actual, que, obviando lo contabilizado por Acesa en el ejercicio 2015, muestra signos de recuperación en cuanto al tráfico se refiere.



CUADRO 6.2
Resultados del sector 1974-2017 (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos, imputación subvenciones y cuenta compensación	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista (*)	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1974	14.718,8	81,7	3.824,2	10.976,3	0,0	-26.889,9	1,2	-15.912,4
1975	22.448,4	185,7	5.709,0	16.925,1	0,0	-32.100,7	52,9	-15.122,7
1976	30.607,1	293,3	9.050,6	21.849,8	0,0	-38.686,5	9,6	-16.827,1
1977	44.163,0	294,5	13.183,2	31.274,3	0,0	-56.258,3	173,1	-24.811,0
1978	63.066,0	2.204,5	18.983,0	46.287,5	30,1	-74.366,8	8,4	-28.100,9
1979	79.726,7	6.168,8	24.392,1	61.503,4	42,1	-113.720,5	548,7	-51.710,5
1980	94.791,0	6.483,1	34.564,8	66.709,3	66,1	-144.869,2	6,0	-78.219,9
1981	114.986,2	8.969,5	42.150,2	81.805,6	96,2	-204.966,2	-239,2	-123.496,0
1982	141.666,4	12.310,5	50.179,1	103.797,8	11.913,9	-200.687,6	-819,2	-109.622,8
1983	165.997,7	13.566,6	57.804,1	121.760,2	18.672,8	-181.802,6	2.370,4	-76.344,8
1984	191.377,9	15.180,4	64.197,1	142.361,1	26.445,7	-199.317,9	39,7	-83.362,8
1985	238.852,4	14.406,9	74.307,9	178.951,4	34.319,0	-216.795,9	-3.793,0	-75.956,5
1986	272.857,1	14.634,0	74.737,7	212.753,5	48.510,1	-194.928,7	-2.090,9	-32.776,2
1987	331.314,5	17.785,8	88.621,0	260.479,2	41.394,7	-179.814,4	-451,4	38.818,8
1988	388.753,9	19.103,8	101.889,6	305.968,1	53.829,6	-165.857,7	362,4	86.643,1
1989	455.755,3	16.428,1	117.359,6	354.823,7	51.242,3	-178.784,3	1.756,8	126.553,9
1990	547.472,1	20.804,6	132.053,2	436.223,6	107.564,9	-198.338,2	7.447,7	137.768,2
1991	623.210,5	19.769,1	154.702,9	488.276,7	124.693,2	-191.671,2	14.251,8	186.164,1
1992	699.025,8	19.965,0	187.197,8	531.792,9	131.375,2	-218.225,1	4.341,7	186.534,3
1993	714.477,2	20.836,5	194.940,1	540.373,6	139.960,7	-194.468,9	-1.982,1	203.961,9
1994	766.892,0	21.994,0	202.297,1	586.589,0	160.170,9	-196.972,1	684,0	230.129,9
1995	822.599,3	22.929,8	209.379,4	636.149,7	145.697,4	-192.894,2	13.519,8	311.077,9
1996	865.386,5	21.499,4	212.428,9	674.457,0	174.323,0	-163.994,6	11.886,2	348.025,7
1997	929.360,6	23.791,7	221.256,6	731.895,7	283.251,6	-143.322,3	8.416,6	313.738,4
1998	1.004.415,0	25.464,9	235.643,0	794.236,9	329.492,3	-156.629,8	-4.776,8	303.338,0
1999	1.103.267,7	35.092,5	277.002,9	861.357,3	246.268,9	-81.360,2	-17.143,3	516.584,9
2000	1.185.946,5	46.349,5	309.005,6	923.290,4	248.314,2	-89.117,5	-28.020,4	557.838,4
2001	1.303.239,8	75.508,4	360.149,9	1.018.598,3	277.197,5	-118.745,5	33.615,6	656.270,8
2002	1.431.594,2	50.727,6	344.446,7	1.137.875,1	270.577,1	-96.112,4	-14.267,8	756.917,8
2003	1.489.037,4	61.071,9	357.369,4	1.192.739,9	284.365,4	-76.615,7	-10.034,9	821.723,9
2004	1.633.384,9	75.273,0	398.237,2	1.310.420,7	276.539,8	-83.625,9	48.725,5	998.980,5
2005	1.735.113,7	74.318,7	422.122,0	1.387.310,4	322.125,3	-80.741,2	39.145,2	1.023.589,1
2006	1.913.934,1	75.084,6	430.706,2	1.558.312,5	361.964,5	-29.747,1	26.516,8	1.193.117,7
2007	2.090.303,5	72.092,9	458.362,0	1.704.034,4	409.546,8	-85.322,0	30.550,7	1.239.716,3
2008	2.067.139,6	82.807,9	542.497,3	1.607.450,2	398.254,6	-133.052,8	-45.342,3	1.030.800,5
2009	2.048.374,1	79.699,2	555.810,5	1.572.262,8	436.456,7	-140.236,0	-1.226,0	994.344,1
2010	1.916.339,3	291.230,5	543.880,2	1.663.689,6	470.463,2	-216.400,7	-172.863,4	803.962,3
2011	1.873.430,0	336.033,1	619.237,1	1.590.226,0	419.222,9	185.202,7	-163.450,7	1.192.755,1
2012	1.758.705,3	297.920,9	618.631,2	1.437.995,0	476.535,6	73.681,3	-312.910,3	722.230,4
2013	1.694.874,3	372.202,9	510.707,7	1.556.369,5	502.371,4	-324.992,9	10.780,9	739.786,1
2014	1.721.729,8	454.521,4	490.904,4	1.685.346,8	502.499,3	-358.767,6	-61.408,7	762.671,2
2015	1.720.188,3	245.125,9	560.351,0	1.404.963,2	472.821,5	-449.426,0	-1.023.622,0	-540.906,3
2016	1.812.250,2	236.338,7	446.463,8	1.602.125,0	467.464,8	-280.010,5	-6.216,2	848.433,5
2017	1.849.079,2	251.914,0	438.730,3	1.662.262,9	410.348,4	-213.813,0	-53.137,5	984.964,0

(*) Hasta el año 2003, esta columna incluye sólo dotaciones al fondo de reversión

(**) 2015 y 2016, no incluye Bidegi.

(***) 2017 no incluye Bidegi, Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa.

2. RESULTADOS POR SOCIEDADES CONCESIONARIAS

A. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE LA ADMINISTRACION GENERAL DEL ESTADO

Acesa

La construcción, conservación y explotación de las autopistas Montgat-Mataró y Barcelona-La Junquera fueron adjudicadas a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Acesa) en enero de 1967. Al año siguiente se amplió la concesión para incluir en ella la autopista Barcelona-Tarragona.

La puesta en explotación de estas autopistas se inició en julio de 1969 con la Montgat-Mataró, estando en servicio a 31 de diciembre de 1974 la práctica totalidad, con excepción de los tramos Figueras-La Jonquera y La Jonquera-frontera francesa, que lo hicieron en 1975 y 1976 respectivamente.

Acesa obtuvo un resultado neto positivo por primera vez en 1977 y desde entonces ha venido obteniendo cifras crecientes de beneficios. Sin embargo, en 1982 se produce un descenso aparente del resultado que se debe a que en ese ejercicio la compañía empezó a dotar al fondo de reversión de la autopista en cantidades significativas.

La concesión unificada que actualmente ostenta Acesa, nace del resultado de la integración de la primitiva concesionaria con otras dos, de las que era prácticamente el único accionista: «Autopistas de Enlace, Concesionaria Española, S.A.» (Acesa) y «Autopistas de Cataluña y Aragón, Concesionaria Española, S.A.» (Acasa). La primera de ellas explotaba el itinerario Montmeló-Papiol, que prestaba servicio desde julio de 1977. Su absorción por Acesa se produjo en 1978, y hasta entonces su cuenta de resultados mostró pérdidas. Por su parte, Acasa era concesionaria del itinerario Zaragoza-Mediterráneo cuya puesta en explotación se produjo entre 1976 y 1977. Sus resultados fueron negativos hasta 1984, año en que fue absorbida por Acesa. Considerando el conjunto de las tres concesionarias, su resultado global fue negativo hasta 1982 y positivo desde el ejercicio siguiente.

El Real Decreto 1547/1990, de 20 de noviembre, modificó la concesión de forma que la sociedad concesionaria se obligaba a construir el tramo Mataró-Malgrat y un carril adicional en Montmeló-Massanet, Molins de Rey-El Papiol y Montgat-Mataró, por un valor total de 390,66 millones de euros, las cuales se pusieron en servicio el mes de junio de 1994.

El Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, segregó y dio de baja de la Red de Carreteras del Estado las autopistas A-17 (Meridiana-Montmeló) y A-19 (Montgat-Conexión con la carretera GI-600) que fueron transferidas a la Generalidad de Cataluña por Real Decreto 902/1995, de 2 de junio.

El 29 de junio de 2002, Acesa aprobó la aportación de la rama de actividad derivada de las concesiones de autopistas a Autopistas II, Concesionaria Española, S.A, la cual tuvo efectos económicos y contables desde el 1 de julio de 2002. El 31 de julio de 2003, Autopistas II, Concesionaria Española, S.A. cambió nuevamente su denominación retomando la de Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Acesa).

Desde el ejercicio 2006, Acesa reconoce en su resultado los ingresos derivados del convenio aprobado por R.D. 457/2006, de 7 de abril, para la realización de obras en la autopista AP-7, cuya contrapartida corresponde al monto del saldo de la compensación a abonar por la Administración General del Estado al término de la concesión. Las cifras reconocidas ascienden a 24.044 miles de euros en 2008 y a 82.179 miles de euros en 2009 y 466,786 miles de euros en 2010.

El día 6 de octubre de 2010, el Accionista Único común en funciones de Junta General de Accionistas de las sociedades Autopistas Concesionaria Española, S.A. (Acesa) y de Infraestructures Viaries de Catalunya, S.A., (Invicat) acordó por unanimidad proceder a la escisión parcial de la compañía Acesa mediante la segregación de parte de su patrimonio que constituye una unidad económica separada, autónoma e independiente consistente en los activos y pasivos afectos a la concesión administrativa otorgada por la Generalitat de Catalunya para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje C-33, C-31 y C-32, que será traspasada en bloque (activo y pasivo) a la sociedad beneficiaria, Invicat, que lo adquiere a título de transmisión universal, reduciendo aquella su capital, con las modificaciones correspondientes de los respectivos artículos de los estatutos sociales. La escisión acordada fue autorizada por la Administración General del Estado por Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto, y por la Generalidad de Cataluña el 12 de diciembre de 2010, produciéndose a efectos económicos y contables con fecha 1 de enero de 2010. Los ingresos de peaje y los beneficios antes de impuestos de Acesa en 2010 disminuyeron por la escisión, correspondiendo a Invicat los de la parte escindida. Así, el valor de los ingresos de peaje y los beneficios antes de impuestos fue en 2009 de 665,6 y 459,8 millones de euros y en 2010 de 467,9 y 435,3 millones de euros, respectivamente.

En el ejercicio de 2011 los ingresos totales fueron de 615,1 millones de euros, correspondiendo 449,8 a ingresos de peaje, 152,4 al impacto del R.D. 457/2006, de 7 de abril y el resto a otros resultados. El resultado antes de impuestos fue de 896 millones de euros, de los que 442 millones de euros correspondieron a plusvalías por venta de participaciones en Italia. En 2012 se alcanzaron unos ingresos totales de 653,3 millones de euros, correspondiendo 426,9 a ingresos de peaje, 211,1 al impacto del R.D. 457/2006, de 7 de abril y el resto a otros ingresos. El resultado antes de impuestos fue de 936,7 millones de euros, de los que 486 millones de euros correspondieron a plusvalías por venta de acciones de Aucat.

En el año 2013, obtuvo unos ingresos de peaje de 414,83 millones de euros, a los que se añaden 259,1 millones que corresponden al impacto del R.D. 457/2006, de 7 de abril. El resultado antes de impuestos ha sido de 506 millones de euros.

En el ejercicio 2015, los ingresos de peaje han sido de 456.4 millones de euros (fueron 430,2 millones de euros en 2014), lo anterior sin valorar el impacto del R.D. 457/2006 que la sociedad contabilizó en ejercicios anteriores y que en 2015, provisionó en 858,5 millones de euros por ajuste en resultados por margen de explotación diferencial en relación al mencionado real decreto, más 123,3 millones de euros por intereses de dicho margen, desde inicio del RD hasta 31/12/2014, motivo por el cual su cuenta de resultados produce una pérdida de 666,2 millones de euros en 2015.

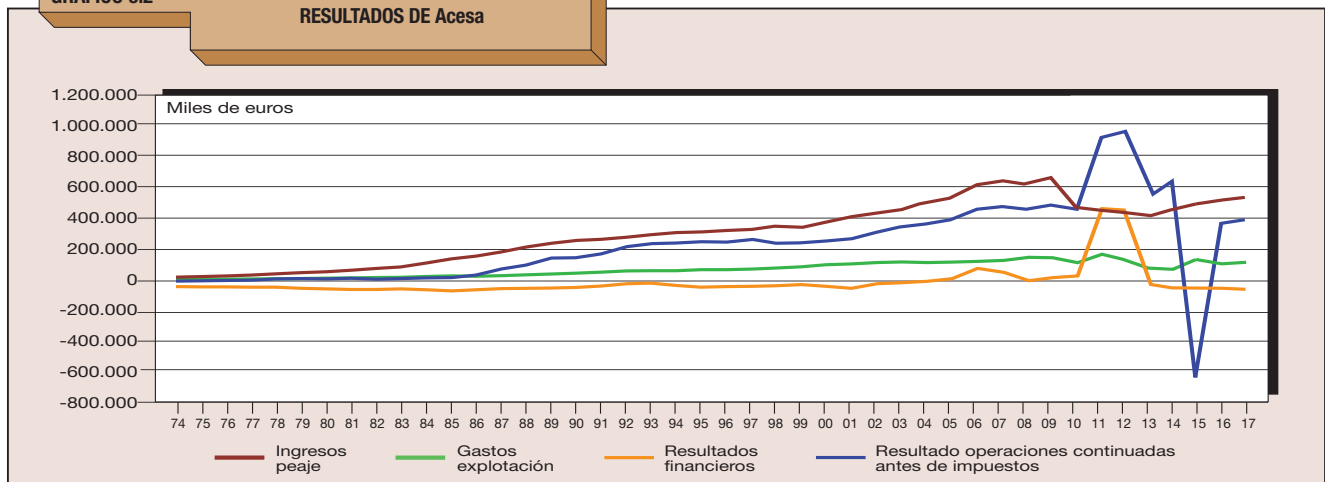
En el ejercicio 2017, los ingresos de peaje han sido de 493,0 millones de euros frente a los 480,5 del ejercicio 2016, como reflejo de la evolución positiva del tráfico de peaje, lo que, unido a la ausencia del deterioro recogido en 2015 (1.005,5 millones de euros) hace que presente un resultado positivo antes de impuestos de 392,4 millones de euros -366,8 millones de euros en 2016-.

CUADRO 6.3
Resultados de Acesa (miles de euros)

Año	Sociedad	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amt. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1974	Acesa	8.605,9	63,7	2.332,5	6.337,1	-	-10.496,7	-	-4.159,6		
1975	Acesa	12.439,7	78,1	2.607,2	9.910,7	-	-12.334,0	-	-2.423,3		
1976	Acesa	14.945,4	111,2	3.812,2	11.244,3	-	-12.611,6	-	-1.367,3		
	Acasa	1.150,3	2,4	381,6	771,1	-	-1.162,4	-	-391,3		
1977	Acesa	19.416,3	131,6	4.918,7	14.629,2	-	-14.122,0	-	507,3		
	Acasa	4.024,4	18,0	1.175,6	2.866,8	-	-5.455,4	-	-2.588,6		
	Enlace	0,0	0,0	110,6	-110,6	-	-1.358,9	-	-1.469,5		
1978	Acesa	25.809,9	186,3	5.995,1	20.001,1	30,1	-14.277,0	-	5.694,0		
	Acasa	6.238,5	42,7	2.129,4	4.151,8	-	-8.740,5	-	-4.588,7		
	Enlace	579,4	51,1	393,7	236,8	-	-1.524,2	-	-1.287,4		
1979	Acesa	31.229,8	3.264,1	8.067,4	26.426,5	42,1	-19.172,3	-	7.212,1		
	Acasa	7.527,1	72,7	2.518,8	5.081,0	-	-10.559,8	-	-5.478,8		
1980	Acesa	35.637,6	3.277,9	10.137,3	28.778,3	66,1	-22.314,4	-	6.397,8		
	Acasa	8.704,5	75,1	3.439,0	5.340,6	-	-13.010,1	-	-7.669,5		
1981	Acesa	43.390,1	3.360,3	12.267,3	34.483,1	96,2	-25.613,9	-	8.773,0		
	Acasa	9.649,2	113,0	4.446,3	5.316,0	-	-16.127,0	-	-10.811,0		
1982	Acesa	53.050,1	3.432,4	15.030,7	41.451,8	11.677,7	-25.255,1	-	4.519,0		
	Acasa	12.218,0	128,0	4.395,8	7.950,2	-	-18.634,4	-	-10.684,2		
1983	Acesa	59.666,1	3.589,8	16.093,9	47.162,0	17.207,0	-21.466,3	31,3	8.519,9		
	Acasa	13.412,8	222,4	4.700,5	8.934,6	-	-15.827,7	-	-6.893,0		
1984	Acesa	79.015,1	3.617,5	22.559,0	60.073,6	23.343,3	-26.456,0	-	10.274,3		
1985	Acesa	100.135,8	860,6	27.122,5	73.874,0	28.506,0	-32.984,7	-	12.383,3		
1986	Acesa	113.324,4	4.448,1	24.737,1	93.035,5	41.373,7	-27.217,4	-	24.444,4		
1987	Acesa	134.510,7	1.303,0	28.997,6	106.816,1	32.797,2	-21.609,4	-152,7	52.256,8		
1988	Acesa	158.399,1	1.719,5	34.197,0	125.921,7	36.705,0	-19.386,2	-	69.830,4		
1989	Acesa	184.155,5	1.491,7	40.651,9	144.995,4	23.206,9	-18.584,5	-	103.204,0		
1990	Acesa	215.397,3	3.631,9	45.765,3	173.264,0	54.267,2	-15.241,7	7,2	103.762,3		
1991	Acesa	236.315,0	4.038,2	53.335,6	187.017,5	57.077,5	-8.229,7	7,8	121.718,2		
1992	Acesa	253.792,4	4.023,2	62.087,6	195.728,0	57.105,2	3.979,3	654,5	143.256,6		
1993	Acesa	256.434,4	4.389,2	63.983,1	196.840,5	56.841,3	6.396,6	-6.233,1	140.162,6		
1994	Acesa	274.780,3	4.472,1	64.454,3	214.798,1	38.516,5	-4.711,3	1.241,1	172.811,4		
1995	Acesa	297.067,1	4.995,6	71.183,3	230.879,4	22.237,4	-13.156,8	10.411,3	205.896,5		
1996	Acesa	310.841,1	5.331,0	71.508,4	244.663,6	22.237,4	-10.799,6	6.635,2	218.261,8		
1997	Acesa	337.883,6	6.292,6	76.072,5	268.103,7	22.838,5	-8.678,1	-3.511,1	233.076,0		
1998	Acesa	366.379,4	7.145,4	83.647,7	289.877,2	54.091,1	-6.691,1	-8.391,3	220.703,7		
1999	Acesa	360.326,6	7.572,8	92.549,3	275.350,1	46.398,1	88,3	-5.806,4	223.233,9		
2000	Acesa	395.490,6	11.139,8	106.777,0	299.853,4	51.080,0	-9.018,2	-1.682,8	238.072,3		
2001	Acesa	421.720,0	16.711,0	113.718,0	324.713,0	54.664,0	-19.634,0	-1.542,0	248.873,0		
2002	Acesa (1/1 A 30/6)	211.640,5	6.091,9	57.419,7	160.312,7	27.505,8	-4.836,3	0,0	127.970,6		
2002	Autopistas II (1/7 A 31/12)	246.154,0	9.550,0	64.266,0	191.438,0	32.005,0	5.676,0	85,0	165.194,0		
2003	Acesa	492.658,9	20.435,8	131.628,8	381.465,9	71.712,9	11.154,0	-5.701,0	315.206,0		
2004	Acesa	522.622,0	14.945,0	127.372,0	410.195,0	80.337,0	18.181,0	1.311,0	349.350,0	104.311,0	245.039,0
2005	Acesa	540.831,0	14.918,0	129.036,0	426.713,0	91.908,0	30.069,0	8.534,0	373.408,0	110.975,0	262.433,0
2006	Acesa	587.902,6	17.690,2	132.809,5	472.783,3	100.940,8	73.291,0	-1.664,6	443.468,9	135.335,4	308.133,5
2007	Acesa	634.732,0	13.680,0	132.539,0	515.873,0	111.627,0	58.475,0	-4.404,0	458.317,0	128.270,0	330.047,0
2008	Acesa	631.444,5	14.018,4	153.486,6	491.976,3	94.069,0	20.097,5	-89,0	417.915,8	106.602,8	311.313,0
2009	Acesa	665.555,0	14.489,0	150.894,0	529.150,0	102.161,0	32.750,0	30,0	459.769,0	121.733,0	338.036,0
2010	Acesa	467.891,0	125.270,0	113.252,0	479.909,0	85.384,0	40.803,0	0,0	435.328,0	114.812,0	320.516,0
2011	Acesa	449.812,0	166.273,0	143.798,0	472.287,0	58.993,0	483.844,0	-1.134,0	896.004,0	123.324,0	772.680,0
2012	Acesa	426.945,0	226.350,0	111.539,0	541.756,0	79.460,0	477.078,0	-2.687,0	936.687,0	282.239,0	654.448,0
2013	Acesa	414.833,0	275.646,0	95.240,0	595.239,0	80.814,0	-8.668,0	138,0	505.895,0	151.078,0	354.817,0
2014	Acesa	430.169,0	304.515,0	85.395,0	649.289,0	76.823,0	-16.835,0	263,0	555.894,0	158.874,0	397.020,0
2015	Acesa	456.419,0	127.663,0	140.993,0	443.089,0	75.173,0	-28.592,0	-1.005.553,0	-666.229,0	-298.980,0	-367.249,0
2016	Acesa	480.549,0	75.348,0	82.559,0	473.338,0	74.085,0	-33.407,0	982,0	366.828,0	89.509,0	277.319,0
2017	Acesa	493.016,0	82.825,0	97.132,0	478.709,0	71.462,0	-24.940,0	10.091,0	392.398,0	94.429,0	297.969,0

GRÁFICO 6.2

RESULTADOS DE Acesa



AP-1 EUROPISTAS

La autopista Bilbao-Behobia fue adjudicada por la Administración General del Estado por Decreto 542/1968, de 14 de marzo, a la sociedad Europistas, Concesionaria Española, S.A., y fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre. Su plazo de concesión finalizó el 5 de junio de 2003, revirtiendo la autopista a la administración titular de la misma.

La explotación de la autopista Bilbao-Behobia se inició en 1971, con la puesta en servicio de los tramos comprendidos entre Basauri y Durango. En 1974 estaba en explotación todo el recorrido entre Basauri y San Sebastián. El último tramo, entre el enlace de Behobia y el puente internacional sobre el Bidasoa, entró en servicio el día 30 de junio de 1976.

La concesión de la autopista Burgos-Máizaga, fue adjudicada por Decreto 1736/1974, de 30 de mayo a Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, S.A., habiéndose construido sólo el tramo Burgos-Armiñón, que se puso en servicio en diferentes fases: Rubena-Pancorbo en 1978, Pancorbo-Armiñón en 1981 y Burgos-Rubena en 1984. El Real Decreto 1808/1994 de 5 de agosto, segregó de la concesión inicial los tramos II y III: Armiñón-Urbina y Urbina-Máizaga, quedando reducida ésta al itinerario que en la citada fecha se venía explotando; y prorrogó la concesión hasta el año 2017. Posteriormente, el Real Decreto 1285/2005, de 21 de octubre, aprobó la utilización de un tramo de la autopista como variante de la carretera N-I a su paso por Miranda de Ebro, prorrogando la concesión hasta el 30 de noviembre de 2018.

La cuenta de resultados de la concesión Bilbao-Behobia arrojó pérdidas crecientes en los primeros años de explotación. En 1982 el gasto financiero neto empezó a disminuir, lo que permitió que la empresa mostrara beneficios ese mismo año, manteniendo signo positivo desde entonces.

La explotación del tramo Burgos-Armiñón comenzó arrojando saldos negativos, situándose su máximo en el año 1981. En años posteriores se logró una notable disminución de las pérdidas, producto del incremento en los ingresos de peaje, aunque los gastos financieros, que habían comenzado a disminuir, sufrieron un repunte en los años 1990 y 1991, que

CUADRO 6.4

Resultados de Europistas y AP-1 Europistas (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortiz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1974	1.768,2	18,0	394,3	1.391,9	-	-6.631,6	-	-5.239,6		
1975	3.464,2	40,3	956,8	2.547,7	-	-8.172,6	-	-5.624,9		
1976	4.889,2	79,9	1.546,4	3.422,8	-	-9.966,0	-	-6.543,2		
1977	5.937,4	129,8	2.276,0	3.791,2	-	-10.960,1	75,1	-7.093,7		
1978	7.192,3	150,9	2.001,4	5.341,8	-	-11.118,1	1,8	-5.774,5		
1979	8.524,2	183,9	2.271,8	6.436,2	-	-12.522,7	1,2	-6.085,2		
1980	10.320,6	199,5	2.917,9	7.602,2	-	-13.483,1	1,2	-5.879,7		
1981	12.356,8	746,5	3.823,6	9.279,6	-	-15.251,3	-286,1	-6.257,7		
1982	14.718,2	4.536,4	4.248,0	15.006,7	236,2	-13.824,5		946,0		
1983	17.192,0	5.035,9	4.464,3	17.763,5	1.143,1	-12.056,3	8,4	4.572,5		
1984	19.493,2	5.584,0	4.868,8	20.208,4	1.702,1	-11.698,7	8,4	6.816,1		
1985	22.599,9	6.134,5	5.674,8	23.059,6	2.340,9	-11.353,7	22,2	9.387,2		
1986	27.113,5	6.537,8	6.174,2	27.477,1	3.457,6	-10.187,8	631,1	14.462,8		
1987	30.750,8	7.101,0	6.837,1	31.014,6	4.433,7	-8.846,3	132,2	17.866,9		
1988	35.215,7	7.414,1	8.443,6	34.186,2	5.269,1	-7.840,2	19,8	21.096,7		
1989	41.536,5	7.583,6	10.750,3	38.369,8	5.754,1	-9.598,8	35,5	23.052,4		
1990	51.845,1	6.162,2	10.580,8	47.426,5	11.581,5	-12.773,3	-8,4	23.063,2		
1991	59.058,5	2.521,2	12.189,1	49.390,6	9.423,3	-11.708,3	5.267,9	33.526,9		
1992	64.098,5	2.721,4	13.533,0	53.286,9	12.013,0	-8.115,5	968,8	34.127,3		
1993	66.269,4	3.300,8	14.572,1	54.998,0	15.105,8	-4.929,5	10,2	34.972,9		
1994	72.570,4	4.232,3	15.849,3	60.953,4	19.234,2	-3.940,8	117,2	37.895,6		
1995	76.303,9	4.095,9	16.252,6	64.147,2	22.343,8	-2.211,1	-0,6	39.591,7		
1996	80.129,9	4.082,7	16.987,0	67.225,6	29.665,4	-1.064,4	-393,7	36.102,2		
1997	86.348,6	4.190,9	16.928,7	73.610,8	66.168,4	-1.167,8	-6.274,6	0,0		
1998	99.423,0	3.988,9	17.097,6	86.314,4	69.844,8	-51,1	-16.418,4	0,0		
1999	108.458,6	4.778,0	18.222,7	95.014,0	55.287,1	-15.031,3	-24.160,7	534,9		
2000	159.586,7	5.385,1	26.703,0	138.268,8	82.422,8	-23.734,0	-12.471,0	19.641,1		
2001	173.177,0	27.067,0	40.383,0	159.861,0	102.406,0	-27.233,0	35.863,0	66.085,0		
2002	186.584,0	6.430,0	28.685,0	164.329,0	114.316,0	-27.199,0	0,0	77.212,0		
2003	112.669,0	4.983,5	21.928,9	95.723,6	66.115,0	-13.270,0	8.127,4	24.466,0		
2004	60.766,0	4.995,0	13.135,0	52.626,0	15.370,0	-5.476,0	39.296,0	71.076,0	14.676,0	56.400,0
2005	62.638,0	10.229,0	17.430,0	55.437,0	13.139,0	-5.488,0	-1.570,0	35.240,0	12.482,0	22.758,0
2006	67.511,2	5.672,7	14.293,0	58.890,9	14.505,9	-4.954,0	-1.016,7	38.414,3	12.364,1	26.050,2
2007	73.029,3	3.246,4	13.560,8	62.714,9	15.956,6	-4.281,5	0,6	42.477,4	13.802,1	28.675,3
2008	71.734,0	3.707,4	16.153,4	59.288,0	16.516,0	-5.463,0	3,0	37.312,0	11.194,0	26.118,0
2009	69.229,0	3.338,0	14.596,0	57.971,0	19.485,0	-5.444,0	7,0	33.049,0	9.915,0	23.134,0
2010	68.651,1	3.189,2	15.977,5	55.862,8	17.921,0	-5.862,8	-7,5	35.469,1	10.640,7	24.828,4
2011	64.084,4	2.870,6	13.948,0	53.007,0	18.858,3	-16.753,6	8,6	17.403,7	5.221,1	12.182,6
2012	60.980,5	2.550,2	14.610,2	48.920,5	20.299,5	-8.643,0	0,9	19.978,9	5.993,7	13.985,2
2013	60.426,2	2.454,8	13.627,3	49.253,7	20.244,1	902,1	0,3	29.912,0	8.973,6	20.938,4
2014	62.839,2	2.450,2	14.688,0	50.601,4	20.244,1	-2.422,7	0,7	27.935,3	8.476,6	19.458,7
2015	65.006,7	2.481,2	13.076,6	54.411,3	20.394,5	-7.561,0	2,3	26.458,1	7.953,7	18.504,4
2016	67.692,9	2.586,8	12.243,4	58.036,3	20.299,5	-7.652,7	1,3	30.085,3	7.255,3	22.830,1
2017	69.313,4	3.217,8	12.892,3	59.638,9	20.244,0	-7.269,4	-2,1	32.123,4	7.834,3	24.289,1

Desde 1-1-2000 Europistas incluye las cifras de Eurovías por absorción de esta sociedad por la primera.

El resultado de AP-1 EUROPISTAS en 2007 consta de dos partes: valores antes y después de 1 de octubre de 2007, fecha en que le fue cedida la rama de actividad de la autopista AP-1.

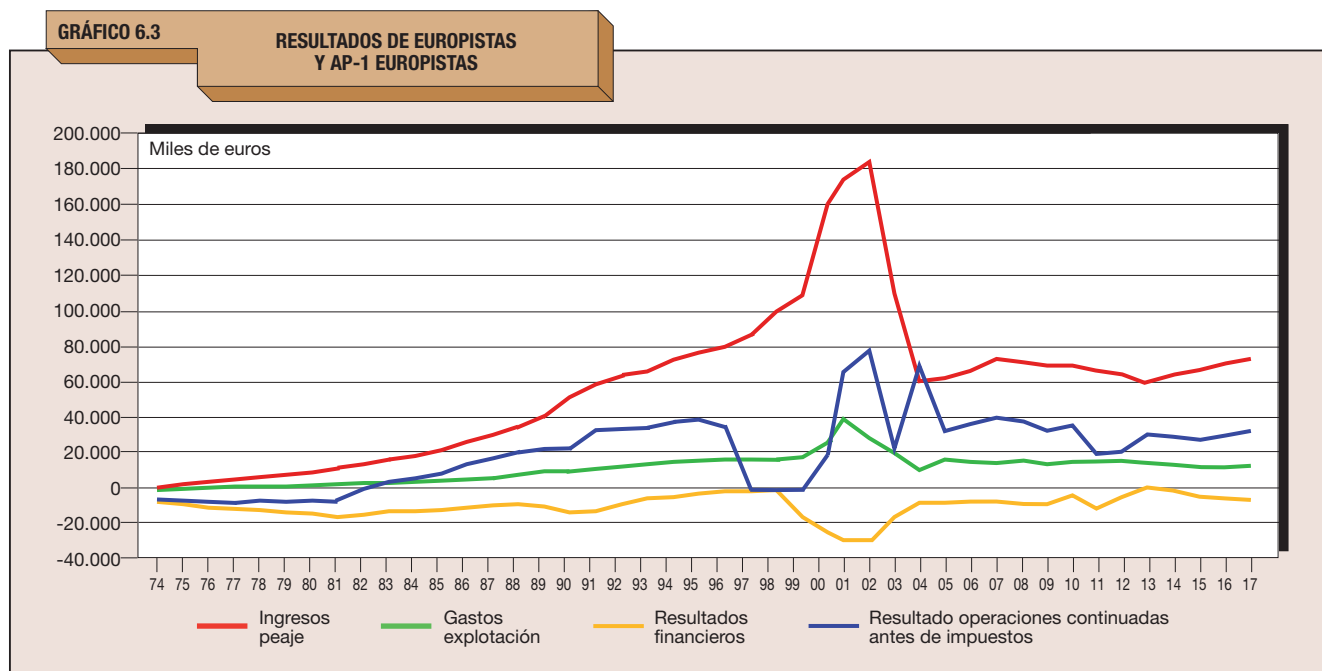
impidió eliminar el saldo negativo de la cuenta de resultados hasta el ejercicio de 1992, que presentó por vez primera un resultado igual a cero.

El 28 de junio de 2000, Europistas, Concesionaria Española, S.A., se fusionó por absorción con Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, S.A., considerándose como efectuadas por Europistas, a efectos contables, las operaciones realizadas por Eurovías desde el día 1 de enero de 2000, de acuerdo con los términos de su fusión.

El ejercicio 2004 fue el primero en el que Europistas ostentó únicamente la concesión de la autopista Burgos-Armiñón, por lo que las cifras corresponden a la misma.

Durante el ejercicio de 2007, Europistas realizó la aportación de la rama de actividad de la concesión de la autopista Burgos-Armiñón a la nueva sociedad AP-1 Europistas, Concesionarias del Estado, S.A., teniendo efectos la misma desde el día 1 de octubre de dicho ejercicio. Las cifras que se proporcionan en las tablas correspondientes a Europistas son el resultado de la suma de los dos periodos del año (enero-septiembre y octubre-diciembre) que cada una de estas sociedades ostentó la titularidad de la concesión.

En 2017, los ingresos de peaje de AP-1 Europistas fueron de 69,3 millones de euros con un beneficio antes de impuestos de 32,1 millones de euros; reflejo de la positiva evolución del tráfico de peaje.



CUADRO 6.4 (bis)

Resultados de Eurovías (años anteriores a su integración en Europistas) (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista (*)	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1978	61,4	1,8	33,3	29,9	-	-225,0	-	254,9
1979	161,0	4,8	51,7	114,1	-	-471,7	-	585,8
1980	248,0	6,2	63,0	191,2	-	-796,9	-	988,1
1981	411,1	22,2	119,4	313,9	-	-1.726,9	2,2	2.043,0
1982	537,9	19,3	155,5	401,7	-	-1.317,8	217,6	1.937,1
1983	650,9	17,4	177,0	491,3	53,7	-1.096,7	220,7	1.755,0
1984	906,4	23,2	281,2	648,4	138,2	-1.215,4	78,2	1.803,8
1985	1.269,1	33,7	453,9	848,9	291,9	-1.430,6	0,9	1.988,5
1986	1.465,8	39,4	459,5	1.045,7	337,1	-1.516,6	-	2.225,2
1987	1.634,1	44,5	512,0	1.166,6	375,8	-1.347,0	-9,2	2.128,6
1988	1.867,6	76,3	610,0	1.333,9	429,5	-1.216,6	1,3	2.122,3
1989	2.156,7	81,3	635,2	1.602,8	496,0	-1.413,6	1,0	2.521,4
1990	2.723,5	114,9	689,5	2.148,9	626,4	-1.799,5	1,3	3.323,3
1991	3.140,5	143,0	798,4	2.485,1	722,3	-1.819,9	1,4	3.584,1
1992	3.491,0	154,0	865,2	2.779,8	1.109,1	-1.693,4	22,7	3.386,8
1993	3.700,0	158,6	904,6	2.954,0	1.849,0	-1.109,5	4,5	2.219,0
1994	4.002,7	157,7	1.038,6	3.121,8	1.849,8	-1.288,5	16,5	2.577,0
1995	4.256,0	167,0	995,4	3.427,6	2.223,2	-1.217,0	412,6	2.834,0
1996	4.584,6	171,6	1.057,3	3.698,9	3.140,7	-1.074,4	516,2	2.148,8
1997	4.937,1	188,9	1.109,1	4.016,9	2.879,2	-1.137,7	118,1	2.393,5
1998	5.722,6	225,9	1.108,8	4.839,7	3.693,2	-1.146,5	-	2.293,0
1999	6.416,0	244,0	1.186,0	5.474,0	1.558,0	-724,0	0,0	4.640,0

(*) Incluye 802,9 MM. pta. en 1992, 851,0 MM. pta. en 1993, 920,6 MM. pta. en 1994, 978,9 MM. pta. en 1995, 1.051,8 MM. pta. en 1996, 1.295,1 MM. pta. en 1997 y 1.705,8 MM. pta. de amortización R.D. 3042/1982.

Desde 1/1/ 2000 Europistas incluye las cifras de Eurovías por absorción de esta sociedad por la primera.

IBERPISTAS

La autopista Villalba-Villacastín se concedió a Ibérica de Autopistas, S.A., Concesionaria del Estado (Iberpistas) el 29 de enero de 1968. Esta sociedad absorbió a «Canales y Túneles, S.A.», concesionaria del túnel de peaje de Guadarrama, por lo que pasó a realizar su explotación, al tiempo que construía un nuevo túnel, de forma que cada uno de ellos fuera utilizado en un solo sentido. El Decreto 2583/1072, de 18 de agosto, le concedió el tramo Villacastín-Adanero, como prolongación de la autopista Villalba-Villacastín.

La puesta en explotación del tramo Villalba-Cristo del Caloco se efectuó el 18 de julio de 1972 y el tramo entre este último punto y Villacastín el 28 de junio de 1973. La autopista se completó hasta Adanero el 27 de diciembre de 1976.

En el terreno de los resultados obtenidos por la sociedad, se aprecia que, a pesar de unos excedentes de explotación crecientes, el resultado antes de impuestos ha sufrido frecuentes oscilaciones hasta 1987, año en que se inician resultados positivos. Desde 1991 hasta 1994, los gastos financieros fueron inferiores a los rendimientos de su tesorería, por lo que en el cuadro 6.5 los gastos financieros netos aparecen en los mismos con signo negativo. Entre 1992 y 1996, la concesionaria, efectuó fuertes amortizaciones técnicas de los elementos depreciables de la autopista, del orden de 7,21 millones de euros anuales. A partir de 1997 no ha realizado dicha amortización técnica, lo que se refleja en el menor importe de sus gastos de explotación.

El 1 de julio de 2002, Ibérica de Autopistas, S.A., Concesionaria del Estado, aportó la rama de actividad de la autopista Villalba-Adanero a Autopista A-6, S.A., Concesionaria del Estado, sociedad constituida en Madrid el día 25 de abril de 2002, cuyas acciones fueron desembolsadas en su totalidad por la primera. En consecuencia, en el año 2002, en el cuadro 6.5, figuran las cifras de Iberpistas desde el 1 de enero hasta el 1 de julio y las de Autopista A-6, desde esta última fecha hasta el 31 de diciembre. El resultado conjunto de ambas sociedades antes de impuestos ese año fue de 55,5 millones de euros, lo que representó un incremento del 20,5 por 100 respecto al de Iberpistas en el ejercicio anterior.

En 2012 el resultado antes de impuestos supuso un resultado negativo de 42,6 millones de euros debido al deterioro de sus participaciones accionariales: pérdidas por ejecución de garantías y provisiones constituidas por 55 millones de euros.

La sociedad concesionaria en 2014 obtuvo unos ingresos de peaje de 88,8 millones de euros, con un resultado negativo antes de impuestos de 5,9 millones de euros, debido al registro en cuentas de 50 millones de euros por deterioro financiero de sus compromisos con Alazor S.A.

En el ejercicio 2015 los ingresos de peaje han crecido un 6,7 por 100 con un resultado negativo de 114,4 millones de euros que ha sido ocasionado por provisiones financieras por sus participaciones accionariales en Alazor y Avasa.

En el ejercicio 2017 los ingresos de peaje ascienden a 103,7 millones de euros para un resultado positivo, antes de impuestos, de 0,3 millones de euros, debido a que se ha reconocido un deterioro en su participación en Avasa de 89,8 millones de euros.

CUADRO 6.5
Resultados de Iberpistas (miles de euros)

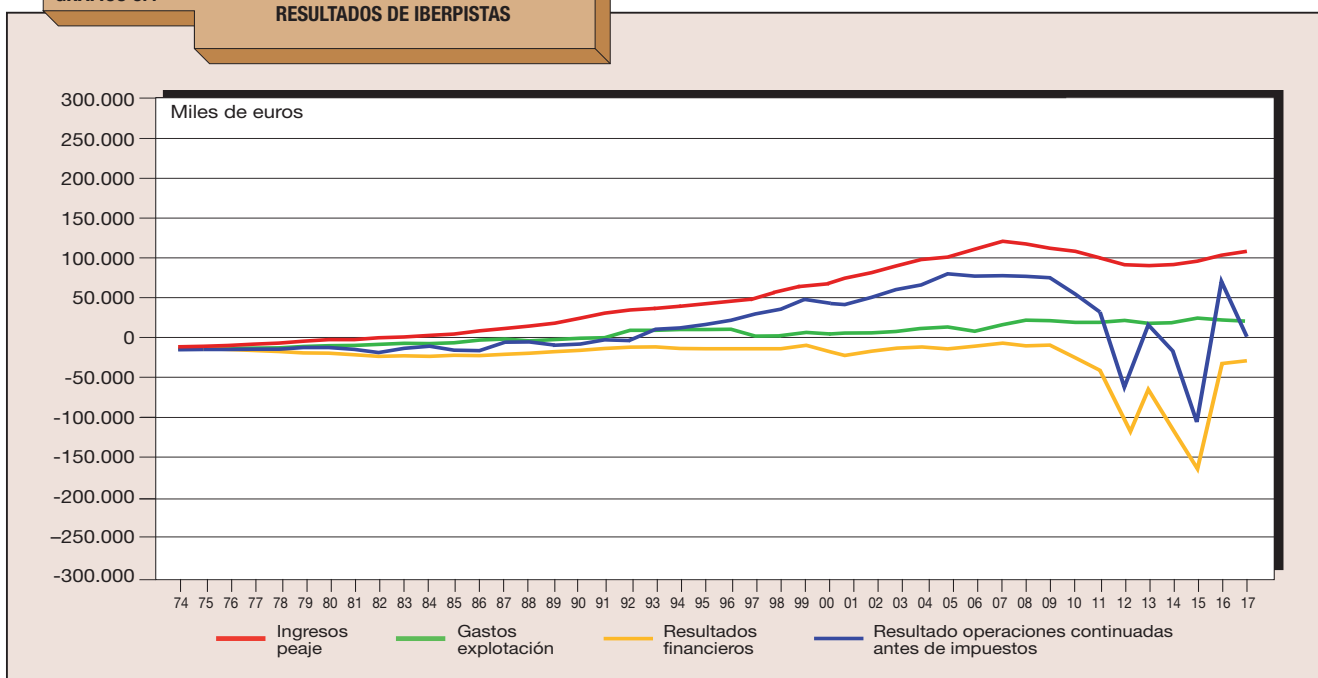
Año	Sociedad	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1974	Iberpistas	2.470,2	-	549,9	1.920,2	-	-2.434,1	1,2	-512,7		
1975	Iberpistas	3.003,9	-	799,3	2.204,5	-	-2.258,0	52,9	-0,6		
1976	Iberpistas	3.895,8	-	890,7	3.005,1	-	-3.067,0	9,6	-52,3		
1977	Iberpistas	5.335,8	-	1.106,5	4.229,3	-	-4.080,9	98,0	246,4		
1978	Iberpistas	6.201,8	692,4	1.497,7	5.396,5	-	-5.312,9	6,6	90,2		
1979	Iberpistas	7.161,1	515,7	1.820,5	5.856,3	-	-5.438,6	271,1	688,8		
1980	Iberpistas	8.666,6	152,7	2.502,0	6.317,2	-	-5.755,9	4,8	566,2		
1981	Iberpistas	8.739,3	152,7	2.764,1	6.127,9	-	-7.229,6	22,8	-1.078,8		
1982	Iberpistas	10.517,1	197,1	3.797,8	6.916,4	-	-9.015,2	-2.313,9	-4.412,6		
1983	Iberpistas	11.353,1	217,6	4.940,3	6.630,4	-	-8.340,2	1.506,7	-203,1		
1984	Iberpistas	12.989,7	198,3	4.611,0	8.577,0	-	-9.042,8	2.381,2	1.915,4		
1985	Iberpistas	14.413,5	203,7	5.442,8	9.174,4	-	-7.944,8	-3.186,6	-1.956,9		
1986	Iberpistas	16.428,1	201,9	7.084,1	9.545,9	-	-6.960,9	-6.152,6	-3.567,6		
1987	Iberpistas	18.942,1	280,1	8.245,9	10.976,3	-	-5.733,1	-170,7	5.072,5		
1988	Iberpistas	21.322,1	334,8	6.357,5	15.299,4	5.559,4	-4.650,0	27,6	5.117,6		
1989	Iberpistas	24.243,0	651,5	7.610,6	17.283,9	12.320,7	-3.008,7	1,2	1.955,7		
1990	Iberpistas	29.254,3	2.405,3	9.026,0	22.633,5	20.013,7	-1.677,4	2.220,7	3.163,1		
1991	Iberpistas	34.406,7	1.967,1	9.619,8	26.754,1	19.953,6	208,0	284,9	7.293,3		
1992	Iberpistas	37.515,2	881,1	16.907,7	21.488,6	17.537,5	1.407,0	1.095,6	6.453,7		
1993	Iberpistas	39.071,8	973,6	17.060,3	22.985,1	7.570,3	1.754,4	816,2	17.985,3		
1994	Iberpistas	41.731,9	1.045,2	17.893,3	24.883,7	5.810,6	137,0	270,5	19.480,6		
1995	Iberpistas	45.298,9	1.155,7	17.795,4	28.659,3	5.810,0	-269,9	177,3	22.756,7		
1996	Iberpistas	47.972,2	1.204,4	18.127,1	31.049,5	4.016,0	-23,4	54,7	27.064,8		
1997	Iberpistas	50.620,8	1.300,0	11.145,2	40.775,7	7.180,3	-85,9	-1,8	33.507,6		
1998	Iberpistas	57.640,1	1.410,0	11.260,0	47.790,1	7.815,0	-223,6	-1.544,0	38.207,5		
1999	Iberpistas	64.409,3	4.462,5	14.849,2	54.022,6	8.513,9	3.204,6	2.047,0	50.760,3		
2000	Iberpistas	68.323,1	4.916,9	13.299,2	59.940,7	9.039,2	-3.463,6	-42,7	47.395,2		
2001	Iberpistas	74.515,0	3.679,0	14.183,0	64.011,0	9.808,0	-8.415,0	222,0	46.010,0		
2002	Iberpistas (1/1 a 30/6)	37.153,2	543,3	7.342,9	30.353,6	5.157,1	-2.387,4	0,0	22.809,1		
2002	Autopista A-6 (1/7 a 31/12)	44.219,0	425,0	7.113,0	37.531,0	5.157,0	272,0	5,0	32.107,0		
2003	Autopista A-6	88.121,0	5.074,0	17.266,7	75.928,3	10.985,3	477,0	175,0	65.595,0		
2004	Iberpistas	95.292,0	4.294,0	20.348,0	79.238,0	11.575,0	1.262,0	-758,0	68.167,0	21.010,0	47.157,0
2005	Iberpistas	98.534,0	7.254,0	22.613,0	83.175,0	13.320,0	-50,0	9.589,0	79.494,0	18.636,0	60.858,0

Continúa

CUADRO 6.5
Resultados de Iberpistas (miles de euros)

Año	Sociedad	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2006	Iberpistas	106.672,0	6.785,0	19.241,0	94.216,0	16.077,0	1.012,0	-935,0	78.216,0	18.085,0	60.131,0
2007	Iberpistas	114.994,3	7.165,3	26.248,1	95.911,5	17.235,0	4.074,0	-4.098,0	78.652,5	14.578,5	64.074,0
2008	Iberpistas	110.754,0	12.286,0	30.645,0	92.395,0	16.482,0	2.173,0	-35,0	78.051,0	14.185,0	63.866,0
2009	Iberpistas	108.307,0	10.985,0	29.402,0	89.890,0	18.095,0	3.099,0	0,0	74.894,0	12.217,0	62.677,0
2010	Iberpistas	103.760,0	12.033,0	27.612,0	88.181,0	18.601,0	-11.065,0	0,0	58.515,0	4.769,0	53.746,0
2011	Iberpistas	97.795,0	12.408,0	28.074,0	82.129,0	17.708,0	-25.459,0	0,0	38.962,0	1.065,0	37.897,0
2012	Iberpistas	88.568,0	12.615,0	29.511,0	71.672,0	21.630,0	-92.685,0	0,0	-42.643,0	-13.837,0	-28.806,0
2013	Iberpistas	85.788,0	35.383,0	21.264,0	99.907,0	22.529,0	-54.184,0	353,0	23.547,0	346,0	23.201,0
2014	Iberpistas	88.790,0	38.866,0	21.279,0	106.377,0	22.735,0	-89.581,0	14,0	-5.925,0	8.469,0	-14.394,0
2015	Iberpistas	94.808,0	18.286,0	25.383,0	87.711,0	23.910,0	-153.717,0	-24.499,0	-114.415,0	-27.101,0	-87.314,0
2016	Iberpistas	99.685,0	48.959,0	21.054,0	127.590,0	23.805,0	-30.340,0	1.674,0	75.119,0	9.819,0	65.300,0
2017	Iberpistas	103.772,0	56.077,0	20.700,0	139.149,0	23.019,0	-26.034,0	-89.836,0	260,0	8.151,0	-7.891,0

GRAFICO 6.4
RESULTADOS DE IBERPISTAS



AUMAR

La sociedad Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado (Aumar), explota las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz. La primera fue adjudicada a Autopistas del Mare Nostrum, S.A. Concesionaria del Estado, por Decreto 2052/1971, de 23 de julio (BOE de 8 de septiembre de 1971), y la segunda a esta misma sociedad por Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, (BOE de 22 de diciembre de 1972), como prolongación de la anterior.

Por su parte, la autopista Sevilla-Cádiz fue adjudicada a Bética de Autopistas, S.A., Concesionaria del Estado (Bética), el 30 de julio de 1969. Las dos concesiones quedaron integradas en una sola por Real Decreto 1132/1986, de 6 de junio, que autorizaba, también, la fusión de las dos sociedades.

La puesta en servicio de la autopista Sevilla-Cádiz tuvo lugar en los años 1971 y 1972, y las de Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante entre los meses de junio de 1974 y abril de 1979, excepto el tramo Jeresa-Ondara que se inauguró en marzo de 1985.

Aumar y Bética presentaron resultados negativos hasta 1983 y alcanzaron su umbral de beneficios al año siguiente.

En 1990 comenzó a amortizarse la cuenta especial a la que se hace mención en el capítulo 5 de esta memoria, lo que obligó a destinar a tal fin, del excedente de explotación, 10,83 millones de euros en 1990, 12,04 millones de euros en 1991, 12,86 millones de euros en 1992, 12,72 millones de euros en 1993, 13,68 millones de euros en 1994, 14,53 millones de euros en 1995, 15,20 millones de euros en 1996, 12,38 millones de euros en 1997 y 13,65 millones de euros en 1998.

El 24 de octubre de 2000, Aumar cambió su denominación por la de Aurea Concesiones de Infraestructuras, S.A., Concesionaria del Estado (Aurea). Esta sociedad, con efectos desde el día 1 de septiembre de 2001, aportó la rama de actividad de la concesión de autopistas a su filial Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado.

En 2017 ha continuado la tendencia positiva tanto de ingresos por peaje -292,3 millones de euros- como en el positivo resultado final antes de impuestos que asciende a 156,2 millones de euros.

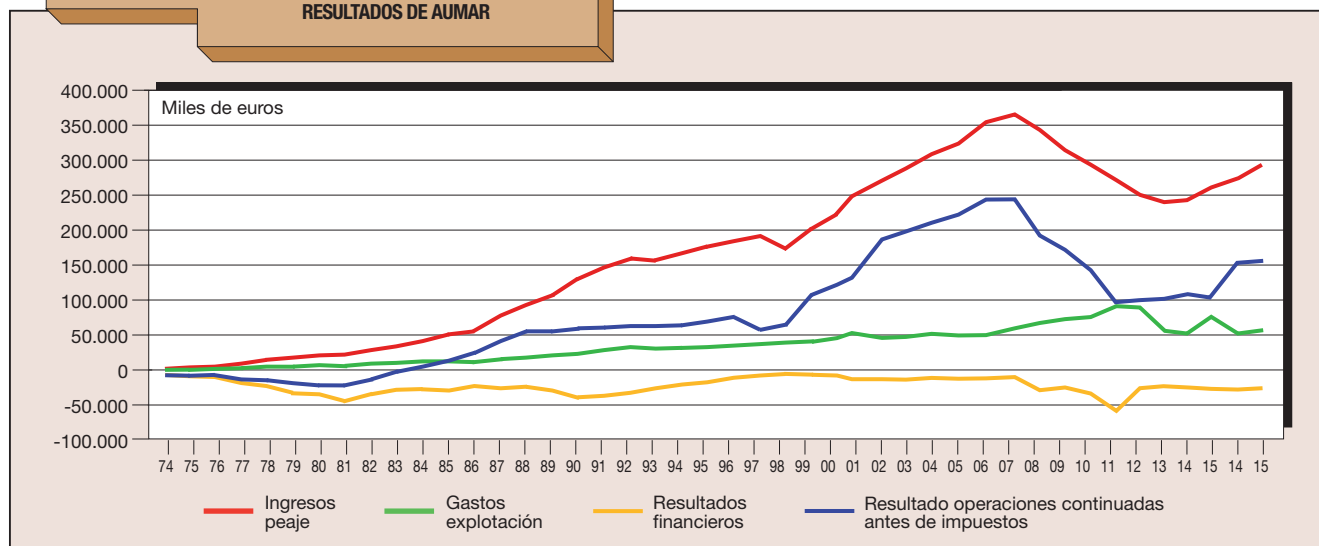
CUADRO 6.6
Resultados de Aumar. (miles de euros)

Año	Sociedad	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1974	Aumar	1.164,2	0,0	362,4	801,8	-	-2.630,6	-	-1.828,9		
	Bética	710,4	0,0	185,1	525,3	-	-4.696,9	-	-4.171,6		
1975	Aumar	2.658,3	67,3	1.002,5	1.723,1	-	-5.266,1	-	-3.543,0		
	Bética	882,3	0,0	343,2	539,1	-	-4.070,1	-	-3.530,9		
1976	Aumar	3.878,3	93,2	1.459,3	2.512,2	-	-7.114,2	-	-4.601,9		
	Bética	1.584,9	0,0	686,4	898,5	-	-3.091,0	-	-2.192,5		
1977	Aumar	7.248,2	0,0	2.446,7	4.801,5	-	-15.091,4	-	-10.289,9		
	Bética	1.696,1	0,0	731,4	964,6	-	-3.365,7	-	-2.401,0		
1978	Aumar	11.352,5	559,5	3.231,0	8.681,0	-	-19.634,5	-	-10.953,4		
	Bética	2.884,9	144,2	1.761,0	1.268,1	-	-3.466,0	-	-2.197,9		
1979	Aumar	14.284,3	696,0	2.697,9	12.282,3	-	-28.003,6	9,6	-15.711,7		
	Bética	3.601,3	137,6	2.002,0	1.736,9	-	-3.904,8	266,8	-1.901,0		
1980	Aumar	16.250,2	818,6	4.933,7	12.135,0	-	-30.278,4	-	-18.143,4		
	Bética	3.923,4	126,2	2.336,1	1.713,5	-	-4.022,0	-	-2.308,5		
1981	Aumar	17.819,4	873,9	3.348,2	15.345,0	-	-36.834,8	2,4	-21.487,4		
	Bética	4.334,5	5.390,5	2.522,4	7.202,5	-	-6.134,5	-	1.068,0		
1982	Aumar	23.470,7	1.037,9	6.620,7	17.887,9	-	-28.662,3	136,4	-10.637,9		
	Bética	4.226,3	2.003,8	2.585,0	3.645,1	-	-5.517,3	42,7	-1.829,5		
1983	Aumar	28.398,4	1.179,2	7.664,1	21.913,5	-	-23.585,5	67,3	-1.604,7		
	Bética	4.423,4	2.597,6	2.920,3	4.100,7	-	-4.290,6	-1,8	-191,7		
1984	Aumar	35.338,9	1.258,5	8.735,7	27.861,7	569,8	-22.321,0	158,7	5.129,6		
	Bética	4.662,1	2.847,0	3.377,7	4.131,4	-	-4.132,0	0,6	0,0		
1985	Aumar	44.402,2	1.364,9	8.884,2	36.882,9	1.254,9	-24.510,5	175,5	11.293,0		
	Bética	5.309,3	4.301,4	3.330,2	6.280,6	462,8	-4.241,9	353,4	1.929,2		
1986	Aumar	54.242,5	2.066,9	11.115,1	45.194,3	1.652,8	-22.896,2	3.517,1	24.162,5		
1987	Aumar	75.985,4	7.601,0	15.602,3	67.984,1	1.905,2	-25.459,5	90,2	40.709,6		
1988	Aumar	90.290,6	8.037,9	17.573,6	80.755,0	3.714,9	-23.691,3	227,8	53.576,6		
1989	Aumar	103.838,7	4.871,2	20.136,9	88.573,0	6.979,6	-29.156,9	1.858,9	54.295,4		
1990	Aumar	126.404,3	5.014,2	23.120,3	108.298,2	17.937,8	-37.314,4	4.957,7	58.003,7		
1991	Aumar	142.561,9	6.102,1	27.995,7	120.668,2	31.969,0	-36.012,6	5.923,0	58.609,5		
1992	Aumar	154.185,4	6.124,9	31.723,8	128.586,5	35.647,8	-32.093,4	134,6	60.979,9		
1993	Aumar	151.413,6	6.231,9	30.485,7	127.159,7	44.349,9	-25.916,8	4.395,2	61.288,2		
1994	Aumar	161.477,5	6.524,0	31.187,1	136.814,4	53.667,4	-20.879,2	-558,3	61.709,5		
1995	Aumar	170.977,1	6.429,0	32.115,1	145.291,1	59.684,1	-17.915,6	-212,8	67.478,6		
1996	Aumar	178.970,0	6.628,6	33.607,4	151.991,2	66.589,1	-11.368,1	16,8	74.050,7		
1997	Aumar	186.156,9	6.946,5	36.479,0	156.624,4	93.214,6	-8.084,2	203,1	55.528,7		
1998	Aumar	167.972,1	6.484,3	37.993,6	136.462,8	68.868,8	-5.935,0	3,6	61.662,6		
1999	Aumar	196.097,0	8.841,5	39.746,7	165.191,8	52.976,2	-7.353,4	158,1	105.020,3		
2000	Aurea	215.515,1	11.470,9	44.468,9	182.517,2	58.221,8	-8.578,8	2.893,3	118.609,7		
2001	Aurea (1/1 a 31/8)	168.252,2	9.866,1	34.352,3	143.766,0	45.453,7	-9.679,7	-29,0	88.603,6		
2001	Aumar (1/9 a 31/12)	75.887,0	3.577,0	16.431,0	63.033,0	20.501,0	-2.835,0	13,0	39.710,0		
2002	Aumar	268.481,0	13.042,0	47.989,0	233.534,0	37.636,0	-13.095,0	1,0	208.994,0		
2003	Aumar	290.246,0	14.417,0	48.274,8	256.388,2	44.531,0	-13.311,2	18,0	198.564,0		
2004	Aumar	309.839,0	15.443,0	50.865,0	274.417,0	48.289,0	-12.105,0	195,0	214.218,0	74.974,0	139.244,0
2005	Aumar	322.534,0	15.365,0	50.863,0	287.036,0	53.084,0	-13.748,0	5.500,0	253.200,0	78.994,0	174.206,0
2006	Aumar	353.478,0	16.515,0	51.572,0	318.421,0	59.063,0	-14.447,0	54,0	244.965,0	80.030,0	164.935,0
2007	Aumar	369.087,0	16.389,0	65.051,0	320.425,0	62.470,0	-12.166,0	-397,0	245.392,0	79.736,0	165.656,0
2008	Aumar	341.216,0	15.399,0	72.692,3	283.922,7	59.895,7	-31.347,0	0,0	192.680,0	57.845,0	134.835,0
2009	Aumar	318.424,0	12.162,0	74.631,0	255.955,0	60.662,0	-23.565,0	77,0	171.805,0	51.555,0	120.250,0
2010	Aumar	296.838,0	11.386,0	74.694,0	233.530,0	60.996,0	-29.410,0	-48,0	143.076,0	42.880,0	100.196,0
2011	Aumar	275.528,0	10.538,0	81.531,0	204.535,0	55.891,0	-53.734,0	-54,0	94.856,0	28.442,0	66.414,0
2012	Aumar	250.688,0	9.052,0	76.741,0	182.999,0	57.592,0	-26.899,0	-211,0	98.297,0	29.491,0	68.806,0
2013	Aumar	239.324,0	6.818,0	57.141,0	189.001,0	66.851,0	-24.694,0	2.723,0	100.179,0	30.042,0	70.137,0
2014	Aumar	244.744,0	8.578,0	52.390,0	200.932,0	67.164,0	-24.323,0	1.709,0	111.154,0	34.123,0	77.031,0
2015	Aumar	264.292,0	8.756,0	71.788,0	201.260,0	66.825,0	-30.589,0	2.094,0	105.940,0	30.401,0	75.539,0
2016	Aumar	280.541,0	9.629,0	50.436,0	239.734,0	64.827,0	-25.329,0	2.276,0	151.854,0	37.953,0	113.901,0
2017	Aumar	292.327,0	9.564,0	56.082,0	245.809,0	65.082,0	-26.676,0	2.150,0	156.201,0	39.042,0	117.159,0

(*) Incluye 10.83 MM. € en 1990, 12.04 MM. € en 1991, 12.86 MM. € en 1992, 12.72 MM. € en 1993, 13.68 MM. € en 1994, 14.53 MM. € en 1995, 15.20 MM. € en 1996, 12.38 MM. € en 1997 y 13.65 MM. € en 1998 de amortización RR.DD.: 1284/1981 Y 2715/1982.

GRÁFICO 6.5

RESULTADOS DE AUMAR



AVASA

Esta sociedad se constituyó con el fin de construir y explotar el itinerario Bilbao-Zaragoza, que le había sido adjudicado en 1973. La puesta en servicio de la autopista se realizó desde marzo de 1978 hasta noviembre de 1980.

En estos años los resultados de la explotación fueron negativos, incrementándose a medida que lo hacían los gastos financieros, los cuales alcanzaron su valor máximo en 1982. Con la reducción de esos gastos y el aumento de los ingresos de peaje la sociedad tuvo un excedente en 1988, que dedicó íntegramente a amortización. En 1989, duodécimo año de explotación, la cuenta de pérdidas y ganancias arrojó saldo positivo, situación favorable que ha continuado hasta hoy.

En el ejercicio de 2000 los ingresos de peaje disminuyeron cerca de un 18 por 100 respecto al año anterior, debido a la reducción de tarifas realizada (R.D. 172/2000, de 4 de febrero). En el año 2001 estos ingresos se recuperaron, superando a los de 1999 (anteriores a la citada reducción de tarifas).

En el ejercicio de 2017 continúa la tendencia positiva en cuanto a ingresos de peaje -144,8 millones de euros- y resultado positivo antes de impuestos -57,3 millones de euros-

CUADRO 6.7

Resultados de Avasa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1978	1.388,3	259,8	980,0	668,1	-	-4.345,3	-	-3.677,3		
1979	3.963,2	468,4	1.957,0	2.474,6	-	-13.019,5	-	-10.544,9		
1980	6.218,6	293,4	3.381,4	3.130,6	-	-25.128,1	-	-21.997,5		
1981	9.188,2	183,6	5.605,2	3.766,6	-	-35.114,3	-	-31.347,7		
1982	11.188,3	192,1	5.671,9	5.708,5	-	-35.629,9	6,0	-29.915,3		
1983	15.206,2	213,7	6.873,6	8.546,2	-	-30.584,9	-4,0	-22.042,7		
1984	18.111,6	356,1	5.780,7	12.686,9	-	-32.087,5	0,5	-19.400,1		
1985	22.633,5	282,4	6.439,8	16.476,1	-	-31.261,0	-13,0	-14.797,9		
1986	26.792,8	310,0	7.808,0	19.294,7	-	-29.213,7	-	-9.919,0		
1987	30.852,7	531,1	8.921,9	22.462,0	-	-26.046,5	14,5	-3.570,0		
1988	35.797,4	437,8	12.700,5	23.534,8	-	-23.541,8	7,0	0,0		
1989	41.711,6	427,8	12.106,2	30.033,2	-	-25.891,5	91,3	4.233,0		
1990	49.694,1	615,4	13.316,4	36.993,1	-	-29.710,7	2,0	7.284,4		
1991	56.676,5	544,7	13.319,4	43.901,8	1.609,4	-31.874,4	6,0	10.424,0		
1992	58.739,8	575,3	12.904,6	46.410,5	2.007,7	-32.714,4	-45,6	11.642,7		
1993	59.460,5	504,5	14.989,0	44.976,1	4.156,3	-27.878,1	-81,2	12.860,5		
1994	62.464,8	525,6	15.764,9	47.225,5	8.445,4	-24.696,3	11,0	14.094,8		
1995	65.954,0	773,4	14.878,7	51.848,7	9.295,5	-25.845,3	13,0	16.720,8		
1996	68.966,2	622,9	15.839,1	53.750,0	10.539,4	-21.609,3	-17,6	21.583,8		
1997	72.520,6	926,3	16.179,2	57.267,8	29.197,6	-20.974,4	17,6	7.113,3		
1998	82.175,3	685,6	16.640,6	66.220,3	42.941,8	-22.414,3	12,0	876,2		
1999	91.911,2	1.008,6	18.176,8	74.743,0	42.381,6	-23.933,5	5,0	8.432,9		
2000	75.484,7	1.242,8	20.506,0	56.221,6	18.092,0	-10.178,2	-3.225,9	24.725,4		

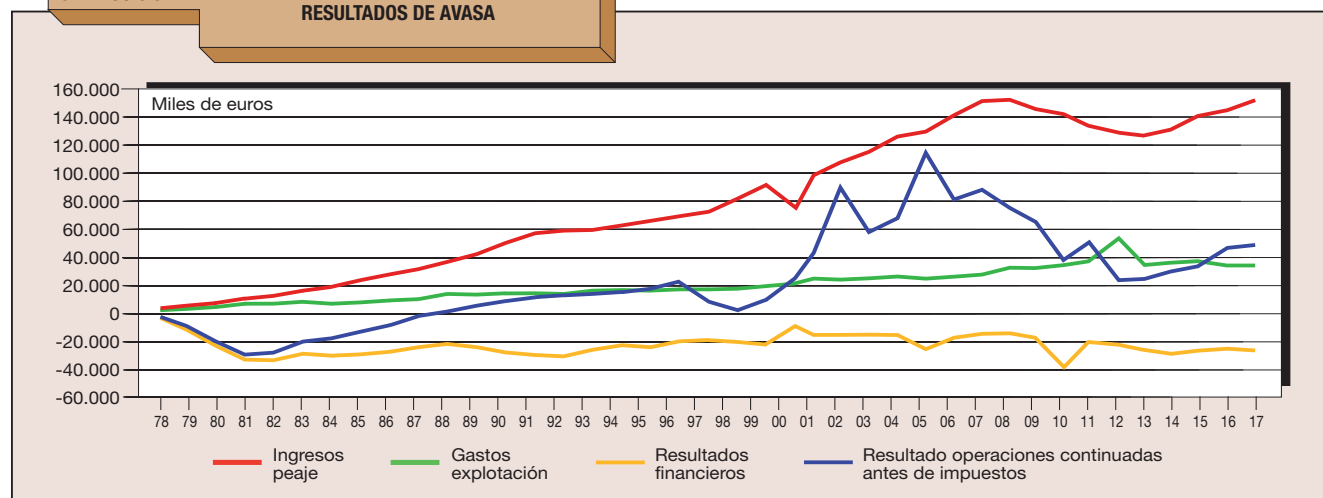
Continúa

CUADRO 6.7
Resultados de Avasa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado inversión en enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2001	98.268,0	2.082,0	23.640,0	76.710,0	15.885,0	-17.194,0	-55,0	43.576,0		
2002	107.908,0	2.392,0	22.653,0	87.647,0	17.214,0	-17.420,0	-6,0	87.847,0		
2003	115.570,0	2.668,0	23.775,0	94.463,0	19.014,0	-16.583,0	208,0	59.074,0		
2004	125.459,0	2.477,0	24.975,0	102.961,0	20.633,0	-17.487,0	2.755,0	67.596,0	21.965,0	45.631,0
2005	129.568,0	2.656,0	25.287,0	106.937,0	20.832,0	-27.270,0	-4,0	113.371,0	16.683,0	96.688,0
2006	139.933,0	2.496,0	26.036,0	116.393,0	22.105,0	-19.368,0	5.642,0	80.562,0	24.180,0	56.382,0
2007	150.475,0	2.099,0	26.319,0	126.255,0	23.552,0	-17.175,0	-3,0	85.525,0	9.705,0	75.820,0
2008	152.152,2	2.187,5	33.509,7	120.830,0	30.361,0	-18.472,0	-30,0	71.967,0	19.979,0	51.988,0
2009	142.787,0	1.938,0	32.155,0	112.570,0	30.466,0	-19.851,0	-3,0	62.250,0	17.229,0	45.021,0
2010	141.430,0	2.275,0	35.532,0	108.173,0	30.557,0	-38.222,0	-4,0	39.390,0	10.795,0	28.595,0
2011	135.244,0	3.090,0	39.331,0	99.003,0	29.173,0	-18.894,0	31,0	50.967,0	14.026,0	36.941,0
2012	126.313,0	4.063,0	53.970,0	76.406,0	31.281,0	-24.477,0	-93,0	20.555,0	5.549,0	15.006,0
2013	122.043,0	4.081,0	36.134,0	89.990,0	32.865,0	-27.886,0	35,0	29.264,0	7.843,0	21.421,0
2014	126.976,0	4.669,0	37.345,0	94.300,0	32.299,0	-29.921,0	206,0	32.286,0	8.760,0	23.526,0
2015	133.622,0	4.502,0	40.850,0	97.274,0	32.880,0	-27.976,0	413,0	36.831,0	10.127,0	26.704,0
2016	138.937,0	4.119,0	31.361,0	111.695,0	33.244,0	-26.496,0	413,0	52.368,0	14.646,0	37.722,0
2017	144.832,0	4.261,0	30.591,0	118.502,0	33.287,0	-28.336,0	432,0	57.311,0	16.054,0	41.257,0

GRÁFICO 6.6

RESULTADOS DE AVASA



AUDASA

La construcción y explotación de la autopista del Atlántico se concedió a Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A. (Audasa) en agosto de 1973. La realización de las obras sufrió diversas vicisitudes que ocasionaron que solamente dos de sus tramos fueran abiertos al tráfico entre los años 1979 y 1981. Se trata de los tramos entre Guísamo (en las cercanías de la ciudad de A Coruña) y Santiago Norte y entre Pontevedra y Vigo.

Esa situación se mantuvo inalterable hasta 1988, año en que se abrió al tráfico el tramo Santiago Norte-Santiago Sur. Posteriormente se fueron inaugurando los siguientes tramos: En 1990, Santiago Sur- Padrón; en 1991, Padrón-Caldas de Reyes; durante 1992, Pontevedra Norte-Pontevedra Sur y Caldas de Reyes-Pontevedra Norte, completándose así el tramo A Coruña-Vigo; en 1998, se inauguró Miño-Cabanas; en 2000, Cabanas-Fene y Rande-Puxeiros-Rebullón y en 2003 Rebullón-Tui y Fene-Ferrol, con lo que se completó la autopista Ferrol-Frontera portuguesa.

El hecho de que la explotación de la autopista se limitase a dos tramos separados entre sí, unido al notable incremento de los gastos financieros, condujeron a la sociedad a una situación insostenible, que llevó al Estado a adquirir la totalidad de sus acciones en 1983.

En 1994 la sociedad obtuvo un resultado positivo, debido fundamentalmente al fuerte ritmo de aumento del tráfico captado por la autopista una vez unidos los tramos norte y sur en un itinerario único.

El 30 de octubre de 2004 el Estado vendió las acciones de Audasa a una sociedad de capital privado.

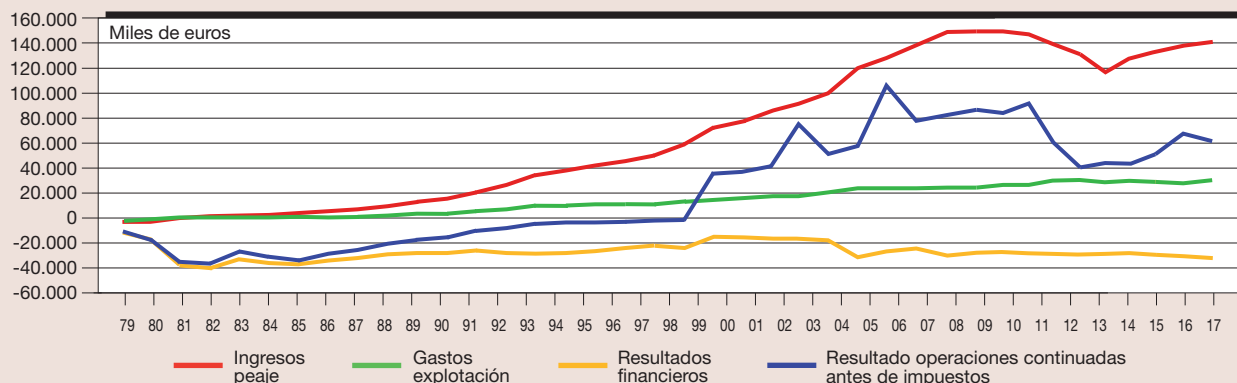
La sociedad concesionaria ha obtenido, en 2017, unos ingresos de peaje de 140,8 millones de euros, con un beneficio antes de impuestos de 58,9 millones de euros.

CUADRO 6.8
Resultados de Audasa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1979	645,5	661,7	1.531,4	-224,2	-	-5.956,6	-	-6.180,8		
1980	957,4	1.397,4	2.765,9	-411,1	-	-12.035,9	-	-12.447,0		
1981	3.549,6	906,3	4.215,5	240,4	-	-33.828,6	8,4	-33.579,7		
1982	4.898,8	577,0	4.208,9	1.266,9	-	-36.268,7	0,6	-35.001,1		
1983	5.492,0	57,7	4.037,0	1.512,7	-	-27.221,6	-185,7	-25.894,6		
1984	6.147,8	259,6	4.106,1	2.301,3	-	-30.341,5	-	-28.040,2		
1985	7.423,1	757,3	4.683,7	3.496,7	-	-31.194,3	-886,5	-28.584,1		
1986	8.727,9	427,9	4.024,4	5.130,8	-	-28.510,8	31,9	-23.348,1		
1987	10.458,8	173,7	4.735,4	5.897,1	-	-26.344,2	13,8	-20.433,2		
1988	12.716,8	218,2	5.286,5	7.648,5	-	-23.595,7	9,0	-15.938,2		
1989	16.000,7	270,5	6.746,4	9.524,8	-	-22.542,2	-36,7	-13.054,0		
1990	18.434,2	248,2	7.142,4	11.540,0	-	-22.589,6	1,2	-11.048,4		
1991	23.271,8	291,5	8.724,9	14.838,4	-	-20.793,2	12,0	-5.942,8		
1992	28.725,4	322,1	10.408,3	18.639,2	-	-22.760,9	-	-4.121,7		
1993	36.460,4	348,0	12.961,4	23.847,0	-	-22.940,6	-1.414,8	-508,5		
1994	39.758,2	330,0	13.295,6	26.792,5	3.674,0	-22.652,1	-347,4	119,0		
1995	43.341,4	451,4	13.897,8	29.894,9	8.170,8	-21.224,1	-70,3	429,7		
1996	46.873,5	530,1	14.112,4	33.291,3	13.940,5	-18.639,2	22,2	733,8		
1997	51.264,5	1.268,1	14.200,1	38.332,6	35.669,5	-16.884,2	16.098,7	1.877,6		
1998	59.528,4	2.051,3	15.832,5	45.747,2	41.709,6	-18.597,1	16.754,4	2.194,9		
1999	72.545,2	1.692,5	17.569,4	56.668,2	8.025,3	-10.416,7	1.754,4	39.980,5		
2000	77.406,8	1.705,7	19.026,2	60.086,2	8.563,2	-10.942,0	1.020,5	41.601,5		
2001	85.323,6	2.107,6	20.184,3	67.246,9	9.439,0	-11.845,4	104,9	46.067,4		
2002	92.407,2	2.038,0	20.499,6	73.945,6	10.222,7	-11.943,0	590,0	76.255,9		
2003	101.267,7	2.004,1	21.205,1	82.066,7	12.681,0	-14.286,4	-3.094,3	52.005,0		
2004	118.291,0	1.889,0	23.929,0	96.251,0	17.278,0	-24.211,0	2.669,0	57.431,0	20.101,0	37.330,0
2005	126.647,0	1.524,0	22.968,0	105.203,0	18.849,0	-20.553,0	-2.444,0	104.463,0	22.175,0	82.288,0
2006	137.880,0	1.436,0	23.834,1	115.481,9	19.015,0	-17.713,0	40,5	78.794,4	27.772,4	51.022,0
2007	152.877,0	1.435,0	28.124,2	126.187,8	20.512,3	-22.937,0	910,5	83.649,0	27.179,0	56.470,0
2008	155.229,5	1.805,7	28.141,2	128.894,0	20.242,0	-19.966,0	4,0	88.690,0	26.607,0	62.083,0
2009	156.271,0	1.294,0	27.808,0	129.757,0	20.602,0	-21.644,0	-254,0	87.257,0	26.177,0	61.080,0
2010	153.844,0	1.310,8	27.663,0	127.491,8	21.059,0	-21.646,5	10.388,0	95.174,3	28.552,3	66.622,0
2011	144.949,0	1.516,9	31.166,5	115.299,4	14.855,5	-25.447,8	131,2	75.127,3	22.538,2	52.589,1
2012	132.354,2	1.467,4	31.085,0	102.736,6	32.658,3	-25.935,4	2,8	44.145,7	13.243,7	30.902,0
2013	125.218,3	1.796,1	27.116,7	99.897,7	32.880,7	-25.460,9	380,2	41.936,3	12.580,9	29.355,4
2014	127.749,0	1.230,0	28.123,0	100.856,0	32.728,0	-27.101,0	-8,0	41.019,0	12.501,0	28.518,0
2015	134.246,0	4.226,4	26.281,7	112.190,7	32.387,0	-28.377,7	10.614,1	62.040,1	17.371,2	44.668,9
2016	138.621,5	4.626,3	23.069,4	120.178,4	32.163,7	-27.946,1	4,2	60.072,9	15.018,2	45.054,7
2017	140.754,6	4.550,3	25.557,4	119.747,5	32.503,0	-28.561,7	0,9	58.683,7	14.670,9	44.012,8

GRÁFICO 6.7

RESULTADOS DE AUDASA



En 1975 se constituyó la sociedad Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. (Aucalsa) con el fin de construir y explotar la autopista León-Campomanes, que le había sido adjudicada ese mismo año. La situación de la sociedad llevó al Estado a adquirir la totalidad de las acciones de la misma (Real decreto-Ley 6/1983, de 23 de diciembre).

El inicio de la explotación se produjo en agosto de 1983, aunque debido a su complejidad técnica y alto coste, la autopista no poseía doble calzada en los numerosos túneles que jalonan su recorrido. El Real Decreto 79/1989, de 20 de enero, estableció un programa para el desdoblamiento de los túneles, abriéndose al tráfico el último de ellos en junio de 1997.

Los resultados de la cuenta de pérdidas y ganancias fueron durante unos años negativos, alcanzándose un máximo de pérdidas en 1985, año a partir del cual las mismas fueron descendiendo hasta 1998, año en el que la concesionaria obtuvo unas pérdidas de las actividades ordinarias prácticamente iguales a las del anterior ejercicio.

En 1999, la sociedad obtuvo por primera vez beneficios: 4,09 millones de euros. En 2000 los ingresos de peaje crecieron un 8,9 por 100 y el resultado antes de impuestos un 3,5 por 100.

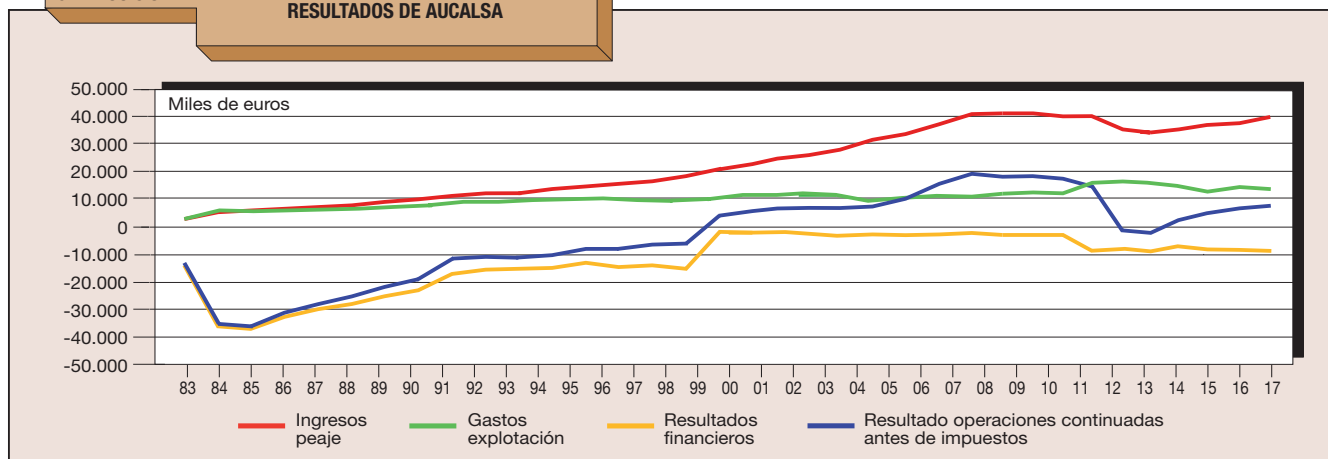
En el ejercicio 2017, la sociedad recoge unos ingresos por peaje de 39,3 millones de euros y un resultado positivo antes de impuestos de 6,8 millones de euros.

CUADRO 6.9
Resultados de Aucalsa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1983	1.765,2	254,8	1.928,0	92,0	-	-14.047,5	17,4	-13.938,1		
1984	4.194,5	795,1	4.956,5	33,1	-	-36.004,8	9,0	-35.962,8		
1985	4.827,9	78,7	4.603,8	302,9	-	-37.030,8	-150,9	-36.878,7		
1986	5.560,6	189,3	4.905,5	844,4	-	-32.740,1	-96,8	-31.992,5		
1987	6.103,3	185,1	5.261,9	1.026,5	-	-29.925,0	54,1	-28.844,4		
1988	6.881,6	194,7	5.468,6	1.607,7	-	-27.896,6	84,7	-26.204,1		
1989	8.025,3	260,8	6.068,4	2.217,7	-	-25.027,3	42,7	-22.766,9		
1990	9.136,6	154,5	6.886,4	2.404,6	-	-22.923,8	617,2	-19.901,9		
1991	10.374,1	168,3	8.131,1	2.411,3	-	-17.149,9	2.411,3	-12.327,4		
1992	11.069,4	127,4	8.150,9	3.045,9	-	-15.419,0	522,3	-11.850,8		
1993	11.208,3	152,7	8.675,6	2.685,3	-	-15.091,4	360,6	-12.045,5		
1994	12.868,9	122,6	8.970,7	4.020,8	-	-14.900,9	-176,1	-11.056,2		
1995	13.755,4	121,4	9.292,8	4.583,9	-	-13.024,5	358,2	-8.082,4		
1996	14.518,6	354,0	8.665,4	6.207,3	-	-14.486,8	288,5	-7.991,1		
1997	15.654,6	376,2	8.477,9	7.552,9	-	-13.915,8	-17,4	-6.380,3		
1998	17.465,4	455,6	9.074,7	8.846,3	-	-15.229,6	176,1	-6.207,3		
1999	19.897,1	367,8	10.447,4	9.817,5	3.686,6	-1.962,9	-78,1	4.089,9		
2000	21.682,7	408,1	10.554,4	11.536,4	4.017,2	-2.031,4	71,5	5.559,4		
2001	23.805,0	411,2	11.214,3	13.001,9	4.410,8	-2.203,3	186,7	6.574,5		
2002	25.860,1	390,7	11.455,2	14.795,6	4.791,6	-1.273,9	-247,8	11.030,1		
2003	27.530,3	438,8	9.765,6	18.203,5	7.173,6	-3.587,2	-19,4	7.423,3		
2004	30.676,0	454,0	10.273,0	20.857,0	7.215,0	-3.416,0	-2.982,0	7.244,0	5.047,0	2.197,0
2005	32.659,0	564,3	10.456,0	22.767,3	7.554,6	-3.614,5	-1.758,1	17.069,1	3.444,0	13.625,1
2006	36.755,5	520,9	10.885,6	26.390,8	8.028,3	-3.247,2	1,6	15.116,9	3.869,7	11.247,2
2007	40.485,8	761,0	10.834,6	30.412,2	8.502,4	-3.344,5	383,5	18.948,8	6.165,2	12.783,6
2008	41.030,7	840,8	12.134,4	29.737,1	8.681,0	-3.349,4	1,3	17.708,0	5.312,4	12.395,6
2009	41.963,6	767,0	11.753,4	30.977,2	9.023,4	-3.422,0	-5,9	18.525,9	5.557,8	12.968,1
2010	40.366,3	817,2	10.788,2	30.395,3	9.250,1	-3.467,6	7,0	17.684,6	5.305,4	12.379,2
2011	39.812,6	783,9	13.672,1	26.924,4	5.103,7	-8.888,4	22,4	12.954,7	3.886,4	9.068,3
2012	35.557,5	597,8	13.978,7	22.176,6	13.793,1	-9.000,6	0,0	-617,1	-185,1	-432,0
2013	34.361,5	661,0	13.713,1	21.309,4	13.984,8	-8.932,3	0,8	-1.606,9	-482,1	-1.124,8
2014	35.015,2	613,1	12.804,2	22.824,1	13.996,6	-6.746,7	34,4	2.115,2	634,6	1.480,6
2015	36.906,4	1.585,6	11.278,9	27.213,1	13.756,0	-8.522,4	-12,3	4.922,4	1.471,2	3.451,2
2016	38.237,7	1.661,3	12.815,1	27.083,9	13.793,1	-8.259,4	303,8	5.335,3	1.285,3	4.050,0
2017	39.250,6	1.596,0	12.178,5	28.668,1	13.755,0	-8.324,2	242,9	6.831,8	1.707,3	5.124,5

GRÁFICO 6.8

RESULTADOS DE AUCALSA



Autopista del Sol, Concesionaria Española, S.A. (Ausol) es titular de las concesiones administrativas para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Málaga-Estepona (en explotación desde el 25 de junio de 1999) y Estepona-Guadiaro (en servicio desde el 12 de agosto de 2002).

En 1999 la concesión de la autopista Málaga-Estepona obtuvo unos ingresos de peaje de 10,26 millones de euros, y un resultado antes de impuestos de 20,92 millones de euros, de los que 15,29 millones fueron beneficios extraordinarios.

En el ejercicio de 2000, primero completo de explotación, los ingresos de peaje ascendieron a 21,77 millones de euros y el resultado antes de impuestos a 11,91 millones de euros. En 2001 los ingresos de peaje fueron de 26,2 millones de euros y el resultado antes de impuestos de 15,5 millones de euros, habiendo crecido respecto el año anterior un 20,5 por 100 y un 29,9 por 100, respectivamente.

En agosto de 2002 entró en servicio la autopista Estepona-Guadiaro, obteniendo ésta unos ingresos de peaje de 2,5 millones de euros. En 2003 los ingresos de peaje de la sociedad concesionaria fueron de 46,1 millones de euros de los que 8,2 millones de euros corresponden a la autopista Estepona-Guadiaro.

En 2017, presenta unos ingresos de peaje de 58,5 millones de euros para un resultado positivo antes de impuestos de 50,0 millones de euros, debido a la reversión, por 33,1 millones de euros, del deterioro del activo concesional que había sido recogido en ejercicios anteriores.

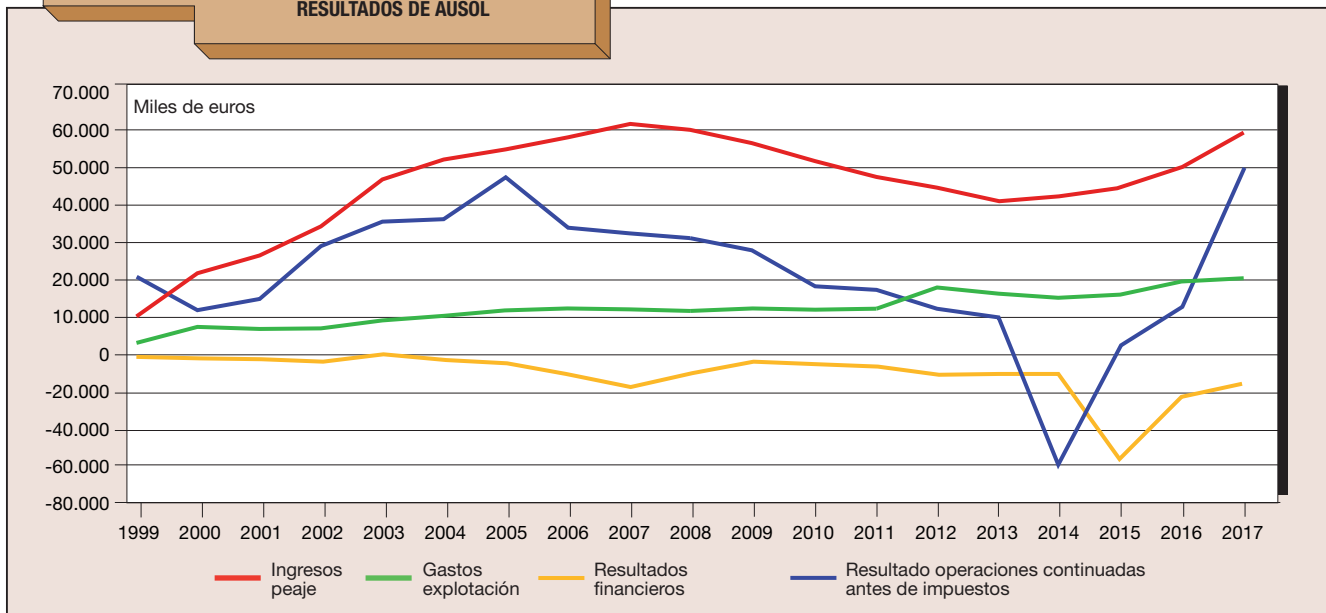
CUADRO 6.10
Resultados de Ausol (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
1999	10.264,7	72,1	3.288,1	7.048,7	800,5	-619,0	15.289,1	20.918,2		
2000	21.766,3	406,3	7.480,8	14.691,7	1.697,9	-1.081,8	-	11.912,1		
2001	26.231,8	687,2	7.023,7	19.895,3	2.046,0	-2.366,1	-0,5	15.482,7		
2002	34.000,3	1.200,9	7.234,3	27.966,9	2.715,9	-3.563,0	167,0	28.981,0		
2003	46.133,3	1.492,8	9.434,6	38.191,5	6.264,7	-196,4	2.918,4	34.648,8		
2004	51.267,6	1.540,3	10.096,3	42.711,6	6.774,3	-2.674,9	2.405,6	35.668,0	12.483,8	23.184,2
2005	54.966,5	2.346,5	11.671,3	45.641,7	7.869,4	-5.615,6	3.799,3	47.187,2	12.584,6	34.602,6
2006	58.961,9	2.671,8	12.593,6	49.040,1	7.997,1	-7.791,9	1.242,6	34.493,7	12.072,9	22.420,8
2007	63.568,1	2.410,1	12.273,6	53.704,6	8.706,6	-17.026,6	5.893,6	33.865,0	11.006,1	22.858,9
2008	60.070,8	2.897,7	12.162,8	50.805,7	8.644,8	-11.015,4	-296,3	30.849,2	9.254,8	21.594,4
2009	55.555,2	2.303,1	12.836,8	45.021,5	9.853,0	-4.539,0	-2.952,0	27.677,5	8.385,9	19.291,6
2010	51.369,7	2.428,7	12.331,9	41.466,5	10.249,1	-7.462,6	-4.897,2	18.857,6	5.668,0	13.189,6
2011	47.869,1	2.318,6	12.365,3	37.822,4	15.356,6	-7.345,6	2.293,4	17.413,6	5.136,8	12.276,8
2012	44.169,8	2.049,6	17.695,7	28.523,7	6.917,0	-11.873,3	2.725,2	12.458,6	3.737,8	8.720,8
2013	41.510,9	1.968,2	15.811,8	27.667,3	6.325,7	-11.949,7	256,5	9.648,4	2.907,9	6.740,5
2014	43.942,3	2.036,6	11.691,5	34.287,4	7.147,4	-11.694,3	-74.744,7	-59.299,0	-16.753,6	-42.545,4
2015	49.086,5	2.134,4	12.873,7	38.347,2	8.798,8	-58.572,4	34.132,4	5.108,4	13.952,7	-8.844,3
2016	54.160,8	2.173,6	17.969,5	38.364,9	10.107,4	-23.163,4	9.400,1	14.494,2	1.209,9	13.284,3
2017	58.479,2	2.638,4	20.247,8	40.869,8	10.560,5	-13.342,8	33.052,5	50.019,0	4.437,4	45.581,6

Ausol, en 2014, deteriora el activo concesional en 74.697 miles de euros, por disminución del tráfico esperado hasta el final de la concesión.

GRÁFICO 6.9

RESULTADOS DE AUSOL



Autopista del Sureste, Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (Ausur) ostenta la concesión de la autopista Alicante-Cartagena; tramo desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena, en explotación desde el 6 de julio de 2001, habiendo obtenido en este ejercicio inicial unos ingresos de peaje de 3.728 miles de euros.

En el ejercicio 2002 obtuvo unos ingresos de peaje de 8.041 miles de euros, en 2003 de 10.085,8 miles de euros, en 2004 de 11.528,5 miles de euros y en 2005 de 12.549,9 miles de euros, con un resultado antes de impuestos ligeramente negativo de 107,2 miles de euros.

En 2006, la sociedad obtuvo por primera vez beneficios, 1.297,0 miles de euros antes de impuestos, siendo dicha cifra en 2008 de 370 miles de euros. En 2009 experimentó una pérdida de 3,5 millones de euros y en 2010 un resultado negativo de 62,8 millones de euros, en parte por el deterioro experimentado de 58,4 millones de euros en su participación en Aucosta.

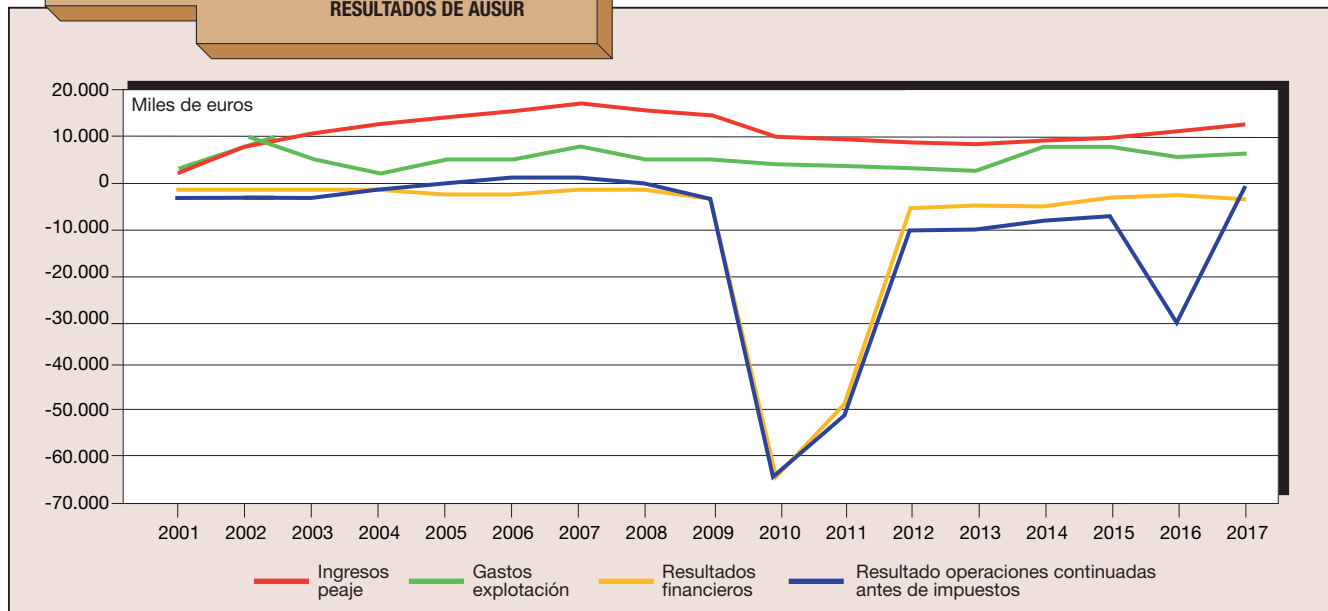
En el año 2011 se repitió el resultado negativo, 51,6 millones de euros, de los que 45 millones correspondieron al deterioro financiero por su participación en Aucosta. El resultado antes de impuestos fue negativo en 2012, de 9,9 millones de euros, con unos ingresos de peaje de 8,9 millones de euros, un 7,3 por 100 inferior a los del año anterior.

En 2016, presentó un resultado negativo, antes de impuestos, de 30,3 millones de euros, debido, fundamentalmente, al deterioro recogido en el activo concesional. En el ejercicio 2017, ha tenido unos ingresos por peaje de 12,1 millones de euros para un resultado negativo antes de impuestos de 1,1 millones de euros.

CUADRO 6.11
Resultados de Ausur (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2001	3.727,5	29,9	4.651,7	-894,3	31,0	-449,5	8,1	-1.366,7		
2002	8.041,2	152,9	9.891,1	-1.697,0	74,6	-1.197,6	389,6	-2.579,6		
2003	10.085,8	365,9	6.730,7	3.721,0	5.623,6	-1.488,1	151,4	-3.239,3		
2004	11.528,5	429,9	3.709,8	8.248,6	8.341,5	-2.078,0	207,3	-1.963,6	-749,7	-1.213,9
2005	12.549,9	1.420,6	5.290,0	8.680,5	6.699,0	-2.302,5	213,8	-107,2	-33,7	-73,5
2006	13.530,7	790,5	4.828,9	9.492,3	6.791,9	-1.722,2	318,8	1.297,0	558,5	738,5
2007	14.423,8	1.081,7	6.874,4	8.631,1	6.877,3	-945,8	181,3	989,3	402,7	586,6
2008	13.300,5	557,7	4.727,3	9.130,9	6.939,8	-1.754,8	-66,3	370,0	-94,9	464,9
2009	11.489,3	419,2	5.064,0	6.844,5	7.834,6	-2.723,7	202,3	-3.511,5	-1.051,3	-2.460,2
2010	10.253,3	406,8	4.432,4	6.227,7	8.108,6	-61.272,3	295,5	-62.857,7	-18.854,7	-44.003,0
2011	9.620,2	401,8	3.924,9	6.097,1	8.590,6	-49.237,4	128,8	-51.602,1	-15.478,5	-36.123,6
2012	8.869,1	387,8	3.912,9	5.344,0	8.803,3	-6.496,3	77,4	-9.878,2	-2.957,5	-6.920,7
2013	9.025,3	371,5	4.211,0	5.185,8	9.102,5	-6.015,4	60,0	-9.872,1	-2.959,4	-6.912,7
2014	9.509,4	364,3	8.561,1	1.312,6	5.565,5	-5.403,4	2.365,0	-7.291,3	5.238,7	-12.530,0
2015	10.256,2	367,6	8.283,5	2.340,3	6.327,3	-1.941,0	60,7	-5.867,3	14.723,2	-20.590,5
2016	11.323,6	372,2	5.510,3	6.185,6	5.181,1	-1.424,6	-29.852,5	-30.272,5	-5.546,4	-24.726,1
2017	12.174,5	395,0	6.117,2	6.452,3	4.551,7	-3.414,9	446,5	-1.067,8	-18.460,0	17.392,2

GRÁFICO 6.10
RESULTADOS DE AUSUR



CASTELLANA DE AUTOPISTAS

Castellana de Autopistas, S.A., Concesionaria del Estado, es titular de la concesión para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje AP-61, que conecta la autopista AP-6 con Segovia (en servicio desde el 7 de abril de 2003) y AP-51, que conecta la autopista AP-6 con Ávila (en explotación desde el 6 de noviembre de 2002), y de la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6, Villalba-Adanero, a partir del 30 de enero del año 2018.

En el ejercicio de 2002 los ingresos de peaje fueron de 280,1 miles euros, en 2003 de 4.934,7 miles de euros, en 2004 de 6.229,8 miles de euros y en 2005 de 6.606 miles de euros.

En el ejercicio de 2006 la sociedad experimentó pérdidas antes de impuestos de 1.626 miles de euros, en 2007 de 6.588,6 miles de euros, en 2008 de 24.331 miles de euros, cifra que incluye un fuerte incremento de los gastos financieros y de la amortización por las obras realizadas en la autopista AP-6. En 2010 los resultados negativos alcanzan la cifra de 19.093 miles de euros, también después de fuertes dotaciones a la amortización de la autopista.

En el año 2011, los resultados fueron positivos por haber contabilizado 29,4 millones de euros como ingresos financieros derivados del R.D. 971/2011, de 1 de julio. En 2012 se obtuvieron resultados negativos de 11 millones de euros, habiendo contabilizado 7,7 millones de euros como ingresos financieros derivados del R.D. 971/2011, de 1 de julio.

En 2017, presenta unos ingresos por peaje de 11,7 millones de euros, para un resultado negativo antes de impuestos 5,1 millones de euros pese a reconocerse 10,6 millones de euros como ingresos financieros derivados de la interpretación que hace del convenio aprobado por el R.D. 971/2011, de 1 de julio.

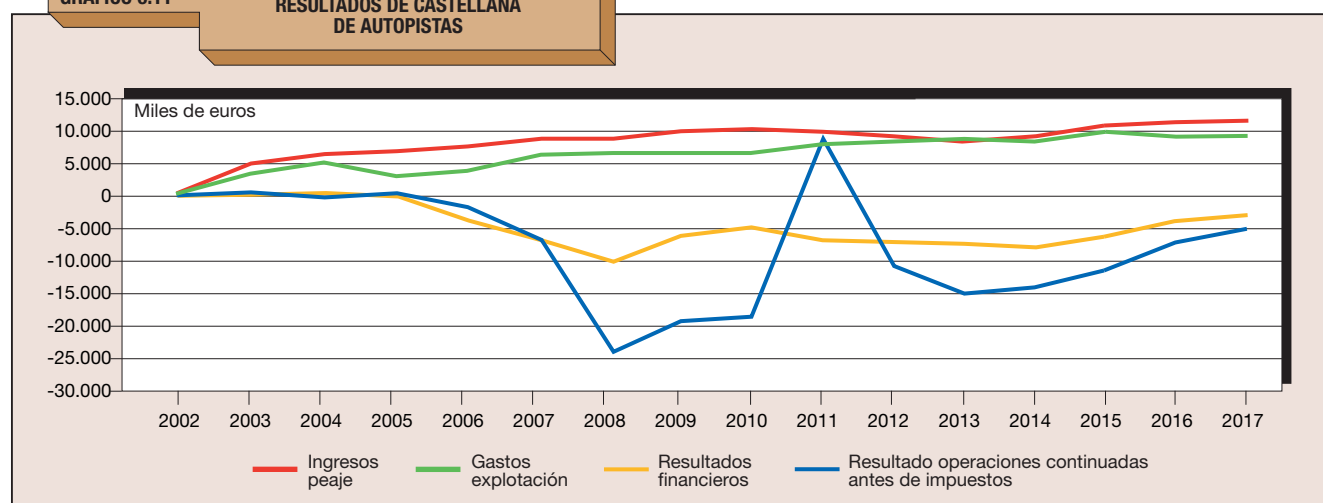
CUADRO 6.12

Resultados de Castellana de Autopistas (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2002	280,1	32,9	275,2	37,8	20,9	56,5	0,0	-39,6		
2003	4.934,7	0,0	3.398,6	1.536,1	1.404,1	395,5		527,5		
2004	6.229,8	0,0	5.081,5	1.148,3	1.760,0	483,0	0,1	-128,6	-37,7	-90,9
2005	6.606,0	78,0	3.066,0	3.618,0	3.159,0	0,0	-3,0	456,0	158,0	298,0
2006	7.380,0	3,0	3.628,0	3.755,0	1.914,0	-3.480,0	13,0	-1.626,0	-570,0	-1.056,0
2007	8.596,0	93,0	6.269,6	2.419,4	2.247,0	-6.761,0	-2,0	-6.590,6	-2.141,6	-4.449,0
2208	8.684,2	88,3	6.592,5	2.180,0	16.360,0	-10.151,0	0,0	-24.331,0	-7.337,0	-16.994,0
2009	10.123,0	0,0	6.716,0	3.407,0	17.521,0	-5.615,0	0,0	-19.729,0	-5.809,0	-13.920,0
2010	10.328,0	1,0	6.614,0	3.715,0	17.706,0	-5.102,0	0,0	-19.093,0	-5.744,0	-13.349,0
2011	10.049,0	29.471,0	8.078,0	31.442,0	15.580,0	-6.682,0	0,0	9.180,0	2.754,0	6.426,0
2012	9.372,0	7.713,0	8.600,0	8.485,0	13.006,0	-6.624,0	1,0	-11.144,0	-3.342,0	-7.802,0
2013	9.135,0	8.203,0	9.116,0	8.222,0	15.957,0	-7.039,0	0,0	-14.774,0	-4.432,0	-10.342,0
2014	9.681,0	8.735,0	9.453,0	8.963,0	16.086,0	-7.278,0	5,0	-14.396,0	-4.264,0	-10.132,0
2015	10.496,0	9.332,0	9.621,0	10.207,0	16.101,0	-6.109,0	5,0	-11.998,0	-3.062,0	-8.936,0
2016	11.088,0	9.930,0	8.512,0	12.506,0	16.073,0	-3.461,0	5,0	-7.023,0	-1.806,0	-5.217,0
2017	11.711,0	10.567,0	8.642,0	13.636,0	16.076,0	-2.674,0	5,0	-5.109,0	-1.277,0	-3.832,0

GRÁFICO 6.11

RESULTADOS DE CASTELLANA DE AUTOPISTAS



Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, S.A. (Acega) es titular de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo.

La apertura al tráfico se realizó por tramos: Santiago-Silleda el 23 de diciembre de 2002, Silleda-Lalín Centro el 22 de diciembre de 2003 y Lalín Centro- Alto de Santo Domingo el 3 de junio de 2004.

En 2003 los ingresos de peaje fueron de 3.000,3 miles de euros, en 2004 de 5.907,5 miles de euros y en 2005 de 6.600,6 miles de euros.

Unos años más tarde, en 2009, obtuvo un beneficio antes de impuestos de 58 miles de euros, en 2010 de 373,8 miles de euros, en 2011 de 807,4 miles de euros, y en 2012 de 898,6 miles de euros.

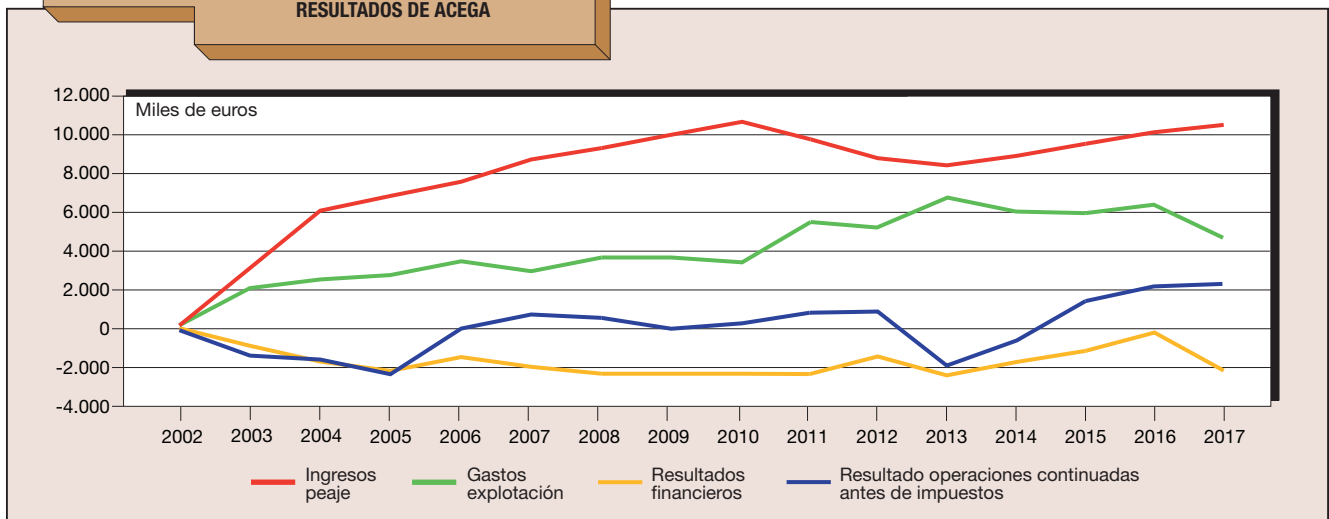
En el ejercicio 2017, la concesionaria refleja unos ingresos por peaje de 10,5 millones de euros para un beneficio antes de impuestos de 2,3 millones de euros.

CUADRO 6.13
Resultados de Acega (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortiz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2002	76,7	0,0	81,0	-4,3	0,1	0,0	0,1	-4,3		
2003	3.000,3	0,5	1.918,7	1.082,1	2.140,4	-723,9	471,9	-1.310,3		
2004	5.907,5	1,7	2.441,2	3.468,0	4.251,0	-1.636,7	927,0	-1.492,7	-382,3	-1.110,4
2005	6.600,6	35,6	2.638,5	3.997,7	4.949,3	-2.058,9	665,4	-2.345,1	-945,9	-1.399,2
2006	7.432,8	28,2	3.437,9	4.023,1	3.501,2	-1.266,3	686,7	-57,7	225,1	-282,8
2006	8.744,9	174,8	3.141,1	5.778,6	3.712,0	-1.952,5	734,8	848,9	254,7	594,2
2008	9.263,9	1.123,2	3.734,8	6.652,3	3.735,9	-2.241,6	0,0	674,8	202,4	472,4
2009	9.921,7	1.161,2	3.663,1	7.419,8	5.059,2	-2.302,3	0,0	58,3	17,5	40,8
2010	10.384,4	1.219,3	3.592,8	8.010,9	5.285,4	-2.402,1	50,4	373,8	112,1	261,7
2011	9.906,5	682,0	5.601,1	4.987,4	1.888,8	-2.334,1	42,9	807,4	242,2	565,2
2012	8.911,7	134,8	5.129,2	3.917,3	1.584,2	-1.434,5	0,0	898,6	269,6	629,0
2013	8.486,0	140,4	6.773,5	1.852,9	1.370,0	-2.546,0	0,0	-2.063,1	-618,9	-1.444,2
2014	8.810,5	143,6	6.013,1	2.941,0	1.892,8	-1.911,5	0,0	-863,3	-116,1	-747,2
2015	9.538,5	108,8	5.962,9	3.684,4	1.069,9	-1.192,9	0,8	1.422,4	398,3	1.024,1
2016	10.044,6	100,7	6.399,2	3.746,1	1.187,6	-431,7	0,0	2.126,8	531,7	1.595,1
2017	10.490,9	76,8	4.654,7	5.913,1	1.337,1	-2.289,9	0,0	2.286,1	571,5	1.714,6

GRÁFICO 6.12

RESULTADOS DE ACEGA



Autopistas de León, S.A., Concesionaria del Estado (Aulesa) es titular de la autopista León-Astorga que fue abierta al uso público el 23 de diciembre de 2002.

En el ejercicio 2003 los ingresos de peaje ascendieron a 4.256,8 miles de euros, en 2004 a 4.025 miles de euros y en 2005 a 4.342,0 miles de euros. En 2006, estos ingresos crecieron en mayor medida que en ejercicios anteriores, al 13,3 por 100.

En los ejercicios de 2007 y 2008 se obtuvieron resultados positivos de 260,2 y de 280, miles de euros, respectivamente.

En el ejercicio de 2010 los ingresos fueron de 6.064 miles de euros, con un resultado negativo de 796 miles de euros, tendencia que se ha mantenido en los siguientes ejercicios. Así, en 2011 los ingresos de peaje fueron de 6.785 miles de euros, con un resultado negativo de 801 miles de euros, y en 2012, de 5.213 miles de euros, siendo el resultado negativo de 2,1 millones de euros.

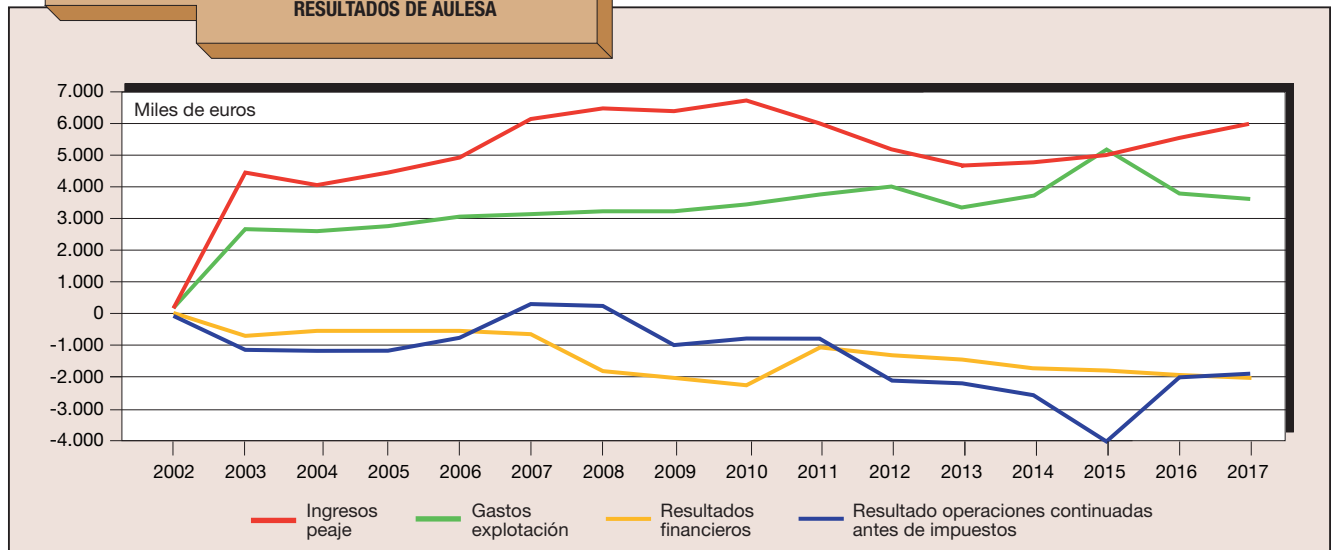
En el ejercicio 2017, los ingresos de peaje ascienden a 6,0 millones de euros, con un resultado negativo antes de impuestos de 1,9 millones de euros.

CUADRO 6.14
Resultados de Aulesa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2002	60,0	3,0	130,9	-67,9	0,1	-13,0	0,0	-81,0		
2003	4.256,8	49,1	2.625,9	1.680,0	2.052,4	-688,0		-1.060,4		
2004	4.025,0	92,0	2.551,0	1.566,0	2.218,0	-476,0	0,0	-1.128,0	-395,0	-733,0
2005	4.342,0	77,0	2.729,0	1.690,0	2.294,0	-507,0	0,0	-1.111,0	-389,0	-722,0
2006	4.920,0	52,0	2.999,0	1.973,0	2.305,0	-522,0	0,0	-854,0	-299,0	-555,0
2007	6.111,0	84,0	3.103,8	3.091,2	2.297,0	-566,0	32,0	260,2	50,0	210,2
2008	6.513,3	62,8	3.250,0	3.326,1	2.362,0	-1.836,0	1.151,9	280,0	80,0	200,0
2009	6.379,0	62,0	3.095,0	3.346,0	2.368,0	-1.959,0	0,0	-981,0	-294,0	-687,0
2010	6.785,0	61,0	3.348,0	3.498,0	2.386,0	-2.271,0	363,0	-796,0	-239,0	-557,0
2011	6.037,0	70,0	3.638,4	2.468,6	2.147,0	-1.123,0	0,4	-801,0	-240,0	-561,0
2012	5.213,0	68,0	3.975,0	1.306,0	2.087,0	-1.420,0	60,0	-2.141,0	-642,0	-1.499,0
2013	4.767,0	162,0	3.470,0	1.459,0	2.352,0	-1.453,0	1,0	-2.345,0	-704,0	-1.641,0
2014	4.805,0	69,0	3.693,0	1.181,0	2.310,0	-1.676,0	2,0	-2.803,0	-739,0	-2.064,0
2015	5.166,0	110,0	5.273,0	3,0	2.324,0	-1.758,0	2,0	-4.077,0	-1.035,0	-3.042,0
2016	5.609,0	96,0	3.534,0	2.171,0	2.327,0	-1.860,0	-8,0	-2.024,0	-504,0	-1.520,0
2017	5.968,0	66,0	3.375,0	2.659,0	2.334,0	-2.195,0	2,0	-1.868,0	-467,0	-1.401,0

GRÁFICO 6.13

RESULTADOS DE AULESA



Autopista del Henares, S.A., Concesionaria del Estado (Henarsa) es titular de la concesión de la autopista R-2, Madrid-Guadalajara, que fue abierta al tráfico el 6 de octubre de 2003. Ostenta, también la concesión de la autovía M-50 en el tramo comprendido entre las autovías A-1 y A-2. Hasta el cierre de 2003 obtuvo unos ingresos de 2.247,2 miles de euros.

En 2004, primer ejercicio completo, los ingresos de peaje ascendieron a 12.648 miles de euros, en 2005, a 16.231 miles de euros (un aumento del 28,3 por 100 respecto al pasado ejercicio). En 2006, estos ingresos crecieron en mayor medida que en ejercicios anteriores, al 29,2 por 100. En 2008 los ingresos de peaje cayeron un ligero 2 por 100, obteniendo un resultado positivo antes de impuestos de 1.989,8 miles de euros.

En 2009 cambia la tendencia, obteniéndose resultados negativos que se mantienen en los ejercicios sucesivos.

El día 5 de septiembre de 2013 fue declarada en concurso voluntario de acreedores, situación en la que permanece al cierre del presente ejercicio.

En el ejercicio 2016, los ingresos por peaje ascendieron a 13,5 millones de euros, para un resultado negativo de 20,4 millones de euros.

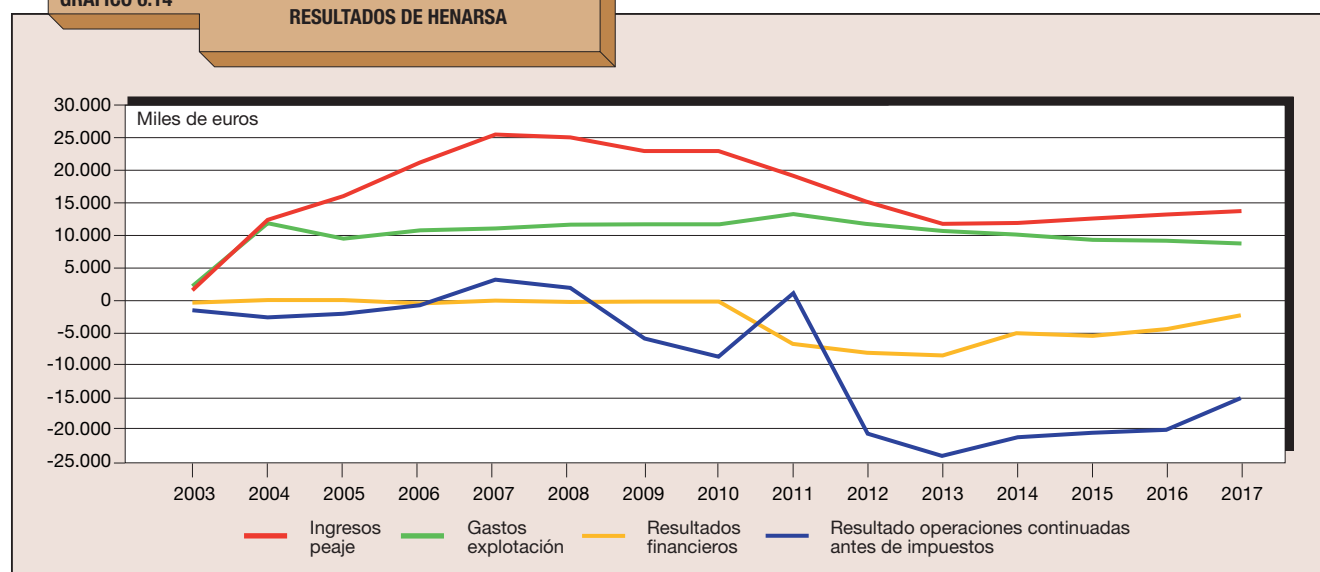
En 2017, la sociedad continúa en concurso de acreedores. Los datos de que se dispone han sido facilitados por la administración concursal y no han sido objeto de auditoría externa.

CUADRO 6.15
Resultados de Henarsa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2003	2.247,2	41,0	2.898,2	-610,0	543,0	-308,0	-6,0	-1.467,0		
2004	12.648,0	954,0	12.183,0	1.419,0	3.274,0	-2,0	-180,0	-2.037,0	-662,0	-1.375,0
2005	16.231,0	758,0	10.096,0	6.893,0	8.627,0	-51,0	401,0	-1.384,0	-496,0	-888,0
2006	20.975,4	742,0	11.464,1	10.253,3	11.337,1	-10,0	405,2	-688,6	-1,6	-687,0
2007	25.470,0	1.180,0	11.344,0	15.306,0	11.837,0	212,0	-66,0	3.615,0	1.175,0	2.440,0
2008	24.971,6	1.106,2	11.658,0	14.419,8	12.561,0	131,0	0,0	1.989,8	596,8	1.393,0
2009	22.784,0	1.121,0	11.469,0	12.436,0	18.813,0	-142,0	0,0	-6.519,0	-1.955,0	-4.564,0
2010	22.592,0	939,0	11.141,0	12.390,0	21.225,0	-254,0	0,0	-9.089,0	-2.726,0	-6.363,0
2011	19.182,0	17.234,3	12.566,3	23.850,0	15.917,0	-6.882,0	0,0	1.051,0	320,0	731,0
2012	15.095,0	1.132,0	10.963,0	5.264,0	19.068,0	-7.448,0	120,0	-21.132,0	-4.809,0	-16.323,0
2013	12.092,0	839,0	10.665,0	2.266,0	21.963,0	-7.612,0	0,0	-27.309,0	-6.429,0	-20.880,0
2014	11.773,0	765,0	9.910,0	2.628,0	21.095,0	-4.984,0	0,0	-23.451,0	-2.202,0	-21.249,0
2015	12.592,6	751,0	9.126,9	4.216,7	20.360,2	-5.687,4	0,0	-21.830,9	-4.526,9	-17.304,0
2016	13.520,0	729,4	8.606,1	5.643,3	20.794,0	-5.219,0	0,0	-20.369,7	-4.326,3	-16.043,4
2017	14.602,5	768,3	7.504,2	7.866,6	19.082,4	-3.530,3	0,0	-14.746,1	-3.003,7	-11.742,4

GRÁFICO 6.14

RESULTADOS DE HENARSA



ACCESOS DE MADRID

Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A., es titular de la concesión de las autopistas de peaje R-3, Madrid-Arganda del Rey y R-5, Madrid-Navalcarnero, que se encuentran en explotación desde el 16 de febrero de 2004, así como del tramo de la autovía M-50 comprendido entre la A-6 y la M-409. El primer ejercicio en explotación obtuvieron unos ingresos de peaje de 12.136,6 miles de euros.

La sociedad concesionaria en los años transcurridos en explotación ha obtenido resultados negativos, con un máximo en el ejercicio 2012 de 29 millones de euros.

El día 25 de septiembre de 2012 la sociedad presentó ante el Juzgado nº 6 de lo Mercantil, concurso voluntario de acreedores junto con su matriz Alazor Inversiones, S.A. La solicitud fue aceptada y el concurso se declaró con fecha 23 de octubre de 2012, cuyo proceso está en curso al cierre del presente ejercicio.

En el ejercicio 2016, se reflejan unos ingresos por peaje de 30,0 millones de euros con un resultado negativo, antes de impuestos, de 32.8 millones de euros.

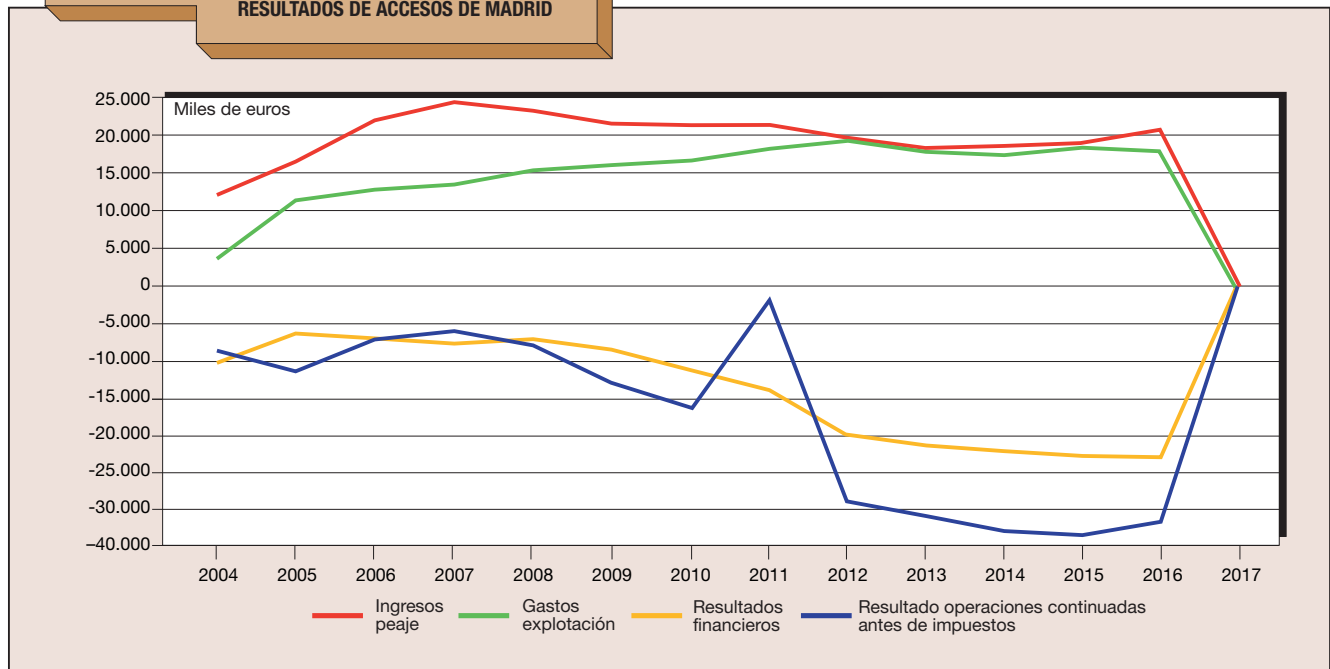
En el ejercicio 2017, la sociedad continúa en concurso de acreedores. No se dispone de datos de dicho ejercicio al no haber sido facilitados por la concesionaria, al cierre de esta publicación.

CUADRO 6.16
Resultados de Accesos a Madrid (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2004	12.136,6	2.217,7	3.460,3	10.894,0	9.941,5	-10.218,0	33,2	-9.232,3	-3.231,3	-6.001,0
2005	16.981,3	2.727,0	11.297,9	8.410,4	12.917,3	-6.169,9	20,4	-10.656,4	-3.866,7	-6.789,7
2006	21.810,7	3.878,0	12.493,9	13.194,8	13.462,3	-7.036,4	196,4	-7.107,5	-1.141,5	-5.966,0
2007	24.216,0	4.200,1	12.973,1	15.443,0	13.933,0	-7.621,1	194,7	-5.916,4	-1.775,4	-4.141,0
2008	23.240,9	4.495,5	15.184,5	12.551,9	13.388,5	-7.186,2	116,7	-7.906,1	-2.366,0	-5.540,1
2009	21.848,0	3.840,0	16.029,3	9.658,7	13.572,5	-8.623,4	146,0	-12.391,2	-3.706,6	-8.684,6
2010	21.596,4	3.887,9	16.173,1	9.311,2	13.867,1	-11.083,2	131,7	-15.507,4	-4.648,4	-10.859,0
2011	21.630,2	22.253,3	17.840,1	26.043,4	14.712,2	-13.459,2	135,5	-1.992,5	-579,2	-1.413,3
2012	18.938,6	4.036,3	18.456,1	4.518,8	15.038,7	-19.270,3	774,2	-29.016,0	-8.699,4	-20.316,6
2013	17.034,7	4.305,0	16.291,7	5.048,0	14.770,6	-22.116,3	544,1	-31.294,8	-9.387,7	-21.907,1
2014	17.227,6	4.317,5	15.894,7	5.650,4	15.504,3	-24.003,5	201,0	-33.656,4	-10.096,9	-23.559,5
2015	18.807,0	4.242,6	18.196,1	4.853,5	14.369,3	-25.063,4	161,2	-34.418,0	-783,2	-33.634,8
2016	20.977,8	4.114,0	16.231,3	8.860,5	15.936,6	-25.928,2	170,1	-32.834,2	-8.204,9	-24.629,3
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

GRÁFICO 6.15

RESULTADOS DE ACCESOS DE MADRID



AUTOPISTA MADRID SUR

Autopista Madrid Sur, Concesionaria Española, S.A., ostenta la concesión de la autopista de peaje R-4, Madrid-Ocaña, que se puso en servicio el 7 de abril de 2004, así como del tramo de la autovía M-50 comprendido entre la M-409 y la A-2, y de la autovía M-31 que conecta la M-40 con la M-50. Hasta finales de 2004 obtuvo unos ingresos de peaje de 7.924 miles de euros.

En el ejercicio de 2005 dichos ingresos fueron de 12.151 miles de euros, y en 2006 de 17.315,8 de euros, con un crecimiento del 42,5 por 100. En 2007 siguieron creciendo, con un 32 por 100, hasta 22.886 miles de euros.

El beneficio antes de impuestos en 2008 fue de 8,3 millones de euros, en 2009 de 2,7 millones de euros, en 2010 de 2,3 millones de euros y en 2011 de 17,5 millones de euros.

En el ejercicio 2012 figuran contabilizadas pérdidas por 234,1 millones de euros, de ellas corresponden 191,3 millones de euros a la provisión por deterioro del valor de la concesión y 43,1 millones de euros a resultados financieros negativos por pérdidas en ejecución de garantías y provisiones constituidas en los compromisos de su sociedad matriz Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

El día 4 de octubre de 2012 fue declarado concurso voluntario de acreedores junto con su matriz, Inversora de Autopistas del Sur, S.L., cuyo proceso está en curso al cierre del presente ejercicio.

En 2017, la cifra de ingresos de peaje asciende a 16,4 millones de euros mientras que las pérdidas contabilizadas antes de impuestos representan 1,3 millones de euros.

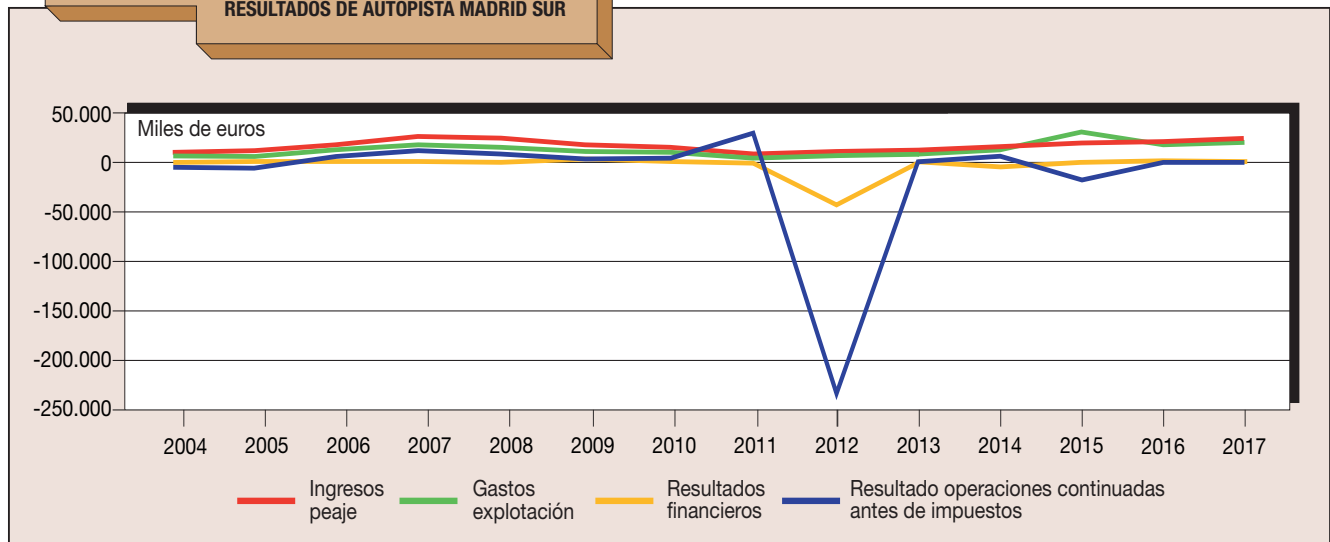
CUADRO 6.17

Resultados de Autopista Madrid Sur (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortiz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado inversión enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2004	7.924,0	436,0	6.481,0	1.879,0	2.587,0	-1.152,0	0,0	-1.860,0	-651,0	-1.209,0
2005	12.151,0	1.220,0	8.979,0	4.392,0	6.103,0	-829,0	0,0	-2.540,0	651,0	-3.191,0
2006	17.315,8	2.020,5	10.380,3	8.956,0	5.864,0	-107,0	0,0	2.985,0	0,0	2.985,0
2007	22.886,0	2.718,9	10.721,9	14.883,0	5.811,0	-107,0	0,0	8.965,0	2.454,0	6.511,0
2008	21.986,7	2.730,2	11.784,7	12.932,2	4.641,7	28,0	0,0	8.318,5	2.495,7	5.822,8
2009	19.346,8	2.638,4	12.031,8	9.953,4	7.297,7	46,7	0,0	2.702,4	810,7	1.891,7
2010	17.639,5	2.694,3	9.505,0	10.828,8	7.738,7	-511,7	-238,1	2.340,3	702,1	1.638,2
2011	14.941,7	16.545,5	9.886,0	21.601,2	315,1	-470,1	-3.341,7	17.474,3	5.242,3	12.232,0
2012	13.744,6	1.668,6	12.135,8	3.277,4	2.959,5	-43.153,5	-191.288,0	-234.123,6	0,0	-234.123,6
2013	11.529,9	2.411,6	10.409,2	3.532,3	3.934,4	-2.175,7	5.696,1	3.118,3	0,0	3.118,3
2014	11.628,8	2.418,0	11.535,8	2.511,0	4.363,5	-2.486,8	7.779,6	3.440,3	0,0	3.440,3
2015	12.654,3	2.369,7	25.066,4	-10.042,4	4.942,2	-2.645,5	4.228,6	-13.401,5	0,0	-13.401,5
2016	13.877,8	2.387,8	11.354,0	4.911,6	5.571,7	-2.530,2	2.722,9	-467,3	432,3	-899,6
2017	16.360,8	1.694,0	14.430,6	3.624,1	0,0	-2.679,6	-2.231,6	-1.287,1	-6,6	-1.280,4

GRÁFICO 6.16

RESULTADOS DE AUTOPISTA MADRID SUR



EJE AEROPUERTO

Esta sociedad concesionaria es titular de la autopista 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.

Comenzó la explotación el día 16 de junio de 2005, obteniendo unos ingresos de peaje en dicho ejercicio de 620,2 miles de euros. En 2006, primer ejercicio completo de explotación, estos ingresos fueron de 4.813,8 miles de euros, siendo en 2007 de 5.713,6 miles de euros.

En 2008 contabilizó un deterioro de su inversión de 48 millones de euros, por lo que arrojó un fuerte resultado negativo. En 2010 los ingresos de peaje fueron de 5.021,2 miles de euros, experimentando una pérdida antes de impuestos de 1.724 miles de euros.

En el año 2011, los ingresos de peaje fueron de 4.37,5 miles de euros, con un beneficio antes de impuestos de 1.725,3 miles de euros. En 2012 estos ingresos fueron de 4.149,8 miles de euros, experimentando una pérdida antes de impuestos de 3.734,7 miles de euros.

El 12 de diciembre de 2013 fue declarado concurso voluntario de acreedores junto con su matriz, Aeropistas, S.L., cuyo proceso está en curso, al cierre del presente ejercicio.

En 2017 los ingresos de peaje han sido de 4,7 millones de euros y resultado cercano a cero antes de impuestos (694,3 miles de euros). La sociedad continúa en concurso de acreedores. Derivado de la situación concursal, no se dispone del informe del auditor externo sobre las cuentas del presente ejercicio

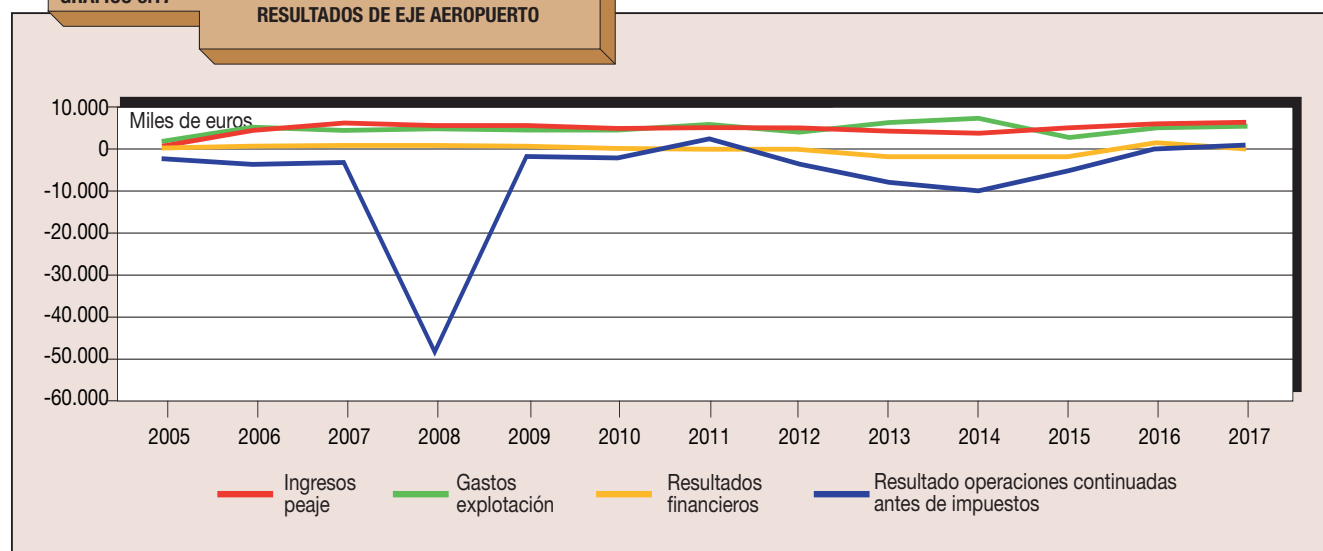
CUADRO 6.18
Resultados de Eje Aeropuerto (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2005	620,2	291,0	1.660,4	-749,2	2.449,0	111,4	0,6	-3.086,2	-1.080,2	-2.006,0
2006	4.813,8	598,9	5.256,2	156,5	4.993,2	368,1	48,3	-4.420,3	-1.440,8	-2.979,5
2007	5.713,6	180,5	4.320,0	1.574,1	5.191,1	596,8	-968,2	-3.988,4	-1.296,2	-2.692,2
2008	5.488,6	427,9	4.815,9	1.100,6	3.044,6	787,4	-48.000,0	-49.156,6	-14.747,0	-34.409,6
2009	5.021,2	525,3	4.938,3	608,2	2.749,5	417,3	0,0	-1.724,0	-517,2	-1.206,8
2010	4.713,3	189,3	4.792,4	110,2	2.790,8	287,5	0,0	-2.393,1	-717,9	-1.675,2
2011	4.376,5	4.960,1	5.183,5	4.153,1	2.846,6	418,8	0,0	1.725,3	517,6	1.207,7
2012	4.149,8	122,0	3.634,3	637,5	3.530,8	238,7	-1.080,1	-3.734,7	-1.120,4	-2.614,3
2013	3.747,6	107,0	4.932,7	-1.078,1	4.595,2	-1.201,9	0,0	-6.875,2	12.151,6	-19.026,8
2014	3.873,8	117,0	5.874,0	-1.883,2	6.126,3	-1.524,9	0,0	-9.534,4	0,0	-9.534,4
2015	4.097,4	126,5	2.162,4	2.061,5	8.317,2	-1.573,5	1.812,7	-6.016,5	-27,3	-5.989,2
2016	4.367,0	124,8	4.165,7	326,0	10.820,4	6,9	10.781,2	293,7	0,0	293,7
2017	4.663,4	48,8	3.997,7	714,5	20,2	0,0	0,0	694,3	0,0	694,3

(*) Datos 2017 facilitados por la administración concursal, sin informe de auditor externo.

GRÁFICO 6.17

RESULTADOS DE EJE AEROPUERTO



AUTOPISTA MADRID LEVANTE

La sociedad, titular 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, se constituyó mediante escritura pública el día 23 de marzo de 2004.

La apertura al tráfico de los tramos anteriormente mencionados fue autorizada con fecha 27 de julio de 2006, obteniendo en el tiempo del ejercicio en explotación unos ingresos de peaje de 6.464 miles de euros.

En 2007 los ingresos de peaje alcanzaron los 17.224 miles de euros, con un resultado positivo antes de impuestos de 889,0 miles de euros, cifras que en 2008 fueron de 18.318,7 miles de euros y de 2,1 millones de euros. En 2009 el resultado positivo antes de impuestos ha sido algo menor: 1,1 millones de euros.

En 2010 se obtuvo un resultado negativo de 1.009,3 miles de euros, siendo este resultado positivo en 2011, con 7.252 miles de euros.

En el ejercicio 2012 figuran contabilizadas pérdidas por 81,1 millones de euros, de ellas corresponden 33,5 millones de euros a la provisión por deterioro del valor de la concesión y 44,6 millones de euros a resultados financieros negativos por provisiones constituidas en los compromisos con su sociedad matriz Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

El día 4 de diciembre de 2012 fue declarado concurso voluntario de acreedores junto con su matriz Inversora de Autopistas de Levante, S.L., cuyo proceso estaba en curso al cierre del ejercicio.

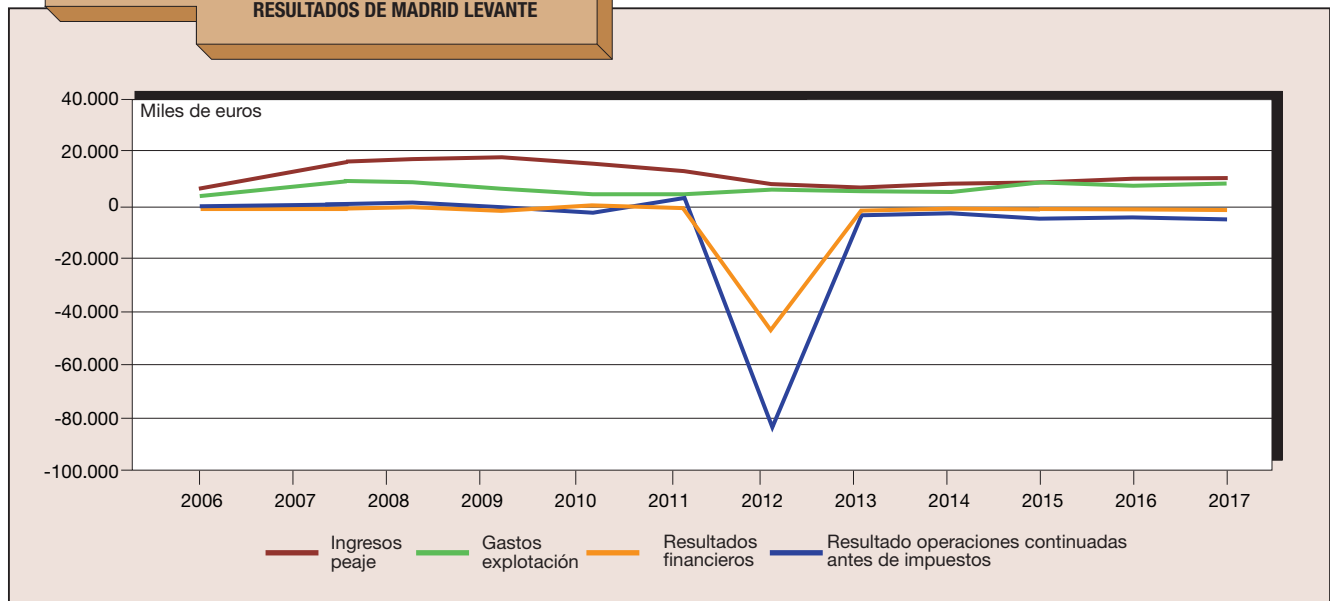
En 2017, la cifra de ingresos de peaje asciende a 13,7 millones de euros mientras que las pérdidas contabilizadas antes de impuestos representan 5,1 millones de euros.

CUADRO 6.19
Resultados de Madrid Levante (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2006	6.464,0	323,0	2.982,0	3.805,0	3.270,0	-750,0	0,0	-215,0	0,0	-215,0
2007	17.224,0	1.056,0	9.443,0	8.837,0	7.394,0	-605,0	51,0	889,0	219,0	670,0
2008	18.318,7	1.020,0	10.053,7	9.285,0	7.655,0	461,0	0,0	2.091,0	628,0	1.463,0
2009	17.896,0	801,0	9.022,0	9.675,0	8.774,0	165,0	0,0	1.066,0	320,0	746,0
2010	15.807,9	868,9	8.479,1	8.197,7	9.193,5	-13,5	0,0	-1.009,3	-302,8	-706,5
2011	15.008,1	9.378,5	11.089,6	13.297,0	5.699,0	-346,0	0,0	7.252,0	2.176,0	5.076,0
2012	13.175,9	537,0	11.109,1	2.603,8	5.167,0	-45.048,8	-33.523,0	-81.135,0	0,0	-81.135,0
2013	11.956,4	750,0	11.071,3	1.635,1	5.786,0	-969,3	281,8	-4.838,4	0,0	-4.838,4
2014	12.438,5	712,8	10.142,2	3.009,1	5.678,2	-1.151,4	386,8	-3.433,7	0,0	-3.433,7
2015	12.392,6	670,3	11.756,6	1.306,3	5.987,1	-1.171,0	306,1	-5.545,7	0,0	-5.545,7
2016	12.755,2	662,9	10.465,9	2.952,3	0,0	-1.182,1	-6.071,9	-4.301,7	0,0	-4.301,7
2017	13.676,8	516,9	11.038,1	3.155,6	0,0	-1.343,2	-6.950,2	-5.137,9	0,0	-5.137,9

GRÁFICO 6.18

RESULTADOS DE MADRID LEVANTE



AUTOPISTA MADRID-TOLEDO

Esta sociedad es titular de la concesión de la autopista AP-41, Madrid-Toledo y de la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, en el tramo: circunvalación Norte de Toledo.

Comenzó su explotación el 29 de diciembre de 2006. El ejercicio 2007 fue, en realidad, el primer año de explotación, obteniendo unos ingresos de peaje de 5.187,7 miles de euros. En 2010 esta cifra bajó hasta 3.307,9 miles de euros, por lo que la sociedad concesionaria continuó bajo el umbral de pérdidas, situación que se mantuvo en ejercicios posteriores con un resultado negativo de 3 millones de euros en 2011 y de 8,7 millones de euros en 2012.

El día 16 de mayo de 2012, el Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción N° 1 de lo Mercantil de Toledo acordó declarar en concurso de acreedores a Autopista Madrid-Toledo, Concesionaria Española de Autopistas, S.A. Desde dicha fecha hasta el momento actual, han quedado intervenidas judicialmente todas las operaciones de la sociedad, lo que ha supuesto la congelación de los pagos a acreedores incluyendo a las Administraciones Públicas.

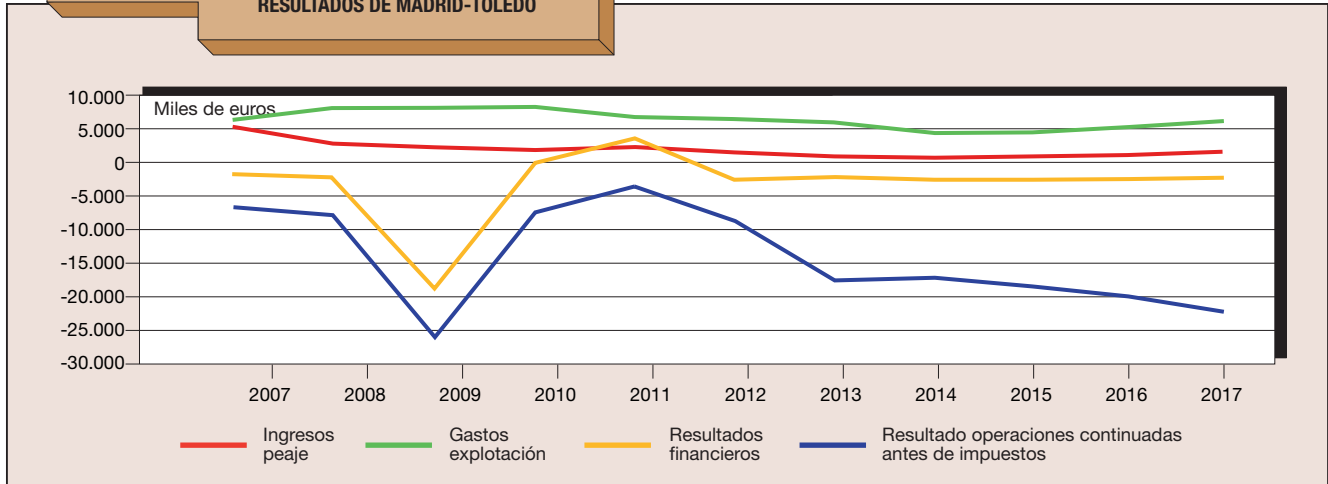
En 2017, los ingresos por peaje representan 2,1 millones de euros, para un resultado negativo antes de impuestos de 22,5 millones de euros. La sociedad continúa en concurso de acreedores, al cierre del ejercicio.

CUADRO 6.20
Resultados de Madrid-Toledo (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amort. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2007	5.187,7	0,0	5.857,7	-670,0	5.195,6	-1.097,0	-3,1	-6.965,7	-2.089,7	-4.876,0
2008	4.553,0	1.331,5	7.178,6	-1.294,1	4.983,8	-1.241,8	7,7	-7.512,0	-2.241,6	-5.270,4
2009	3.737,9	1.033,9	7.273,0	-2.501,2	5.519,7	-18.577,1	-34,7	-26.632,7	-7.984,0	-18.648,7
2010	3.307,9	1.600,5	6.908,2	-1.999,8	6.366,5	334,8	-10,7	-8.042,2	-2.406,6	-5.635,6
2011	2.670,4	4.378,3	6.332,5	716,2	7.335,9	3.627,6	0,0	-2.992,1	15.241,7	-18.233,8
2012	1.954,9	3.020,3	6.390,8	-1.415,6	11.134,2	-2.730,2	6.548,3	-8.731,7	0,0	-8.731,7
2013	1.565,3	3.370,3	6.151,9	-1.216,3	14.173,7	-2.371,2	131,4	-17.629,8	0,0	-17.629,8
2014	1.557,1	3.335,6	4.358,5	534,2	15.300,1	-2.604,9	0,0	-17.370,8	0,0	-17.370,8
2015	1.630,6	3.331,0	4.337,4	624,2	16.792,1	-2.375,1	0,0	-18.543,0	0,0	-18.543,0
2016	1.816,6	3.379,6	5.336,1	-139,9	18.284,0	-2.282,5	0,0	-20.706,4	0,0	-20.706,4
2017	2.113,1	3.524,1	6.345,0	-707,8	19.635,5	-2.177,2	-0,8	-22.521,3	0,0	-22.521,3

GRÁFICO 6.19

RESULTADOS DE MADRID-TOLEDO



AUCOSTA

Esta sociedad es titular de la concesión de la autopista Cartagena-Vera.

La autopista se puso en servicio el 29 de marzo de 2007, siendo ese año sus ingresos de peaje de 7.449,1 miles de euros. Esta cifra en 2008 fue de 9.699,1 miles de euros y en 2009 de 8,7 millones de euros.

En el ejercicio 2010 contabilizó pérdidas de 114,5 millones de euros, cifra que incluye un deterioro de 101,4 millones de euros del valor de la concesión. En 2011 estas pérdidas ascendieron a 171 millones de euros (deterioro de 161,5 en el valor de la concesión). En el año 2012 las pérdidas contabilizadas ascienden a 39,2 millones de euros. (20,2 por deterioro).

El día 22 de enero de 2013 se declaró en concurso voluntario de acreedores, situación en la que continúa en la actualidad.

En el ejercicio 2017, la sociedad continúa en concurso de acreedores. No se dispone de datos de dicho ejercicio al no haber sido facilitados por la concesionaria, al cierre de esta publicación.

CUADRO 6.21

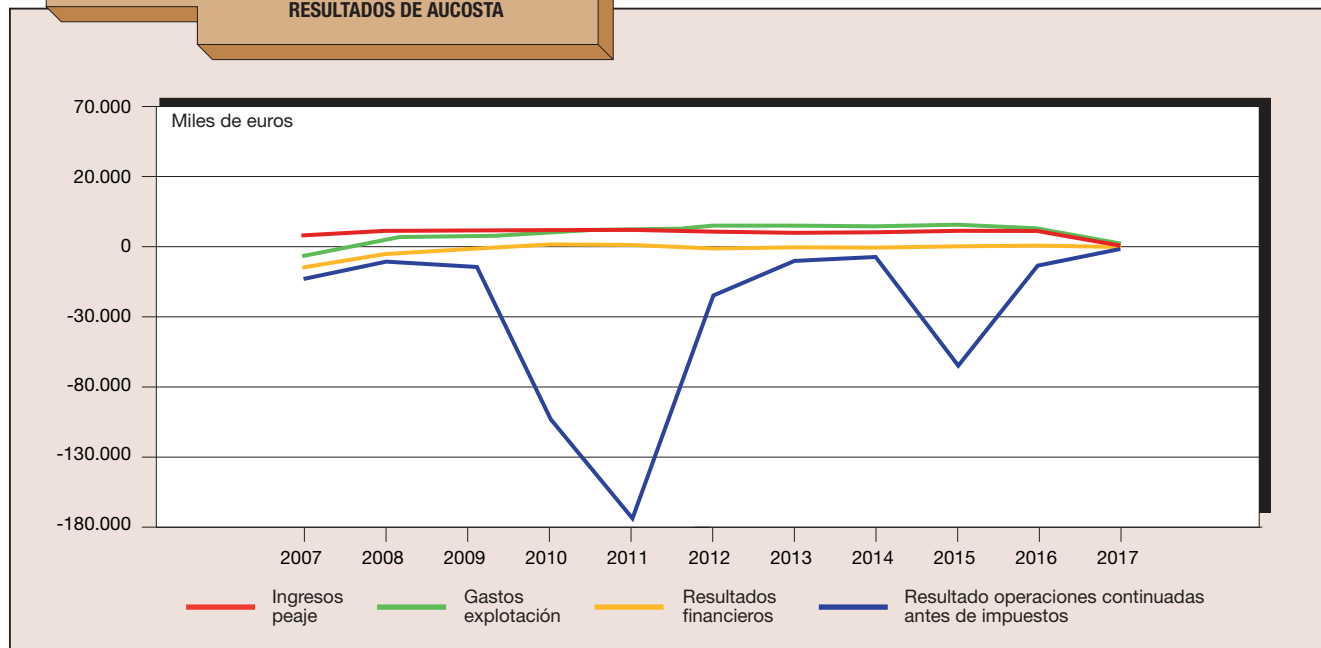
Resultados de Aucosta (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortiz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2007	7.449,1	19,9	-2.117,1	9.586,1	13.474,1	-11.061,3	41,7	-14.907,6	-4.841,9	-10.065,7
2008	9.699,1	21,9	6.224,1	3.496,9	12.283,4	-4.544,8	41,2	-13.290,1	-3.986,0	-9.304,1
2009	8.658,9	542,0	7.260,0	1.940,9	14.056,6	-1.535,8	225,0	-13.426,5	-4.028,0	-9.398,5
2010	8.226,6	999,6	8.277,3	948,9	15.752,3	1.651,8	-101.351,7	-114.503,3	12.824,7	-127.328,0
2011	7.790,9	9.308,7	7.214,9	9.884,7	17.905,3	-1.575,1	-161.502,4	-171.098,1	0,0	-171.098,1
2012	6.919,2	962,0	8.867,5	-986,3	15.521,5	-2.517,5	-20.204,8	-39.230,1	0,0	-39.230,1
2013	6.800,2	867,2	10.599,4	-2.932,0	15.929,2	-1.659,9	795,7	-19.725,4	0,0	-19.725,4
2014	7.199,0	806,0	8.745,5	-740,5	16.347,8	-592,0	357,1	-17.323,2	0,0	-17.323,2
2015	7.914,0	746,9	10.000,8	-1.339,9	22.644,2	-616,9	-38.312,6	-62.913,6	0,0	-62.913,6
2016	8.869,7	744,9	8.550,9	1.063,6	13.411,4	-1.721,7	-5,9	-14.075,3	0,0	-14.075,3
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(*) Datos de 2017: información no facilitada por la concesionaria, al cierre de esta publicación.

GRÁFICO 6.20

RESULTADOS DE AUCOSTA



Es titular de la concesión de la autopista de peaje circunvalación de Alicante y de la variante libre de El Campello.

Comenzó su explotación el día 11 de diciembre de 2007, por lo que sus ingresos de peaje apenas alcanzaron ese año los 431 mil euros. En el año 2008 obtuvo unos ingresos de peaje de 8.731,9 miles de euros, cifra que descendió a 7.155 miles de euros en 2009 y en 2010 a 6.397,1 miles de euros.

En el año 2011, los ingresos de peaje fueron de 5.768,3 miles de euros, con unas pérdidas antes de impuestos de 6.683 miles de euros. En 2012 las pérdidas contabilizadas ascienden a 103,4 millones de euros (90,6 por deterioro en el valor de la concesión).

El día 21 de junio de 2013 fue declarada en concurso voluntario de acreedores, situación en la que continúa en la actualidad.

En el ejercicio 2017, la sociedad continúa en concurso de acreedores. No se dispone de datos de dicho ejercicio al no haber sido facilitados por la concesionaria, al cierre de esta publicación.

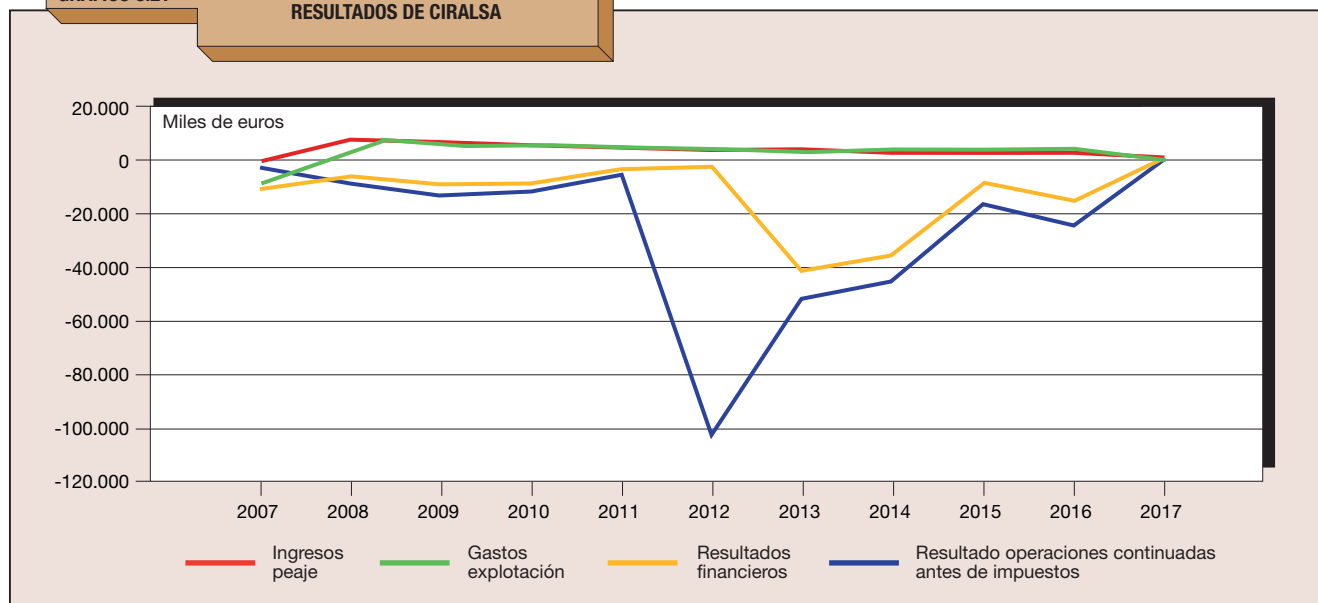
CUADRO 6.22
Resultados de Ciralsa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2007	431,1	410,2	-8.514,7	9.356,0	1.095,4	-9.777,4	0,0	-1.516,8	0,0	-1.516,8
2008	8.731,9	2.346,9	8.296,1	2.782,7	5.500,5	-5.191,1	0,0	-7.908,9	-2.372,7	-5.536,2
2009	7.155,1	2.864,3	8.454,5	1.564,9	6.059,2	-8.912,6	0,0	-13.406,9	-4.012,2	-9.394,7
2010	6.397,1	2.878,2	6.828,9	2.446,4	6.661,0	-8.303,1	0,5	-12.517,2	-3.676,6	-8.840,6
2011	5.768,3	7.903,3	6.390,4	7.281,2	7.232,7	-6.732,0	0,5	-6.683,0	-2.003,8	-4.679,2
2012	5.155,7	886,6	4.958,8	1.083,5	8.026,4	-5.818,8	-90.648,0	-103.409,7	12.520,4	-115.930,1
2013	4.852,2	883,0	4.127,4	1.607,8	8.669,0	-42.136,8	5,4	-49.192,6	0,0	-49.192,6
2014	4.933,6	976,4	5.176,8	733,2	9.227,8	-33.175,9	12,0	-41.658,5	0,0	-41.658,5
2015	5.199,5	879,1	4.875,1	1.203,5	9.875,7	-6.983,9	0,0	-15.656,1	0,0	-15.656,1
2016	5.645,8	930,4	5.856,3	719,9	10.525,3	-17.141,1	977,3	-25.969,2	0,0	-25.969,2
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(*) Datos de 2017: información no facilitada por la concesionaria, al cierre de esta publicación..

GRÁFICO 6.21

RESULTADOS DE CIRALSA



GUADALCESA

La sociedad se constituyó mediante escritura pública el día 3 de noviembre de 2006 y es titular de la concesión para la construcción y explotación de la autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga en virtud de la concesión otorgada por la Administración General del Estado mediante la Orden FOM2942/2006 de 11 de septiembre.

La concesión se ha modificado para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto por Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre. Las mejoras reconocidas en las obras a ejecutar respecto del proyecto inicial por el Ministerio de Fomento ascienden a 32.155.122 euros (IVA no incluido), además de un incremento de gastos de mantenimiento extraordinario de 4.779.000 euros de 2010, en cada uno de los años 2017, 2024 y 2030. Para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión se autoriza un aumento de las tarifas del 20 por 100, que se mantendrá hasta que se alcance dicho reequilibrio y se concede una prórroga en el período concesional de diecisiete meses.

El 28 de octubre de 2011 se inició la explotación de la autopista, obteniendo ese año unos ingresos de peaje de 1.301,2 miles de euros.

El año 2012, segundo de su explotación, y primer año completo, los ingresos de peaje alcanzaron la cifra de 8.626,6 miles de euros, un resultado antes de amortizaciones y gastos financieros de 5,5 millones de euros, y una pérdida de ejercicio de 2,4 millones de euros.

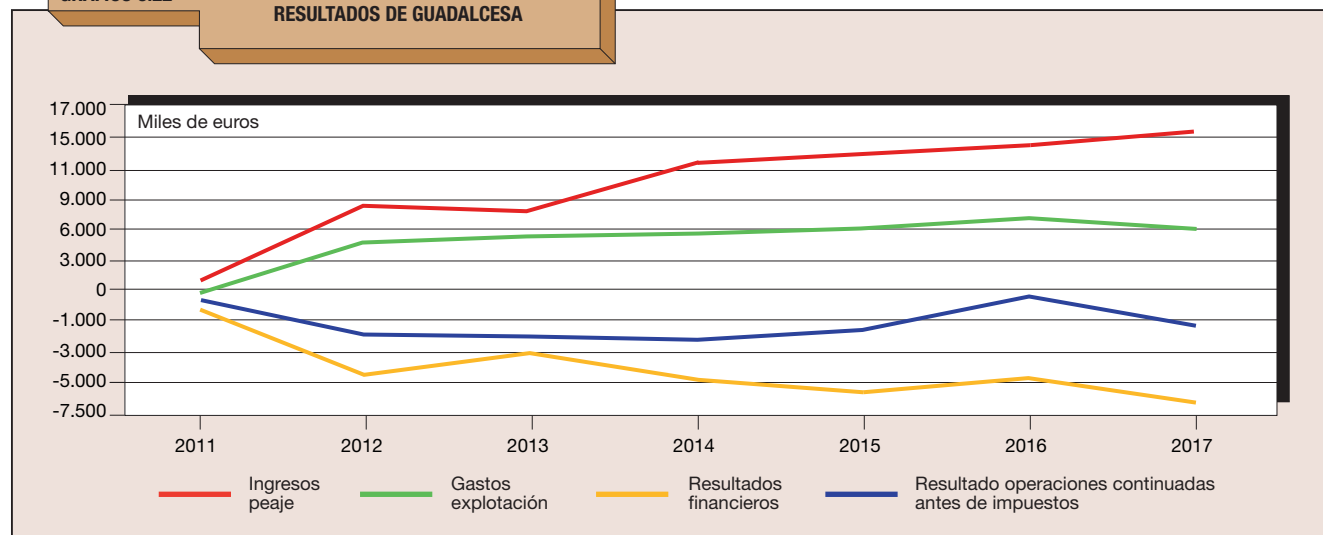
En 2017, los ingresos por peaje ascienden a 15,3 millones de euros para un resultado negativo, antes de impuestos, de 2,9 millones de euros.

CUADRO 6.23
Resultados de Guadalcesa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos	Impuesto sociedades	Resultado de ejercicio
2011	1.301,2	62,8	428,3	935,7	867,3	92,5	0,0	160,9	48,3	112,6
2012	8.626,6	488,6	3.576,1	5.539,1	3.555,1	-4.400,0	0,0	-2.416,0	-724,8	-1.691,2
2013	8.059,7	560,3	4.560,7	4.059,3	3.396,0	-3.151,0	0,0	-2.487,7	-746,3	-1.741,4
2014	10.044,6	577,5	4.406,1	6.216,0	3.727,2	-5.189,6	0,0	-2.700,8	-417,0	-2.283,8
2015	12.250,8	557,2	4.616,1	8.191,9	4.505,5	-5.940,4	0,0	-2.254,0	-631,1	-1.622,9
2016	13.974,6	696,5	5.566,7	9.104,4	5.740,1	-4.711,9	4,4	-1.343,3	-335,8	-1.007,4
2017	15.343,0	493,8	5.028,5	10.808,3	6.966,0	-6.753,6	0,0	-2.911,3	-727,8	-2.183,5

GRÁFICO 6.22

RESULTADOS DE GUADALCESA



B. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS

AUDENASA

La Diputación Foral de Navarra otorgó a Autopistas de Navarra, S.A. (Audenasa) la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje entre Irurzun y el enlace con la autopista del Ebro. Su puesta en servicio se produjo entre los años 1976 y 1980, habiéndose completado en 1991 con la entrada en servicio del último tramo, que forma parte del anillo exterior de la ciudad de Pamplona. Con fecha 10 de diciembre de 1997 se modificó el acuerdo de concesión inicial de la explotación de la autopista, lo que implicó una disminución de las tarifas en vigor y una ampliación del plazo de la concesión hasta el 30 de junio del año 2029.

Esta sociedad ha obtenido resultados negativos hasta el ejercicio de 1994, con un máximo de pérdidas en 1984. Tal situación movió al Estado y a la Comunidad Foral de Navarra a adquirir cada uno el 50 por 100 de las acciones de la sociedad. Desde entonces, la concesionaria fue reduciendo el déficit de las actividades ordinarias, tendencia que se mantuvo en 1994 y especialmente en el año 1995, en el que la concesionaria alcanzó por vez primera beneficios, después de dotar al fondo de reversión con 2,95 millones de euros. A partir de ese momento obtuvo resultados positivos que fueron creciendo anualmente hasta el año 2000, en el que el resultado fue inferior al de 1999, recuperándose después.

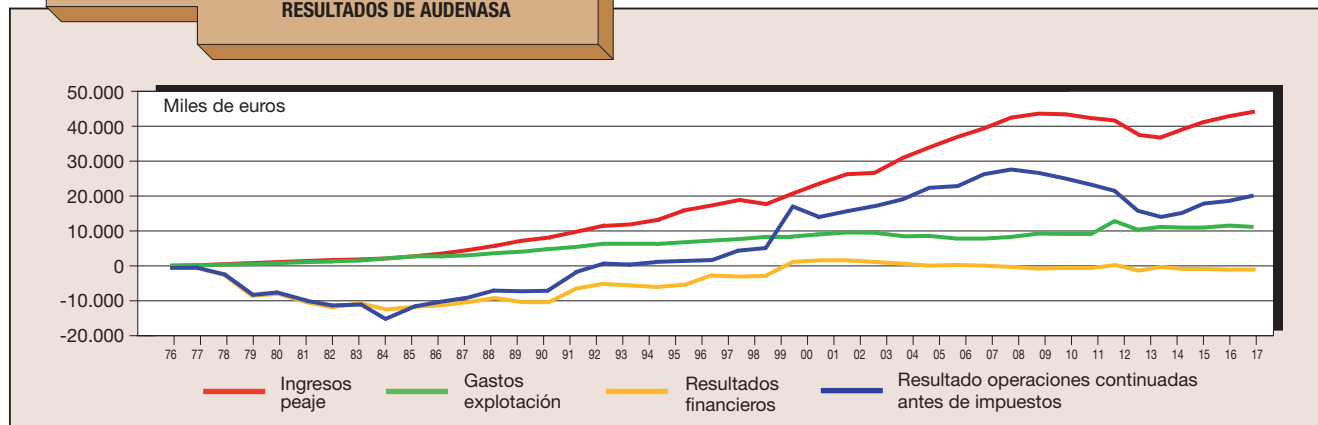
En el ejercicio 2017, la sociedad concesionaria refleja unos ingresos de peaje de 44,6 millones de euros con un resultado positivo, antes de impuestos, de 20,2 millones de euros.

CUADRO 6.24
Resultados de Audenasa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amrtiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1976	263,2	6,6	274,1	-4,2	-	-1.674,4	-	-1.678,6
1977	468,8	15,0	417,7	66,1	-	-1.824,1	-	-1.758,0
1978	774,1	55,3	599,2	230,2	-	-3.734,1	-	-3.503,9
1979	1.036,7	46,9	826,4	257,2	-	-9.725,6	-	-9.468,3
1980	1.388,3	46,9	1.102,3	333,0	-	-9.068,1	-	-8.735,1
1981	1.666,0	78,1	1.328,2	415,9	-	-11.488,9	-	-11.073,0
1982	1.926,8	51,7	1.560,8	417,7	-	-12.893,5	-	-12.475,8
1983	2.160,6	51,1	1.755,0	456,8	-	-11.724,5	-665,3	-11.933,1
1984	2.385,4	54,1	2.365,0	74,5	-	-13.564,8	-2.988,8	-16.479,2
1985	2.993,6	154,5	2.943,8	204,3	-	-12.844,8	-110,0	-12.750,5
1986	3.787,6	143,6	2.961,8	969,4	-	-12.309,3	-21,6	-11.361,5
1987	4.764,2	153,9	3.247,3	1.670,8	-	-11.480,5	-380,4	-10.190,2
1988	5.921,2	145,4	3.946,2	2.120,4	-	-10.289,9	-22,8	-8.192,4
1989	7.379,2	169,5	4.281,0	3.267,7	-	-11.415,6	-259,0	-8.407,0
1990	8.310,2	593,2	5.009,4	3.894,0	-	-11.473,9	-717,6	-8.297,6
1991	10.030,9	304,1	5.689,8	4.645,2	-	-7.567,3	104,6	-2.817,5
1992	11.575,5	283,1	6.608,1	5.250,4	-	-6.222,9	444,1	-528,3
1993	12.077,9	325,1	6.522,2	5.880,9	-	-6.695,3	-116,0	-930,4
1994	13.195,8	359,4	6.584,1	6.971,1	-	-7.182,7	82,9	-128,6
1995	16.106,5	466,4	7.020,4	9.552,5	2.950,4	-6.529,4	82,3	155,1
1996	17.431,8	498,8	7.384,6	10.546,0	6.368,9	-3.891,6	49,9	335,4
1997	18.962,5	503,6	7.925,5	11.540,6	4.808,1	-4.115,1	578,2	3.195,6
1998	17.628,3	597,4	8.441,2	9.784,5	2.800,7	-4.011,2	628,1	3.600,7
1999	20.855,1	495,2	8.529,6	12.820,8	2.539,3	33,7	5.304,5	15.619,7
2000	23.619,8	444,7	9.221,9	14.842,6	2.901,7	453,2	224,8	12.618,9
2001	26.234,4	559,3	9.781,4	17.012,3	3.258,3	432,1	56,1	14.242,2
2002	27.743,0	522,0	9.843,3	18.421,7	3.552,7	177,5	54,9	15.101,4
2003	30.584,2	561,6	8.298,7	22.847,1	5.890,0	-257,0	-65,6	16.634,5
2004	34.004,9	596,3	8.490,9	26.110,3	6.291,9	-658,2	1.489,9	20.650,1
2005	36.642,7	655,6	7.836,2	29.462,1	6.804,5	-410,1	-574,8	21.672,7
2006	39.489,1	604,3	7.950,3	32.143,1	7.258,2	-723,1	56,5	24.218,3
2007	42.139,5	633,9	8.215,3	34.558,1	8.687,5	-912,9	68,8	25.026,5
2008	43.459,2	523,7	9.088,5	34.894,4	9.109,0	-1.318,2	38,9	24.506,1
2009	42.368,3	586,8	9.177,9	33.777,2	9.921,0	-653,4	838,3	24.041,1
2010	41.670,9	630,4	9.331,5	32.969,8	9.921,0	-351,2	0,0	22.697,6
2011	41.869,2	1.195,4	11.641,7	31.422,9	8.417,0	-1.220,5	5,0	21.790,4
2012	37.566,3	558,4	9.938,1	28.186,6	12.139,7	-1.513,7	202,6	14.735,8
2013	36.698,9	613,8	11.104,0	26.208,7	11.876,0	-797,8	57,1	13.592,0
2014	37.990,9	632,1	11.016,8	27.606,2	12.068,9	-1.329,2	8,4	14.216,5
2015	40.076,2	599,1	10.795,6	29.879,7	11.876,0	-1.459,2	4,0	16.548,5
2016	42.350,6	830,0	11.351,3	31.829,3	11.909,0	-1.959,0	20,7	17.981,9
2017	44.628,0	810,4	11.221,8	34.216,5	11.876,0	-2.117,8	-13,6	20.209,1

GRAFICO 6.23

RESULTADOS DE AUDENASA



TÚNEL DEL CADÍ

El Estado concedió en 1973 a esta sociedad la explotación, en régimen de peaje, de un túnel en la Sierra del Cadí con sus accesos. Posteriormente, la Generalidad de Cataluña asumió el carácter de administración concedente por medio del correspondiente real decreto de traspaso.

En el cuadro en el que se reflejan los resultados obtenidos por la sociedad desde el inicio de su explotación puede observarse que el crecimiento de los gastos financieros superaba al de los ingresos de peaje, lo que producía un aumento de las pérdidas. No obstante, en el ejercicio de 1990 se consiguió invertir dicha tendencia, lográndose por primera vez disminuir los resultados negativos.

En 1991 los gastos financieros disminuyeron, lo que unido a la continuación en el aumento de los ingresos de peaje, supuso una significativa disminución de las pérdidas. Sin embargo, los años siguientes, no mostraron una tendencia definida en el comportamiento de estos gastos; creciendo un año si y otro no, lo que dió como resultado una evolución oscilante por su fuerte dependencia de aquéllos. En el año 1995 los gastos financieros disminuyeron un 20,6 por 100, rebajándose también las pérdidas. A partir de este año el crecimiento de los ingresos de peaje y la contención de los gastos financieros permitió a la sociedad ir disminuyendo las pérdidas. En aplicación de las Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, se activaron como mayor valor de la autopista las pérdidas de cada ejercicio, hasta que en el año 1999 la sociedad obtuvo beneficios por primera vez, los cuales se mantuvieron los años siguientes.

El ejercicio de 2012 fue el último año de actividad de Túnel del Cadí, ya que la Generalidad de Cataluña convocó un concurso para la gestión conjunta de las concesiones de los Túneles de Vallvidrera y el Túnel del Cadí durante 25 años, que fue adjudicado al grupo Abertis, el cual constituyó el 18 de diciembre de 2012 una nueva sociedad concesionaria, Túneles de Barcelona y Cadí, Concesionaria de la Generalidad de Cataluña, que comenzó a gestionar ambas vías el 1 de enero de 2013, cuyos datos figuran al final de este capítulo.

CUADRO 6.25

Resultados de Túnel del Cadí (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1985	1.997,2	10,2	1.177,4	830,0	-	-8.631,1	-	-7.801,1
1986	2.756,2	10,8	1.617,3	1.149,7	-	-9.983,4	-	-8.833,7
1987	3.006,3	84,1	1.925,0	1.165,4	-	-11.108,5	-	-9.943,1
1988	3.884,9	81,1	1.755,0	2.211,1	-	-12.984,9	-	-10.773,7
1989	5.325,6	101,6	1.949,1	3.478,1	-	-14.535,5	-	-11.057,4
1990	7.128,6	997,1	2.472,6	5.653,1	-	-16.336,7	359,4	-10.324,2
1991	9.051,9	2.527,9	3.995,5	7.584,2	-	-14.687,5	296,3	-6.807,0
1992	10.021,3	3.283,9	4.891,0	8.414,2	-	-16.505,6	444,7	-7.646,7
1993	9.575,9	2.747,2	4.699,9	7.623,2	-	-14.880,5	287,3	-6.969,9
1994	9.905,9	2.798,3	6.204,8	6.499,3	-	-16.446,7	-70,3	-10.017,7
1995	10.611,5	2.331,3	5.502,3	7.440,5	-	-13.061,8	287,9	-5.333,4
1996	11.147,0	553,5	4.187,3	7.513,3	-	-11.591,1	340,2	-3.737,7
1997	12.534,7	102,2	3.240,7	9.396,2	-	-11.406,6	989,9	-1.020,5

Continúa

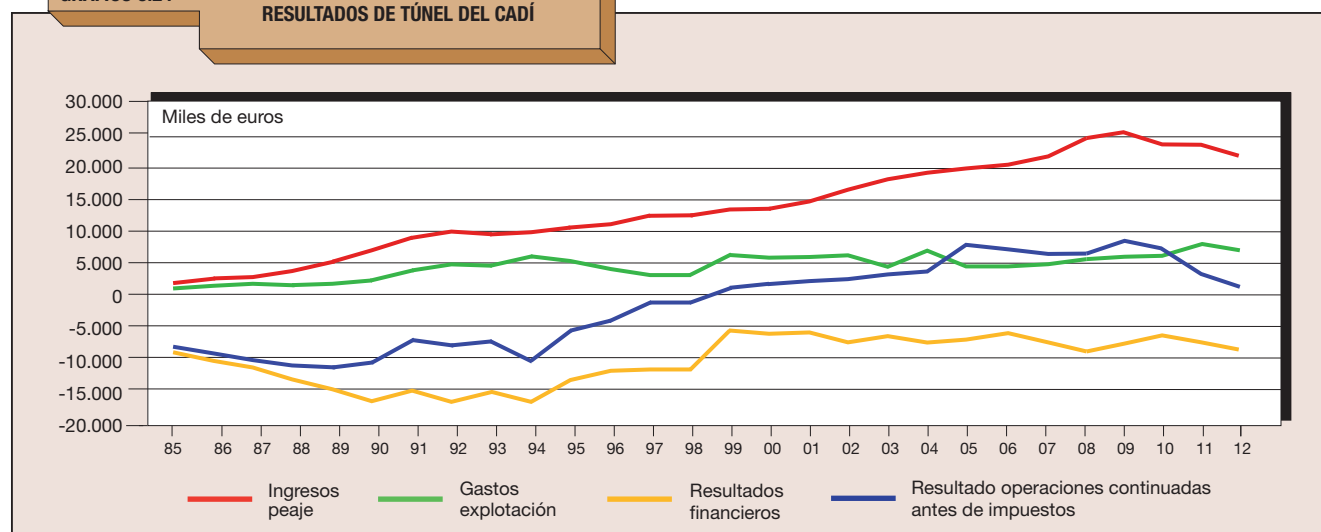
CUADRO 6.25
Resultados de Túnel del Cadí (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amrtiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1998	12.534,7	102,2	3.240,7	9.396,2	-	-11.406,6	989,9	-1.020,5
1999	13.489,1	382,8	6.391,2	7.480,8	910,5	-5.291,3	34,3	1.313,2
2000	13.512,0	1.379,3	6.017,3	8.873,9	995,9	-5.777,5	-208,6	1.892,0
2001	14.706,7	1.457,4	6.032,2	10.131,9	1.073,9	-5.543,6	-1.154,3	2.360,1
2002	17.071,3	222,9	6.221,4	11.072,8	1.152,9	-6.995,7	-170,3	2.753,9
2003	18.139,8	290,2	4.114,2	14.315,8	3.493,2	-5.779,9	-1.826,1	3.216,6
2004	19.292,9	260,3	7.095,3	12.457,9	1.302,9	-6.962,2	-354,5	3.838,3
2005	20.082,4	250,2	4.740,2	15.592,4	3.742,6	-6.485,4	2.373,2	7.737,6
2006	20.487,4	277,4	4.723,0	16.041,8	3.776,6	-5.326,8	-41,7	6.896,7
2007	21.752,6	439,2	4.970,3	17.221,5	4.076,8	-6.736,2	-339,5	6.069,0
2008	24.244,1	501,3	5.328,3	19.417,1	4.476,0	-8.440,1	-200,2	6.300,8
2009	25.237,8	424,9	5.669,8	19.992,9	4.678,3	-7.227,7	-80,8	8.006,1
2010	23.298,6	289,2	5.833,8	17.754,0	4.878,5	-6.501,9	0,0	6.373,6
2011	23.134,7	230,8	8.245,9	15.119,6	4.878,5	-7.534,3	1,6	2.708,4
2012	21.122,6	237,0	6.855,9	14.503,7	5.089,5	-8.169,1	0,0	1.245,1

Túnel del Cadí se integró en la sociedad Túneles de Barcelona y Cadí, constituida el 18 de diciembre de 2012, junto con Túneles de Vallvidriera (Tabasa) .

GRÁFICO 6.24

RESULTADOS DE TÚNEL DEL CADÍ



AUTEMA

Esta sociedad es la titular de la concesión, otorgada por la Generalidad de Cataluña, para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje entre Terrassa y Manresa, posteriormente ampliada hasta Sant Cugat.

El tramo comprendido entre las dos localidades citadas en primer lugar fue inaugurado el 20 de junio de 1989. Los resultados obtenidos en su explotación desde aquella fecha se muestran en el cuadro 6.20.

Durante 1993 Autema mantuvo prácticamente el nivel de ingresos del año anterior, lo que unido a una disminución de los gastos financieros, permitió a la sociedad mejorar su resultado respecto al del año 1992. En 1994 sus ingresos aumentaron en un 6,9 por 100. Sin embargo, la imputación a este ejercicio de 10,79 millones de euros de diferencias de cambio negativas producidas por su financiación en divisas, fue la causa de que las pérdidas en dicho año resultasen mayores que las de 1993.

En 1998 el resultado antes de impuestos fue negativo, de 16,87 millones de euros, de los que 3,22 millones de euros fueron activados en la cuenta «Plusvalía por revalorización de activo», de conformidad con las OO.MM. de 18-05-1976 y 7-06-1976 del Ministerio de Hacienda, y el resto absorbidas por un crédito de impuesto positivo, dando un resultado de ejercicio igual a cero. En 1999 la sociedad tuvo un resultado positivo por primera vez, manteniéndose este signo en años posteriores.

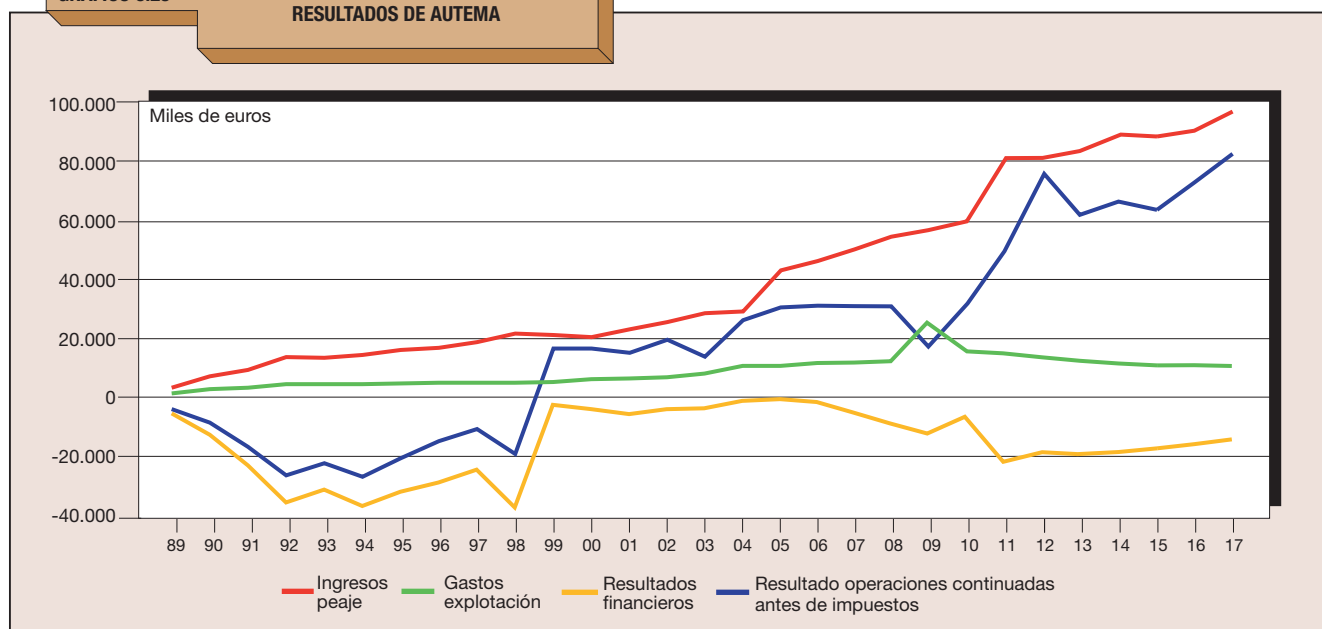
En el ejercicio 2017, la sociedad concesionaria ha obtenido unos ingresos de peaje de 96,7 millones de euros con un resultado positivo antes de impuestos de 82,8 millones de euros.

CUADRO 6.26
Resultados de Autema (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1989	2.304,3	26,4	840,2	1.490,5	-	-5.392,3	-1,2	-3.903,0
1990	5.642,9	170,1	1.948,5	3.864,5	-	-11.588,7	-	-7.724,2
1991	7.684,5	212,2	2.301,3	5.595,4	-	-20.457,3	-	-14.861,8
1992	11.269,0	234,4	3.392,7	8.110,7	-	-31.276,7	-	-23.166,0
1993	11.104,9	285,5	3.527,3	7.863,0	-	-27.579,8	1,2	-19.715,6
1994	11.873,0	287,3	3.499,1	8.661,2	-	-32.278,6	1,8	-23.615,6
1995	13.328,6	295,7	3.669,8	9.954,6	-	-28.151,4	-7,2	-18.204,1
1996	14.040,8	260,8	3.805,0	10.496,7	-	-25.436,0	1.800,0	-13.139,3
1997	15.742,3	263,8	3.918,0	12.088,2	-	-21.737,4	6,0	-9.643,2
1998	18.258,7	307,7	3.822,4	14.744,0	-	-32.743,7	1.131,1	-16.868,6
1999	17.757,5	2.812,7	4.043,6	16.526,6	1.348,7	-2.912,5	1.659,4	13.924,8
2000	17.091,0	5.727,0	4.873,6	17.944,4	1.349,3	-4.058,0	1.345,7	13.882,8
2001	19.395,5	5.681,2	5.198,7	19.878,0	1.633,6	-5.601,3	40,9	12.684,0
2002	20.216,9	6.819,0	5.399,1	21.636,8	1.766,8	-4.401,0	0,8	15.469,8
2003	22.614,4	7.141,0	6.326,8	23.428,6	2.412,9	-3.501,7	-6.978,2	10.535,8
2004	23.926,8	9.822,5	7.918,9	25.830,4	2.972,9	-1.270,4	-1,5	21.585,6
2005	35.661,8	1.018,5	8.239,0	28.441,3	3.724,9	-602,3	721,3	24.835,4
2006	39.151,7	1.027,9	9.133,8	31.045,8	3.659,4	-2.050,7	3,8	25.339,5
2007	42.867,4	1.259,4	9.634,7	34.492,1	3.824,8	-5.702,1	0,5	24.965,7
2008	46.432,2	1.044,9	9.895,2	37.581,9	4.055,5	-8.628,0	-4,0	24.894,4
2009	48.463,7	1.138,3	20.811,7	28.790,3	3.935,7	-11.210,2	0,5	13.644,9
2010	50.690,4	1.104,4	13.688,5	38.106,3	3.935,7	-8.017,5	0,0	26.153,1
2011	78.815,6	992,5	14.183,2	65.624,9	60,7	-18.028,9	0,0	47.535,3
2012	80.085,7	1.122,6	11.688,2	69.520,1	49,7	-16.711,1	19.937,3	72.696,6
2013	82.657,9	4.635,3	10.205,6	77.087,6	68,6	-18.618,7	0,0	58.400,3
2014	87.686,2	4.626,5	9.250,0	83.062,7	75,1	-17.165,4	0,0	65.822,2
2015	87.236,9	1.246,1	8.737,3	79.745,7	68,0	-16.395,8	0,0	63.281,9
2016	89.945,7	7.058,2	8.672,5	88.331,3	0,0	-13.990,7	0,0	74.340,6
2017	96.656,2	7.018,4	8.380,3	95.294,2	0,0	-12.473,9	0,0	82.820,3

GRÁFICO 6.25

RESULTADOS DE AUTEMA



TABASA

La sociedad Túneles i Accessos de Barcelona, Societat Anonima Concesionaria (Tabasa), fue titular de la concesión otorgada por la Generalidad de Cataluña, para la construcción, conservación y explotación de los Túneles de Vallvidrera y sus accesos, hasta el año 2037. Los túneles y sus principales accesos entraron en servicio el 27 de agosto de 1991.

La cuenta de pérdidas y ganancias en el medio año inicial de la explotación (1991) arrojó un resultado negativo de la actividad ordinaria de 4,31 millones de euros, y un resultado extraordinario también negativo de 0,07 millones de euros. No obstante, en virtud de las Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, dicha pérdida fue capitalizada como mayor inversión de la autopista, al igual que las de los ejercicios siguientes.

En el año 1999 el resultado antes de impuestos fue de 1,69 millones de euros, siendo positivo por primera vez. En los años posteriores se mantuvo este signo.

Tabasa ostentó la concesión hasta el 31 de diciembre de 2012, cuando la Generalidad de Cataluña convocó un concurso para la gestión conjunta de las concesiones de los Túneles de Vallvidrera y el Túnel del Cadí durante 25 años, que fue adjudicado al grupo Abertis, el cual constituyó el 18 de diciembre de 2012 una nueva sociedad concesionaria, Túneles de Barcelona y Cadí, Concesionaria de la Generalidad de Cataluña, que comenzó a gestionar ambas vías el 1 de enero de 2013, cuyos datos figuran al final de este capítulo.

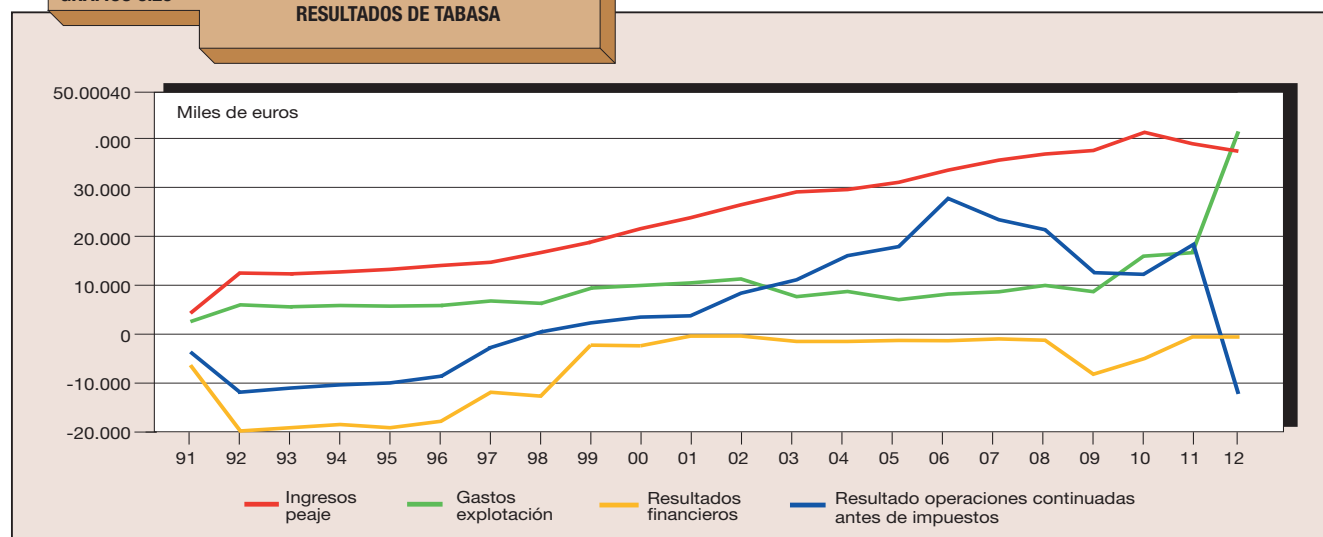
CUADRO 6.27
Resultados de Tabasa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1991	3.652,8	124,1	1.954,9	1.821,9	—	-6.121,9	-71,3	-4.371,3
1992	12.088,0	300,3	5.385,4	7.002,9	—	-19.748,9	-4,8	-12.750,8
1993	11.893,8	305,6	4.993,4	7.206,0	—	-19.046,5	-18,6	-11.859,0
1994	12.266,0	176,2	5.282,9	7.159,3	—	-18.335,1	10,2	-11.165,6
1995	12.840,7	602,3	5.202,0	8.241,0	—	-19.018,9	-1,2	-10.779,1
1996	13.526,9	223,5	5.363,2	8.387,3	—	-17.707,7	-9,0	-9.329,4
1997	14.253,3	221,7	6.183,6	8.291,4	—	-11.723,6	-16,2	-3.448,4
1998	16.268,1	255,9	5.751,5	10.772,5	—	-12.542,9	1.603,1	-167,2
1999	18.345,9	448,9	8.945,2	9.849,6	682,6	-2.003,5	-5.471,1	1.692,4
2000	21.206,4	1.154,3	9.422,3	12.938,4	816,9	-2.044,2	-7.126,3	2.951,0
2001	23.464,8	1.031,7	10.006,4	14.490,1	890,8	-99,3	-10.278,4	3.221,6
2002	26.176,5	425,6	10.317,5	16.284,6	968,8	0,0	-7.534,2	7.781,6
2003	29.027,0	397,0	7.242,2	22.181,8	3.888,2	-1.820,3	-5.675,3	10.798,0
2004	29.548,3	465,6	7.852,8	22.161,1	3.903,4	-1.957,8	-745,1	15.554,8
2005	31.023,5	413,1	6.643,2	24.793,4	5.289,3	-1.523,7	-90,5	17.889,9
2006	33.085,6	486,1	7.153,6	26.418,1	4.931,0	-1.607,6	7.906,1	27.785,6
2007	34.999,9	668,6	7.634,7	28.033,8	4.961,1	-857,1	752,3	22.967,9
2008	35.947,1	777,3	9.853,0	26.871,4	4.521,9	-1.375,3	686,1	21.660,3
2009	35.385,3	1.958,2	8.961,5	28.382,0	7.915,9	-8.991,0	700,3	12.175,4
2010	40.335,5	3.912,1	13.786,3	30.461,3	13.796,5	-4.829,8	0,0	11.835,0
2011	38.155,8	1.031,0	14.889,0	24.297,8	6.845,0	-1.161,7	-2,9	16.288,2
2012	37.343,0	1.616,2	41.516,2	-2.557,1	7.095,4	-544,3	-2.689,0	-12.885,8

La concesión Túneles de Vallvidrera, se integró en la sociedad Túneles de Barcelona i Cadí, constituida el 18 de diciembre de 2012.

GRÁFICO 6.26

RESULTADOS DE TABASA



Autopistas de Catalunya, S.A., Concesionaria de la Generalitat de Catalunya (Aucat), constituida en 1989, es titular de la concesión administrativa de la Generalidad de Cataluña de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Castelldefels-Vendrell.

En un principio se concedió el tramo Castelldefels-Sitges (Decreto 4/89, de 11 de enero de la Generalidad de Cataluña), cuyas obras se pusieron en servicio el 8 de enero de 1992. Posteriormente el Decreto 344/1994, de 14 de octubre, de la Generalidad de Cataluña, amplió la concesión con el tramo de autopista Sitges-Vendrell (puesto en servicio el 21 de mayo de 1998), e incrementó el periodo concesional en 17 años.

Así pues, 1992 fue el primer ejercicio en el que la autopista estuvo en explotación, con un resultado de 9,90 millones de euros; si bien la carga financiera que caracteriza a las concesionarias de autopistas en su primera fase de explotación, generó unas pérdidas antes de impuestos por valor de 12,13 millones de euros. Esta pérdida fue capitalizada como mayor inversión en autopista, en virtud de las Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y siete de junio de 1976. En virtud de dichas órdenes, la sociedad ha capitalizado pérdidas hasta el ejercicio 1997.

En el año 1998 los ingresos de peaje crecieron en un 41,3 por 100, este fuerte crecimiento fue originado por la puesta en explotación de la prolongación de la autopista, obteniendo la sociedad un resultado de ejercicio igual a cero, después de una importante dotación al fondo de reversión. En 1999 y 2000 el crecimiento experimentado por los ingresos de peaje permitió que la sociedad obtuviera beneficios, signo que se ha mantenido en años posteriores.

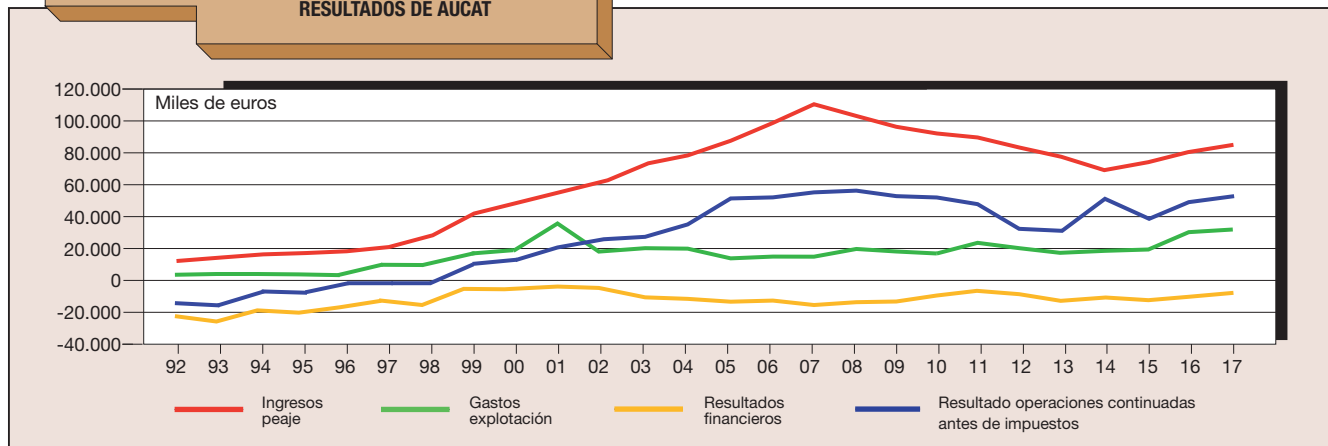
En el ejercicio 2017, la sociedad concesionaria ha obtenido unos ingresos de peaje de 86,1 millones de euros, con un resultado antes de impuestos de 53,1 millones de euros.

CUADRO 6.28
Resultados de Aucat (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1992	13.280,0	47,5	3.430,0	9.897,5	-	-22.031,9	-	-12.134,4
1993	15.441,8	218,2	4.046,0	11.614,0	-	-25.409,6	-	-13.795,6
1994	17.518,9	68,5	3.927,0	13.660,4	-	-18.391,0	-	-4.730,6
1995	18.317,6	52,9	3.621,1	14.749,4	-	-19.990,9	-0,6	-5.242,0
1996	19.697,6	53,5	3.330,8	16.420,3	-	-16.583,7	-	-163,5
1997	21.976,6	58,3	9.710,0	12.325,0	-	-12.429,5	-	-104,6
1998	31.043,5	330,6	9.357,8	22.016,3	6.891,8	-15.124,5	-	0,0
1999	42.243,9	366,6	18.744,4	23.866,2	2.185,9	-5.055,1	-8.556,6	8.068,6
2000	49.129,1	584,2	20.382,1	29.331,2	2.468,4	-5.421,1	-8.977,3	12.464,4
2001	56.343,0	397,0	36.931,0	19.809,0	2.365,0	-4.766,0	8.577,0	21.255,0
2002	62.809,0	249,0	19.715,0	43.343,0	2.629,0	-5.888,0	-8.547,0	26.279,0
2003	72.150,0	544,0	21.161,0	51.533,0	11.589,0	-11.470,0	-29,0	28.445,0
2004	78.316,0	718,0	20.639,0	58.395,0	12.349,0	-11.174,0	859,0	35.731,0
2005	87.397,0	487,0	13.589,0	74.295,0	20.762,0	-13.235,0	743,0	41.041,0
2006	99.197,0	488,0	15.553,0	84.132,0	21.144,0	-13.082,0	282,0	50.188,0
2007	108.445,0	608,0	15.000,0	94.053,0	21.385,0	-16.375,0	-336,0	55.957,0
2008	102.649,0	725,0	19.409,0	83.965,0	14.439,0	-13.238,0	-18,0	56.270,0
2009	94.346,0	549,0	17.939,0	76.956,0	13.995,0	-13.349,0	-108,0	49.504,0
2010	89.845,0	472,0	17.026,0	73.291,0	13.818,0	-10.980,0	0,0	48.493,0
2011	87.837,0	413,0	22.846,0	65.404,0	9.432,0	-9.964,0	17,0	46.025,0
2012	82.357,0	409,0	20.859,0	61.907,0	14.100,0	-14.474,0	-325,0	33.008,0
2013	78.405,0	383,0	16.625,0	62.163,0	13.692,0	-15.669,0	-746,0	32.056,0
2014	70.178,0	23.606,0	18.334,0	75.450,0	13.523,0	-11.572,0	0,0	50.355,0
2015	75.066,0	15.319,0	18.327,0	72.058,0	12.095,0	-12.796,0	-9.080,0	38.087,0
2016	81.088,0	16.999,0	28.147,0	69.940,0	13.480,0	-9.211,0	-2,0	47.247,0
2017	86.104,0	18.445,0	29.492,0	75.057,0	13.462,0	-8.506,0	0,0	53.089,0

GRÁFICO 6.27

RESULTADOS DE AUCAT



TÚNEL DE SÓLLER

La compañía Concesionaria Túnel de Sóller, S.A., se constituyó el 19 de enero de 1989 y ostenta la concesión administrativa de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears (Decreto 86/1988 de 18 de diciembre) del túnel de peaje del mismo nombre, que se encuentra en explotación desde el 19 de febrero de 1997. El túnel tiene una longitud de 3.023 metros.

En el ejercicio de 1997, la sociedad obtuvo unos ingresos de peaje de 2,67 millones de euros y una pérdida de 0,08 millones de euros. En 1998 los ingresos fueron de 3,48 millones de euros y obtuvo un beneficio de 0,06 millones de euros. A partir de este año el resultado antes de impuestos de la sociedad ha sido positivo.

El 24 de octubre de 2007 se modificó el contrato de concesión ampliando su plazo de 28 años (final en 2017) hasta el 30 de junio de 2022.

En el ejercicio 2017, los ingresos por peaje de la sociedad concesionaria ascienden a 8,2 millones de euros, con un resultado positivo, antes de impuestos, de 1,7 millones de euros.

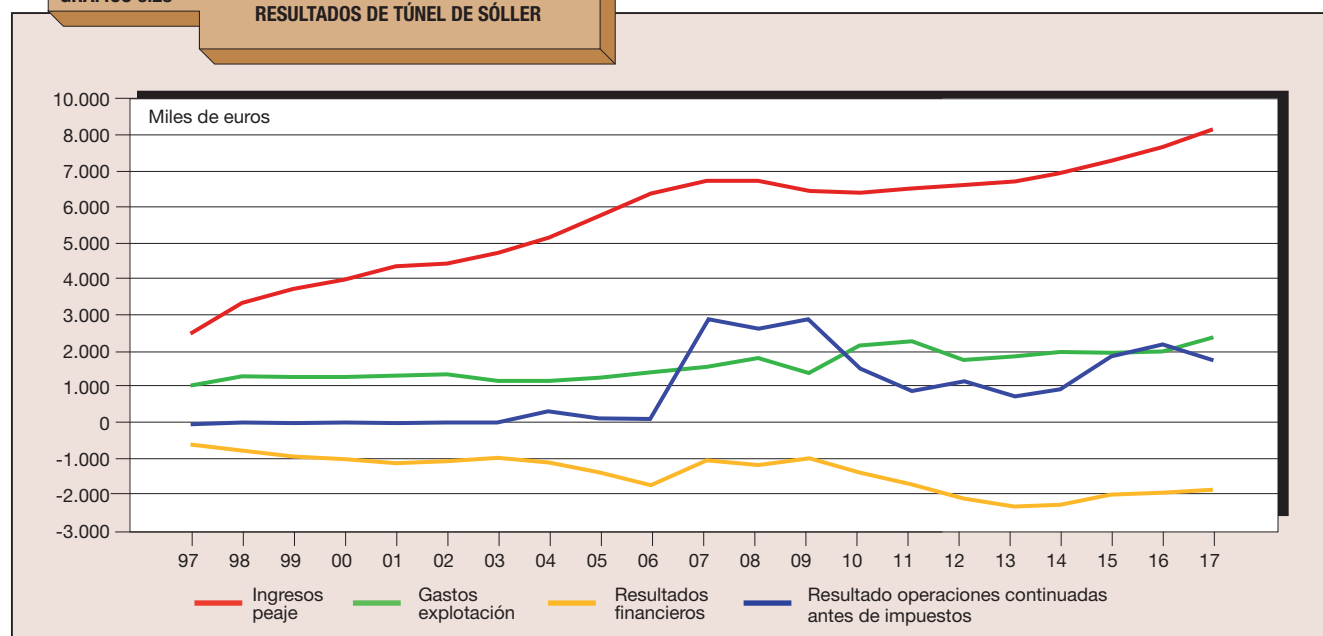
Con efectos desde el 29 de diciembre de 2017, la concesión del Túnel de Sóller ha sido rescatada por el Consell Insular de Mallorca.

CUADRO 6.29
Resultados de Túnel de Sóller (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amort. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1997	2.665,5	2,4	852,2	1.815,7	1.079,4	-814,4	-	-78,1
1998	3.479,9	4,2	1.066,8	2.417,3	1.412,4	-948,4	-	56,5
1999	3.803,2	7,8	1.033,7	2.777,3	1.682,8	-1.082,4	-	12,0
2000	4.058,6	15,6	1.055,4	3.018,9	1.797,0	-1.221,3	-	0,6
2001	4.413,4	7,2	1.084,5	3.336,1	1.941,3	-1.369,5	-12,7	12,6
2002	4.438,5	3,9	1.159,3	3.283,1	2.010,8	-1.268,9	0,0	3,4
2003	4.687,4	15,2	1.016,2	3.686,4	2.325,4	-1.205,6	-23,4	132,0
2004	5.181,2	7,4	1.010,7	4.177,9	2.491,4	-1.291,7	0,0	394,8
2005	5.737,6	7,4	1.081,7	4.663,3	2.779,2	-1.467,7	-190,7	225,7
2006	6.235,7	8,6	1.206,8	5.037,5	3.054,2	-1.792,7	-16,3	174,3
2007	6.510,6	10,2	1.300,1	5.220,7	1.589,6	-1.156,5	-22,6	2.452,0
2008	6.528,0	10,0	1.497,0	5.041,0	1.366,0	-1.398,0	0,0	2.277,0
2009	6.296,0	10,0	1.071,0	5.235,0	1.593,0	-1.197,0	0,0	2.445,0
2010	6.225,0	10,0	1.585,0	4.650,0	1.685,0	-1.599,0	0,0	1.366,0
2011	6.436,0	11,0	1.927,0	4.520,0	1.797,0	-1.782,0	0,0	941,0
2012	6.501,0	15,0	1.368,0	5.148,0	1.858,0	-2.071,0	0,0	1.219,0
2013	6.551,0	16,0	1.426,0	5.141,0	1.898,0	-2.347,0	0,0	896,0
2014	6.849,0	13,0	1.523,0	5.339,0	1.946,0	-2.348,0	0,0	1.045,0
2015	7.353,0	18,0	1.522,0	5.849,0	1.985,0	-2.145,0	0,0	1.719,0
2016	7.832,0	12,0	1.552,0	6.292,0	2.036,0	-1.953,0	0,0	2.303,0
2017	8.162,0	6,0	2.111,0	6.057,0	2.074,0	-1.758,0	-526,0	1.699,0

GRÁFICO 6.28

RESULTADOS DE TÚNEL DE SÓLLER



AUTOESTRADAS DE GALICIA

La Junta de Galicia otorgó la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación en régimen de peaje de las autopistas A Coruña - Carballo y Puxeiros - Val Miñor a Autoestradas de Galicia, Autopistas de Galicia, Concesionaria de la Xunta de Galicia, S.A., que se constituyó como sociedad el 30 de marzo de 1995.

La apertura al tráfico de la autopista A Coruña-Carballo se produjo el 31 de diciembre de 1997 y la de la autopista Puxeiros-Val Miñor el 25 de mayo de 1999. En 1998 ingresó peajes por 3,88 millones de euros con un resultado antes de impuestos de 0,13 millones de euros. En el año 2000, primer ejercicio completo con las dos autopistas en explotación, los ingresos de peaje fueron de 7 millones de euros y el resultado antes de impuestos fue de 1,60 millones de euros.

Durante los años de explotación el resultado antes de impuestos ha sido positivo, con incrementos hasta el ejercicio 2008, a partir del cual cambia la tendencia con alguna fluctuación.

En el ejercicio 2017, la sociedad concesionaria ha obtenido unos ingresos de peaje de 14,4 millones de euros con un resultado positivo antes de impuestos de 6,0 millones de euros.

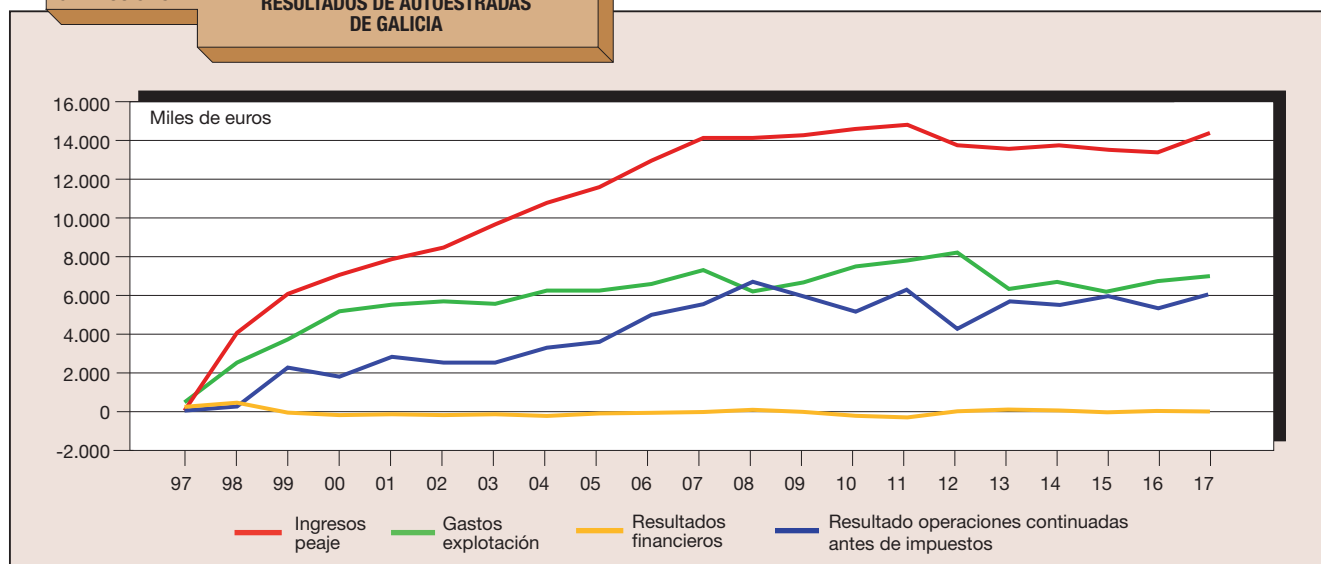
CUADRO 6.30

Resultados de Autoestradas de Galicia (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amtz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
1997	10,2	10,8	365,4	344,4	-	344,4	-	0,0
1998	3.880,1	151,5	2.435,3	1.596,3	2.402,8	661,1	271,7	126,2
1999	6.020,9	114,8	3.707,0	2.428,7	1.078,2	78,7	692,4	2.121,6
2000	7.042,1	119,0	5.123,6	2.037,4	1.260,3	4,2	818,6	1.599,9
2001	7.774,9	156,6	5.334,4	2.597,1	1.390,1	57,1	1.615,8	2.879,9
2002	8.445,3	146,5	5.497,6	3.094,2	1.510,0	50,1	944,1	2.578,4
2003	9.391,1	60,2	5.370,8	4.080,5	2.778,1	-34,7	1.313,3	2.581,0
2004	10.728,6	84,4	6.077,1	4.735,9	3.067,2	-142,1	1.598,8	3.125,4
2005	11.504,8	70,2	6.142,6	5.432,4	3.292,7	-58,1	1.352,6	3.434,2
2006	12.848,4	121,9	6.370,6	6.599,7	3.306,0	11,9	1.575,5	4.881,1
2007	14.172,8	113,4	7.179,5	7.106,7	3.368,1	71,2	1.427,5	5.237,3
2008	14.200,1	162,2	6.158,7	8.203,6	3.093,0	101,5	1.406,2	6.618,3
2009	14.262,6	1.585,6	6.726,3	9.121,9	3.093,0	-85,6	0,0	5.943,3
2010	14.796,6	1.615,2	7.337,6	9.074,2	3.710,0	-157,9	0,0	5.206,3
2011	14.920,8	113,1	7.600,7	7.433,2	604,1	-525,5	0,0	6.303,6
2012	13.826,8	214,8	8.141,1	5.900,5	1.346,3	-220,8	0,0	4.333,4
2013	13.471,5	51,0	6.436,1	7.086,4	1.322,0	-158,6	0,0	5.605,8
2014	13.523,2	34,7	6.695,9	6.862,0	1.334,7	-126,4	0,0	5.400,9
2015	13.327,7	28,0	5.919,9	7.435,8	1.322,0	-155,1	0,0	5.958,7
2016	13.287,2	26,4	6.651,0	6.662,6	1.326,0	-177,2	0,0	5.159,4
2017	14.449,4	20,0	6.954,2	7.515,1	1.322,0	-198,5	0,0	5.994,6

GRÁFICO 6.29

RESULTADOS DE AUTOESTRADAS DE GALICIA



TÚNELES DE ARTXANDA

La Diputación Foral de Vizcaya otorgó la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los referidos túneles, cuya puesta en servicio tuvo lugar en el mes de mayo de 2002, obteniendo en el período hasta el 31 de diciembre de dicho año unos ingresos de peaje de 1.828, 4 miles de euros.

En el ejercicio de 2003 ingresó por peajes 3.722,5 miles de euros, y en 2004, 3.541,3 miles de euros.

En 2006 ingresó por peajes 4.748,4 miles de euros, crecimiento del 12 por 100, experimentando unas pérdidas antes de impuestos de 786 mil euros. En 2007 ingresó por peajes 5.408,1 miles de euros, reduciendo a más de la mitad dichas pérdidas. En 2009 ingresó por peajes 5.331 miles de euros, disminución del 11,4 por 100 respecto al año precedente, experimentando unas pérdidas antes de impuestos de 1.518,6 miles de euros.

La concesión de Túneles de Artxanda revirtió a la Diputación Foral de Vizcaya el 29 de octubre de 2010, obteniendo a cambio el coste de la infraestructura, valorada en 64,2 millones de euros. Esta cifra figura en cuentas en «Otros ingresos de explotación» por el producto de la reversión, contabilizando, simultáneamente, un deterioro de 77,54 miles de euros. Los ingresos de peaje incluyen los obtenidos hasta el 29 de octubre de 2010. La sociedad concesionaria realizó la gestión de la infraestructura por encargo de la referida Diputación durante un periodo de transición. En el ejercicio de 2011 los ingresos alcanzaron la cifra de 4,3 millones de euros, con un beneficio antes de impuesto de 1,1 millones de euros.

La Diputación Foral de Vizcaya convocó un concurso, adjudicado el 31 de mayo de 2012, para la conservación y explotación de los túneles por dos años. Más tarde se convocó un nuevo concurso con los mismos fines y por un periodo de ocho años, cuyo contrato se formalizó el 24 de mayo de 2013.

No se disponen datos de la explotación de la infraestructura con el nuevo sistema de gestión.

CUADRO 6.31

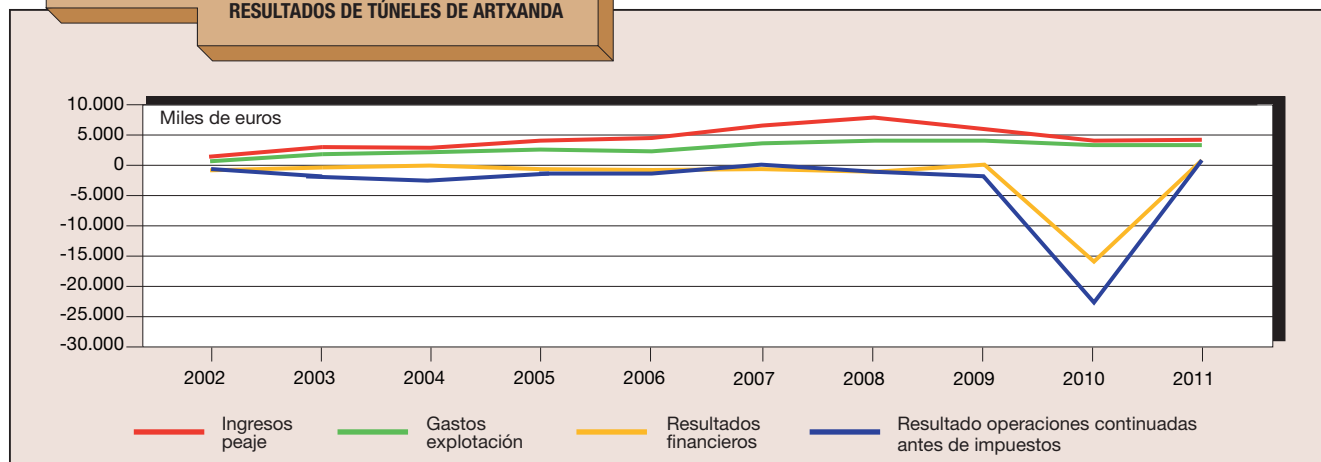
Resultados de Túneles de Artxanda (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amrtz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amrtz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
2002	1.828,4	46,1	1.257,6	616,9	169,3	-862,7	0,0	-415,1
2003	3.722,5	92,2	2.987,9	826,8	1.747,6	-130,8	0,0	-1.051,6
2004	3.541,3	90,0	3.228,7	402,6	2.020,5	-139,4	0,0	-1.757,3
2005	4.269,0	69,0	2.953,2	1.384,8	1.976,5	-574,0	445,2	-720,5
2006	4.748,4	84,9	3.149,1	1.684,2	2.056,5	-413,7	0,0	-786,0
2007	5.408,1	94,2	3.142,1	2.360,2	2.077,4	-608,0	0,0	-325,2
2008	6.019,0	111,1	3.672,1	2.458,0	2.383,0	-786,5	0,0	-711,5
2009	5.330,9	124,0	3.546,8	1.908,1	3.390,0	-36,0	-0,7	-1.518,6
2010	4.434,3	73.608,3	3.608,7	74.433,9	2.788,0	-16.294,1	-77.542,3	-22.190,5
2011	4.339,0	1,0	3.015,1	1.324,9	0,0	30,9	-234,0	1.121,8
2011	4.339,0	1,0	3.015,1	1.324,9	0,0	30,9	-234,0	1.121,8

- (1) Los ingresos de Tunel de Archanda incluyen los de peaje hasta 29 de octubre de 2010, fecha en la que la concesión revirtió a la Diputación Foral de Vizcaya obteniendo el coste de la infraestructura de 64,2 miles de euros. Figuran en "Otros ingresos de explotación" el resultado de la reversión, contabilizando, simultáneamente un deterioro de 77,54 miles de euros. Desde dicha fecha la sociedad realiza la explotación como gestión encargada de la referida Diputación.
- (2) No se dispone de datos de los Túneles de Archanda en su nueva forma de gestión

GRÁFICO 6.30

RESULTADOS DE TÚNELES DE ARTXANDA



Bidegi es una sociedad pública foral creada por la Diputación Foral de Guipúzcoa que desde el 6 de junio de 2003 ostenta la concesión de la autopista A-8 entre Ermua y la frontera francesa. Ostenta, también, la concesión de la autopista AP-1 desde el límite de provincia con Álava (túnel de Arlaban) hasta la conexión con la autopista A-8, en Eibar, cuyo tramo A-8 - Bergara Norte se puso en servicio el 20 de diciembre de 2003, el de Bergara Norte-Bergara Sur el 29 de julio de 2004 y la continuación hasta Arrasate el 29 de julio de 2005.

En el año 2010 el resultado del ejercicio antes de impuestos ha sido de 49,5 millones de euros. En 2011 este resultado fue negativo, de 3,7 millones de euros. En 2012 se obtuvieron 100,41 millones de euros de ingresos de peaje y el resultado antes de impuestos fue de 18,2 millones de euros.

En el ejercicio 2014, la sociedad concesionaria tuvo unos ingresos de peaje de 97.230,4 millones de euros con un resultado antes de impuestos de 20.598,4 millones de euros.

Desde dicho ejercicio, no se dispone de las cifras de esta sociedad concesionaria, por no haberlas facilitado la misma.

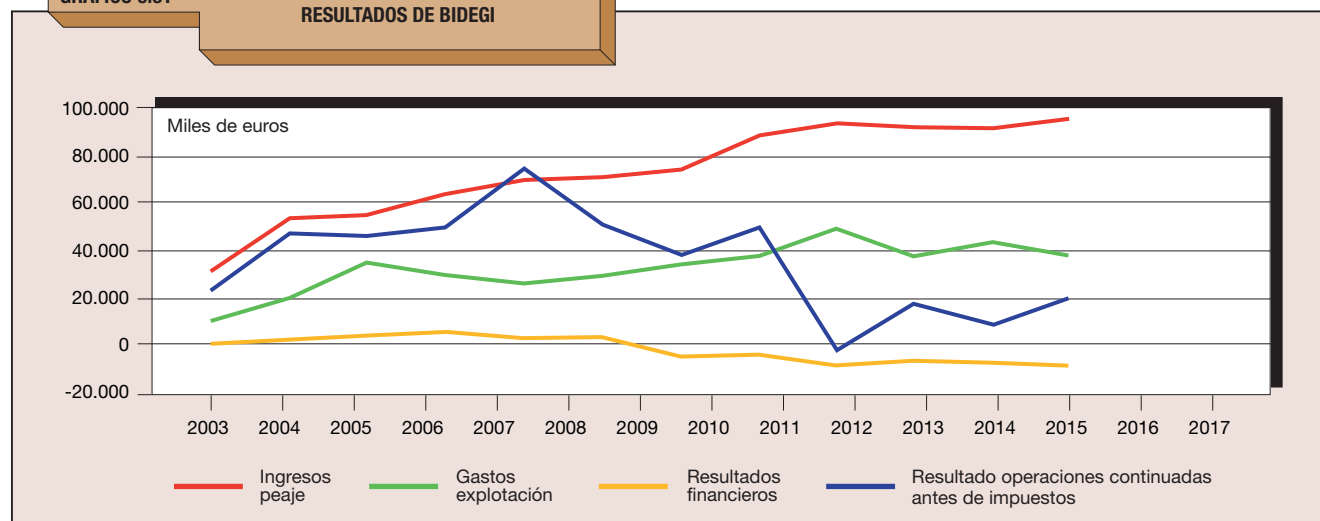
CUADRO 6.32
Resultados de Bidegi (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortiz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
2003	29.591,6	3.239,2	10.850,1	21.980,7	0,0	154,5	-2,2	22.133,0
2004	54.232,9	13.059,9	21.319,0	45.973,8	0,0	976,5	-0,3	46.950,0
2005	58.335,4	9.883,7	34.815,8	33.403,3	0,0	1.692,1	11.421,5	46.516,9
2006	64.953,4	9.761,8	26.730,9	47.984,3	11.607,8	2.981,5	11.718,1	51.076,1
2007	68.305,9	10.065,1	23.102,2	55.268,8	11.707,6	1.021,5	30.517,3	75.100,0
2008	69.276,8	10.497,8	25.169,9	54.604,7	6.463,5	2.112,0	-60,5	50.192,7
2009	74.230,8	11.038,0	32.814,3	52.454,5	7.962,4	-5.108,2	-13,3	39.370,6
2010	88.363,5	23.405,2	36.250,0	75.518,7	21.004,4	-5.030,6	0,0	49.483,7
2011	93.593,8	8.970,7	48.037,6	54.526,9	47.613,0	-10.642,9	0,0	-3.729,0
2012	91.204,8	9.215,9	37.384,5	63.036,2	37.007,4	-7.866,2	0,0	18.162,6
2013	90.461,7	8.863,6	43.617,1	55.708,2	37.220,2	-9.608,0	81,7	8.961,7
2014	97.230,4	8.512,2	37.522,3	68.220,3	37.404,1	-10.217,8	0,0	20.598,4
2015	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-

(*) Desde 2014, no se dispone de las cifras de esta sociedad concesionaria, por lo que no figuran recogidas en esta memoria.

GRÁFICO 6.31

RESULTADOS DE BIDEGI



INVICAT

El Real Decreto 902/1995, de 2 de junio, traspasó a la Generalidad de Cataluña la titularidad de las autopistas A-17 Meridiana-Montmeló, ahora (C-33) y A-19 Montgat-Conexión con la carretera GI-600 de Blanes a Hostalric, ahora (C-31) y (C-32), que se constituyó en administración concedente de las citadas autopistas. El Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, segregó y dio de baja en la red de carreteras del Estado los itinerarios de las autopistas señaladas anteriormente, de la concesión unificada que ostentaba Autopistas Concesionaria Española, S.A. (Acesa).

El Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto, autorizó la escisión parcial de Acesa a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A (Invicat), habiéndolo autorizado el 12 de diciembre de 2010 la Generalidad de Cataluña por Acuerdo de Gobierno. Invicat se constituyó el 11 de mayo de 2009, siendo sus acciones propiedad de un accionista único, Abertis Infraestructuras, S.A. (Abertis), al igual que las de Acesa.

Las cifras de Invicat en 2010 corresponden a la parte autonómica segregada de las cuentas de Acesa, con efectos contables desde el día 1 de enero de 2010. Ese ejercicio sus ingresos de peaje alcanzaron la cifra de 94,5 millones de euros y de 54,1 millones de beneficio antes de impuestos.

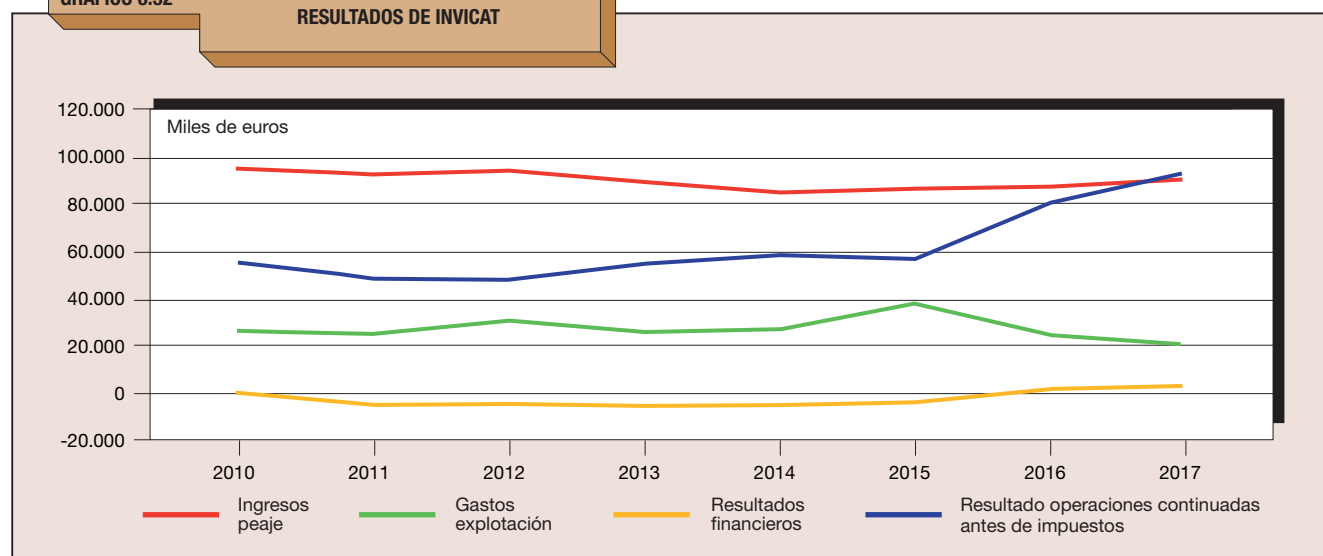
En el año 2017 los ingresos de peaje han ascendido a 90,5 millones de euros, y el resultado antes de impuestos a 93,5 millones de euros.

CUADRO 6.33
Resultados de Invicat (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
2010	94.498,0	11.728,0	27.490,0	78.736,0	23.828,0	-764,0	0,0	54.144,0
2011	91.313,0	10.265,0	24.791,0	76.787,0	22.599,0	-6.588,0	0,0	47.600,0
2012	92.263,0	15.363,0	30.041,0	77.585,0	24.737,0	-6.190,0	-611,0	46.047,0
2013	87.576,0	22.251,0	23.097,0	86.730,0	22.521,0	-7.131,0	-16,0	57.062,0
2014	83.442,0	30.315,0	24.642,0	89.115,0	24.473,0	-5.975,0	0,0	58.667,0
2015	85.481,0	34.263,0	37.918,0	81.826,0	22.455,0	-3.228,0	-2,0	56.141,0
2016	87.881,0	37.687,0	24.042,0	101.526,0	25.257,0	2.927,0	-12,0	79.184,0
2017	90.504,0	42.317,0	19.534,0	113.287,0	26.200,0	6.420,0	0,0	93.507,0

GRÁFICO 6.32

RESULTADOS DE INVICAT



TUNELS DE BARCELONA I CADÍ

Tunels de Barcelona i Cadí, Concessionaria de la Generalitat de Catalunya, se constituí el dia 18 de desembre de 2012 integrant les concessions de les Túneles de Valldriera (anterior concessionaria Tabasa) i el Túnel del Cadí (explorada per la societat del mateix nom), el detall figura sota els epígrafs «Túnel del Cadí» i «Tabasa» de este mateix capítol. El grup matriz de esta societat, Abertis, resultó adjudicatari del concurs convocat per la Generalitat de Catalunya per a l'explotació durant 25 anys de ambdues infraestructures.

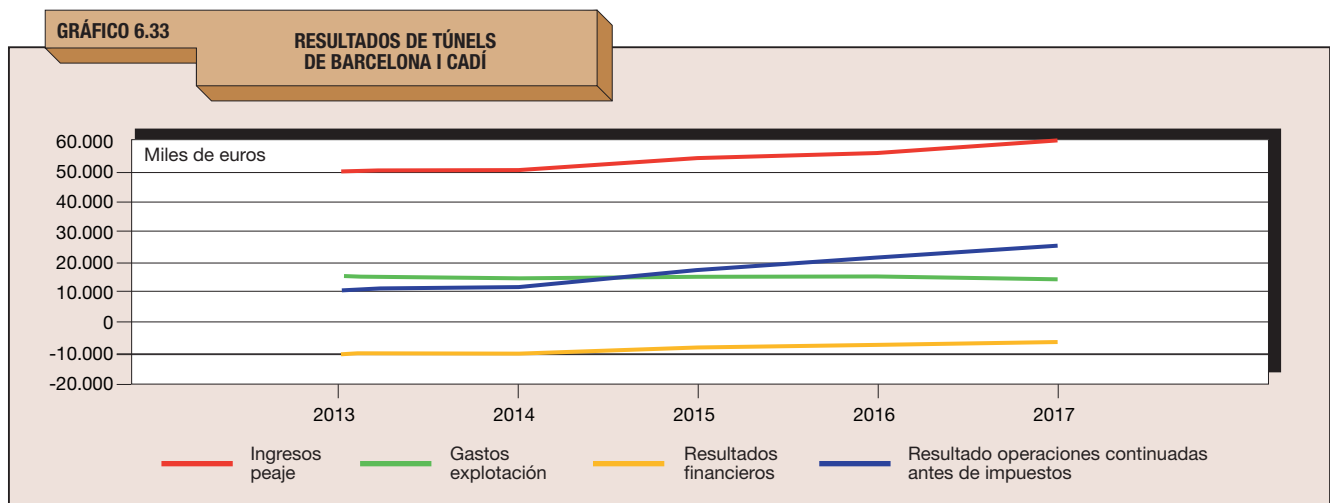
En el seu primer exercici d'explotació, any 2013, les dades d'ingressos de peaje i de resultats positius abans d'impostos foren de 49,6 milions d'euros i 9,7 milions d'euros, respectivament.

En l'any 2017 dites dades aspienden a 59,7 milions d'euros i 25,5 milions d'euros, respectivament.

CUADRO 6.34
Resultados de Túneles de Barcelona i Cadí (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de amortz. autop. y deterioro y Rdo. enajenación inmovilizado	Dot. amortiz. inversión en autopista	Resultados financieros	Deterioro y resultado enajenac. inmovilizado.	Resultado operaciones continuadas antes impuestos
2013	49.633,1	473,8	15.769,2	34.337,7	15.280,7	-9.342,5	1,8	9.716,3
2014	51.123,5	486,3	14.440,9	37.168,9	15.312,9	-9.427,2	0,0	12.428,8
2015	54.265,4	425,4	15.328,1	39.362,7	15.280,5	-6.281,4	0,0	17.800,8
2016	57.571,0	354,0	14.452,0	43.473,0	15.280,0	-5.166,0	0,0	23.027,0
2017	59.727,0	417,0	14.523,0	45.621,0	15.499,0	-4.637,0	0,0	25.485,0

(*) Túneles de Barcelona i Cadí se constituí el dia 18 de desembre de 2012 integrant les concessions Túneles de Valldriera (Tabasa) i Túnel del Cadí.



7. INFORMACIÓN BURSÁTIL

1. SOCIEDADES QUE COTIZAN EN BOLSA

Ya en el año 2009 habían dejado de cotizar en bolsa las sociedades concesionarias que antes lo hacían, siendo las sociedades propietarias de sus acciones las que cotizan, situación que continua en la actualidad.

La sociedad Cintra, Concesiones de Infraestructuras y Transportes, S.A., pasó a cotizar con la nueva denominación social de Ferrovial en el mes diciembre de 2009.

En las tablas y gráficos que figuran a continuación se incluye la evolución en bolsa de Abertis, Ferrovial y Sacyr, sociedades matrices propietarias del capital social de concesionarias de autopistas.

En el cuadro 7.1 se reflejan las cotizaciones más significativas alcanzadas por dichas sociedades en el ejercicio 2017 con las cotizaciones mensuales de las mismas, incluyéndose también la evolución del índice general Ibex.35 en el citado gráfico.

CUADRO 7.1
Cotizaciones y volúmenes negociados

Cotizaciones más significativas (euros) y frecuencia de negociación					
Sociedad	Max 2017	Min 2017	Cierre 2017	Cierre 2016	% días cotizac./año
Abertis	19,06	13,25	18,55	13,30	100,0
Ferrovial	20,75	16,75	18,93	17,00	100,0
Sacyr	2,75	1,92	2,36	2,22	100,0

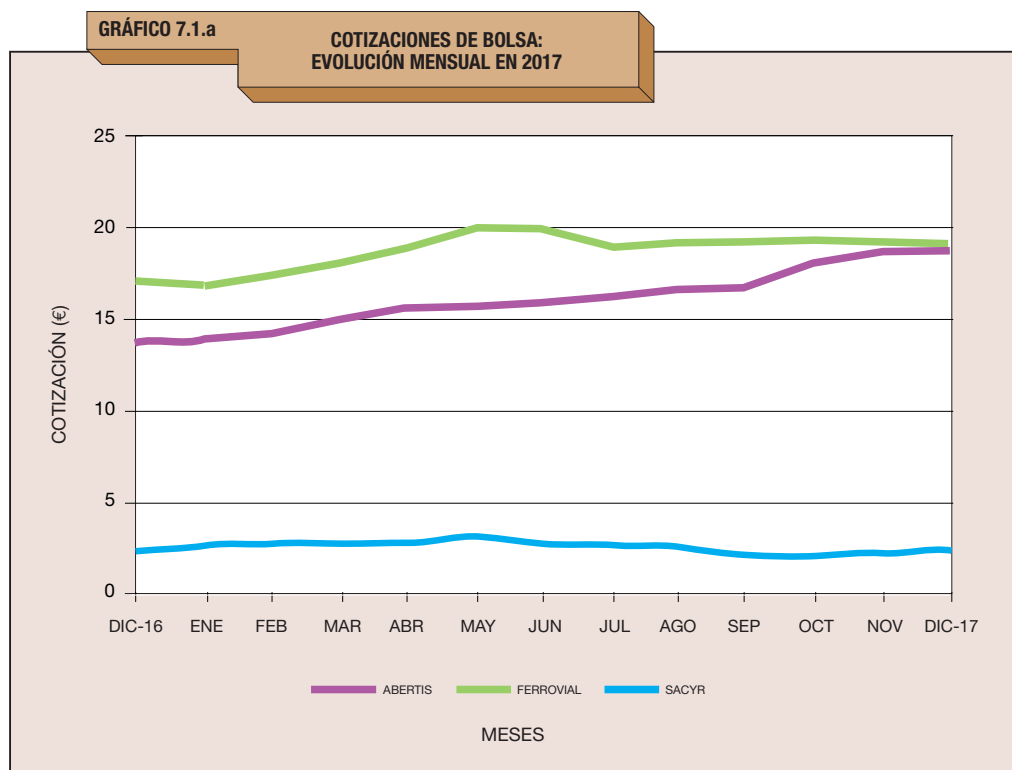
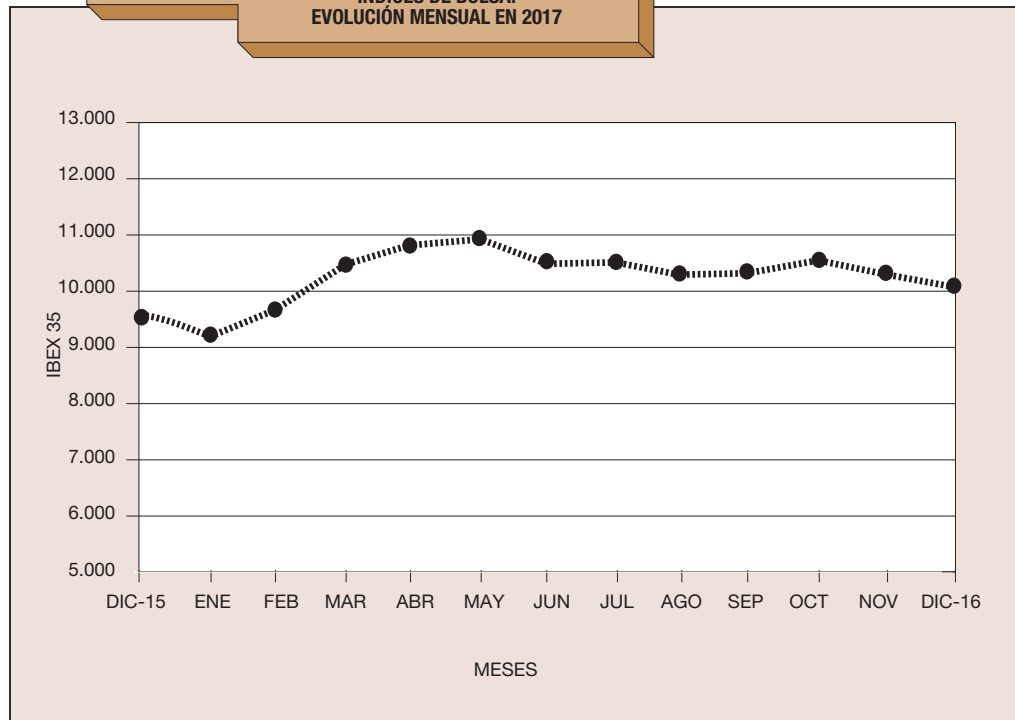


GRÁFICO 7.1.b

ÍNDICES DE BOLSA:
EVOLUCIÓN MENSUAL EN 2017



2. AMPLIACIONES Y REDUCCIONES DE CAPITAL

No se han producido, en el ejercicio, variaciones en el capital social.

3. DIVIDENDOS REPARTIDOS

Los dividendos repartidos por las sociedades concesionarias con cargo al ejercicio 2017 se reseñan en el cuadro 7.3, en el que también se reflejan los beneficios obtenidos (después del impuesto de sociedades), y la variación neta de tesorería según el estado contable de flujo de efectivo de la sociedad concesionaria.

CUADRO 7.2
Flujo neto de efectivo, beneficios y dividendos (ejercicio 2017 miles de euros)

Sociedad	Variación del flujo neto contable de efectivo 2017/2016	Beneficio después de impuestos	Dividendo
Acesa	-77,0	297.969,0	297.969,0
AP-1 Europistas	5.846,1	24.289,1	16.544,9
Iberpistas	-5,0	-7.891,0	0,0
Aumar	-476,0	117.159,0	117.159,0
Avasa	8,0	41.257,0	0,0
Audasa	-100.782,5	44.012,8	44.012,8
Aucalsa	2.256,1	5.124,5	4.612,0

8. AUTOVÍAS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN



1. ASPECTOS GENERALES

El 15 de julio de 2005, el Consejo de Ministros de aprobó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), que define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020). En su capítulo 6, "Prioridades y ámbitos de actuación sectoriales", apartado 6.3.2.4, "Seguridad, conservación y explotación", se establece entre otros, un programa de adecuación, reforma y conservación de autovías de primera generación. Este programa tiene por objeto mejorar las condiciones de estas infraestructuras, que se construyeron, en su mayor parte, por duplicación de trazados ya existentes, lo que hace necesario acometer su mejora y acondicionamiento ante el aumento del tráfico que soportan, la velocidad de circulación y el número de accidentes. En el programa se establece la necesidad de buscar una fórmula que permita adelantar en lo posible la financiación de las actuaciones necesarias, dado el elevado coste de las mismas.

La fórmula adoptada para esta financiación fue la concesión de obras públicas, al amparo de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas.

Durante 2007 se adjudicaron un total de diez concursos con once tramos de autovías para conservación y explotación, así como para la realización de las obras de acondicionamiento necesarias para su puesta al día, teniendo como contrapartida el pago por parte de la Administración de un canon periódico en función de la demanda real, siendo el plazo concesional de 19 años en todos los casos. Dicho canon se verá afectado por una serie de indicadores de calidad que reflejan el estado estructural y superficial de la vía.

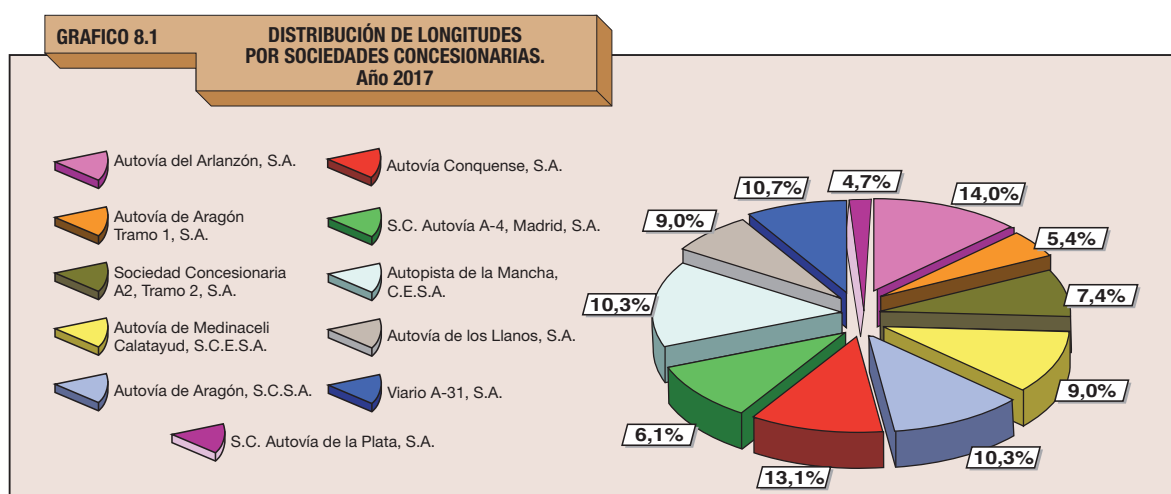
La Delegación del Gobierno tiene atribuidas las funciones de control del cumplimiento de las obligaciones de carácter económico financiero contempladas en los contratos con las sociedades adjudicatarias de estos concursos, de acuerdo con la resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de 21 de junio de 2007, encontrándose entre ellas emitir un informe anual de las cuentas de la sociedad concesionaria que la entidad debe presentar junto con las mismas a su Junta General, adjuntándolo a la Memoria. Cumpliendo el citado mandato el informe de las cuentas del ejercicio 2017 ha sido emitido por parte de esta Delegación del Gobierno para cada una de estas sociedades concesionarias.

En base a la ley 30/2007, de 30 de octubre de contratos del Sector Público, con fecha 18 de septiembre de 2012 se procedió a la adjudicación del contrato "Ejecución, conservación y explotación de la autovía de la Plata (A-66) entre Benavente y Zamora" al grupo licitador integrado por Cintra Infraestructuras, S.A., Acciona Infraestructuras, S.A. y Meridiam Infrastructure Finance II, S.A.R.L., el cual constituyó el 15 de noviembre de 2012 la sociedad "Sociedad Concesio-

CUADRO 8.1

Longitud de autovías concedidas. Año 2017

Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Porcentaje
Autovía del Arlanzón, S.A.	146,0	14,0%
Autovía de Aragón-Tramo 1, S.A.	56,1	5,4%
Sociedad Concesionaria A2, Tramo 2, S.A.	77,5	7,4%
Autovía de Medinaceli-Calatayud, S.C.E.S.A.	93,3	9,0%
Autovía de Aragón, S.C.S.A.	107,2	10,3%
Autovía Conquense, S.A.	136,6	13,1%
S.C. Autovía A-4 Madrid, S.A.	63,7	6,1%
Autopista de la Mancha, C.E.S.A.	107,0	10,3%
Autovía de los Llanos, S.A.	94,2	9,0%
Viario A-31, S.A.	111,4	10,7%
S.C. Autovía de la Plata, S.A.	49,0	4,7%
TOTAL	1.042,0	100,0%



naria Autovía de la Plata, S.A.”, que suscribió el 14 de diciembre del mismo año, con la Administración General del Estado el contrato de concesión de obra pública.

Este contrato contempla, al igual que los anteriores, la conservación y explotación de la vía, pero también incluye obras de nueva construcción. El sistema de pago por parte de la Administración General del Estado se basa en las mediciones de diferentes indicadores de calidad de la vía, pero a diferencia de los contratos anteriores dicho canon no depende de la demanda, se trata de un pago por disponibilidad. La duración del contrato es de 30 años.

De la misma forma que en los casos anteriores, el Delegado del Gobierno tiene atribuidas las funciones de vigilancia del cumplimiento de las obligaciones del concesionario, en virtud de la cláusula 23.1.h) del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

La longitud total concesionada es de 1.042 kilómetros, figurando en el cuadro 8.1 la longitud de autovía en régimen de concesión que corresponde a cada sociedad concesionaria y los porcentajes que suponen sobre el total del sector, reflejándose estos últimos en el gráfico 8.1. Esta longitud ha permanecido sin variación desde el año 2007 hasta la adjudicación del tramo Benavente-Zamora de la autovía A-66 en el año 2012. En el cuadro 8.2 figura la denominación de las sociedades concesionarias que explotan y conservan las autovías concedidas y su longitud. Se completa esta información con un mapa de España en el que figura el trazado de las dichas autovías junto al de las restantes vías de gran capacidad.

CUADRO 8.2

Longitud por itinerarios de autovías en régimen de concesión. Año 2017

Denominación autovía		Sociedad Concesionaria	Tramo Concedidos	Longitud (km) Del tramo
Red Española	Red Europea			
A-1	E-05	Autovía del Arlanzón, S.A.	Santo Tomé del Puerto - Burgos (p.k. 101,0 a p.k. 247,0)	146,0
A-2	E-90	Autovía de Aragón-Tramo 1, S.A.	Madrid - conexión R-2 (p.k. 5,9 a p.k. 62,0)	56,1
A-2	E-90	Sociedad Concesionaria A2, Tramo 2, S.A.	Conexión R-2 - L.Prov. Soria/Guadalajara (p.k. 62,0 a p.k. 139,5)	77,5
A-2	E-90	Autovía de Medinaceli-Calatayud, S.C.E.S.A.	L.Prov. Soria/Guadalajara-Calatayud (p.k. 139,5 a p.k. 232,8)	93,3
A-2	E-90	Autovía de Aragón, S.C.S.A.	Calatayud - Alfajarín (p.k. 232,8 a p.k. 340,0)	107,2
A-3	E-901	Autovía Conquense, S.A.	L.Prov. Madrid/Cuenca - conexión A-31 (p.k. 70,70 a p.k. 177,53)	106,8
A-4	E-05	S.C. Autovía A-4 Madrid, S.A.	Madrid - conexión R-4 (p.k. 3,78 a p.k. 67,5)	63,7
A-4	E-05	Autopista de la Mancha, C.E.S.A.	Puerto Lápice - L.Prov. C. Real/Jaén (p.k. 138,0 a p.k. 245,0)	107,0
A-31		Autovía Conquense, S.A.	Conexión A-3 - L.Prov. Cuenca/Albacete (p.k. 0,0 a p.k. 29,80)	29,8
A-31		Autovía de los Llanos, S.A.	L.Prov. Cuenca/Albacete - Bonete (p.k. 29,80 a p.k. 124)	94,2
A-31		Viario A-31, S.A.	Bonete - Alicante (p.k. 124,0 a p.k. 235,4)	111,4
A-66		S.C. Autovía de la Plata, S.A	Benavente - Zamora	49,0
TOTAL KILÓMETROS DE AUTOVÍAS CONCEDIDAS				1.042,0

2. RÉGIMEN JURÍDICO VIGENTE

Las principales normas jurídicas de aplicación a las concesiones de adecuación, reforma y conservación de autovías y a las sociedades concesionarias de las mismas, son las siguientes:

- Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (BOE 148/2000). Corrección de errores BOE 227/2000
- Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de 21 de junio de 2007, sobre asunción de potestades no específicamente atribuidas a un órgano concreto de la Administración General del Estado en los pliegos de cláusulas administrativas particulares que rigen los contratos de concesión de obras públicas para la conservación y explotación de autovías.
- Pliegos de prescripciones técnicas particulares.
- Pliegos de cláusulas administrativas particulares
- Contratos de concesión.
- Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2010 (BOE 309/2009).
- Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal de los derechos de los usuarios y del mercado postal (BOE 318/2010).

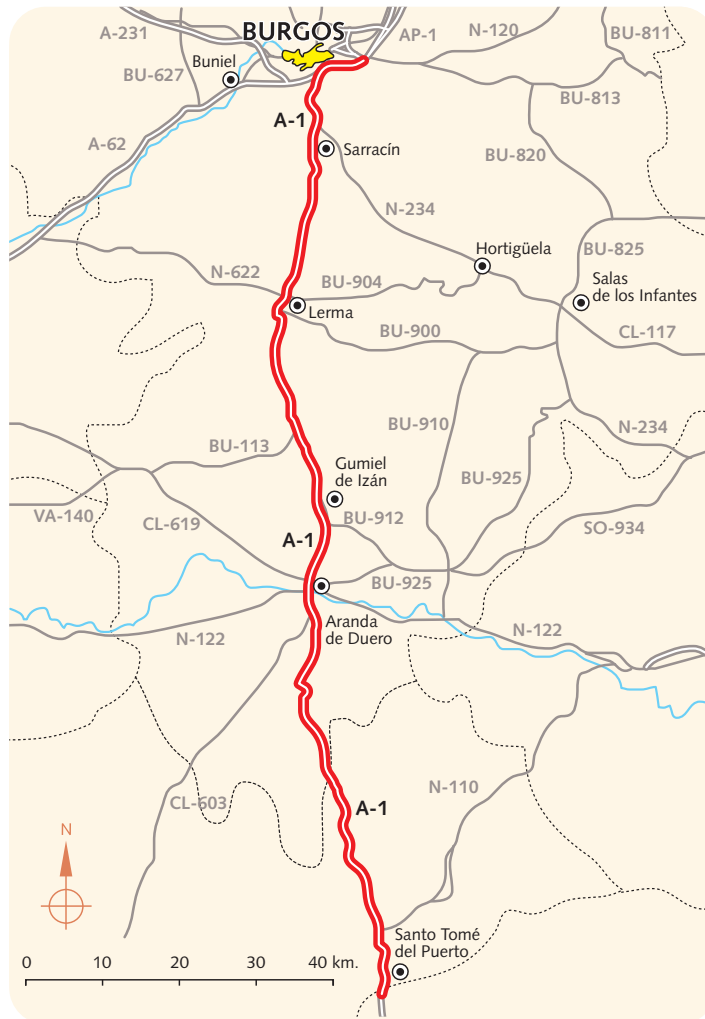
En el caso del contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación de la A-66 entre Benavente y Zamora, las principales normas jurídicas de aplicación son:

- Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público
- Real decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público
- Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en lo que no se oponga a la Ley de Contratos del Sector Público
- Pliego de prescripciones técnicas particulares.
- Pliego de cláusulas administrativas particulares
- Contrato de concesión.

3. DATOS IDENTIFICATIVOS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS



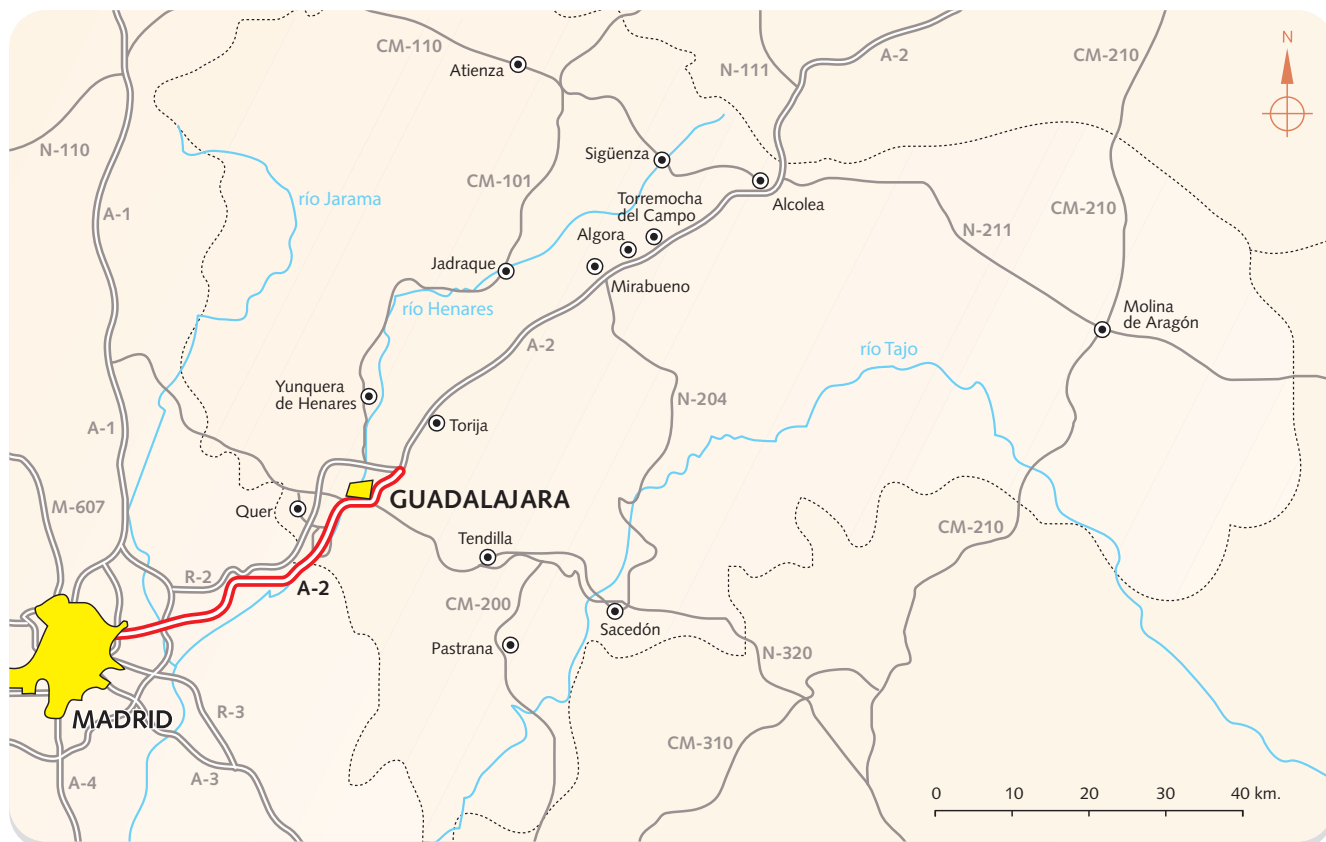
AUTOVÍA A-1 TRAMO SANTO TOMÉ DEL PUERTO - BURGOS



AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.	
Tramo de contrato:	A-1, tramo: Santo Tomé del Puerto-Burgos Del p. k. 101,0 al p. k. 247,0
Domicilio social:	Crta Madrid-irún (A-1) Km 233 Avda. Los Pedernales s/n - P. I. Los Pedernales 09195 Villagonzalo Pedernales (Burgos)
Presidente:	Rafael Gómez del Río
Director General:	José Miguel González Gómez-Navarro
Accionistas:	Sacyr Vallehermoso, S.A. (50%) Valoriza Conservación de Infraestructuras, S. A. (5%) Marguerite Silver, B. V. (45%)
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Ficha final contrato:	26 de diciembre de 2026
Capital social:	23,7 millones de €
Resultados después de impuestos:	8,8 millones de €
Precio de contrato:	632,7 millones de €

AUTOVÍA A-2

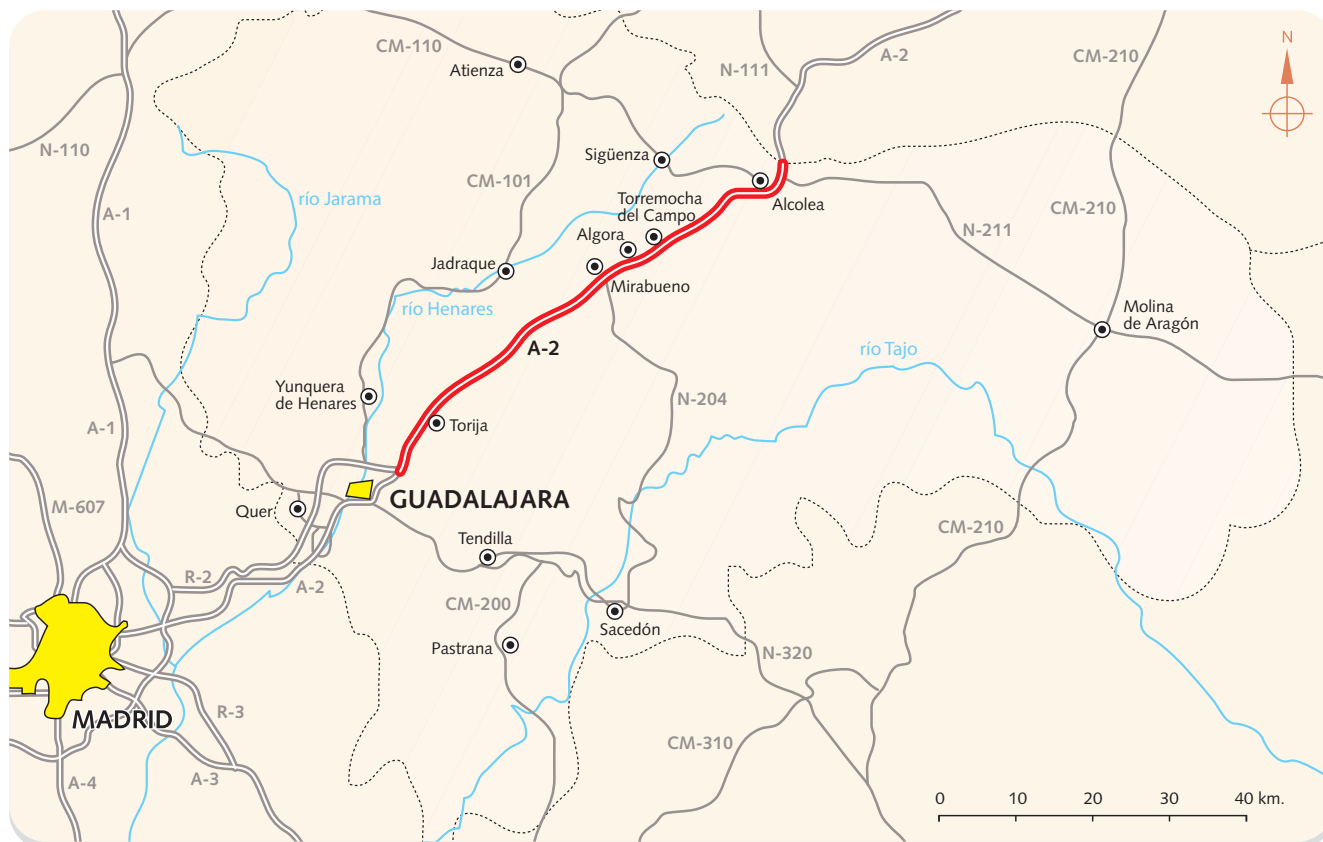
TRAMO MADRID - R-2



AUTOVÍA DE ARAGÓN-TRAMO 1, S.A.	
Tramo de contrato:	A-2, tramo: Madrid-Conexión R-2 Del p.k. 5,9 al p.k. 62,0
Domicilio social:	Paseo de la Castellana, nº 259-D (Torre Espacio) 28046 Madrid.
Presidente:	Raúl Barrueco González
Director General:	Alfonso Mena Loranca
Accionistas:	DIF Infra 4 Spain B.V (45%) Obrascon - Huarte Lain, S.A. (25%) Asfaltos y Construcciones Elsan, S.A. (25%) Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA) (5%)
Fecha de adjudicación:	06-11-2007
Fecha final contrato:	26 de diciembre de 2026
Capital social:	42,6 millones de €
Resultados después de impuestos:	9,2 millones de €
Precio del contrato:	523,7 millones de €

AUTOVÍA A-2

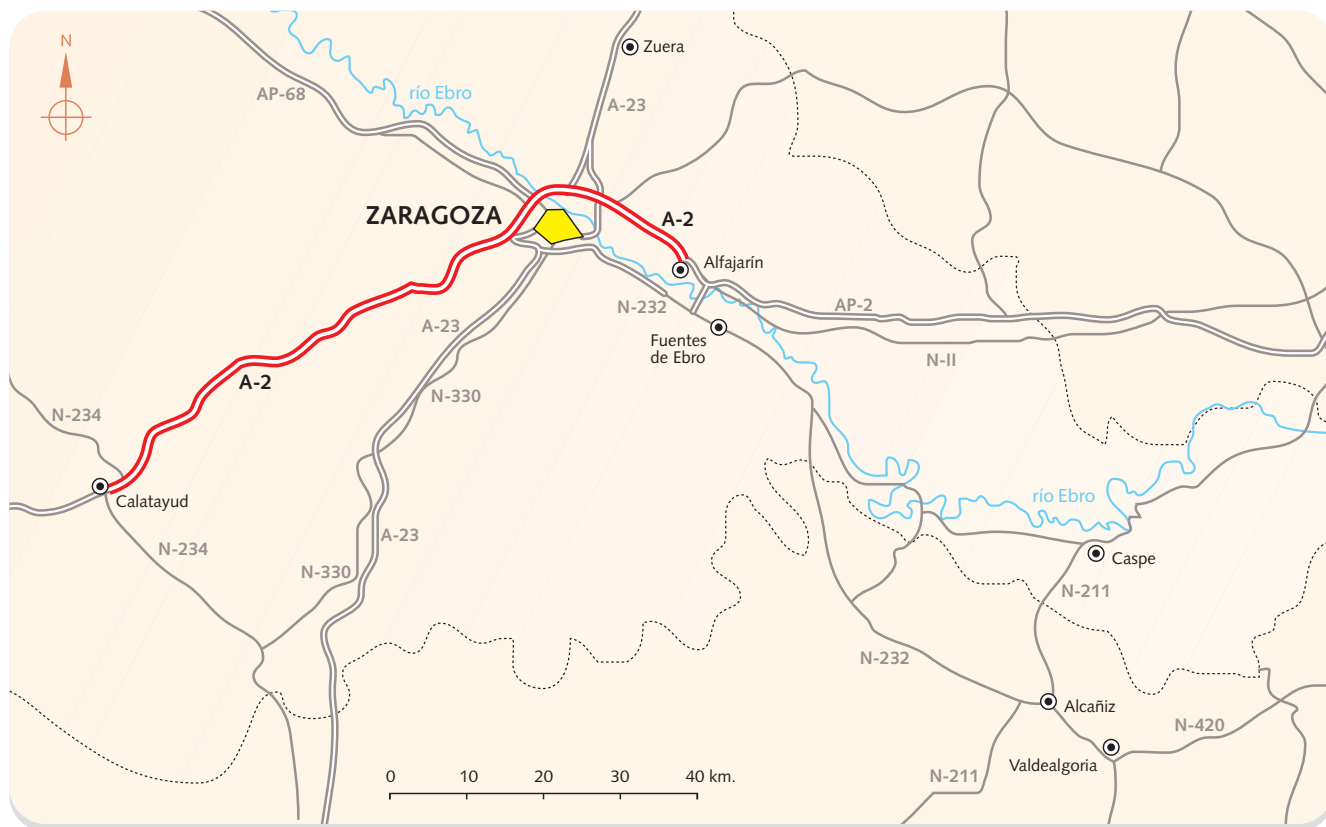
TRAMO R-2 - L.P. SORIA/GUADALAJARA



SOCIEDAD CONCESIONARIA A2, TRAMO 2, S.A.	
Tramo de contrato:	A-2, tramo: Conexión R-2 -L.Pr. Soria/Guadalajara Del p. k. 62,0 al p. k. 139,5
Domicilio social:	Crta. A-2 -km 73,5 19190 Torija-Guadalajara
Presidente:	Antonio Pérez de Arenaza Lamana
Director General:	Esther Madrigal Díez
Accionista único:	Acciona, S.A.
Fecha de adjudicación:	07-11-2007
Fecha final contrato:	26 de diciembre de 2026
Capital social:	14,8 millones de €
Resultados después de impuestos:	3,4 millones de €
Precio del contrato:	406,6 millones de €

AUTOVÍA A-2

TRAMO CALATAYUD - ALFAJARÍN



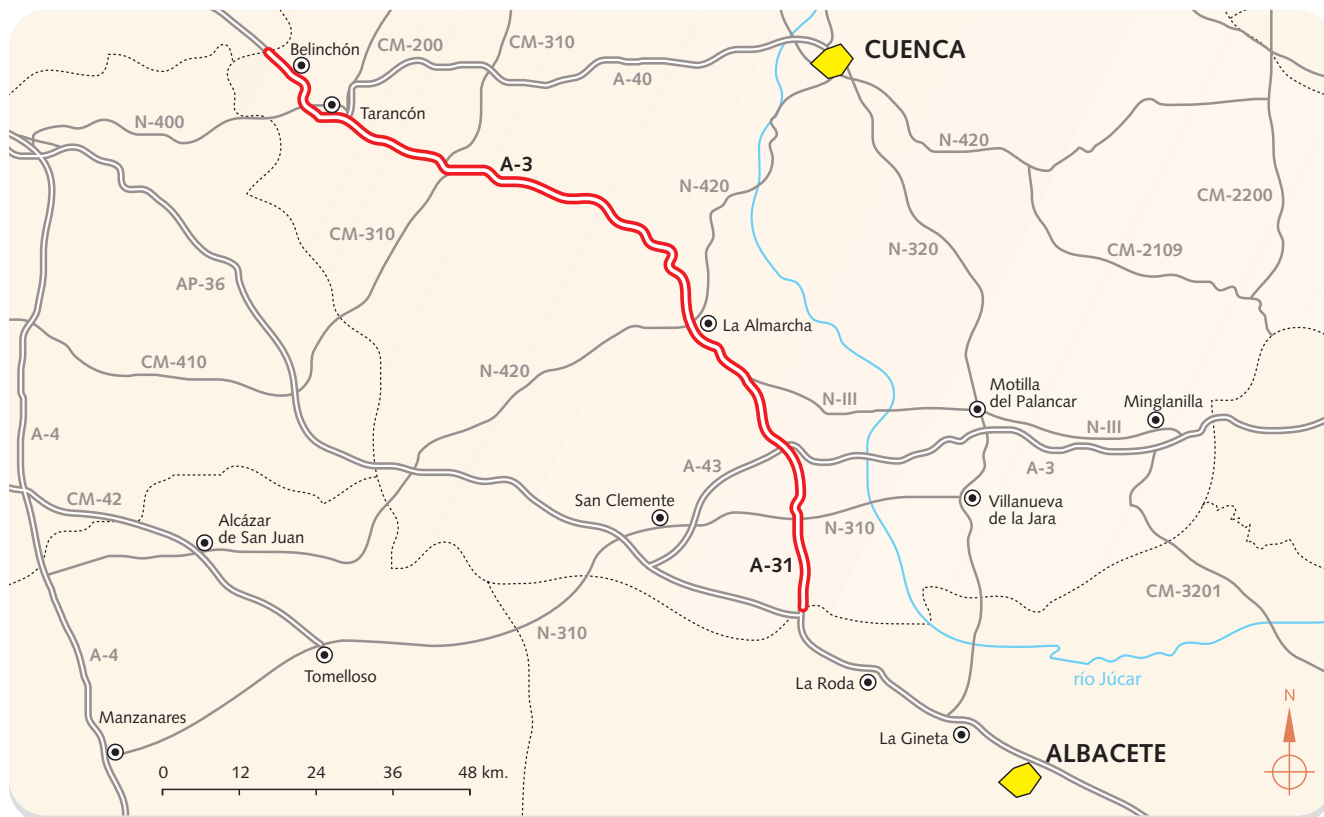
AUTOVÍA DE ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	
Tramo de contrato:	A-2, tramo: Calatayud-Alfajarín Del p.k. 232,8 al p.k. 340,0
Domicilio social:	C/ Príncipe de Vergara nº 135 28002 Madrid
Presidente:	Salvador Urquía Grande
Director General:	José del Pino Álvarez
Accionistas:	Grupo Ferrovial, S.A. (15%) Ferroser Infraestructuras, S.A. (60%) Ferrovial Agroman, S.A. (25%)
Fecha de adjudicación:	19-10-2007
Fecha final contrato:	3 de diciembre de 2026
Capital social:	18,9 millones de €
Resultados después de impuestos:	7,5 millones de €
Precio del contrato:	539,5 millones de €

AUTOVÍA A-3

TRAMO L.P. MADRID/CUENCA - A-31

AUTOVÍA A-31

TRAMO A-3 - L.P. CUENCA/ALBACETE



AUTOVÍA CONQUENSE, S.A.	
Tramo de contrato:	A-3, tramo: L.Pr. Madrid/Cuenca–conexión A-31 Del p.k.70,7 al p.k.177,5 A-31, tramo: Conexión A-3-L.Pr. Cuenca/Albacete Del p.k.0,0 al p.k.29,8
Domicilio social:	C/ Pedro Teixeira nº 8 4ª planta. 28020 Madrid.
Presidente:	Gerardo Cruz Serrano
Director General:	Francisco Mejías García
Accionistas:	FCC Construcción, S. A.
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Fecha final contrato:	26 de diciembre de 2026
Capital social:	12,2 millones de €
Resultados después de impuestos:	2,9 millones de €
Precio de contrato:	389,9 millones de €

AUTOVÍA A-4

MADRID - P.K. 67,5 (R-4)

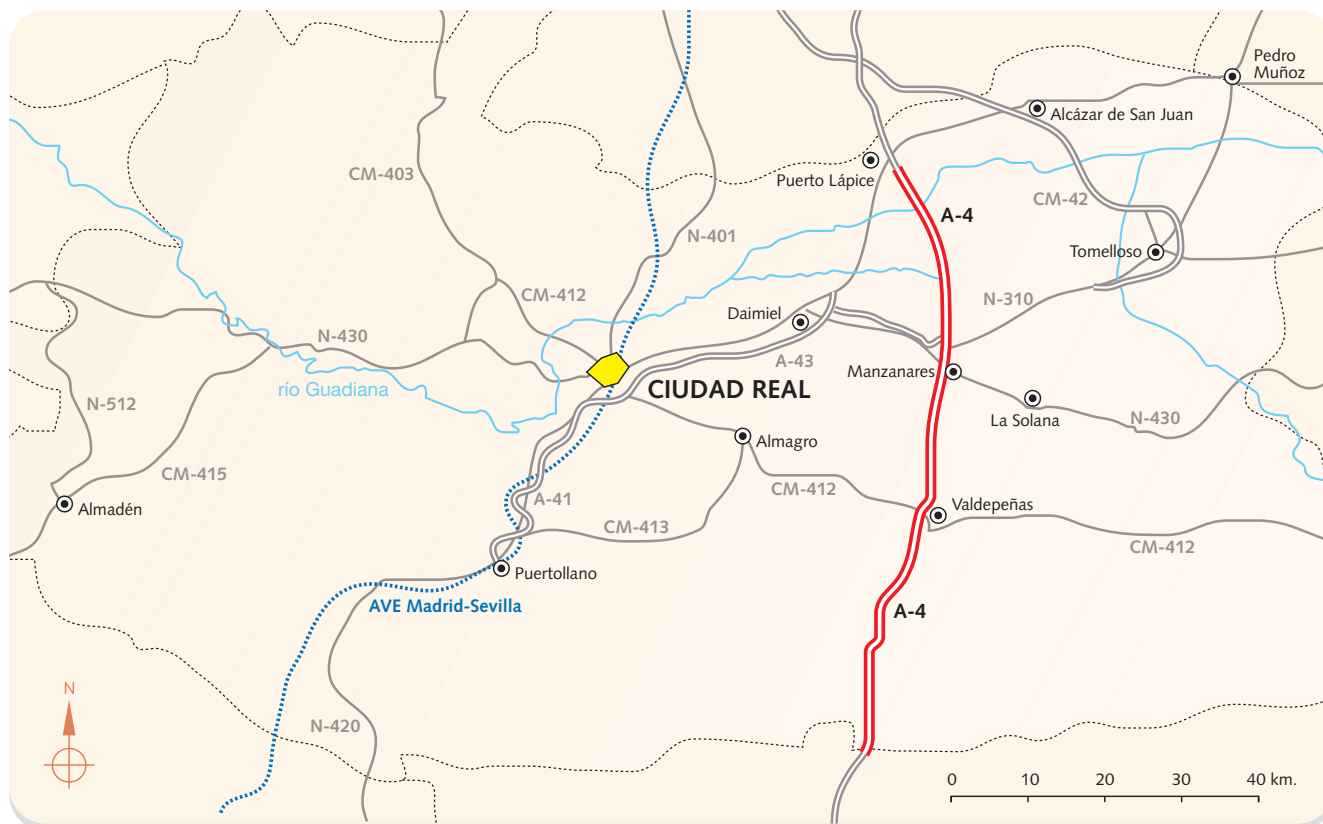


SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.	
Tramo de contrato:	A-4, tramo: Madrid - R-4 Del p.k. 3,8 al p.k. 67,5
Domicilio social:	C/ Caballero Andante 8 28021 Madrid
Presidente:	Santiago Varela Ullastres
Director General:	Carlos Ursúa Lorenz
Accionistas:	Roadis Concesiones de Infraestructuras, S. L.U. (48,75%) Estudios y Servicios, S. A. (2,5%) Elsamex, S. A. (46,25%) Grusamar Ing. y Consulting, S. L. (2,5%)
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Fecha final contrato:	27 de diciembre de 2026
Capital social:	9,4 millones de €
Resultados después de impuestos:	2,6 millones de €
Precio de contrato:	389,9 millones de €

AUTOVÍA A-4

TRAMO PUERTO LÁPICE -

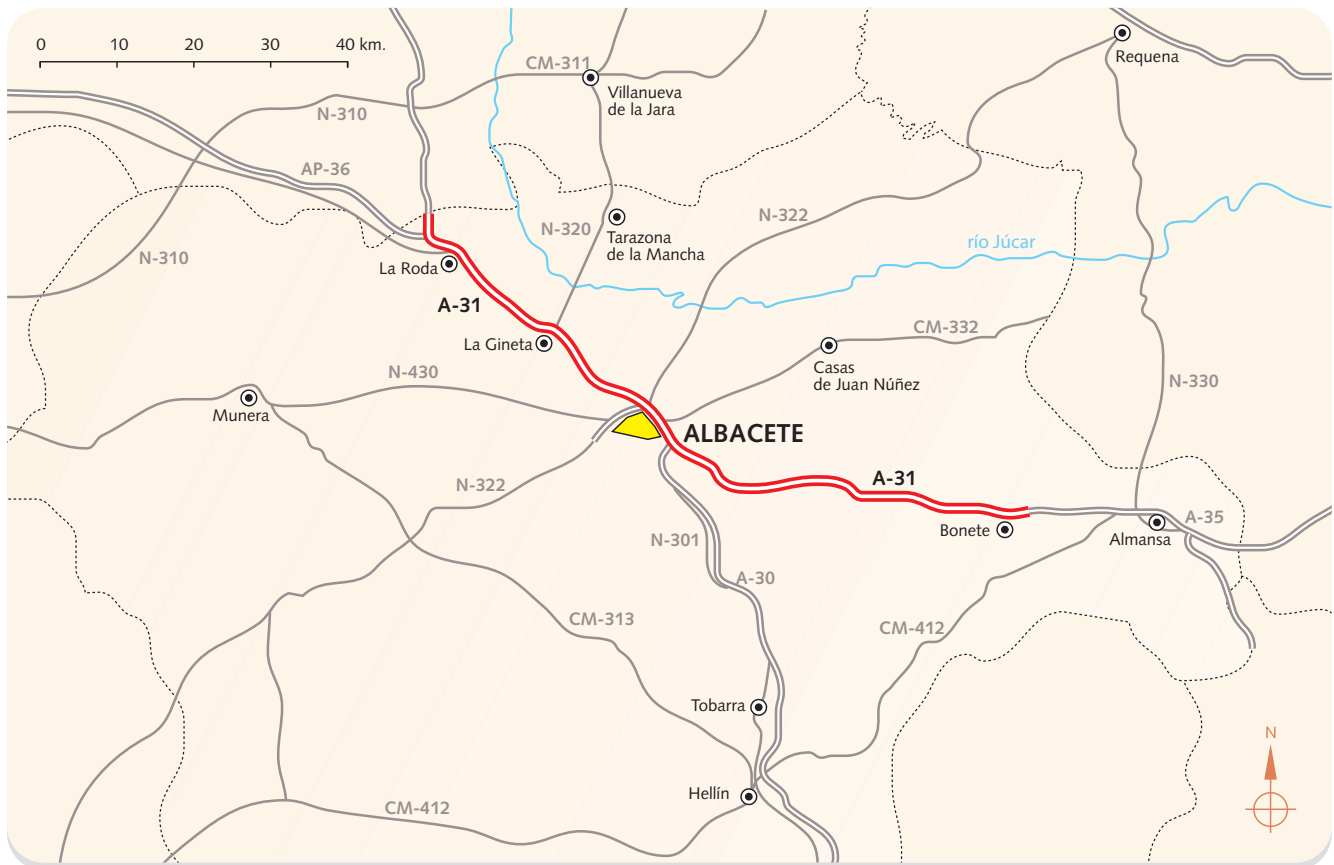
- L.P. CIUDAD REAL/JAÉN



AUTOPISTA DE LA MANCHA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.	
Tramo de contrato:	A-4, tramo: Puerto Lápice - Venta de Cárdenas Del p.k.138,0 al p.k. 245,0
Domicilio social:	A-4, P.K. 175,500 13200 Manzanares (Ciudad Real)
Presidente:	Federico Soria Martínez
Director General:	José María Vegazo García
Accionistas:	Aldesa Construcciones, S. A. (23,5%) Alvac, S. A. (23,5%) Azvi, S. A. (23,5%) Sando Concesiones, S.L. (23,5%). Inypsa, S. A. (6%)
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Fecha final contrato:	27 de diciembre de 2026
Capital social:	30,1 millones de €
Resultados después de impuestos:	0,4 millones de €
Precio del contrato:	445,7 millones de €

AUTOVÍA A-31

TRAMO L.P. CUENCA/ALBACETE - BONETE



AUTOVÍA DE LOS LLANOS, S.A.

Tramo de contrato:	A-31, tramo L.Pr. Cuenca/Albacete-Bonete Del p.k. 29,8 al p. k. 124,0
Domicilio social:	C/ Ramón de Aguinaga, 8 28028 Madrid
Presidente:	Abraham Sarrión Martínez
Director General:	Enrique Soler Salcedo (Delegado)
Accionistas:	Construcciones Sarrión, S.A. (42%) Cyopsa-Sisocia, S.A. (42%) Getinsa Ingeniería, S.A. (5%) Gabinete de Estudios Técnicos Ingeniería S.A. (8%) Visever, S.L. (3%)
Fecha de adjudicación:	07-11-2007
Fecha final contrato:	20 de diciembre de 2026
Capital social:	10,0 millones de €
Resultados después de impuestos:	4,8 millones de €
Precio de contrato:	320,2 millones de €

AUTOVÍA A-31

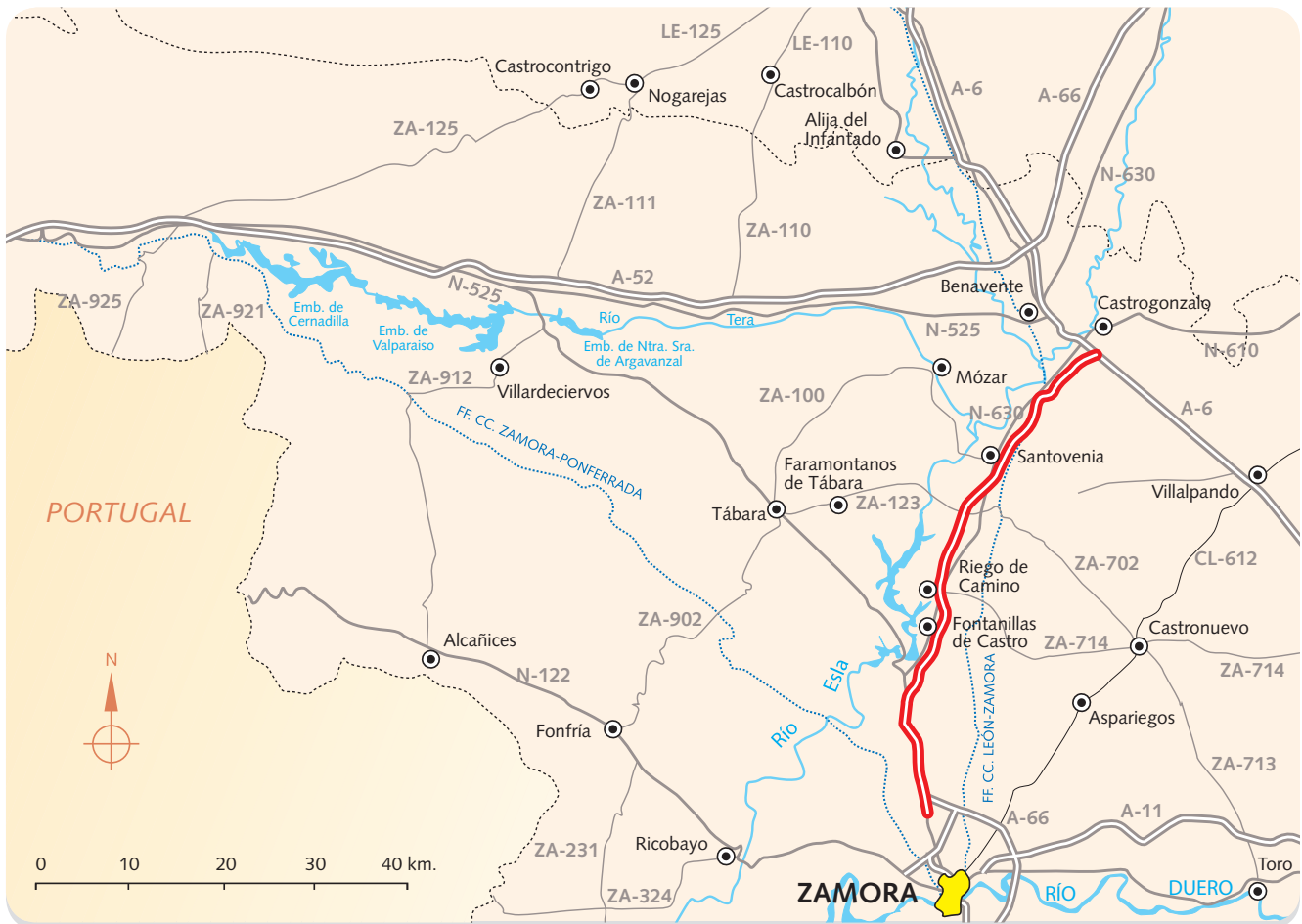
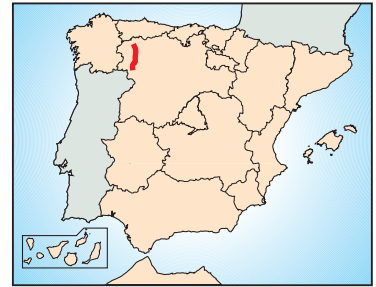
TRAMO BONETE - ALICANTE



VIARIO A-31, S.A.	
Tramo de contrato:	A-31, tramo: Bonete-Alicante. Del p.k. 124,0 al p.k. 235,4.
Domicilio social:	C/ Arturo Soria nº 261 28033 Madrid
Presidente:	Fernando Alberto Díez Ripollés
Director General:	José Antonio Nacarino Muriel (Gerente y Delegado)
Accionistas:	Ortiz Construcciones y Proyectos, S.A. (39%) Construcciones Rubau, S.A. (37%) Velasco Grupo Empresarial, S.A. (19%) Inocsa Ingeniería, S.L. (5%)
Fecha de adjudicación:	06-11-2007
Fecha final contrato:	27 de diciembre de 2026
Capital social:	10 millones de €
Resultados después de impuestos:	1,4 millones de €
Precio de contrato:	339,7 millones de €

AUTOVÍA A-66

TRAMO BENAVENTE - ZAMORA



S.C. AUTOVÍA DE LA PLATA S.A.	
Tramo de contrato:	A-66, tramo: Benavente-Zamora
Domicilio social:	Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2 28020 Madrid
Presidente:	Sergio Rodríguez Casado
Director General:	Francisco Javier Herrero Becerro
Accionistas:	Meridiam Infrastructure Finance S.A.R.L. (50%) Cintra Infraestructuras, S.A. (25%) Acciona Infraestructuras, S.A. (25%)
Fecha de adjudicación:	18-09-2012
Fecha final contrato:	14 de diciembre de 2042
Capital social:	46,1 millones de €
Resultados después de impuestos:	11,6 millones de €
Precio de contrato:	623,6 millones de €

4. ACCIONARIADO DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS.

Se reflejan a continuación los accionistas integrantes de las sociedades concesionarias de autovías de primera generación, y sus porcentajes de participación el capital social.

CUADRO 8.3

Capital social y participación. (Cifras en miles de euros)

Sociedad concesionaria	Capital social	%
Autovía del Arlanzón, S.A.	23.722,7	100,0%
Sacyr Vallehermoso, S.A.	11.861,4	50,0%
Marguerite Silver B.V	10.675,2	45,0%
Valoriza Conservación de Infraestructuras, S.A.	1.186,1	5,0%
Autovía de Aragón Tramo 1, S.A.	42.632,7	100,0%
DIF Infra 4 Spain, BV	19.184,7	45,0%
Obrascon-Huarte-Lain, S.A.	10.658,2	25,0%
Asfaltos y construcciones Elsan, S.A.	10.658,2	25,0%
Técnica y Proyectos, S.A.	2.131,6	5,0%
Sociedad Concesionaria A2 Tramo 2, S.A.	14.876,0	100,0%
Acciona, S.A.	14.876,0	100,0%
Autovía de Medinaceli-Calatayud, Soc. Conc. del Estado, S.A.	18.359,1	100,0%
Iridium Concesiones de Infraestructuras, S.A.	6.425,7	35,0%
Dragados S.A.	5.507,7	30,0%
Imesapi, S.A.	5.507,7	30,0%
Intecsa-Inarsa, S.A.	918,0	5,0%
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria S.A.	18.873,3	100,0%
Ferrosar Infraestructuras, S.A.	11.324,0	60,0%
Ferrovial Agroman, S.A.	4.718,3	25,0%
Ferrovial, S.A.	2.831,0	15,0%
Autovía Conquense, S.A.	16.886,9	100,0%
FCC Construcción S.A.	16.886,9	100,0%
Sociedad Concesionaria Autovía A-4 Madrid	9.413,4	100,0%
Roadis Concesiones de Infraestructuras S.L.U.	4.589,0	48,75%
Elsamex, S.A.	4.353,7	46,25%
Grusamar Ingeniería Consulting, S.L.	235,3	2,5%
Eyser Estudio y Servicios, S.A.	235,3	2,5%
Autopista de la Mancha, Concesionaria Española, S.A.	30.100,0	100,0%
Alvac, S.A.	7.073,5	23,5%
Aldesa Construcciones, S.A	7.073,5	23,5%
Sando Concesiones, S.L.	7.073,5	23,5%
Cointer Concesiones, S.L.	6.020,0	20,0%
Inypsa Informes y Proyectos, S.A.	1.806,0	6,0%
Azvi, S.A.	1.053,5	3,5%
Autovía de los Llanos, S.A.	9.980,0	100,0%
Construcciones Sarrión S.L.	4.191,6	42,0%
Cyopsa-Sisocia, S.A.	4.191,6	42,0%
Gabinete de Estudios Técnicos de Ingeniería, S.A.	798,4	8,0%
Getinsa Ingeniería, S.L.	499,0	5,0%
Visever, S.L.	299,4	3,0%
Viarío A-31, S.A.	10.029,5	100,0%
Ortiz, Construcciones y Proyectos, S.A.	3.911,5	39,0%
Construcciones Rubau, S.A.	3.710,9	37,0%
Velasco Grupo Empresarial, S.A.	1.905,6	19,0%
Aecom Inocsa, S.L.U.	501,5	5,0%
S.C. Autovía de la Plata	46.125,0	100,0%
Meridiam Infrastructure Finance II S.A.R.L.	23.062,5	50,0%
Cintra Infraestructuras S.A.	11.531,3	25,0%
Acciona Infraestructuras S.A.U.	11.531,3	25,0%

GRÁFICO 8.3a CAPITAL SOCIAL DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOVIAS DE PRIMERA GENERACION

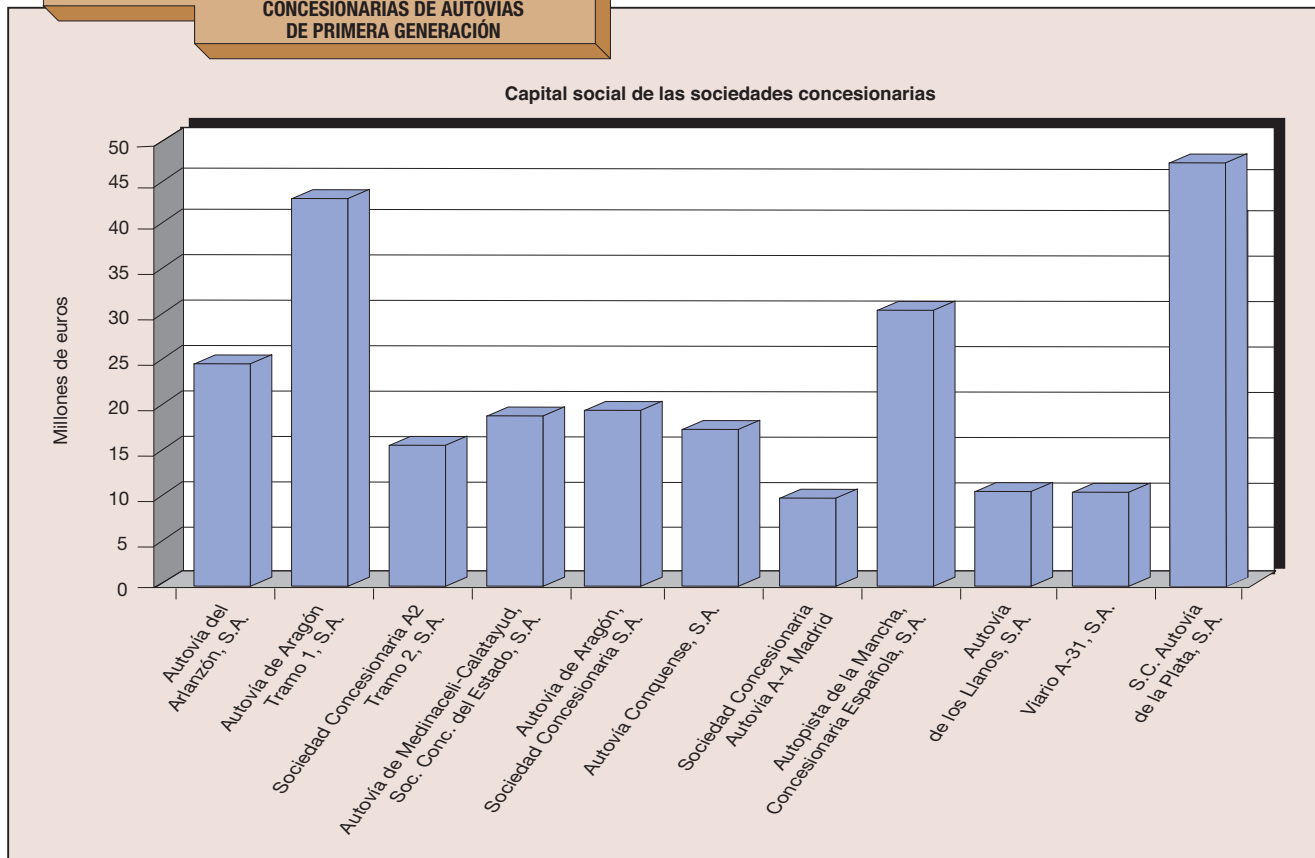
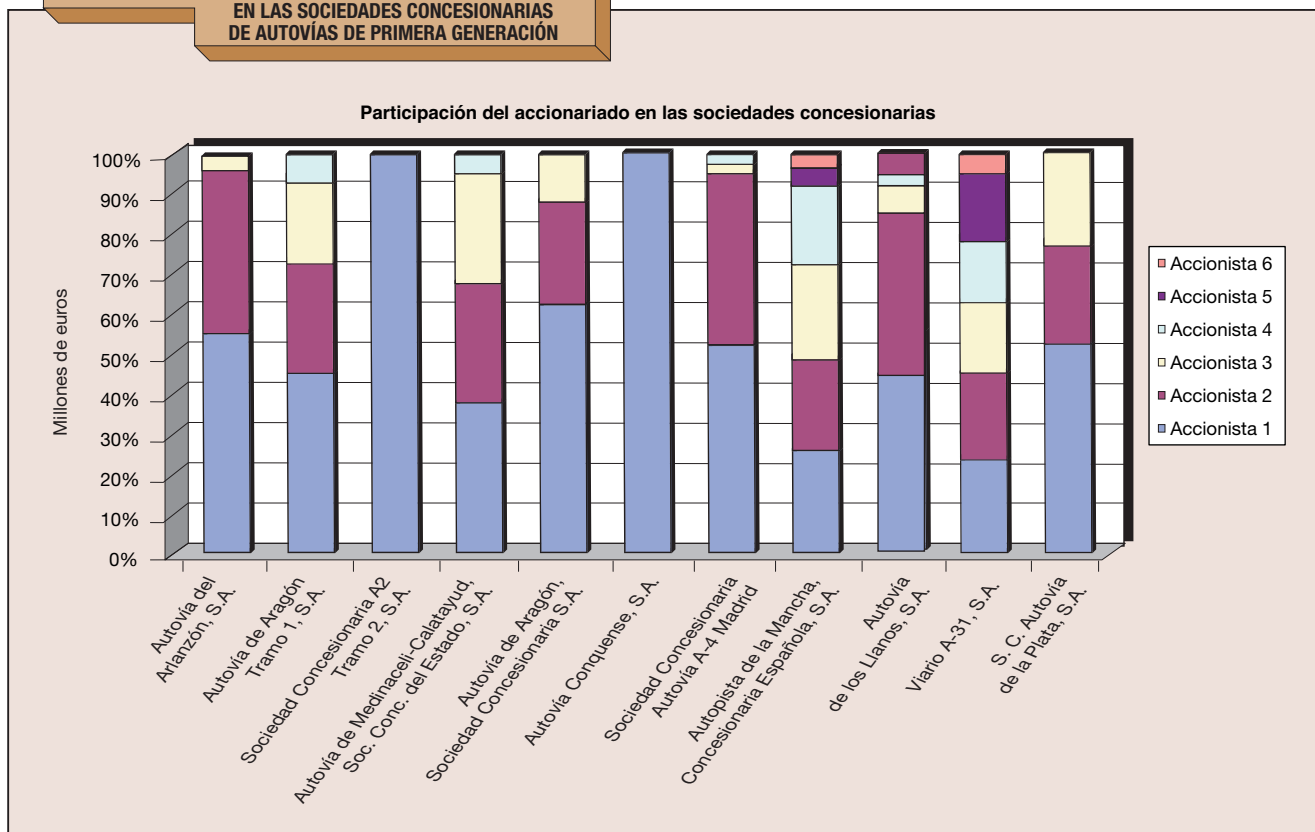


GRÁFICO 8.3b PARTICIPACIÓN DEL ACCIONARIADO EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOVIAS DE PRIMERA GENERACION



De acuerdo con lo establecido en los pliegos de cláusulas administrativas particulares, las sociedades adjudicatarias de los primeros diez contratos de concesión para la conservación y explotación de autovías de primera generación estaban obligadas a participar en los concursos de licitación con la estructura accionarial siguiente:

- Una empresa con experiencia en operaciones de conservación y explotación de carreteras realizadas para las Administraciones Públicas, con un 25 por 100 de participación mínima.
- Una empresa con experiencia en construcción de autovías y/o autopistas con un 25 por 100 de participación mínima.
- Una empresa con experiencia en redacción de estudios y proyectos con participación de al menos 2,5 por 100.
- Una empresa con experiencia en control y vigilancia de obras también con participación mínima de 2,5 por 100.

A lo largo de la vida del contrato concesional ha de mantenerse esta misma estructura accionarial, si bien se puede considerar que las sociedades concesionarias de autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado cumplen los requisitos de experiencia exigidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares de los contratos.

En el caso de la A-66, el sistema es similar aunque los porcentajes mínimos de los socios que aportan la experiencia en cada uno de los cuatro campos anteriores a la sociedad concesionaria varía. Sólo se impone una participación mínima del 20 por 100 para la empresa que aporte la experiencia en la construcción –únicamente en el periodo constructivo- y otro tanto para la conservadora o explotadora en la Red de Carreteras del Estado.

5. RECURSOS MOVILIZADOS

5.1. Autovías de primera generación

Estas sociedades han finalizado la fase de construcción de las obras de primer establecimiento y reforma para la adecuación, reforma y modernización de la autovía a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación del servicio, lo que se ha venido a denominar “área 1”, a lo largo de los ejercicios 2010, 2011 y 2012. En el 2013 finalizaron A2-Tramo 2 y Autovía de Medinaceli-Calatayud y en el ejercicio 2015, Autovía Conquense.

En el cuadro 8.4 se representa el activo intangible de las sociedades concesionarias y el desglose del capítulo “acuerdos de concesión”, según la orden EHA/3362/2010 de 23 de diciembre, a 31 de diciembre de 2017. Así mismo, se incluye el importe de la inversión en las obras objeto del contrato que se encuentran en explotación a 31 de diciembre de 2017 en el gráfico 8.5:

CUADRO 8.4

Inmovilizado intangible, activo regulado y amortización del mismo en miles de euros a 31 de diciembre de 2017

Sociedad concesionaria	Inmovilizado intangible	Acuerdos de concesión, activo regulado bruto	Acuerdos de concesión, activación financiera	Anticipos por acuerdo de concesión, activo regulado	Amortización acumulada acuerdos de concesión	Deterioro inmovilizado intangible
1. AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.	236.352	217.833	15.680	0	75.283	0
2. AUTOVÍA DE ARAGÓN TRAMO 1, S.A.	204.928	204.046	11.048	0	80.490	0
3. SOCIEDAD CONCESIONARIA A2, TRAMO 2, S.A.	155.441	148.564	6.877	0	56.906	7.628
4. AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD	188.910	181.883	7.022	0	65.542	7.022
5. AUTOVÍA DE ARAGÓN, S.A.	207.110	188.261	18.848	0	73.043	0
6. AUTOVÍA CONQUENSE, S.A.	168.181	164.388	3.793	0	45.356	38.692
7. AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.	106.436	92.545	13.757	0	39.867	0
8. AUTOPISTA DE LA MANCHA, C.E.S.A.	227.296	205.436	21.816	0	71.609	0
9. AUTOVÍA DE LOS LLANOS, S.A.	107.932	97.374	10.512	0	41.262	0
10. VIARIO A-31, S.A.	104.882	104.719	11.774	0	36.662	0
TOTAL SECTOR	1.707.469	1.605.051	121.127	0	586.019	53.343

GRÁFICO 8.5 INVERSIÓN BRUTA REALIZADA EN AUTOVÍAS POR SOCIEDAD CONCESIONARIA Y AMORTIZACIÓN DE LAS MISMAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2017

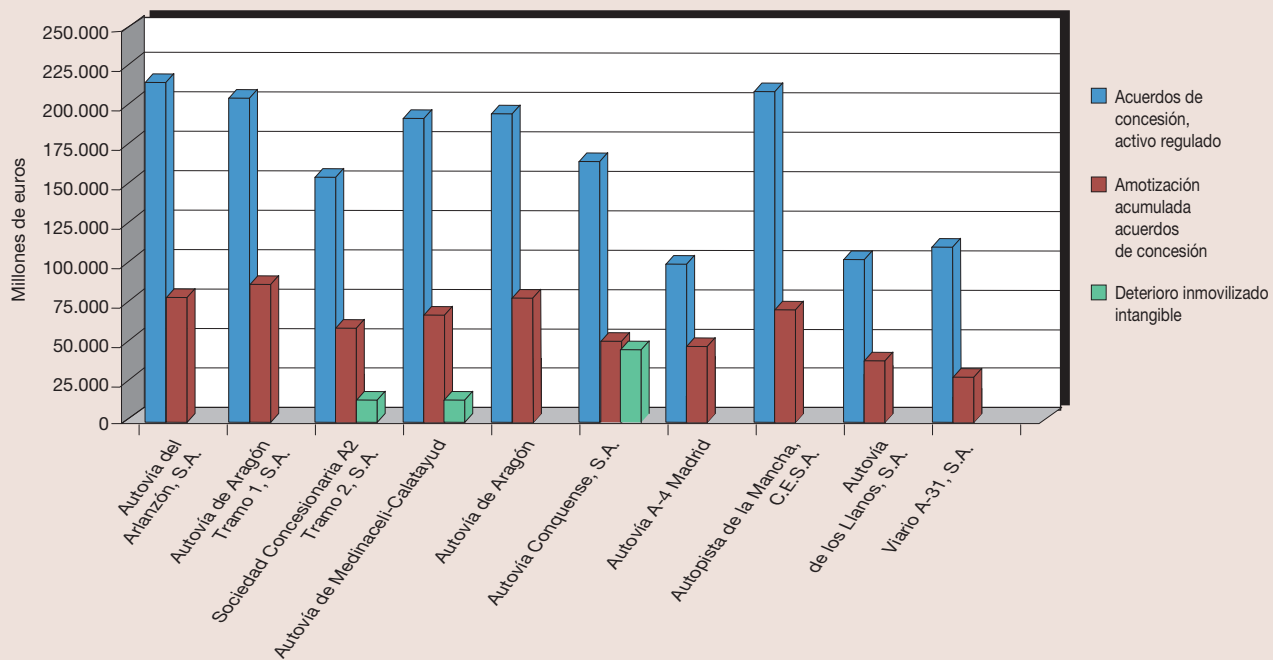
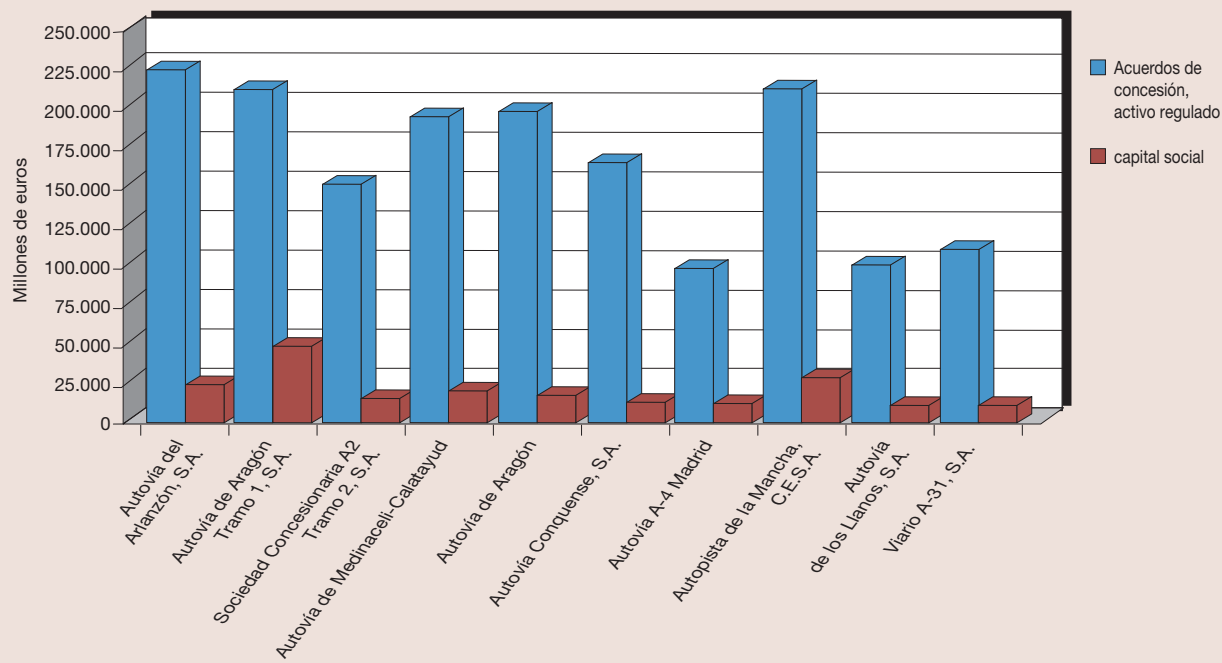


GRÁFICO 8.6 INVERSIÓN BRUTA REALIZADA EN AUTOVÍAS FRENTE A CAPITAL SOCIAL



Respecto de los recursos movilizados por las sociedades concesionarias de autovías de primera generación para cumplir con el objeto del contrato, tanto en el cuadro 8.5 como en los gráficos que lo acompañan, se incluye como parte integrante del pasivo de las sociedades concesionarias una serie de importes en concepto de préstamos del Estado. Se trata de préstamos participativos, según se definen en el Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica en su artículo 20 y responden a la necesidad de compensar las obras adicionales no contempladas en los anteproyectos que sirvieron de base a la adjudicación de la concesión, que han surgido con posterioridad.

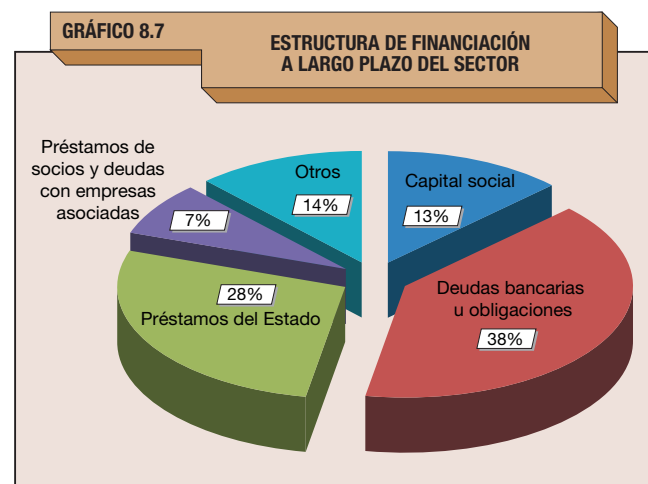
CUADRO 8.5
Recursos movilizados en miles de euros

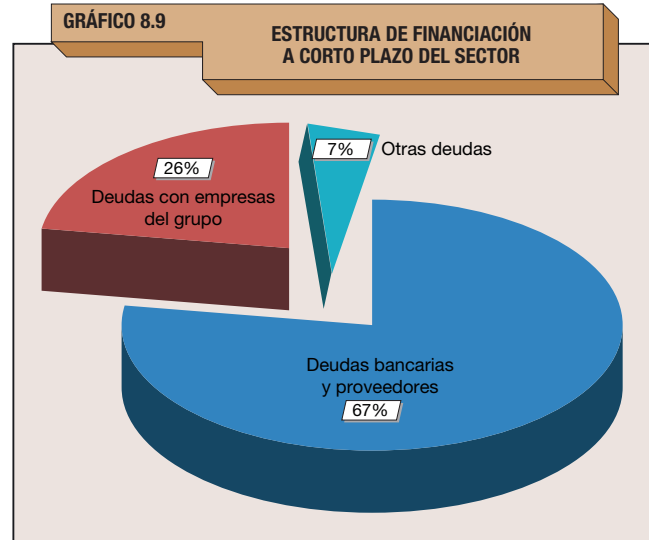
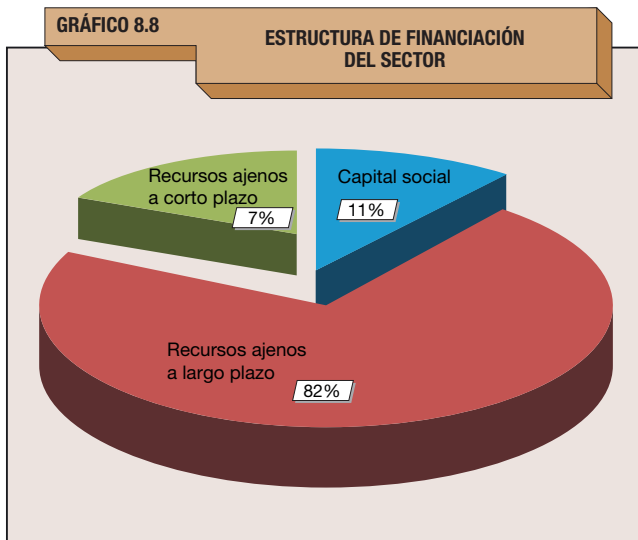
Sociedad concesionaria	Recursos propios	Recursos ajenos a largo plazo					Recursos ajenos a corto plazo			Total
	Capital social	Deudas bancarias u obligaciones	Préstamos del Estado	Préstamos de socios y deudas con empresas asociadas	Otros	Total	Deudas con empresas del grupo	Deudas bancarias y proveedores	Otras deudas	
1. AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.	23.722,7	69.431,4	50.296,2	13.145,7	7.388,5	140.261,9	2.781,7	10.532,2	4.269,9	17.583,8
2. AUTOVÍA DE ARAGÓN TRAMO 1, S.A.	42.632,7	75.021,5	38.027,6	16.800,0	21.171,9	151.021,0	11,5	14.615,9	0,0	14.627,4
3. SOCIEDAD CONCESIONARIA A2, TRAMO 2, S.A.	14.876,0	44.930,6	61.271,7	1.720,0	23.180,5	131.102,9	1.367,4	11.640,4	0,0	13.007,8
4. AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD	18.359,1	67.109,4	52.497,9	6.226,3	41.389,5	167.223,0	1.361,0	10.968,0	0,0	12.329,0
5. AUTOVÍA DE ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	18.873,3	85.126,0	41.399,9	3.348,6	23.206,1	153.080,6	7.631,9	17.099,1	25,5	24.756,5
6. AUTOVÍA CONQUENSE, S.A.	16.886,9	32.652,5	43.650,2	42.387,1	14.339,8	133.029,7	1.730,9	3.352,1	1.445,7	6.528,7
7. SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.	9.413,0	44.740,0	10.653,0	18.144,0	18.435,0	91.972,0	678,0	6.743,0	2.967,0	10.388,0
8. AUTOPISTA DE LA MANCHA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.	30.100,0	68.471,6	57.244,0	0,0	36.804,8	162.520,4	22.302,2	13.928,1	0,0	36.230,3
9. AUTOVÍA DE LOS LLANOS, S.A.	9.980,0	36.888,1	20.685,9	0,0	8.259,6	65.833,6	826,9	6.640,3	2.549,2	10.016,5
10. VIARIO A-31, S.A.	10.029,5	34.005,8	36.387,7	0,0	9.219,7	79.613,2	140,7	7.081,5	0,0	7.222,2
TOTAL SECTOR	194.873,3	558.376,9	412.114,0	101.771,7	203.395,5	1.275.658,2	38.832,3	102.600,7	11.257,3	152.690,2

La Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, en su disposición adicional cuadragésima segunda, "Reequilibrio económico financiero de las concesiones de obras públicas para la conservación y explotación de las autovías de primera generación", establece, que el órgano de contratación, cuando el interés público lo exija, podrá acordar que las obras adicionales no contempladas en los anteproyectos de adecuación, reforma y conservación, sean ejecutadas por las sociedades concesionarias y se consideren comprendidas, a todos los efectos, en el ámbito de la respectiva concesión, así como, admitir alternativas y mejoras en relación con las obras de primer establecimiento descritas en los anteproyectos, siempre que tengan una funcionalidad análoga en la establecida en los mismos.

Asimismo, la ley establece la posibilidad de que las sociedades adjudicatarias de contratos de concesión puedan optar a un préstamo participativo del Estado para financiar tanto las obras adicionales como las alternativas o mejoras correspondientes a las obras de primer establecimiento incluidas en el "área 1", cuando representen un incremento económico respecto al anteproyecto. El préstamo se otorgará sólo por el importe correspondiente a dicho incremento económico, de conformidad con los proyectos aprobados por el Ministerio de Fomento y con las condiciones estipuladas en la reiterada disposición adicional cuadragésima segunda.

El importe de estos préstamos participativos incluye los intereses devengados durante el periodo de carencia, que han contabilizado las sociedades concesionarias, capitalizados tal como indica la mencionada disposición adicional cuadragésima segunda que los regula.





5.2. Autovía de la Plata

En el caso de Autovía de la Plata y según se indica en la Orden EHA/3362/2010, en aquellos casos en que la empresa concesionaria tiene un derecho incondicional de cobro a cambio de los servicios prestados, la contraprestación recibida da lugar al reconocimiento de un activo financiero. Ello siempre y cuando este derecho incondicional de cobro se articule de tal forma que la empresa concesionaria no soporte el riesgo de demanda al que sí están sometidas las diez anteriores sociedades explotadoras de autovías de primera generación. Este activo financiero, se incluye a efectos de su valoración en la categoría de préstamos y partidas a cobrar y no supone anotación en los libros en las partidas de inmovilizado intangible, sino un derecho de cobro. Se registra en los libros como mayor importe del activo financiero los elementos patrimoniales afectos a la inversión realizada.

La sociedad concesionaria concluyó en mayo de 2015 los trabajos de construcción de las obras de primer establecimiento y reforma para la adecuación, reforma y modernización de la autovía a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación del servicio, o “área 1”.

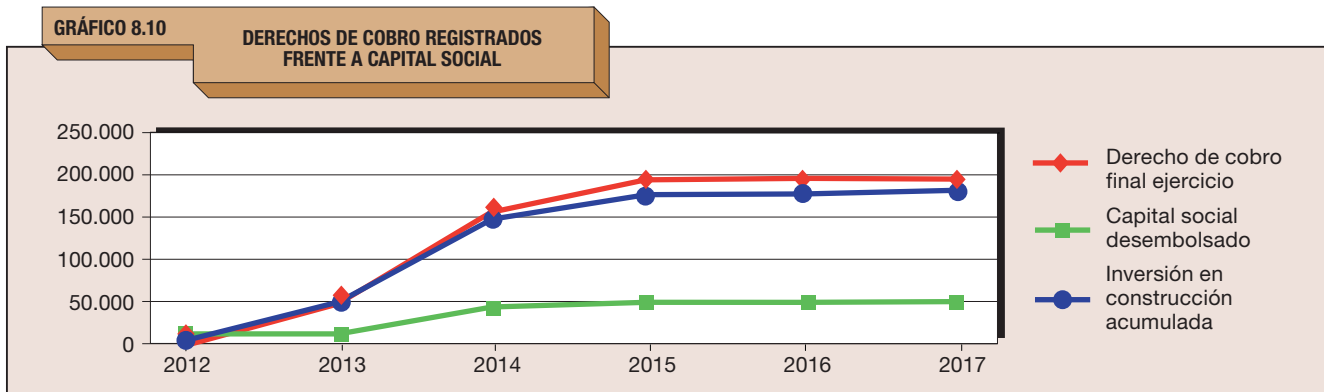
El activo financiero clasificado como “Acuerdo de concesión, derecho de cobro” a estos efectos se incrementará, por tanto, con los ingresos por prestación de servicios de construcción, ya finalizados, con los costes de las actuaciones sobre la infraestructura y con los costes asociados a la explotación de la misma, incluyendo el margen de explotación, así como por el rendimiento anual del propio activo financiero que resulta de aplicar el método del coste amortizado.

Por su parte, disminuye por los cobros efectivos recibidos de la Administración concedente.

CUADRO 8.6

Acuerdo de concesión, derechos de cobro en miles de euros a 31 de diciembre de 2017

Sociedad concesionaria	Derecho de cobro inicio del ejercicio	Inversión en construcción	Ingresos por aplicación del tipo de interés efectivo	Bajas por cobros Administración	Derecho de cobro final ejercicio	Ejercicio
11. AUTOVÍA DE LA PLATA	2.147	2.147			2.147	2.012
	48.987	44.603	2.236		48.987	2.013
	155.901	94.625	12.290		155.901	2.014
	193.658	29.084	20.010	-11.338	193.658	2.015
	194.529	2.632	20.914	-22.675	194.529	2.016
		2.622	20.901	-23.587	194.464	2.017



Se incluye en el cuadro 8.7 la estructura de la financiación de la sociedad concesionaria. En el ejercicio 2015 la sociedad decidió sustituir la deuda bancaria que soportaba por una emisión de bonos amortizables, que presentaba las ventajas de reducir el coste financiero de la deuda, extender el plazo respecto de la financiación original (de 2033 a 2041) y eliminar el barrido de caja impuesto por los antiguos financiadores.

CUADRO 8.7
Recursos movilizados en miles de euros

Sociedad concesionaria	Recursos propios		Recursos ajenos a largo plazo				Recursos ajenos a corto plazo			Total
	Capital social	Reservas	Obligaciones y otros valores negociables	Préstamos de socios y deudas con empresas asociadas	Otros	Total	Deudas con empresas del grupo	Obligaciones y otros valores negociables	Otras deudas	
AUTOVÍA DE LA PLATA	46.125,0	7.813,1	170.401,8	0,0	0,0	170.401,8	0,0	5.863,5	1.235,8	7.099,3
TOTAL	46.125,0	7.813,1	170.401,8	0,0	0,0	170.401,8	0,0	5.863,5	1.235,8	7.099,3

6. RESULTADOS POR SOCIEDAD CONCESIONARIA

6.1. Autovías de primera generación

Se incluye a continuación el resumen de los resultados que en el ejercicio 2017 presentaron las sociedades concesionarias de autovías de primera generación. Estas sociedades han finalizado la fase de construcción de las obras de primer establecimiento y reforma para la adecuación, reforma y modernización de la autovía a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación del servicio, lo que se ha venido a denominar “área 1”, a lo largo de los ejercicios 2010, 2011, 2013, 2014 y 2015, tal como se ha indicado en el epígrafe 5.1. El canon de demanda por lo tanto, definido como el importe del producto de la tarifa correspondiente por el tráfico que ha circulado por la vía, afectado por los indicadores de estado y calidad, definidos en los pliegos de los contratos, y por el porcentaje de obra de “área 1” terminada, asciende al máximo por obras terminadas en todos los casos.

CUADRO 8.8
Resultados en miles de euros por sociedades y total sector a 31 de diciembre de 2017

Sociedad concesionaria	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
1. AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.	37.619	147	0	6.370	31.396	13.484	-4.637	1.553	0	11.722	-2.930	8.791
2. AUTOVÍA DE ARAGÓN TRAMO 1, S.A.	32.221	480	0	3.893	28.807	14.489	-4.340	2.845	-3.969	11.102	-1.880	9.221
3. SOCIEDAD CONCESIONARIA A2, TRAMO 2, S.A.	26.925	65	0	5.375	21.615	9.332	-6.328	1.467	0	4.488	-1.099	3.390
4. AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD	24.418	76	0	4.323	20.171	11.843	-7.693	2.841	0	-2.205	468	-1.737
5. AUTOVÍA DE ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	34.458	6	0	5.123	29.341	11.460	-6.724	1.129	0	10.028	-2.514	7.514
6. AUTOVÍA CONQUENSE, S.A.	21.221	136	0	1.984	19.373	8.155	-3.002	5.536	0	2.680	203	2.883
7. SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.	17.260	267	12	3.343	14.196	5.513	-4.048	1.102	0	3.533	-883	2.650
8. AUTOPISTA DE LA MANCHA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.	22.972	2.184	0	3.067	22.089	12.658	-5.531	3.417	0	482	-122	360
9. AUTOVÍA DE LOS LLANOS, S.A.	19.425	195	0	4.996	14.623	5.525	-2.699	0	0	6.398	-1.600	4.799
10. VIARIO A-31, S.A.	14.047	444	3	2.895	11.599	5.711	-3.737	429	0	1.722	-364	1.359
TOTAL SECTOR	250.566	3.999	15	41.370	213.209	98.171	-48.739	20.319	-3.969	49.950	-10.721	39.229

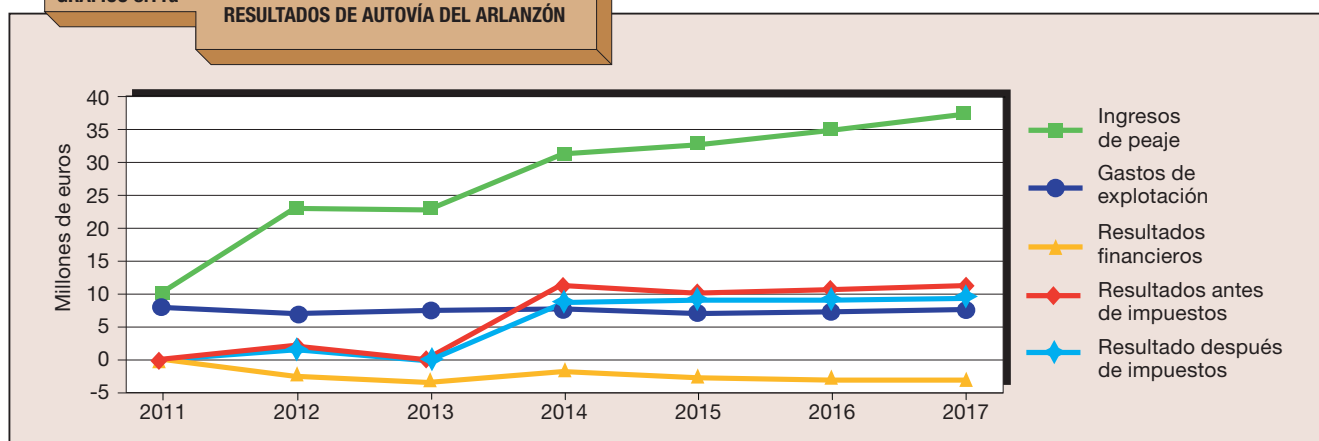
CUADRO 8.8a

Resultado de Autovía del Arlanzón (miles de euros)

1. AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	10.125	336	524	5.823	5.162	2.663	-1.157	0	0	1.342	-402	939
2012	22.831	246	93	5.106	18.064	10.833	-3.922	82	0	3.227	-968	2.259
2013	22.704	159	0	5.264	17.600	11.250	-4.721	583	0	1.046	-314	731
2014	31.342	231	0	5.584	25.989	11.784	-3.240	-1.425	0	12.390	-3.723	8.667
2015	32.817	90	0	4.874	28.033	12.511	-3.964	346	0	11.211	-3.139	8.072
2016	34.747	105	0	5.192	29.659	12.918	-4.222	1.106	0	11.413	-2.853	8.560
2017	37.619	147	0	6.370	31.396	13.484	-4.637	1.553	0	11.722	-2.930	8.791

GRÁFICO 8.11a

RESULTADOS DE AUTOVÍA DEL ARLANZÓN



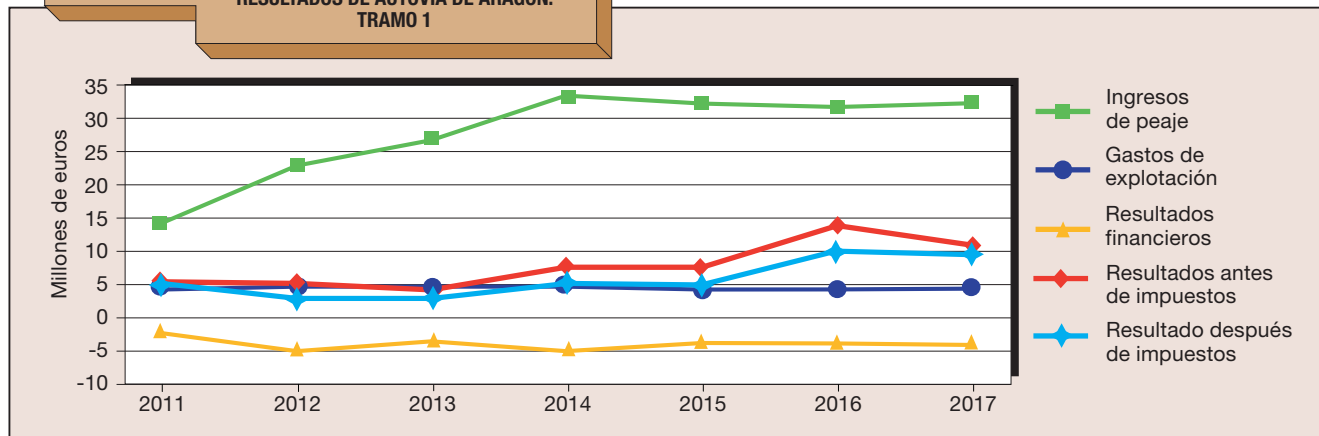
CUADRO 8.8b

Resultado de Autovía de Aragón. Tramo 1 (miles de euros)

2. AUTOVÍA DE ARAGÓN TRAMO 1, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	14.001	504	1.691	4.244	11.951	4.470	-2.382	0	0	5.100	-1.530	3.570
2012	22.459	296	601	4.506	18.850	8.954	-4.934	0	0	4.962	-1.489	3.473
2013	26.134	497	0	4.414	22.216	12.165	-3.731	2.269	0	4.050	-1.215	2.835
2014	32.901	439	0	4.532	28.808	13.484	-5.046	2.864	0	7.414	-2.611	4.803
2015	31.665	347	0	4.106	27.907	13.753	-4.035	2.916	0	7.203	-2.743	4.460
2016	31.740	427	0	3.819	28.348	14.132	-4.037	-3.544	0	13.724	-3.633	10.091
2017	32.221	480	0	3.893	28.807	14.489	-4.340	2.845	-3.969	11.102	-1.880	9.221

GRÁFICO 8.11b

RESULTADOS DE AUTOVÍA DE ARAGÓN. TRAMO 1



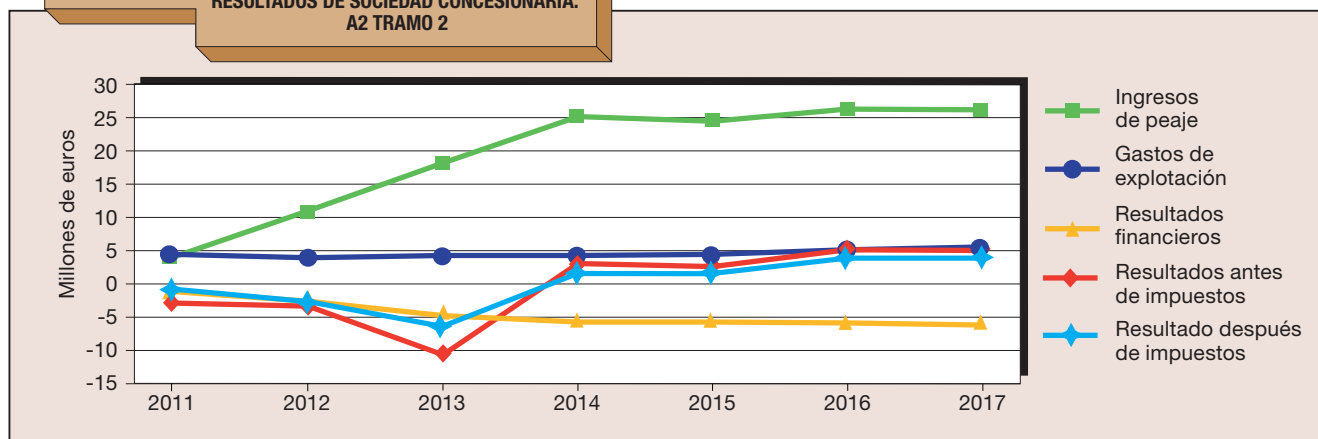
En el ejercicio 2016 además de la obra civil ejecutada de acuerdo con los proyectos aprobados reconocidos por la Administración mediante las actas de puesta en servicio, se incluyó en el capítulo de activo regulado, el coste de otras obras adicionales no contempladas en los proyectos iniciales y costes asociados a la construcción como consecuencia de dichas obras, que ascendía a 13.054.456 euros. Dichos incrementos estaban incluidos en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la sociedad concesionaria por desestimación de la reclamación de reequilibrio económico financiero presentada por la sociedad concesionaria en febrero de 2014.

La sentencia estima en parte la reclamación de la sociedad concesionaria, por lo que el Ministerio de Fomento ha sido condenado al pago de 5.092.992 euros por obras adicionales no contempladas en los proyectos. Como consecuencia de ello, la sociedad concesionaria ha procedido a dar de baja el importe del inmovilizado intangible que había registrado anteriormente con motivo de la reclamación de 13.054.456 euros así como la amortización acumulada correspondiente a dichas inversiones, registrando un resultado positivo por baja de inmovilizado por importe de 3.968.965 euros, registrado como deterioro. Asimismo se ha retrocedido el importe de 7.961.464 euros correspondiente a la provisión por reclamación de la constructora Obrascón-Huarte-Lain a la sociedad concesionaria y se ha reconocido una deuda a cobrar por importe de 5.092.992,24 euros.

CUADRO 8.8c
Resultado de Sociedad concesionaria A2. Tramo 2 (miles de euros)

3. SOCIEDAD CONCESIONARIA A2, TRAMO 2, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	4.387	2	782	4.811	360	2.252	-703	0	0	-2.594	777	-1.817
2012	11.277	12	226	4.309	7.206	6.713	-2.141	1.391	0	-3.039	912	-2.128
2013	18.149	57	24	4.560	13.670	9.646	-4.148	2.318	7.628	-10.070	3.016	-7.054
2014	25.225	13	0	4.484	20.753	9.313	-5.216	2.774	0	3.450	-1.648	1.803
2015	24.490	33	0	4.587	19.936	9.325	-5.133	2.514	0	2.963	-818	2.145
2016	26.908	86	0	4.980	22.015	9.331	-5.706	2.199	0	4.778	-1.175	3.604
2017	26.925	65	0	5.375	21.615	9.332	-6.328	1.467	0	4.488	-1.099	3.390

GRÁFICO 8.11c RESULTADOS DE SOCIEDAD CONCESIONARIA. A2 TRAMO 2

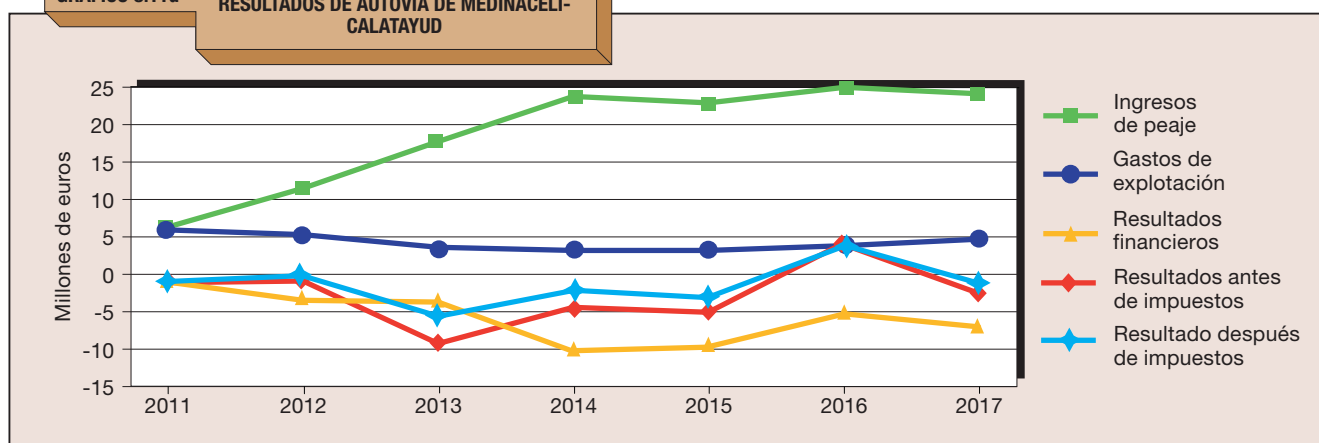


CUADRO 8.8d

Resultado de Autovía de Medinaceli-Calatayud (miles de euros)

4. AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	6.165	208	3.895	5.782	4.486	4.015	-1.502	0	0	-1.031	309	-721
2012	10.959	136	1.023	5.016	7.102	4.266	-3.607	0	0	-772	231	-540
2013	16.950	206	44	3.490	13.710	9.774	-4.104	1.603	7.022	-8.792	2.607	-6.185
2014	22.901	675	0	3.149	20.427	11.356	-10.624	2.695	0	-4.247	2.312	-1.935
2015	22.071	204	0	3.251	19.024	11.533	-9.618	2.734	0	-4.861	1.085	-3.776
2016	25.348	317	0	3.748	21.917	11.722	-5.631	2.779	0	1.785	-167	1.618
2017	24.418	76	0	4.323	20.171	11.843	-7.693	2.841	0	-2.205	468	-1.737

GRÁFICO 8.11d RESULTADOS DE AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD

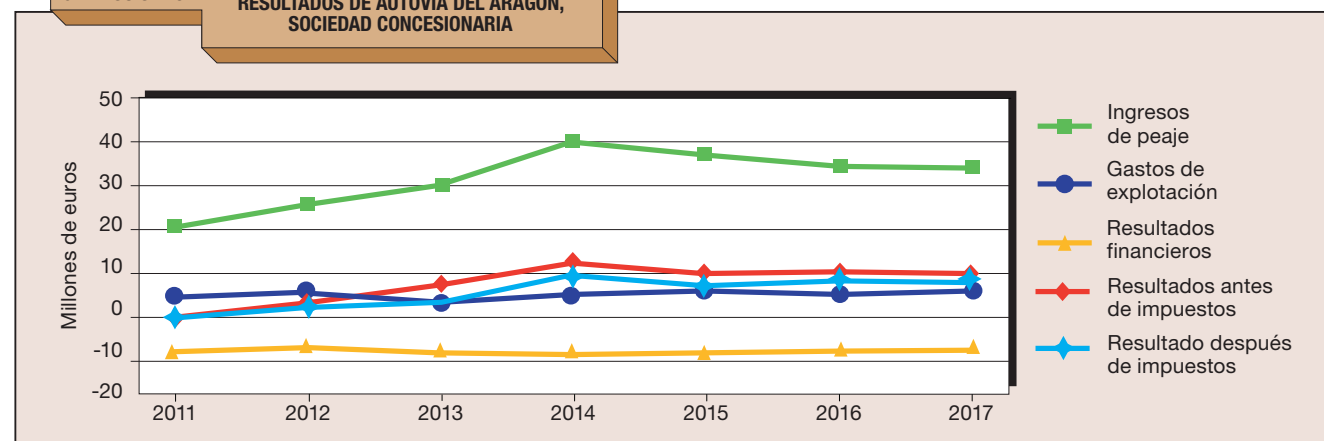


CUADRO 8.8e

Resultado de Autovía del Aragón, Sociedad Concesionaria (miles de euros)

5. AUTOVÍA DE ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA, S. A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	21.251	1.090	0	5.459	16.882	7.262	-7.731	1.719	0	170	-52	117
2012	27.056	3	0	6.322	20.736	8.989	-7.026	2.532	0	2.189	-658	1.531
2013	30.220	7	0	3.992	26.235	9.488	-7.527	2.404	0	6.816	-2.061	4.755
2014	39.287	7	0	5.191	34.102	9.781	-8.066	3.293	0	12.962	-4.175	8.787
2015	35.896	5	0	5.879	30.022	10.797	-7.390	2.316	3	9.516	-2.664	6.852
2016	34.196	9	0	4.870	29.335	11.137	-6.666	961	0	10.571	-2.361	8.210
2017	34.458	6	0	5.123	29.341	11.460	-6.724	1.129	0	10.028	-2.514	7.514

GRÁFICO 8.11e RESULTADOS DE AUTOVÍA DEL ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA



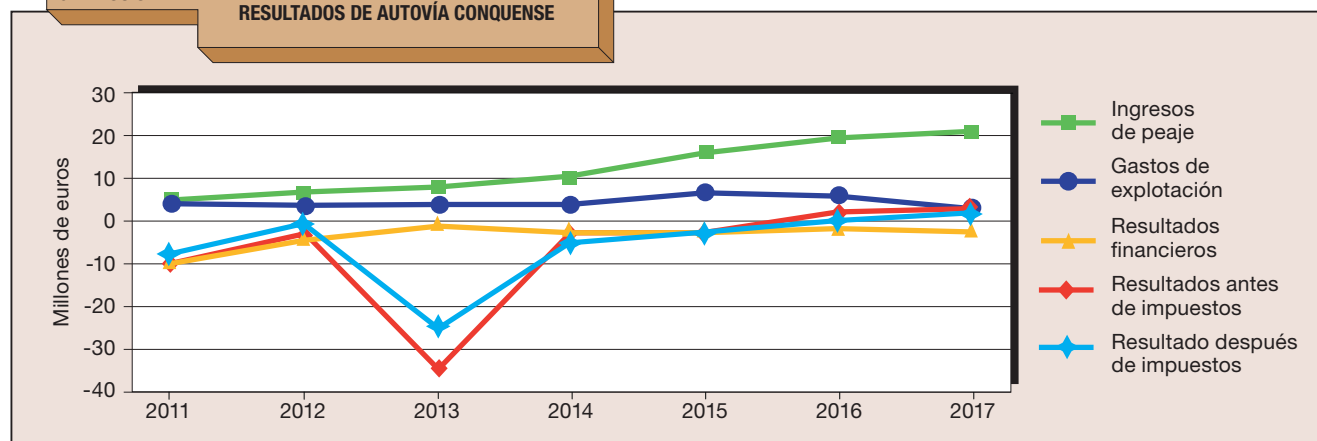
CUADRO 8.8f

Resultado de Autovía Conquense (miles de euros)

6. AUTOVÍA CONQUENSE, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	4.819	194	1.942	3.486	3.469	3.050	-10.606	0	0	-10.187	3.056	-7.131
2012	6.720	145	2.057	3.582	5.339	4.367	-3.009	0	0	-2.037	611	-1.426
2013	8.515	185	1.939	3.862	6.777	5.692	-648	0	36.455	-36.020	10.806	-25.214
2014	10.552	152	902	3.826	7.780	7.907	-2.092	0	2.237	-4.455	-4	-4.459
2015	15.998	149	20	5.858	10.308	7.217	-3.107	4.746	0	-4.762	1.154	-3.608
2016	18.969	115	0	3.948	15.136	7.217	-1.563	5.246	0	1.110	264	1.373
2017	21.221	136	0	1.984	19.373	8.155	-3.002	5.536	0	2.680	203	2.883

GRÁFICO 8.11f

RESULTADOS DE AUTOVÍA CONQUENSE



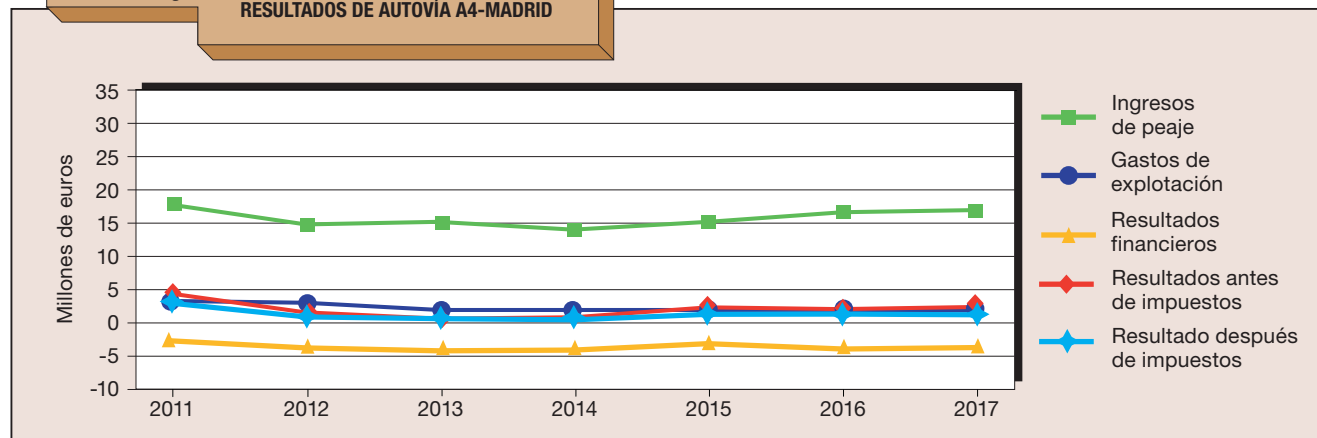
CUADRO 8.8g

Resultado de Autovía A4-Madrid (miles de euros)

7. SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	16.874	310	0	3.469	13.715	4.958	-2.010	2.438	0	4.309	-1.293	3.016
2012	14.800	240	0	3.312	11.728	4.488	-3.608	1.644	0	1.988	-596	1.392
2013	14.804	187	0	3.041	11.950	4.925	-3.710	2.017	0	1.298	-389	909
2014	14.531	367	0	3.035	11.863	5.194	-3.805	1.702	0	1.162	-438	724
2015	15.092	393	0	2.940	12.545	5.194	-3.208	959	0	3.184	-892	2.292
2016	16.704	355	0	3.421	13.638	5.373	-4.109	1.093	0	3.063	-766	2.297
2017	17.260	267	12	3.343	14.196	5.513	-4.048	1.102	0	3.533	-883	2.650

GRÁFICO 8.11g

RESULTADOS DE AUTOVÍA A4-MADRID



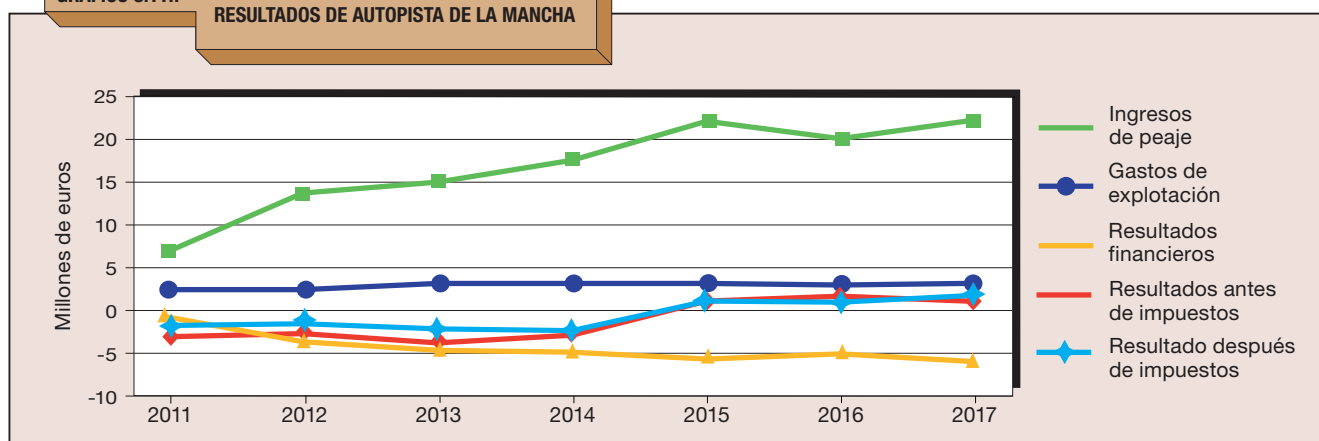
CUADRO 8.8h

Resultado de Autopista de La Mancha (miles de euros)

8. AUTOPISTA DE LA MANCHA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	8.394	90	705	2.182	7.007	6.850	-1.470	1.550	0	-2.863	859	-2.004
2012	14.143	76	123	2.194	12.148	10.848	-3.663	54	0	-2.417	683	-1.734
2013	15.175	110	0	2.775	12.509	9.486	-4.188	2.157	0	-3.321	996	-2.325
2014	17.403	80	0	2.804	14.678	9.712	-4.924	2.650	0	-2.608	113	-2.495
2015	21.372	86	0	2.751	18.707	9.750	-6.028	2.062	0	867	105	972
2016	19.885	175	0	2.733	17.327	10.143	-5.223	557	0	1.404	-356	1.047
2017	22.972	2.184	0	3.067	22.089	12.658	-5.531	3.417	0	482	-122	360

GRÁFICO 8.11h

RESULTADOS DE AUTOPISTA DE LA MANCHA



Con fecha 6 de agosto de 2013 la Sociedad solicitó un restablecimiento del reequilibrio económico financiero del contrato de concesión, que fue desestimado administrativamente y recurrido judicialmente. La correspondiente sentencia estimó parcialmente dicho recurso y condenaba al Ministerio de Fomento al pago de 22.294.416 euros por obras ejecutadas y no abonadas.

Por este motivo y previo acuerdo de los accionistas, con fecha 29 de diciembre de 2017 la UTE A-4 Ciudad Real, quien había ejecutado las obras de remodelación y construcción de la infraestructura en ejercicios anteriores, procedió a emitir la correspondiente factura a Autopista de la Mancha por dicho importe.

La sociedad ha capitalizado el importe facturado como mayor valor de la concesión en el epígrafe "Inmovilizado intangible" registrando, asimismo, la correspondiente cuenta a pagar con la UTE. Igualmente ha registrado la correspondiente cuenta a cobrar frente al Ministerio de Fomento con contrapartida en los epígrafes de periodificaciones a largo y corto plazo del balance a 31 de diciembre de 2017.

Estas periodificaciones se imputarán a la cuenta de resultados durante la vida de la concesión en función del patrón de uso de la infraestructura, en los mismos términos que la amortización de la misma. Durante el ejercicio 2017, se ha imputado a la cuenta de resultados por este concepto un importe de 2.026.368 euros, los cuales se encuentran registrados en el epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

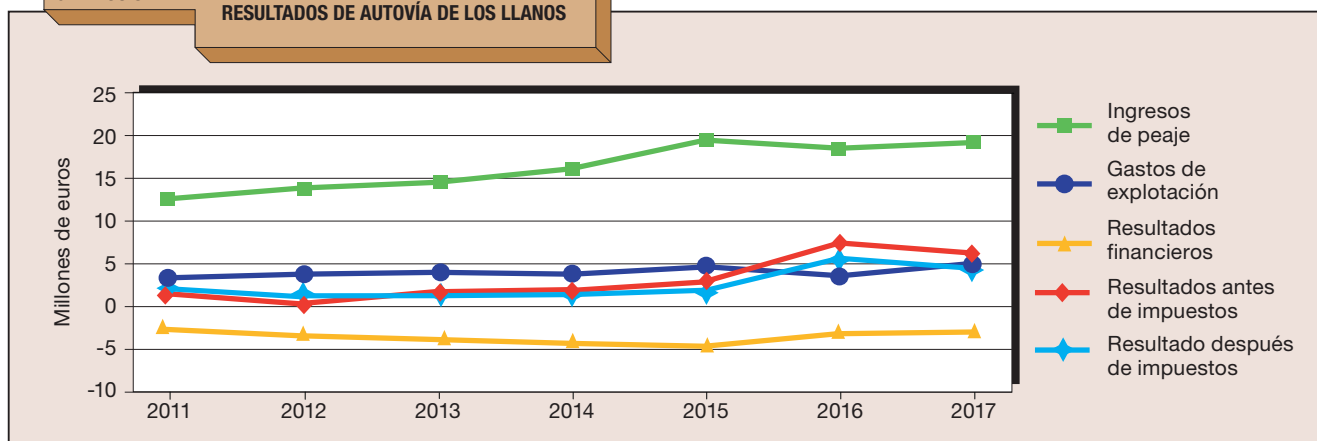
CUADRO 8.8i

Resultado de Autovía de Los Llanos (miles de euros)

9. AUTOVÍA DE LOS LLANOS, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	12.709	162	917	3.773	10.015	4.467	-2.789	1.545	0	1.214	-378	836
2012	14.077	350	0	4.108	10.320	5.295	-3.094	1.570	0	360	-108	252
2013	14.271	241	0	4.202	10.309	5.399	-3.342	220	0	1.349	-375	974
2014	15.958	245	0	4.050	12.154	5.441	-3.727	1.141	0	1.844	-538	1.306
2015	19.191	145	0	4.703	14.633	5.538	-4.490	1.506	0	3.099	-868	2.231
2016	18.329	114	0	3.822	14.621	5.431	-2.960	-1.075	0	7.305	-1.826	5.479
2017	19.425	195	0	4.996	14.623	5.525	-2.699	0	0	6.398	-1.600	4.799

GRÁFICO 8.11i

RESULTADOS DE AUTOVÍA DE LOS LLANOS



6.2. Autovía de la Plata

Las actuaciones sobre la infraestructura durante el plazo del acuerdo de concesión originan el registro de un ingreso por prestación de servicios de construcción y el reconocimiento del correspondiente activo financiero. Los gastos en que incurra la empresa concesionaria para llevarlas a cabo se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se devenguen.

Los ingresos financieros que se activan como derechos de cobro corresponden al rendimiento anual del activo financiero como resultado de aplicar la tasa de interés efectiva. Se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias como “ingresos financieros, acuerdo de concesión”

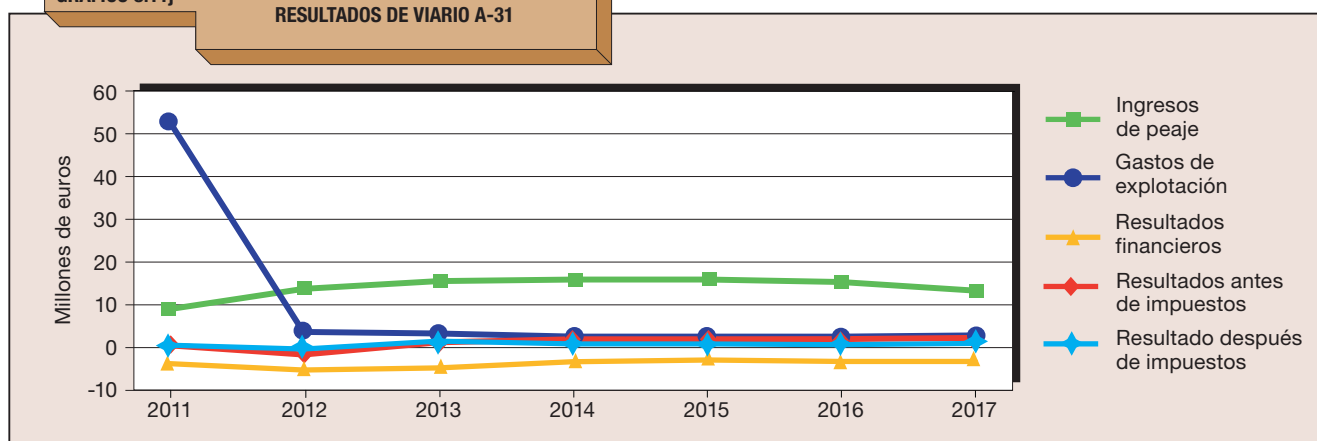
La sociedad concesionaria empezó a recibir pagos de la Administración concedente en el ejercicio 2015, ascendiendo dichos cobros en el presente ejercicio a 23.587 miles de euros, tal como figura en el cuadro 8.6 bajo el epígrafe “Bajas por cobros Administración”.

CUADRO 8.8j
Resultado de Viario A-31 (miles de euros)

10. VIARIO A-31, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	9.482	280	51.104	53.197	7.669	4.219	-2.608	0	0	843	-253	590
2012	13.853	212	0	4.061	10.004	5.118	-4.556	1.478	0	-1.148	263	-885
2013	15.948	305	0	3.601	12.652	5.216	-4.147	1.863	0	1.426	-428	998
2014	16.155	368	0	3.049	13.473	5.329	-3.839	1.877	0	2.427	-913	1.514
2015	16.390	328	0	3.218	13.500	5.449	-3.876	1.941	0	2.235	-559	1.676
2016	16.320	404	0	2.990	13.734	5.620	-3.944	1.978	0	2.193	-548	1.644
2017	14.047	444	3	2.895	11.599	5.711	-3.737	429	0	1.722	-364	1.359

GRÁFICO 8.11j

RESULTADOS DE VIARIO A-31

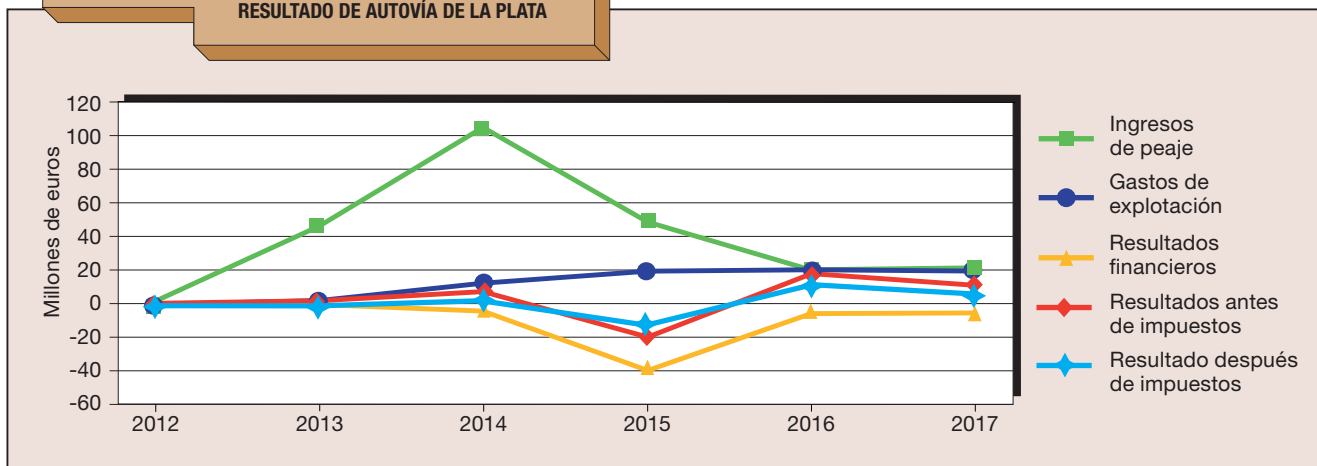


CUADRO 8.9
Resultado de Autovía de la Plata (miles de euros)

11. AUTOVÍA DE LA PLATA, S.A.	Ingresos de peaje en sombra	Otros ingresos	Trabajos realizados por la empresa para su activo	Gastos explotación y dotación para la amortización inmovilizado salvo autovía	Resultado de explotación antes amort. autov. y rdo. enajenación inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Deterioro del inmovilizado intangible	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos	Impuestos sobre beneficio	Resultado después de impuestos
2011	9.482	280	51.104	53.197	7.669	4.219	-2.608	0	0	843	-253	590
2012	13.853	212	0	4.061	10.004	5.118	-4.556	1.478	0	-1.148	263	-885
2013	15.948	305	0	3.601	12.652	5.216	-4.147	1.863	0	1.426	-428	998
2014	16.155	368	0	3.049	13.473	5.329	-3.839	1.877	0	2.427	-913	1.514
2015	16.390	328	0	3.218	13.500	5.449	-3.876	1.941	0	2.235	-559	1.676
2016	16.320	404	0	2.990	13.734	5.620	-3.944	1.978	0	2.193	-548	1.644
2017	14.047	444	3	2.895	11.599	5.711	-3.737	429	0	1.722	-364	1.359

GRÁFICO 8.12

RESULTADO DE AUTOVÍA DE LA PLATA



9. LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje es un órgano administrativo adscrito al Ministerio de Fomento. En el momento de elaboración del presente informe, el Delegado del Gobierno es el Secretario General de Infraestructuras.

Su naturaleza y funciones se encuentran recogidas en las disposiciones siguientes:

- Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- 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.
- Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- Pliegos de Cláusulas de Explotación de las diferentes sociedades concesionarias.
- Real Decreto 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, publicado en el Boletín Oficial del Estado del día 19 de enero.

Su estructura actual es la siguiente:

- Una Subdelegación entre cuyas funciones se encuentra la tramitación y propuesta de resolución de los asuntos de competencia de la Delegación, así como la coordinación y dirección de las restantes unidades de ésta con nivel orgánico inferior.
- Una Subdirección General Adjunta
- Una Vocalía
- Dos Áreas
- Una Consejería Técnica
- Una Directora de Programa
- Tres Servicios
- Una Sección
- Cinco Negociados
- Una Secretaría Nivel 30
- Un puesto de Auxiliar Administrativo

Actualmente, la dotación de personal de la Delegación del Gobierno la componen las siguientes personas:

José Javier Izquierdo Roncero
Delegado del Gobierno

M^a del Carmen Sánchez Sanz
Subdelegada del Gobierno (*)

Jesús Fernández Silva
Subdirector General Adjunto

Juan José Barrios Baquero
Vocal Asesor

Eva M^a López Pérez
Jefe de Área

Javier Santa Cruz Carrillo de Albornoz
Jefe de Área

Isabel Acebo Ruiz
Consejera Técnico-Económico

Isidora Herrero Sancha
Directora de Programa

Soledad Báscones Arnaiz
Jefe de Servicio

Ignacio Cárdbaba Crespo
Jefe de Servicio

Pedro López Rosado
Jefe de Sección

Cristina Mercedes Crespo Morales
Jefe de Negociado

Isabel Martínez López
Jefe de Negociado

M^a Dolores Serrano Fuentes
Jefe de Negociado

M^a Luisa Núñez Martínez
Secretaria del Subdelegado del Gobierno

María del Carmen García Ruiz de Huidobro
Auxiliar Administrativo

(*) Hasta el 7 de julio de 2017 desempeñó el cargo de Subdelegado del Gobierno D. Miguel Ángel Jiménez Martín.

Además, han colaborado en la elaboración de las censuras de cuentas los siguientes auditores inscritos en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas:

- Atenea Auditores, S.L.
- Auditburó, S.L.
- Augeco, S.L.
- Baker Tilly Fmac, S.L.P.
- David García Valbuena
- Emphasis Auditores de Cuentas, S.L.
- Emede y Asociados Asesores Tributarios, S.A.
- Fátima Martínez Lloreda
- Isabel Díaz Rosado
- Esponera Auditores, S.L.
- M.V. Audit, S.L.P.
- Sonia García-Patiño Barbolani
- Zofío Auditores, S.R.L.

10. APÉNDICE DE NORMATIVA

1. NORMATIVA APROBADA EN EL EJERCICIO

- Real Decreto 803/2017, de 28 de julio
- Convenio de Gestión directa con la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres, SMG S.A., de 16 de Agosto de 2017
- Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre

Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, por el que se modifica el Convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo.

Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, SA(en adelante, Audasa), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico (AP-9), adjudicada por Decreto 1955/1973, de 17 de agosto.

La autopista AP-9 es el principal eje de comunicación de Galicia. A lo largo de su recorrido se sitúan las principales ciudades gallegas (Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo) y en su entorno se concentra alrededor del 60 por 100 de la población gallega y el 70 por 100 de la actividad económica de Galicia. Además constituye la principal conexión viaria de la región con el Norte de Portugal.

Con el fin de solucionar los problemas de tráfico de los itinerarios Vigo-0 Morrazo, A Barcala-A Coruña, e inversos, la Administración General del Estado acordó con la Xunta de Galicia y con la sociedad concesionaria de la autopista del Atlántico la supresión del cobro del peaje a todos los vehículos que efectúasen los citados recorridos, financiándose la medida por ambas administraciones a partes iguales. Para ello, a través del Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, se aprobó el convenio correspondiente.

Durante el periodo transcurrido desde la entrada en vigor del mencionado real decreto, se ha puesto de manifiesto una diferente evolución de los ingresos por el peaje de los tramos en los que se implantó la supresión del cobro respecto a los del resto de la autopista, por lo que los importes abonados por la Administración General del Estado y la Xunta de Galicia en concepto de compensación difieren sustancialmente de los que hubiera percibido la sociedad concesionaria de no haberse adoptado la citada medida. Esta situación se considera perjudicial para las administraciones implicadas, y viene suponiendo un cierto enriquecimiento injusto para la sociedad concesionaria, por lo que se estima necesario modificar el procedimiento de compensación contemplado en el convenio aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo.

Por otra parte, a fin de reducir el coste de los intereses que implica el pago anual de la compensación, se incluye la posibilidad de efectuar los pagos trimestralmente, de tal manera que no se generen intereses de demora si se abonan las cantidades en el plazo acordado desde su facturación.

Los itinerarios Vigo-0 Morrazo y A Coruña-A Barcala, forman parte de un eje fundamental de comunicación de Galicia, eje que permite su conexión con Portugal, y al mismo tiempo presentan una naturaleza marcadamente metropolitana y de fuerte impacto social. Un objetivo fundamental de la Administración General del Estado es la mejora de la ordenación del territorio, mediante una utilización adecuada

de las infraestructuras existentes, como elementos vertebradores del mismo y un adecuado conocimiento de los datos y previsiones en materia de población y urbanismo. En este sentido resulta fundamental una adecuada coordinación entre las distintas administraciones, cuya voluntad se pone nuevamente de manifiesto entre la Xunta de Galicia y la Administración General del Estado.

Dado el carácter estatal de la AP-9 y las competencias que sobre ellas ostenta el Estado, y el interés general de esta medida se justifica que la Administración General haya considerado conveniente dar la conformidad a la solicitud presentada por la Comunidad y asumir por sí sola el coste de la financiación de las gratuidades de los recorridos O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala, e inversos, en su totalidad. Por otra parte, los nuevos importes de compensación calculados son inferiores a los compromisos de gastos autorizados por el Consejo de Ministros en su reunión de 5 de mayo de 2006, lo cual permite y motiva que la Administración General del Estado asuma por completo la financiación.

A la vista de lo anterior, con el fin de regular las nuevas condiciones a que habrá de ajustarse el cálculo de la retribución con la que compensar a la sociedad concesionaria por la aplicación de la medida adoptada en el año 2006, definir el nuevo plazo de su abono y determinar la administración que asumirá el coste de la misma, se plantea la modificación del convenio aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, que se incluye en el presente real decreto.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con audiencia de la Xunta de Galicia y de Audasa.

Asimismo se tiene por ratificada la autorización provisional para la firma del Convenio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con el informe del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 28 de julio de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Modificación del convenio aprobado por Real Decreto 633/2006.*

Se modifica el convenio suscrito entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y Audasa, aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, como se indica a continuación:

La cláusula tercera del convenio pasa a tener la siguiente redacción:

«Tercera. Auditoría del tráfico que efectúe los recorridos cuyo cobro de peaje a los usuarios se elimina por el presente convenio:

El Ministerio de Fomento, a propuesta de la sociedad concesionaria, designará a una firma independiente para que realice una auditoría anual del tráfico que efectúe los recorridos descritos en la cláusula primera.

Esta auditoría se basará en la realización de pruebas sustantivas sobre los listados de vehículos generados por el sistema de conteo, mediante los procedimientos que

se consideren necesarios, llevando a cabo la comparación entre los resultados de los sistemas de conteo y de verificación instalados, con objeto de establecer las posibles diferencias entre ambos».

La cláusula quinta del convenio pasa a tener la siguiente redacción:

«Quinta. Retribución a Audasa por la supresión del cobro de peaje contemplada en este convenio:

La retribución a Audasa por la supresión del cobro del peaje a los usuarios en los recorridos por la autopista AP-9 que figuran en la cláusula primera, será asumida en su totalidad por la Administración General del Estado mediante la realización de los correspondientes pagos hasta el 18 de agosto de 2048, final del plazo de la concesión de la autopista AP-9.

Las cuantías anuales de los referidos pagos se determinarán en base a los ingresos de peaje obtenidos por Audasa en esos mismos recorridos en el año 2005 (ejercicio anterior a la entrada en vigor del presente real decreto) y a la variación de los ingresos de peaje del resto de los recorridos de la autopista en el año de que se trate respecto a los obtenidos en 2005.

Así, para obtener el importe del abono anual a Audasa se aplicará a los ingresos (sin IVA) obtenidos en 2005 en dichos recorridos, reducidos en un 10 por 100 por los menores costes que la medida supone al eliminar el cobro del peaje en los recorridos afectados, el coeficiente de la variación de los ingresos del resto de la autopista.

El importe calculado como indica el párrafo anterior, no podrá ser mayor al determinado a partir de los datos de tránsitos obtenidos mediante conteo y clasificación de vehículos, a los que se aplicará el importe del peaje (sin I.V.A.), vigente en cada momento, correspondiente al grupo tarifario a que cada uno pertenezca, en los recorridos A Coruña-A Barcala y Vigo-0 Morrazo, e inversos.

La cuantía de la compensación a abonar a Audasa, será la menor de las dos cantidades anteriores, a la que se aplicará el Impuesto sobre el Valor Añadido, vigente en cada ejercicio económico.

El importe resultante deberá ser abonado a la sociedad concesionaria por la Administración General del Estado. Dichas cantidades se incrementarán con los intereses indemnizatorios devengados desde el día 1 de julio del año considerado, punto medio del año, hasta la fecha de pago, calculados al tipo del interés legal del dinero.

En años naturales incompletos, los importes de los intereses que la Administración General del Estado deba abonar a Audasa se calcularán en función de los días transcurridos del año en que aquélla haya suprimido el cobro del peaje directamente a los usuarios en los tramos señalados en la cláusula primera, calculándose los intereses correspondientes desde la mitad del período considerado hasta la fecha de pago, por aplicación del tipo de interés legal del dinero.

No obstante lo anterior, con el objetivo de minimizar el coste de los intereses que implica el pago anual de la compensación, cuando por aplicación del sistema de compensación aprobado por este real decreto el importe de la compensación efectiva a pagar sea inferior a los importes máximos aprobados y sin perjuicio en su caso, del correspondiente reajuste o modificación de anualidades, el Ministerio de Fomento podrá sustituir el procedimiento de abono anteriormente señalado, por un sistema

de pagos trimestrales de acuerdo con las siguientes indicaciones:

El importe de la compensación se abonará trimestralmente, realizándose una liquidación anual. Al término de cada uno de los trimestres se calculará la variación acumulada en el año de los ingresos de peaje obtenidos respecto del mismo periodo del año 2005. A estos efectos se considerará que los ingresos de peaje en 2005 se obtuvieron de forma uniforme a lo largo del año. De esta forma, cada trimestre se calculará el importe acumulado de la compensación, debiendo deducirse los importes ya abonados para obtener el valor de la compensación trimestral. Con el abono del cuarto trimestre del año, se realizará la liquidación anual de la compensación.

Una vez finalizado cada trimestre Audasa emitirá la factura correspondiente. El importe de dichas facturas deberá ser abonado a la sociedad concesionaria por la Administración General del Estado dentro del plazo de sesenta días a contar desde la presentación de la misma. En el supuesto de demora en el pago, Audasa podrá reclamar intereses, calculados al tipo del interés legal del dinero, desde el final de dicho plazo.

Dentro de cada ejercicio económico, la Administración General del Estado incluirá en los presupuestos generales las cuantías de los pagos que deberá satisfacer a Audasa en el ejercicio siguiente, teniendo en cuenta para ello la previsión de tráfico que resulte de la evaluación de los tránsitos en los años anteriores y de la actualización de las tarifas de peaje.

Cada cinco años, a partir de la entrada en vigor de presente real decreto, se verificarán los efectos del nuevo modelo de retribución, por si procediera nuevamente modificar la concesión por afectar al equilibrio concesional, ya sea a favor del concedente o a favor del concesionario».

Artículo 2. Régimen jurídico de la concesión.

El régimen jurídico de la concesión que ostenta Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, SA, será el actualmente vigente, con la modificación que contempla el presente real decreto.

Disposición adicional primera. Medidas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las ins

trucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto y en la modificación del convenio aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, que se aprueba en el mismo.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto surtirá efectos a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma, el 28 de julio de 2017.

FELIPE R.

El Ministerio de Fomento,
ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

Resolución de 16 de agosto de 2017, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio de gestión directa con la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal.

Con fecha 16 de agosto de 2017 se ha suscrito el Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.», por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 16 de agosto de 2017.-La Secretaría General Técnica, Alicia Segovia Marco.

ANEXO

Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.», por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal

En Madrid, a 16 de agosto de 2017.

REUNIDOS

De una parte, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, Ministro de Fomento, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 417/2016, de 3 de noviembre, y

De otra parte, don Manuel Niño González, Presidente del Consejo de Administración de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.», cargo para el que fue nombrado por el Consejo de Administración de la sociedad en su reunión del día 21 de marzo de 2013.

(En adelante, cada una «la Parte» y conjuntamente, «las Partes»).

Las Partes, en la representación que ostentan, se reconocen capacidad para formalizar el presente Convenio de Gestión Directa y obligarse en los términos del mismo, y, a tal efecto

MANIFIESTAN

Primero.

El artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, sobre gestión directa en la construcción y/o explotación de determinadas obras públicas, autoriza al Consejo de Ministros a constituir una o varias Sociedades estatales de las previstas por la legislación presupuestaria, cuyo objeto social sea la construcción, explotación o ejecución de las carreteras estatales que al efecto determine el propio Consejo de Ministros, previéndose que las relaciones entre la Administración General del Estado y tales Sociedades estatales se regularán mediante Convenios que, previo informe favorable del Ministerio de Hacienda, habrán de ser autorizados por el Consejo de Ministros.

Segundo.

De acuerdo con ello y a fin de dar eficaz respuesta a la inversión y gestión en infraestructuras de transporte terrestre

de titularidad estatal, movilizando los correspondientes recursos financieros, por Acuerdo de fecha 29 de julio de 2005, el Consejo de Ministros autorizó la creación de una sociedad mercantil estatal de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, que, revistiendo la forma de sociedad anónima, se denomina «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.», asumiendo como objeto social:

a) «El proyecto, construcción, conservación, explotación y promoción de las infraestructuras del transporte terrestre de titularidad estatal por cuenta de la Administración General del Estado, en el marco del régimen jurídico de los mandatos de actuación que se establezcan. En particular, el mandato podrá comprender conjunta o alternativamente:

I. La gestión de la construcción de las infraestructuras del transporte terrestre de titularidad estatal.

II. La explotación, incluyendo la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras del transporte terrestre de titularidad estatal, tanto de las ya existentes como de las que pueda construir la propia sociedad.

III. La explotación de las zonas de dominio público y áreas de servicio, así como de otros elementos funcionales asociados a infraestructuras del transporte de titularidad estatal.

b) La realización de convenios de colaboración con Administraciones Públicas, así como con las entidades dependientes de aquéllas, para el ejercicio de las competencias que les corresponden en materia de infraestructuras del transporte terrestre.

La sociedad podrá participar en sociedades estatales y privadas para el ejercicio de las actividades enumeradas anteriormente.

Asimismo, la sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social.

Las actividades integradas en el objeto social en materia de carreteras se desarrollarán por la sociedad en el marco de la encomienda que el Ministerio de Fomento le haga en los correspondientes convenios de acuerdo con el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Tercero.

La «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.» (en adelante, SEITTSA), se constituyó mediante escritura pública otorgada el día 30 de noviembre de 2005, ante el Notario de Madrid José Aristónico García, con el número de protocolo 2.695/2005, y fue inscrita en el Registro Mercantil el 22 de diciembre de 2005.

Cuarto.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, las relaciones entre SEITTSA y la Administración General del Estado se articulan en virtud de Convenios de Gestión Directa.

Por su parte, la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014 sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE establece en su artículo 1.4: «La presente directiva no afecta a la libertad de los estados miembros de definir, de conformidad con el Derecho de la Unión, lo que consideran servicios de interés económico general, cómo deben organizarse y financiarse dichos servicios con arreglo a las normas sobre las ayudas estatales y a qué obligaciones específicas deben estar sujetos. Del mismo modo, la presente Directiva no afectará a la decisión de las autoridades públicas de deci-

dir si desean asumir ellas mismas determinadas funciones públicas, en qué forma y en qué medida, en virtud del art. 14 del TFUE y del Protocolo n. 26». Ello habilita a España a actuar dentro de su facultad de autoorganización.

Quinto.

Por el Consejo de Administración, en su reunión de fecha 20 de julio de 2017 se tomó razón del presente Convenio y se autorizó su suscripción por el Presidente en los términos de su aprobación por el Consejo de Ministros.

En consecuencia y de conformidad con cuanto antecede, la Administración General del Estado, representada por el Sr. Ministro de Fomento y SEITTSA, representada por su Presidente, formalizan el presente Convenio, con sujeción a lo siguiente:

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

1.1 El presente Convenio tiene por objeto regular las relaciones entre la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento) y SEITTSA para atribuir a esta última sociedad la gestión directa de la explotación y en los términos de la cláusula quinta, la preparación de su posterior licitación, de las concesiones de las siguientes autopistas de titularidad estatal:

1. 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. De ahora en adelante «Radial 2».

2. 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. De ahora en adelante «Radial 3 y 5».

3. Autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera Nacional 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. De ahora en adelante «Radial 4».

4. 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. De ahora en adelante «Autopista Eje Aeropuerto».

5. Autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, Tramo: circunvalación norte de Toledo. De ahora en adelante «Autopista Madrid-Toledo».

6. Autopista de peaje Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-42, Tramo: N-301- Atalaya del Cañavate. De ahora en adelante «Autopista Ocaña-La Roda».

7. Autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de «El Campello», la autovía libre de peaje Camino de Castilla y la autovía A-7 entre Elche y Crevillente. De ahora en adelante «Circunvalación de Alicante».

8. Autopista de peaje Cartagena-Vera. De ahora en adelante «Autopista Cartagena-Vera».

1.2 El objeto podrá resultar ampliado mediante la celebración de adendas entre las partes, por las cuales se incorpore la atribución y regulación de la gestión directa para la explotación de otras carreteras de titularidad estatal y preparación de su posterior licitación.

Segunda. *Regulación.*

El presente Convenio de Gestión Directa se regirá por lo específicamente dispuesto en el mismo y se ampara en:

a) El artículo 1.4 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014 sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE.

b) El artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

c) La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y en particular, su artículo 22.

d) El artículo 14 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión y, con carácter supletorio, el resto del articulado de dicha norma, siempre que no contradiga la legislación vigente.

e) El Capítulo VI «De los convenios» de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

f) El texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, en todo aquello que pudiera resultar de aplicación.

g) El Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales de las concesiones, en todo aquello que pudiera resultar de aplicación y siempre que no contradiga la legislación vigente.

h) La Ley 25/1998, de 13 de julio, de Modificación del régimen legal de las tasas estatales y locales y de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público, en su artículo 61.3.

i) Demás normativa aplicable.

Tercera. *Explotación.*

3.1 Corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje determinar para cada autopista la fecha de inicio de la explotación por SEITTSA.

3.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado precedente, el calendario previsto a la fecha de firma del presente Convenio de incorporación a SEITTSA de la explotación de las autopistas es el siguiente:

N.º	Carretera	Fecha estimada de inicio de explotación por SEITTSA
1	Radial 2	Enero-18
2	Radial 3 y 5	Enero-18
3	Radial 4	Enero-18
4	Autopista Eje Aeropuerto	Enero-18
5	Autopista Madrid-Toledo	Abril-18
6	Autopista Ocaña-La Roda	Enero-18
7	Circunvalación de Alicante	Enero-18
8	Autopista Cartagena-Vera	Enero-18

3.3 En la fecha de inicio de la explotación, se levantará conjuntamente acta de inicio de explotación de las correspondientes infraestructuras y bienes necesarios para la explotación, así como de toda la documentación necesaria para que esta se realice. Entre dicha documentación, se integrará como Anexo a las referidas actas, los documentos relativos a los contratos de concesión de los que procedan conteniendo las prescripciones que hayan de ser aplicadas en la explotación, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio.

Cuarta. *Contenido de la explotación.*

4.1 La explotación comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor

uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico.

4.2 En concreto, la explotación comprende igualmente:

a) La celebración de contratos con terceros en ejercicio de las funciones de conservación y explotación según resultado del plan de liquidación. Esta celebración deberá ser en todo caso autorizada previamente por el consejo de administración de SEITTSA cuando superen un importe de 5.000.000 €¹.

b) La gestión de las zonas complementarias de explotación comercial (áreas de servicio). Todas las instalaciones establecidas en las áreas de servicio tendrán acceso directo a la autopista y se comunicarán al exterior únicamente a través de ésta. Están expresamente prohibidos los locales en los que se realicen actividades de espectáculo o de diversión. SEITTSA se subrogará en los contratos convenidos con el concesionario anterior en los términos en que los mismos lo permitan siempre y cuando el concesionario está al día de sus obligaciones.

c) Sistemas de información: SEITTSA deberá mantener operativos los sistemas que permitan conocer en tiempo real el estado de la circulación (sistema de captación de parámetros de tráfico, sistema de supervisión por cámaras de televisión); facilitar información y asistencia en ruta a los usuarios (sistema de información mediante señalización variable, sistema de ayuda con postes SOS). Estos sistemas deberán ser compatibles con los ya existentes en la red viaria de la zona y en conjunto interconectarse con los Centros de Control de Explotación de la Dirección General de Carreteras y del correspondiente Centro de Gestión de Tráfico, asegurándose la total operatividad de los mismos desde el citado Centro de Gestión y su perfecta integración en el sistema global de gestión de tráfico. En este sentido, sin perjuicio de las competencias propias de la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Tráfico actuará como organismo supervisor en lo relativo al régimen de circulación y gestión del tráfico.

d) Información sobre las alteraciones en el régimen normal de circulación.

e) Mantenimiento de los niveles de servicio que hubiera definidos en los contratos de concesión de los que provienen las autopistas.

f) Obligación de conservación mediante la adaptación a la normativa técnica vigente en cada momento: SEITTSA, como explotador, se encuentra obligado a incorporar las innovaciones tecnológicas que sean aprobadas por la normativa correspondiente, manteniendo y explotando las carreteras objeto del presente Convenio de conformidad con lo que, en cada momento y según el progreso de la ciencia, dispongan las leyes. Se aplicará la presente previsión a todo lo relativo al mantenimiento y a la explotación de las carreteras y en general a cualquier actividad de gestión ligada íntimamente a la misma que pueda estar sometida a las exigencias de la tecnología o medios empleados para llevarla a cabo.

g) Cualesquiera otras tareas necesarias para asumir la explotación referida en el punto 4.1.

Quinta. Alcance de las actuaciones complementarias relativas a la licitación de las concesiones.

5.1 SEITTSA se obliga a prestar al Ministerio de Fomento la colaboración que este estime necesaria para la

elaboración de los documentos preparatorios del contrato. En particular, corresponderá a SEITTSA realizar estas tareas:

- Elaborar el estudio de viabilidad.
- Redactar los anteproyectos de construcción y explotación.
- Elaborar los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.
- Elaborar un informe sobre la valoración de las ofertas.

SEITTSA no estará obligada a iniciar esas actuaciones hasta que el Ministerio de Fomento, cuando proceda, apruebe y ponga a disposición de dicha sociedad los documentos que sean preceptivos para ello.

5.2 Corresponde al Ministerio de Fomento realizar las actuaciones preparatorias que sean pertinentes para la licitación y adjudicación de los contratos de concesión y, en particular, las siguientes:

- Tramitar y aprobar el estudio de viabilidad.
- Tramitar y aprobar los anteproyectos de construcción y explotación.
- Aprobar los pliegos.
- Publicar, adjudicar y formalizar los contratos.
- Aprobar los proyectos que presente el concesionario.

En ningún caso la actividad de SEITTSA referida a la futura licitación supondrá la asunción por la misma de facultades que impliquen el ejercicio de autoridad pública y que quedan reservadas a la Administración.

Sexta. Financiación.

6.1 Todas las actuaciones objeto del presente Convenio se financiarán con cargo a las tarifas que se establezcan en los términos previstos a continuación.

El detalle de las fuentes de financiación y las aplicaciones estimadas de las mismas se concreta en el anexo I.

6.2 Esquemas de tarifas que se aplicarán en las autopistas: SEITTSA aplicará en cada una de las autopistas el mismo esquema de tarifas previsto en los contratos de concesión de los que proceden las autopistas hasta el 31 de diciembre del año en el que SEITTSA se ha hecho cargo de la explotación de cada autopista.

6.3 Aprobadas las cuentas anuales del año 2018, SEITTSA ingresará en el Tesoro el 100% del saldo positivo resultante, en concepto de ingreso a cuenta de la liquidación definitiva, en el mes siguiente desde la aprobación de las citadas cuentas.

Séptima. Contabilidad.

7.1 En la Memoria de las Cuentas Anuales de SEITTSA del ejercicio en el que gestione la explotación del servicio relativo a las autopistas objeto del presente Convenio, se informará sobre la totalidad de las operaciones correspondientes a la explotación de las citadas autopistas, así como las derivadas de las actuaciones complementarias relativas a la licitación de las concesiones expresadas en la cláusula quinta de este Convenio. Además, en la contabilidad de SEITTSA deberán figurar, de manera separada, los ingresos provenientes de las tarifas abonadas por los usuarios y los procedentes de la explotación de la zona comercial.

7.2 A estos efectos, SEITTSA deberá llevar contabilidad analítica, con el fin de determinar la totalidad de los costes, directos e indirectos, e ingresos inherentes a las actividades reguladas en este Convenio.

Octava. Aspectos fiscales, autorizaciones y licencias.

8.1 No se exigirá el pago de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público estatal.

¹ El órgano que ejercerá las facultades de supervisión externas será la Secretaría de Estado.

8.2 SEITTSA se encuentra exenta de recabar licencias para la construcción, reparación y demás actividades íntimamente relacionadas con el objeto del presente Convenio.

Novena. *Potestades de la Administración.*

En todo caso la Administración conserva las potestades que le confiere la legislación vigente en relación con los bienes de dominio público y en particular, el Ministerio de Fomento conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público afectado.

Décima. *Entrada en vigor y duración.*

10.1 La entrada en vigor del presente convenio se producirá en el momento de su firma, sin perjuicio de que la efectiva ejecución de la explotación se encuentre condicionada a la fecha de inicio de la explotación fijada en la correspondiente acta, de acuerdo con lo previsto en la cláusula tercera.

10.2 El presente convenio tendrá la duración mínima imprescindible para realizar las actuaciones complementarias relativas a la licitación, que constituye parte de su objeto de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 1.1 y la cláusula quinta del presente, y proceder a su licitación por el Ministerio de Fomento, lo que no excederá del 31 de diciembre de 2018.

10.3 Sin perjuicio de lo señalado en el punto anterior, el presente Convenio estará vigente hasta la liquidación de todas las actuaciones, cumplimiento de las obligaciones y entrega al nuevo adjudicatario de todas las infraestructuras incluidas en los anexos y en las adendas al mismo que puedan ser aprobadas, tras la tramitación del oportuno expediente de acuerdo a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en cada momento, así como lo dispuesto en la cláusula decimotercera.

Decimoprimera. *Comisión del Convenio.*

El seguimiento de la ejecución y cumplimiento del presente Convenio corresponde a una Comisión formada por:

- El representante designado por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, con rango igual o superior a Secretario General, al que corresponderá la presidencia de la Comisión,
 - El Director General de Carreteras,
 - El Director General de SEITTSA,
 - Un miembro de la Dirección General de Carreteras, a elección del Director,
 - Un miembro de SEITTSA a elección del Director,
 - Un representante del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad,
 - Un representante del Ministerio de Hacienda y Función Pública.
 - Un representante de la Oficina Económica del Presidente.
 - Un representante de la Intervención General de la Administración del Estado, con voz, pero sin voto.

Corresponde a la Comisión velar por el cumplimiento del presente Convenio, para lo que recabará la información relativa al desarrollo de la gestión directa y decidirá cuantas dudas se planteen en su interpretación y ejecución. Así mismo, corresponde a la Comisión proponer la liquidación del convenio en los términos previstos en el presente Convenio.

Decimosegunda. *Régimen de responsabilidad.*

SEITTSA responderá del cumplimiento de las obligaciones asumidas en virtud del presente Convenio con su propio patrimonio.

Decimotercera. *Extinción y liquidación del Convenio.*

13.1 Serán causas de extinción del Convenio:

- a) El transcurso de la duración establecida en el presente Convenio.
- b) La decisión unilateral de la Administración.
- c) El mutuo acuerdo de las partes.
- d) La concesión de todas las autopistas gestionadas por SEITTSA bajo este convenio a otros operadores, mediante las correspondientes licitaciones.
- e) La imposibilidad física o jurídica de realización de su objeto.

13.2 Este Convenio se liquidará una vez transcurrido su periodo de duración conforme a la cláusula sexta o cuando se produjera causa de extinción con arreglo al apartado anterior.

SEITTSA remitirá a la Comisión de Seguimiento del Convenio la propuesta de liquidación del convenio en el plazo máximo de dos meses desde la aprobación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio afectado por la explotación de la infraestructura. La propuesta de liquidación se acompañará de un informe en el que se detallarán los costes e ingresos imputados, los criterios de imputación aplicados, que tendrán en cuenta lo señalado en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 14 de abril de 2015, así como las cuentas anuales, los informes de gestión y los informes de auditoría de SEITTSA del periodo afectado por el convenio. Así mismo, se detallará el coste incurrido por las actuaciones preparatorias de la licitación de las concesiones señalados en la cláusula Quinta, que minorará el saldo resultante.

La Comisión de Seguimiento, en el plazo máximo de 15 días posteriores, evaluará la propuesta y acordará, en su caso, la remisión de la IGAE a efectos de la realización de la auditoría señalada en el siguiente párrafo.

La Intervención General de la Administración del Estado auditará la propuesta de liquidación del convenio en relación con la razonabilidad de los criterios aplicados y la correcta imputación de costes e ingresos, en el plazo máximo de 3 meses desde su recepción. SEITTSA queda obligada a colaborar de forma plena con la IGAE en las actuaciones de auditoría que se realicen.

Una vez que la IGAE haya emitido el informe, deberá procederse a la aprobación por la Comisión de la liquidación definitiva. Los resultados del informe de auditoría surtirán efecto en la liquidación definitiva no pudiendo aprobarse por un importe inferior al establecido en el informe. Si la Comisión de Seguimiento mostrase discrepancias con el informe de auditoría podrá interesar al Ministerio de Fomento para que, en su caso, eleve la discrepancia al Consejo de Ministros y adopte éste la resolución definitiva. En este último caso, se entenderá que no existe liquidación definitiva hasta que la discrepancia de criterios sea resuelta por el Consejo de Ministros.

Si el importe del ingreso a cuenta efectuado por SEITTSA al Tesoro conforme a la cláusula Sexta es inferior al importe que resulte de la liquidación definitiva, SEITTSA deberá reintegrar a la cuenta del Tesoro Público que corresponda el saldo positivo correspondiente, en el plazo máximo de un mes desde que se hubiera aprobado la liquidación definitiva. Transcurrido el plazo máximo sin haberse efectuado el ingreso, se devengarán los intereses de demora correspondientes de conformidad con el artículo 17 de la Ley General Presupuestaria. Por el contrario, si el ingreso a cuenta fuera superior al importe resultante de la correspondiente liquidación definitiva, se procederá a la devolución del ingreso percibido en exceso, en los términos previstos en los artículos 27.4 y 81 de la Ley General Presupuestaria.

Decimocuarta. *Resolución de conflictos.*

Cualquier conflicto o discrepancia que surja en el desarrollo o extinción del presente Convenio se resolverá de mutuo

acuerdo por las partes. Serán competentes en todo caso para la resolución de conflictos derivados del presente Convenio los tribunales de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Y, en prueba de conformidad, firman el presente Convenio, en dos ejemplares, en el lugar y fecha arriba indicados.-El Ministro de Fomento, Iñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.-El Presidente de SEITTSA, Manuel Niño González.

ANEXO I Hipótesis modelo Económico-Financiero

R-2	
Longitud	62,3 Km
Longitud tramo Asociado	19,0 Km
IMDLAño 2016	4.400
IMDHAño 2016	430
Total IMD	4.830
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1231
Ingresos explotación area Servicio 2016	0,41 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,00 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	28.573,24 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	60.744,13 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	7.317.000

AP-41	
Longitud	49,7 Km
Longitud tramo Asociado	31,3 Km
IMDLAño 2016	812
IMDHAño 2016	27
Total IMD	839
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1193
Ingresos explotación area Servicio 2016	0,75 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,61 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	21.881,49€/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	32.368,76€/Km
Fecha inicio Concesión	1-abr-18
Reposición Autopista	7.290.000

M-12	
Longitud	9,4 Km
Longitud tramo Asociado	0,0 Km
IMDLAño 2016	7.180
IMDHAño 2016	200
Total IMD	7.380
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1717
Ingresos explotación area Servicio 2016	0,06 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,00 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	149.614,50 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	234.345,96 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	849.600

GIRALSA	
Longitud	33,2 Km
Longitud tramo Asociado	20,3 Km
IMDL Año 2016	5.027
IMD H Año 2016	299
Total IMD	5.326
Tarifa Base promedio €/km) (2016)	0,0875
Ingresos explotación area Servicio 2016	0,48 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,05 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	27.559,19 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	49.080,77€/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	4.815.000

R-4	
Longitud	52,5 Km
Longitud tramo Asociado	41,5 Km
IMDLAño 2016	4.428
IMD H Año 2016	289
Total IMD	4.717
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1617
Ingresos explotación area Servicio 2016	0,96 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,15 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	32.214,88 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	46.633,14 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	8.460.000

AUCOSTA	
Longitud	112,6 Km
Longitud tramo Asociado	0,0 Km
IMDLAño 2016	1.664
IMD H Año 2016	322
Total IMD	1.986
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1086
Ingresos explotación area Servicio 2016	1,03 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,75 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	16.496,45 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	47.686,07 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	10.135.800

AP-36	
Longitud	127,5 Km
Longitud tramo Asociado	49,5 Km
IMDLAño 2016	2.702
IMDHAño 2016	128
Total IMD	2.830
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,0981

Ingresos explotación area Servicio 2016	0,48 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,13€/Vehículo
Gastos de personal 2016	11.288,18€/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	26.005,45 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	15.930.000

R-3 y R-5	
Longitud R3	31,8 Km
Longitud R5	31,6 Km
Longitud tramo Asociado	29,6 Km
IMD L Año 2016 R3	8.166
IMD Año 2016 R3	371
Total IMD R3	8.537
IMD L Año 2016 R5	8.383
IMD Año 2016 R5	291
Total IMD R5	8.674
Total IMD	8.605
Tarifa Base promedio (€/km) (2016)	0,1053
Ingresos explotación area Servicio 2016	1,31 €/Vehículo
Consumo Mercaderías 2016	0,02 €/Vehículo
Gastos de personal 2016	32.431,08 €/Km
Otros Gastos de Explotación 2016	91.370,61 €/Km
Fecha inicio Concesión	15-ene-18
Reposición Autopista	8.367.300

Cuenta Pérdidas y Ganancias modelo Económico-Financiero

PyG (€ '000)	
AÑO	2018
Incremento anual estimado tráfico	7,50%
Incremento de Tarifa	2,00%
IPC	2,00%
Ingresos	
Longitud (Km)	510,67
IMD Total	4.418
Tarifa Base promedio (€/km)	0,1135
Total ingresos peajes	93.461
Ingresos explotación Areas de Servicio	10.237
Total Ingresos	103.698
Gastos Operativos	
Consumo Mercaderías	(1.400)
Gastos de personal	(16.280)
Otros Gastos de Explotación	(34.226)
Provisión Reposición	(2.706)
Total Gastos	(54.611)
EBITDA	49.087
Amortización Concesiones	0
Amortización otros Activos	0
EBIT	49.087
Efecto Financiero Provisiones	0
Gastos Financieros deducibles	0
Ingresos Financieros	2
BAI	49.089
Impuestos	(14.727)
BDI	34.362
Gastos Financieros no deducibles	0
Beneficio Neto	34.362

Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo «Zambrana-Tudela».

Corresponde al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras de transporte terrestre de competencia estatal, y en particular la coordinación de las actuaciones que acuerde la Administración en relación con las concesiones de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

La autopista AP-68 pertenece a la Red de Carreteras del Estado cuya titularidad corresponde al Ministerio de Fomento.

Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, en adelante Avasa, es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Zaragoza, según Decreto 2802/1973, de 2 de noviembre.

El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, ostenta las competencias de regulación, gestión y control del tráfico en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Avasa han acordado, en aras del interés público, implementar una serie de medidas tendentes a la mejora de la funcionalidad y seguridad del corredor viario que discurre entre Haro y Alfaro en La Rioja. El corredor entre estas dos poblaciones se vertebra por las carreteras convencionales N-232 y N-124 y por la autopista AP-68, ambos itinerarios sensiblemente paralelos en este tramo.

Las carreteras N-232 y N-124 a su paso por La Rioja, entre las poblaciones de Haro y Alfaro, son carreteras convencionales que actualmente soportan un elevado tráfico de vehículos pesados que contribuye a elevar la congestión y la contaminación acústica, sobre todo en los tramos urbanos de las mismas. El tramo alternativo de la autopista presenta un mejor trazado y un mayor nivel de servicio, por lo que se considera que el desplazamiento hacia la autopista del tráfico de vehículos pesados supondría una mejora del funcionamiento de la red en ese tramo, así como una disminución de la congestión y del nivel de emisiones en la N-232 y N-124.

En consecuencia, la Administración General del Estado, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT), restringirá el tráfico de vehículos pesados en el tramo del p.k. 330,875 al p.k. 446,710 de la N-232 y del p.k. 39,000 al p.k. 45.990 de la N-124 en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con el fin de derivar este tráfico a la autopista AP-68, en tanto no se produzca el desdoblamiento de las citadas carreteras convencionales. Para ello se ha redactado el convenio que aprueba este real decreto.

La medida consiste esencialmente en prohibir el tráfico de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, con un total de cuatro o más ejes correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2» en el tramo del p.k. 330,875 al p.k. 446,710 de la N-232 y del p.k. 39,000 al p.k. 45.990 de la N-124 en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja y complementariamente aplicar las medidas de reducción del peaje en la autopista correspondiente AP-68, que faciliten la utilización de la misma a los referidos vehículos pesados.

Los vehículos que, circulando por las carreteras N-232 y N-124, quieran incorporarse a la autopista AP-68 en las inmediaciones de Haro (salida 9) y Alfaro (salida 16), deben atravesar el núcleo urbano de ambas poblaciones. Dadas las características de los vehículos a los que va dirigida la medida y para una correcta aplicación de ésta, se considera necesario que dichos vehículos desviados utilicen las salidas 8 (Zambrana) y 18 (Tudela) de la AP-68, desde las cuales se aplicará el descuento previsto en el convenio. De manera provisional y mientras estén en ejecución las obras correspondientes al «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25.5 y p.k. 31.90» los vehículos procedentes de La Rioja, deberán utilizar la salida 7 Burgos-Vitoria.

Este real decreto se ha tramitado, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1.972, de 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con el informe del Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, de Hacienda y Función Pública y del Ministerio del Interior, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de diciembre de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Aprobación del convenio.*

Se aprueba el convenio que se recoge en el anexo, entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, para la aplicación de medidas de bonificación de peajes para determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo Zambrana-Tudela.

Artículo 2. *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión de la autopista Bilbao-Zaragoza, de la que es titular Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, será el vigente con las modificaciones que se contienen en este real decreto y en el convenio que aprueba.

Disposición adicional única. Medidas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las instrucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. Entrada en vigor.

Este real decreto producirá efectos desde el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de diciembre de 2017.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,
ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

ANEXO

Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la aplicación de medidas de bonificación de peajes para determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo «Zambrana-Tudela»

En Madrid, a 1 de diciembre de 2017

REUNIDOS

De una parte, don Iñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, en su calidad de Ministro de Fomento y don Juan Ignacio Zoido Álvarez, en su calidad de Ministro del Interior, que obran en nombre y representación de la Administración General del Estado.

De otra parte, don José Ignacio Cenicerós González, en su calidad de Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que obra en nombre y representación del Gobierno de La Rioja.

Y, de otra parte, don Francisco Reynés Massanet, como apoderado de «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal», según facultades que resultan de la escritura de poderes de fecha 20 de diciembre de 2016, otorgada ante la Notaría de Barcelona, don Francisco Armas Omedes, con nº 3315 de su protocolo.

Todas las partes, reconociéndose mutuamente la capacidad legal necesaria para el otorgamiento del presente convenio,

EXPONEN

I. Que el Ministerio de Fomento es titular de la concesión de la autopista AP-68 Bilbao-Zaragoza y que Avasa ostenta la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la misma, uno de cuyos tramos lo constituye «Zambrana-Tudela».

II. Que ambas partes coinciden en la necesidad de resolver el problema de congestión y contaminación acústica que se está produciendo en la actualidad en las carreteras N-232 y N-124 a su paso por La Rioja, agravado por la excesiva circulación de vehículos pesados por las referidas carreteras, especialmente los de mayor tonelaje. Hasta tanto no se produzca el desdoblamiento de dichas carreteras, las administraciones públicas que suscriben este convenio están conformes en implementar, en aras del interés público, una serie de medidas tendentes a inducir al tráfico de vehículos pesados de las carreteras N-232 y N-124 a la autopista AP-68. Estas medidas consisten esencialmente en prohibir el tráfico de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, con un total de cuatro o más ejes correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2», por el tramo correspondiente de la carretera N-232 y N-124 y complementariamente aplicar medidas de reducción del peaje en la autopista que faciliten el desplazamiento a la misma de los referidos vehículos. Esta medida implica el desvío de dicho tráfico desde la N-124 a su paso por Zambrana y desde la A-68 a su paso por Tudela.

III. La actual intersección entre las carreteras N-124 y A-2120, a las que se incorporan los vehículos que toman la salida 8 (Zambrana) de la autopista AP-68, presenta en la actualidad graves problemas de capacidad y seguridad vial. La Diputación de Álava ha previsto la construcción del enlace a desnivel a Lacorzanilla entre las carreteras N-124, A-2120 y acceso a la AP-68, actualmente en ejecución, que forma parte de las obras del «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25,5 y p.k. 31,90» que se están desarrollando conjuntamente con las del

«Proyecto de construcción de la variante de Berantevilla en la carretera A-3122». Por motivos de seguridad y

funcionalidad, temporalmente en tanto que no se finalicen las obras del enlace de Lacorzanilla y se ponga en servicio el mismo, se hace necesario que los vehículos pesados que hayan sido desviados a la AP-68, en lugar de tomar la salida 8 (Zambrana), utilicen el intercambiador entre la AP-68 y la AP-1 existente en el término municipal de Ribera Baja (salida 7), donde los vehículos pesados que se dirijan hacia Burgos puedan continuar por la AP-1 y salir en el enlace de Miranda, y los vehículos pesados que se dirijan hacia Vitoria-Gasteiz puedan también tomar la AP-1 hasta el enlace de Armiñón con la A-1. Una vez finalizadas las obras, se utilizará la salida 8 (Zambrana).

Al amparo de lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, las partes formalizan el presente convenio, con sujeción a las siguientes

CLÁUSULAS:

Primera. *Establecimiento de la prohibición de circulación de determinados vehículos pesados por las carreteras N-232 y N-124 a su paso por La Rioja.*

El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT), velará por el cumplimiento de la prohibición de circulación de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, con un total de cuatro o más ejes, correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2», en el tramo del p.k. 330,875 al p.k. 446,710 de la N-232 y del p.k. 39,000 al p.k. 45,990 de la N-124 en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en las condiciones y durante la vigencia indicadas en el presente convenio.

No obstante, las partes acordarán los supuestos limitados en los que por causas justificadas, la DGT podrá permitir excepcionalmente la circulación de estos vehículos pesados por dichos tramos de carretera.

La precisa aplicación por parte de la DGT de la prohibición general constituye una condición esencial del presente convenio, haciéndose constar a los efectos pertinentes que, dicha prohibición y el desplazamiento del tráfico de vehículos pesados que comportará en los términos que establezca la propia resolución de la DGT, constituyen premisas esenciales del sistema compensatorio acordado.

La DGT, en coordinación con Avasa y con la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, dispondrá los recursos necesarios para hacer cumplir la prohibición de circulación de los vehículos pesados indicados, en el tramo de la N-232 y de la N-124 a su paso por La Rioja, así como la obligación prevista en el artículo 20.2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre) y los artículos 14.2 y 29.3 de la ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación, y explotación de las autopistas en régimen de concesión, en la redacción dada en la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

Segunda. *Medidas de reducción del peaje para los vehículos de la categoría «Pesados 2» en el tramo Zambrana-Tudela.*

Avasa aplicará en el tramo Zambrana-Tudela de la AP-68, las siguientes reducciones del importe del peaje para todos los vehículos de la categoría «Pesados 2» que circulen por dicho tramo de autopista y que cumplan las condiciones establecidas en el presente convenio:

1. Reducción del 75 por 100 del importe del peaje a aquellos vehículos que realicen recorridos internos en el tra-

mo de la autopista AP-68 comprendido entre la salida 8 (Zambrana) y la salida 18 (Tudela), ambas inclusive. Para el disfrute de esta reducción, constituirá requisito necesario que el sistema de pago y de control de paso empleado por los usuarios de vehículos pesados sea el peaje dinámico o telepeaje (sistema VIAT), utilizando para ello las vías de peaje habilitadas al efecto en las estaciones de peaje afectadas.

2. Reducción del 71,27 por 100 del importe del peaje al resto de los vehículos Pesados 2 que circulen por el tramo Zambrana-Tudela de la autopista AP-68.

De manera provisional y mientras estén en ejecución las obras correspondientes al «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25.5 y p.k. 31.90» los vehículos procedentes de La Rioja, deberán utilizar la salida 7 Burgos-Vitoria. La bonificación del peaje se realizará hasta la salida 8. Durante las obras, se considerarán movimientos internos a efecto de bonificaciones, los de aquellos vehículos procedentes de La Rioja que abandonen la AP-1 en la salida de Miranda o en la de Armiñón. No estarán bonificados los tramos entre la Salida 8 de la AP-68 y los de la AP-1 Miranda o Armiñón.

La implantación de esta medida será compatible con el mantenimiento de la gratuidad y reducción de peaje establecida en el «Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, 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», y con el «Real Decreto 584/2014, de 4 de julio, por el que se aprueba un convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para una bonificación del peaje adicional a la establecida de los movimientos con origen y destino en enlaces de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.»

En los recorridos que incluyan simultáneamente tramos con exención y con bonificación del peaje, se mantendrá la exención en la parte del itinerario en la que actualmente está establecida.

Las partes acuerdan que para dotar de coherencia y hacer compatibles ambas medidas (la reducción del peaje y la exención de peaje), se entenderá que son movimientos internos válidos a efectos del disfrute conjunto de ambas bonificaciones los realizados por los vehículos de la categoría de «Pesados 2» en el tramo Zambrana-Tudela. De manera provisional y mientras estén en ejecución las obras correspondientes al «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25.5 y p.k. 31.90» los vehículos procedentes de La Rioja, deberán utilizar la salida 7 Burgos-Vitoria aunque la bonificación del peaje se realizará hasta la salida 8.

Excepcionalmente, con la finalidad de ajustar la aplicación del sistema de reducciones en el peaje anteriormente establecido a los movimientos internos, cuando éstos se realicen conjuntamente con movimientos fuera del tramo bonificado, se aplicará desde el primer tránsito interno el descuento del 75 por 100 a los vehículos de categoría «Pesados 2» que realicen dos o más tránsitos internos consecutivos, aunque los mismos vayan acompañados de algún tránsito no interno que tendrá una reducción del 71,27 por 100.

Tercera. Condiciones adicionales para el disfrute de las reducciones de peaje.

Al efecto de garantizar una correcta utilización de ambas medidas por parte de los usuarios de la autopista, respetuosa y acorde con la finalidad pretendida por las partes, la concesionaria estará facultada para no aplicar las medidas de reducción y exención del peaje cuando detecte que el vehículo que pretende su disfrute realiza movimientos que no se ajustan al objeto del presente convenio y que desvirtúan la finalidad del mismo, convirtiéndose por ello en improcedente el disfrute de las bonificaciones. Para efectuar las indicadas comprobaciones, Avasa se dotará a su cargo de los dispositivos tecnológicos necesarios. Asimismo Avasa comunicará a ambas Administraciones, los criterios y elementos técnicos que utilizará para determinar los supuestos objetivos de improcedencia de la

bonificación y el sistema de control y verificación de su implantación respecto a la aplicación de los tráficos y descuentos objeto del presente convenio, así como de los que resultan del propio sistema aprobado por el Real Decreto 2027/2009 y el Real Decreto 584/2014.

Las partes se comprometen a tomar el máximo interés en la difusión entre los usuarios de vehículos pesados de las condiciones y ventajas de la medida objeto del presente convenio, procurando su correcto desarrollo ligado a la utilización del sistema de telepeaje (VIAT).

Cuarta. Implementation de las medidas contempladas en el convenio.

- Señalización y control:

El Ministerio de Fomento asumirá la implantación de la señalización necesaria para la aplicación de las medidas en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado para garantizar la continuidad de los itinerarios y la efectividad de las medidas establecidas por este. Se señalará e informará en las carreteras convencionales, con la debida antelación, la prohibición de circulación por la N-232 y la N-124 a su paso por La Rioja a los vehículos «Pesados 2» destinados al transporte de mercancías y la alternativa propuesta que supone la incorporación a la autopista AP-68 en las salidas 18 (Tudela) o la salida 8 (Zambrana), aunque de manera provisional y mientras estén en ejecución las obras correspondientes al «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25.5 y p.k. 31.90» los vehículos procedentes de La Rioja, deberán utilizar la salida 7 Burgos-Vitoria.

El Ministerio del Interior asumirá el control policial del cumplimiento de la prohibición de circular por los tramos correspondientes de la carretera N-232 y N-124, que contempla el convenio en los términos establecidos por la Dirección General de Tráfico.

Avasa asumirá la señalización necesaria para la aplicación de las medidas en la autopista AP-68.

- Financiación de las reducciones de peaje:

La financiación de las reducciones de peaje se considera que se producirá por el peaje abonado por los nuevos vehículos captados por la autopista y/o con aportaciones de las Administraciones que suscriben el convenio.

Avasa presentará memorias justificativas de la aplicación de las medidas previstas en la cláusula segunda, del ejercicio finalizado, en las que figurarán los cálculos para la obtención de la variación de los ingresos motivada por dicha aplicación, así como una certificación con carácter anual de la inspección de explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas

en el convenio, emitida previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

La variación de ingresos motivada por la aplicación de los descuentos contemplados en el convenio se obtendrá por diferencia entre los siguientes importes:

— Importe de la bonificación a los vehículos «Pesados 2» que ya transitaban por el citado tramo antes de la aplicación de los descuentos. Este volumen de tráfico debe ser actualizado anualmente durante el periodo de vigencia del convenio. Para estimar dicha actualización, previo a la entrada en vigor del convenio y con posterioridad anualmente, se realizarán los cálculos de tráfico pertinentes que fijen el correspondiente coeficiente de actualización del tráfico, de la siguiente manera:

— Se calculará el incremento del tráfico vegetativo de vehículos Pesados 2 en el tramo Zambrana-Tudela en los doce meses anteriores a la entrada en vigor del presente convenio. Se calculará el tráfico de vehículos Pesados 2 que ha circulado por el tramo durante el primer año de aplicación del convenio. De este tráfico se considerará que habrá un incremento del tráfico vegetativo en el mismo porcentaje que el año anterior a la entrada en vigor del convenio y el resto será, por tanto, tráfico inducido por la aplicación del convenio.

— En el segundo año y sucesivos de aplicación del convenio, el crecimiento del tráfico sobre el tráfico del año anterior, se considerará todo ello como incremento del tráfico vegetativo ya que el convenio prohíbe la circulación por la carretera nacional.

— En el caso de que se presenten circunstancias no contempladas entre las anteriores y que puedan afectar para fijar la actualización del tráfico, se tendrán en cuenta y se fijarán mediante acuerdo de las partes.

— Importe resultante de restar a los peajes realmente cobrados a los nuevos vehículos captados por la autopista, los gastos que su circulación por la misma generen, estimados en un 12 por 100 del valor del peaje sin reducción.

— Se detalla en el Anexo I de la Memoria, el «Cálculo del coste de indemnización al exigir el paso obligatorio de los vehículos pesados 2 por la autopista». Dicho importe se ha estimado en un máximo de 1,356 M (IVA incluido) a cubrir por la Administración General del Estado y el Gobierno de La Rioja y se actualizará anualmente con el crecimiento del IPC y el crecimiento del tráfico vegetativo estimado en el tramo. Este Anexo I tendrá carácter vinculante para las partes.

— Durante el tiempo que dure la ejecución las obras correspondientes al «Proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 28,00 y p.k. 31,00, desglosado del proyecto de construcción de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre los p.k. 25.5 y p.k. 31.90» para el cálculo de la bonificación se tendrá en cuenta el beneficio obtenido por la sociedad concesionaria por el tráfico inducido en el tramo contiguo, desde la salida 8 hasta la salida 7 de la AP-68.

— A efectos de poder valorar la compensación en aquellos tramos donde coincidan exenciones y/o bonificaciones de peaje debido a la aplicación simultánea de los reales decretos 2027/2009 y 584/2014 con bonificaciones propias del presente convenio, se considerará:

— Que los tráficos beneficiados por los descuentos contemplados en los convenios aprobados por el Real Decreto 2027/2009 y el Real Decreto 584/2014, en la actua-

lidad son estables y serán afectados por un crecimiento vegetativo del tráfico, crecimiento similar al que se valore en el tramo completo al que se refiere el presente convenio.

— Los tráficos inducidos por este nuevo convenio se abonarán con cargo al mismo.

La financiación de las medidas propuestas será compartida por la Administración del Estado y el Gobierno de la Rioja en las siguientes proporciones:

• La Administración General del Estado cubrirá hasta el 40 por 100 la disminución anual de ingresos que en su caso se produzca durante la vigencia del convenio, mediante abonos trimestrales a Avasa, sobre la base de los informes mensuales a que se refiere la cláusula quinta, a sesenta días vista de la presentación de los mismos, con cargo a la partida presupuestaria 17.20.441 M.473.02.

Los importes de la compensación que corresponde abonar a la Administración General del Estado para los diferentes ejercicios presupuestarios (IVA incluido) son los que se indican a continuación:

Ejercicio	A.G.E. (miles de euros)
2017	—
2018	477
2019	602
2020	639
2021	678
2022	58

• El Gobierno de La Rioja cubrirá hasta el 60 por 100 la disminución anual de ingresos que en su caso se produzca durante la vigencia del convenio, mediante abonos trimestrales a Avasa, a sesenta días vista de la presentación de la memoria justificativa, con cargo a la partida presupuestaria 09.02.4512.227.99

Los importes de la compensación que corresponde abonar al Gobierno de la Rioja para los diferentes ejercicios presupuestarios (IVA incluido) son los que se indican a continuación:

Ejercicio	A.L.R. (miles de euros)
2017	—
2018	716
2019	903
2020	958
2021	1.017
2022	86

Estas compensaciones tendrán carácter de máximas y sólo podrán ser revisadas por modificación del tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), al alza o a la baja, en la proporción correspondiente.

Si por el contrario, la medida produjese un aumento de ingresos para Avasa, el importe se destinará a actuaciones extraordinarias de mejora de la infraestructura distintas a las que ya sean de obligación de la sociedad concesionaria en virtud del propio contrato, a propuesta de la sociedad concesionaria, con el acuerdo de las partes, y previa aprobación por el Ministerio de Fomento.

Avasa, en su caso, asumirá a su riesgo y ventura las diferencias que pudieran producirse entre el importe real de los descuentos más el incremento de gastos motivado por los nuevos vehículos captados procedentes de la carretera

N-232 y N-124 y la suma del peaje abonado por dichos vehículos captados y de las aportaciones de las Administraciones.

La falta de pago en plazo dará derecho a Avasa al interés legal del dinero vigente desde el día siguiente al vencimiento del plazo de pago, sin necesidad de intimación o requerimiento.

- Mantenimiento del nivel de servicio:

En el caso que como consecuencia de la aplicación de los descuentos objeto del presente convenio surja la necesidad de aumentar la capacidad de los peajes de la autopista al efecto de mantener el nivel de servicio de ésta, las inversiones que se precisen, previa autorización de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, serán a cargo del presente convenio.

Quinta. *Seguimiento y control del convenio.*

El seguimiento y control del presente convenio corresponderá, por parte del Ministerio de Fomento a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje y por parte del Gobierno de La Rioja a la Consejería de Fomento y Política territorial.

Para dicha finalidad y con periodicidad mensual, Avasa remitirá a ambas administraciones, el oportuno informe que incluirá como mínimo las matrices origen-destino de todos los movimientos posibles entre enlaces comprendidos entre Zambrana-Tudela, para los vehículos del grupo tarifario «Pesados 2» y el importe de los descuentos derivados de los mismos. Con base en estos informes se elaborarán los abonos trimestrales, sin perjuicio de la obligación de presentar la memoria justificativa del último ejercicio cerrado, con carácter previo al primer pago de cada año, prevista en la cláusula cuarta.

Sexta. *Vigencia.*

El presente convenio será efectivo a partir del mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», todo ello previa vigencia de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se apruebe la prohibición de circulación de vehículos pesados en el tramo Haro-Alfaro de las carreteras N-232 y N-124, de acuerdo con la cláusula primera.

El convenio estará vigente hasta el 31 de octubre de 2021.

La finalización de las obras y puesta en servicio de tramos parciales del desdoblamiento de la N-232 o de la N-124,

dará lugar a que quede sin efecto la aplicación del descuento en los peajes de tramos de autopista que sean funcionalmente alternativos a los mismos previa modificación del ámbito de aplicación de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se apruebe la prohibición de circulación de vehículos pesados.

Séptima. *Revisión del convenio.*

La administración concedente puede revisar el convenio, de oficio o a propuesta de la sociedad concesionaria, cuando concurran las circunstancias que justifiquen esa revisión y en particular:

1. Si transcurridos doce meses desde la entrada en vigor del presente convenio se constatase que el cálculo del coste de indemnización difiera significativamente ($\pm 10\%$) del recogido en el anexo I.

2. Cuando se alcance en dos ocasiones las cantidades máximas de compensación previstas en la cláusula Cuarta.

Octava. *Resolución del convenio.*

El presente convenio podrá resolverse por:

— Supresión de la prohibición de la circulación de vehículos pesados con un total de cuatro o más ejes correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2» destinados al transporte de mercancías, en el tramo Haro-Alfaro de la carretera N-232 y N-124.

— Incumplimiento por alguna de las partes, de sus obligaciones o de alguna de las cláusulas del mismo.

— Petición de cualquiera de las partes, con antelación de al menos tres meses de la fecha para la que se solicite la resolución del convenio.

Novena. *Jurisdicción.*

Las partes acuerdan que todo litigio, discrepancia, cuestión o reclamación resultante de la interpretación y ejecución del presente convenio, sea resuelto por la Jurisdicción Contencioso Administrativa, dada la naturaleza administrativa del mismo.

Para la debida constancia de lo convenido, y en prueba de conformidad, las partes firman este convenio por cuadruplicado, en la fecha y lugar arriba indicado.-Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.-Juan Ignacio Zoido Álvarez.-José Ignacio Geniceros González.-Francisco Reynés Massanet.

2. NORMATIVA ESPECÍFICA SOCIEDADES CONCESIONARIAS

AUTOPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (ACESA)

- Decreto-Ley 5/1966, de 22 de julio, sobre autopistas de peaje Barcelona-La Junquera» y Mongat-Mataró (BOE 23/07/1966)
- 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 30/07/66).
- 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 06/02/67).
- 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 (BOE 08-04-1967)
- 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 29/01/68).
- 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 02/07/69).
- 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 02/03/73).
- 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 25/06/73)
- 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 15/05/74).
- 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 30/01/84).
- 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).
- Acuerdos 18 de mayo de 1994 entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y Autopistas, Concesionaria Española, S.A., sobre, entre otros, interpretación del Objeto Social de Acesa y ampliación de la autopista A-19, Barcelona-Malgrat hasta su conexión con la carretera G-600.
- Real Decreto 483/1995, de 24 de marzo, 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 12/04/95).
- 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 30/06/95).
- 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 30/06/95).
- Acta de fecha 14 de febrero de 1996 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Generalidad de Cataluña de entrega y recepción de los servicios traspasados por el Real Decreto 902/1995 de 2 de junio.
- Real Decreto 1635/1996, de 28 de Junio, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña y “Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima”, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de la autopista A-7, Barcelona-La Junquera con la autopista B-40 Mataró-Granollers (BOE 11/0796).
- 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).
- Orden Ministerial de 7 de abril de 1999, sobre descuentos Molins-San Sadurni (relación RD 2346/98 y RD 2479/78)
- Real Decreto 101/2000, de 21 de enero por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas Montmeló-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo, y Montmeló-Papiol. (BOE. 22/01/00).
- Real Decreto 457/2006, de 7 de abril, por el que se modifican determinados términos de la concesión de Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal (BOE 22/04/2006).
- 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 12/06/2008).

- Real Decreto 1987/2008, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de Aragón y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para el enlace de la autopista de conexión entre las carreteras N-232 y N-II. Tramo: El Burgo de Ebro-Villafranca de Ebro, con la autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo (BOE 29/11/2008).
- 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 15/10/2009)
- Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto, por el que se autoriza la escisión parcial de la sociedad concesionaria Autopistas, Concesionaria Española, S.A., a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A., y se dispone la separación de los planes económico-financieros de las concesiones de las sociedades resultantes. (BOE 14/09/2011).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Montme/ó-La Jonquera, Barcelona-Tarragona y Zaragoza-Mediterráneo, cuya concesión ostenta Autopistas, Concesionaria Española, S.A., para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad
- Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Catalunya y Autopistas, Concesionaria Española, S.A. para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-frontera francesa. (BOE 28/05/2013).
- Real Decreto 919/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, 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. (16/12/2013)
- Real Decreto 1110/2018, de 31 de agosto, por el que se modifican ciertos términos de la concesión de las autopistas AP-7 Y AP-2 que ostenta Autopistas, Concesionaria Española, S.A.U., por la aplicación de medidas de bonificación de peajes en los tramos Altafulla - Vilafranca Sur de la AP-7 y Les Borges Blanques - Pla de Santa María de la AP-2. (BOE 01/09/2018).

AP-1, EUROPISTAS, CONCESIONARIA DEL ESTADO, S.A.

- 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 (Málaga) 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 (Málaga), de la autopista de peaje del Norte. (BOE. 26/06/74).
- 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 – Málaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La Jonquera, Mongat – Mataró y Barcelona – Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969. (BOE. 15/12/77).
- Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, por el que se modifican los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málaga. (BOE. 31/05/79)
- Real Decreto 1776/1979, de 22 de junio, por el que se rectifica el Real Decreto 1262/1979, de 4 de abril, sobre modificación de los plazos de entrega al uso público de determinados tramos de la autopista del Norte, itinerario Burgos-Málaga. (BOE. 23/07/79).
- Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, sobre modificación parcial de los términos de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málaga) de la autopista del Norte. (BOE. 16/11/82).
- Orden de 20 de marzo de 1991, por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista Burgos-Cantábrico. (BOE 01/04/91).
- Real Decreto 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málaga) adjudicada a “Eurovías Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima”. (BOE 07/09/94).
- 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 05/02/00).
- 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).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Burgos-Armiñón para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.

IBERPISTAS, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

- Decreto-Ley 12/1967, de 27 de septiembre sobre la autopista de peaje Villalba – Villacastín. (BOE. 28/09/67).
- 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 30/09/67).
- 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 29/01/68).
- Orden de 11 de julio de 1972 por la que se aprueba el Reglamento provisional para la explotación de la autopista Villalba-Villacastín. (BOE 15/07/72).
- Decreto 634/1968, de 28 de marzo, por el que se crea el cargo de Delegado del Gobierno en la “Sociedad Anónima Ibérica de Autopistas. Concesionaria del Estado” (BOE 08/04/1968).
- 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 15/07/72).
- 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 30/09/72).
- 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 08/01/91).
- 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 14/02/97)
- 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 05/02/00).
- 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 28/02/04)
- 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 16/09/2008).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Villalba-Adanero para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.

AUTOPISTAS AUMAR, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO (AUMAR)

- Decreto-Ley 3/1969, de 13 de febrero, sobre autopista de peaje Sevilla –Cádiz. (BOE 14/02/69).
- 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 17/02/69).
- 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 30/07/69).
- Decreto-Ley 5/1970, de 25 de abril, sobre autopista de peaje Tarragona-Valencia (BOE 01/05/1970)
- Decreto 1392/1970, de 30 de abril, sobre ejecución y régimen expropiatorio de la autopista-Valencia (25/05/1970).
- Decreto-Ley 4/1971, de 4 de marzo, sobre autopista de peaje Tarragona – Valencia. (BOE 05/03/71).
- 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 20/03/71).
- 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 08/09/71).
- 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 (BOE 22/12/72).
- Decreto 2684/1974, de 10 de agosto, sobre el plan de obra, de la autopista Tarragona-Valencia-Alicante (24/09/1974)
- 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 06/05/77).
- 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 30/07/77).

- 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. (BOE18/10/77).
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona – Valencia – Alicante, Zaragoza – Mediterráneo, Bilbao – Zaragoza y Burgos – Málaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La Junquera, Mongat – Mataró y Barcelona – Tarragona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 18 de junio de 1969. (BOE15/12/77).
- Real Decreto 413/1980 de 18 de febrero, por el que se modifica determinados aspectos de la concesión de la autopista Sevilla-Cádiz. (BOE 10/03/80).
- 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 29/06/81).
- 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 01/05/82).
- 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 14/06/86).
- 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.
- Real Decreto 1668/1993, M 17 M septiembre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima concesionaria del Estado, sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de L’Ampolla, en la autopista A-7, Tarragona-Valencia. (BOE 02/10/1993).
- 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 12/08/95).
- 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 01/11/97).
- 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 10/03/01).
- 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 04/10/01).
- 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)
- Resolución de 17 de julio de 2006, de la Dirección General de Carreteras de aprobación del proyecto de construcción de la circunvalación de Alicante, concesión otorgada a Ciralsa (cobro conjunto Ciralsa con AUMAR).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz, cuya concesión ostenta Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado, para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto 1109/2018, de 31 de agosto, por el que se modifican ciertos términos de la concesión de la Autopista del Mediterráneo AP-7, que ostenta Autopistas Aumar, S.A., Concesionaria del Estado, por la aplicación de medidas de bonificación de peajes (BOE 01/09/2018).

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

- 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 28/07/73).
- Decreto 2802/1973 de 2 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Zaragoza de la autopista de peaje del Ebro. (BOE 10/11/73).
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se declara de aplicación a las autopistas de peaje Tarragona – Valencia – Alicante, Zaragoza – Mediterráneo, Bilbao – Zaragoza y Burgos – Málaga, los preceptos contenidos en el Reglamento provisional para la explotación de las autopistas de peaje Barcelona – La 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 11/05/78).
- 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 08/03/91).
- 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 05/02/00).
- 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 10/02/00).
- 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 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 01/09/2007)
- Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Zaragoza y Gallur de la Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza. (BOE 15/10/2009)
- Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, 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.(BOE 29/12/2009)
- 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. (BOE15/03/2010).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Bilbao-Zaragoza para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto 920/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, 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. (BOE16 /12/2013).
- Real Decreto 584/2014, de 4 de julio, por el que se aprueba un convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para una bonificación del peaje adicional a la establecida de los movimientos con origen y destino en enlaces de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja (BOE 14/07/2014).
- Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo «Zambrana-Tudela». (BOE 02/12/2017).

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

- 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 12/05/73).
- 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 18/08/73).
- 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 31/01/79).
- 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 22/01/80).
- 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 20/08/82)
- 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 28/03/85).
- Real Decreto 1725/1985 de 18 de septiembre por el que se modifican determinados términos de la concesión de la Autopista del Atlántico. (BOE 26/09/85).
- Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de septiembre de 1985, por el que se aprueba el convenio entre la Administración y la sociedad “Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.” sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de Sigüeiro.
- Ley 6/1986, de 15 de enero, sobre concesión de un crédito extraordinario, por un importe de 5.810,2 millones de pesetas para atender los déficit de sociedades concesionarias de autopistas de peaje. (BOE 21/01/1986)
- 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 09/08/86).
- 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 3 de marzo 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios, tarifas y peajes en la autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa. (BOE 06/03/92).
- 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 16/09/93).
- Real Decreto 1809/1994 de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico. (BOE 07/09/94).
- 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 11/07/96).
- Resolución de 25 de agosto de 1997, de la Dirección General de Carreteras, por la que se ordena la publicación del Convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia, Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, y Autoestradas de Galicia, Autopistas de Galicia, Concesionaria de la Xunta de Galicia, Sociedad Anónima, para la financiación de las obras de construcción, conservación y explotación de un tramo de la autopista Puxeiros-Val Minor de la Xunta de Galicia (BOE 09/09/1997).
- Orden de 21 de mayo de 1999 por el que se resuelve que el tramo Vigo-Teís-Puxeiros sea de utilización libre de peaje para los vehículos que realicen movimientos internos en el mismo.
- 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. 05/02/00).
- 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 05/02/00).
- Acuerdo de Consejo de Ministros de 25 de julio de 2003 por el que se autoriza a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) para vender la totalidad de las acciones de la Empresa Nacional de Autopistas, S.A.
- 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 del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima (BOE 20/05/2006).
- 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 24/11/2011).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012, por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Ferrol-Frontera portuguesa, cuya concesión ostenta Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A., para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto 104/2013, de 8 de febrero, 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 (BOE 12/02/2013).
- Real Decreto 343/2016, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia, la Agencia Gallega de Infraestructuras, la Fundación Cidade da Cultura de Galicia y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal para la construcción de un nuevo enlace en la autopista AP-9 de acceso a Santiago de Compostela y al complejo de la Ciudad de la Cultura (BOE 26/09/2016).
- Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, por el que se modifica el Convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», aprobado por Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo (BOE 29/07/2017).
- Orden Ministerial de 20 de octubre de 2017 por la que se autoriza una actualización extraordinaria de tarifas en la autopista AP-9, El Ferrol-Frontera portuguesa, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 104/2013, de 8 de febrero.

- Real Decreto 1359/2018, de 29 de octubre, por el que se aprueba la adenda al Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, 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 30/10/2018).

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

- 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 01/03/82).
- Real Decreto 2075/1983 de 4 de agosto, sobre tarifas iniciales de la autopista Campomanes-León. (BOE 05/08/83).
- 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).
- Orden de 4 de agosto de 1983, por la que se aprueba el Reglamento Provisional de servicio de la autopista Campomanes-León. (BOE 15/09/83).
- Resolución de 20 de marzo de 1985, de la Dirección General de Carreteras, por la que se hace público la autorización a Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. para la ejecución de parte de las obras de la segunda fase de la autopista Campomanes-León. (BOE 17/05/85)
- 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 23/01/89).
- Orden de 3 de marzo de 1992 por la que se aprueban nuevos grupos tarifarios y peajes en la autopista Campomanes-León. (BOE 06/03/92).
- 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 05/02/00).
- 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. 18/03/00).
- Real Decreto 86/2006, de 27 de enero, 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 31/1/2006)
- Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE 22/12/2007)
- Real Decreto 2170/2008, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa de la Autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE 05/02/2009).
- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Campomanes-León para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.

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

- 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 02/08/95).
- 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 15/03/96).
- 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 01/07/99).
- 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 29/07/99).
- 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 05/02/00).
- 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 14/08/2002).
- Acta de 28 de julio de 2004, de Cesión al Estado de la obra de Duplicación de Calzada CN-340, del P K. 134+150 al 154+300. Tramo: Guadiaro - Estepona

- Orden Ministerial de 27 de julio de 2012 por la que se modifican las tarifas y los peajes vigentes en la autopista Málaga-Estepona para su adaptación a lo establecido en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.

AUTOPISTA DEL SURESTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A. (AUSUR)

- 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 20/01/98).
- 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 01/08/98).
- 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 05/07/01).
- Informe de la abogacía del Estado de 22 de mayo de 2007, sobre remuneración del préstamo participativo Real Decreto 1808/1998, de 31 de julio.
- 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 22/12/2010).

ACCESOS DE MADRID, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (AM)

- 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 27/05/99).
- 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 06/10/99).
- 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 08/03/2004).
- Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de abril de 2006, de interpretación del contrato de concesión de las Autopistas de peaje R-3, Madrid-Arganda del Rey y R-5, Madrid-Navalcarnero, sobre contabilización de tránsitos para la aplicación de descuentos por habitualidad.
- 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. (BOE 14/03/2009).
- 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. (BOE 29/12/2010).

CASTELLANA DE AUTOPISTAS, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

- 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 09/07/99).
- 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 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 08/05/2003).

- 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 28/02/04)
- 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 16/09/2008).
- 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 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 16/03/2012).

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

- 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 05/12/98).
- 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 24/06/99).
- 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 23/01/2003).
- Real Decreto 1641/2008, de 3 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Junta de Galicia y «Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-53, Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, que ostenta dicha sociedad, por la conexión con la autovía AG-59 y su utilización libre de peaje para los movimientos AG-59-Santiago de Compostela e inverso (BOE 17/10/2008).
- 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 04/07/2011).

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

- 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 24/09/99).
- 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 10/03/00).
- 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 22/01/2003)

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

- 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 10/02/00).
- 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 06/06/00).

- 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 04/11/00).
- 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 01/10/2003)
- 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 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 02/19/2006).
- Real Decreto 1610/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje 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. (BOE 22/12/2010)

AUTOPISTA MADRID-SUR, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

- 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 14/04/00).
- 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 06/06/00).
- 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 07/04/04)
- 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 30/06/2011).

AUTOPISTA EJE AEROPUERTO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

- 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 aeropuer-

to 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 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 11/06/2005).

AUTOPISTA DE LA COSTA CÁLIDA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A. (AUCOSTA)

- 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 03/08/2003)
- 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 14/02/2014)
- 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 05/01/2007)

AUTOPISTA MADRID LEVANTE, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

- 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)
- 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 25/07/2006)

AUTOPISTA MADRID-TOLEDO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS, S.A.

- 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 08/08/2003).
- 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).
- Real Decreto 698/2015, de 17 de julio, por el que se modifican determinados términos de 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, para restablecer el equilibrio económico y financiero de dicha concesión como consecuencia de no haberse construido la autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba. (BOE 30/07/2015)

CIRALSA, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

- 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 08/08/2003)
- 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)
- Aprobación de 17 de julio de 2006 del Proyecto de Construcción “Autopista de peaje AP-7. Tramo: El Campello - Autovía A-31 de Alicante. Del p.k. 32+300 a final de obra. (Incluida Variante N-332 en El Campello)” (cobro conjunto Ciralsa con AUMAR).
- 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 19/09/2007).
- Real Decreto 1603/2007, de 30 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de El Campello y otras actuaciones. (BOE 01/12/2007)

AUTOPISTA DEL GUADALMEDINA, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

- Pliego de cláusulas administrativas particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción y explotación de la autopista de Málaga. Tramo: Alto de las Pedrizas – Málaga.
- 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)
- 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 27/09/2006)
- Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre, por la que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga AP-46, tramo: Alto de Las Pedrizas-Málaga, para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto. (BOE 01/01/2011)
- Reglamento de Servicio de /a autopista de peaje AP-46, Alto de Las Pedrizas-Málaga, aprobado por Orden de 6 de noviembre de 2015 del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por delegación de la Ministra de Fomento, según Orden FOM 1644/2012, de 23 de julio.
- Informe de la Dirección General de Carreteras de 21 de octubre de 2011 sobre Indicadores de Gestión y Calidad de la Autopista AP-46, Málaga-Alto de las Pedrizas.
- Orden Ministerial de 30 de enero de 2018, por la que se autoriza una actualización extraordinaria de tarifas en la autopista AP-46, Alto de las Pedrizas-Málaga, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre.