

INFORME 2009

LONGITUD DE LA RED

En abril del 2009 se produjo la inauguración del último tramo de la “Autopista Eibar-Vitoria” de 27,70 km. así la red española llegó a 3.362,20 km.



La siguiente autopista, que fue otorgada por el Gobierno Central, está en fase de construcción (incluyendo tramos libres de peaje):

- Autopista Alto de las Pedrizas- Torremolinos de 37 km.

Además debemos mencionar los 12,30 km. de una autopista en construcción proyectada por una Administración Autonómica (Comunidad de Madrid), la M-203 Alcalá- O'Donnell.

Asimismo, el Gobierno Central ha comenzado la fase de estudio de los siguientes proyectos:

- « Autopista Dos-Mares » entre Pesquera (Cantabria) y Miranda de Ebro (Burgos) de 111km
- « Autopista R-1 » acceso norte de Madrid desde M-40 hasta Santo Tomé del Puerto (Segovia)
- « Autopista R-33 », una prolongación de 52 km. de la R-3 hasta Tarancón (Cuenca).

Igualmente, hay otros proyectos en estudio puestos en marcha por diferentes gobiernos autonómicos, tales como la “Autopista Donzón-Orense” por el gobierno gallego; la “Autopista Utiel- CV50” (Comunidad Valenciana) y diversas circunvalaciones en el País Vasco. Todos ellos alcanzan los 102,90 km.

RED DE AUTOPISTAS FINANCIADAS CON PEAJE (KM)		
	2008	2009
EN EXPLOTACIÓN	3.334,50	3.362,20
EN CONSTRUCCIÓN	77,00	49,30
EN PROYECTO	350,90	350,90
TOTAL RED	3.762,40	3.762,40

AUTOP. ADJUDICADAS	0	0
---------------------------	----------	----------

TRAMOS EN CONSTRUCCIÓN (31 dic. 2009)		
TRAMO	Km	CONCESIONARIA.
M-203	12,30	Cintra
Alto de las Pedrizas-Torremolinos	37,00	Guadalcesa
TOTAL	49,30	

INAUGURACIONES PARA 2010

No hay previstas inauguraciones para el año 2010.

INVERSIONES

Después del cambio en el modelo concesional en España cada vez es más frecuente que se liciten, en un mismo concurso, autopistas de peaje junto con autopistas libres de peaje. De esta manera la sociedad concesionaria adjudicataria debe afrontar la inversión necesaria tanto para la construcción, explotación y mantenimiento de autopistas de peaje (tal y como venía siendo habitual) como para la construcción y mantenimiento de un tramo libre de peaje. Esto, además de suponer una inversión inicial muy fuerte e importantes inversiones periódicas en mantenimiento, implica que los ingresos sólo procederán de uno de los tramos construidos (autopista de peaje).

TRÁFICO

La Intensidad Media Diaria de las autopistas de peaje en el año 2009 alcanzó los 20.675 vehículos, lo que supuso un decrecimiento del 6,20% en relación con el año anterior. La proporción de vehículos pesados que circularon por la red de autopistas de peaje se redujo hasta el 12%.

*	2008	2009	VARIACIÓN
IMD Ligeros	19.065	18.195	- 4,56 %
IMD Pesados	2.977	2.480	- 16,69 %
IMD TOTAL	22.042	20.675	- 6,20 %

**En el 2009 se produjo un cambio de criterio en la recogida de datos de tráfico, los datos del 2008 han sido recalculados*

TARIFAS

La Administración Central del Estado que concede la mayoría de las autopistas de peaje de España aplica para revisar las tarifas la Ley 14/2000, de 28 de diciembre donde se establece una fórmula en función del IPC y del tráfico registrado en la autopista. Esto supuso que para el año 2009 las tarifas crecieran un 4,46%.

El resto de Administraciones concedentes utilizan sistemas de revisión de tarifas que sólo contemplan la variación del IPC.

INGRESOS

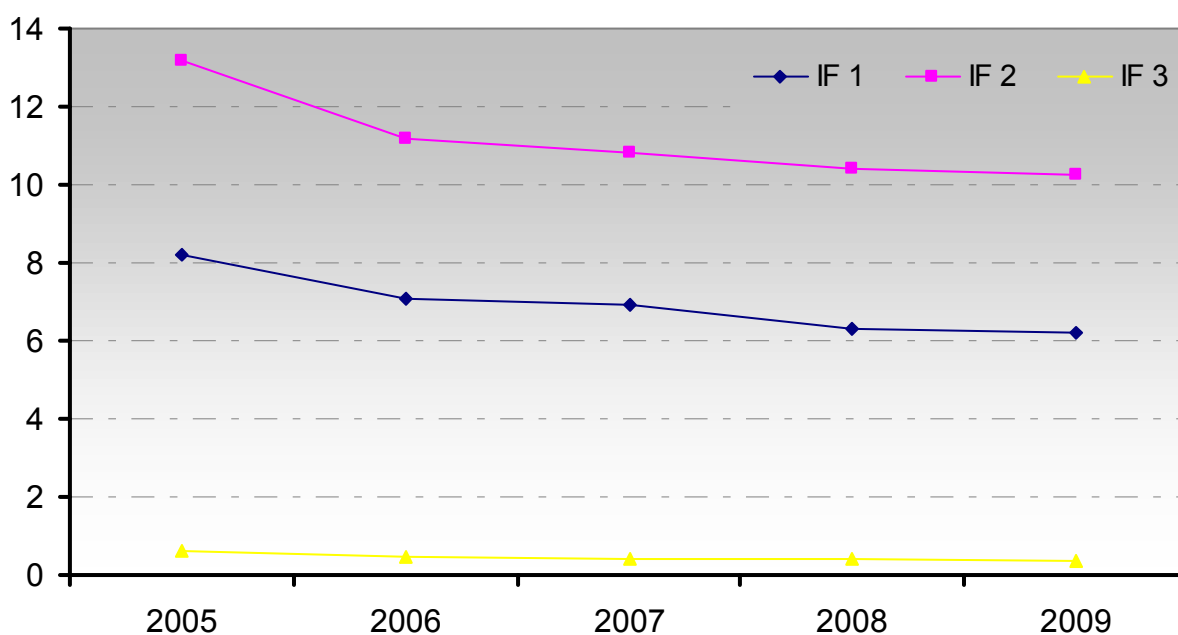
A pesar de la crisis económica agudizada en el primer trimestre del año 2009 y que ha causado considerables caídas en los niveles de tráfico en ese período, los ingresos por peaje han tenido un incremento del 0,31%, a pesar de la caída de la economía nacional del 4% del PIB. Esta tendencia fue contrarrestada por el incremento interanual de las tarifas de peaje. Este ligero incremento supuso una cifra total de ingresos de peaje de 2.003,9 millones de euros.

SEGURIDAD

Como en años anteriores, las autopistas de peaje siguen apareciendo como las vías más seguras de toda la red viaria española. La evolución de la siniestralidad en la red de autopistas de peaje continua mejorando proporcionalmente con relación al aumento del tráfico.

	2008	2009
Número total de accidentes	5.258	4.818
Número de accidentes con víctimas	1.508	1.379
Número de muertos	101	75
IF1 (acc. con vict.*100 mill./vh.km)	6,3	6,2
IF2 (vict*100 mill./vh.km)	10,4	10,3
IF3 (muertos*100 mill./vh.km)	0,43	0,34

Seguridad en 5 años



PREVISIONES A LARGO PLAZO Y TENDENCIAS

En este momento, hay 3 nuevos proyectos en estudio por el Gobierno Central (ya mencionados en el epígrafe “Longitud de la Red”). El Ministerio de Fomento tiene previsto sacar adelante el Fondo Extraordinario de Financiación Público-Privada para invertir 15.000 millones de euros en obra pública durante 2010-2012 tras el recorte que se aplica al Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT).

Con respecto a la implementación de la Euroviñeta, el gobierno central no se plantea por el momento adoptar ningún esquema de tarificación de infraestructuras. Sin embargo el País Vasco y Cataluña están llevando a cabo estudios para evaluar la conveniencia de establecer sistemas de tarificación de infraestructuras como instrumento para el control de demanda y aliviar el tráfico de algunos ejes así como para obtener fondos extraordinarios y llevar a cabo mejoras en ciertas infraestructuras.

ACCIONES RELEVANTES

El sistema de telepeaje Via-T a finales de diciembre 2009 se acercó a la cifra de **un millón seiscientos mil OBUs** en circulación lo que supone un crecimiento anual del 14%.

Como consecuencia de tan exitoso incremento, **los pagos con Via-T ganan terreno a los pagos en efectivo**, siendo un 34% y un 29% del total, respectivamente. El porcentaje de uso de tarjetas de crédito se reduce ligeramente al 37%.



Las autopistas españolas a comenzado a establecer un programa específico para cumplir con los requerimientos del **Sistema Europeo de Telepeaje**. Una iniciativa adoptada por la Comisión Europea que permitirá a los usuarios pagar peajes a través de toda la Unión Europea sólo con un contrato de suscripción con un único proveedor de servicio y un único OBU (on-board unit).

Las autopistas españolas están llevando a cabo distintos proyectos para implementar la **validación on-line para las transacciones con tarjetas**. Algunas están trabajando además en soluciones para aceptar tarjetas con chip (EMV) en sus peajes. En ambos casos, lo importante es el tiempo necesario para la validación lo que es crítico para el correcto funcionamiento de los peajes.

Con el fin de **evitar el fraude en el uso de los sistemas de telepeaje**, las autopistas españolas han comenzado un esquema de cooperación con la Dirección General de Tráfico a través del cual equiparán las autopistas con cámaras en los accesos con telepeaje, que podrán enviar la fotografía de aquellos infractores para que puedan ser identificados y procesados. Se están llevando a cabo pruebas piloto para valorar la idoneidad de este sistema.

El gobierno central ha aprobado recientemente una enmienda a la Ley General de Presupuestos, que da la opción a solicitar **préstamos participativos** con condiciones especiales, a aquellas concesionarias que deben afrontar costes de **expropiación** superiores a los presupuestados inicialmente, con el fin de **reestablecer el equilibrio económico-financiero**.

CIFRAS CLAVE

España	2009
Longitud de la red	3.362,20
2 x 2 vías	2.985,46
2 x 3 vías	335,84
2 x 4 vías.....	40,90
Número de Km. en construcción	49,30
Previsión de puesta en servicio	0,00
Ingresos anuales de peaje	2.003.934.975
Número de empleados	4.814
Intensidad Media Diaria VL	18.195
Intensidad Media Diaria PL	2.480
Intensidad Media Diaria PL + VL	20.675
Número total de accidentes	4.818
Número de accidentes con víctimas	1.379
Número de muertos	75
Km recorridos (10 ⁶ x Km.)	22.164
Número de estaciones de peaje	242
Número de vías	2.357
Número de vías de telepeaje	1.782
Número de abonados de telepeaje	1.594.433
Número de áreas de servicio (con estación de servicio)	106
Número de áreas de descanso	143
Número de restaurantes	102
Número de hoteles	7