

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

# Informe 2011 sobre el sector de autopistas de peaje en España



GOBIERNO  
DE ESPAÑA  
MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Informe 2011 sobre el sector de autopistas de peaje en España

---

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



2013

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

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:  
**[www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)**

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

NIPO:  
Papel: 161-12-152-8  
Línea: 161-12-153-3  
Depósito Legal: M-8154-2013  
Imprime: Centro de Publicaciones

---

# INTRODUCCIÓN

---

*La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje acude, un año más, a su cita anual de presentación de los datos sobre el sector de autopistas de peaje en España.*

*Como viene siendo habitual desde hace muchos años, en su elaboración han colaborado con su información todo el sector de autopistas de peaje en España, formado tanto por las sociedades con concesiones de la Administración General del Estado como por las que ostentan concesiones de otras administraciones públicas, así como por el sector de sociedades con concesiones de autovías de primera generación.*

*Desde aquí, la Delegación del Gobierno quiere expresar su agradecimiento a todas ellas por su colaboración, que permite seguir trabajando con el objetivo de aportar una visión de conjunto del sector concesional de autopistas en España.*

*El sector alcanzó en 2011 una longitud de autopistas en concesión de 3.307,0 kilómetros, los cuales se encontraban todos en explotación, tras la puesta en servicio el 28 de octubre de la autopista Málaga-Alto de Las Pedrizas, de 24,5 kilómetros. Esta cifra incluye los tramos libres de peaje que han sido construidos, y son conservados y explotados por las sociedades concesionarias, formando parte de sus concesiones.*

*De estos kilómetros corresponden a la Administración General del Estado 2.759; a las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Vizcaya, 162,3 kilómetros; a la Diputación Foral de Navarra 112,6 kilómetros; a la Generalidad de Cataluña 212,3 kilómetros; a la Junta de Galicia 57,8 kilómetros y al Gobierno de las Islas Baleares 3,0 kilómetros.*

*Entre los hechos más destacados a nivel general en las autopistas de peaje, se encuentra el otorgamiento de las cuentas de compensación contempladas en la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, a determinadas sociedades concesionarias, debido a los problemas ocasionados por discurrir por sus autopistas un tráfico muy inferior al previsto inicialmente. Destacar también las modificaciones concesionales que se han realizado para compensar a las sociedades concesionarias Acega, Autopista Madrid Sur y Castellana de Autopistas por sobrecostes de obras adicionales.*

*En lo que se refiere al tráfico que ha discurrido por las autopistas, la IMD del sector en 2011 ha experimentado una disminución del 5,19 por 100 respecto al año anterior, con un valor de 19.805 vehículos por día. La disminución del tráfico de vehículos ligeros, con un 5,18 por 100, ha sido muy similar a la de los vehículos pesados, con un 5,27 por 100.*

*En los aspectos económicos, cabe destacar que las cuentas anuales de las sociedades concesionarias del ejercicio 2011 han sido las primeras que se han formulado aplicando 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, cuyo objeto es recoger el tratamiento de los*

*aspectos específicos del sujeto concesional y de la actividad que desarrolla a través de los acuerdos de concesión de las empresas concesionarias individualmente contempladas. Esta orden se aprueba para armonizar nuestro derecho contable a las disposiciones de la UE en materia de concesiones de autopistas de peaje.*

*En la presentación de las series históricas se ha procurado mantener, en lo posible, la homogeneidad teniendo en cuenta la aplicación de la referida adaptación de la norma contable.*

*En 2011, los ingresos de peaje del sector han sido de 1.873,4 millones de euros, lo que supone una disminución del 2,2 por 100, respecto a los de 2010.*

*Como viene siendo habitual, en el presente informe se incluye a las sociedades titulares de concesiones de adecuación, reforma y conservación de autovías de primera generación, concedidas en aplicación de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas. Con el ánimo de que este nuevo sector de las concesiones avance en la divulgación de sus características, se ha ampliado la información de carácter económico que se incluye en el informe.*

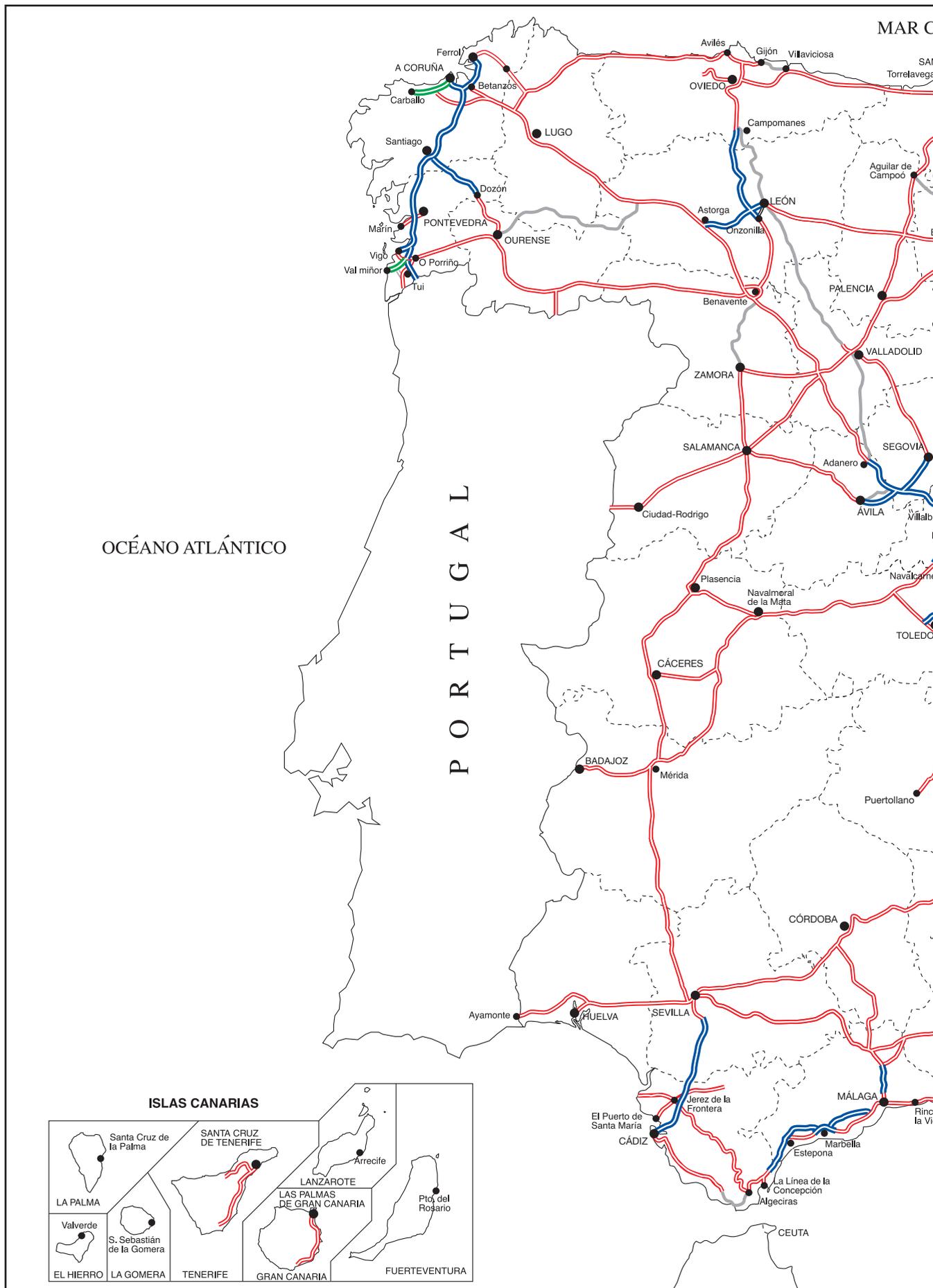
*Cómo se puede observar a la vista de los datos que se presentan, el ejercicio 2011 en el sector de autopistas es, como no podía ser menos, un reflejo de la situación de la economía española en este mismo periodo.*

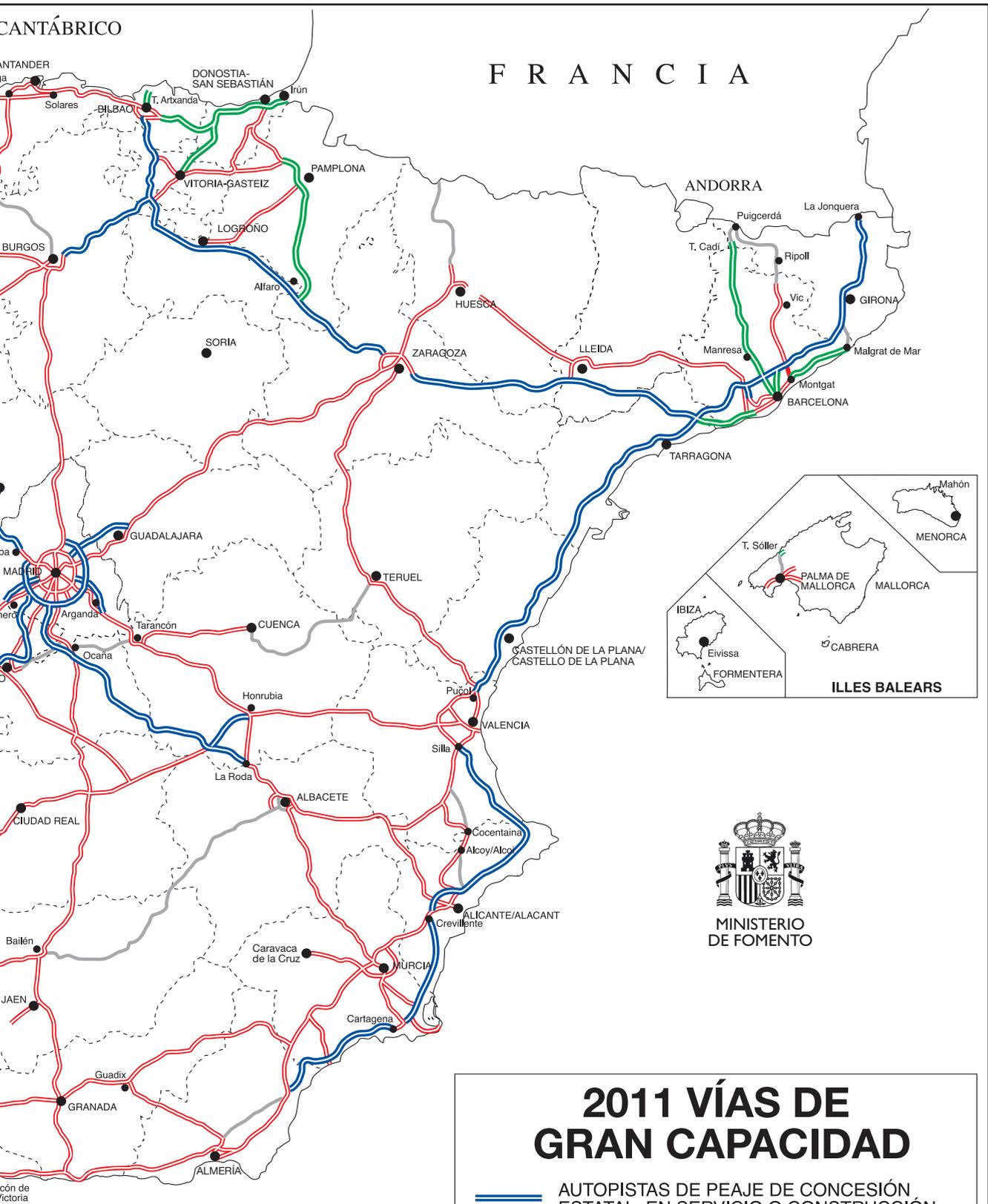
**Gonzalo Ferre Moltó**  
**Delegado del Gobierno**

# ÍNDICE

<b>1. AUTOPISTAS DE PEAJE EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN</b>	
1. Aspectos generales .....	8
2. Régimen jurídico vigente .....	11
<b>2. EXPLOTACIÓN</b>	
1. Tráfico .....	13
1.1. I.M.D. por autopistas .....	13
A. Autopistas concedidas por la Administración General del Estado .....	13
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. ....	17
1.4. I.M.D. por sociedades concesionarias .....	18
1.5. Distribución del tráfico por clases de vehículos .....	19
1.6. I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación anual en el período 1970-2011 .....	20
1.7. Vehículos-kilómetro recorridos en las autopistas .....	26
2. Accidentes .....	27
3. Asistencias .....	32
4. Reclamaciones .....	34
5. Plantilla .....	35
6. Tarifas y peajes .....	36
<b>3. SOCIEDADES CONCESIONARIAS</b>	
1. Constitución y accionariado .....	43
2. Datos identificativos de las sociedades concesionarias .....	46
<b>4. RECURSOS MOVILIZADOS E INVERSIÓN</b>	
1. Recursos movilizados .....	119
1.1. Evolución de los recursos movilizados .....	119
1.2. Coste de la deuda .....	122
1.3. Seguro de cambio .....	122
2. Inversiones realizadas y fondo de reversión .....	124
<b>5. BALANCE AGREGADO Y RATIOS</b>	
1. Balance agregado .....	129
2. Comentarios al contenido y evolución del balance agregado .....	132
2.1. Principios y procedimientos de contabilidad aplicados .....	132
2.2. Evolución de algunas magnitudes del balance agregado .....	132
3. Estructura funcional .....	133
4. Ratios del sector .....	133
<b>6. RESULTADO DEL SECTOR</b>	
1. Resultados del sector .....	135
2. Resultados por sociedades concesionarias .....	138
<b>7. INFORMACIÓN BURSÁTIL</b>	
1. Sociedades que cotizan en Bolsa .....	175
2. Ampliaciones y reducciones de capital .....	176
3. Dividendos repartidos .....	177
<b>8. AUTOVÍAS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN.</b>	
1. Aspectos generales .....	180
2. Régimen jurídico vigente .....	181
3. Datos identificativos de las sociedades concesionarias .....	182
4. Accionariado de las sociedades concesionarias.....	192
5. Datos económicos.....	194
<b>9. LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO</b> .....	199
<b>10. APÉNDICE DE NORMATIVA</b> .....	201

# 1. AUTOPISTAS DE PEAJE EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN





FRANCIA

ANDORRA

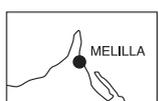
ILLES BALEARS



# 2011 VÍAS DE GRAN CAPACIDAD

- AUTOPISTAS DE PEAJE DE CONCESIÓN ESTATAL, EN SERVICIO O CONSTRUCCIÓN
- AUTOPISTAS DE PEAJE DE CONCESIÓN AUTONÓMICA, EN SERVICIO O CONSTRUCCIÓN
- AUTOPISTAS LIBRES Y AUTOVÍAS, EN SERVICIO O CONSTRUCCIÓN
- TRAMOS EN PROYECTO

MAR MEDITERRÁNEO



## 1. ASPECTOS GENERALES

En España existían, a finales de 2011, 3.307,0 kilómetros de autopistas de peaje en régimen de concesión, todos abiertos al tráfico, cuya titularidad la ostentaban treinta y dos sociedades concesionarias, los cuales se encontraban en fase de explotación. En éstos kilómetros se incluyen aquellos tramos que aún siendo su utilización libre de peaje, son explotados en régimen de concesión.

El 28 de octubre de 2011 se puso en servicio la autopista Málaga-Alto de Las Pedrizas, última concesión otorgada por la Administración General del Estado, de 24,5 kilómetros.

Por lo que se refiere a la normativa que rige las concesiones, se aprobó la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, que en su disposición adicional octava autoriza, a partir del 1 de enero de 2011, a determinadas sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado, a establecer una cuenta de compensación, según las disponibilidades presupuestarias fijadas cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este concepto.

Por la Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre, 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.

Se aprobaron tres reales decretos para compensar 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: El 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; El 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; y el 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.

El Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto, autorizó 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.

Por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, 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.

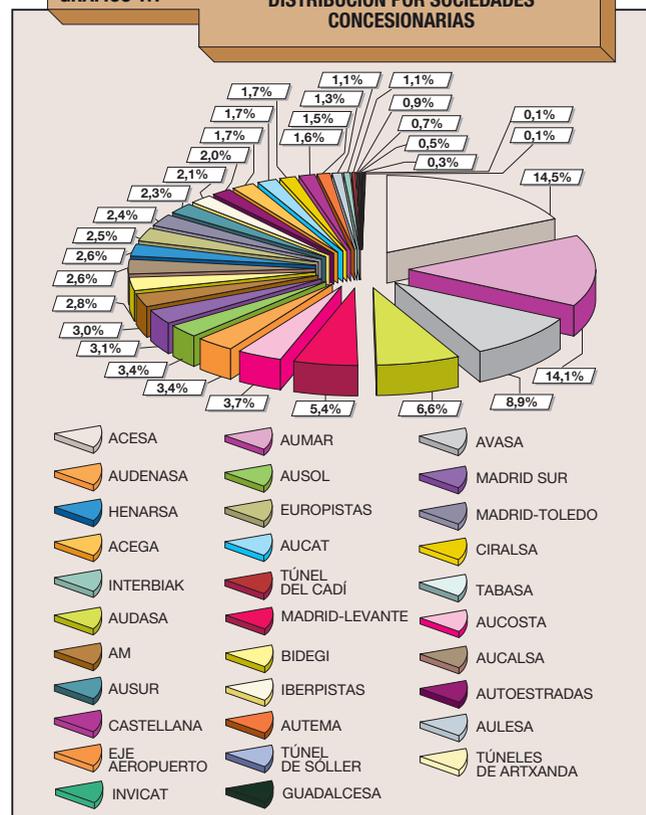
El cuadro 1.1. que figura a continuación, recoge la longitud de las autopistas de peaje en explotación que corresponde a cada sociedad concesionaria y los porcentajes que suponen sobre la total del sector, reflejándose estos últimos en el gráfico 1.1.

CUADRO 1.1

Longitud de las autopistas en explotación

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%
AUTEMA	43,1	1,3%
AULESA	38,0	1,1%
INTERBIAK	36,2	1,1%
TÚNEL DEL CADÍ	29,7	0,9%
GUADALCESA	24,5	0,7%
TABASA	16,7	0,5%
EJE AEROPUERTO	8,8	0,3%
TÚNEL DE SÓLLER	3,0	0,1%
TÚNELES DE ARTXANDA	3,0	0,1%
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>3.307,0</b>	<b>100,0</b>

GRÁFICO 1.1 DISTRIBUCIÓN POR SOCIEDADES CONCESIONARIAS



CUADRO 1.2

Longitud de los itinerarios de autopistas de peaje

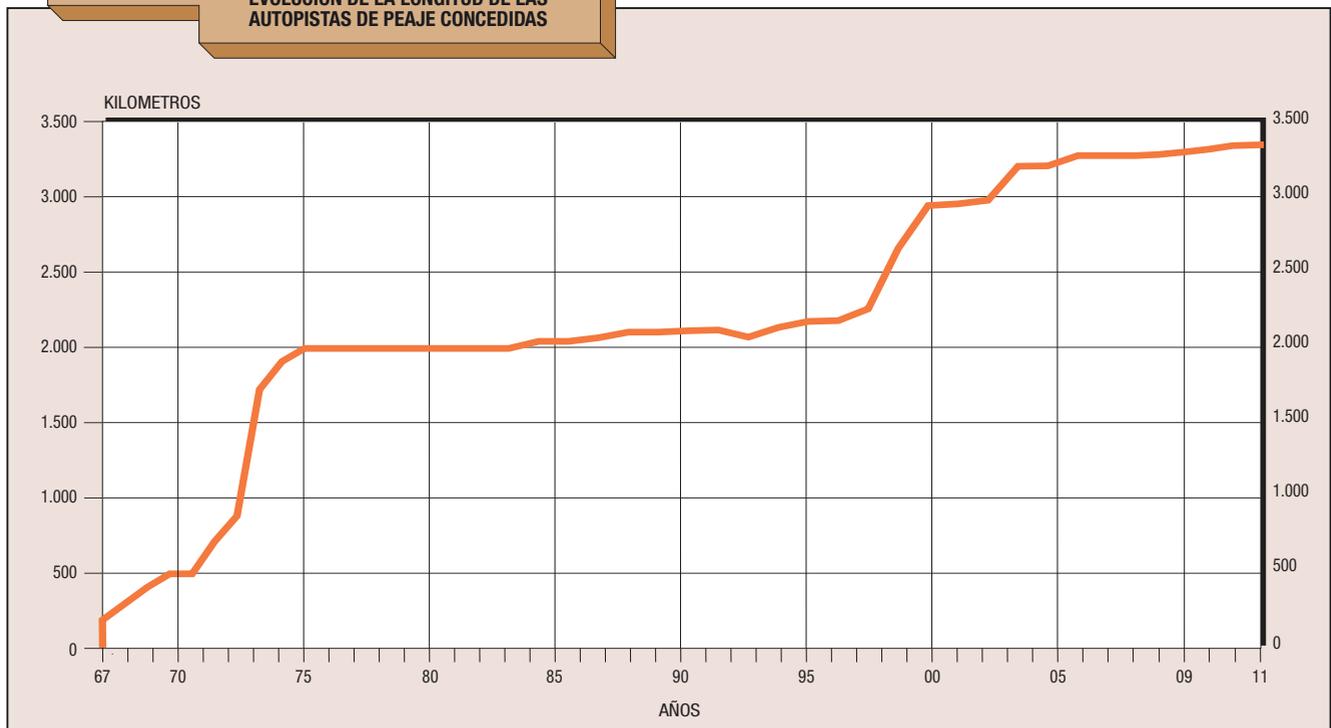
Denominación autopistas		Administración Concedente	Sociedad Concesionaria	Itinerarios Concedidos	Longitudes (km)		
Red Española	Red Europea				Explotación	Proyecto o construcción	Total
AP-1	E-05	Admon Gral del Estado	AP-1 Europistas	Burgos-Armiñón	84,3		84,3
AP-2	E-90	Admon Gral del Estado	Acesa	Zaragoza-Mediterráneo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

En el cuadro 1.2 se detalla la denominación de las vías de peaje concedidas, su longitud y fase de realización en que se encuentran, así como 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 1.3  
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	1990	1.895	255	2.150
1968	0	414	414	1991	1.948	202	2.150
1969	34	474	508	1992	1.995	164	2.159
1970	82	426	508	1993	2.000	164	2.164
1971	175	559	734	1994	2.033	51	2.084
1972	281	629	910	1995	2.033	141	2.174
1973	370	1.399	1.769	1996	2.033	221	2.254
1974	583	1.372	1.955	1997	2.109	147	2.256
1975	616	1.426	2.042	1998	2.118	216	2.334
1976	881	1.161	2.042	1999	2.242	324	2.566
1977	1.109	933	2.042	2000	2.251	526	2.777
1978	1.349	693	2.042	2001	2.327	456	2.783
1979	1.496	546	2.042	2002	2.447	350	2.797
1980	1.622	420	2.042	2003	2.624	208	2.832
1981	1.670	372	2.042	2004	2.788	470	3.257
1982	1.670	372	2.042	2005	2.811	447	3.257
1983	1.756	286	2.042	2006	3.069	213	3.282
1984	1.769	273	2.042	2007	3.244	38	3.282
1985	1.835	207	2.042	2008	3.244	38	3.282
1986	1.835	207	2.042	2009	3.261	25	3.286
1987	1.835	254	2.089	2010	3.283	25	3.307
1988	1.843	246	2.089	2011	3.307	0	3.307
1989	1.877	236	2.113				

GRAFICO 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 (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).
- Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras (BOE 182/1988).
- 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.
- 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.
- Real Decreto-Ley 14/1997, de 29 de agosto, por el que se modifica la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE 208/1997)
- 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.
- Real Decreto 114/1998, de 30 de enero, por el que se modifica la cláusula 84 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero. (BOE 42/1998).
- Ley 9/1998, de 21 de abril, por la que se modifica la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. (BOE 96/1998).
- Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia (BOE 92/1999). Capítulo 6, Artículo 8: Autopistas de peaje.
- 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.
- 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).
- 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.
- Ley 24/2001, de 27 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2001). Título I, Capítulo II, Artículo 5: Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre. Título V, Capítulo II, Artículo 78: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.
- 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 en materia de infraestructuras de transportes 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.
- 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 (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).
- 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).



## 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 2011, 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 que se proporcionan incluyen también 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. 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 (%)
<b>MONTMELÓ-LA JONQUERA</b>	<b>33.486</b>	<b>-5,18</b>	<b>8.170</b>	<b>-0,45</b>	<b>41.656</b>	<b>-4,29</b>
Montmeló-Granollers	90.621	-5,11	16.030	14,80	106.651	-2,57
Granollers-Lloret	49.305	-4,14	10.644	-0,24	59.949	-3,47
Lloret-Girona Sur	28.617	-6,10	7.025	-2,76	35.642	-5,46
Girona Sur-La Jonquera	20.411	-6,63	6.297	-1,47	26.708	-5,46
<b>BARCELONA-TARRAGONA</b>	<b>43.010</b>	<b>-5,78</b>	<b>8.846</b>	<b>-3,63</b>	<b>51.856</b>	<b>-5,42</b>
Molins de Rei-Martorell	67.024	-5,37	15.748	-0,68	82.772	-4,51
Martorell-Villafranca Sur	54.182	-3,64	11.362	-3,45	65.544	-3,61
Villafranca Sur-Comarruga	35.767	-6,37	7.675	-1,62	43.442	-5,56
Comarruga-Altafulla	34.985	-5,07	7.158	-0,40	42.143	-4,31
Altafulla-Tarragona	33.015	-8,96	5.064	-13,07	38.079	-9,53
Tarragona-F. Concesión	23.281	-11,70	3.655	-13,71	26.936	-11,98
<b>MONTMELÓ-PAPIOL (*)</b>	<b>85.836</b>	<b>0,37</b>	<b>21.375</b>	<b>-8,83</b>	<b>107.211</b>	<b>-1,61</b>
<b>ZARAGOZA-MEDITERRÁNEO</b>	<b>10.140</b>	<b>-8,45</b>	<b>1.280</b>	<b>-9,93</b>	<b>11.420</b>	<b>-8,62</b>
Alfajarín-Soses	11.399	-8,25	1.266	-10,77	12.665	-8,51
Soses-Mediterráneo	8.847	-8,72	1.294	-9,08	10.141	-8,76
<b>VILLALBA-ADANERO (*)</b>	<b>25.546</b>	<b>-5,65</b>	<b>3.138</b>	<b>-8,61</b>	<b>28.684</b>	<b>-5,98</b>
Villalba-Guadarrama	54.236	-2,30	6.148	-3,58	60.384	-2,44
Guadarrama-San Rafael	35.766	-4,44	4.831	-6,62	40.597	-4,70
San Rafael-Villacastín	22.611	-7,58	3.305	-10,28	25.916	-7,93
Villacastín-Adanero	15.084	-7,94	1.415	-14,13	16.499	-8,50
<b>SEVILLA-CÁDIZ (*)(**)</b>	<b>20.663</b>	<b>-4,21</b>	<b>1.214</b>	<b>-11,94</b>	<b>21.877</b>	<b>-4,67</b>
Dos Hermanas-Jerez Norte	21.705	-5,32	1.246	-6,92	22.951	-5,40
Jerez Norte-Puerto Real (*)(**)	18.110	-0,51	1.136	-24,00	19.246	-2,27
<b>TARRAGONA-VALENCIA</b>	<b>13.393</b>	<b>-11,10</b>	<b>2.981</b>	<b>-7,82</b>	<b>16.374</b>	<b>-10,52</b>
Salou-Amposta	15.765	-8,06	3.609	-4,24	19.374	-7,37
Amposta-Castellón Norte	12.692	-11,42	2.993	-7,70	15.685	-10,73
Castellón Norte-Puzol	11.902	-14,88	2.224	-14,19	14.126	-14,77

CUADRO 2.1 (continuación)

## I.M.D. 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 (%)
<b>VALENCIA-ALICANTE</b>	<b>18.142</b>	<b>-8,91</b>	<b>1.210</b>	<b>-11,79</b>	<b>19.352</b>	<b>-9,09</b>
Silla-Jeresa	18.462	-9,75	1.034	-12,94	19.496	-9,93
Jeresa-Altea	16.080	-8,72	1.119	-11,83	17.199	-8,93
Altea-San Juan	21.000	-8,36	1.531	-10,93	22.531	-8,54
<b>FERROL-F.PORTUGUESA (*)</b>	<b>22.545</b>	<b>-6,66</b>	<b>2.166</b>	<b>-3,60</b>	<b>24.711</b>	<b>-6,40</b>
Ferrol -Fene (*)	23.126	1,10	1.891	-6,44	25.017	0,49
Fene-Pk. 0 Ferrol	17.211	-7,62	1.109	-13,16	18.320	-7,97
Guisamo T.-Cecebre	6.629	-9,66	850	-12,96	7.479	-10,05
A Coruña-Santiago S. (*)	24.149	-7,29	2.082	-4,63	26.231	-7,09
Santiago S.-Pontevedra S. (*)	21.331	-5,52	2.470	-6,56	23.801	-5,63
Pontevedra S.-Vigo (*)	37.863	-6,84	3.255	-8,71	41.118	-6,99
Teis-Rebullón (*)	31.220	-8,96	4.669	33,58	35.889	-5,03
Rebullón-Tui	4.532	-11,09	640	11,38	5.172	-8,81
Rebullón-AG-57 (*)	8.289	-9,81	312	-20,87	8.601	-10,27
AG-57-Tui (*)	1.325	-3,19	52	-14,34	1.377	-3,66
<b>BILBAO-ZARAGOZA</b>	<b>11.792</b>	<b>-5,00</b>	<b>1.326</b>	<b>-8,41</b>	<b>13.118</b>	<b>-5,36</b>
Bilbao-Enlace autopista Burgos	17.685	-4,09	2.857	-8,12	20.542	-4,67
E. Aut. Burgos-E. Aut. Navarra	8.366	-6,58	768	-8,39	9.134	-6,73
E. Aut. Navarra-Zaragoza	12.639	-4,31	1.013	-9,08	13.652	-4,68
<b>BURGOS-ARMIÑÓN (*)</b>	<b>16.196</b>	<b>-7,07</b>	<b>3.636</b>	<b>-9,84</b>	<b>19.832</b>	<b>-7,59</b>
<b>LEÓN-CAMPOMANES</b>	<b>7.866</b>	<b>-3,21</b>	<b>1.417</b>	<b>-1,69</b>	<b>9.283</b>	<b>-2,98</b>
<b>MÁLAGA-ESTEPONA (*)</b>	<b>29.592</b>	<b>-4,28</b>	<b>1.632</b>	<b>-7,64</b>	<b>31.224</b>	<b>-4,47</b>
<b>ESTEPONA-GUADIARO</b>	<b>12.798</b>	<b>-6,22</b>	<b>1.542</b>	<b>-5,81</b>	<b>14.340</b>	<b>-6,17</b>
<b>ALICANTE-CARTAGENA (*)</b>	<b>15.787</b>	<b>2,61</b>	<b>1.720</b>	<b>-3,81</b>	<b>17.507</b>	<b>1,94</b>
Autovía A-7-Los Montesinos (*)	18.214	-4,63	2.364	-9,24	20.578	-5,19
Los Montesinos-Campoamor	4.933	-9,34	998	-7,00	5.931	-8,96
Campoamor-Cartagena (*)	19.308	10,46	1.588	4,36	20.896	9,97
<b>AP-6(VILLACASTÍN)-ÁVILA (*)</b>	<b>7.296</b>	<b>-7,14</b>	<b>486</b>	<b>-8,28</b>	<b>7.782</b>	<b>-7,21</b>
<b>AP-6(EL ESPINAR)-SEGOVIA (*)</b>	<b>5.948</b>	<b>-1,03</b>	<b>524</b>	<b>-4,15</b>	<b>6.472</b>	<b>-1,29</b>
<b>SANTIAGO-ALTO DE STO. DOMINGO</b>	<b>5.450</b>	<b>-5,98</b>	<b>335</b>	<b>-7,64</b>	<b>5.785</b>	<b>-6,08</b>
<b>LEÓN-ASTORGA</b>	<b>3.777</b>	<b>-13,15</b>	<b>503</b>	<b>-10,49</b>	<b>4.280</b>	<b>-12,84</b>
<b>MADRID - GUADALAJARA</b>	<b>7.118</b>	<b>-15,27</b>	<b>683</b>	<b>-22,23</b>	<b>7.801</b>	<b>-15,93</b>
M-40 - M-50	8.396	-9,31	236	-16,79	8.632	-9,53
M-50 Norte - Ajalvir	5.752	-12,37	322	-18,97	6.074	-12,74
Ajalvir - Alcalá	11.041	-19,35	1.119	-30,31	12.160	-20,50
Alcalá - Meco	10.508	-21,43	1.168	-26,91	11.676	-22,02
Meco - Cabanillas	6.858	-12,78	875	-15,77	7.733	-13,13
Cabanillas - Marchamalo	4.187	-13,20	602	-18,22	4.789	-13,87
Marchamalo - Taracena	3.571	-11,18	487	-15,68	4.058	-11,74
<b>MADRID - ARGANDA (*)</b>	<b>11.879</b>	<b>-11,22</b>	<b>510</b>	<b>-26,44</b>	<b>12.389</b>	<b>-11,97</b>
Madrid - M-50	14.345	-11,61	444	-36,14	14.789	-12,62
M-50 - Fin de concesión	10.876	-11,01	536	-22,46	11.412	-11,62
<b>MADRID - NAVALCARNERO (*)</b>	<b>9.179</b>	<b>-9,95</b>	<b>296</b>	<b>-13,45</b>	<b>9.475</b>	<b>-10,06</b>
Madrid - M-50	10.587	-9,97	253	-14,22	10.840	-10,08
M-50 - Fin de concesión	8.727	-9,94	309	-13,25	9.036	-10,05
<b>MADRID - OCAÑA (*)</b>	<b>6.279</b>	<b>-17,41</b>	<b>396</b>	<b>-22,55</b>	<b>6.675</b>	<b>-17,73</b>
M-50 - Valdemoro	7.195	-19,98	458	-24,81	7.653	-20,29
Valdemoro - Ocaña	6.004	-16,45	378	-21,69	6.382	-16,78
<b>EJE AEROPUERTO (*)</b>	<b>17.888</b>	<b>-5,76</b>	<b>447</b>	<b>8,30</b>	<b>18.335</b>	<b>-5,46</b>
<b>OCAÑA - LA RODA (*)</b>	<b>3.537</b>	<b>-6,83</b>	<b>178</b>	<b>-13,64</b>	<b>3.715</b>	<b>-7,18</b>
<b>MADRID - TOLEDO (*)</b>	<b>2.182</b>	<b>7,21</b>	<b>208</b>	<b>6,27</b>	<b>2.390</b>	<b>7,13</b>
Enlace R5 - Toledo (*)	1.831	-5,05	55	-3,55	1.886	-5,01
Circunvalación de Toledo (*)	3.336	39,76	711	9,06	4.047	33,17
<b>CARTAGENA - VERA (*)</b>	<b>2.803</b>	<b>-5,28</b>	<b>339</b>	<b>3,08</b>	<b>3.142</b>	<b>-4,45</b>
Circunvalación de Cartagena (*)	10.728	-2,10	854	-0,23	11.582	-1,97
Cartagena (Oeste) - Vera	1.602	-8,30	261	4,80	1.863	-6,67
<b>CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE (*)</b>	<b>6.151</b>	<b>-9,63</b>	<b>377</b>	<b>-14,81</b>	<b>6.528</b>	<b>-9,95</b>
<b>TOTAL ESTATALES (*)(**)</b>	<b>16.294</b>	<b>-6,10</b>	<b>2.361</b>	<b>-6,11</b>	<b>18.655</b>	<b>-6,10</b>

(\*) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

(\*\*) Variación calculada respecto a los tramos que estaban en explotación en el mismo periodo del año anterior.

La autopista de mayor I.M.D. de este grupo y, como luego veremos, también de todo el sector, ha sido en 2011 la Montmeló-Papiol con 107.211 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 21.375 vehículos por día.

## B. Autopistas concedidas por Comunidades Autónomas

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

Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
<b>BARCELONA-MONTMELÓ</b>	<b>65.529</b>	<b>-3,23</b>	<b>2.964</b>	<b>-11,77</b>	<b>68.493</b>	<b>-3,64</b>
<b>MONTGAT-TORDERA (**)</b>	<b>48.143</b>	<b>-2,89</b>	<b>1.849</b>	<b>-6,06</b>	<b>49.993</b>	<b>-3,01</b>
Montgat-Mataró S.	75.854	-2,63	2.372	-7,71	78.226	-2,79
Mataró S.-Mataró N.	70.618	-2,16	2.518	-5,74	73.136	-2,29
Mataró N.-Tordera (**)	30.133	-3,64	1.447	-4,94	31.580	-3,70
<b>BILBAO - LÍMITE BIZKAIA/GIPUZKOA</b>	<b>27.957</b>	<b>2,62</b>	<b>3.741</b>	<b>-0,88</b>	<b>31.698</b>	<b>2,20</b>
<b>LÍMITE GIPUZKOA/BIZKAIA - BEHOBIA (**)</b>	<b>26.447</b>	<b>0,14</b>	<b>5.123</b>	<b>1,25</b>	<b>31.570</b>	<b>0,30</b>
Límite provincia Bizkaia - Conexión AP-1	19.733	-3,04	3.676	-3,02	23.409	-3,04
Conexión AP-1 - Aritzeta	30.824	0,36	4.176	-0,43	35.000	0,27
Aritzeta - Errentería/Oiartzun	17.796	-	6.466	-	24.262	-
Errentería/Oiartzun - Behobia	23.686	0,19	7.584	5,91	31.270	1,52
<b>EIBAR(CONEXIÓN AP-1/AP-8) - LÍMITE GIPUZKOA/ÁLAVA</b>	<b>12.005</b>	<b>3,96</b>	<b>1.487</b>	<b>6,84</b>	<b>13.492</b>	<b>4,27</b>
<b>AP-68 - IRURZUN (*)</b>	<b>15.635</b>	<b>-1,67</b>	<b>3.679</b>	<b>-0,37</b>	<b>19.314</b>	<b>-1,43</b>
AP-68 - Tafalla S	8.472	-3,49	3.224	-0,17	11.696	-2,60
Tafalla S-Pamplona S.	18.069	-1,95	4.153	0,68	22.222	-1,47
Ronda Oeste	30.045	0,09	4.365	-2,47	34.410	-0,24
Pamplona N-Irurzun	19.474	-1,03	3.492	-1,13	22.966	-1,04
<b>SANT CUGAT-MANRESA</b>	<b>18.182</b>	<b>-6,83</b>	<b>932</b>	<b>-12,84</b>	<b>19.114</b>	<b>-7,14</b>
Sant Cugat-Terrassa	29.129	-3,84	1.031	-15,96	30.160	-4,31
Terrassa-Manresa	14.666	-8,63	900	-11,63	15.566	-8,81
<b>TÚNEL DEL CADÍ</b>	<b>5.942</b>	<b>-6,77</b>	<b>272</b>	<b>-11,07</b>	<b>6.214</b>	<b>-6,96</b>
<b>TÚNELES DE VALLVIDRERA</b>	<b>31.211</b>	<b>-4,71</b>	<b>249</b>	<b>-11,19</b>	<b>31.460</b>	<b>-4,77</b>
<b>CASTELLDEFELS-EL VENDRELL</b>	<b>23.609</b>	<b>-5,67</b>	<b>1.591</b>	<b>-5,47</b>	<b>25.200</b>	<b>-5,66</b>
Castelldefels-Sitges	32.964	-5,13	1.931	-7,28	34.895	-5,25
Sitges-El Vendrell	17.410	-6,35	1.366	-3,70	18.776	-6,16
<b>TÚNEL DE SÓLLER</b>	<b>7.476</b>	<b>2,37</b>	<b>447</b>	<b>-0,60</b>	<b>7.923</b>	<b>2,20</b>
<b>A CORUÑA-CARBALLO</b>	<b>12.561</b>	<b>-5,03</b>	<b>699</b>	<b>-5,98</b>	<b>13.260</b>	<b>-5,08</b>
<b>PUXEIROS-VAL MIÑOR</b>	<b>7.233</b>	<b>-5,50</b>	<b>229</b>	<b>-11,72</b>	<b>7.462</b>	<b>-5,70</b>
<b>TÚNELES DE ARTXANDA (*)</b>	<b>8.757</b>	<b>-1,42</b>			<b>8.757</b>	<b>-1,42</b>
<b>TOTAL AUTONÓMICAS (*)</b>	<b>22.530</b>	<b>-1,84</b>	<b>2.476</b>	<b>-1,13</b>	<b>25.006</b>	<b>-1,77</b>

(\*) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

(\*\*) Variación calculada respecto a los tramos que estaban en explotación en el mismo periodo del año anterior.

La autopista con mayor I.M.D. de este grupo es Barcelona-Montmeló con 68.493 vehículos por día. El tramo con mayor IMD es Montgat-Mataró Sur de la autopista Montgat-Tordera, con 78.226 vehículos. Destaca, asimismo, el tramo siguiente, Mataró Sur-Mataró Norte, con 73.136 vehículos al día.

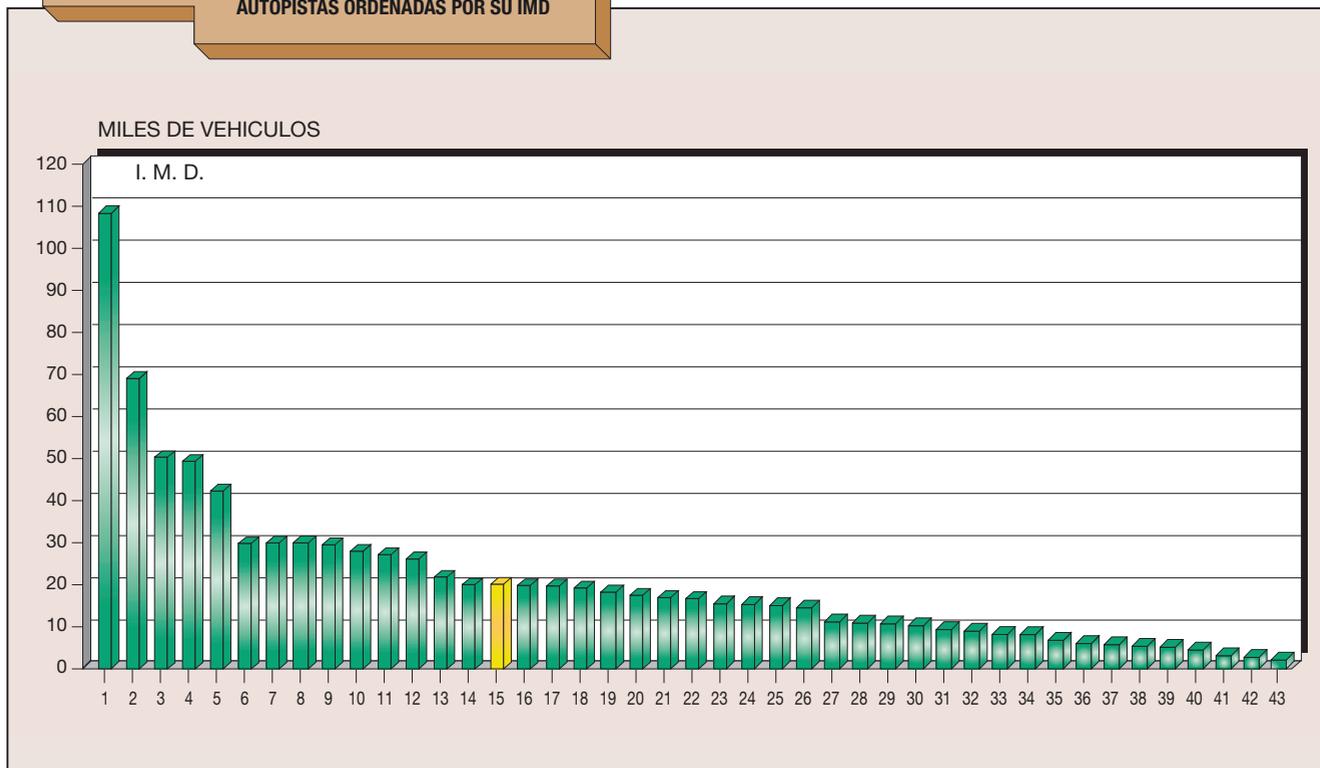
## 1.2. Autopistas ordenadas por su I.M.D.

CUADRO 2.3  
Autopistas ordenadas por su I.M.D.

Nº de orden	Autopista	I.M.D.	Nº de orden	Autopista	I.M.D.
1	Montmeló - Papiol	107.211	23	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	13.492
2	Barcelona - Montmeló	68.493	24	A Coruña - Carballo	13.260
3	Barcelona - Tarragona	51.856	25	Bilbao - Zaragoza	13.118
4	Montgat - Palafróls	49.993	26	Madrid - Arganda	12.389
5	Montmeló - La Jonquera	41.656	27	Zaragoza - Mediterráneo	11.420
6	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	31.698	28	Madrid - Navalcarnero	9.475
7	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	31.570	29	León - Campomanes	9.283
8	Túneles de Vallvidrera	31.460	30	Túneles de Artxanda	8.757
9	Málaga - Estepona	31.224	31	Túnel de Sóller	7.923
10	Villalba - Adanero	28.684	32	Madrid - Guadalajara	7.801
11	Castelldefels - El Vendrell	25.200	33	AP-6 (Villacastín) - Ávila	7.782
12	Ferrol - Fron.portuguesa	24.711	34	Puxeiros - Val Miñor	7.462
13	Sevilla - Cádiz	21.877	35	Madrid - Ocaña	6.675
14	Burgos - Armiñón	19.832	36	Circunvalación de Alicante	6.528
15	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>19.805</b>	37	AP-6 (El Espinar) - Segovia	6.472
16	Valencia - Alicante	19.352	38	Túnel del Cadí	6.214
17	AP-68 - Irurzun	19.314	39	Santiago - Alto de Sto. Domingo	5.785
18	Sant Cugat - Manresa	19.114	40	León - Astorga	4.280
19	Eje Aeropuerto	18.335	41	Ocaña - La Roda	3.715
20	Alicante - Cartagena	17.507	42	Cartagena - Vera	3.142
21	Tarragona - Valencia	16.374	43	Madrid - Toledo	2.390
22	Estepona - Guadiaro	14.340			

GRÁFICO 2.1

AUTOPISTAS ORDENADAS POR SU IMD



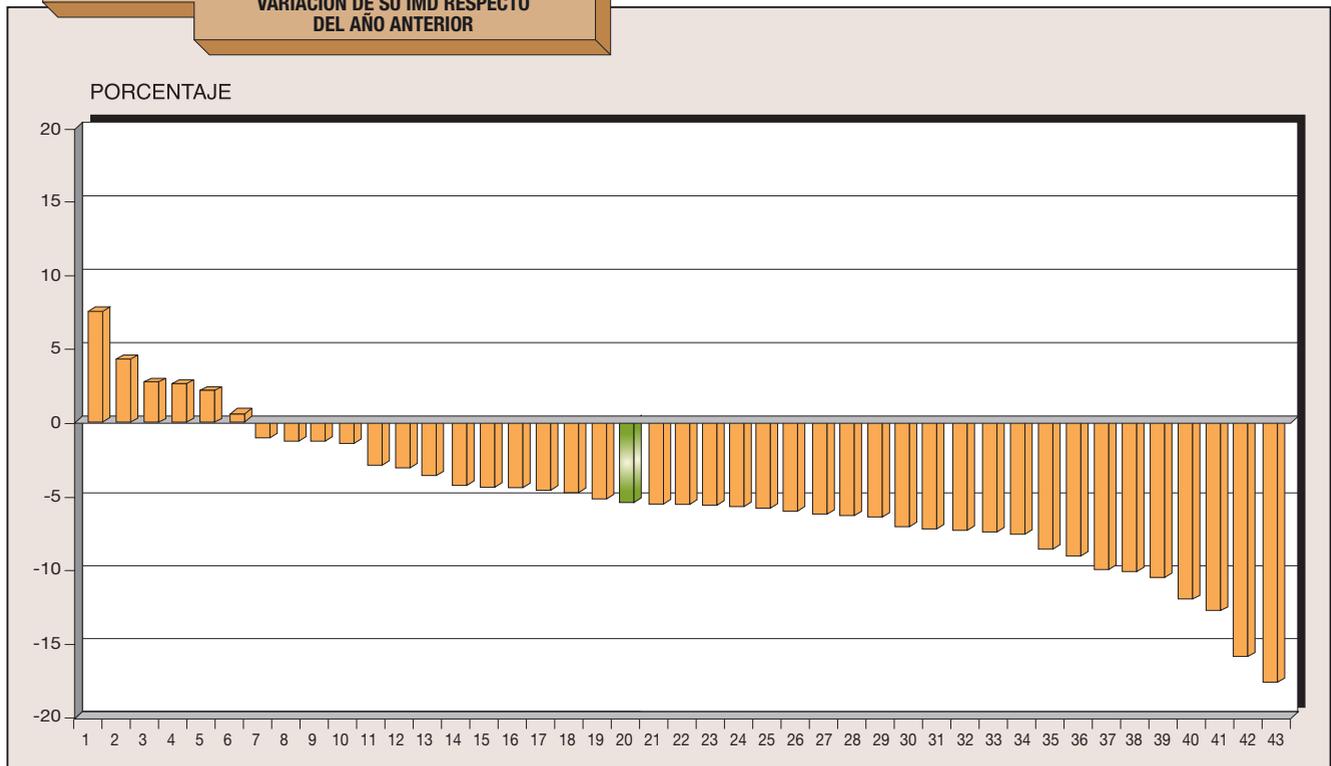
### 1.3. Autopistas ordenadas por la variación de su I.M.D.

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

Nº de orden	Autopista	Variación (%)	Nº de orden	Autopista	Variación (%)
1	Madrid - Toledo	7,13	23	Eje Aeropuerto	-5,46
2	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	4,27	24	Castelldefels - El Vendrell	-5,66
3	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	2,20	25	Puxeiros - Val Miñor	-5,70
4	Túnel de Sóller	2,20	26	Villalba - Adanero	-5,98
5	Alicante - Cartagena	1,94	27	Santiago - Alto de Sto. Domingo	-6,08
6	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	0,30	28	Estepona - Guadiaro	-6,17
7	AP-6 (El Espinar) - Segovia	-1,29	29	Ferrol - Fron.portuguesa	-6,40
8	Túneles de Artxanda	-1,42	30	Túnel del Cadí	-6,96
9	AP-68 - Iruzun	-1,43	31	Sant Cugat - Manresa	-7,14
10	Montmeló - Papiol	-1,61	32	Ocaña - La Roda	-7,18
11	León - Campomanes	-2,98	33	AP-6 (Villacastín) - Ávila	-7,21
12	Montgat - Palafoxs	-3,01	34	Burgos - Armiñón	-7,59
13	Barcelona - Montmeló	-3,64	35	Zaragoza - Mediterráneo	-8,62
14	Montmeló - La Jonquera	-4,29	36	Valencia - Alicante	-9,09
15	Cartagena - Vera	-4,45	37	Circunvalación de Alicante	-9,95
16	Málaga - Estepona	-4,47	38	Madrid - Navalcarnero	-10,06
17	Sevilla - Cádiz	-4,67	39	Tarragona - Valencia	-10,52
18	Túneles de Vallvidrera	-4,77	40	Madrid - Arganda	-11,97
19	A Coruña - Carballo	-5,08	41	León - Astorga	-12,84
20	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>-5,19</b>	42	Madrid - Guadalajara	-15,93
21	Bilbao - Zaragoza	-5,36	43	Madrid - Ocaña	-17,73
22	Barcelona - Tarragona	-5,42			

GRÁFICO 2.2

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



## 1.4. I.M.D. por sociedades concesionarias

CUADRO 2.5  
Tráfico por sociedades concesionarias

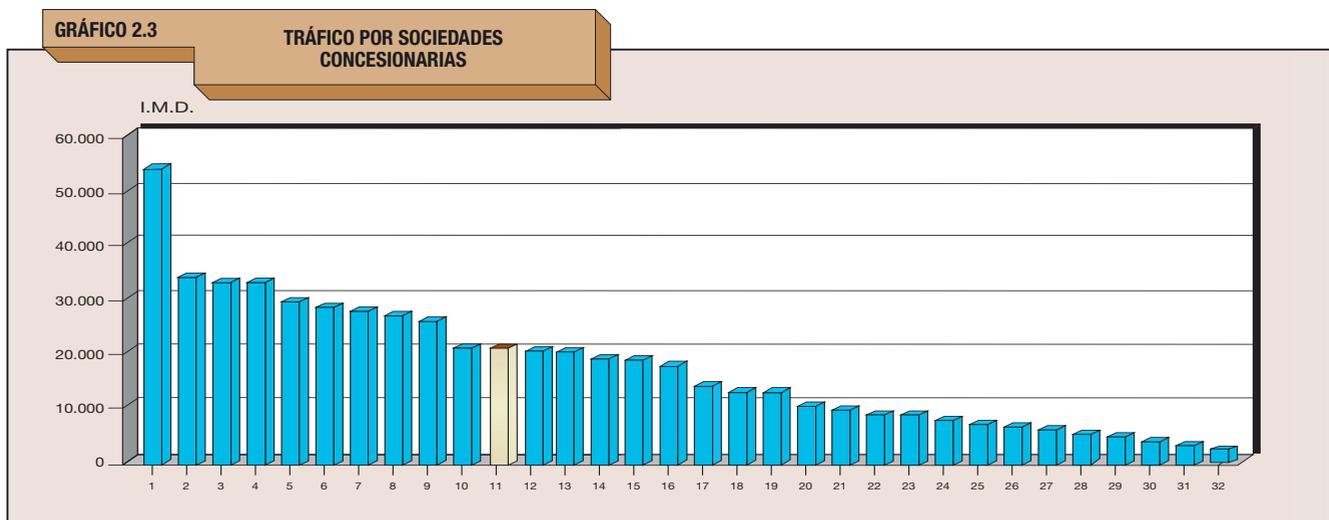
Número de orden	Autopistas	Ligeros		Pesados		Totales	
		I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)	I.M.D.	Variación (%)
1	INVICAT (**)	51.827	-2,99	2.086	-7,88	53.913	-3,18
2	ACESA (*)	27.884	-5,03	5.944	-4,18	33.828	-4,88
3	INTERBIAK	27.957	2,62	3.741	-0,88	31.698	2,20
4	TABASA	31.211	-4,71	249	-11,19	31.460	-4,77
5	IBERPISTAS (*)	25.546	-5,65	3.138	-8,61	28.684	-5,98
6	AUSOL (*)	25.744	-4,51	1.612	-7,24	27.356	-4,67
7	BIDEGI (**)	22.277	0,79	4.072	1,98	26.349	0,95
8	AUCAT	23.609	-5,67	1.591	-5,47	25.200	-5,66
9	AUDASA (*)	22.545	-6,66	2.166	-3,60	24.711	-6,40
10	EUROPISTAS (*)	16.196	-7,07	3.636	-9,84	19.832	-7,59
11	<b>TOTAL SECTOR (*)(**)</b>	<b>17.424</b>	<b>-5,18</b>	<b>2.381</b>	<b>-5,27</b>	<b>19.805</b>	<b>-5,19</b>
12	AUDENASA (*)	15.635	-1,67	3.679	-0,37	19.314	-1,43
13	AUTEMA	18.182	-6,83	932	-12,84	19.114	-7,14
14	AUMAR (*)(**)	16.360	-8,68	2.064	-9,08	18.424	-8,73
15	AUTOP. EJE AEROPUERTO (*)	17.888	-5,76	447	8,30	18.335	-5,46
16	AUSUR (*)	15.787	2,61	1.720	-3,81	17.507	1,94
17	AVASA	11.792	-5,00	1.326	-8,41	13.118	-5,36
18	ACCESOS DE MADRID (*)	10.595	-10,70	407	-22,42	11.002	-11,20
19	AUTOESTRADAS	10.269	-5,17	496	-7,18	10.765	-5,27
20	AUCALSA	7.866	-3,21	1.417	-1,69	9.283	-2,98
21	TÚNELES DE ARTXANDA (*)	8.757	-1,42	-	-	8.757	-1,42
22	TÚNEL DE SÓLLER	7.476	2,37	447	-0,60	7.923	2,20
23	HENARSA	7.118	-15,27	683	-22,23	7.801	-15,93
24	CASTELLANA DE AUTOPISTAS (*)	6.561	-4,22	507	-6,00	7.068	-4,35
25	MADRID SUR (*)	6.279	-17,41	396	-22,55	6.675	-17,73
26	CIRALSA (*)	6.151	-9,63	377	-14,81	6.528	-9,95
27	TÚNEL DEL CADÍ	5.942	-6,77	272	-11,07	6.214	-6,96
28	ACEGA	5.450	-5,98	335	-7,64	5.785	-6,08
29	AULESA	3.777	-13,15	503	-10,49	4.280	-12,84
30	MADRID - LEVANTE (*)	3.537	-6,83	178	-13,64	3.715	-7,18
31	AUCOSTA (*)	2.803	-5,28	339	3,08	3.142	-4,45
32	MADRID - TOLEDO (*)	2.182	7,21	208	6,27	2.390	7,13

(\*) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

(\*\*) Variación calculada respecto a los tramos que estaban en explotación en el mismo periodo del año anterior.

En el cuadro 2.5. figura la I.M.D. 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 59.913 vehículos. Dicha magnitud incluye los vehículos que no pagan peaje.

En cuanto a la variación del tráfico, cabe señalar que el sector ha experimentado una disminución del mismo del 5,19 por 100 en 2011.



## 1.5. Distribución del tráfico por clases de vehículos

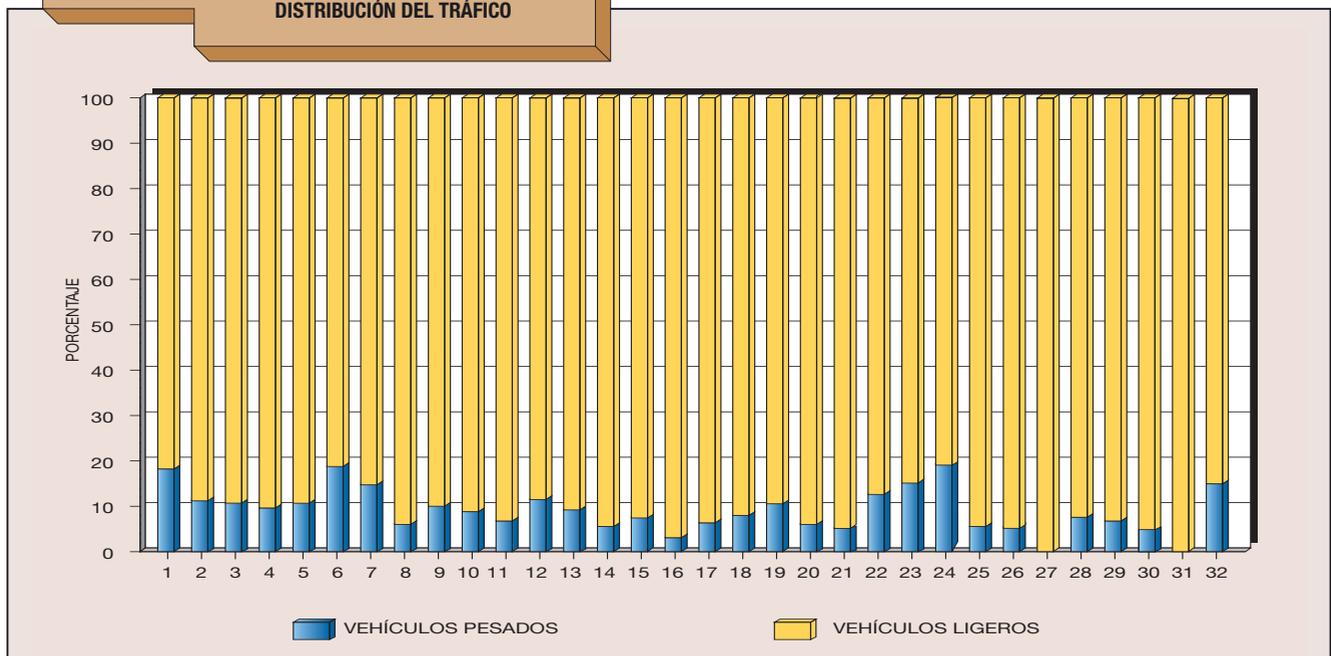
CUADRO 2.6  
Distribución del tráfico

Nº de orden	Concesionaria	Vehículos ligeros (%)	Vehículos pesados (%)
1	ACESA	82,43	17,57
2	IBERPISTAS	89,06	10,94
3	AUMAR	88,80	11,20
4	AUDASA	91,23	8,77
5	AVASA	89,89	10,11
6	EUROPISTAS	81,67	18,33
7	AUCALSA	84,74	15,26
8	AUSOL	94,11	5,89
9	AUSUR	90,18	9,82
10	CASTELLANA DE A.	92,83	7,17
11	ACEGA	94,21	5,79
12	AULESA	88,25	11,75
13	HENARSA	91,24	8,76
14	ACCESOS DE MADRID	96,30	3,70
15	MADRID SUR	94,07	5,93
16	A. EJE AEROPUERTO	97,56	2,44
17	MADRID - LEVANTE	95,21	4,79
18	MADRID - TOLEDO	91,30	8,70
19	AUCOSTA	89,21	10,79
20	CIRALSA	94,22	5,78
21	INVICAT	96,13	3,87
22	INTERBIAK	88,20	11,80
23	BIDEGI	84,55	15,45
24	AUDENASA	80,95	19,05
25	AUTEMA	95,12	4,88
26	TÚNEL DEL CADÍ	95,62	4,38
27	TABASA	99,21	0,79
28	AUCAT	93,69	6,31
29	TÚNEL DE SÓLLER	94,36	5,64
30	AUTOESTRADAS	95,39	4,61
31	TÚNELES DE ARTXANDA	100,00	0,00
32	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>87,98</b>	<b>12,02</b>

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 2011 supuso un 12,02 por 100 respecto al total. El valor mínimo, de 0,79 por 100 le corresponde a Tabasa (por los túneles de Artxanda no circulan vehículos pesados), y el máximo a Audenasa, con un 19,05 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 1970-2011

CUADRO 2.7  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976	
	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
Montmeló-La Jonquera														
Barcelona-Montmeló														
Montgat-Palafolls	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
Barcelona-Tarragona											14.617	-	16.482	12,76
Montmeló-Papiol														
Zaragoza-Mediterráneo														
Villalba-Adanero														
Sevilla-Cádiz					2.572	-	3.059	18,93	3.124	2,12	3.362	7,62	3.002	-10,71
Tarragona-Valencia														
Valencia-Alicante														
Ferrol-Frontera portu.														
Bilbao-Zaragoza														
Burgos-Armiñón														
Campomanes-León														
Málaga-Estepona														
Estepona-Guadiaro														
Alicante-Cartagena														
AP-6 (Villacastín)-Ávila														
AP-6 (El Espinar)-Segovia														
Santiago-Alto Sto. Domingo														
León-Astorga														
Madrid-Guadalajara														
Madrid-Arganda														
Madrid-Navalcarnero														
Madrid-Ocaña														
Eje Aeropuerto														
Ocaña-La Roda														
Madrid-Toledo														
Cartagena-Vera														
Circunvalación de Alicante														
Bilbao-Behobia													7.539	-
Bilbao-Ermua														
Ermua-Behobia														
AP-68-Irurzun														
Túnel del Cadi														
Sant Cugat-Manresa														
Túneles de Vallvidrera														
Castelldefels-El Vendrell														
Túnel de Sóller														
A Coruña-Carballo														
Puxeiros-Val Miñor														
Túneles de Artxanda														
Máltzaga-Arrasate														
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>10.393</b>	<b>-</b>	<b>9.280</b>	<b>-10,71</b>	<b>7.033</b>	<b>-24,22</b>	<b>8.630</b>	<b>22,72</b>	<b>8.943</b>	<b>3,62</b>	<b>10.799</b>	<b>20,75</b>	<b>10.541</b>	<b>-2,39</b>

CUADRO 2.7 (continuación)  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	1977		1978		1979		1980		1981		1982		1983	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera	13.825	7,15	15.794	14,24	15.859	0,41	15.626	-1,47	15.557	-0,44	15.948	2,51	15.932	-0,10
Montmeló-La Jonquera														
Barcelona-Montmeló														
Montgat-Palafrúls	14.377	-3,67	15.937	10,85	16.474	3,37	15.334	-6,92	15.486	0,99	16.080	3,84	16.007	-0,45
Barcelona-Tarragona	19.544	18,58	22.657	15,93	23.659	4,42	24.565	3,83	23.575	-4,03	23.608	0,14	23.166	-1,87
Montmeló-Papiol			9.389	-	6.875	-26,78	7.480	8,80	6.470	-13,50	6.723	3,91	6.861	2,05
Zaragoza-Mediterráneo			6.450	-	7.001	8,54	7.053	0,74	6.901	-2,16	6.761	-2,03	6.607	-2,28
Villalba-Adanero	6.681	-	7.785	16,52	8.455	8,61	8.326	-1,53	8.380	0,65	8.358	-0,26	8.283	-0,90
Sevilla-Cádiz	3.029	0,90	3.458	14,16	3.681	6,45	3.774	2,53	3.999	5,96	3.928	-1,78	3.628	-7,64
Tarragona-Valencia			7.594	-	7.828	3,08	7.773	-0,70	7.590	-2,35	7.455	-1,78	7.233	-2,98
Valencia-Alicante							6.059	-	6.261	3,33	6.147	-1,82	6.071	-1,24
Ferrol-Frontera portu.											5.829	-	5.247	-9,98
Bilbao-Zaragoza					4.169	-	4.300	3,14	4.673	8,67	4.741	1,46	4.374	-7,74
Burgos-Armiñón					3.704	-	4.060	9,61	5.027	23,82	4.966	-1,21	4.611	-7,15
Campomanes-León														
Málaga-Estepona														
Estepona-Guadiaro														
Alicante-Cartagena														
AP-6 (Villacastín)-Ávila														
AP-6 (El Espinar)-Segovia														
Santiago-Alto Sto. Domingo														
León-Astorga														
Madrid-Guadalajara														
Madrid-Arganda														
Madrid-Navalcarnero														
Madrid-Ocaña														
Eje Aeropuerto														
Ocaña-La Roda														
Madrid-Toledo														
Cartagena-Vera														
Circunvalación de Alicante														
Bilbao-Behobia	7.972	5,74	8.064	1,15	7.365	-8,67	7.732	4,98	8.153	5,44	8.694	6,64	8.582	-1,29
Bilbao-Ermua														
Ermua-Behobia														
AP-68-Irurzun									2.270	-	2.351	3,57	2.346	-0,21
Túnel del Cadí														
Sant Cugat-Manresa														
Túneles de Vallvidrera														
Castelldefels-El Vendrell														
Túnel de Sóller														
A Coruña-Carballo														
Puxeiros-Val Miñor														
Túneles de Artxanda														
Máztaga-Arrasate														
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>10.944</b>	<b>3,83</b>	<b>9.944</b>	<b>-9,14</b>	<b>8.491</b>	<b>-14,61</b>	<b>8.359</b>	<b>-1,56</b>	<b>8.040</b>	<b>-3,81</b>	<b>7.968</b>	<b>-0,89</b>	<b>7.751</b>	<b>-2,73</b>

CUADRO 2.7 (continuación)  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)						
Barcelona-La Jonquera	16.478	3,43	17.099	3,77	18.892	10,49	21.282	12,65	23.671	11,23	26.296	11,09	26.659	1,38
Montmeló-La Jonquera														
Barcelona-Montmeló														
Montgat-Palafrúls	16.504	3,10	17.914	8,54	19.980	11,53	23.635	18,29	26.541	12,30	31.234	17,68	31.759	1,68
Barcelona-Tarragona	23.597	1,86	24.857	5,34	27.154	9,24	30.793	13,40	34.963	13,54	39.624	13,33	40.617	2,51
Montmeló-Papiol	6.944	1,21	7.352	5,88	9.263	25,99	12.880	39,05	18.356	42,52	24.253	32,13	26.805	10,52
Zaragoza-Mediterráneo	6.489	-1,79	6.659	2,62	7.181	7,84	8.119	13,06	9.387	15,62	11.423	21,69	12.128	6,17
Villalba-Adanero	8.452	2,04	8.810	4,24	9.478	7,58	10.360	9,31	11.420	10,23	12.929	13,21	14.005	8,32
Sevilla-Cádiz	3.417	-5,82	3.632	6,29	3.959	9,00	4.525	14,30	5.282	16,73	6.350	20,22	6.835	7,64
Tarragona-Valencia	7.178	-0,76	7.596	5,82	8.514	12,09	9.707	14,01	10.873	12,01	12.333	13,43	12.501	1,36
Valencia-Alicante	6.124	0,87	6.933	13,21	7.420	7,02	8.316	12,08	9.377	12,76	10.558	12,59	12.027	13,91
Ferrol-Frontera portu.	4.982	-5,05	5.595	12,30	6.209	10,97	7.053	13,59	8.238	16,80	9.971	21,04	11.632	16,66
Bilbao-Zaragoza	4.281	-2,13	4.275	-0,14	4.433	3,70	4.874	9,95	5.619	15,29	6.496	15,61	6.873	5,80
Burgos-Armiñón	4.970	7,79	5.142	3,46	5.487	6,71	5.994	9,24	6.832	13,98	7.777	13,83	8.294	6,65
Campomanes-León	2.049	-	2.141	4,49	2.275	6,26	2.543	11,78	2.880	13,25	3.366	16,88	3.820	13,49
Málaga-Estepona														
Estepona-Guadiaro														
Alicante-Cartagena														
AP-6 (Villacastín)-Ávila														
AP-6 (El Espinar)-Segovia														
Santiago-Alto Sto. Domingo														
León-Astorga														
Madrid-Guadalajara														
Madrid-Arganda														
Madrid-Navalcarnero														
Madrid-Ocaña														
Eje Aeropuerto														
Ocaña-La Roda														
Madrid-Toledo														
Cartagena-Vera														
Circunvalación de Alicante														
Bilbao-Behobia	8.982	4,66	9.621	7,11	10.821	12,47	11.869	9,68	13.497	13,72	15.337	13,63	16.386	6,84
Bilbao-Ermua														
Ermua-Behobia														
AP-68-Irurzun	2.195	-6,44	2.238	1,96	2.451	9,52	2.893	18,03	3.392	17,25	3.978	17,28	5.041	26,72
Túnel del Cadi					2.753	14,90	2.832	2,87	3.633	28,28	4.419	21,64	4.989	12,90
Sant Cugat-Manresa													6.730	-
Túneles de Vallvidrera														
Castelldefels-El Vendrell														
Túnel de Sóller														
A Coruña-Carballo														
Puxeiros-Val Miñor														
Túneles de Artxanda														
Máizaga-Arrasate														
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>7.562</b>	<b>-2,43</b>	<b>7.859</b>	<b>3,93</b>	<b>8.600</b>	<b>9,43</b>	<b>9.709</b>	<b>12,89</b>	<b>11.065</b>	<b>13,97</b>	<b>12.736</b>	<b>15,10</b>	<b>13.463</b>	<b>5,71</b>

CUADRO 2.7 (continuación)  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997	
	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)	IMD	variación (%)
Barcelona-La Jonquera	27.801	4,28	28.487	2,47	28.124	-1,28	28.554	1,51	28.509	-0,16	28.399	-0,38		
Montmeló-La Jonquera											27.076	0,39	29.021	7,19
Barcelona-Montmeló											41.197	(5,06)	44.061	6,95
Montgat-Palafox	32.934	4,74	34.586	5,02	36.103	4,39	31.111	22,02	29.902	17,62	32.079	7,28	34.921	8,86
Barcelona-Tarragona	42.080	3,60	41.379	-1,67	40.152	-2,96	41.123	2,42	43.270	5,22	43.530	0,60	45.677	4,93
Montmeló-Papiol	29.116	8,62	23.956	-17,72	18.339	-23,44	18.329	-0,06	48.724	3,76	52.452	7,65	58.635	11,79
Zaragoza-Mediterráneo	12.327	1,64	12.174	-1,24	11.425	-6,16	10.958	-4,08	11.309	3,20	11.028	(2,49)	11.423	3,58
Villalba-Adanero	15.610	11,46	16.415	5,16	16.296	0,57	16.417	0,75	17.357	4,38	17.866	2,07	18.688	4,60
Sevilla-Cádiz	7.791	14,00	9.214	18,26	8.005	-13,12	7.978	-0,34	7.648	-4,14	7.434	(2,79)	7.828	5,30
Tarragona-Valencia	13.043	4,34	12.894	-0,67	12.336	-4,33	12.469	1,08	12.907	3,52	13.070	1,26	14.186	8,53
Valencia-Alicante	12.663	5,29	12.595	0,08	12.085	-4,05	12.301	1,79	12.313	0,10	12.423	0,89	13.207	6,32
Ferrol-Frontera portu.	12.821	10,23	11.281	6,23	12.967	14,11	12.887	3,47	13.475	4,57	13.852	2,79	14.471	5,59
Bilbao-Zaragoza	7.120	3,64	7.052	-0,94	6.957	-3,03	6.931	-0,38	7.014	1,20	7.039	0,35	7.344	4,33
Burgos-Armiñón	8.954	7,97	9.403	5,00	9.680	2,95	10.172	5,08	11.026	8,40	11.430	3,66	12.198	6,72
Campomanes-León	4.341	13,62	4.436	2,20	4.375	-1,39	4.777	9,2	4.877	2,10	4.917	0,81	5.211	5,98
Málaga-Estepona														
Estepona-Guadiaro														
Alicante-Cartagena														
AP-6 (Villacastín)-Ávila														
AP-6 (El Espinar)-Segovia														
Santiago-Alto Sto. Domingo														
León-Astorga														
Madrid-Guadalajara														
Madrid-Arganda														
Madrid-Navalcamero														
Madrid-Ocaña														
Eje Aeropuerto														
Ocaña-La Roda														
Madrid-Toledo														
Cartagena-Vera														
Circunvalación de Alicante														
Bilbao-Behobia	17.295	5,55	17.709	2,39	17.593	-0,66	18.174	3,3	18.085	-0,49	18.095	0,06	19.234	6,21
Bilbao-Ermua														
Ermua-Behobia														
AP-68-Irurzun	5.059	11,43	5.186	2,51	4.986	-3,86	4.958	-0,56	5.507	11,07	5.546	0,71	7.995	7,78
Túnel del Cadí	5.180	3,81	5.294	2,20	4.663	-11,92	4.529	4,14	4.486	-0,95	4.506	0,44	4.420	(1,90)
Sant Cugat-Manresa	7.024	4,37	7.690	11,63	7.386	-3,51	7.580	-2,87	8.106	6,93	8.126	0,25	8.787	8,13
Túneles de Vallvidrera			18.733	-	17.426	-6,98	16.785	-3,67	16.763	-0,13	16.960	1,17	19.279	13,68
Castelldefels-El Vendrell			15.339	-	15.770	2,81	15.523	-1,56	15.619	0,61	16.073	2,91	17.704	10,14
Túnel de Sóller														
A Coruña-Carballo														
Puxeiros-Val Miñor														
Túneles de Artxanda														
Máltzaga-Arrasate														
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>13.997</b>	<b>5,13</b>	<b>13.926</b>	<b>0,96</b>	<b>13.607</b>	<b>-2,55</b>	<b>8.600</b>	<b>9,43</b>	<b>9.709</b>	<b>12,89</b>	<b>11.065</b>	<b>13,97</b>	<b>12.736</b>	<b>15,10</b>

CUADRO 2.7 (continuación)  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	IMD	variación (%)												
Barcelona-La Jonquera														
Montmeló-La Jonquera	30.717	5,84	33.815	10,09	35.955	6,33	37.901	5,41	40.540	6,96	41.756	3,00	43.324	3,75
Barcelona-Montmeló	47.998	8,94	57.378	19,54	60.787	5,94	63.291	4,12	65.492	3,48	70.044	6,95	73.397	4,79
Montgat-Palafox	38.185	9,34	41.973	9,92	44.744	6,60	46.826	4,65	48.838	4,30	51.597	5,65	53.529	3,74
Barcelona-Tarragona	47.799	4,65	47.089	(1,48)	51.278	8,90	53.720	4,76	56.071	4,38	57.782	3,05	59.053	2,20
Montmeló-Papiol	63.290	7,94	70.219	10,95	83.935	19,53	90.218	7,49	92.647	2,69	95.712	3,31	99.460	3,92
Zaragoza-Mediterráneo	12.377	8,36	13.350	7,86	14.870	11,39	15.205	2,25	15.628	2,78	15.464	-1,05	15.350	-0,73
Villalba-Adanero	20.715	10,85	22.918	10,63	24.325	6,14	25.842	6,23	27.282	5,57	28.781	5,49	30.301	5,28
Sevilla-Cádiz	10.101	29,03	11.824	17,06	13.300	12,48	15.218	14,43	16.559	8,81	17.897	8,08	19.642	9,75
Tarragona-Valencia	16.692	17,67	19.092	14,38	20.453	7,13	22.004	7,58	22.848	3,84	23.396	2,40	23.932	2,29
Valencia-Alicante	16.271	23,19	18.987	16,69	21.225	11,79	23.409	10,29	25.080	7,14	26.640	6,22	27.302	2,48
Ferrol-Frontera portu.	15.826	10,72	17.380	14,67	18.390	5,21	19.903	8,23	20.787	4,44	21.958	6,67	22.561	10,67
Bilbao-Zaragoza	8.082	10,05	9.001	11,38	10.623	18,02	11.742	10,54	12.358	5,25	12.844	3,93	13.503	5,13
Burgos-Armiñón	13.696	12,28	15.161	10,70	16.605	9,52	18.060	8,77	19.401	7,43	20.101	3,61	21.072	4,83
Campomanes-León	5.658	8,57	6.320	11,71	6.875	8,78	7.433	8,12	7.696	3,53	8.048	4,58	8.736	8,55
Málaga-Estepona			22.063	-	24.939	-	28.595	14,66	30.247	5,78	32.386	7,07	35.036	8,18
Estepona-Guadiaro									11.233	-	13.512	-	14.923	10,44
Alicante-Cartagena							11.544	-	12.402	-	14.607	17,78	16.560	13,37
AP-6 (Villacastín)-Ávila									4.620	-	5.370	-	5.997	11,68
AP-6 (El Espinar)-Segovia											4.763	-	4.768	-
Santiago-Alto Sto. Domingo											3.614	-	4.546	30,53
León-Astorga											4.271	-	3.749	-12,22
Madrid-Guadalajara											5.003	-	6.180	-
Madrid-Arganda													10.724	-
Madrid-Navalcarnero													6.943	-
Madrid-Ocaña													6.348	-
Eje Aeropuerto														
Ocaña-La Roda														
Madrid-Toledo														
Cartagena-Vera														
Circunvalación de Alicante														
Bilbao-Behobia	21.410	11,31	22.903	6,97	23.823	4,02	25.079	5,27	26.028	3,78	28.152	8,16		
Bilbao-Ermua											27.906	6,14	28.969	4,24
Ermua-Behobia											28.271	9,15	31.028	9,75
AP-68-Irurzun	9.278	16,05	10.907	17,56	13.613	24,81	15.041	10,49	16.118	7,16	16.871	4,68	17.863	5,88
Túnel del Cadí	4.808	8,77	5.208	8,33	5.379	3,28	5.660	5,22	5.907	4,37	6.012	1,77	6.236	3,73
Sant Cugat-Manresa	9.750	10,96	10.877	11,89	13.163	21,02	13.773	10,88	15.007	8,96	16.962	13,03	18.326	8,04
Túneles de Vallvidrera	21.659	12,35	24.333	12,34	28.013	15,12	29.675	5,93	31.288	5,44	33.131	5,89	32.974	-0,47
Castelldefels-El Vendrell (1)	21.012	18,69	25.705	22,33	29.797	15,92	32.903	10,42	35.256	7,15	38.196	8,34	28.925	5,22
Túnel de Sóller	5.556	-	5.975	7,54	6.234	4,33	6.531	5,03	6.479	-0,79	6.743	4,08	7.222	7,11
A Coruña-Carballo	7.472	-	8.914	19,31	9.533	6,94	10.537	10,54	10.885	3,30	11.554	6,14	12.262	6,13
Puxeiros-Val Miñor			5.863	-	5.342	-	5.889	10,26	6.426	9,11	6.887	7,17	7.435	7,96
Túneles de Artxanda											5.937	-	6.180	4,09
Máztaga-Arrasate											5.167	-	6.360	-
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>13.463</b>	<b>5,71</b>	<b>13.997</b>	<b>5,13</b>	<b>13.926</b>	<b>0,96</b>	<b>13.607</b>	<b>-2,55</b>	<b>23.288</b>	<b>5,15</b>	<b>23.519</b>	<b>4,79</b>	<b>23.659</b>	<b>4,85</b>

CUADRO 2.7 (continuación)  
I.M.D. en las autopistas de peaje y su variación en el periodo 1970-2011

Autopista	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	IMD	variación (%)												
Barcelona-La Jonquera														
Montmeló-La Jonquera	44.918	3,68	47.122	4,91	49.180	4,37	46.761	-4,92	44.214	-5,45	43.522	-1,56	41.656	-4,29
Barcelona-Montmeló	72.470	-1,26	74.538	2,85	79.385	6,50	78.760	-0,79	74.548	-5,35	71.079	-4,65	68.493	-3,64
Montgat-Palafròls	54.766	2,31	56.946	3,98	59.452	4,40	57.346	-3,54	55.732	-2,81	54.352	-2,48	49.993	-3,01
Barcelona-Tarragona	60.342	2,18	63.683	5,54	66.217	3,98	61.694	-6,83	57.556	-6,71	54.825	-4,74	51.856	-5,42
Montmeló-Papiol	111.353	11,96	115.607	3,82	118.519	2,52	114.760	-3,17	109.766	-4,35	108.967	-0,73	107.211	-1,61
Zaragoza-Mediterráneo	14.744	-3,95	15.273	3,59	15.541	1,76	14.348	-7,68	13.025	-9,22	12.497	-4,05	11.420	-8,62
Villalba-Adanero	30.770	1,55	32.998	7,24	34.414	4,29	32.787	-4,73	31.325	-4,46	30.509	-2,60	28.684	-5,98
Sevilla-Cádiz	21.859	11,29	24.244	10,91	24.951	2,92	24.221	-2,93	23.774	-1,84	22.502	-5,35	21.877	-4,67
Tarragona-Valencia	23.482	-1,88	25.215	7,38	25.110	-0,42	22.155	-11,77	19.723	-10,98	18.300	-7,34	16.374	-10,52
Valencia-Alicante	28.180	3,22	29.207	3,64	29.411	0,70	26.180	-10,99	22.928	-12,42	21.287	-7,15	19.352	-9,09
Ferrol-Frontera portu.	23.581	4,52	25.059	6,27	27.029	7,86	26.826	-0,75	26.500	-1,22	26.400	-0,38	24.711	-6,40
Bilbao-Zaragoza	13.542	0,29	14.177	4,69	14.712	3,77	14.733	0,15	13.681	-7,15	13.861	-0,85	13.118	-5,36
Burgos-Armiñón	21.206	0,63	22.209	4,73	23.937	7,78	23.114	-3,44	21.553	-6,76	21.462	-0,42	19.832	-7,59
Campomanes-León	9.006	3,08	9.683	7,53	10.288	6,24	9.997	-2,83	9.956	-0,41	9.568	-3,89	9.283	-2,98
Málaga-Estepona	36.461	4,07	37.688	3,37	38.529	2,23	36.321	-5,73	33.459	-7,88	32.683	-2,32	31.224	-4,47
Estepona-Guadiaro	16.537	10,82	17.831	7,82	19.075	6,98	17.640	-7,51	16.049	-9,02	15.284	-4,77	14.340	-6,17
Alicante-Cartagena	18.559	12,07	19.656	5,91	20.407	3,82	18.625	-8,73	16.919	-9,16	17.173	1,50	17.507	1,94
AP-6 (Villacastín)-Ávila	6.141	2,39	6.397	4,18	7.180	12,24	7.228	0,66	8.458	17,02	8.386	-0,85	7.782	-7,21
AP-6 (El Espinar)-Segovia	5.014	5,15	5.544	10,58	6.177	11,42	5.966	-3,43	6.297	5,56	6.556	4,11	6.472	-1,29
Santiago-Alto Sto. Domingo	4.437	2,19	4.833	8,92	5.483	13,45	5.683	3,65	5.865	3,21	6.159	5,01	5.785	-6,08
León-Astorga	3.944	5,19	4.270	8,27	5.123	19,98	5.347	4,37	5.115	-4,33	4.911	-4,00	4.280	-12,84
Madrid-Guadalajara	7.675	24,18	9.502	23,81	11.034	16,12	10.594	-3,99	9.378	-11,47	9.278	-1,06	7.801	-15,93
Madrid-Arganda	13.499	31,63	16.136	19,53	16.230	0,58	15.193	-6,39	14.842	-2,31	14.073	-5,18	12.389	-11,97
Madrid-Navalcarnero	7.922	18,97	10.208	28,85	11.864	16,22	11.309	-4,67	10.836	-4,18	10.535	-2,78	9.475	-10,06
Madrid-Ocaña	6.665	10,94	9.150	37,29	11.347	24,02	10.402	-8,33	8.835	-15,06	8.096	-8,37	6.675	-17,73
Eje Aeropuerto	10.227	—	18.552	83,31	20.296	9,40	20.134	-0,79	19.609	-2,61	19.395	-1,09	18.335	-5,46
Ocaña-La Roda			4.194	—	4.646	—	4.770	2,66	4.471	-6,25	4.003	-10,48	3.715	-7,18
Madrid-Toledo					2.736	—	2.991	9,29	2.691	-10,01	2.231	-17,10	2.390	7,13
Cartagena-Vera					3.179	—	3.285	—	3.174	-3,38	3.288	3,58	3.142	-4,45
Circunvalación de Alicante							9.981	—	7.978	-20,07	7.249	-9,13	6.528	-9,95
Bilbao-Behobia														
Bilbao-Ermua	30.270	4,49	31.137	2,86	31.680	1,74	32.296	1,94	30.889	-4,36	31.016	0,41	31.698	2,20
Ermua-Behobia	31.617	1,90	33.223	5,08	33.810	1,77	32.561	-3,69	31.443	-3,43	32.385	5,69	31.570	0,30
AP-68-Irurzun	18.463	3,36	19.220	4,10	19.752	2,77	20.277	2,66	19.657	-3,06	19.594	-0,32	19.314	-1,43
Túnel del Cadí	6.281	0,73	6.176	-1,67	6.425	4,02	6.853	6,66	6.886	0,49	6.680	-3,00	6.214	-6,96
Sant Cugat-Manresa	19.586	6,88	21.529	9,92	23.875	10,90	23.497	-1,58	21.307	-9,32	20.583	-3,54	19.114	-7,14
Túneles de Vallvidrera	33.587	1,86	34.603	3,02	35.699	3,17	35.426	-0,76	33.800	-4,59	33.034	-2,26	31.460	-4,77
Castelldefels-El Vendrell (1)	30.114	4,11	32.479	7,85	34.489	6,32	31.713	-8,05	28.322	-10,69	26.712	-4,09	25.200	-5,66
Túnel de Sóller	7.636	5,73	7.916	3,67	8.152	2,98	8.012	-1,72	7.861	-1,89	7.752	-1,38	7.923	2,20
A Coruña-Carballo	12.883	5,07	13.664	6,07	14.751	7,95	14.535	-1,46	14.219	-2,18	13.969	-1,75	13.260	-5,08
Puxeiros-Val Miñor	7.559	1,66	8.168	8,06	8.196	3,69	7.750	-5,44	7.677	-0,94	7.794	1,52	7.462	-5,70
Túneles de Artxanda	6.581	6,48	7.084	7,64	9.610	5,80	9.782	1,78	8.789	-10,15	8.884	1,08	8.757	-1,42
Máizaga-Límite Álava	7.534	21,13	8.448	23,56	9.119	7,94	9.452	3,65	11.993	26,89	12.940	23,05	13.492	4,27
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>23.590</b>	<b>3,07</b>	<b>24.948</b>	<b>5,98</b>	<b>24.406</b>	<b>4,11</b>	<b>22.384</b>	<b>-4,65</b>	<b>21.020</b>	<b>-6,08</b>	<b>20.347</b>	<b>-2,93</b>	<b>19.805</b>	<b>-5,19</b>

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

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 2011.

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.

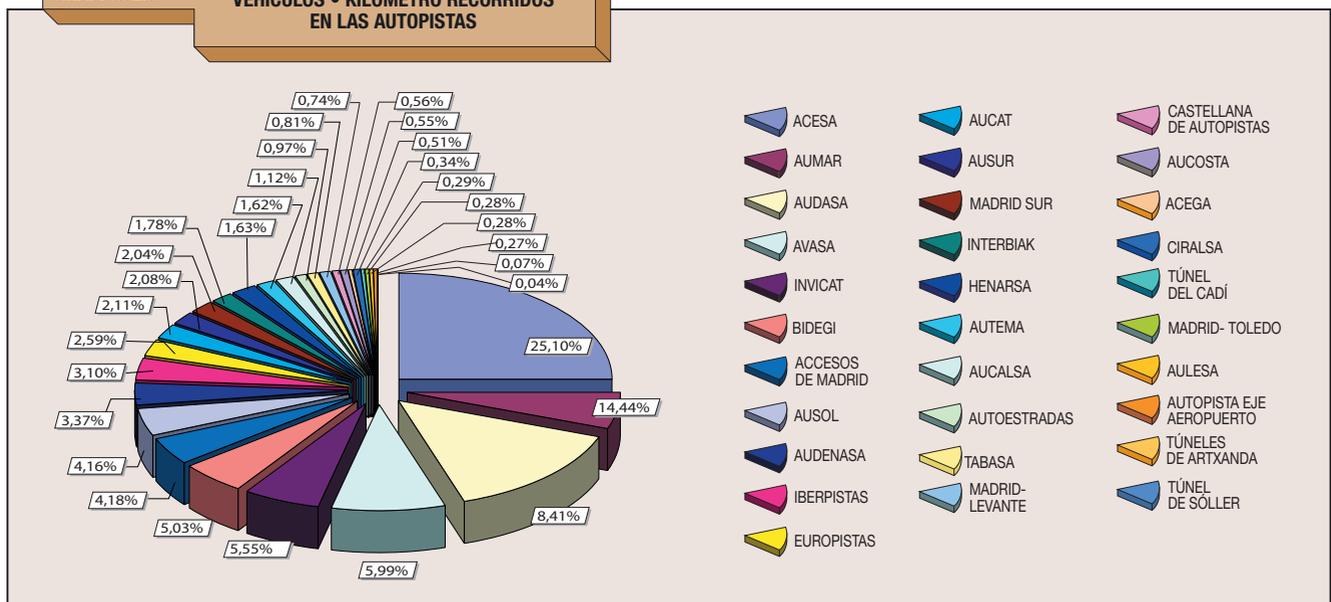
## 1.7. Vehículos • kilómetro recorridos en las autopistas

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 25,10 por 100 .

CUADRO 2.8  
Vehículos • kilómetro recorridos en las autopistas

Concesionaria	VH.KM (millones)	Porcentaje	Diferencia con 2010 (Mill.vh.km)
ACESA	5.907,42	25,10	-303,53
AUMAR	3.398,25	14,44	-192,99
AUDASA	1.979,23	8,41	-136,83
AVASA	1.409,68	5,99	-79,84
INVICAT	1.305,84	5,55	-34,28
BIDEGI	1.184,30	5,03	54,14
ACCESOS DE MADRID	983,55	4,18	-6,59
AUSOL	979,96	4,16	-48,05
AUDENASA	793,96	3,37	-11,47
IBERPISTAS	728,70	3,10	-46,37
AP-1 EUROPISTAS	610,23	2,59	-50,15
AUCAT	497,57	2,11	-21,93
AUSUR	489,48	2,08	9,33
MADRID SUR	479,37	2,04	-28,53
INTERBIAK	418,36	1,78	9,00
HENARSA	383,58	1,63	-66,06
AUTEMA	381,52	1,62	-5,98
AUCALSA	263,47	1,12	-8,09
AUTOESTRADAS	228,29	0,97	-12,69
TABASA	191,21	0,81	-9,57
MADRID - LEVANTE	172,89	0,74	-13,38
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	131,00	0,56	-5,95
AUCOSTA	129,14	0,55	-6,01
ACEGA	119,53	0,51	-7,73
CIRALSA	79,18	0,34	-8,75
TÚNEL DEL CADÍ	67,37	0,29	-5,04
MADRID - TOLEDO	66,92	0,28	4,07
AULESA	65,29	0,28	-8,34
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	63,18	0,27	-3,65
TÚNELES DE ARTXANDA	15,63	0,07	-0,23
TÚNEL DE SÓLLER	8,74	0,04	0,19
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>23.532,82</b>	<b>100,00</b>	<b>-1.045,29</b>

GRÁFICO 2.5  
VEHÍCULOS • KILÓMETRO RECORRIDOS EN LAS AUTOPISTAS



## 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.

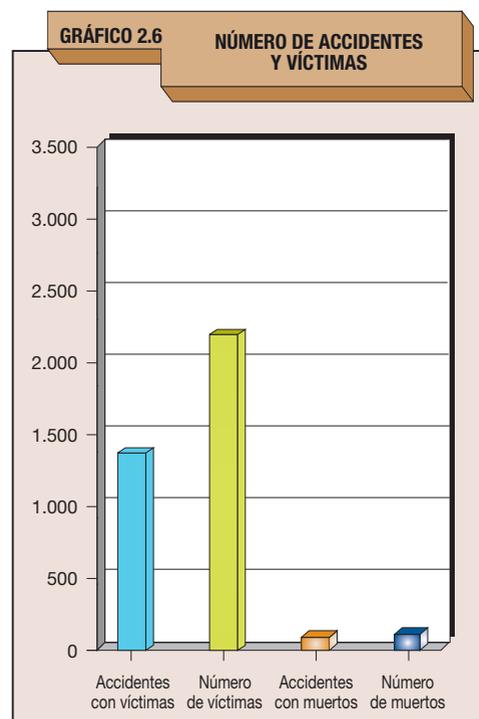
IG1: Víctimas/Accidentes con víctimas

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	786	129	5	228	5
Barcelona - Tarragona	670	107	1	158	1
Montmeló - Papiol	430	105	0	134	0
Zaragoza - Mediterráneo	268	28	1	48	1
Villalba - Adanero	260	26	0	39	0
Sevilla - Cádiz	129	22	2	39	4
Tarragona - Valencia	415	107	4	190	4
Valencia - Alicante	341	75	3	120	4
Ferrol - Fron. portuguesa	243	97	1	157	1
Bilbao - Zaragoza	348	87	3	143	3
Burgos - Armiñón	40	32	3	76	3
León - Campomanes	23	18	0	28	0
Málaga - Estepona	72	44	3	59	3
Estepona - Guadiaro	6	4	0	4	0
Alicante - Cartagena	11	11	0	25	0
AP-6(Villacastín) - Ávila	14	1	0	1	0
AP-6(El Espinar) - Segovia	24	2	0	2	0
Santiago - Alto de Sto. Domingo	40	14	0	16	0
León - Astorga	36	5	0	9	0
Madrid - Guadalajara	106	11	2	14	2
Madrid - Arganda	22	8	0	12	0
Madrid - Navacarnero	167	50	1	67	1
Madrid - Ocaña	72	26	2	30	2
Eje Aeropuerto	8	4	0	4	0
Ocaña - La Roda	10	4	0	8	0
Madrid - Toledo	5	2	0	3	0
Cartagena - Vera	1	1	0	1	0
Circunvalación Alicante	24	3	0	3	0
<b>TOTAL ESTATALES</b>	<b>4.571</b>	<b>1.023</b>	<b>31</b>	<b>1.618</b>	<b>34</b>
Barcelona - Montmeló	116	27	0	38	0
Montgat - Blanes	389	71	1	92	2
Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	28	28	1	46	1
Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	91	91	4	132	4
Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	5	5	0	7	0
Tudela - Iruzun	39	39	1	58	1
Sant Cugat - Manresa	25	4	1	4	1
Túnel del Cadí	50	1	0	1	0
Túneles de Vallvidrera	25	6	0	6	0
Castelldefels - El Vendrell	210	45	1	70	1
Túnel de Sóller	0	0	0	0	0
A Coruña - Carballo	9	9	0	12	0
Puxeiros - Val Miñor	7	7	0	8	0
Túneles de Artxanda	5	4	0	4	0
<b>TOTAL OTRAS ADMINIST.</b>	<b>999</b>	<b>337</b>	<b>9</b>	<b>478</b>	<b>10</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>5.570</b>	<b>1.360</b>	<b>40</b>	<b>2.096</b>	<b>44</b>



CUADRO 2.10  
Índices de accidentes

Autopistas	IF1	IF2	IF3	IG1	IG1
Montmeló - La Jonquera	6,24	11,03	0,24	1,77	0,04
Barcelona - Tarragona	5,58	8,23	0,05	1,47	0,01
Montmeló - Papiol	10,07	12,85	0,00	1,28	0,00
Zaragoza - Mediterráneo	3,13	5,37	0,11	1,72	0,04
Villalba - Adanero	3,57	5,35	0,00	1,50	0,00
Sevilla - Cádiz	3,06	5,42	0,56	1,77	0,18
Tarragona - Valencia	6,91	12,27	0,26	1,78	0,04
Valencia - Alicante	6,64	10,63	0,35	1,60	0,05
Ferrol - Fron. portuguesa	4,95	8,03	0,05	1,62	0,01
Bilbao - Zaragoza	6,17	10,14	0,21	1,64	0,03
Burgos - Armiñón	5,24	12,45	0,49	2,38	0,09
León - Campomanes	6,83	10,63	0,00	1,56	0,00
Málaga - Estepona	4,99	6,84	0,35	1,37	0,07
Estepona - Guadiaro	3,40	3,40	0,00	1,00	0,00
Alicante - Cartagena	2,20	5,10	0,00	2,32	0,00
AP-6(Villacastín) - Ávila	1,52	1,52	0,00	1,00	0,00
AP-6(El Espinar) - Segovia	3,06	3,06	0,00	1,00	0,00
Santiago - Alto de Sto. Domingo	10,34	10,98	0,00	1,06	0,00
León - Astorga	7,66	13,78	0,00	1,80	0,00
Madrid - Guadalajara	4,17	4,95	0,52	1,19	0,12
Madrid - Arganda	5,56	8,35	0,00	1,50	0,00
Madrid - Navalcarnero	5,95	7,98	0,12	1,34	0,02
Madrid - Ocaña	5,43	6,26	0,42	1,15	0,08
Eje Aeropuerto	6,33	4,75	0,00	0,75	0,00
Ocaña - La Roda	1,90	3,80	0,00	2,00	0,00
Madrid - Toledo	3,08	3,08	0,00	1,00	0,00
Cartagena - Vera	0,80	0,80	0,00	0,00	0,00
Circunvalación Alicante	3,79	3,79	0,00	1,00	0,00
<b>TOTAL ESTATALES</b>	<b>5,55</b>	<b>8,77</b>	<b>0,18</b>	<b>1,58</b>	<b>0,03</b>
Barcelona - Montmeló	7,68	10,81	0,00	1,41	0,00
Montgat - Blanes	7,44	9,64	0,21	1,30	0,03
Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	6,69	11,00	0,24	1,64	0,04
Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	14,21	20,61	0,62	1,45	0,04
Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	4,93	6,90	0,00	1,40	0,00
Tudela - Irurzun	4,91	7,31	0,13	1,49	0,03
Sant Cugat - Manresa	1,05	1,05	0,26	1,00	0,25
Túnel del Cadí	1,48	1,48	0,00	1,00	0,00
Túneles de Vallvidrera	3,14	3,14	0,00	1,00	0,00
Castelldefels - El Vendrell	9,04	14,07	0,20	1,56	0,02
Túnel de Sóller	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A Coruña - Carballo	5,62	7,49	0,00	1,33	0,00
Puxeiros - Val Miñor	10,28	11,75	0,00	1,14	0,00
Túneles de Artxanda	0,03	0,03	0,00	1,00	0,00
<b>TOTAL OTRAS ADMINIST.</b>	<b>6,62</b>	<b>9,39</b>	<b>0,20</b>	<b>1,42</b>	<b>0,03</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>5,78</b>	<b>8,91</b>	<b>0,19</b>	<b>1,54</b>	<b>0,03</b>

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.

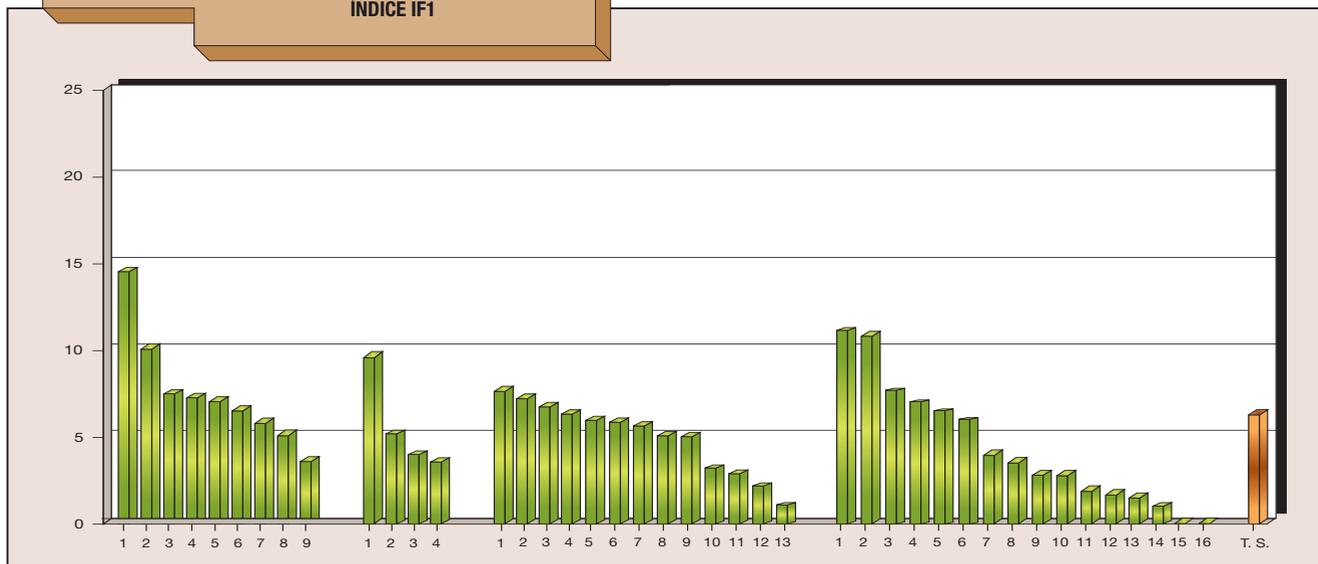
CUADRO 2.11

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

IMD	Nº orden	Autopistas	IF1
	1	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	14,21
	2	Montmeló - Papiol	10,07
	3	Barcelona - Montmeló	7,68
Más de 30.000 vh./día	4	Montgat - Blanes	7,44
	5	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	6,69
	6	Montmeló - La Jonquera	6,24
	7	Barcelona - Tarragona	5,58
	8	Málaga - Estepona	4,99
	9	Túneles de Vallvidrera	3,14
De 30.000 a 20.000 vh./día	1	Castelldefels - El Vendrell	9,04
	2	Ferrol - Fron. portuguesa	4,95
	3	Villalba - Adanero	3,57
	4	Sevilla - Cádiz	3,06
De 20.000 a 10.000 vh./día	1	Tarragona - Valencia	6,91
	2	Valencia - Alicante	6,64
	3	Eje Aeropuerto	6,33
	4	Bilbao - Zaragoza	6,17
	5	A Coruña - Carballo	5,62
	6	Madrid - Arganda	5,56
	7	Burgos - Armiñón	5,24
	8	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Alava	4,93
	9	Tudela - Irurzun	4,91
	10	Estepona - Guadiaro	3,40
	11	Zaragoza - Mediterráneo	3,13
	12	Alicante - Cartagena	2,20
	13	Sant Cugat - Manresa	1,05
Menos de 10.000 vh./día	1	Santiago - Alto de Sto. Domingo	10,34
	2	Puxeiros - Val Miñor	10,28
	3	León - Astorga	7,66
	4	León - Campomanes	6,83
	5	Madrid - Navalcarnero	5,95
	6	Madrid - Ocaña	5,43
	7	Madrid - Guadalajara	4,17
	8	Circunvalación Alicante	3,79
	9	Madrid - Toledo	3,08
	10	AP-6(El Espinar) - Segovia	3,06
	11	Ocaña - La Roda	1,90
	12	AP-6(Villacastín) - Ávila	1,52
	13	Túnel del Cadí	1,48
	14	Cartagena - Vera	0,80
	15	Túneles de Artxanda	0,03
	16	Túnel de Sóller	0,00
	<b>T.S.</b>	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>5,78</b>

GRÁFICO 2.7

ÍNDICE IF1



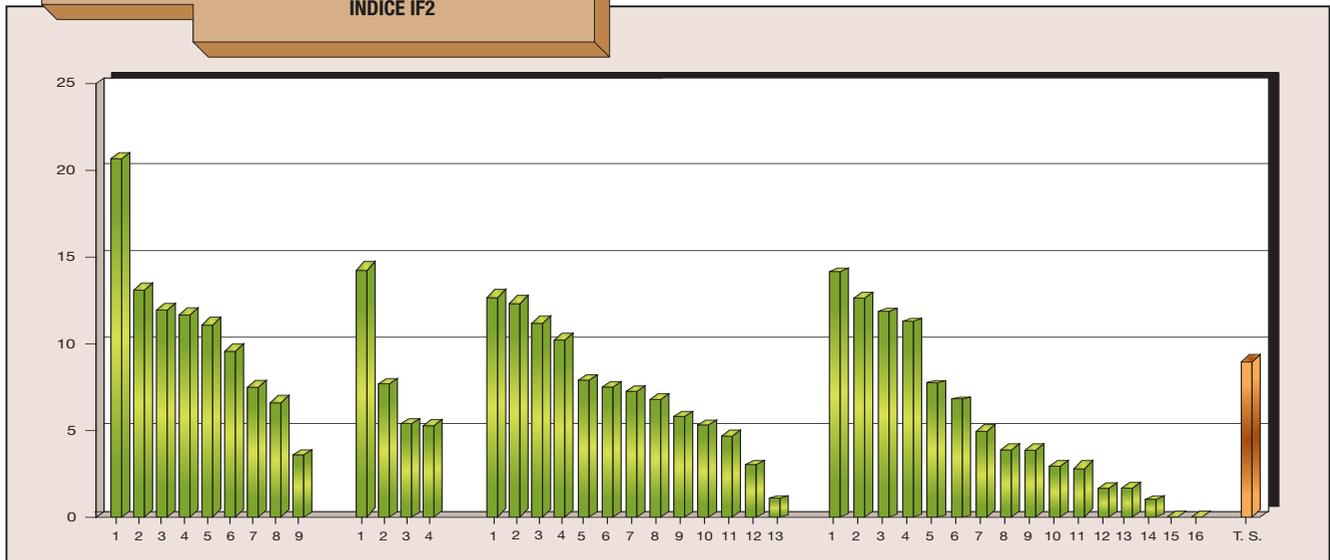
CUADRO 2.12

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

IMD	Nº orden	Autopistas	IF2
Más de 30.000 vh./día	1	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	20,61
	2	Montmeló - Papiol	12,85
	3	Montmeló - La Jonquera	11,03
	4	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	11,00
	5	Barcelona - Montmeló	10,81
	6	Montgat - Blanes	9,64
	7	Barcelona - Tarragona	8,23
	8	Málaga - Estepona	6,84
	9	Túneles de Vallvidrera	3,14
De 30.000 a 20.000 vh./día	1	Castelldefels - El Vendrell	14,07
	2	Ferrol - Fron. portuguesa	8,03
	3	Sevilla - Cádiz	5,42
	4	Villalba - Adanero	5,35
De 20.000 a 10.000 vh./día	1	Burgos - Armiñón	12,45
	2	Tarragona - Valencia	12,27
	3	Valencia - Alicante	10,63
	4	Bilbao - Zaragoza	10,14
	5	Madrid - Arganda	8,35
	6	A Coruña - Carballo	7,49
	7	Tudela - Irurzun	7,31
	8	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	6,90
	9	Zaragoza - Mediterráneo	5,37
	10	Alicante - Cartagena	5,10
	11	Eje Aeropuerto	4,75
	12	Estepona - Guadiaro	3,40
	13	Sant Cugat - Manresa	1,05
Menos de 10.000 vh./día	1	León - Astorga	13,78
	2	Puxeiros - Val Miñor	11,75
	3	Santiago - Alto de Sto. Domingo	10,98
	4	León - Campomanes	10,63
	5	Madrid - Navalcarnero	7,98
	6	Madrid - Ocaña	6,26
	7	Madrid - Guadalajara	4,95
	8	Ocaña - La Roda	3,80
	9	Circunvalación Alicante	3,79
	10	Madrid - Toledo	3,08
	11	AP-6(El Espinar) - Segovia	3,06
	12	AP-6(Villacastín) - Ávila	1,52
	13	Túnel del Cadí	1,48
	14	Cartagena - Vera	0,80
	15	Túneles de Artxanda	0,03
	16	Túnel de Sóller	0,00
	<b>T.S.</b>	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>8,91</b>

GRÁFICO 2.8

ÍNDICE IF2



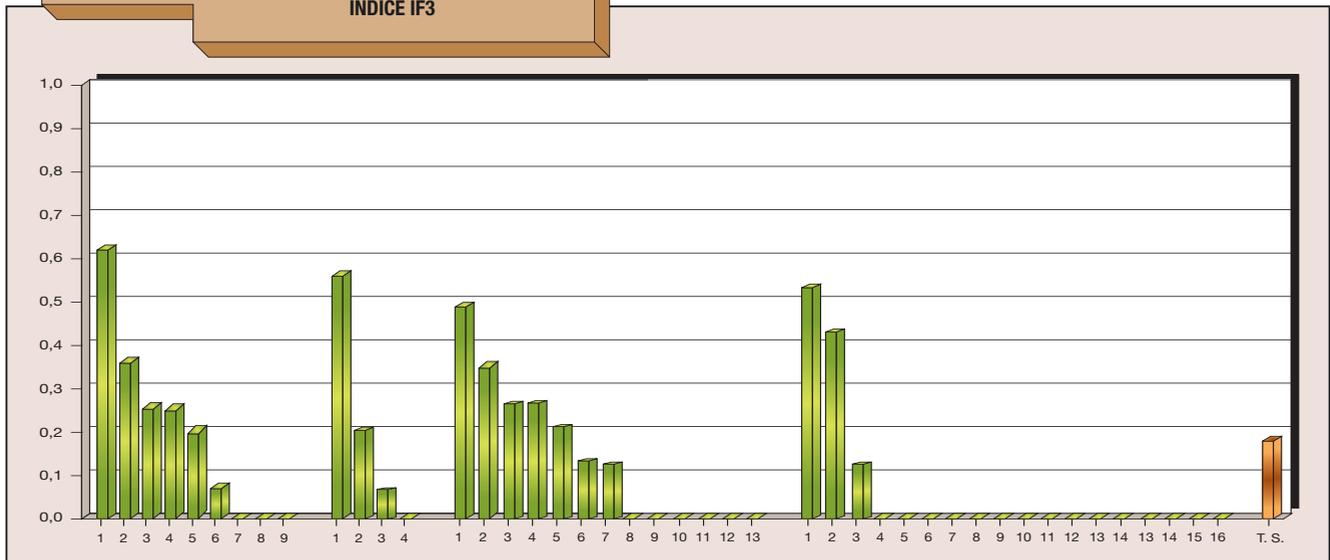
CUADRO 2.13

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

IMD	Nº orden	Autopistas	IF3
Más de 30.000 vh./día	1	Límite Gipuzkoa/Bizkaia - Behobia	0,62
	2	Málaga - Estepona	0,35
	3	Montmeló - La Jonquera	0,24
	4	Bilbao - Límite Bizkaia/Gipuzkoa	0,24
	5	Montgat - Blanes	0,21
	6	Barcelona - Tarragona	0,05
	7	Barcelona - Montmeló	0,00
	8	Montmeló - Papiol	0,00
	9	Túneles de Vallvidrera	0,00
De 30.000 a 20.000 vh./día	1	Sevilla - Cádiz	0,56
	2	Castelldefels - El Vendrell	0,20
	3	Ferrol - Fron. portuguesa	0,05
	4	Villalba - Adanero	0,00
De 20.000 a 10.000 vh./día	1	Burgos - Armiñón	0,49
	2	Valencia - Alicante	0,35
	3	Sant Cugat - Manresa	0,26
	4	Tarragona - Valencia	0,26
	5	Bilbao - Zaragoza	0,21
	6	Tudela - Irurzun	0,13
	7	Zaragoza - Mediterráneo	0,11
	8	A Coruña - Carballo	0,00
	9	Alicante - Cartagena	0,00
	10	Eibar (conexión AP-1/AP-8) - Límite Gipuzkoa/Álava	0,00
	11	Eje Aeropuerto	0,00
	12	Estepona - Guadiaro	0,00
	13	Madrid - Arganda	0,00
Menos de 10.000 vh./día	1	Madrid - Guadalajara	0,52
	2	Madrid - Ocaña	0,42
	3	Madrid - Navalcarnero	0,12
	4	AP-6(El Espinar) - Segovia	0,00
	5	AP-6(Villacastín) - Ávila	0,00
	6	Cartagena - Vera	0,00
	7	Circunvalación Alicante	0,00
	8	León - Astorga	0,00
	9	León - Campomanes	0,00
	10	Madrid - Toledo	0,00
	11	Ocaña - La Roda	0,00
	12	Puxeiros - Val Miñor	0,00
	13	Santiago - Alto de Sto. Domingo	0,00
	14	Túnel de Sóller	0,00
	15	Túnel del Cadí	0,00
	16	Túneles de Artxanda	0,00
	<b>T.S.</b>	<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>0,19</b>

GRÁFICO 2.9

ÍNDICE IF3



### 3. ASISTENCIAS

Las asistencias mecánicas y sanitarias prestadas durante 2011 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.

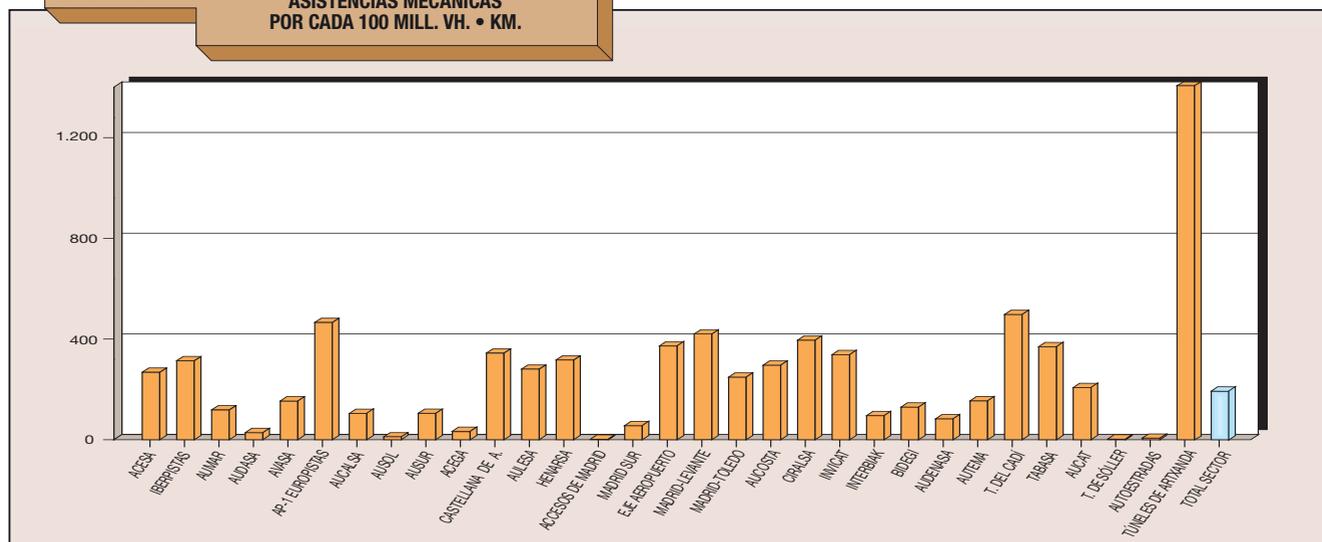
Los gráficos 2.10 y 2.11 recogen los valores alcanzados por dichas magnitudes en cada sociedad concesionaria y en el conjunto del sector.

CUADRO 2.14  
Asistencias mecánicas

Concesionaria	Reparaciones	Suministros	Remolcajes	Total	Nº asistencias 100 mill.veh. • km.	
					Índice	Variac. sobre 2010 (%)
ACESA	2.815	663	12.375	15.853	268,34	4,38
IBERPISTAS	1.111	47	1.211	2.369	325,10	7,64
AUMAR	768	56	1.985	2.809	82,66	198,30
AUDASA	27	48	74	149	7,53	-2,23
AVASA	0	56	1.266	1.322	93,78	3,48
AP-1 EUROPISTAS	3	20	2.722	2.745	449,83	-9,79
AUCALSA	50	52	81	183	69,46	7,79
AUSOL	0	0	72	72	7,35	-43,22
AUSUR	21	10	268	299	61,09	-9,48
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	151	18	259	428	326,73	11,58
ACEGA	0	0	12	12	10,04	-8,73
AULESA	96	11	59	166	254,25	62,78
HENARSA	451	56	649	1.156	301,37	-7,94
ACCESOS DE MADRID	0	0	0	0	0,00	0,00
MADRID SUR	25	1	69	95	19,82	43,82
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	233	0	0	233	368,81	-14,12
MADRID - LEVANTE	14	41	633	688	397,93	-5,21
MADRID - TOLEDO	50	16	95	161	240,59	-20,42
AUCOSTA	97	57	210	364	281,87	-9,94
CIRALSA	158	0	145	303	382,69	-10,75
INVICAT	750	94	3.507	4.351	333,20	4,67
INTERBIAK	141	22	258	421	100,63	-79,14
BIDEGI	2	74	1.236	1.312	110,78	-73,77
AUDENASA	93	31	413	537	67,64	-9,20
AUTEMA	112	21	364	497	130,27	-21,74
TÚNEL DEL CADÍ	98	32	191	321	476,50	-1,14
TABASA	132	82	489	703	367,66	0,30
AUCAT	150	23	862	1.035	208,01	3,80
TÚNEL DE SÓLLER	0	0	0	0	0,00	0,00
AUTOESTRADAS	0	1	1	2	0,88	-82,41
TÚNELES DE ARTXANDA	0	12	216	228	1.458,67	4,66
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>7.548</b>	<b>1.544</b>	<b>29.722</b>	<b>38.814</b>	<b>164,93</b>	<b>-6,79</b>

GRÁFICO 2.10

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

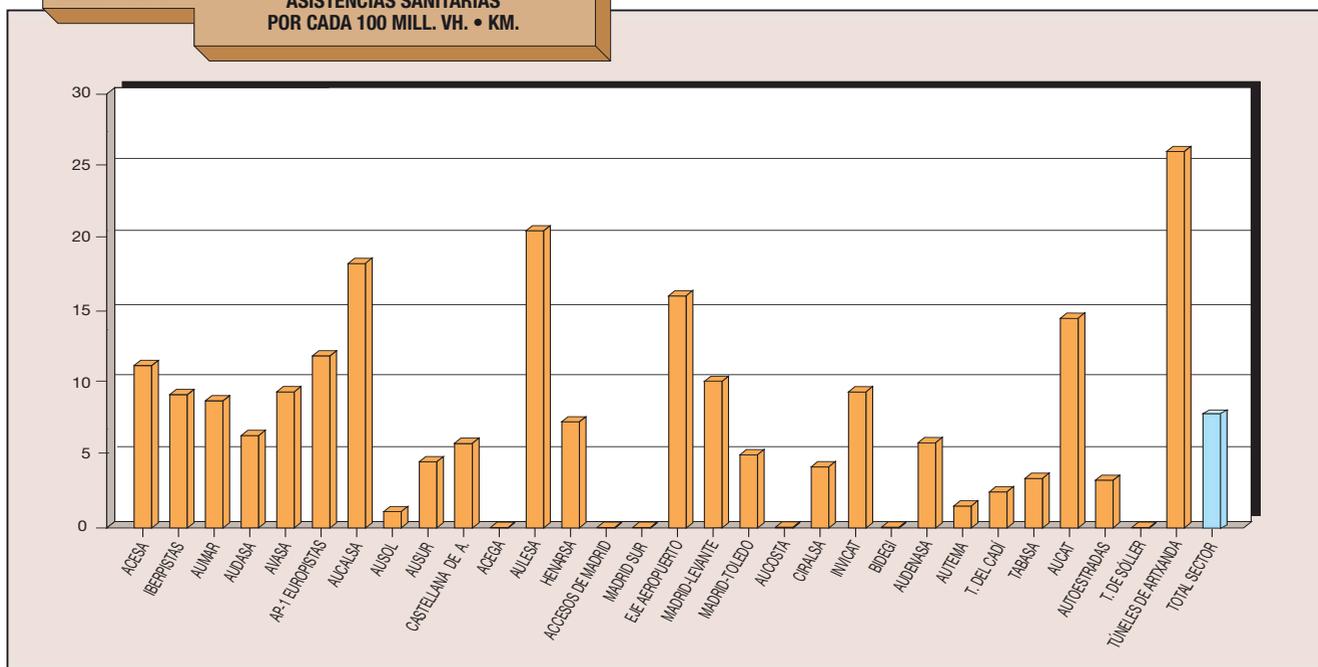


CUADRO 2.15  
Asistencias sanitarias

Concesionaria	Total	Nº asistencias 100 mill.veh. • km.	
		Índice	Variac. sobre 2010 (%)
ACESA	628	10,63	10,41
IBERPISTAS	63	8,65	-40,70
AUMAR	266	7,83	-16,55
AUDASA	114	5,76	-6,19
AVASA	122	8,65	-6,54
AP-1 EUROPISTAS	67	10,98	-12,65
AUCALSA	46	17,46	-8,83
AUSOL	4	0,41	-47,67
AUSUR	21	4,29	-45,76
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	7	5,34	-56,94
ACEGA	0	0,00	0,00
AULESA	13	19,91	266,69
HENARSA	26	6,78	-1,62
ACCESOS DE MADRID	0	0,00	0,00
MADRID SUR	0	0,00	0,00
AUTOPISTA EJE AEROPUERTO	10	15,83	32,24
MADRID - LEVANTE	17	9,83	-29,57
MADRID - TOLEDO	3	4,48	-59,76
AUCOSTA	0	0,00	0,00
CIRALSA	3	3,79	232,37
INVICAT	113	8,65	-28,86
INTERBIAK		SIN DATOS	
BIDEGI	0	0,00	0,00
AUDENASA	41	5,16	-13,36
AUTEMA	4	1,05	-63,08
TÚNEL DEL CADÍ	1	1,48	-88,06
TABASA	6	3,14	-51,50
AUCAT	70	14,07	35,40
TÚNEL DE SÓLLER	0	0,00	0,00
AUTOESTRADAS	7	3,07	-58,95
TÚNELES DE ARTXANDA	4	25,59	102,94
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>1.656</b>	<b>7,16</b>	<b>-9,31</b>

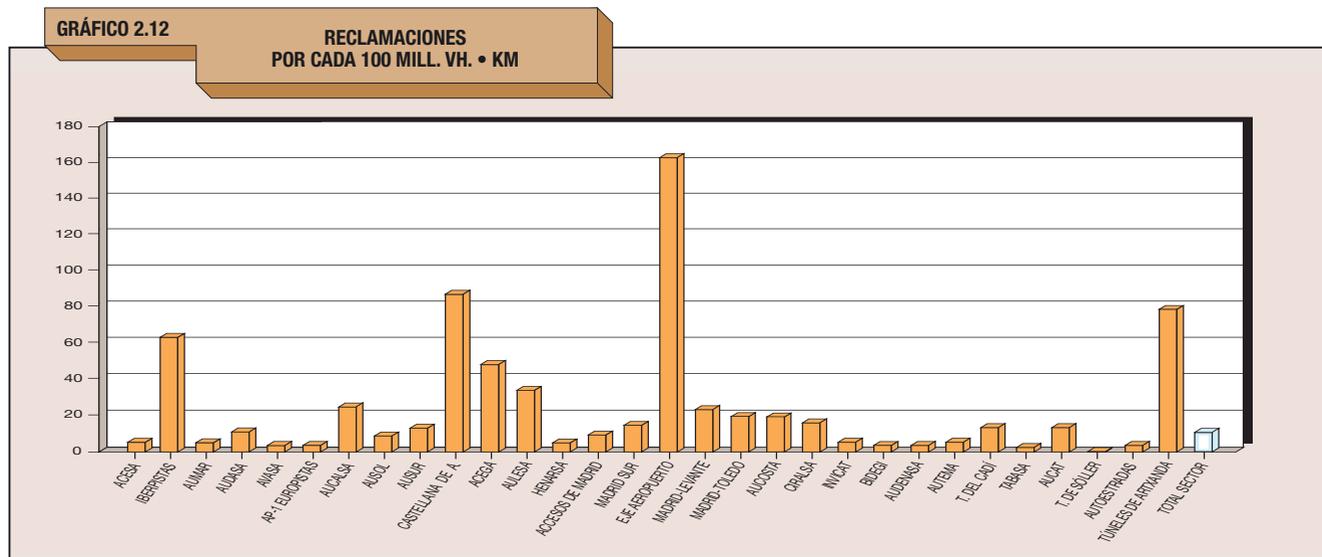
GRÁFICO 2.11

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



## 4. RECLAMACIONES

Las reclamaciones formuladas por los usuarios en estos dos ejercicios, 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.



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 2010 (%)
ACESA	2	10	4	54	10	112	8	0	0	0	6	46	0	2	23	277	4,69	44,17
IBERPISTAS	0	2	1	21	11	381	3	0	0	0	0	5	0	15	1	440	60,38	105,24
AUMAR	1	12	15	20	38	5	3	2	0	0	7	50	0	1	42	196	5,77	24,84
AUDASA	0	3	31	17	6	8	8	8	0	0	22	22	0	2	34	161	8,13	-26,45
AVASA	0	2	1	11	6	7	0	0	0	0	0	6	0	1	11	45	3,19	-39,08
AP-1 EUROPISTAS	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	3	2	1	1	8	20	3,28	-9,71
AUCALSA	0	0	2	14	9	19	0	0	0	0	0	5	0	0	14	63	23,91	-27,03
AUSOL	0	3	6	20	11	9	7	4	0	0	1	8	0	0	10	79	8,06	-6,91
AUSUR	0	3	3	17	11	1	2	3	0	0	9	1	0	0	3	53	10,83	-7,14
CASTELLANA DE	0	2	0	4	8	91	2	0	0	0	2	1	0	1	1	112	85,50	-6,33
AUTOPISTAS	0	0	0	9	33	6	2	1	0	0	2	2	0	0	1	56	46,85	86,29
ACEGA	0	0	2	4	6	5	0	0	0	0	0	1	0	3	1	22	33,70	-77,85
AULESA	0	0	0	3	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	14	3,65	-45,28
HENARSA	0	4	1	24	31	3	4	1	0	0	0	0	2	6	13	89	9,05	-27,72
ACCESOS DE MADRID	1	3	4	8	18	14	2	0	0	0	1	7	0	0	13	71	14,81	-50,83
MADRID SUR	0	0	1	4	76	0	0	0	0	0	1	1	0	0	18	101	159,87	3,72
A. EJE AEROPUERTO	0	0	2	18	2	0	1	0	0	0	1	1	0	1	8	34	19,67	-28,18
MADRID - LEVANTE	0	0	0	1	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	4	12	17,93	-40,68
MADRID - TOLEDO	0	1	1	0	4	5	2	2	0	0	0	1	0	0	7	23	17,81	-27,07
AUCOSTA	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	11	13,89	22,19
CIRALSA	1	2	0	2	2	1	2	0	0	0	3	6	0	0	10	29	2,22	-9,81
INVICAT	SIN DATOS																	
INTERBIK	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	9	5	18	1,52	-57,07
BIDEGI	0	0	1	4	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1,89	-15,28
AUDENASA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	2,36	30,33
AUTEMA	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	8	11,88	7,47
TÚNEL DEL CADÍ	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	6	3,14	-54,98
TABASA	0	2	2	1	27	8	0	0	0	0	2	3	0	1	12	58	11,66	16,45
AUCAT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
TÚNEL DE SÓLLER	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	2	7	3,07	5,73
AUTOESTRADAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	76,77	-18,85
T. DE ARTXANDA	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>79</b>	<b>259</b>	<b>332</b>	<b>681</b>	<b>46</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>172</b>	<b>3</b>	<b>43</b>	<b>277</b>	<b>2.041</b>	<b>8,83</b>	<b>-0,79</b>

- 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 2011 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 13,67 de Túneles de Arxanda, estimándose que la media, 1,59, es similar a la del año anterior.

CUADRO 2.17  
Clasificación por actividades

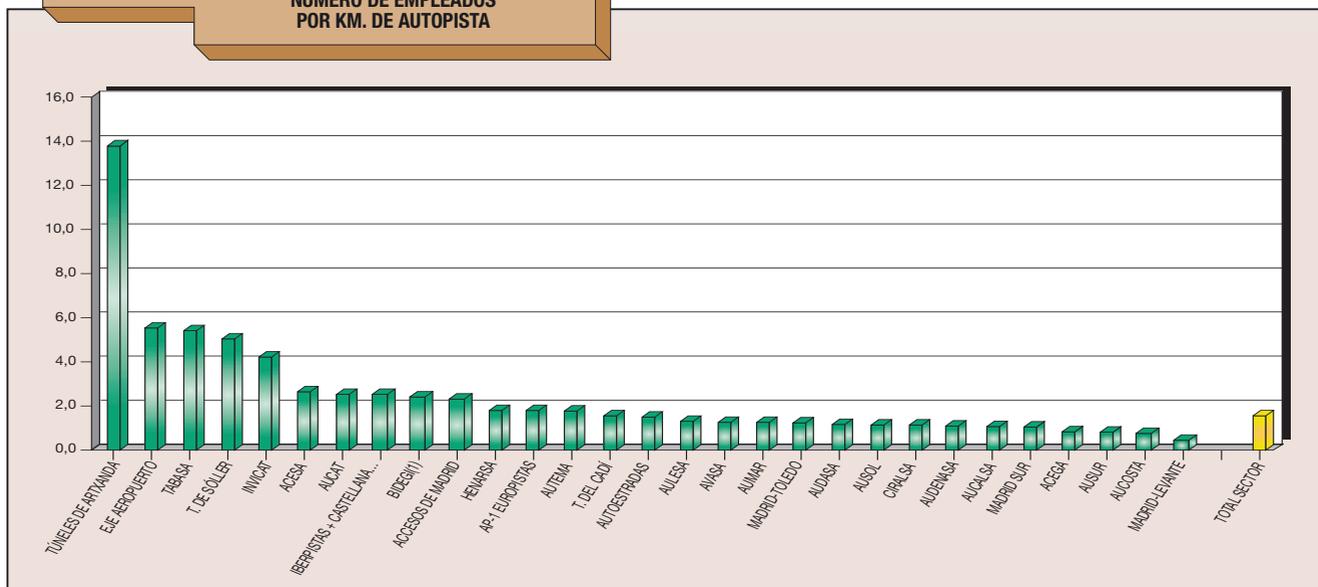
Concesionarias	Servicios generales	Peaje	Mantenimiento	Total
ACESA	107	910	157	1.174
IBERPISTAS + CASTELLANA DE AUTOPISTAS	67	107	96	270
AUMAR	88	349	144	581
AUDASA	30	182	44	256
AVASA	49	209	108	366
AP-1 EUROPISTAS	27	76	41	144
AUCALSA	15	34	42	91
AUSOL	20	67	32	119
AUSUR	9	31	25	65
ACEGA	4	27	18	49
AULESA	8	36	6	50
HENARSA	21	94	32	147
ACCESOS DE MADRID	10	125	62	197
MADRID SUR	18	32	51	101
EJE AEROPUERTO	8	29	13	50
MADRID-LEVANTE	10	16	45	71
MADRID-TOLEDO	34	49	14	97
AUCOSTA	9	62	25	96
CIRALSA	17	35	10	62
INVICAT	3	259	23	285
BIDEGI (1)	60	145	67	272
AUDENASA	17	71	38	126
AUTEMA	14	46	13	73
TÚNEL DEL CADÍ	6	18	23	47
TABASA	26	26	39	91
AUCAT	2	109	18	129
TÚNEL DE SÓLLER	2	10	3	15
AUTOESTRADAS	5	86	0	91
TÚNELES DE ARTXANDA	4	19	18	41
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>690</b>	<b>3.259</b>	<b>1.207</b>	<b>5.156</b>

(1) Incluye sólo el personal correspondiente a la operadora AUBISA.

(2) Se incluye el personal correspondiente a la operadora BIDELAN (187 trabajadores) y BIDELAN AP-1 (69 trabajadores).



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
TÚNELES DE ARTXANDA	13,67
EJE AEROPUERTO	5,68
TABASA	5,45
TÚNEL DE SÓLLER	5,00
INVICAT	4,29
ACESA	2,45
AUCAT	2,29
IBERPISTAS + C. DE AUTOPISTAS	2,24
BIDEGUI (1)	2,21
ACCESOS DE MADRID	2,15
HENARSA	1,72
AP-1 EUROPISTAS	1,71
AUTEMA	1,69
TÚNEL DEL CADÍ	1,58
AUTOESTRADAS	1,57
AULESA	1,32
AVASA	1,24
AUMAR	1,24
MADRID-TOLEDO	1,20
AUDASA	1,17
AUSOL	1,16
CIRALSA	1,16
AUDENASA	1,12
AUCALSA	1,05
MADRID SUR	1,02
ACEGA	0,87
AUSUR	0,85
AUCOSTA	0,84
MADRID-LEVANTE	0,40
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>1,59</b>

(1) Se incluye el personal correspondiente a las operadoras BIDELAN (187 trabajadores) y BIDELAN AP-1 (69 trabajadores).

## 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 estableció un nuevo método para 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 revisaron para su implantación el 1 de enero de cada año, resultando un incremento del orden del 1,45 por 100 en 2011.

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 Pesados 2 del 9 por 100. Los valores incluyen un IVA del 18 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 2011 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 2.19

Precios medios en euros por km. en las concesiones de la Administración General del Estado, el 31-12-2011

Concesionarias	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	Valor medio
<b>IBERPISTAS</b>	<b>0,1444</b>	<b>0,2895</b>	<b>0,3247</b>	<b>0,1679</b>
<b>EJE AEROPUERTO (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,1430</b>	<b>0,1788</b>	<b>0,1788</b>	<b>0,1480</b>
Eje Aeropuerto (tarifa punta)	0,1907	0,2383	0,2383	0,1974
<b>AUCALSA</b>	<b>0,1261</b>	<b>0,1601</b>	<b>0,2050</b>	<b>0,1349</b>
<b>AP-1 EUROPISTAS (1)</b>	<b>0,1198</b>	<b>0,1287</b>	<b>0,1287</b>	<b>0,1211</b>
<b>ACCESOS DE MADRID</b>	<b>0,1022</b>	<b>0,1424</b>	<b>0,1737</b>	<b>0,1106</b>
R-3, M-40 - Arganda del Rey (tarifa valle)	0,0944	0,1313	0,1593	0,1021
R-3, M-40 - Arganda del Rey (tarifa punta)	0,1047	0,1431	0,1785	0,1133
R-3, M-40 - Arganda del Rey (ponderado por tiempo)	0,0960	0,1332	0,1624	0,1039
R-5, M-40 - Navacarnero (tarifa valle)	0,1068	0,1505	0,1828	0,1158
R-5, M-40 - Navacarnero (tarifa punta)	0,1197	0,1634	0,2039	0,1295
R-5, M-40 - Navacarnero (ponderado por tiempo)	0,1089	0,1526	0,1862	0,1180
<b>CIRALSA (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,1009</b>	<b>0,1424</b>	<b>0,1717</b>	<b>0,1094</b>
Circunvalación Alicante (tarifa valle)	0,0947	0,1333	0,1614	0,1027
Circunvalación Alicante (tarifa punta)	0,1211	0,1719	0,2053	0,1312
<b>HENARSA</b>	<b>0,1025</b>	<b>0,1025</b>	<b>0,1744</b>	<b>0,1090</b>
R-2, tramo M-40 - M-50 (tarifa normal)	0,0900	0,0900	0,1600	0,0963
R-2, tramo M-40 - M-50 (tarifa punta)	0,1900	0,1900	0,3100	0,2008
R-2, tramo M-40 - M-50 (ponderada por tiempo) (3)	0,1233	0,1233	0,2100	0,1311
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (tarifa diurna)	0,1200	0,1200	0,1971	0,1269
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (tarifa nocturna)	0,0343	0,0343	0,0790	0,0383
R-2, tramo M-50 - Guadalajara (ponderada por tiempo)	0,0986	0,0986	0,1676	0,1048
<b>MADRID SUR (ponderado por tiempo)</b>	<b>0,1039</b>	<b>0,1178</b>	<b>0,1386</b>	<b>0,1077</b>
R-4, M-50 - Ocaña (tarifa transición)	0,0779	0,0883	0,1035	0,0807
R-4, M-50 - Ocaña (tarifa punta)	0,1558	0,1767	0,2080	0,1615
<b>AUSOL</b>	<b>0,0974</b>	<b>0,1281</b>	<b>0,1780</b>	<b>0,1062</b>
Málaga-Estepona (temporada normal)	0,0779	0,1275	0,1565	0,0875
Málaga-Estepona (temporada alta)	0,1275	0,1275	0,2102	0,1349
Málaga-Estepona (ponderada por tiempo) (2)	0,0968	0,1275	0,1770	0,1055
Estepona-Guadiaro (temporada normal)	0,0800	0,1178	0,1556	0,0887
Estepona-Guadiaro (temporada alta)	0,1311	0,1511	0,2244	0,1405
Estepona-Guadiaro (ponderada por tiempo)	0,0995	0,1305	0,1818	0,1084
<b>ACEGA</b>	<b>0,0936</b>	<b>0,1581</b>	<b>0,1872</b>	<b>0,1053</b>
<b>AVASA</b>	<b>0,0915</b>	<b>0,1664</b>	<b>0,1931</b>	<b>0,1044</b>
<b>AULESA (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,0964</b>	<b>0,1349</b>	<b>0,1637</b>	<b>0,1044</b>
León-Astorga (tarifa diurna)	0,1208	0,1619	0,1964	0,1296
León-Astorga (tarifa nocturna)	0,0478	0,0809	0,0982	0,0540
<b>ACESA</b>	<b>0,0919</b>	<b>0,1460</b>	<b>0,2003</b>	<b>0,1043</b>
Montmeló-La Jonquera	0,0887	0,1425	0,1797	0,0996
Barcelona-Tarragona	0,0892	0,1624	0,2048	0,1032
Zaragoza-Mediterráneo	0,0951	0,1406	0,2111	0,1078
<b>AUMAR</b>	<b>0,0957</b>	<b>0,1349</b>	<b>0,1485</b>	<b>0,1024</b>
Sevilla-Cádiz	0,0916	0,1606	0,1786	0,1028
Tarragona-Valencia	0,0963	0,1300	0,1429	0,1022
Valencia-Alicante	0,0966	0,1306	0,1434	0,1025
<b>AUDASA</b>	<b>0,0890</b>	<b>0,1523</b>	<b>0,1941</b>	<b>0,1016</b>
<b>MADRID-LEVANTE (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,0923</b>	<b>0,1303</b>	<b>0,1571</b>	<b>0,1000</b>
Ocaña - La Roda (tarifa baja)	0,0953	0,1329	0,1627	0,0918
Ocaña - La Roda (tarifa media y alta)	0,1106	0,1569	0,1878	0,1067
<b>MADRID-TOLEDO (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,0921</b>	<b>0,1302</b>	<b>0,1567</b>	<b>0,0998</b>
Madrid - Toledo (tarifa laborables)	0,1106	0,1566	0,1881	0,1199
Madrid - Toledo (tarifa festivos y especiales)	0,0920	0,1299	0,1566	0,0997
<b>AUCOSTA (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,0873</b>	<b>0,1314</b>	<b>0,1583</b>	<b>0,0959</b>
Cartagena - Vera (tarifa valle)	0,0382	0,0776	0,0961	0,0453
Cartagena - Vera (tarifa punta)	0,1118	0,1583	0,1895	0,1212
<b>CASTELLANA DE AUTOPISTAS</b>	<b>0,0745</b>	<b>0,1250</b>	<b>0,1545</b>	<b>0,0842</b>
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa normal)	0,0541	0,1147	0,1450	0,0653
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa punta)	0,0909	0,1147	0,1450	0,0970
AP-6 (Villacastín)-Ávila (tarifa valle)	0,0346	0,1147	0,1450	0,0486
AP-6 (Villacastín)-Ávila (ponderada por tiempo)	0,0607	0,1147	0,1450	0,0710
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa normal)	0,0776	0,1336	0,1625	0,0881
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa punta)	0,1264	0,1336	0,1625	0,1300
AP-6 (El Espinar)-Segovia (tarifa valle)	0,0505	0,1336	0,1625	0,0648
AP-6 (El Espinar)-Segovia (ponderada por tiempo)	0,0860	0,1336	0,1625	0,0952
<b>AUSUR (ponderada por tiempo)</b>	<b>0,0614</b>	<b>0,0898</b>	<b>0,1128</b>	<b>0,0675</b>
Alicante-Cartagena (temporada normal)	0,0470	0,0849	0,1084	0,0544
Alicante-Cartagena (temporada alta)	0,0849	0,0979	0,1201	0,0887
<b>TOTAL ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO</b>	<b>0,0959</b>	<b>0,1445</b>	<b>0,1771</b>	<b>0,1056</b>

Los periodos tarifarios se pueden consultar en el cuadro 2.21.

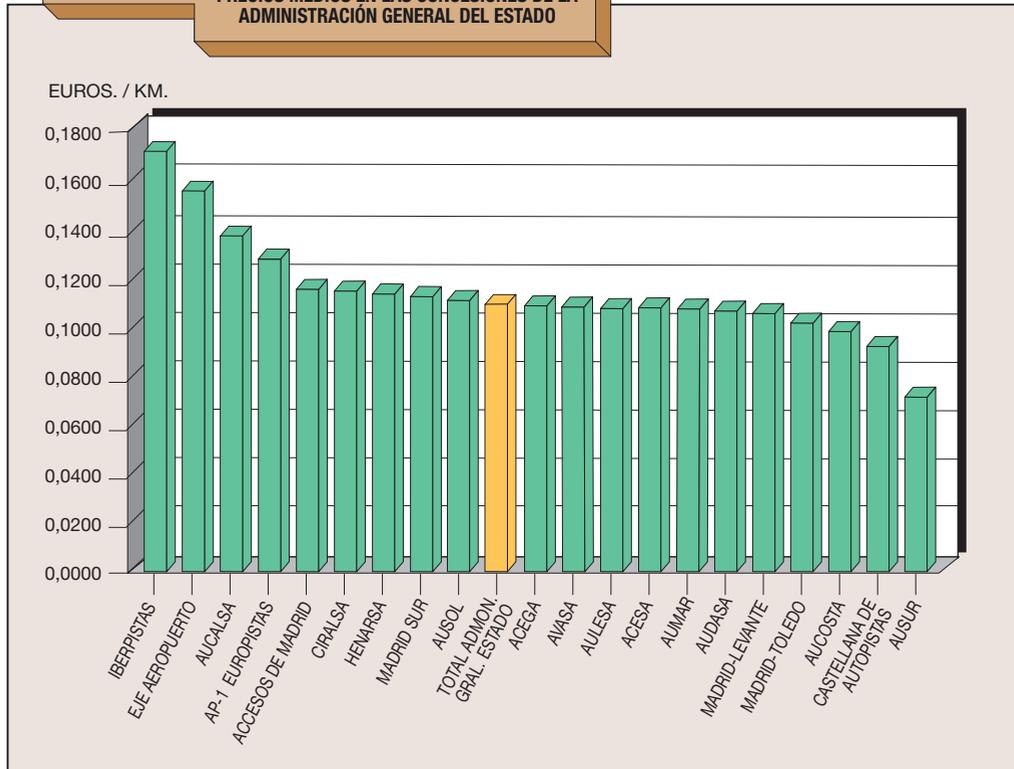
(1) En la autopista Burgos-Armiñón los autocares del grupo pesados 1 tienen un peaje medio por km. de 0,2284 euros y los del grupo pesados 2 de 0,2473 euros.

(2) El peaje medio ponderado para los autocares comprendidos en pesados 1 y pesados 2, temporada normal y temporada alta, es igual a 0,1769 euros por km.

(3) Peaje medio por km. ponderado autocares pesados 1: tramo M-40 - M-50, 0,1767 euros; tramo M-50 - Guadalajara, 0,1381 euros.

GRÁFICO 2.15

PRECIOS MEDIOS EN LAS CONCESIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

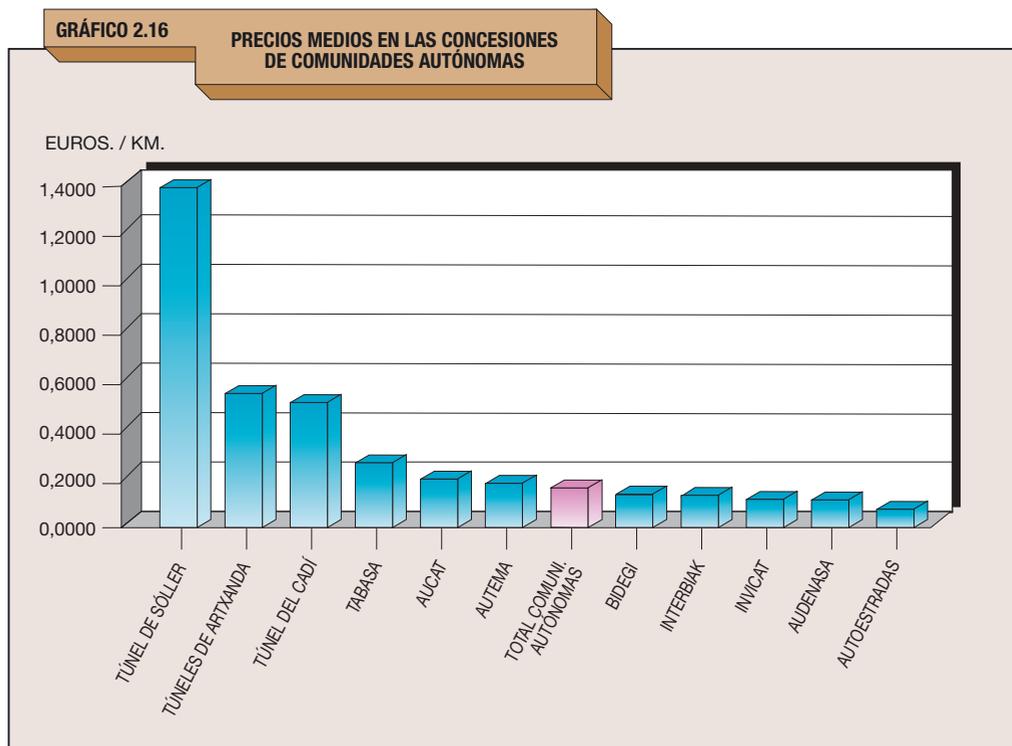


CUADRO 2.20

Precios medios en euros por km. en las concesiones de Comunidades Autónomas, el 31-12-2011

Concesionarias	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	Valor medio
<b>TÚNEL DE SÓLLER</b>	<b>1,2963</b>	<b>2,0370</b>	<b>2,3219</b>	<b>1,4256</b>
<b>TÚNELES DE ARTXANDA ( ponderado por tiempo )</b>	<b>0,4923</b>	<b>0,5447</b>	<b>0,5971</b>	<b>0,5044</b>
Túneles de Artxanda (tarifa valle)	0,6425	0,6983	0,7542	0,6553
Túneles de Artxanda (tarifa punta)	0,8659	0,9777	1,0894	0,8916
Túneles de Artxanda (tarifa festivo)	0,3352	0,3631	0,3911	0,3416
<b>TÚNEL DEL CADÍ</b>	<b>0,3916</b>	<b>0,8760</b>	<b>1,0506</b>	<b>0,4752</b>
<b>TABASA ( ponderado por tiempo )</b>	<b>0,2059</b>	<b>0,3318</b>	<b>0,4405</b>	<b>0,2333</b>
Túneles de Vallvidrera ( tarifa valle )	0,2009	0,3238	0,4298	0,2277
Túneles de Vallvidrera ( tarifa punta )	0,2260	0,3641	0,4833	0,2561
<b>AUCAT</b>	<b>0,1629</b>	<b>0,2946</b>	<b>0,3612</b>	<b>0,1873</b>
<b>AUTEMA ( ponderado por tiempo )</b>	<b>0,1468</b>	<b>0,2240</b>	<b>0,2804</b>	<b>0,1627</b>
Sant Cugat-Manresa ( de lunes a viernes,no festivos)	0,1171	0,1787	0,2237	0,1298
Sant Cugat-Manresa ( sábados, domingos y festivos )	0,2129	0,3250	0,4066	0,2360
<b>BIDEGI</b>	<b>0,1068</b>	<b>0,1866</b>	<b>0,2187</b>	<b>0,1208</b>
<b>INTERBIAK</b>	<b>0,0865</b>	<b>0,2099</b>	<b>0,2367</b>	<b>0,1062</b>
<b>INVICAT</b>	<b>0,0898</b>	<b>0,1482</b>	<b>0,1839</b>	<b>0,1012</b>
Barcelona-Montmeló	0,1000	0,1669	0,2042	0,1127
Montgat-Palafoxs	0,0869	0,1428	0,1780	0,0979
<b>AUDENASA</b>	<b>0,1014</b>	<b>0,0455</b>	<b>0,0455</b>	<b>0,0935</b>
<b>AUTOESTRADAS</b>	<b>0,0645</b>	<b>0,0972</b>	<b>0,1291</b>	<b>0,0720</b>
A Coruña-Carballo	0,0680	0,1027	0,1360	0,0758
Puxeiros-Val Miñor	0,0600	0,0900	0,1200	0,0669
<b>TOTAL COMUNIDADES AUTÓNOMAS</b>	<b>0,1397</b>	<b>0,2253</b>	<b>0,2705</b>	<b>0,1558</b>

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



CUADRO 2.21

Peajes vigentes el 31-12-2011 en los distintos tramos de autopistas de peaje (expresados en euros)

Autopista	Tramo	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2	
AP-1	<b>Burgos - Armiñón (1)</b> Burgos-Autopista AP-68	<b>10,10</b> 9,70	<b>10,85</b> 10,40	<b>10,85</b> 10,40	
	<b>Vitoria/Gasteiz-Eibar</b> A-8 (Eibar) - Vitoria	<b>6,09</b>	<b>10,41</b>	<b>12,20</b>	
AP-2	<b>Zaragoza -Mediterráneo ( AP-7)</b> Zaragoza-Lleida	<b>20,50</b> 12,25	<b>30,30</b> 18,10	<b>45,50</b> 27,20	
	Lleida-Mediterráneo ( AP-7)	9,50	14,00	21,05	
AP-4	<b>Sevilla-Cádiz</b>	<b>6,10</b>	<b>10,70</b>	<b>11,90</b>	
AP-6	<b>Villalba-Adanero</b> Villaba.-San Rafael	<b>10,05</b> 3,60	<b>20,15</b> 11,15	<b>22,60</b> 12,65	
	San Rafael-Adanero	5,75	10,10	11,15	
AP-7	<b>Montmeló-Frontera francesa</b> Montmeló-Girona Sur	<b>12,05</b> 6,15	<b>19,35</b> 9,85	<b>24,40</b> 12,55	
	Girona Sur-Frontera francesa	6,45	10,40	13,00	
	<b>Barcelona (Molins de Rei)-Tarragona (Salou)</b> Molins de Rei-Autopista AP-2	<b>8,95</b> 4,50	<b>16,30</b> 8,00	<b>20,55</b> 10,10	
	Autopista AP-2 - Tarragona	3,20	6,00	7,55	
	Autopista AP-2 - Salou	4,40	8,20	10,35	
	<b>Tarragona (Salou)-Valencia (Puzol)</b> Salou-Castellón Norte	<b>21,70</b> 16,35	<b>29,30</b> 22,05	<b>32,20</b> 24,25	
	Castellón Norte-Puzol	5,60	7,50	8,25	
	<b>Valencia (Silla)-Alicante (San Juan)</b> Silla-Benidorm	<b>14,35</b> 11,45	<b>19,40</b> 15,45	<b>21,30</b> 16,95	
	Benidorm-San Juan	4,35	5,90	6,45	
	<b>Circunvalación de Alicante</b>	<b>T.valle (19)</b> <b>T.punta (19)</b>	<b>2,70</b> <b>3,45</b>	<b>3,80</b> <b>4,90</b>	<b>4,60</b> <b>5,85</b>
	<b>Alicante-Cartagena</b>	<b>T.normal</b> <b>T.alta (3)</b>	<b>3,60</b> <b>6,50</b>	<b>6,50</b> <b>7,50</b>	<b>8,30</b> <b>9,20</b>
	<b>Cartagena-Vera</b>	<b>T.valle</b> <b>T.punta (16)</b>	<b>4,35</b> <b>12,75</b>	<b>8,85</b> <b>18,05</b>	<b>10,95</b> <b>21,60</b>
	<b>Málaga-Estepona (2)</b>	<b>T.normal</b> <b>T.alta (3)</b>	<b>6,45</b> <b>10,55</b>	<b>10,55</b> <b>10,55</b>	<b>12,95</b> <b>17,40</b>
	<b>Estepona-Guadiaro</b>	<b>T.normal</b> <b>T.alta (3)</b>	<b>1,80</b> <b>2,95</b>	<b>2,65</b> <b>3,40</b>	<b>3,50</b> <b>5,05</b>
A-8	<b>Bilbao-Behobia</b> Bilbao (Basauri)-Ermua	<b>10,19</b> 3,13	<b>20,17</b> 7,60	<b>23,31</b> 8,57	
	Ermua-San Sebastián	5,11	9,18	10,70	
	San Sebastián-Behobia	1,95	3,39	4,04	
	<b>El Ferrol-Frontera portuguesa</b> El Ferrol (Fene)-Santiago	<b>17,00</b> 7,25	<b>29,10</b> 13,05	<b>37,10</b> 16,20	
AP-9	A Coruña-Santiago	5,30	9,40	11,60	
	Santiago-Pontevedra	4,55	7,60	9,65	
	Pontevedra-Vigo	3,05	4,95	6,60	
	Pontevedra-Tui	5,20	8,45	11,25	
	<b>Tudela ( AP-68) - Irurzun</b> Tudela (AP-68) - Pamplona	<b>10,35</b> 8,40	<b>4,65</b> 3,65	<b>4,65</b> 3,65	
Pamplona-Iruzun	1,95	1,00	1,00		
AP-36	<b>Ocaña-La Roda</b>	<b>T.baja</b> <b>T.media y alta (17)</b>	<b>12,15</b> <b>14,10</b>	<b>16,95</b> <b>20,00</b>	
	<b>Madrid-Toledo</b>	<b>T.días laborables</b> <b>T.festivos y especiales (18)</b>	<b>6,85</b> <b>5,70</b>	<b>9,70</b> <b>8,05</b>	
AP-51	<b>Autopista AP-6 - Ávila</b>	<b>T.normal</b> <b>T.punta (5)</b> <b>T.valle (4)</b>	<b>1,25</b> <b>2,10</b> <b>0,80</b>	<b>2,65</b> <b>2,65</b> <b>2,65</b>	
	<b>Santiago-Alto de Santo Domingo</b>	<b>5,30</b>	<b>8,95</b>	<b>10,60</b>	
	<b>A Coruña-Carballo</b>	<b>2,25</b>	<b>3,40</b>	<b>4,50</b>	
AG-57	<b>Puxeiros-Val Miñor</b>	<b>1,50</b>	<b>2,25</b>	<b>3,00</b>	
AP-61	<b>Autopista AP-6 - Segovia</b>	<b>T.normal</b> <b>T.punta (5)</b> <b>T.valle (4)</b>	<b>2,15</b> <b>3,50</b> <b>1,40</b>	<b>3,70</b> <b>3,70</b> <b>3,70</b>	
	<b>Campomanes-León</b>	<b>10,95</b>	<b>13,90</b>	<b>17,80</b>	
	<b>Bilbao-Zaragoza</b> Bilbao-Autopista AP-1	<b>26,95</b> 8,35	<b>49,00</b> 15,25	<b>56,85</b> 17,30	
AP-68	Autopista AP-1 - Autopista AP-15	10,85	20,15	23,25	
	Autopista AP-15 - Zaragoza	7,85	13,80	16,55	
	<b>León-Astorga</b>	<b>T. diurna</b> <b>T. nocturna(4)</b>	<b>4,55</b> <b>1,80</b>	<b>6,10</b> <b>3,05</b>	
R-2	<b>Tramo entre M-40 y M-50 (8)</b>	<b>T.normal</b> <b>T.punta (6)</b>	<b>0,90</b> <b>1,90</b>	<b>0,90</b> <b>1,90</b>	
	<b>Tramo desde M-50 a Guadalajara (8)</b>	<b>T. diurna</b> <b>T. nocturna (7)</b>	<b>6,30</b> <b>1,80</b>	<b>6,30</b> <b>1,80</b>	
				<b>10,35</b> <b>4,15</b>	

CUADRO 2.21 (continuación)

Peajes vigentes el 31-12-2011 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	3,20	4,45	5,40
		T.punta (10)	3,55	4,85	6,05
R-4	M-50 - Ocaña	T. transición (12)	4,10	4,65	5,45
		T. punta (12)	8,20	9,30	10,95
R-5	M-40 - Navalcarnero	T.valle	3,30	4,65	5,65
		T.punta (11)	3,70	5,05	6,30
M-12	Eje Aeropuerto	T.punta (13)	1,80	2,25	2,25
C-16	Manresa-San Cugat (9)	de lunes a viernes	5,05	7,71	9,65
		Sábados, domingos y festivos	9,18	14,02	17,54
C-16	Túnel del Cadí (9)		11,63	26,02	31,20
C-31 y C-32	Montgat-Palafox		4,26	7,00	8,72
	Montgat-Mataró		1,23	2,01	2,51
	Mataró-Palafox		3,03	4,99	6,21
C-32	Castelldefels-El Vendrell (9)		9,17	16,58	20,33
C-33	Barcelona-Montmeló		1,42	2,37	2,90
		T. Valle	3,35	5,39	7,16
		T. Punta (14)	3,76	6,06	8,05
	Túnel de Sóller (9)		4,55	7,15	8,15
	Túneles de Artxanda	T. Valle (15)	1,15	1,25	1,35
		T. Punta	1,55	1,75	1,95
		T. Festivos	0,60	0,65	0,70

— 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 tre 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 19,25 y 18,40 euros para los recorridos señalados y los incluidos en el grupo Pesados 2 de 20,85 y 19,95 euros.
- (2) Peajes autocares de Pesados 1: T. Normal, 12,95 euros y T. alta, 17,40 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 punta:** Desde el 16 junio al 15 septiembre, ambos 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) **Tarifa punta:** de seis treinta a diez treinta y de dieciséis treinta a veinte treinta, de lunes a jueves y los viernes en sentido Madrid-Guadalajara; de siete a once y de dieciocho a veintidós, los viernes en el sentido Guadalajara-Madrid; y de diez a catorce y de diecisiete a veintiuna, sábados, domingos y festivos en ambos sentidos.
- (7) **Tarifa nocturna:** de veintitrés treinta a cinco treinta, de lunes a viernes; de veinticuatro a siete treinta, sábados y festivos y de una treinta a siete treinta los domingos.
- (8) Peajes autocares de Pesados 1: T. Punta, 2,10 euros; T. Normal, 1,60 euros; T. Diurna, 8,80 euros; T. Nocturna, 2,60 euros.
- (9) En estas autopistas existe un grupo tarifario específico para motocicletas, encuadrándose, además, los camiones de tres ejes en Pesados 2.
- (10) **Sentido Madrid:** de lunes a jueves de las 7 a las 11 horas y de las 18 a las 20 horas, y los viernes de las 7 a las 11 horas y de las 14 a las 16 horas, los días no festivos del año, excepto en el mes de agosto. Los días 9 de enero y 24 de abril se aplicará de las 16 a las 21 horas; el 23 de abril de las 16 a las 23 horas; el 25 de abril de las 11 a las 18 horas y de las 20 a las 22 horas; los días 26 de junio y 11 de septiembre de las 16 a las 22 horas; los días 2 de mayo, 25 de julio y 1 de noviembre, de las 17 a las 21 horas.
- Sentido Arganda del Rey:** de lunes a jueves de las 15 a las 21 horas y los viernes de las 14 a las 20 horas, los días no festivos del año, excepto en el mes de agosto. Los días 5 de enero, 20 de abril, 22 de junio y 8 de septiembre, se aplicará también de las 12 a las 15 horas; los días 15 y 29 de abril, 22 de julio y 28 de octubre, se aplicará también de las 12 a las 14 horas y de las 20 a las 21 horas; los días 6 de enero, 16, 21 y 30 de abril, 23 de junio y 9 de septiembre de las 10 a las 13 horas, y los días 23 de julio y 29 de octubre, de las 9 a las 13 horas.
- (11) **Sentido Madrid:** de lunes a jueves de las 7 a las 11 horas y de las 18 a las 20 horas, y los viernes de las 7 a las 10 horas y de las 17 a las 20 horas, los días no festivos del año, excepto en el mes de agosto. Los días 9 de enero, 24 de abril y 1 de noviembre, se aplicará de las 16 a las 21 horas; el 23 de abril de las 16 a las 22 horas; el 25 de abril de las 11 a las 18 horas y de las 20 a las 22 horas; los días 2 de mayo, 26 de junio, 25 de julio y 11 de septiembre de las 17 a las 22 horas.
- Sentido Navalcarnero:** de lunes a jueves de las 8 a las 10 horas y de las 17 a las 21 horas, y los viernes de las 14 a las 20 horas y de las 17 a las 20 horas, los días no festivos del año, excepto en el mes de agosto. Los días 5 de enero, 20 de abril, 22 de junio y 8 de septiembre, se aplicará también de las 14 a las 17 horas; los días 15 y 29 de octubre, de las 12 a las 14 horas y de las 20 a las 21 horas; los días 6 de enero, 16, 21 y 30 de abril, 23 de junio y 9 de septiembre de las 10 a las 13 horas; y los días 23 de julio y 29 de octubre, de las 9 a las 13 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 valle:** Laborables: de 6 a 7 horas; de 10 a 13 horas; de 15 a 17 horas; de 21 a 0 horas. Sábados: de 6 a 15 horas.
- Horas punta:** Laborables: de 7 a 10 horas; de 13 a 15 horas; de 17 a 21 horas.
- Horas festivo:** Sábado: de 15 a 0 horas. Domingos y festivos: de 6 a 0 horas.
- Utilización libre de peaje:** Todos los días de 0 a 6 horas.
- (16) **Horas 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 cero horas. Durante las horas restantes se aplicarán las **tarifas hora valle**.
- (17) **Temporada alta:** todos los días de los meses de julio y agosto, los 17 días desde el viernes de la Semana de Pasión hasta el domingo siguiente al de Pascua de Resurrección, ambos incluidos, y los siguientes días: 4 y 11 de marzo; 1, 4, 11, 18 y 25 de noviembre; 2, 3 y 6 de diciembre.
- 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:** todos los días de los meses de enero, febrero, marzo, noviembre y diciembre, salvo aquellos días que estén incluidos en temporada alta.
- Utilización libre de peaje:** entre la una y las cinco horas, todos los días de las temporadas media y baja.
- (18) **Días festivos y especiales:** todos los sábados y domingos del año y, además, los días 6 de enero; 21, 22 y 25 de abril; 1, 16, 30 y 31 de mayo; 23 y 24 de junio; 15 de agosto; 12 de octubre; 1 y 9 de noviembre; 6, 8 y 9 de diciembre, y el resto de los días de julio y agosto. **Días laborables:** los restantes días del año. **Utilización libre de peaje:** entre la una y las cinco horas, todos los días considerados laborables.
- (19) **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 los días 3 y 7 de enero; 18 de marzo; 15 y 20 de abril; 24 de junio; 10, 11 y 31 de octubre; 5, 7, 9, 23 y 30 de diciembre, se establecerán un total de cinco horas punta, desde las once a las trece horas, y desde las diecisiete a las veinte horas. **Tarifa hora valle:** se aplicará durante las horas no incluidas en la tarifa hora punta.



# 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 2011, de cada uno de los grupos reseñados.

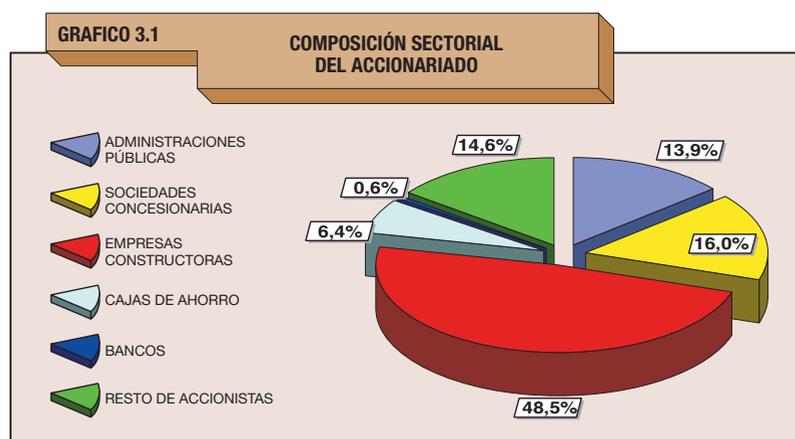
Las empresas constructoras son el accionista más importante con un 48,5 por 100, siguiéndole las sociedades concesionarias con un 16,0 por 100. Las administraciones públicas ostentan un 13,9 por 100 y las cajas de ahorro un 6,4 por 100.

El desglose entre accionistas a 31 de diciembre de 2011 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 órbita.

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, Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, Diputación Foral de Vizcaya y Diputación Foral de Guipúzcoa.

CUADRO 3.1  
Composición sectorial del accionariado

	Autopistas	%
Administraciones públicas	531,5	13,9
Sociedades concesionarias	612,1	16,0
Empresas constructoras	1.851,4	48,5
Cajas de ahorro	243,9	6,4
Bancos	23,1	0,6
Resto de accionistas	557,4	14,6
<b>TOTAL</b>	<b>3.819,4</b>	<b>100,0</b>



CUADRO 3.2

## Participación accionistas en el sector de autopistas de peaje a 31-12-2011 (importe en millones de euros)

		C.P. Empresarial de Navarra S.L.U.	Generalidad de Cataluña	Gestión de Infraestructuras (GISA)	Diputación Foral de Guipúzcoa	Administraciones Locales	Abertis Infraestructuras	Itinere Infraestructuras	Ontra Infraestructuras	Ferrovial S.A.	Grupo Sacyr	Infu Capital	Ploder concesiones S.A.	Esconcesiones S.G.P.S., S.A.	F.C.C. construcción	Grupo A.C.S.	Grupo Entrecanales	O.H.L.	Budimex	Isolux corsán
ACESA	importe						319,5													
	%						100,0													
AP-1 EUROPISTAS	importe							88,0												
	%							100,0												
IBERPISTAS	importe						50,0													
	%						100,0													
AUMAR	importe						213,6													
	%						100,0													
AVASA	importe																			
	%																			
AUDASA	importe							195,9												
	%							100,0												
AUCALSA	importe							326,2												
	%							100,0												
AUSOL	importe								121,3											
	%								80,0											
AUSUR	importe											27,8	46,2							
	%											20,0	33,3							
AM	importe										56,3						44,0			
	%										25,2						19,7			
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	importe																			
	%																			
ACEGA	importe							5,9							9,9					
	%							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									
	%								55,5		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
	%													15,0						25,5
CIRALSA	importe														6,3	25,1				
	%													12,5	50,0					
GUADALCESA	importe										22,0									
	%										40,0									
BIDEGI	importe				0,7															
	%				100,0															
AUDENASA	importe	85,2						85,2												
	%	50,0						50,0												
TÚNEL DEL CADÍ	importe		53,3	41,2		1,0														
	%		50,5	39,1		1,0														
AUTEMA	importe									63,6										
	%									76,3										
AUCAT	importe																			
	%																			
TABASA	importe		269,2	69,0		11,8														
	%		76,9	19,7		3,4														
AUTOESTRADAS	importe							30,2												
	%							100,0												
TÚNEL DE SÓLLER	importe														5,4					
	%													44,6						
TÚNELES DE ARTXANDA	importe							0,6												
	%							50,0												
INVICAT	importe						92,0													
	%						100,0													
<b>PARTICIPACIÓN</b>	<b>importe</b>	<b>85,2</b>	<b>322,5</b>	<b>110,2</b>	<b>0,7</b>	<b>12,9</b>	<b>675,1</b>	<b>732,1</b>	<b>298,7</b>	<b>63,6</b>	<b>202,2</b>	<b>27,8</b>	<b>63,2</b>	<b>17,0</b>	<b>46,6</b>	<b>103,0</b>	<b>24,2</b>	<b>42,4</b>	<b>4,9</b>	<b>28,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>%</b>	<b>2,2</b>	<b>8,4</b>	<b>2,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>17,7</b>	<b>19,2</b>	<b>7,8</b>	<b>1,7</b>	<b>5,3</b>	<b>0,7</b>	<b>1,7</b>	<b>0,4</b>	<b>1,2</b>	<b>2,7</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>

(1) Sociedad concesionaria de autopista de peaje.



## 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 2011, 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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: Grupo La Caixa <i>Trebol Holding</i> <i>Grupo ACS</i>
Año comienzo actividad:	1967
Año de reversión:	2021
Capital social:	319,5 millones de €
Resultado después de impuestos:	772,7 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	33.828 vehículos (Δ -4,88 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	5.907,42 millones de vehículos • kilómetro (25,10 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	•	•	•	•	•	•	•	•
Empordá	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

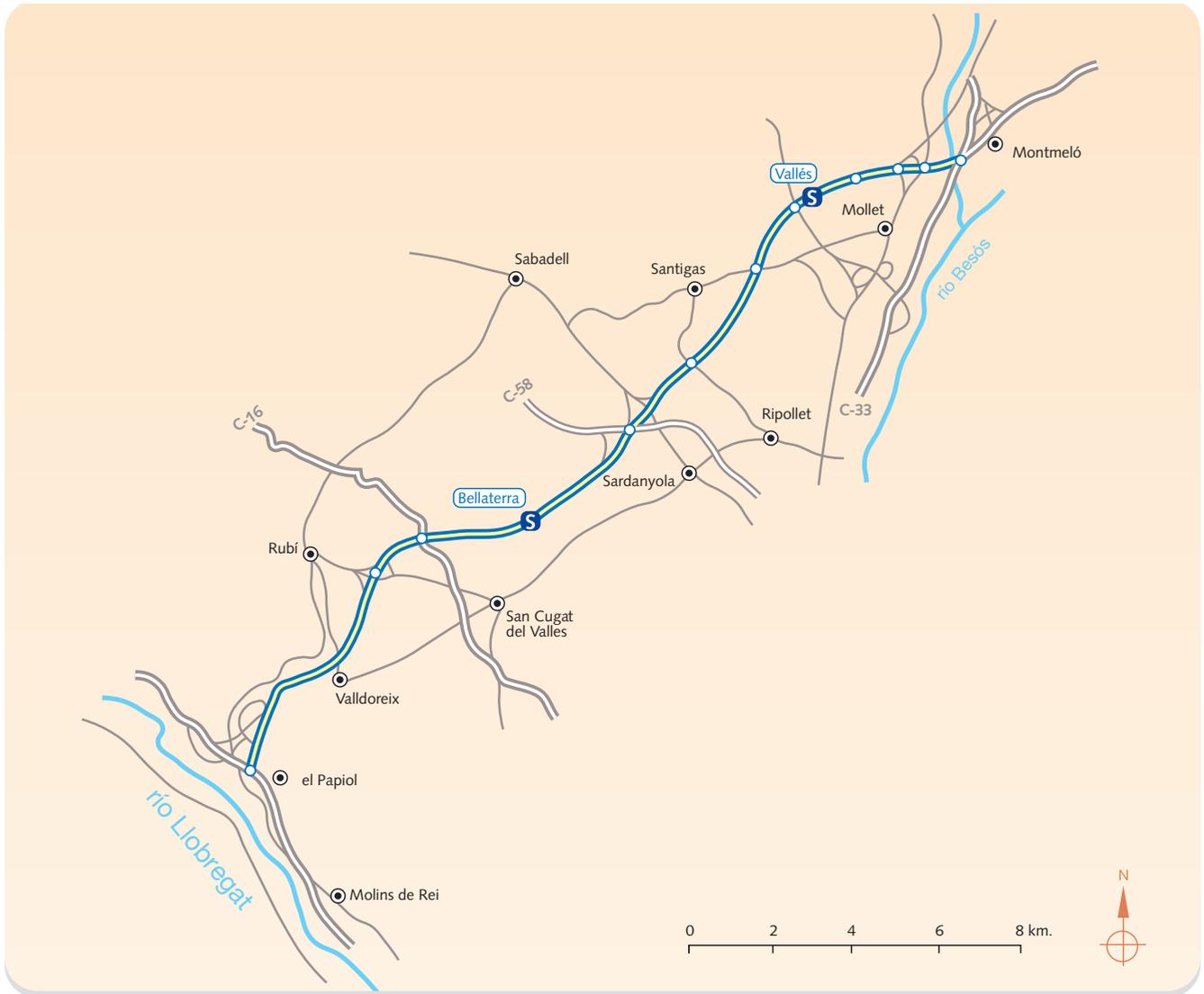
ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO						
Llobregat	166	93 772 01 30	•	•	•	•	•	
Penedés	208	977 67 07 50	•	•	•	•	•	
Medol	237	977 65 03 29	•	•	•	•	•	

• 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 **S**
- 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 **S**
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

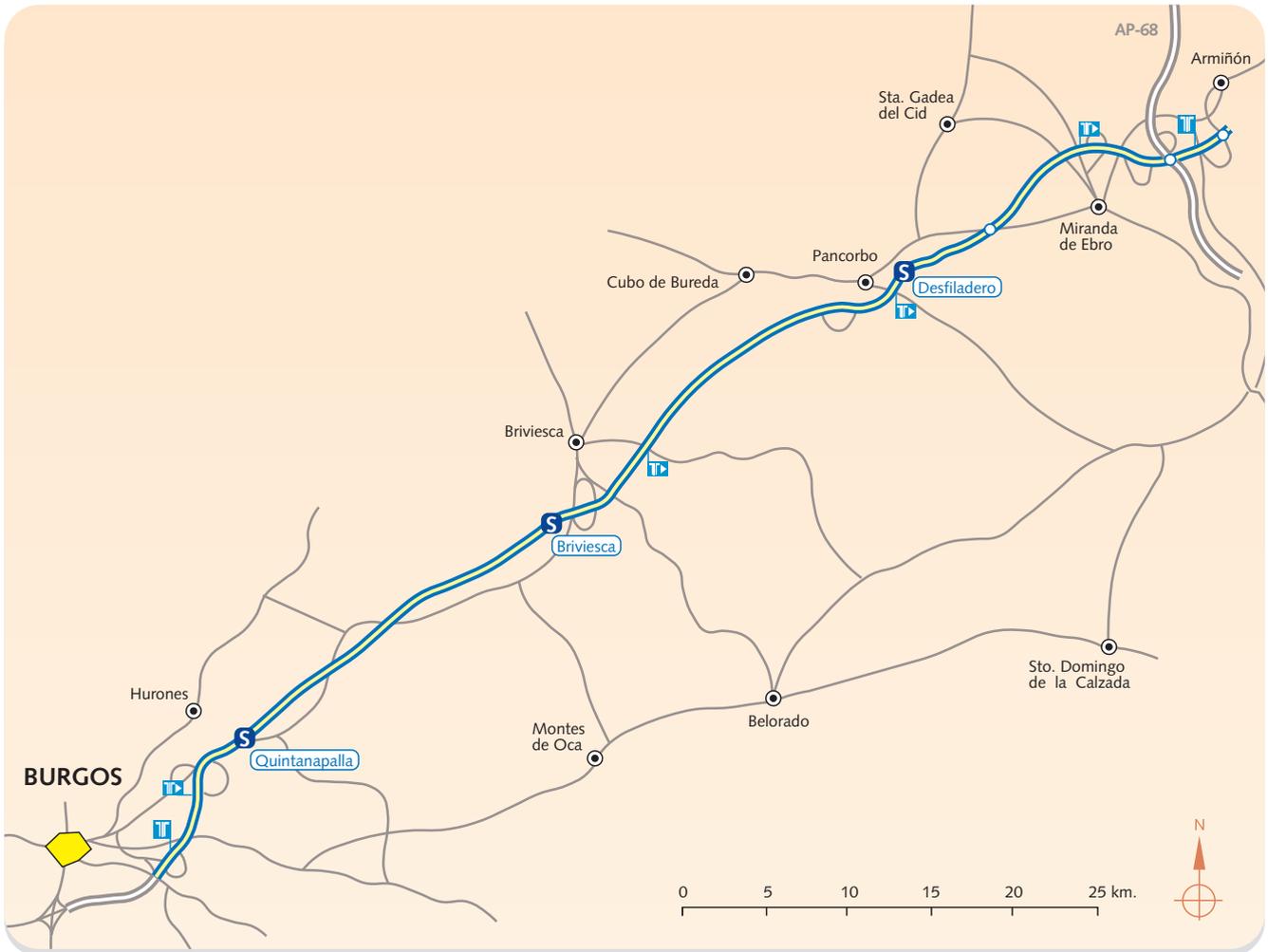


AP-1, EUROPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.

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. José César Canal Fernández
Accionista único:	Itínere Infraestructuras S.A.
Año comienzo actividad:	1968
Año de reversión:	2018
Capital social:	88,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	12,2 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	19.832 vehículos (Δ -7,59 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos×kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	610,23 millones de veh×km (2,59 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

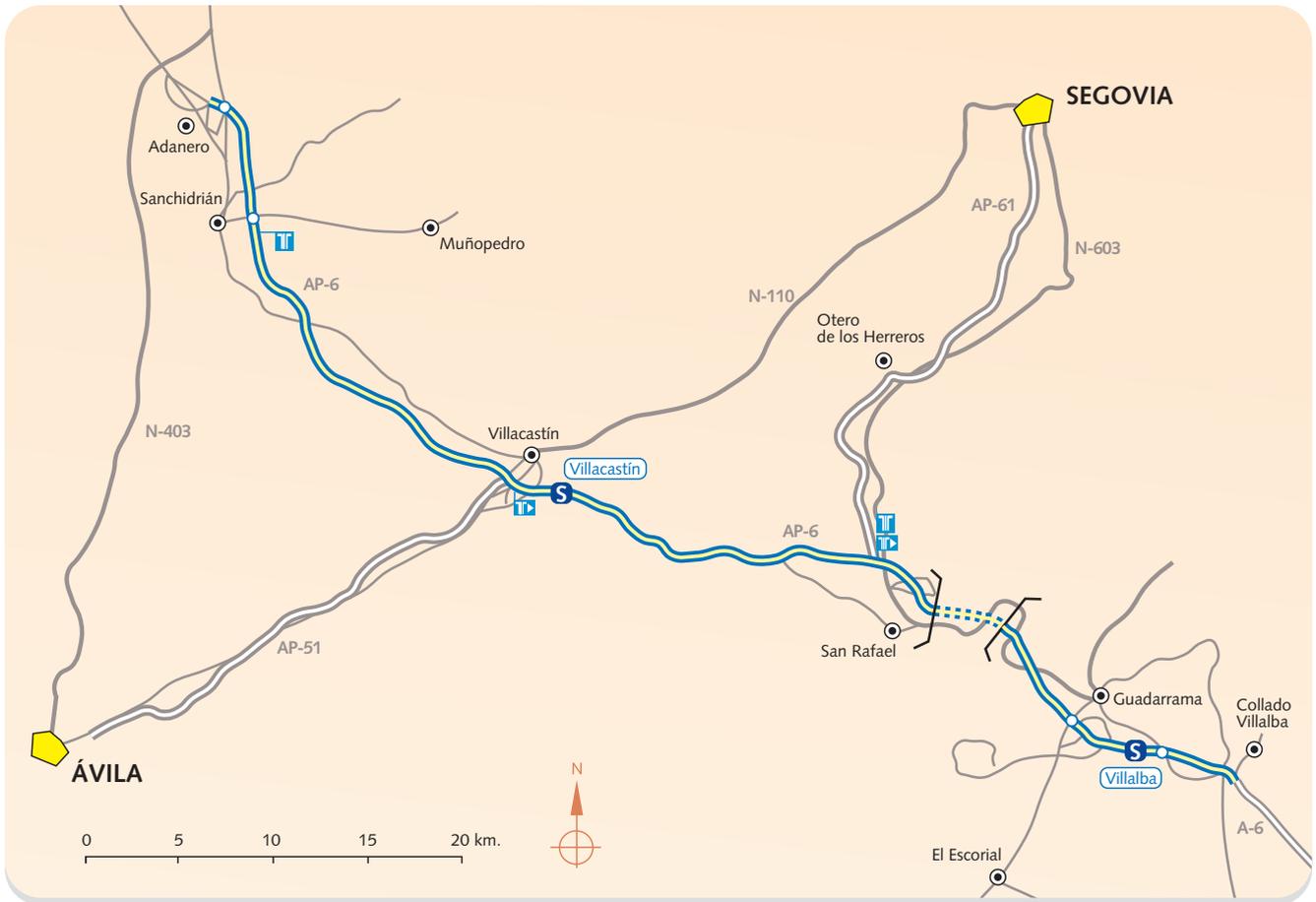
- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras
- Área de servicio

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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: <i>Grupo La Caixa</i> <i>Grupo ACS</i> <i>Trebol Holding</i>
Año comienzo actividad:	1968
Año de reversión:	2018
Capital social:	50,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	37,9 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	28.684 vehículos (Δ -5,98 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	728,70 millones de vehículos • kilómetro (3,10 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 **S**

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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Abertis, Infraestructuras S.A., participada por: <i>Grupo La Caixa</i> <i>Grupo ACS</i> <i>Trebol Holding</i>
Año comienzo actividad:	1969
Año de reversión:	2019
Capital social:	213,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	66,4 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	18.424 vehículos (Δ -8,73 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	3.398,25 millones de vehículos • kilómetro (14,44 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# AUTOPISTA TARRAGONA - VALENCIA AP-7



## AP-7

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO							
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
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio **S**

# 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

# 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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	1973
Año de reversión:	2026
Capital social:	237,1 millones de €
Resultado después de impuestos::	36,9 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	13.118 vehículos (Δ -5,36 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	1.409,68 millones de vehículos • kilómetro (5,99 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	•	•	•	•	•	•	•	•
Sobradiel	283	976 13 90 80	•	•	•	•	•	•	•	•

• Ambas direcciones ▼ Dirección Zaragoza ▲ Dirección Bilbao

- 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 DEL ATLANTICO, 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. Andrés Muntaner Pedrosa
Accionista único:	Ena Infraestructuras, S.A.
Año comienzo actividad:	1973
Año de reversión:	2048
Capital social:	195,9 millones de €
Resultado después de impuestos:	52,6 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	24.711 vehículos (Δ -6,40 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	1.979,23 millones de vehículos • kilómetro (8,41 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.
Año comienzo actividad:	1975
Año de reversión:	2050
Capital social:	326,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	9,1 millones de €
IMD de la concesión:	9.283 vehículos (Δ -2,98 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	263,47 millones de vehículos • kilómetro (1,12 por 100 s/total)

# AUTOPISTA LEÓN-CAMPOMANES AP-66



## AP-66

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. Andrés Sacristán Martín
Accionistas:	Cintra de Infraestructuras, S.A. Unicaja Banco, S.A.U.
Año comienzo actividad:	1996
Año de reversión:	Málaga-Estepona: 2046 Estepona-Guadiaro:2054
Capital social:	151,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	12,3 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	27.356 vehículos (Δ -4,67 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	979,96 millones de vehículos • kilómetro (4,16 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:	Ploder Concesiones, S.A. Infu Capital Cajamar, Caja Rural S.C.C. Caja Murcia Unicaja
Año comienzo actividad	1998
Año reversión	2048
Capital social	138,7 millones de €
Resultado después de impuestos:	-36,1 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	17.507 vehículos (Δ 1,94 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	489,48 millones de vehículos • kilómetro (2,08 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	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	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:	D. Demetrio Ullastres Llorente
Director General:	D. José Antonio López Casas
Accionista único.	Alazor Inversiones, S.A., participado por: <i>Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)</i> <i>Caja Madrid</i> <i>Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L. (Grupo ACS)</i> <i>Sacyr Vallehermoso, S.A.</i>
Año comienzo actividad:	1999
Año de reversión:	2049
Capital social:	223,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	-1,4 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	11.002 vehículos (Δ -11,20 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	983,55 millones de vehículos • kilómetro (4,18 por 100 s/total)

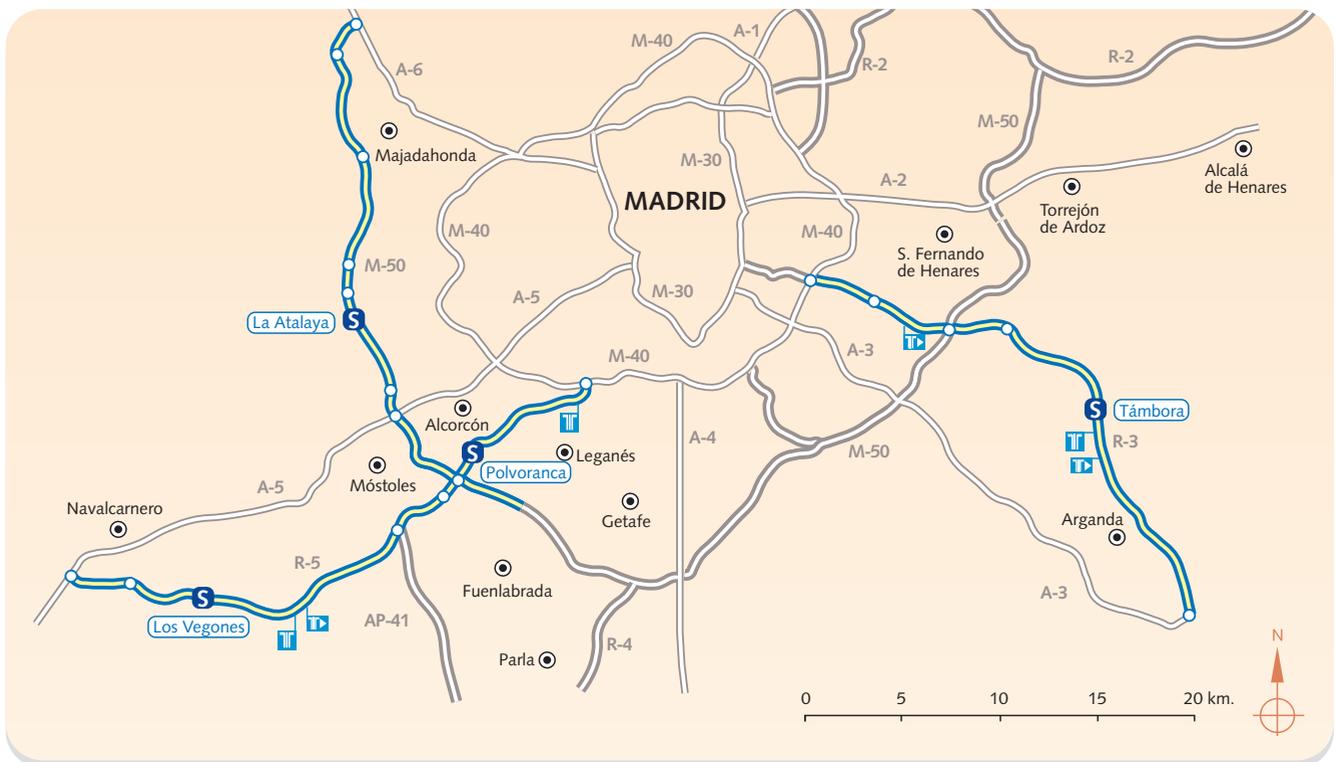
(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# 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 Tábora	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
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

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

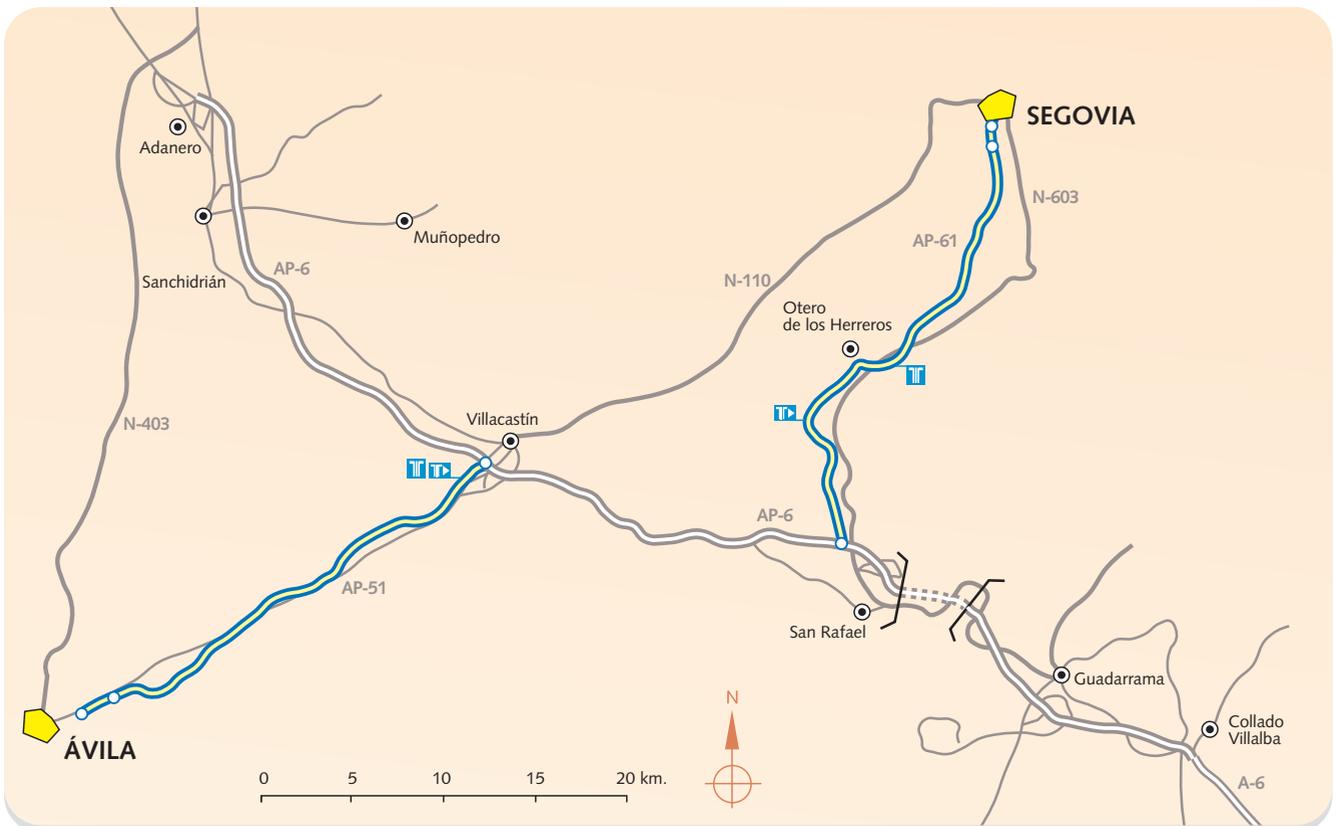
Concesión:	AP-6 conexión con Ávila AP-6 conexión con Segovia Explotación de Villalba-Adanero a partir de 2018
Domicilio Social:	Centro de Explotación y Control, km 57 de la Autopista AP-6 40410-San Rafael (Segovia)
Presidente:	D. Salvador Alemany Mas
Director General:	D. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	1999
Año de reversión:	Entre 2031 y 2036
Capital social:	64,0 millones de €
Resultado después de impuestos	6,4 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	7.068 vehículos (Δ -4,35 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	131,00 millones de vehículos • kilómetro (0,56 por 100 s/total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# 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 <b>S</b>	

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. Enrique Falces Rodríguez
Accionista único:	Tacel inversiones, S.A., participada por: <i>Globalvía Infraestructuras, S.A.</i> <i>(FCC y Caja Madrid)</i> <i>NCG Banco, S.A.</i> <i>Itinere Infraestructuras, S.A.</i> <i>Ena Infraestructuras, S.A.</i>
Año comienzo actividad:	1999
Año de reversión:	2074
Capital social:	32,2 millones de €
Resultado de impuestos:	0,5 millones de €
IMD de la concesión:	5.785 vehículos (Δ -6,08 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	119,53 millones de vehículos • kilómetro (0,51 por 100 s/total)

# AUTOPISTA SANTIAGO - ALTO DE SANTO DOMINGO AP-53



AP-53

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

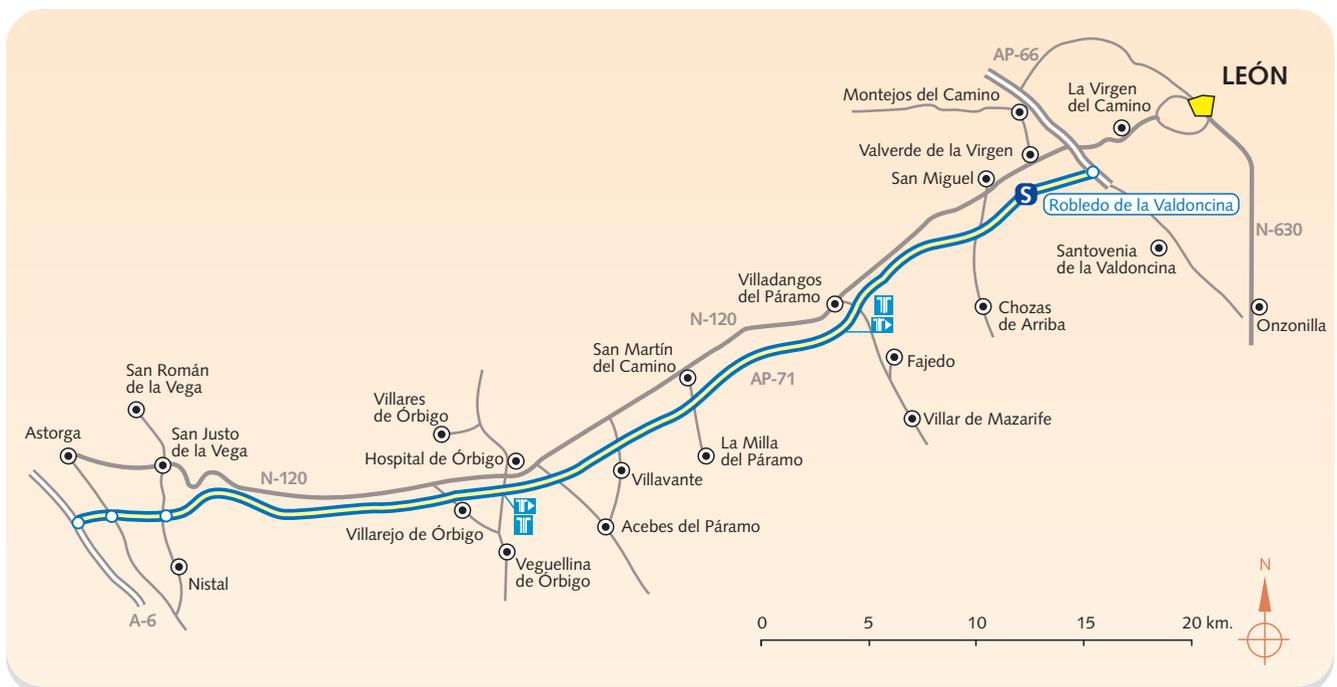
• Ambas direcciones

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

AUTOPISTAS DE LEON, 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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	2000
Año de reversión:	2055
Capital social:	34,6 millones de €
Resultado después de impuestos:	-0,5 millones de €
IMD de la concesión:	4.280 vehículos (Δ -12,84 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	65,29 millones de vehículos • kilómetro (0,28 por 100 s/total)

# AUTOPISTA LEÓN - ASTORGA AP-71



AP-71

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

Área de servicio S

Peaje

Enlace con peaje

Enlace

Autovía

Otras carreteras

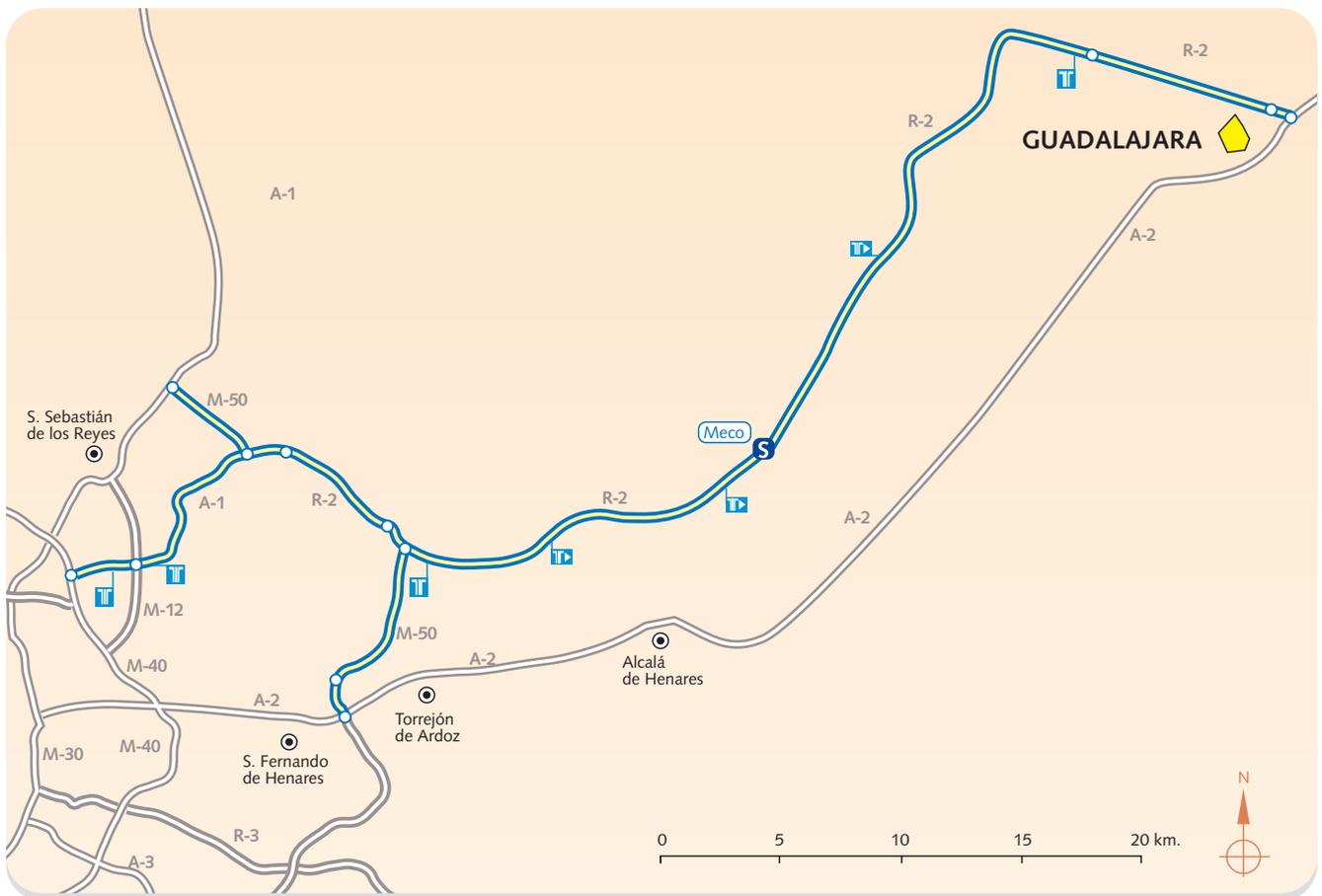
AUTOPISTA DEL HENARES, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO (HENARSA)

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. Demetrio Ullastres Llorente
Director General:	D. Jesús Navarrete Martínez
Accionista único:	Infraestructuras y Radiales, S.A., participada por: <i>Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L. (ACS).</i> <i>Acciona, S.A (Grupo Entrecanales).</i> <i>Iberpistas, S.A.C.E. (Grupo Abertis)</i> <i>Avasa, C.E.S.A. (Grupo Abertis)</i> <i>Globalvía Infraestructuras</i>
Año comienzo actividad:	2000
Año de reversión:	2024
Capital social:	96,7 millones €
Resultado después de impuestos:	0,7 millones de €
IMD de la concesión:	7.801 vehículos (Δ -15,93 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	383,58 millones de vehículos • kilómetro (1,63 por 100 s/total)

# 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. Andrés Sacristán Martín
Accionista único:	Inversora de Autopistas del Sur, S.L., participada por: <i>Cintra infraestructuras, S.A.</i> <i>Sacyr concesiones, S. L.</i> <i>CCM. Corporación, S.L.</i>
Año comienzo actividad:	2000
Año de reversión:	2065
Capital social:	177,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	12,2 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	6.675 vehículos (Δ -17,73 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	479,37 millones de vehículos • kilómetro. (2,04 por 100 s/ total)

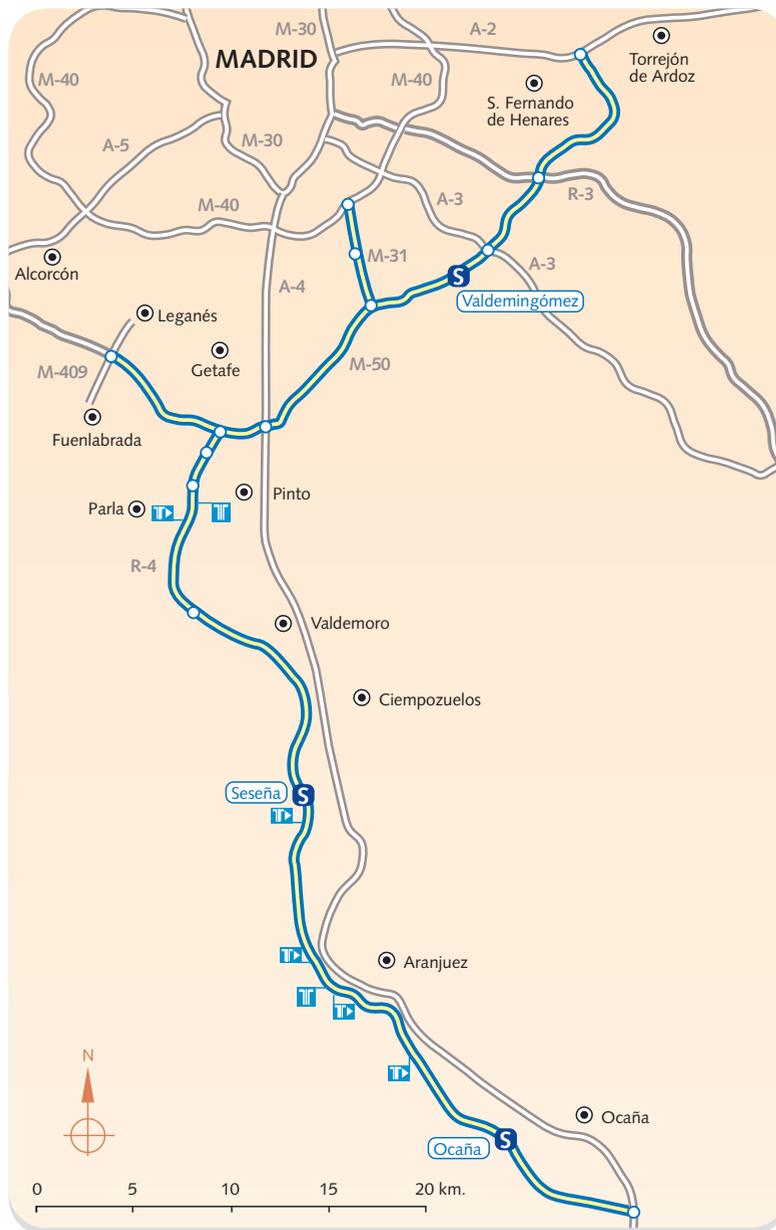
(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# 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 Valdemia Gómez	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

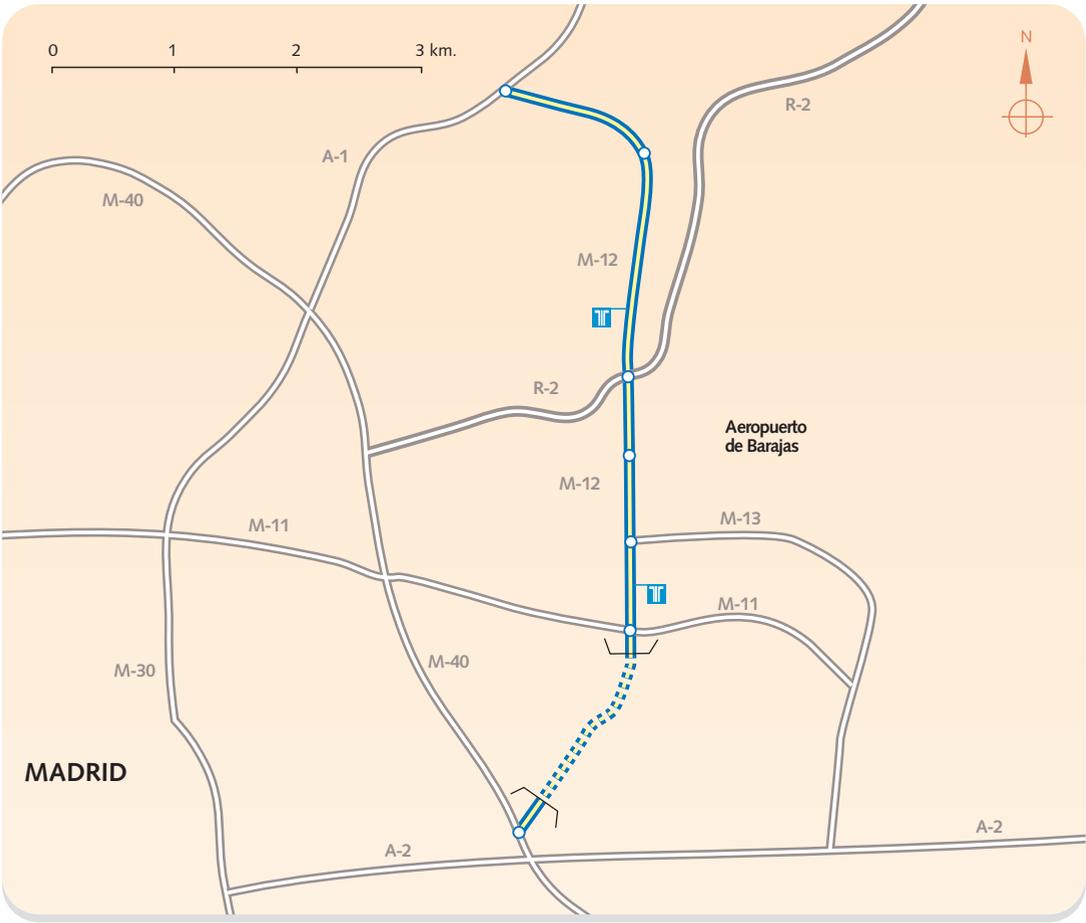
Área de servicio

**AUTOPISTA EJE AEROPUERTO, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.**

Concesión:	Autopista Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la M-40
Domicilio Social:	Área de Servicio de Valdebebas Autopista M-12, p.k. 4 (sentido Sur) 28042 Barajas (Madrid)
Presidente:	D. Juan Luis Osuna Gómez
Director General	D. Rodrigo Baeza Ochoa de Ocáriz
Accionista único:	Aeropistas, S.L.U., participado por: <i>Obrascón Huarte Lain, S.L. (OHL )</i>
Año comienzo actividad:	2002
Año de reversión:	2027/2028
Capital social:	42,3 millones de €
Resultado después de impuestos:	1,2 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	18.335 vehículos (Δ -5,46 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	63,18 millones de vehículos • kilómetro. (0,27 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 <b>S</b>	

**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 Ploder Concesiones, S.A. Caja de Ahorros del Mediterráneo Cajamar, Caja Rural, S.C.C. Unicaja
Año comienzo actividad:	2004
Año de reversión:	2040/2044
Capital social:	113,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	-171,1 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	3.142 vehículos (Δ -4,45 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	129,14 millones de vehículos • kilómetro. (0,55 por 100 s/ total)

(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# AUTOPISTA CARTAGENA - VERA AP-7



AP-7

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO
Mazarrón	848	• • • •

• Sentido Cartagena

- 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 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. Joaquín Ayuso García
Consejero-Director General	D. Andrés Sacristán Martín
Accionista único:	Inversora de Autopistas de Levante, S.L., participada por: <i>Cintra infraestructuras, S.A.</i> <i>Grupo Sacyr</i> <i>Gipuzkoa Donostia Kutxa</i> <i>Budimex, S.A.</i>
Año comienzo actividad:	2004
Año de reversión:	2040/2044
Capital social:	154,5 millones de €
Resultado después de impuestos:	5,1 millones de €
IMD de la concesión:	3.715 vehículos (Δ -7,18 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	172,89 millones de vehículos • kilómetro. (0,74 por 100 s/ total)

# 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 <sup>a</sup> 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 38,5a 45200 Illescas (Toledo)
Presidente:	D. Antonio Martínez Borrallo
Director General	D. Félix Villaluenga Duque
Accionistas:	Isolux Corsan Concesiones, S.L. Comsa, Concesiones, S.L. Concesiones Intercontinentales, S.L. Sando, Concesiones, S.L. Esconcessões, S.G.P.S., S.A.
Año comienzo actividad:	2004
Año de reversión:	2040/2044
Capital social:	113,4 millones de €
Resultado después de impuestos:	-18,2 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	2.390 vehículos (Δ 7,13 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión: <sup>(1)</sup>	66,92 millones de vehículos • kilómetro. (0,28 por 100 s/ total)

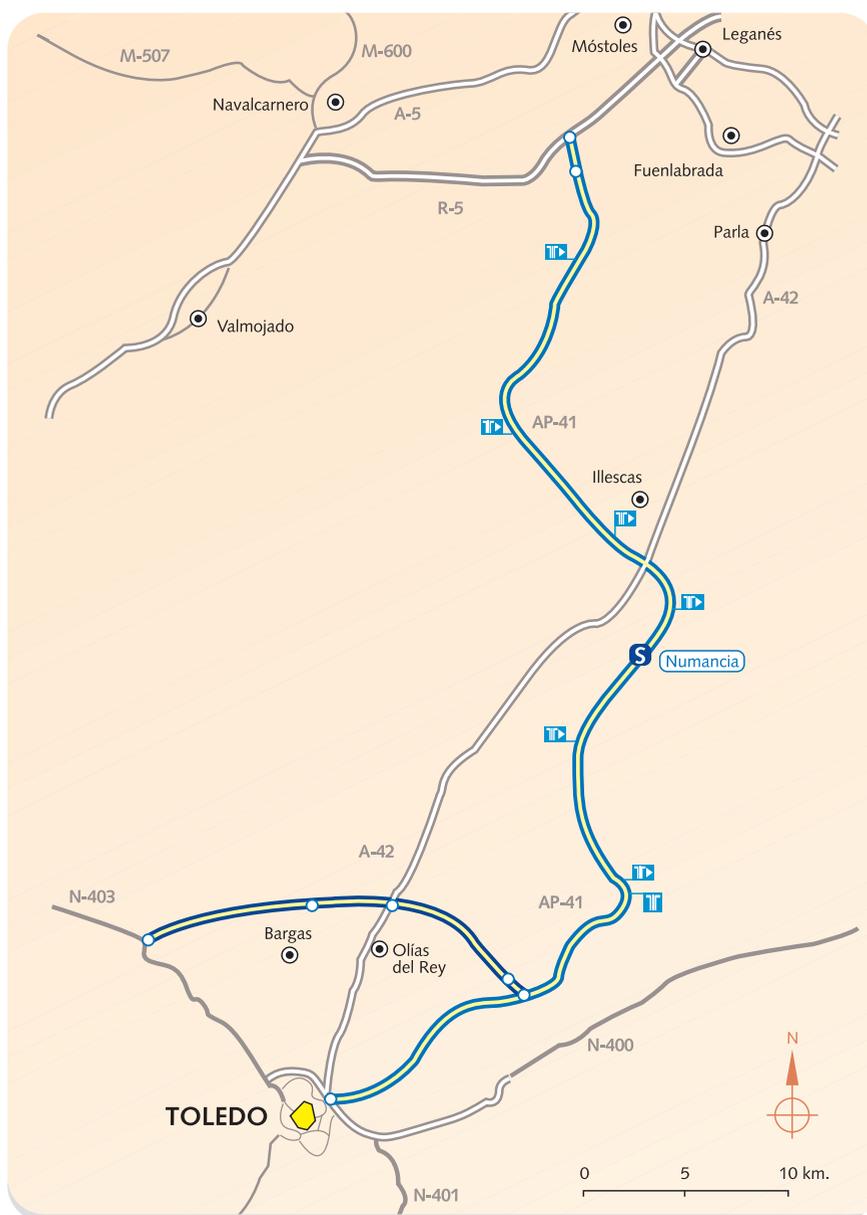
(1) Incluye los vehículos que no pagan peaje.

# AUTOPISTA MADRID - TOLEDO

## AP-41

### CIRCUNVALACIÓN NORTE DE TOLEDO

## A-40



AP-41

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO

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

• Ambas direcciones

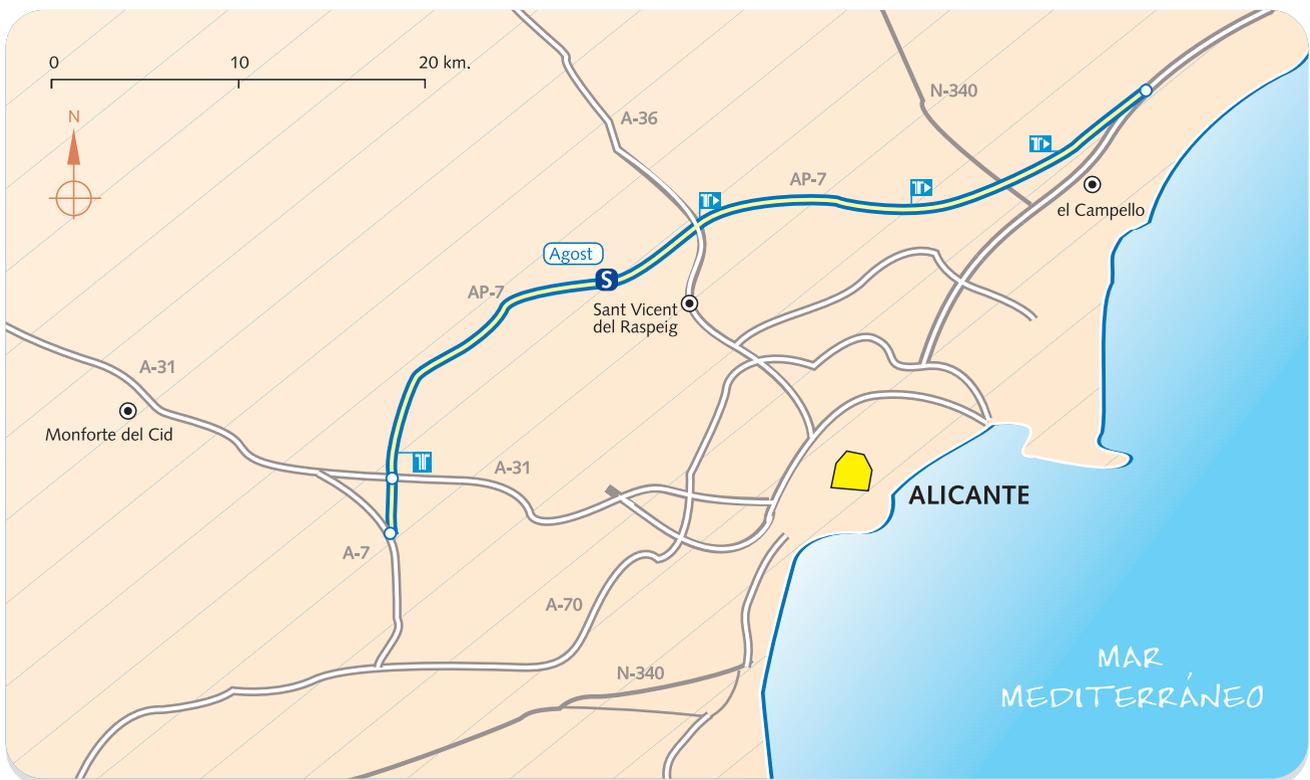
- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

CIRALSA, S.A., CONCESIONARIA DEL ESTADO

Concesión:	Circunvalación de Alicante Variante de El Campello
Domicilio Social:	Autopista AP-7, p.k. 703 Área de Peaje de Monforte del Cid 03670 Monforte del Cid (Alicante)
Presidente:	D. Manuel García Buey
Director General	D. Jesús Navarrete Martínez
Accionistas:	Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L. (Grupo ACS) Autopistas Aumar, S.A.C.E. (Grupo Abertis) Globalvía Infraestructuras, S.A.
Año comienzo actividad:	2004
Año de reversión:	2040/2044
Capital social:	50,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	-4,7 millones de €
IMD de la concesión:	6.528 vehículos (Δ -9,95 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	79,18 millones de vehículos • kilómetro. (0,34 por 100 s/ total)

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



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

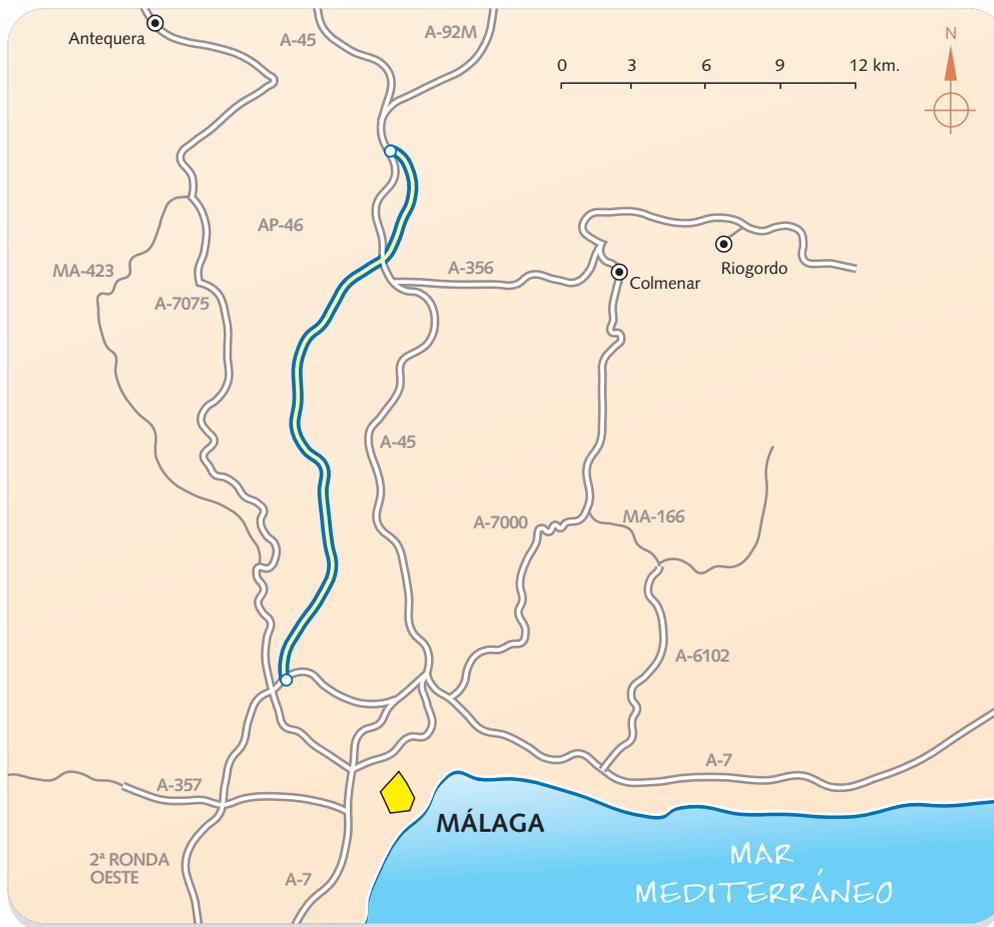
• Ambos sentidos

	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:	Peñoncillos, 14 29160 Casabermeja (Málaga)
Presidente:	D. José M <sup>a</sup> Orihuela Uzal
Director General	D. Miguel Ángel Rufo Acemel
Accionistas:	Sacyr Vallehermoso, S.A. Unicaja Caixa Nova Invest, S.C.R.R.S., S.A.
Año comienzo actividad:	2006
Año de reversión:	2042/2046
Capital social:	55,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	-0,1 millones de €
IMD de la concesión:	7.487 vehículos
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	12,80 millones de vehículos • kilómetro.

# AUTOPISTA MÁLAGA - ALTO DE LAS PEDRIZAS AP-46



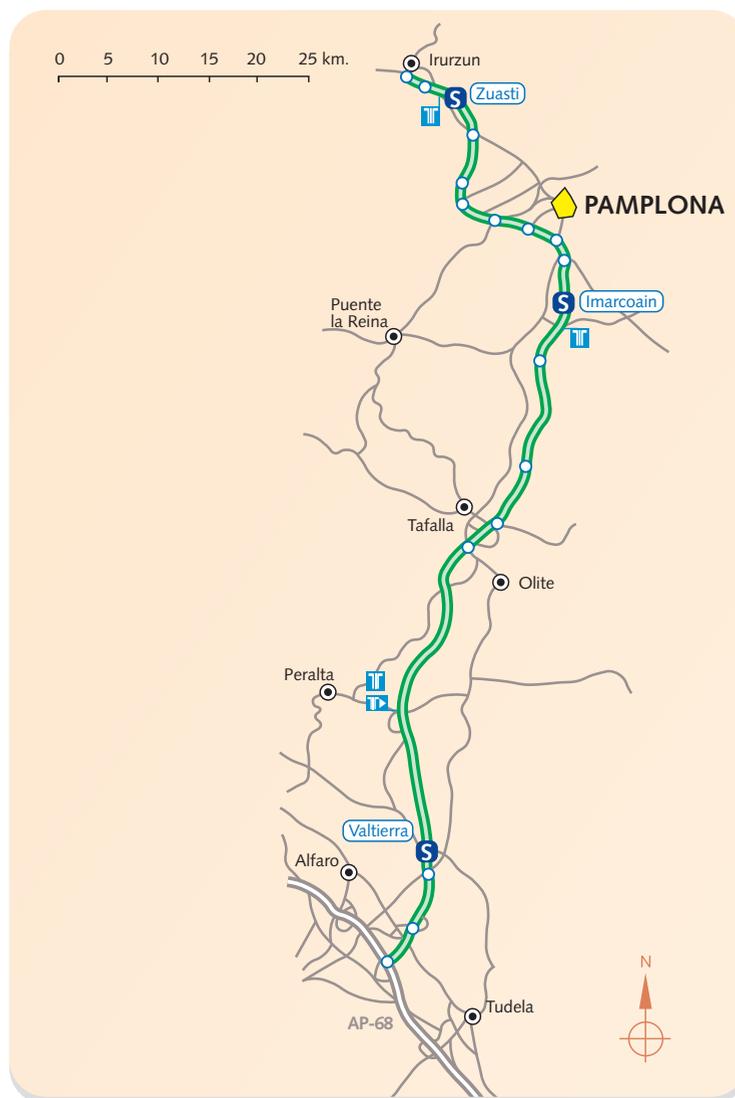
Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio S	

## B. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS

AUTOPISTAS DE NAVARRA, S.A. (AUDENASA)	
Concesión:	Tudela-Irurzun
Domicilio Social:	Plaza Conde Rodezno, 8 31003 Pamplona
Presidente:	D. Miguel Sanz Sesma
Director General:	D. Víctor Torres Ruiz
Accionistas:	Corporación Pública Empresarial de Navarra Ena, S.A.U.
Año comienzo actividad:	1973
Año de reversión:	2029
Capital social:	170,4 millones de €
Resultado después de impuestos:	20,4 millones de €
IMD de la concesión (1):	19,314 vehículos (Δ -1,43 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro	793,96 millones de vehículos • kilómetro
En la concesión:	(3,37 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

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

TUNEL DEL CADÍ, SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA

Concesión:	Túnel del Cadí y accesos
Domicilio Social:	Ctra de Vallvidrera a San Cugat km 5,3 08017 Barcelona
Presidente:	D. Josep Mir Bagó
Director General:	D. Albert Vilalta Cambra
Principales accionistas:	Gestión de Infraestructuras, S.A. (GISA) Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Grupo Abertis) Generalidad de Cataluña.
Año comienzo actividad:	1973
Año de reversión:	2023
Capital social:	105,5 millones de €
Resultado después de impuestos:	1,9 millones de €
IMD de la concesión:	6.214 vehículos (Δ -6,96 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	67,37 millones de vehículos • kilómetro (0,29 por 100 s/total)

# TÚNEL DEL CADÍ

## C-16



C-1411

ÁREA DE SERVICIO KM. TELÉFONO

Área del Cadí 14 972 89 06 63

• Ambas direcciones



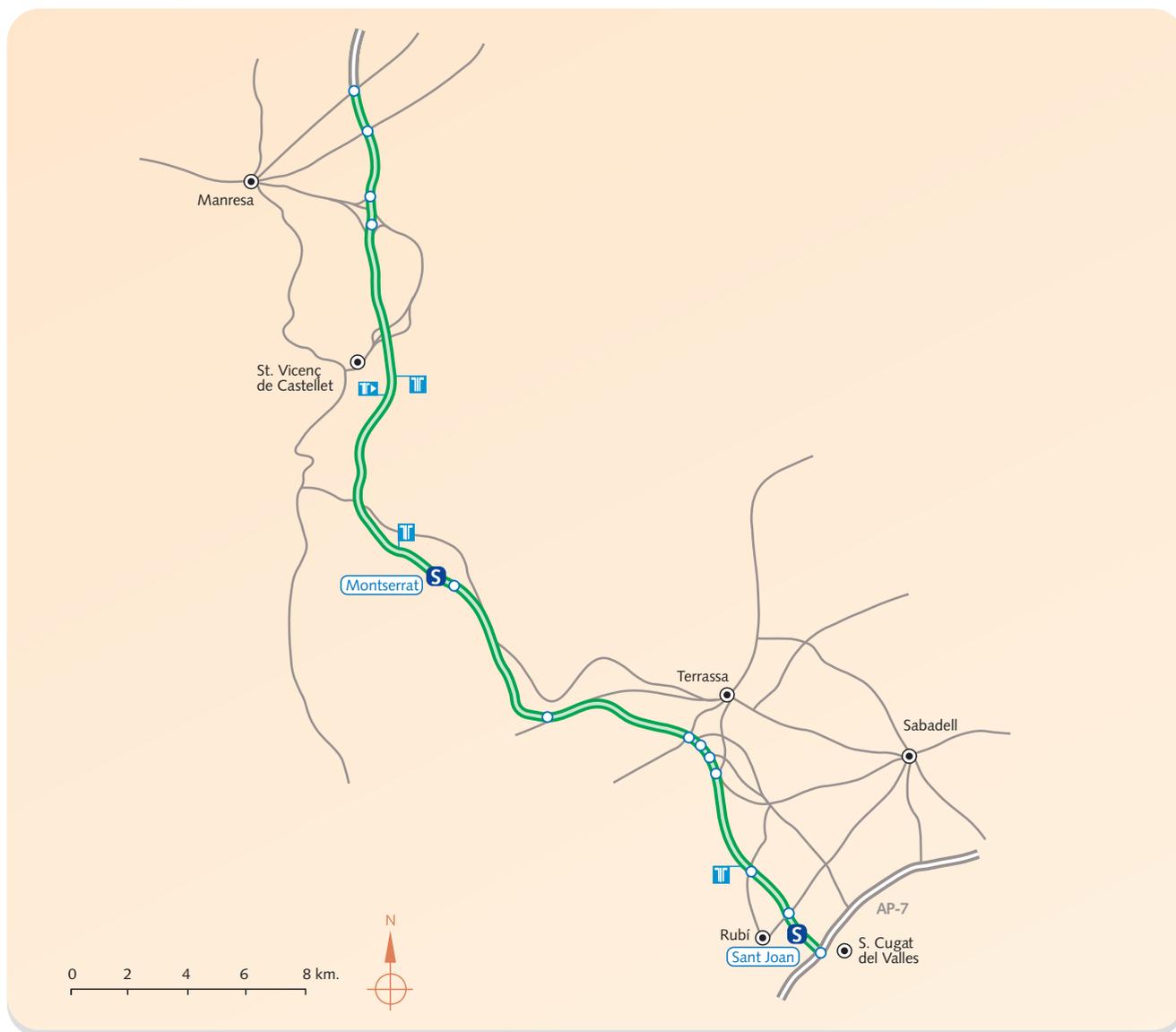
- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

**AUTOPISTA 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. Manuel Gutiérrez-San Miguel García.
Accionistas:	Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L.U. 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:	33,3 millones de €
IMD de la concesión:	19,114 vehículos (Δ -7,14 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	381,52 millones de vehículos • kilómetro (1,62 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
  - Peaje
  - Enlace con peaje
  - Enlace
  - Autovía
  - Otras carreteras
- Área de servicio

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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (Grupo Abertis)
Año comienzo actividad:	1989
Año de reversión:	2039
Capital social:	96,1 millones de €
Resultado después de impuestos :	32,2 millones de €
IMD de la concesión:	25.200 vehículos (Δ -5,66 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	497,57 millones de vehículos • kilómetro (2,11 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

Autopista de peaje autonómica

Autopista de peaje

Capital de provincia

Localidad

Área de servicio

Peaje

Enlace con peaje

Enlace

Autovía

Otras carreteras

TABASA INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE MOBILITAT, S. A. (TABASA)

Concesión:	Túneles de Vallvidrera
Domicilio Social:	Carretera de Vallvidrera a Sant Cugat, Km. 5,3 08017 Barcelona
Presidente:	D. Josep Mir Bagó
Director General:	D. Albert Vilalta Cambra
Principales accionistas:	Gestión de Infraestructuras, S.A. (GISA) Generalidad de Cataluña
Año comienzo actividad:	1987
Año de reversión:	2037
Capital social:	350,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	11,4 millones de €
IMD de la concesión:	31.460 vehículos (Δ -4,77 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	191,21 millones de vehículos • kilómetro (0,81 por 100 s/total)

# TÚNELES DE VALLVIDRERA



ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO							
Túnel de Vallvidrera	5,5	93 587 94 06	•	•	•	•	•	•	•

• Dirección Sant Cugat

	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		

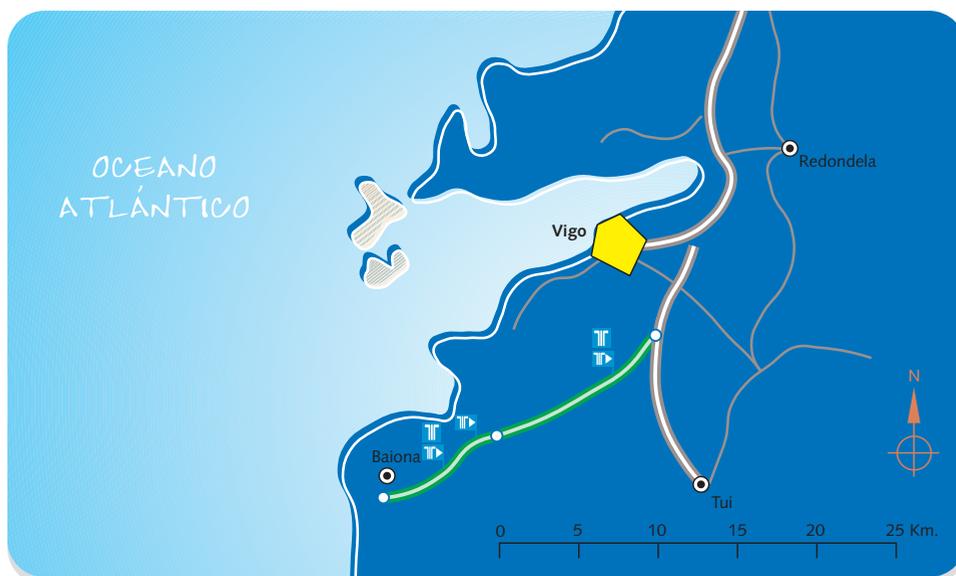
AUTOESTRADAS DE GALICIA, AUTOPISTAS DE GALICIA, CONCESIONARIA DE LA XUNTA DE GALICIA, S.A.

Concesión:	A Coruña-Carballo Puxeiros-Val Miñor
Domicilio Social:	c/ Alfredo Vicenti, nº 15 15004 A Coruña
Presidente:	D. Francisco Moure Bourio
Director General:	D. Andrés Muntaner Pedrosa
Accionista único:	Ena Infraestructuras, S.A.
Año comienzo actividad:	1995
Año de reversión:	2045
Capital social:	30,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	4,4 millones de €
IMD de la concesión	10.765 vehículos (Δ -5,27 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión	228,29 millones de vehículos • kilómetro (0,97 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

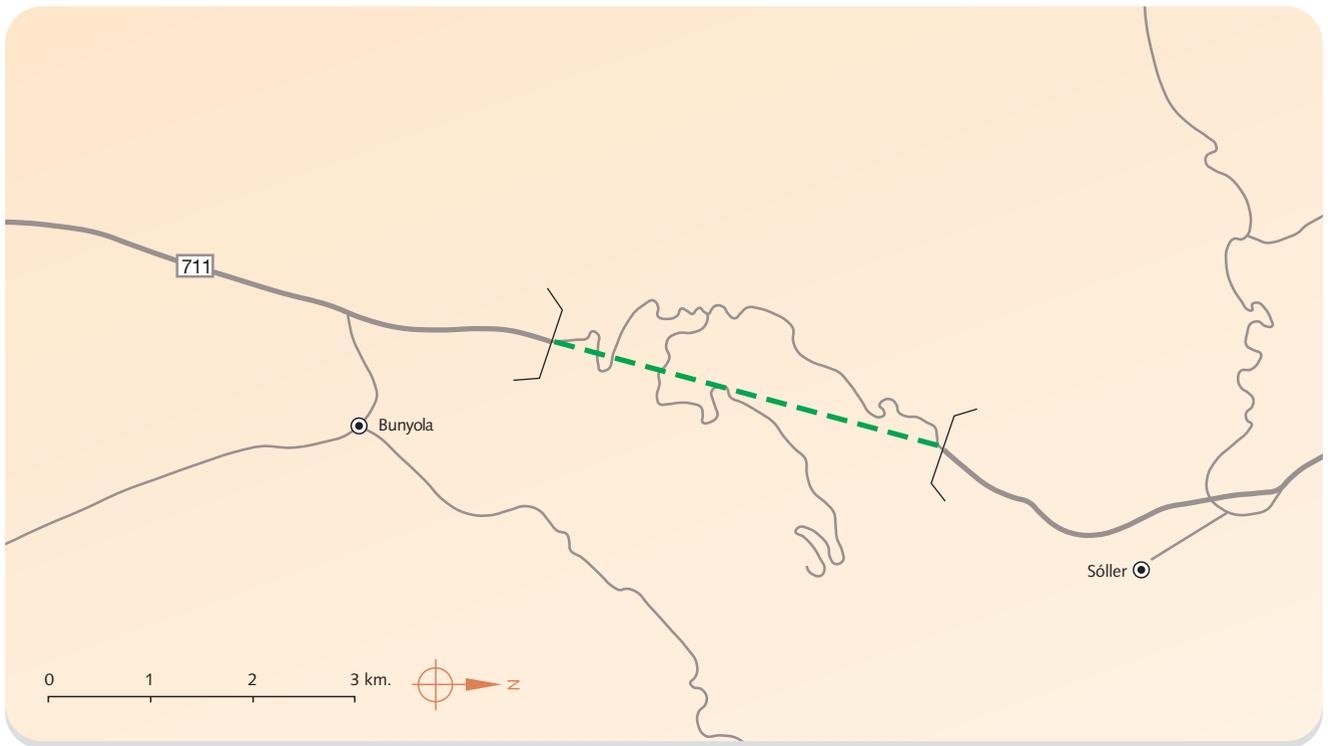
- Autopista de peaje estatal
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras

Área de servicio

COMPAÑIA CONCESIONARIA DEL TÚNEL DE SÓLLER, S.A.

Concesión:	Túnel de Sóller
Domicilio Social:	Porto Pi, nº 8 -2º B 07015 Palma de Mallorca
Presidente:	D. Jesús Duque Fernández del Rivero
Gerente:	D. Jordi Ferrer i Motos.
Accionistas:	Globalvía Infraestructuras, S.A. (FCC y Caja Madrid). Otros
Año comienzo actividad:	1989
Año de reversión:	2017
Capital social:	12,1 millones de €
Resultado después de impuestos:	0,7 millones de €
IMD de la concesión:	7.923 vehículos (Δ 2,20 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	8,74 millones vehículos • kilómetro (0,04 por 100 s/total)

# TÚNEL DE SÓLLER

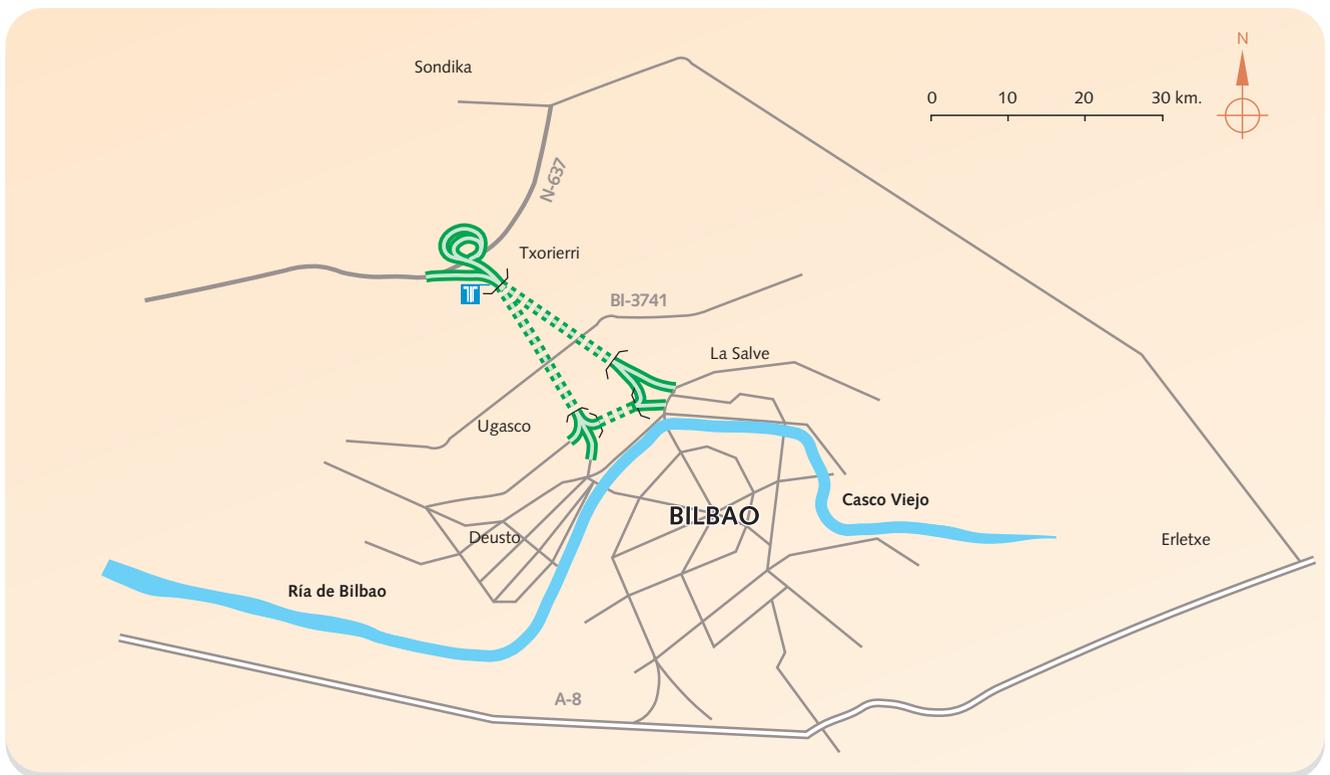


Autopista de peaje estatal	Peaje
Autopista de peaje autonómica	Enlace con peaje
Autopista de peaje	Enlace
Capital de provincia	Autovía
Localidad	Otras carreteras
Área de servicio <b>S</b>	

TUNELES DE ARTXANDA, CONCESIONARIA DE LA DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA, S.A.

Concesión:	Túneles de Artxanda
Domicilio Social:	Camino Capuchinos de Basurto,6-5º 48013 Bilbao
Presidente del Consejo de Administración:	D. Kerman Meaurio Arrate
Director General:	D. Felipe Goiri Barrio
Principales accionistas:	Itínere infraestructuras, S.A. Bilbao Bizkaia Kutxa
Año comienzo actividad:	1998
Año de reversión:	2048
Capital social:	1,2 millones de €
Resultado después de impuestos:	0,9 millones de €
IMD de la concesión:	8.757 vehículos (Δ -1,42 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	15,63 millones de vehículos • kilómetro (0,07 por 100 s/total)

# TÚNELES DE ARTXANDA



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 AKZESBILITATEA, S.A. (INTERBIAK)

Concesión:	Bilbao-Límite prov. Guipúzcoa (Ermua) (*)
Domicilio Social:	Islas Canarias, 19-1 <sup>a</sup> 48015 Bilbao
Director-Gerente	D. Javier Olivares
Accionista único:	Diputación Foral de Vizcaya
Año comienzo actividad:	2003
Capital social:	
Resultado después de impuestos:	
IMD de la concesión:	31,698 vehículos (Δ 2,20 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	418,36 millones de vehículos • kilómetro (1,78 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 BILBAO - LÍMITE PROVINCIA 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 <b>S</b>	

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

Concesión:	Límite Vizcaya (Ermua)-Behobia (*) Autopista A-8 (Eibar) - Límite Álava (Túnel de Arlaban)
Domicilio Social:	Asti auzoa, 631-A 20800 Zarautz (Guipúzcoa)
Director General	D. Borja Jáuregi Fuertes
Accionista único:	Diputación Foral de Guipúzcoa
Año comienzo actividad:	2003
Capital social:	0,7 millones de €
Resultado después de impuestos:	0,0 millones de €
IMD de la concesión:	26.349 vehículos (Δ 0,95 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	1.184,30 millones de vehículos • kilómetro (5,03 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 LÍMITE PROVINCIA VIZCAYA (ERMUA) - BEHOBIA A-8



A-8

ÁREA DE SERVICIO	KM.	TELÉFONO								
Oiartzun	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 LÍMITE ÁLAVA - 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 S	

INFRAESTRUCTURAS VIARIES 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. Josep Lluís Giménez Sevilla
Accionista único:	Abertis, infraestructuras, S.A.
Año comienzo actividad:	2009
Año de reversión:	2021
Capital social:	92,0 millones de €
Resultado después de impuestos:	36,5 millones de €
IMD de la concesión: <sup>(1)</sup>	53.913 vehículos (Δ -3,18 por 100 s/año anterior)
Nº de vehículos • kilómetro en la concesión:	1.305,84 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 paguen 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
- Autopista de peaje autonómica
- Autopista de peaje
- Capital de provincia
- Localidad
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- 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



# 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 2011, estableciéndose posteriormente una comparación con el cierre del ejercicio anterior.

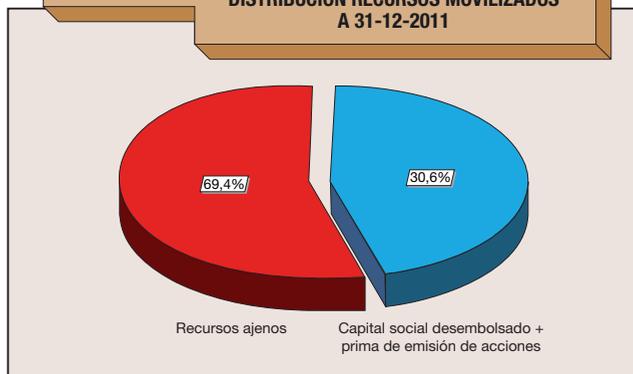
El cuadro 4.1 recoge los recursos movilizados a 31 de diciembre de 2011 de las distintas sociedades. Dichos recursos aparecen clasificados en dos grandes grupos: capital social (a su vez dividido en cinco subgrupos: suscrito, pendiente de desembolsar, participaciones en otras sociedades concesionarias, 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.

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.

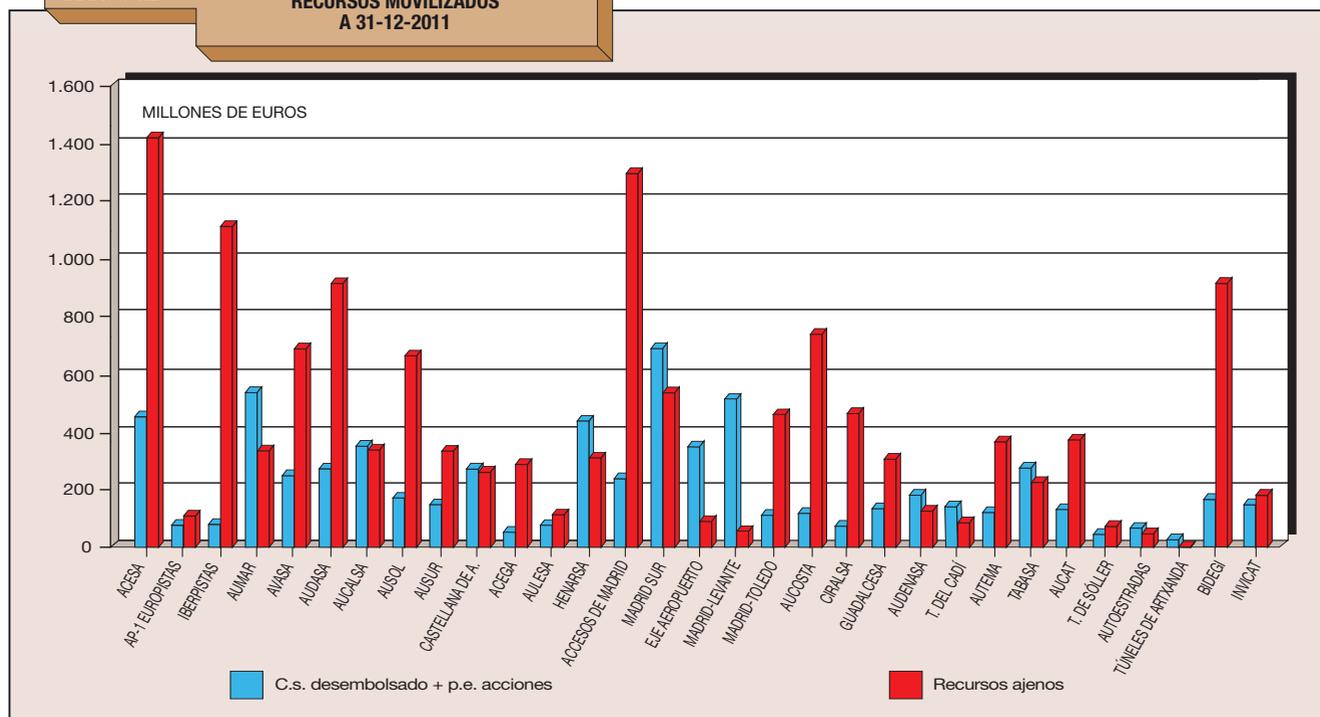
CUADRO 4.1  
Recursos movilizados a 31-12-2011(cifras en miles de euros)

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, préstamos participativos del Estado o emisiones sin seguro de cambio	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Provisiones para inversiones y expropiaciones	Otros compromisos y periodificaciones	Otros pasivos financieros, impuestos diferidos y derivados	Total recursos ajenos	
ACESA	319.488,0		115.945,0	96,0	133.119,0			1.131.589,0	126.890,0	58.417,0	85.090,0	1.401.986,0	1.738.744,0
AP-1 EUROPISTAS	88.007,7			189,4				80.186,9	11.531,0	5.976,7	7.670,4	105.365,0	193.562,1
IBERPISTAS	50.000,0		428.725,3		40.000,0		70.093,0	977.612,0	21.578,0	5.974,0	14.983,0	1.090.240,0	751.514,7
AUMAR	213.595,0		12.541,8	8.128,0	335.287,0			193.143,0	78.867,0	31.404,0	34.586,0	338.000,0	882.468,3
AVASA	237.094,7		14.505,0				521.026,0		38.690,0	30.300,0	96.434,0	686.450,0	909.039,7
AUDASA	195.917,6			65.493,3		25.294,1	787.547,0	23.050,7	30.710,5	14.160,7	28.068,6	908.831,6	1.170.242,5
AUCALSA	326.247,7			28.192,8		11.493,5	274.916,5	16.395,6	25.564,5	2.785,4	20.610,0	351.765,5	706.206,0
AUSOL	151.610,6				5.251,2	92.920,3	482.196,7	5.967,4	38.160,5	5.748,0	34.765,9	659.758,8	816.620,6
AUSUR	138.777,0		40.397,5			102.474,3		288,9	17.215,5	3.338,7	2,1	334.443,3	432.822,8
CASTELLANA DE AUTOP.	64.000,0				184.730,0			217.934,0	11.680,0	236,0		229.850,0	478.580,0
ACEGA	32.250,0			0,0		60.101,2	164.847,6	13.242,2	3.028,7	1.377,8	7.807,4	250.404,9	282.654,9
AULESA	34.642,0				12.020,4	40.235,0	38.247,0	267,0	5.928,0	2.789,0	380,0	87.846,0	134.508,4
HENARSA	96.700,0				329.849,9	278.694,0		2.154,0	6.201,0	4.870,0	47,0	291.966,0	718.515,9
ACCESOS DE MADRID	223.600,0			39,1	5,0	170.501,4	106.320,0	964.093,6	30.978,6	2.345,2	567,7	1.274.806,5	1.498.450,6
MADRID SUR	177.097,6				486.492,0			126.775,7	395.966,4	27.592,7	2,4	550.337,2	1.213.926,8
EJE AEROPUERTO	42.360,4				290.244,4			93.646,9	4.555,8	456,8		98.659,5	431.264,3
MADRID LEVANTE	154.472,3				358.280,9			3,6	20.225,8	5.618,8		25.848,2	538.601,4
MADRID TOLEDO	113.442,9						377.306,7	32.926,8	16.517,4	1.003,2	27.263,2	455.017,3	568.460,2
AUCOSTA	113.000,0						555.614,2	175.386,0	5.207,5	6.003,0	5.688,1	747.898,8	860.898,8
CIRALSA	50.167,0			33.129,2		53.672,6	241.124,9	95.466,1	15.221,1	4.705,7	42.559,1	452.749,5	536.045,7
GUADALCESA	55.123,1				56.305,5		159.882,3	124.306,2	128,8	3.049,8	22.050,3	309.417,4	420.846,0
AUDENASA	170.434,6						53.202,6	25,0	20.339,5	5.399,5	8,0	78.974,6	249.409,2
TÚNEL DEL CADÍ	105.503,7						32.923,1		8.795,5	938,8	3.720,5	46.377,9	151.881,6
AUTEMA	83.410,6							277.410,8	25.063,7	17.463,5	39.039,2	358.977,2	442.387,8
TABASA	350.041,1	91.203,7			15.461,0		55.136,4	89.796,3	11.428,5	4.153,6	36.254,8	196.769,6	455.606,0
AUCAT	96.160,0							333.852,0	18.402,0	3.893,0	13.168,0	369.315,0	480.936,0
TÚNEL DE SÓLLER	12.080,0						23.562,0		506,0	369,0	1.360,0	25.797,0	37.877,0
AUTOESTRADAS	30.176,8			109,0			6.317,8	1.731,7	12.867,1	942,7	46,7	21.906,0	52.191,8
TÚNELES DE ARTXANDA	1.236,9				499,4			102,9		687,6	61,0	851,5	2.587,8
BIDEGI	720,0			137.082,0			813.543,6		20.407,1	30.312,8	53.619,0	917.882,5	1.055.684,5
INVICAT	92.038,0				20.310,0			135.146,0	22.109,0	5.911,0	376,0	163.542,0	275.890,0
<b>Totales</b>	<b>3.819.394,4</b>	<b>91.203,7</b>	<b>612.114,5</b>	<b>272.458,8</b>	<b>2.267.855,8</b>			<b>4.974.931,2</b>	<b>5.112.500,3</b>	<b>1.044.764,5</b>	<b>288.224,0</b>	<b>576.228,4</b>	<b>18.488.425,5</b>

**GRÁFICO 4.1** DISTRIBUCIÓN RECURSOS MOVILIZADOS A 31-12-2011



**GRÁFICO 4.2** RECURSOS MOVILIZADOS A 31-12-2011



CUADRO 4.2

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

	Concedidos	Principal más intereses
<b>Anticipos reintegrales.</b>	<b>170.564,77</b>	<b>170.564,77</b>
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
<b>Préstamos participativos a soc. concesionarias de autopistas de peaje.</b>	<b>832.614,01</b>	<b>813.312,24</b>
<b>Por los reales decretos de adjudicación</b>	<b>363.642,29</b>	<b>338.610,49</b>
Autopista del Sureste, C. E. de Autop., S.A.	76.929,55	76.929,55
Autopista del Sol, Concesionaria Española, S.A.	99.167,00	68.705,30
Autopista de León, S.A., Concesionaria del Estado	26.444,53	31.874,43
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
<b>Por sobrecostos de expropiaciones (Ley 26/2009).</b>	<b>468.971,72</b>	<b>474.701,75</b>
Accesos de Madrid, Conc. Española, S.A.	168.453,38	170.509,45
Autopista del Henares, S.A., Conc. del Estado	275.318,90	278.651,48
Autopista del Sureste, C. E. de Autop., S.A.	25.199,44	25.540,82

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 2010 y de 2011 pone de manifiesto que la totalidad de los recursos movilizados ha experimentado un aumento de 631.536,1 miles de euros, con el siguiente desglose:

1. El total de los recursos ajenos ha aumentado en 751.220,7 miles de euros.
2. El capital social más la prima de emisión de acciones y las subvenciones de capital ha disminuido en 119.684,6 miles de euros.

CUADRO 4.3

Participaciones en otras sociedades concesionarias a 31-12-2011. (1) (Cifras en miles de euros)

Sociedades con participaciones	Sociedades participadas										
	Avasa	Accesos de Madrid	Cast. de Autop.	Aulesa	Henarsa	Aucosta	Ciralsa	Túnel del Cadí	Autema	Aucat	Total
ACESA % importe									23,7 19.785,0	100,0 96.160,0	155.945,0
IBERPISTAS % importe	100,0 237.094,7	35,1 78.483,6	100,0 64.000,0	100,0 34.642,0	15,0 14.505,0						428.725,3
AUMAR % importe							25,0 12.541,8				12.541,8
AVASA % importe					15,0 14.505,0						14.505,0
AUSUR % importe						35,8 40.397,5					40.397,5
<b>TOTALES</b>	<b>237.094,7</b>	<b>78.483,6</b>	<b>64.000,0</b>	<b>34.642,0</b>	<b>29.010,0</b>	<b>40.397,5</b>	<b>12.541,8</b>		<b>19.785,0</b>	<b>96.160,0</b>	<b>612.114,5</b>

(1) Importes calculados respecto del capital social desembolsado.

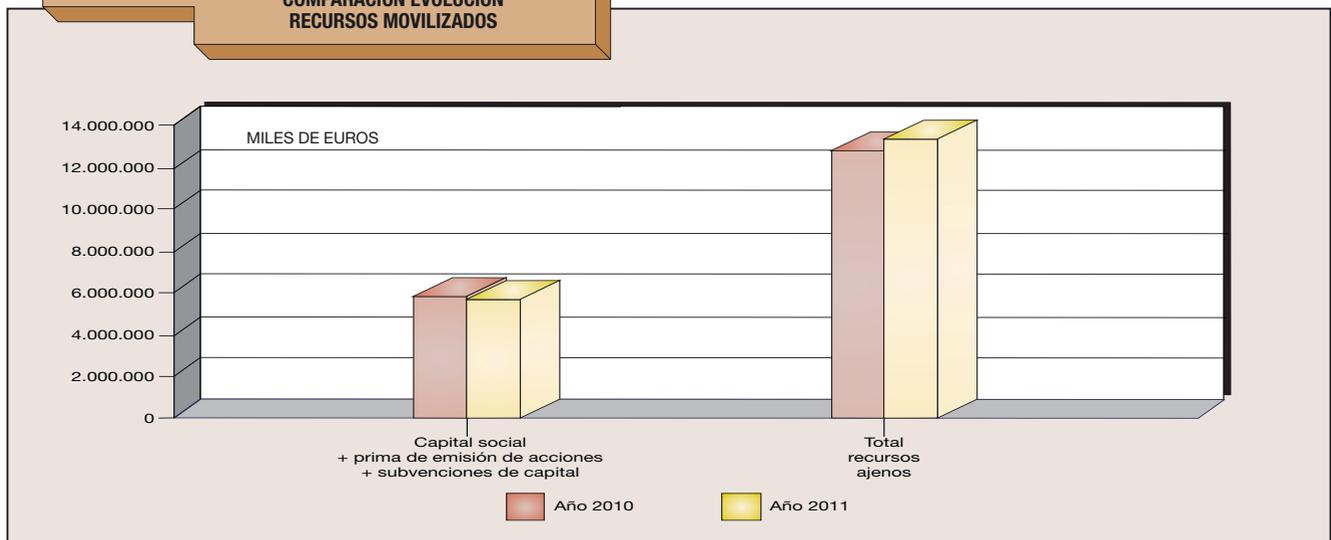
CUADRO 4.4

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

Recursos movilizados	A 31-12-2011		A 31-12-2010	
	Importe	Porcentaje	Importe	Porcentaje
Total recursos ajenos	12.832.034,8	69,4	12.080.814,1	67,7
Capital social + prima de emisión de acciones + subvenciones de capital	5.656.390,7	30,6	5.776.075,3	32,3
<b>Total recursos movilizados</b>	<b>18.488.425,50</b>	<b>100,0</b>	<b>17.856.889,40</b>	<b>100,0</b>

GRÁFICO 4.3

COMPARACIÓN EVOLUCIÓN RECURSOS MOVILIZADOS



## 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.

## 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.

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 renegó un elevado número de operaciones anteriormente contratadas por el sector, tratando de obtener mejoras en las condiciones de las mismas. No sólo se renegó la deuda corriente con vencimiento en el ejercicio sino que se

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	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	Deuda media	Tipo medio %										
ACESA	325.866	3,9	113.240	3,9	1.191.204	4,2	1.165.437	1,9	1.145.977	1,0	1.144.789	1,6
AP-1 EUROPISTAS	225.807	3,7	195.014	3,7	157.019	5,0	152.645	3,2	127.541	3,7	96.995	4,1
IBERPISTAS	574.581	4,1	433.628	4,1	440.133	7,2	814.176	4,1	1.037.020	3,8	1.050.065	4,3
AUMAR	227.922	3,1	457.542	3,1	590.347	3,6	450.319	2,8	333.164	1,5	236.633	1,7
AVASA	565.962	5,0	614.383	5,0	613.334	4,6	540.126	5,0	525.450	4,9	519.849	3,4
AUDASA	826.072	4,4	904.929	4,4	879.754	4,2	868.357	4,3	834.212	4,5	834.754	4,6
AUCALSA	290.574	4,5	325.646	4,5	321.770	4,2	319.798	4,2	302.928	4,4	303.289	4,5
AUSOL	487.285	3,9	533.214	3,9	539.576	4,3	572.367	2,2	579.604	3,7	582.366	4,0
AUSUR	205.551	4,0	247.582	4,0	246.682	5,0	285.946	2,2	289.344	2,2	300.957	1,9
ACCESOS DE MADRID	895.250	4,5	924.812	4,5	959.026	4,9	1.003.824	3,8	1.070.421	3,2	1.172.785	3,5
C. DE AUTOPISTAS	101.198	3,4	188.661	3,4	220.389	4,6	226.162	2,5	219.977	2,3	215.417	2,9
ACEGA	152.876	6,2	197.853	6,2	211.088	4,7	240.663	3,9	234.944	3,9	237.351	3,9
AULESA	44.529	5,2	58.041	5,2	61.142	3,2	78.326	3,2	79.261	5,0	79.024	6,1
HENARSA	52.031	0,2	53.849	0,2	54.947	0,3	53.129	0,4	43.588	0,6	157.996	2,3
MADRID SUR	2.460	4,4	32.019	4,4	65.318	0,5	86.243	0,3	103.562	0,7	115.114	1,6
EJE AEROPUERTO	97.114	0,1	89.706	0,1	89.472	0,0	93.530	0,0	93.653	0,0	93.641	0,0
AUCOSTA					650.497	5,0	686.118	3,4	707.481	2,9	723.706	2,9
MADRID LEVANTE	28.089	4,1	14.391	4,1	3.300	3,0	1.561	5,3	92	5,0	4	5,0
MADRID TOLEDO	243.445	5,3	326.545	5,3	378.391	4,8	390.896	5,9	372.598	5,6	402.459	4,3
CIRALSA					302.737	5,4	360.356	3,8	379.060	4,2	395.191	4,2
GUADALCESA									99.951	0,0	221.657	5,3
<b>TOTAL</b>	<b>5.346.610</b>	<b>4,2</b>	<b>5.711.052</b>	<b>4,2</b>	<b>7.976.124</b>	<b>4,2</b>	<b>8.389.977</b>	<b>3,4</b>	<b>8.479.875</b>	<b>3,2</b>	<b>8.884.041</b>	<b>3,4</b>

CUADRO 4.6

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

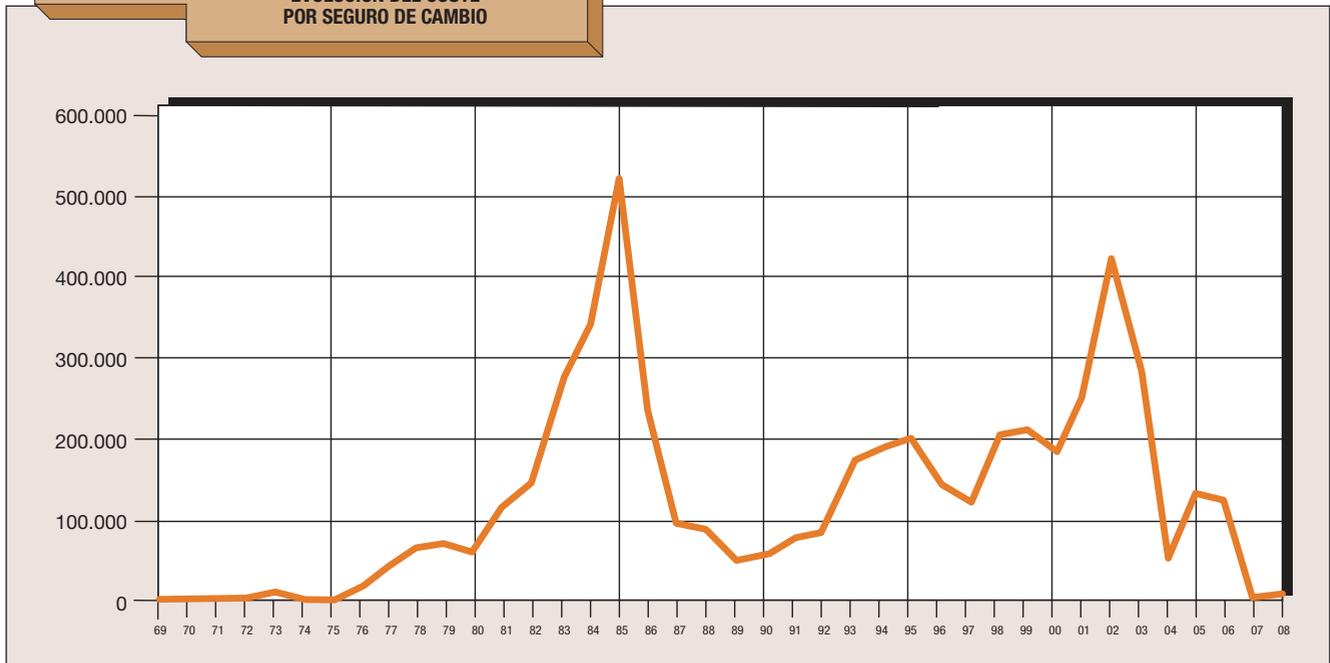
Año	Total anual	Total acumulado	Año	Total anual	Total acumulado
1969	849,5	849,5	1991	74.435,3	2.130.055,2
1970	307,7	1.157,2	1992	80.799,4	2.210.854,6
1971	599,7	1.756,9	1993	162.893,9	2.373.748,6
1972	422,3	2.179,3	1994	180.501,0	2.554.249,6
1973	7.670,2	9.849,4	1995	192.578,9	2.746.828,5
1974	-1.602,7	8.246,7	1996	138.342,5	2.885.171,0
1975	383,7	8.630,5	1997	117.392,6	3.002.563,6
1976	16.692,3	25.322,7	1998	196.631,7	3.199.195,3
1977	33.922,7	59.245,4	1999	200.939,0	3.400.134,3
1978	58.374,0	117.619,5	2000	174.307,4	3.574.441,7
1979	66.312,2	183.931,7	2001	228.193,6	3.802.635,3
1980	54.217,1	238.148,8	2002	389.764,3	4.192.399,6
1981	106.783,3	344.932,1	2003	273.713,2	4.466.112,8
1982	137.845,3	482.777,3	2004	48.467,4	4.514.580,2
1983	254.723,4	737.500,7	2005	127.798,8	4.642.379,0
1984	326.538,3	1.064.039,0	2006	123.748,1	4.766.127,1
1985	501.653,4	1.565.692,4	2007	529,1	4.766.656,2
1986	217.004,4	1.782.696,8	2008	6.967,5	4.773.623,7
1987	89.818,3	1.872.515,1	2009		
1988	83.197,9	1.955.712,9	2010		
1989	45.394,3	2.001.107,2	2011		
1990	54.512,6	2.055.619,9			

renegociaron 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 FONDO DE REVERSIÓN

Como consecuencia del nuevo 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 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 Arxanda.

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 un poco en 2005. Entre 2005 y 2007 el grueso de la inversión corresponde a Madrid-Levante, Madrid-Toledo, Ciralsa 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 periodo, 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.

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	1990	305.845,4	3.243.182,7
1968	32.404,8	36.224,2	1991	343.822,8	3.587.005,5
1969	35.552,3	71.776,5	1992	262.801,6	3.849.807,1
1970	55.551,5	127.328,0	1993	195.952,8	4.045.759,9
1971	78.457,9	205.785,9	1994	130.788,0	4.176.547,9
1972	79.015,1	284.801,0	1995	100.955,0	4.277.502,9
1973	102.908,3	387.709,3	1996	188.344,6	4.465.847,5
1974	126.656,7	514.366,0	1997	430.650,4	4.896.497,9
1975	207.313,7	721.679,7	1998	415.162,9	5.311.660,8
1976	305.119,4	1.026.799,1	1999	316.949,7	5.628.610,6
1977	303.817,0	1.330.616,2	2000	255.945,2	5.884.555,8
1978	253.719,1	1.584.335,2	2001	539.638,7	6.424.194,5
1979	177.551,0	1.761.886,2	2002	1.271.026,8	7.695.221,3
1980	176.195,7	1.938.081,9	2003	1.131.465,7	8.826.687,0
1981	111.285,8	2.049.367,7	2004	896.411,9	9.723.098,9
1982	166.471,9	2.215.839,7	2005	1.127.182,0	10.850.280,9
1983	208.524,8	2.424.364,4	2006	1.180.201,3	12.030.482,2
1984	153.297,2	2.577.661,6	2007	692.967,7	12.723.449,9
1985	56.264,3	2.633.925,9	2008	1.056.702,9	13.780.152,8
1986	48.170,5	2.682.096,5	2009	446.313,7	14.226.466,4
1987	44.950,9	2.727.047,3	2010	740.506,5	14.966.972,9
1988	28.625,6	2.755.673,0	2011	1.708.069,9	16.675.042,8
1989	181.664,3	2.937.337,3			

GRÁFICO 4.5

INVERSIÓN FÍSICA ANUAL

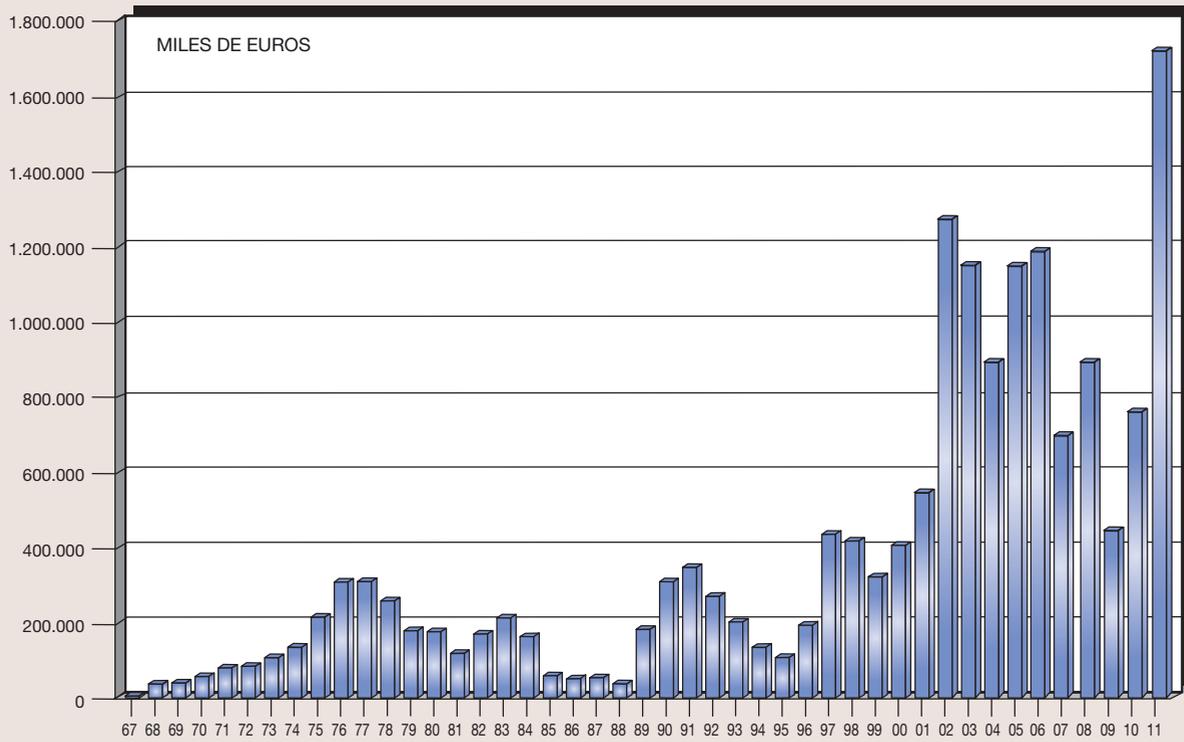
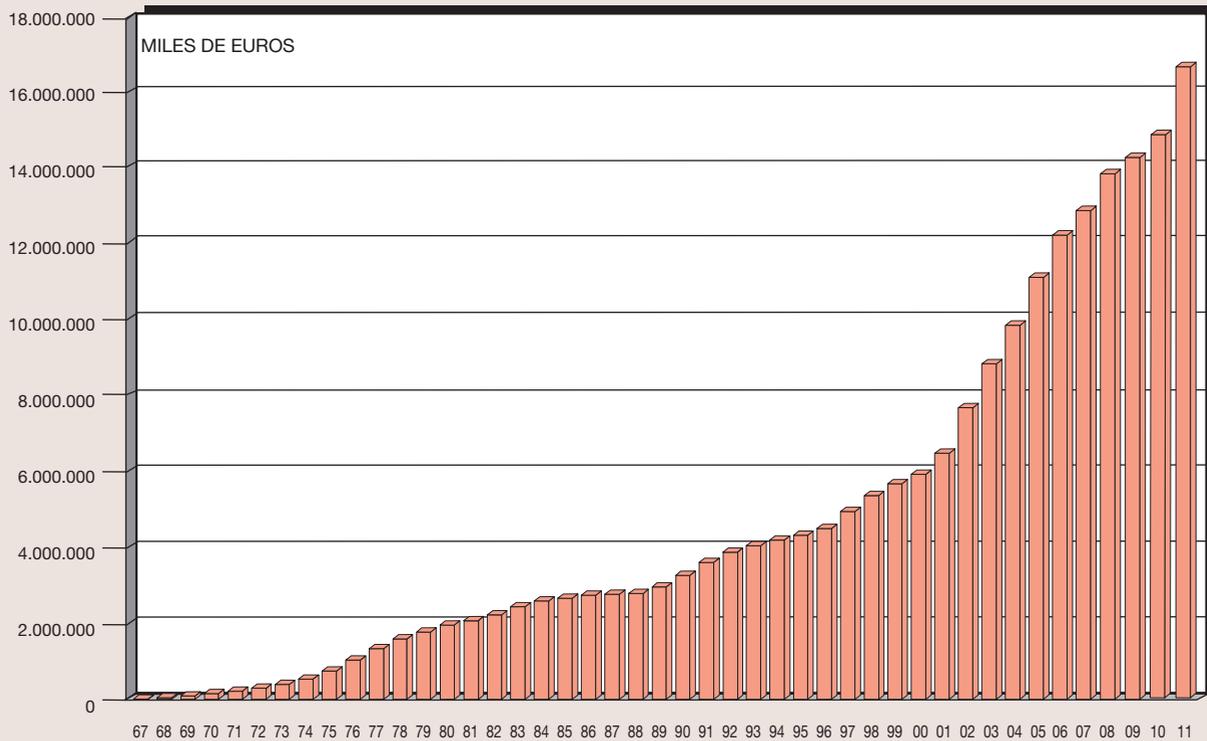


GRÁFICO 4.6

INVERSIÓN FÍSICA ACUMULADA



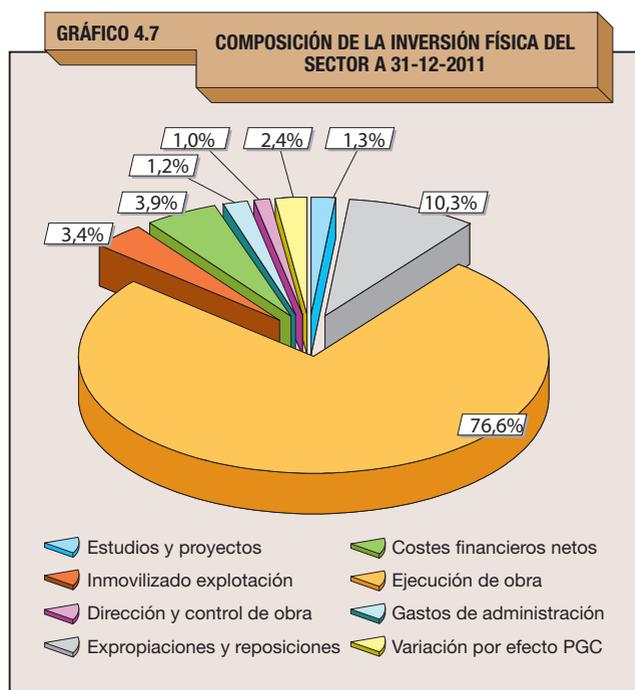
**CUADRO 4.8**  
**Composición de la inversión física del sector de autopistas de peaje, a 31-12-2011**  
**(importes en miles de euros)**

Conceptos	Concesiones Administración General del Estado		Concesiones Comunidades Autónomas		Total sector autopistas de peaje	
	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)
Estudios y proyectos	195.407,5	1,5	20.346,7	0,6	215.754,2	1,3
Expropiaciones y reposiciones	1.571.539,3	12,0	144.048,4	4,1	1.715.587,7	10,3
Ejecución de obra	9.601.921,2	73,1	3.163.251,0	89,2	12.765.172,2	76,6
Inmovilizado de explotación	529.523,5	4,0	40.688,0	1,1	570.211,5	3,4
Costes financieros netos	521.834,2	4,0	125.632,4	3,5	647.466,6	3,9
Gastos de administración	160.744,8	1,2	31.829,0	0,9	192.573,7	1,2
Dirección y control de obra	140.909,9	1,1	21.049,1	0,6	161.958,9	1,0
Variación por efecto PGC	406.318,0	3,1	0,0	0,0	406.318,0	2,4
<b>TOTAL</b>	<b>13.128.198,3</b>	<b>100,0</b>	<b>3.546.844,5</b>	<b>100,0</b>	<b>16.675.042,8</b>	<b>100,0</b>

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 a 31 de diciembre de 2011. 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).



**CUADRO 4.9**  
**Valor contable de la inversión en el sector de autopistas de peaje a 31-12-2011**  
**(importes en miles de euros)**

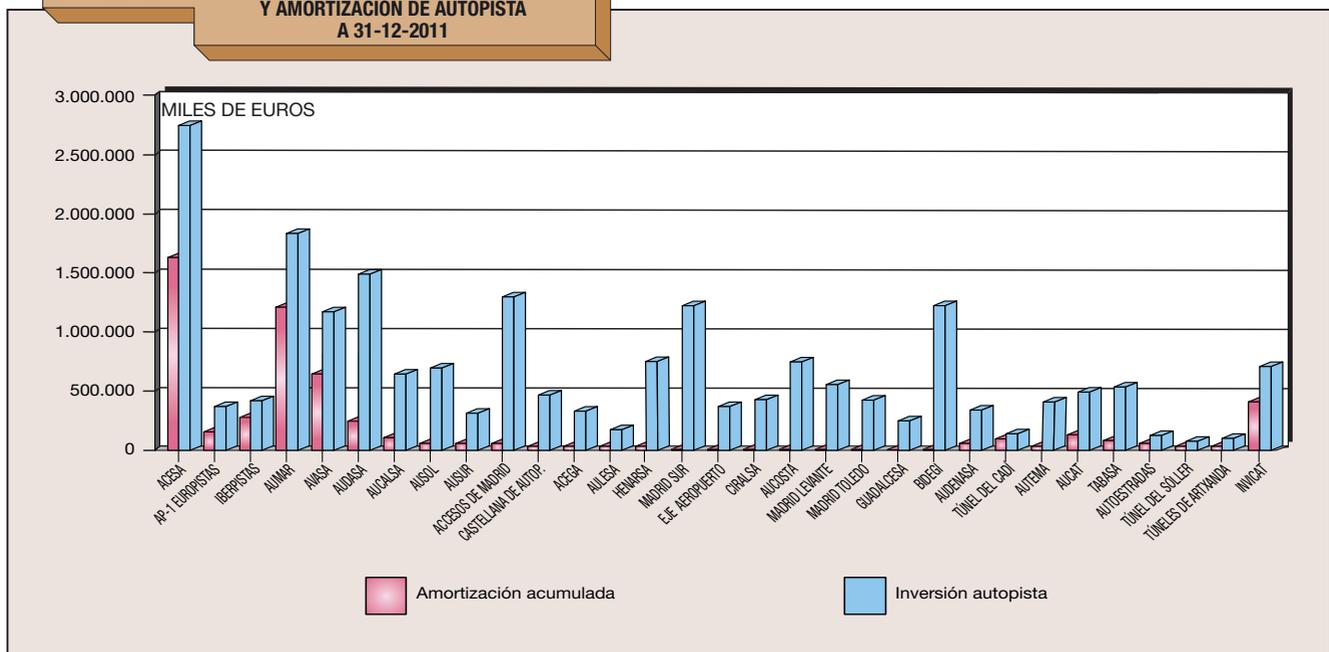
Conceptos	Concesiones Administración General del Estado		Concesiones Comunidades Autónomas		Total sector autopistas de peaje	
	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)	Importe	Porcentaje (%)
Inversión física	13.128.198,3	77,2	3.546.844,5	92,5	16.675.042,8	80,0
Revalorizaciones	320.527,4	1,9	42.129,0	1,1	362.656,4	1,7
Regularizaciones y actualizaciones	3.548.028,3	20,9	245.221,2	6,4	3.793.249,5	18,2
<b>TOTAL</b>	<b>16.996.754,0</b>	<b>100,0</b>	<b>3.834.194,8</b>	<b>100,0</b>	<b>20.830.948,7</b>	<b>100,0</b>

CUADRO 4.10  
**Inversión en autopista y amortización de autopista a 31-12-2011**  
(cifras en miles de euros)

Sociedad concesionaria	Amortización de autopista (A)	Inversión en autopista (B)	$\frac{A}{B}$ (%)	Año reversión
ACESA	1.464.313,0	2.892.997,0	50,6	2021
AP-1 EUROPISTAS	258.857,0	398.957,0	64,9	2017
IBERPISTAS	332.159,0	503.278,0	66,0	2018
AUMAR	1.353.140,0	1.843.403,3	73,4	2019
AVASA	663.511,0	1.112.985,0	59,6	2026
AUDASA	302.719,0	1.500.697,0	20,2	2048
AUCALSA	120.060,0	654.035,1	18,4	2050
AUSOL	143.366,2	729.455,0	19,7	Mal-Est: 2046 Est-Gua: 2054
AUSUR	74.077,6	334.553,7	22,1	2048
AM	103.889,0	1.247.468,0	8,3	2049
CASTELLANA DE AUTOPISTAS	108.080,0	508.399,0	21,3	2031/2036
ACEGA	31.910,0	246.837,9	12,9	2074
AULESA	20.213,0	113.192,0	17,9	2055
HENARSA	107.274,3	774.932,0	13,8	2024
MADRID SUR	36.303,0	1.217.265,0	3,0	2065
EJE AEROPUERTO	21.818,0	406.312,0	5,4	2027/2028
CIRALSA	26.100,6	443.395,1	5,9	2040/2044
AUCOSTA	73.583,0	737.896,6	10,0	2040/2044
MADRID LEVANTE	39.099,0	537.152,0	7,3	2040/2044
MADRID TOLEDO	28.384,0	444.553,0	6,4	2040/2044
GUADALCESA	867,3	348.990,4	0,2	2042/2046
BIDEGI	71.798,9	1.219.587,1	5,9	-
AUDENASA	22.024,0	230.068,0	9,6	2029
TÚNEL DEL CADÍ	81.739,6	138.527,7	59,0	2039
AUTEMA	0,0	420.982,3	0,0	2037
AUCAT	238.179,0	503.363,0	47,3	2023
TABASA	99.951,0	548.123,7	18,2	2037
AUTOESTRADAS	1.438,0	45.222,0	3,2	2045
TÚNEL DE SÓLLER	30.068,0	51.714,0	58,1	2017
TÚNELES DE ARTXANDA	0,0	0,0	-	2048
INVICAT	412.060,0	676.607,0	60,9	2021
<b>TOTALES</b>	<b>6.266.982,4</b>	<b>20.830.948,7</b>	<b>30,1</b>	

GRÁFICO 4.8

**INVERSIÓN EN AUTOPISTA  
Y AMORTIZACIÓN DE AUTOPISTA  
A 31-12-2011**





## 5. BALANCE AGREGADO Y RATIOS

### 1. BALANCE AGREGADO

El balance agregado del sector que se recoge a continuación, responden a la integración de los balances a 31 de diciembre de 2011 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.

CUADRO 5.1 Balance agregado a 31 de diciembre de 2011, de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje

#### ACTIVO

	2011	
	Miles euros	Porcentaje
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>18.503.588</b>	<b>95,9</b>
<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>	<b>21.207.060</b>	<b>109,9</b>
Acuerdo concesión. Activo regulado	18.975.505	98,3
Acuerdo concesión. Activación financiera	2.063.180	10,7
Otro inmovilizado intangible	168.375	0,9
<b>INMOVILIZADO MATERIAL</b>	<b>572.861</b>	<b>3,0</b>
Activos gestión autopista	448.620	2,3
Otro inmovilizado material	124.241	0,6
<b>AMORTIZACIONES</b>	<b>-6.546.441</b>	<b>-33,9</b>
Amort. Activos regulados y gestión autopista	-6.266.982	-32,5
Amortización otro inmovilizado	-91.170	-0,5
Deterioro inversión en autopista	-188.289	-1,0
<b>INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO</b>	<b>3.006.256</b>	<b>15,6</b>
Instrumentos de patrimonio empresas del grupo	1.435.261	7,4
Otras inversiones a largo plazo	164.172	0,9
Acuerdo concesión. Derecho de cobro	1.406.823	7,3
<b>ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>263.851</b>	<b>1,4</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>799.660</b>	<b>4,1</b>
Deudores e inversiones empresas del grupo	133.153	0,7
Efectivo y otros activos líquidos	248.737	1,3
Otro activo corriente	417.770	2,2
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>19.303.248</b>	<b>100,0</b>

#### PATRIMONIO NETO Y PASIVO

	2011	
	Miles euros	Porcentaje
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>6.471.212</b>	<b>33,5</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>6.371.203</b>	<b>33,0</b>
Capital social	3.819.395	19,8
Capital pendiente desembolso	-91.204	-0,5
Prima emisión	2.267.855	11,7
Reservas	754.199	3,9
Otros fondos propios y Rdos. negativos	-379.043	-2,0
<b>AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR</b>	<b>-34.419</b>	<b>-0,2</b>
<b>SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS</b>	<b>134.428</b>	<b>0,7</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10.189.262</b>	<b>52,8</b>
<b>PROVISIONES A LARGO PLAZO</b>	<b>1.041.267</b>	<b>5,4</b>
<b>DEUDAS A LARGO PLAZO</b>	<b>8.776.517</b>	<b>45,5</b>
Deudas con empresas del grupo	3.958.983	20,5
Deudas con entidades de crédito	3.901.293	20,2
Otras deudas a largo plazo	916.242	4,7
<b>PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO</b>	<b>265.827</b>	<b>1,4</b>
<b>OTROS PASIVOS NO CORRIENTE</b>	<b>105.651</b>	<b>0,5</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2.642.773</b>	<b>13,7</b>
<b>DEUDAS A CORTO PLAZO</b>	<b>2.619.203</b>	<b>13,6</b>
Deudas con empresas del grupo	1.167.558	6,0
Deudas con entidades de crédito	1.071.940	5,6
Otras deudas a corto plazo	379.705	2,0
<b>OTROS PASIVOS FINANCIEROS</b>	<b>23.570</b>	<b>0,1</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>19.303.248</b>	<b>100,0</b>

Nota: 2011 es el primer ejercicio en que se aplica 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. No es directamente comparable con el ejercicio 2010.

En 2008 entró en vigor el nuevo Plan General de Contabilidad (PGC), aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre.

La armonización de nuestro derecho contable a las disposiciones de la UE en materia de concesiones de autopistas de peaje finalmente, se materializa 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.

El cuadro 5.2a mantiene la estructura anterior, ya que recoge los ejercicios 2008, 2009 y 2010, mientras que el cuadro 5.2b se presenta adaptado a la nueva normativa.

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 5.2a  
**Datos comparativos del balance agregado**  
(miles de euros)

	31-12-2008	31-12-2009	31-12-2010
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>16.791.689</b>	<b>17.874.896</b>	<b>18.514.455</b>
<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>	<b>330.467</b>	<b>411.043</b>	<b>348.975</b>
<b>INVERSIÓN NETA EN AUTOPISTA</b>	<b>12.806.459</b>	<b>12.823.594</b>	<b>12.985.425</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL NETO</b>	<b>56.692</b>	<b>418.450</b>	<b>494.558</b>
<b>INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO</b>	<b>1.400.572</b>	<b>1.879.471</b>	<b>2.228.035</b>
Instrumentos de patrimonio empresas del grupo	1.179.901	1.677.013	1.654.141
Otras inversiones a largo plazo	220.671	202.458	573.893
<b>ACTIVOS IMPUESTO DIFERIDO</b>	<b>109.100</b>	<b>143.053</b>	<b>169.971</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS FINANCIACIÓN AUTOPISTAS</b>	<b>2.088.398</b>	<b>2.199.283</b>	<b>2.287.491</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>859.544</b>	<b>864.980</b>	<b>760.007</b>
Deudores e inversiones empresas del grupo	162.422	142.734	146.059
Efectivo y otros activos líquidos	154.915	181.453	191.716
Otro activo corriente	542.207	540.792	422.232
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>7.036.037</b>	<b>7.166.653</b>	<b>7.194.997</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>6.586.022</b>	<b>6.695.305</b>	<b>6.620.834</b>
Capital suscrito	3.565.093	3.811.880	3.802.218
Capital pendiente desembolso	-1.196	-166.206	-91.204
Otros fondos propios	3.022.125	3.049.631	2.909.820
<b>AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR</b>	<b>53.839</b>	<b>4.004</b>	<b>107.937</b>
<b>SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS</b>	<b>396.176</b>	<b>467.344</b>	<b>466.225</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>9.370.997</b>	<b>9.816.258</b>	<b>9.720.214</b>
<b>PROVISIONES A LARGO PLAZO</b>	<b>589.731</b>	<b>644.535</b>	<b>606.383</b>
<b>DEUDAS A LARGO PLAZO</b>	<b>8.436.129</b>	<b>8.788.723</b>	<b>8.684.539</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas	3.812.017	4.470.521	4.375.086
Deudas con entidades de crédito	4.224.329	3.900.695	3.895.783
Otras deudas a largo plazo	399.783	417.507	413.670
<b>PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO</b>	<b>293.707</b>	<b>321.415</b>	<b>378.736</b>
<b>OTROS PASIVOS NO CORRIENTE</b>	<b>51.430</b>	<b>61.585</b>	<b>50.556</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>1.244.198</b>	<b>1.756.964</b>	<b>2.359.251</b>
<b>DEUDAS A CORTO PLAZO</b>	<b>1.178.556</b>	<b>1.750.667</b>	<b>2.347.613</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas	539.940	544.834	1.032.127
Deudas con entidades de crédito	111.794	645.442	784.531
Otras deudas a corto plazo	526.823	560.392	530.955
<b>OTROS PASIVOS FINANCIEROS</b>	<b>65.642</b>	<b>6.297</b>	<b>11.638</b>
<b>TOTAL BALANCE</b>	<b>17.651.233</b>	<b>18.739.876</b>	<b>19.274.462</b>

CUADRO 5.2b  
**Datos comparativos del balance agregado <sup>(1)</sup>**  
(miles de euros)

	31-12-2011
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>18.503.588</b>
<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>	<b>14.963.520</b>
Acuerdo concesión. Activo regulado neto	12.786.666
Acuerdo concesión. Activación financiera	2.063.180
Otro inmovilizado intangible neto	113.674
<b>INMOVILIZADO MATERIAL</b>	<b>269.961</b>
Activos gestión autopista neto	182.188
Otro inmovilizado material neto	87.773
<b>INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO</b>	<b>3.006.256</b>
Instrumentos de patrimonio empresas del grupo	1.435.261
Otras inversiones a largo plazo	164.172
Acuerdo concesión. Derecho de cobro	1.406.823
<b>ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>263.851</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>799.660</b>
Deudores e inversiones empresas del grupo	133.153
Efectivo y otros activos líquidos	248.737
Otro activo corriente	417.770
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>6.471.212</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>6.371.203</b>
Capital suscrito	3.819.395
Capital pendiente desembolso	-91.204
Otros fondos propios	2.643.012
<b>AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR</b>	<b>-34.419</b>
<b>SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS</b>	<b>134.428</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10.189.262</b>
<b>PROVISIONES A LARGO PLAZO</b>	<b>1.041.267</b>
<b>DEUDAS A LARGO PLAZO</b>	<b>8.776.517</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas	3.958.983
Deudas con entidades de crédito	3.901.293
Otras deudas a largo plazo	916.242
<b>PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO</b>	<b>265.827</b>
<b>OTROS PASIVOS NO CORRIENTE</b>	<b>105.651</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2.642.773</b>
<b>DEUDAS A CORTO PLAZO</b>	<b>2.619.203</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas	1.167.558
Deudas con entidades de crédito	1.071.940
Otras deudas a corto plazo	379.705
<b>OTROS PASIVOS FINANCIEROS</b>	<b>23.570</b>
<b>TOTAL BALANCE</b>	<b>19.303.248</b>

(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 nuevo Plan General de Contabilidad (PGC), aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, 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 a 31 de diciembre de 2011 no son directamente comparables con 2010, considerándose el ejercicio 2011 como inicial a los efectos del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

**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".

**Provisiones:** Este epígrafe recoge las constituidas por la sociedad concesionaria.

**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.

**Estructura funcional**  
(miles de euros)

	31-12-2006	31-12-2007	31-12-2008	31-12-2009	31-12-2010	31-12-2011
Capital suscrito	4.106.923	3.511.378	3.565.093	3.811.819	3.802.218	3.819.395
Otros recursos propios	4.370.711	3.927.414	3.470.944	3.354.776	3.392.778	2.651.816
Pasivo no corriente	10.105.972	12.153.973	9.356.425	9.816.258	9.720.214	10.189.262
<b>FINANCIACIÓN</b>	<b>18.583.606</b>	<b>19.592.765</b>	<b>16.392.462</b>	<b>16.982.853</b>	<b>16.915.210</b>	<b>16.660.473</b>
Inversión neta en autopista	15.707.212	16.293.286	12.806.459	12.823.594	12.985.425	14.375.677
Otras inversiones permanentes	3.596.542	3.846.523	3.970.658	5.051.302	5.529.029	4.127.911
Fondo de maniobra	-720.148	-547.044	-384.655	-892.043	-1.599.244	-1.843.115
<b>INVERSIÓN</b>	<b>18.583.606</b>	<b>19.592.765</b>	<b>16.392.462</b>	<b>16.982.853</b>	<b>16.915.210</b>	<b>16.660.473</b>

### 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**

	2008	2009	2010	2011
Coeficiente básico de financiación $\frac{\text{Inversiones permanentes}}{\text{Recursos propios + ajenos a largo plazo}}$	1,02	1,05	1,09	1,12
Liquidez $\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	0,69	0,49	0,32	0,30
Garantía $\frac{\text{Activo real}}{\text{Pasivo exigible total}}$	1,35	1,35	1,37	1,29
Endeudamiento $\frac{\text{Pasivo exigible total}}{\text{Recursos propios}}$	1,60	1,58	1,67	1,73

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

En 2008 entró en vigor el nuevo Plan General de Contabilidad (PGC), aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por lo que se han adaptado los epígrafes de los cuadros de este capítulo a las variables y términos que se aplican en el nuevo plan para intentar que las secuencias temporales se distorsionen lo menos posible.

La armonización de nuestro derecho contable a las disposiciones de la UE en materia de concesiones de autopistas de peaje finalmente, se materializa 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 que tienen por objeto recoger, en el marco del PGC, el tratamiento de los aspectos específicos del sujeto concesional y de la actividad que desarrolla a través de los acuerdos de concesión de las empresas concesionarias individuales.

Las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 son las primeras que las sociedades concesionarias formulan aplicando la Orden EHA/3362/2010.

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 2011 por las distintas sociedades concesionarias de autopistas de peaje quedan reflejados en el cuadro 6.1.

CUADRO 6.1  
Resultados del sector en 2011 (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
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
AP-1 EUROPISTAS	64.084,4	2.870,6	13.948,0	53.007,0	18.858,3	-16.753,6	8,6	17.403,7
IBERPISTAS	97.795,0	12.408,0	28.074,0	82.129,0	17.708,0	-25.459,0	0,0	38.962,0
AUMAR	275.528,0	10.538,0	81.531,0	204.535,0	55.891,0	-53.734,0	-54,0	94.856,0
AVASA	135.244,0	3.090,0	39.331,0	99.003,0	29.173,0	-18.894,0	31,0	50.967,0
AUDASA	144.949,0	1.516,9	31.166,5	115.299,4	14.855,5	-25.447,8	131,2	75.127,3
AUCALSA	39.812,6	783,9	13.672,1	26.924,4	5.103,7	-8.888,4	22,4	12.954,7
AUSOL	47.869,1	2.318,6	12.365,3	37.822,4	15.356,6	-7.345,6	2.293,4	17.413,6
AUSUR	9.620,2	401,8	3.924,9	6.097,1	8.590,6	-49.237,4	128,8	-51.602,1
CASTELLANA DE A.	10.049,0	29.471,0	8.078,0	31.442,0	15.580,0	-6.682,0	0,0	9.180,0
ACEGA	9.906,5	682,0	5.601,1	4.987,4	1.888,8	-2.334,1	42,9	807,4
AULESA	6.037,0	70,0	3.638,4	2.468,6	2.147,0	-1.123,0	0,4	-801,0
HENARSA	19.182,0	17.234,3	12.566,3	23.850,0	15.917,0	-6.882,0	0,0	1.051,0
ACCESOS DE MADRID	21.630,2	22.253,3	17.840,1	26.043,4	14.712,2	-13.459,2	135,5	-1.992,5
MADRID SUR	14.941,7	16.545,5	9.886,0	21.601,2	315,1	-470,1	-3.341,7	17.474,3
EJE AEROPUERTO	4.376,5	4.960,1	5.183,5	4.153,1	2.846,6	418,8	0,0	1.725,3
MADRID LEVANTE	15.008,1	9.378,5	11.089,6	13.297,0	5.699,0	-346,0	0,0	7.252,0
MADRID TOLEDO	2.670,4	4.378,3	6.332,5	716,2	7.335,9	3.627,6	0,0	-2.992,1
AUCOSTA	7.790,9	9.308,7	7.214,9	9.884,7	17.905,3	-1.575,1	-161.502,4	-171.098,1
CIRALSA	5.768,3	7.903,3	6.390,4	7.281,2	7.232,7	-6.732,0	0,5	-6.683,0
GUADALCESA	1.301,2	62,8	428,3	935,7	867,3	92,5	0,0	160,9
AUDENASA	41.869,2	1.195,4	11.641,7	31.422,9	8.417,0	-1.220,5	5,0	21.790,4
TÚNEL DEL CADÍ	23.134,7	230,8	8.245,9	15.119,6	4.878,5	-7.534,3	1,6	2.708,4
AUTEMA	78.815,6	992,5	14.183,2	65.624,9	60,7	-18.028,9	0,0	47.535,3
TABASA	38.155,8	1.031,0	14.889,0	24.297,8	6.845,0	-1.161,7	-2,9	16.288,2
AUCAT	87.837,0	413,0	22.846,0	65.404,0	9.432,0	-9.964,0	17,0	46.025,0
TÚNEL DE SÓLLER	6.436,0	11,0	1.927,0	4.520,0	1.797,0	-1.782,0	0,0	941,0
AUTOESTRADAS	14.920,8	113,1	7.600,7	7.433,2	604,1	-525,5	0,0	6.303,6
TÚNELES DE ARTXANDA	4.339,0	1,0	3.015,1	1.324,9	0,0	30,9	-234,0	1.121,8
BIDEGI	93.593,8	8.970,7	48.037,6	54.526,9	47.613,0	-10.642,9	0,0	-3.729,0
INVICAT	100.952,0	626,0	24.791,0	76.787,0	22.599,0	-6.588,0	0,0	47.600,0
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>1.873.430,0</b>	<b>336.033,1</b>	<b>619.237,1</b>	<b>1.590.226,0</b>	<b>419.222,9</b>	<b>185.202,7</b>	<b>-163.450,7</b>	<b>1.192.755,1</b>

- (1) Los gastos financieros son los imputados en la cuenta de PyG de acuerdo con la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 10-12-1998 y la Orden EHA/3362/2010.
- (2) Los ingresos de Túnel 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.
- (3) 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.
- (4) Las cifras de INVICAT (Infraestructuras Viarias de Cataluña) son las de la sociedad segregada de ACESA por la parte de las concesiones autonómicas hasta el 1 de enero de 2010 figuradas en esta sociedad.

Los ingresos de peaje del sector, cifrados en 1.873,4 millones de euros, han experimentado una disminución del 2,2 por 100, respecto a los de 2010.

La suma de las dotaciones a la amortización de autopista en el ejercicio 2010 ha alcanzado la cifra de 419,2 millones de euros, inferior en 51 millones de euros la del año 2010.

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 positiva de 185,2 millones de euros, debido a un resultado extraordinario de 442 millones de euros en Acesa por venta de su participación en Acesa Italia. Sin dicho efecto este resultado financiero del sector es del mismo orden negativo de año 2010.

Debido a lo anterior, en conjunto, el año 2011 ofrece un aumento del resultado antes de impuestos de 443 millones de euros. En el año 2010 se reconoció una pérdida por deterioro de 114,5 millones de euros en Autopista de la Costa Cálida (Aucosta), y en 2011 las pérdidas por deterioro han sido de 162 millones de euros en Aucosta y de 45 millones de euros en Ausur.

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 2011, 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 Comunidades Autónomas.

El cuadro muestra un crecimiento de las pérdidas conjuntas hasta 1981, año a partir del cual varía la tendencia, reduciéndose progresivamente dichas pérdidas. En 1987 ya aparece un resultado conjunto positivo, y 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 cuatro años generados por la situación actual.

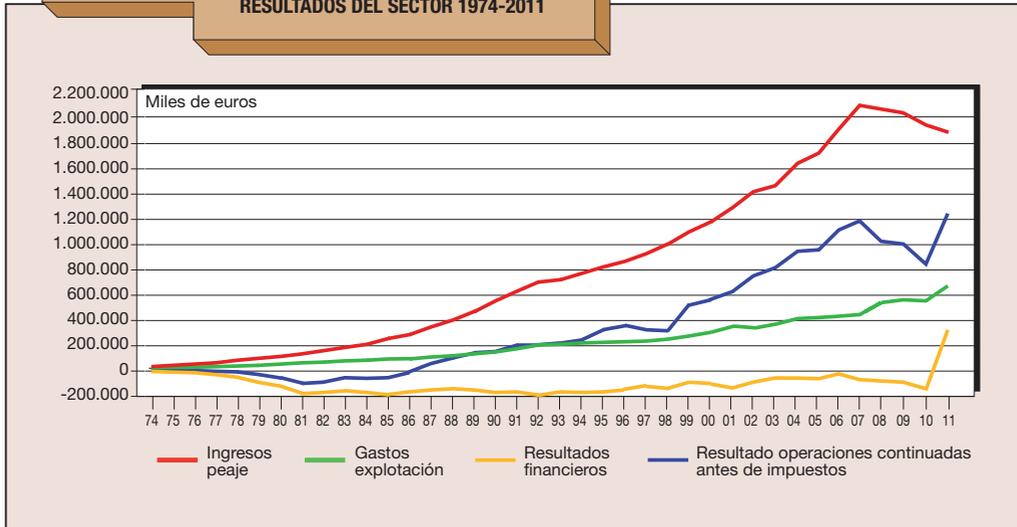
CUADRO 6.2  
Resultados del sector 1974-2011 (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos, imputación subvenciones y cuenta compensación	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
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	766.892,1	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

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

GRÁFICO 6.1

RESULTADOS DEL SECTOR 1974-2011



## 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 Jonquera 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 Infraestructuras Viarias 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.

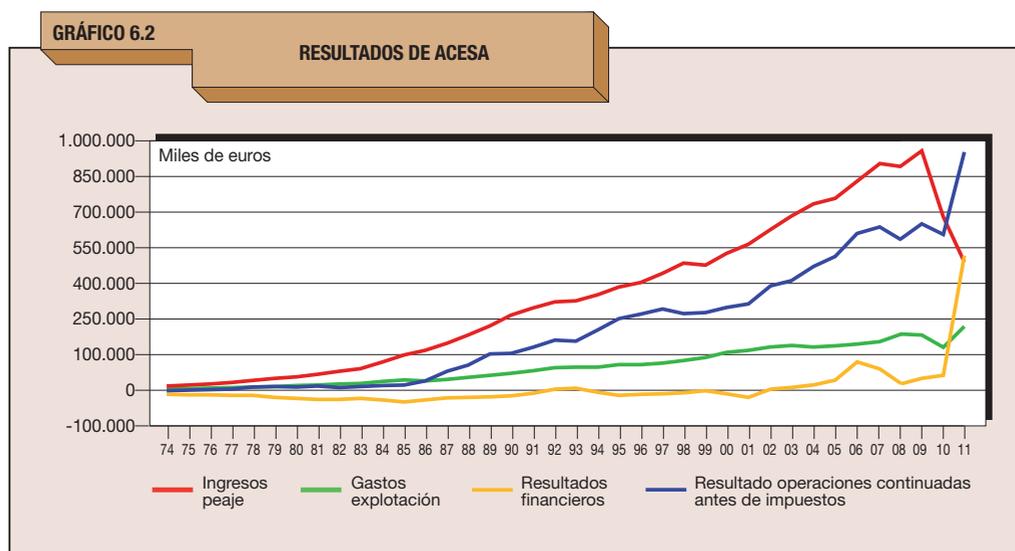
La escisión acordada fue autorizada por la Administración General del Estado por Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto y por la Generalidad de Cataluña el 12 de diciembre de 2010, produciéndose a efectos económicos y contables con fecha 1 de enero de 2010.

Los ingresos de peaje y los beneficios antes de impuestos de Acesa han disminuido 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 han sido de 615,1 millones de euros, de los que 449,8 son ingresos de peaje, 152,4 corresponden al impacto del R.D. 457/2006, de 7 de abril y resto a otros resultados. El resultado antes de impuestos ha sido de 896 millones de euros, de los que 442 millones de euros corresponden a las referidas plusvalías por venta de participaciones en Italia.

CUADRO 6.3  
Resultados de Acesa (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
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
							0,0		
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
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
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
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
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
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
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
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



## EUROPISTAS Y AP-1 EUROPISTAS

La sociedad Europistas, Concesionaria Española, S.A., se constituyó como concesionaria de la autopista Bilbao-Behobia, adjudicada por la Administración General del Estado por Decreto 542/1968, de 14 de marzo y fue transferida a la Comunidad Autónoma del País Vasco por Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre, habiendo finalizado su plazo de concesión el 5 de junio de 2003.

El 28 de junio de 2000, Europistas, Concesionaria Española, S.A., se fusionó por absorción con Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, S.A., titular de la concesión de la autopista AP-1, Burgos-Málaga, adjudicada por Decreto 1736/1974, de 30 de mayo.

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 cuenta de resultados de la concesión Bilbao-Behobia arrojó pérdidas crecientes en los primeros años de explotación, pero a partir de 1976-77 el aumento de los ingresos absorbió los gastos financieros, por lo que los saldos negativos se mantuvieron relativamente estables. 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.

Por lo que se refiere a la concesión de la autopista Burgos-Málaga, sólo se construyó 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-Málaga, quedando reducida ésta al itinerario que en la citada fecha se venía explotando, prorrogándose la concesión hasta el año 2017.

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 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.

CUADRO 6.4

### Resultados de Europistas (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
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	4.778,1	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
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
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
2007	73.029,3	3.246,4	13.560,8	62.714,9	15.956,6	-4.281,5	0,6	42.477,4
2008	71.734,0	3.707,4	16.153,4	59.288,0	16.516,0	-5.463,0	3,0	37.312,0
2009	69.229,0	3.338,0	14.596,0	57.971,0	19.485,0	-5.444,0	7,0	33.049,0
2010	68.651,1	3.189,2	15.977,5	55.862,8	17.921,0	-2.465,2	-7,5	35.469,1
2011	64.084,4	2.870,6	13.948,0	53.007,0	18.858,3	-16.753,6	8,6	17.403,7

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.

Desde el día 1 de enero de 2000, las operaciones de Eurovías se consideran realizadas, a efectos contables, por Europistas, 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, 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 ha ostentado la titularidad de la concesión.

En 2008, AP-1 Europistas alcanzó un beneficio antes de impuestos de 37,3 millones de euros siendo en 2009 de 33 millones de euros, con unos ingresos de peaje de 69,2 millones de euros.

En 2011, AP-1 Europistas ha obtenido unos ingresos de peaje de 64,1 millones de euros con un beneficio antes de impuestos de 17,4 millones de euros.

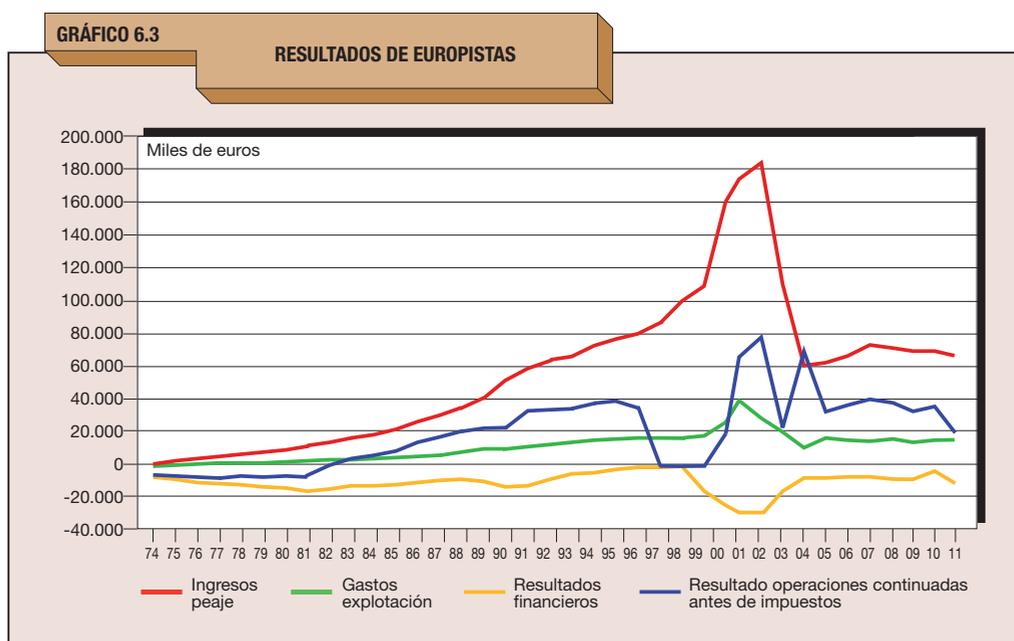
CUADRO 6.4 (bis)

**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 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
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.

El 20 de mayo de 2004, Autopista A-6, S.A., Concesionaria del Estado cambió nuevamente su denominación por Iberpistas, S.A., Concesionaria del Estado.

En 2010 el resultado antes de impuestos supuso un beneficio de 58,5 millones de euros, antes de impuestos, un 22 por 100 inferior al del año anterior.

En 2011 dicha cifra antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 39 millones de euros, un 33 por 100 inferior al del año anterior.

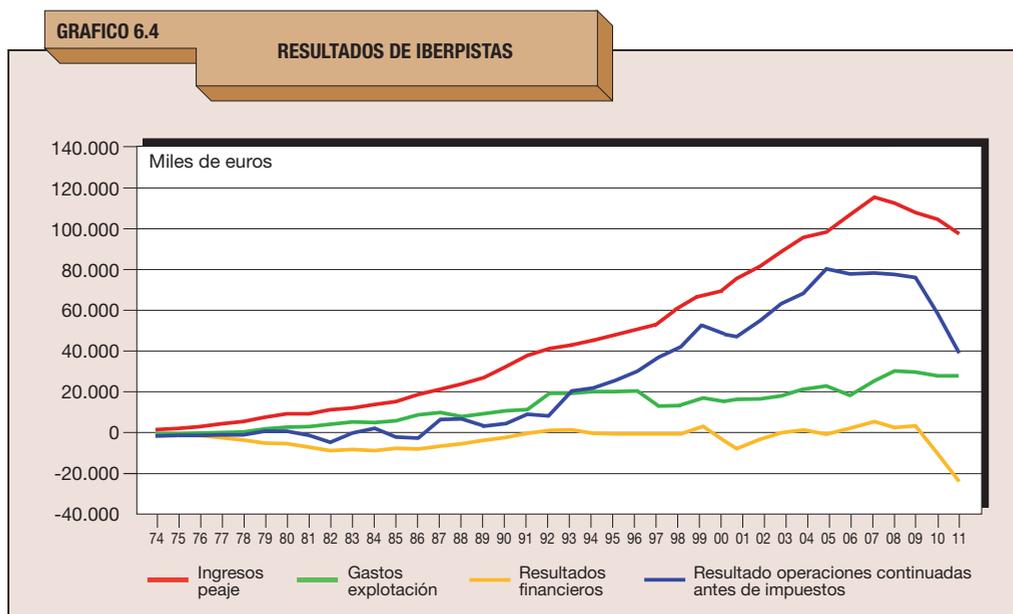
CUADRO 6.5  
Resultados de Iberpistas (miles de euros)

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
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	2.047,1	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

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 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
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
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
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
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
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
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
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
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



## 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 Jersa-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 reales decretos 1284/1981 y 2715/1982, 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.

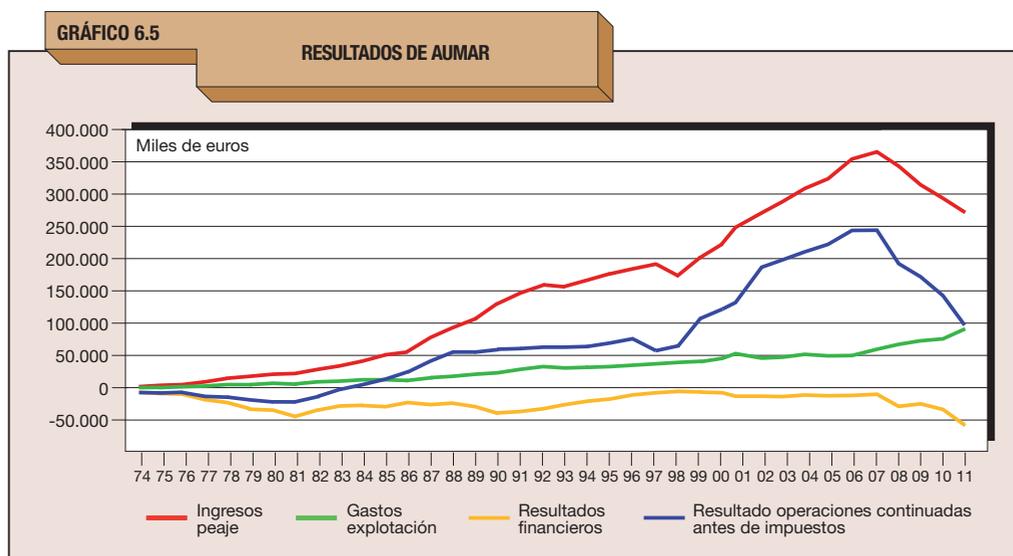
En el año 2010, Aumar ha obtenido un beneficio antes de impuestos de 143,1 millones de euros, lo que supone un 16,5 por 100 menos que en el ejercicio anterior.

En 2011 dicha cifra antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 95 millones de euros.

CUADRO 6.6  
Resultados de Aumar. (miles de euros)

Año	Sociedad	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amrtz. 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	AUMAR BÉTICA	1.164,2 710,4	0,0 0,0	362,4 185,1	801,8 525,3	— —	-2.630,6 -4.696,9	— —	-1.828,9 -4.171,6
1975	AUMAR BÉTICA	2.658,3 882,3	67,3 0,0	1.002,5 343,2	1.723,1 539,1	— —	-5.266,1 -4.070,1	— —	-3.543,0 -3.530,9
1976	AUMAR BÉTICA	3.878,3 1.584,9	93,2 0,0	1.459,3 686,4	2.512,2 898,5	— —	-7.114,2 -3.091,0	— —	-4.601,9 -2.192,5
1977	AUMAR BÉTICA	7.248,2 1.696,1	0,0 0,0	2.446,7 731,4	4.801,5 964,6	— —	-15.091,4 -3.365,7	— —	-10.289,9 -2.401,0
1978	AUMAR BÉTICA	11.352,5 2.884,9	559,5 144,2	3.231,0 1.761,0	8.681,0 1.268,1	— —	-19.634,5 -3.466,0	— —	-10.953,4 -2.197,9
1979	AUMAR BÉTICA	14.284,3 3.601,3	696,0 137,6	2.697,9 2.002,0	12.282,3 7.202,9	— —	-28.003,6 -3.904,8	9,6 266,8	-15.711,7 -1.901,0
1980	AUMAR BÉTICA	16.250,2 3.923,4	818,6 126,2	4.933,7 2.336,1	12.135,0 1.713,5	— —	-30.278,4 -4.022,0	— —	-18.143,4 -2.308,5
1981	AUMAR BÉTICA	17.819,4 4.334,5	873,9 5.390,5	3.348,2 2.522,4	15.345,0 7.202,5	— —	-36.834,8 -6.134,5	2,4 —	-21.487,4 1.068,0
1982	AUMAR BÉTICA	23.470,7 4.226,3	1.037,9 2.003,8	6.620,7 2.585,0	17.887,9 3.645,1	— —	-28.662,3 -5.517,3	136,4 42,7	-10.637,9 -1.829,5
1983	AUMAR BÉTICA	28.398,4 4.423,4	1.179,2 2.597,6	7.664,1 2.920,3	21.913,5 4.100,7	— —	-23.585,5 -4.290,6	67,3 -1,8	-1.604,7 -191,7
1984	AUMAR BÉTICA	35.338,9 4.662,1	1.258,5 2.847,0	8.735,7 3.377,7	27.861,7 4.131,4	569,8 —	-22.321,0 -4.132,0	158,7 0,6	5.129,6 0,0
1985	AUMAR BÉTICA	44.402,2 5.309,3	1.364,9 4.301,4	8.884,2 3.330,2	36.882,9 6.280,6	1.254,9 462,8	-24.510,5 -4.241,9	175,5 353,4	11.293,0 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
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
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
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
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
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
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
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

(\*) 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.



## 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 año 2011 el resultado antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 51 millones de euros.

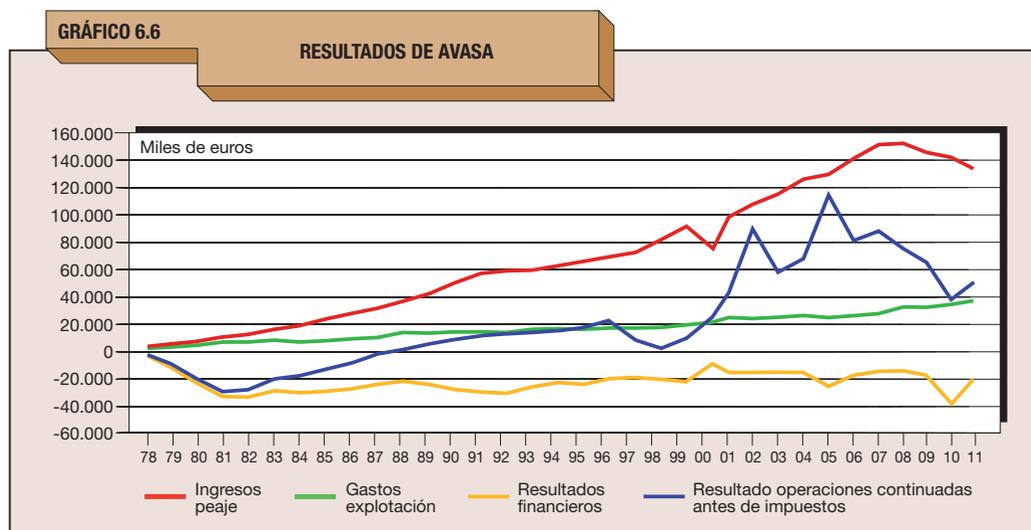
**CUADRO 6.7**  
**Resultados de Avasa (miles de euros)**

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
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

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 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
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
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
2005	129.568,0	2.656,0	25.287,0	106.937,0	20.832,0	-27.270,0	-4,0	113.371,0
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
2007	150.475,0	2.099,0	26.319,0	126.255,0	23.552,0	-17.175,0	-3,0	85.525,0
2008	152.152,2	2.187,5	33.509,7	120.830,0	30.361,0	-18.472,0	-30,0	71.967,0
2009	142.787,0	1.938,0	32.155,0	112.570,0	30.466,0	-19.851,0	-3,0	62.250,0
2010	141.430,0	2.275,0	35.532,0	108.173,0	30.557,0	-38.222,0	-4,0	39.390,0
2011	135.244,0	3.090,0	39.331,0	99.003,0	29.173,0	-18.894,0	31,0	50.967,0



## 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 los últimos años, la cuenta de resultados de la compañía, aún cuando seguía mostrando pérdidas, ofrecía una notable mejoría que auguraba la obtención de beneficios en un futuro próximo. Esa mejoría ha descansado fundamentalmente en el fuerte ritmo de aumento del tráfico captado por la autopista, con los tramos norte y sur unidos en un itinerario único.

El 30 de octubre de 2004 se produjo la venta de las acciones de Audasa (antes del Estado) a una sociedad de capital privado.

En 2010 el beneficio antes de impuestos ha sido de 95,2 millones de euros, lo que ha supuesto un aumento del 9,2 por 100 respecto al del ejercicio anterior.

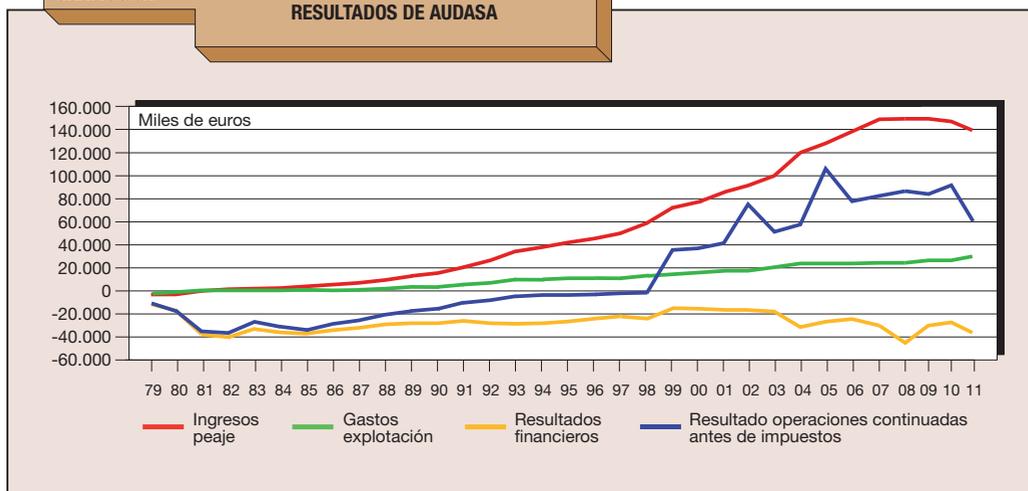
En 2011 dicha cifra antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 75,1 millones de euros, un 21,1 por 100 inferior al del año anterior.

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 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
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	5.492,1	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
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
2006	137.880,0	1.436,0	23.834,1	115.481,9	19.015,0	-17.713,0	40,5	78.794,4
2007	152.877,0	1.435,0	28.124,2	126.187,8	20.512,3	-22.937,0	910,5	83.649,0
2008	155.229,5	1.805,7	28.141,2	128.894,0	20.242,0	-19.966,0	4,0	88.690,0
2009	156.271,0	1.294,0	27.808,0	129.757,0	20.602,0	-21.644,0	-254,0	87.257,0
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
2011	144.949,0	1.516,9	31.166,5	115.299,4	14.855,5	-25.447,8	131,2	75.127,3

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 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.

El 30 de octubre de 2004 se produjo la venta de las acciones de Aucalsa a una sociedad de capital privado.

El resultado del ejercicio 2010 ha supuesto un beneficio antes de impuestos de 17,7 millones de euros, un 4,3 por 100 inferior al del ejercicio precedente.

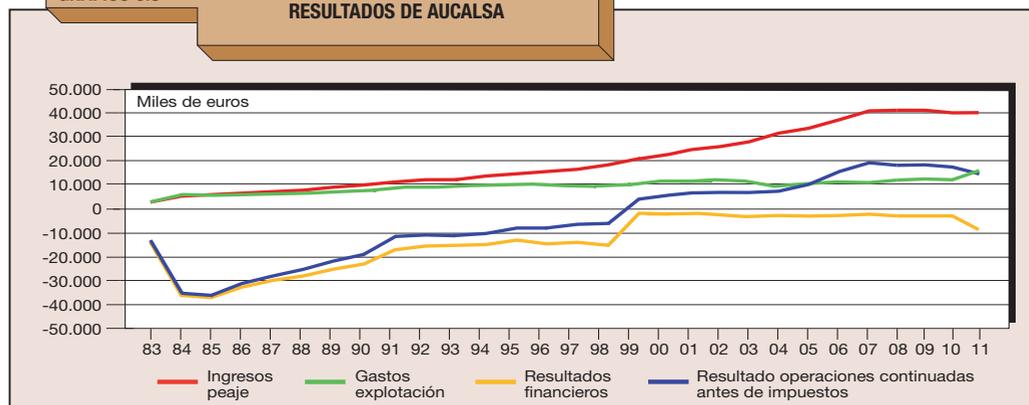
En 2011 dicha cifra antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 13 millones de euros, disminuyendo solo respecto del año anterior.

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
1983	1.765,2	254,8	1.928,1	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
2005	32.659,0	564,3	10.456,0	22.767,3	7.554,6	-3.614,5	-1.758,1	17.069,1
2006	36.755,5	520,9	10.885,6	26.390,8	8.028,3	-3.247,2	1,6	15.116,9
2007	40.485,8	761,0	10.834,6	30.412,2	8.502,4	-3.344,5	383,5	18.948,8
2008	41.030,7	840,8	12.134,4	29.737,1	8.681,0	-3.349,4	1,3	17.708,0
2009	41.963,6	767,0	11.753,4	30.977,2	9.023,4	-3.422,0	-5,9	18.525,9
2010	40.366,3	817,2	10.788,2	30.395,3	9.250,1	-3.467,6	7,0	17.684,6
2011	39.812,6	783,9	13.672,1	26.924,4	5.103,7	-8.888,4	22,4	12.954,7

GRÁFICO 6.8

RESULTADOS DE AUCALSA



## AUSOL

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.

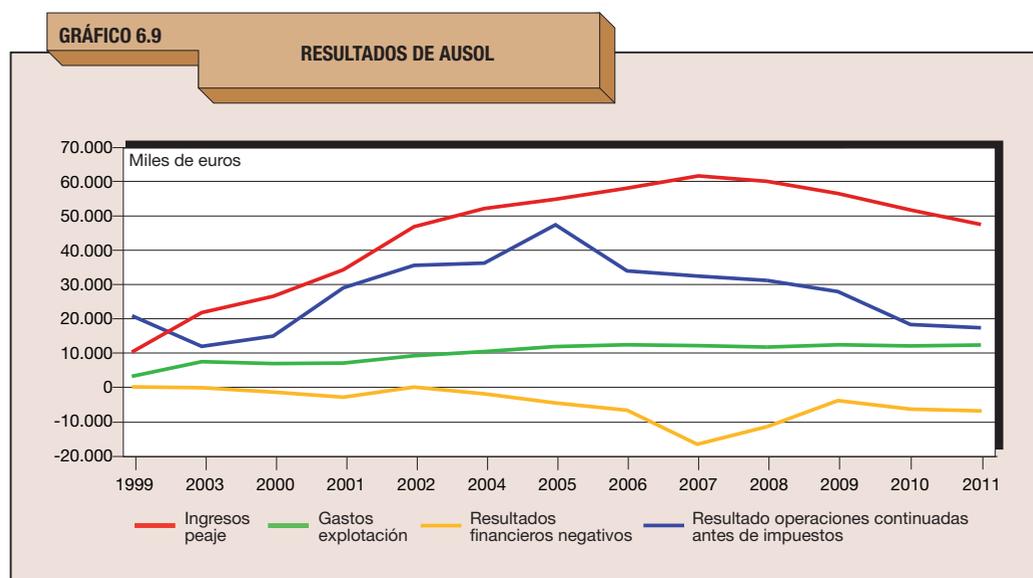
En agosto de 2002 entró en servicio la autopista Estepona-Guadiaro, obteniendo ésta unos ingresos de peaje de 2,5 millones de euros. En 2003 los ingresos de peaje de la sociedad concesionaria fueron de 46,1 millones de euros de los que 8,2 millones de euros corresponden a la autopista Estepona-Guadiaro.

En 2010 el resultado antes de impuestos ha sido de 18,9 millones de euros, menor en un 32 por 100 al del ejercicio anterior.

En 2011 dicha cifra antes de impuestos ha supuesto un beneficio de 17,4 millones de euros.

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
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
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
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
2006	63.568,1	2.410,1	12.273,6	53.704,6	8.706,6	-17.026,6	5.893,6	33.865,0
2008	60.070,8	2.897,7	12.162,8	50.805,7	8.644,8	-11.015,4	-296,3	30.849,2
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
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
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



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 de julio de 2001, habiendo obtenido en este ejercicio inicial unos ingresos de peaje de 3.728 miles de euros.

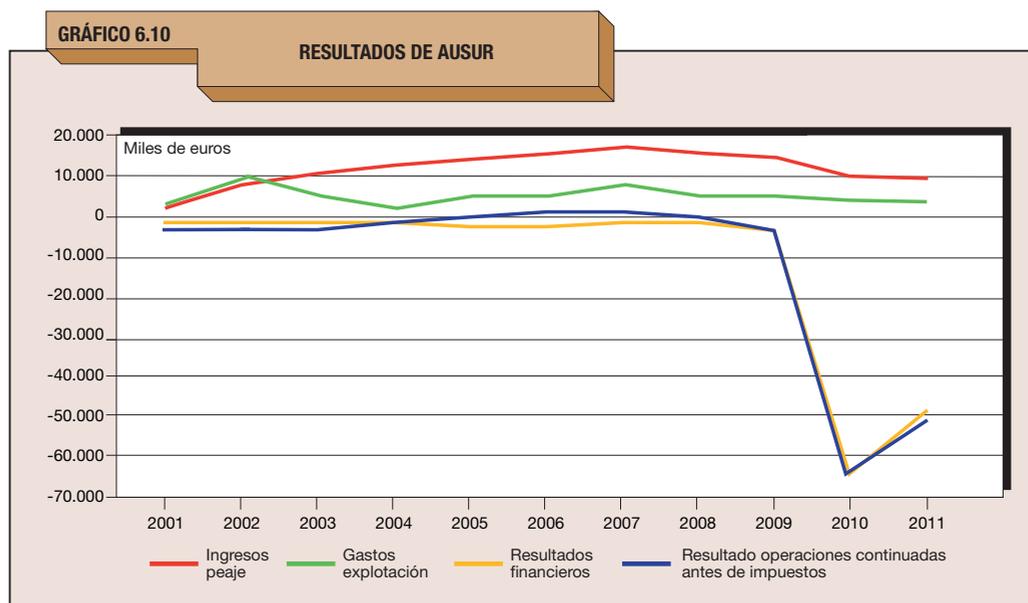
En el ejercicio 2002 obtuvo unos ingresos de peaje de 8.041 miles de euros, en 2003 de 10.085,8 miles de euros, en 2004 de 11.528,5 miles de euros y en 2005 de 12.549,9 miles de euros, con un resultado antes de impuestos ligeramente negativo de 107,2 miles de euros.

En 2006, la sociedad obtuvo por primera vez beneficios, 1.297,0 miles de euros antes de impuestos, en el ejercicio 2008, dicha cifra de beneficio fue de 370 miles de euros, experimentando en el ejercicio 2009 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 repite resultado negativo (51,6 millones de euros, de los que 45 millones corresponden al deterioro financiero por su participación en Aucosta).

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
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
2005	12.549,9	1.420,6	5.290,0	8.680,5	6.699,0	-2.302,5	213,8	-107,2
2006	13.530,7	790,5	4.828,9	9.492,3	6.791,9	-1.722,2	318,8	1.297,0
2007	14.423,8	1.081,7	6.874,4	8.631,1	6.877,3	-945,8	181,3	989,3
2008	13.300,5	557,7	4.727,3	9.130,9	6.939,8	-1.754,8	-66,3	370,0
2009	11.489,3	419,2	5.064,0	6.844,5	7.834,6	-2.723,7	202,3	-3.511,5
2010	10.253,3	406,8	4.432,4	6.227,7	8.108,6	-61.272,3	295,5	-62.857,7
2011	9.620,2	401,8	3.924,9	6.097,1	8.590,6	-49.237,4	128,8	-51.602,1



## 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.

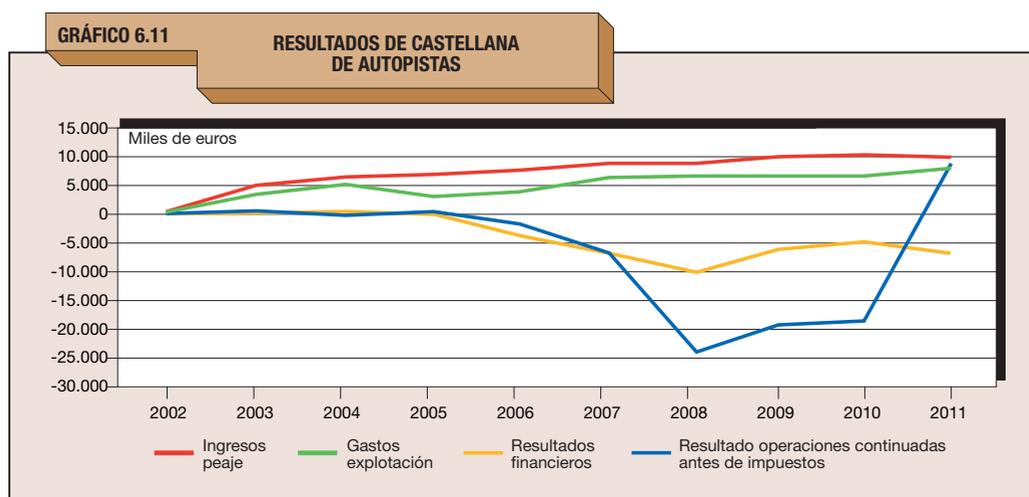
En el ejercicio de 2006 la sociedad experimentó pérdidas antes de impuestos de 1.626 miles de euros, en 2007 de 6.588,6 miles de euros, en 2008 de 24.331 miles de euros, cifra que incluye un fuerte incremento de los gastos financieros y de la amortización por las obras realizadas en la autopista AP-6.

En el año 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.

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 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
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	0,0	527,5
2004	6.229,8	0,0	5.081,5	1.148,3	1.760,0	483,0	0,1	-128,6
2005	6.606,0	78,0	3.066,0	3.618,0	3.159,0	0,0	-3,0	456,0
2006	7.380,0	3,0	3.628,0	3.755,0	1.914,0	-3.480,0	13,0	-1.626,0
2007	8.596,0	93,0	6.269,6	2.419,4	2.247,0	-6.761,0	-2,0	-6.590,6
2008	8.684,2	88,3	6.592,5	2.180,0	16.360,0	-10.151,0	0,0	-24.331,0
2009	10.123,0	0,0	6.716,0	3.407,0	17.521,0	-5.615,0	0,0	-19.729,0
2010	10.328,0	1,0	6.614,0	3.715,0	17.706,0	-5.102,0	0,0	-19.093,0
2011	10.049,0	29.471,0	8.078,0	31.442,0	15.580,0	-6.682,0	0,0	9.180,0



## ACEGA

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.

En el ejercicio 2009 obtuvo un beneficio antes de impuestos de 58 miles de euros y en 2010 de 373,8 miles de euros y en 2011 de 807,4 miles de euros.

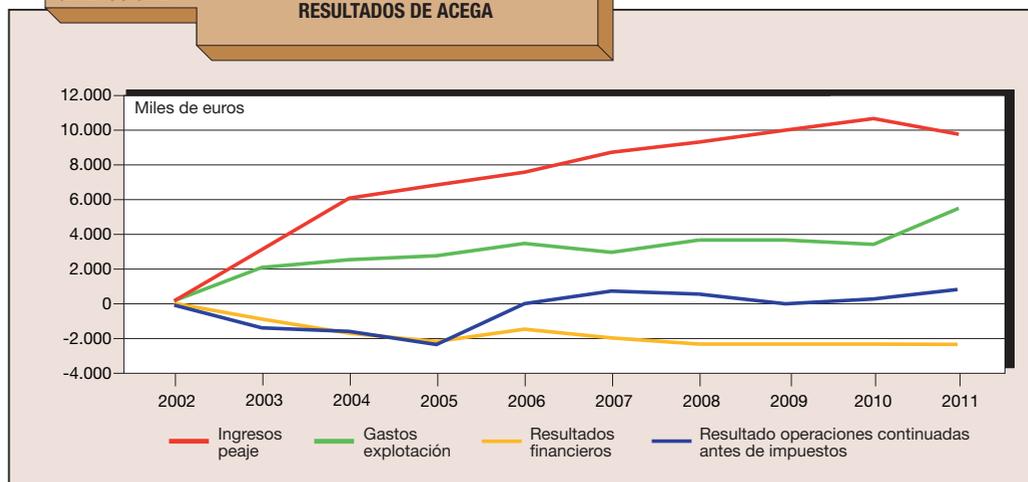
CUADRO 6.13

### Resultados de Acega (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos e imputación subvenciones	Gastos explotación y amtz. otro inmoviliz.	Resultado explotación antes de 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
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
2005	6.600,6	35,6	2.638,5	3.997,7	4.949,3	-2.058,9	665,4	-2.345,1
2006	7.432,8	28,2	3.437,9	4.023,1	3.501,2	-1.266,3	686,7	-57,7
2006	8.744,9	174,8	3.141,1	5.778,6	3.712,0	-1.952,5	734,8	848,9
2008	9.263,9	1.123,2	3.734,8	6.652,3	3.735,9	-2.241,6	0,0	674,8
2009	9.921,7	1.161,2	3.663,1	7.419,8	5.059,2	-2.302,3	0,0	58,3
2010	10.384,4	1.219,3	3.592,8	8.010,9	5.285,4	-2.402,1	50,4	373,8
2011	9.906,5	682,0	5.601,1	4.987,4	1.888,8	-2.334,1	42,9	807,4

GRÁFICO 6.12

### RESULTADOS DE ACEGA



## AULESA

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 el ejercicio 2006, estos ingresos crecieron en mayor medida que en ejercicios anteriores, al 13,3 por 100.

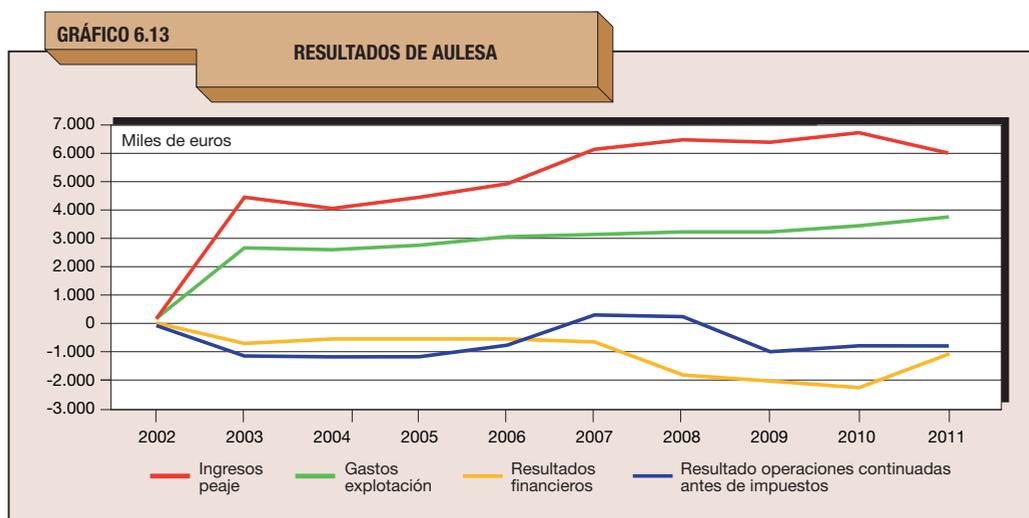
En el ejercicio de 2008 dichos ingresos experimentaron un incremento del 6,6 por 100, con un beneficio antes de impuestos, de 280 miles de euros en relación al año anterior.

En el ejercicio de 2010 los ingresos fueron de 6.064 miles de euros, con un resultado negativo de 796 miles de euros.

En 2011 dichas cifras fueron de 6.785 miles de euros de ingresos de peaje, con un resultado negativo de 801 miles 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
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	0,0	-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
2005	4.342,0	77,0	2.729,0	1.690,0	2.294,0	-507,0	0,0	-1.111,0
2006	4.920,0	52,0	2.999,0	1.973,0	2.305,0	-522,0	0,0	-854,0
2007	6.111,0	84,0	3.103,8	3.091,2	2.297,0	-566,0	32,0	260,2
2008	6.513,3	62,8	3.250,0	3.326,1	2.362,0	-1.836,0	1.151,9	280,0
2009	6.379,0	62,0	3.095,0	3.346,0	2.368,0	-1.959,0	0,0	-981,0
2010	6.785,0	61,0	3.348,0	3.498,0	2.386,0	-2.271,0	363,0	-796,0
2011	6.037,0	70,0	3.638,4	2.468,6	2.147,0	-1.123,0	0,4	-801,0



## HENARSA

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, obteniéndose unos ingresos de 2.247,2 miles de euros hasta el cierre de ese ejercicio.

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 el ejercicio 2006, estos ingresos crecieron en mayor medida que en ejercicios anteriores, al 29,2 por 100.

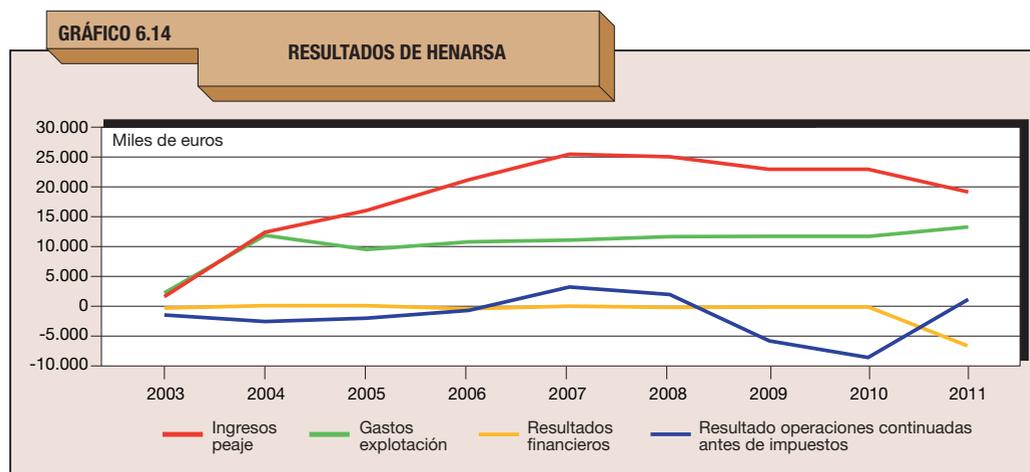
En el ejercicio 2008 los ingresos de peaje cayeron un ligero 2 por 100, obteniendo un resultado positivo antes de impuestos de 1.989,8 miles de euros.

En el año 2010, los ingresos de peaje fueron de 22,6 millones de euros, experimentando unas pérdidas de 9,1 millones de euros.

En 2011 dichas cifras fueron de 19.200 miles de euros de ingresos de peaje, con un resultado positivo de 1.051 miles de euros.

CUADRO 6.15  
Resultados de Henarsa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos, imputación subvenciones y cuenta compensación	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	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
2005	16.231,0	758,0	10.096,0	6.893,0	8.627,0	-51,0	401,0	-1.384,0
2006	20.975,4	742,0	11.464,1	10.253,3	11.337,1	-10,0	405,2	-688,6
2007	25.470,0	1.180,0	11.344,0	15.306,0	11.837,0	212,0	-66,0	3.615,0
2008	24.971,6	1.106,2	11.658,0	14.419,8	12.561,0	131,0	0,0	1.989,8
2009	22.784,0	1.121,0	11.469,0	12.436,0	18.813,0	-142,0	0,0	-6.519,0
2010	22.592,0	939,0	11.141,0	12.390,0	21.225,0	-254,0	0,0	-9.089,0
2011	19.182,0	17.234,3	12.566,3	23.850,0	15.917,0	-6.882,0	0,0	1.051,0



## 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, año en el que obtuvieron unos ingresos de peaje de 12.136,6 miles de euros.

En el año 2005 dichos ingresos fueron de 16.981,3 miles de euros, y en el ejercicio 2006, de 21.810,7 miles de euros, con un crecimiento del 28,4 por 100.

En el ejercicio de 2008 los ingresos bajaron un 4 por 100 respecto al año anterior, obteniendo un resultado negativo antes de impuestos de 7,9 millones de euros.

En el año 2010 los ingresos de peaje alcanzaron la suma de 21,6 millones de euros, y las pérdidas antes de impuestos 15,5 millones de euros.

En el año 2011 los ingresos de peaje alcanzaron la suma de 21,6 millones de euros, y las pérdidas antes de impuestos 2,0 millones de euros.

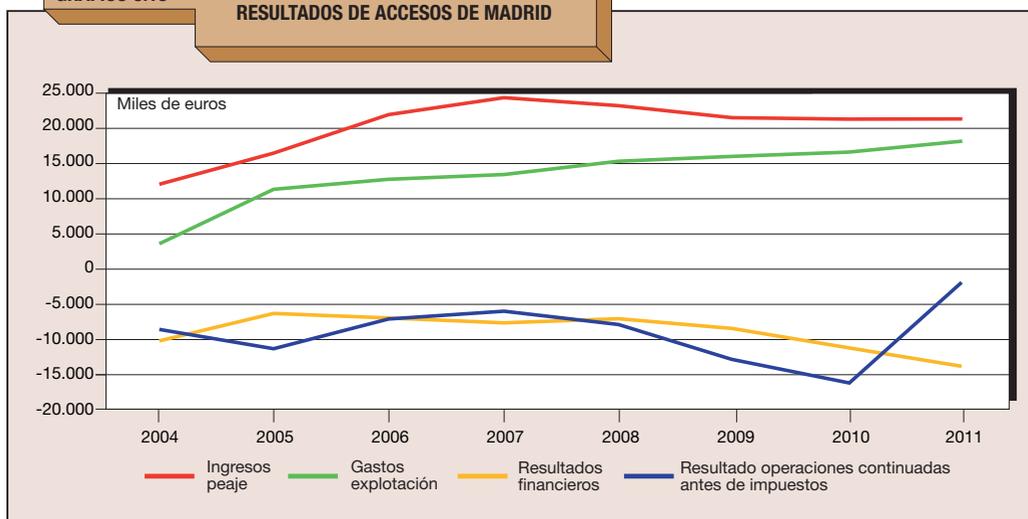
CUADRO 6.16

Resultados de Accesos a Madrid (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
2004	12.136,6	2.217,7	3.460,3	10.894,0	9.941,5	-10.218,0	33,2	-9.232,3
2005	16.981,3	2.727,0	11.297,9	8.410,4	12.917,3	-6.169,9	20,4	-10.656,4
2006	21.810,7	3.878,0	12.493,9	13.194,8	13.462,3	-7.036,4	196,4	-7.107,5
2007	24.216,0	4.200,1	12.973,1	15.443,0	13.933,0	-7.621,1	194,7	-5.916,4
2008	23.240,9	4.495,5	15.184,5	12.551,9	13.388,5	-7.186,2	116,7	-7.906,1
2009	21.848,0	3.840,0	16.029,3	9.658,7	13.572,5	-8.623,4	146,0	-12.391,2
2010	21.596,4	3.887,9	16.173,1	9.311,2	13.867,1	-11.083,2	131,7	-15.507,4
2011	21.630,2	22.253,3	17.840,1	26.043,4	14.712,2	-13.459,2	135,5	-1.992,5

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, obteniendo hasta finales de ese ejercicio 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.

Los ingresos de peaje siguieron creciendo en 2007, un 32 por 100, hasta 22.886 miles de euros.

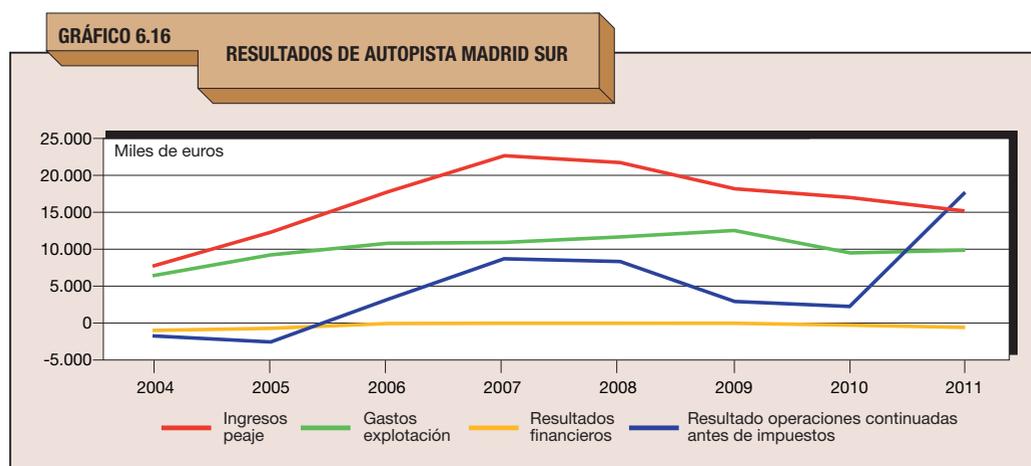
El beneficio antes de impuestos en 2008 fue de de 8,3 millones de euros, en 2009 de 2,7 millones de euros, y en 2010 de 2,3 millones de euros.

En el ejercicio 2011 obtuvo un beneficio antes de impuestos de 17,5 millones de euros.

CUADRO 6.17

Resultados de Autopista Madrid Sur (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
2004	7.924,0	436,0	6.481,0	1.879,0	2.587,0	-1.152,0	0,0	-1.860,0
2005	12.151,0	1.220,0	8.979,0	4.392,0	6.103,0	-829,0	0,0	-2.540,0
2006	17.315,8	2.020,5	10.380,3	8.956,0	5.864,0	-107,0	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
2008	21.986,7	2.730,2	11.784,7	12.932,2	4.641,7	28,0	0,0	8.318,5
2009	19.346,8	2.638,4	12.031,8	9.953,4	7.297,7	46,7	0,0	2.702,4
2010	17.639,5	2.694,3	9.505,0	10.828,8	7.738,7	-511,7	-238,1	2.340,3
2011	14.941,7	16.545,5	9.886,0	21.601,2	315,1	-470,1	-3.341,7	17.474,3



## 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, cifra que ha alcanzado los 5.713,6 miles de euros en el presente ejercicio.

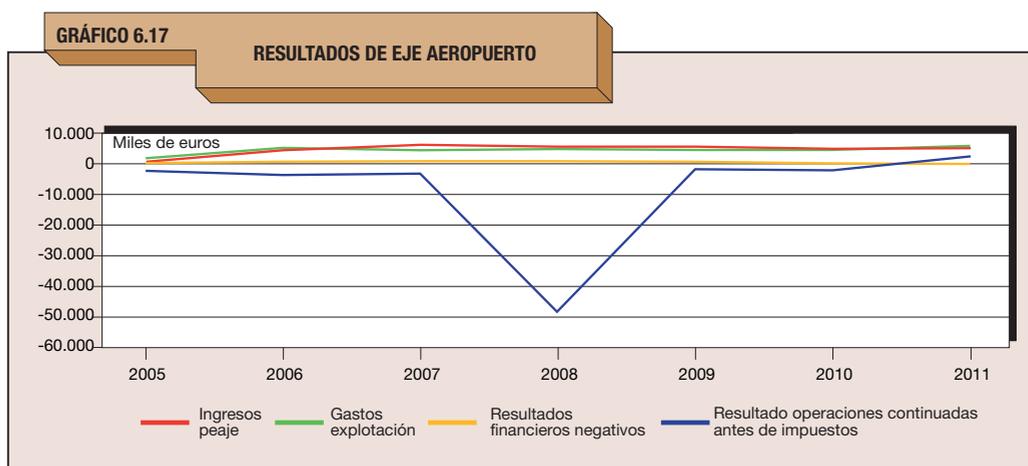
En el ejercicio de 2008, contabilizó un deterioro de su inversión de 48 millones de euros, por lo que arrojó un fuerte resultado negativo.

En el año 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, y en el presente ejercicio dichas cifras han ascendido a 4.713 miles de euros y 2.393 miles de euros de pérdidas.

En el año 2011, los ingresos de peaje fueron de 4.375,5 miles de euros, con un beneficio antes de impuestos de 1.725,3 miles de euros.

CUADRO 6.18  
Resultados de Eje Aeropuerto (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
2005	620,2	291,0	1.660,4	-749,2	2.449,0	111,4	0,6	-3.086,2
2006	4.813,8	598,9	5.256,2	156,5	4.993,2	368,1	48,3	-4.420,3
2007	5.713,6	180,5	4.320,0	1.574,1	5.191,1	596,8	-968,2	-3.988,4
2008	5.488,6	427,9	4.815,9	1.100,6	3.044,6	787,4	-48.000,0	-49.156,6
2009	5.021,2	525,3	4.938,3	608,2	2.749,5	417,3	0,0	-1.724,0
2010	4.713,3	189,3	4.792,4	110,2	2.790,8	287,5	0,0	-2.393,1
2011	4.376,5	4.960,1	5.183,5	4.153,1	2.846,6	418,8	0,0	1.725,3



## 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 euros.

En 2008 los ingresos de peaje fueron de 18.318,7 miles de euros, con un resultado positivo antes de impuestos de 2,1 millones de euros.

En el año 2009 el resultado positivo antes de impuestos ha sido algo menor: 1,1 millones de euros.

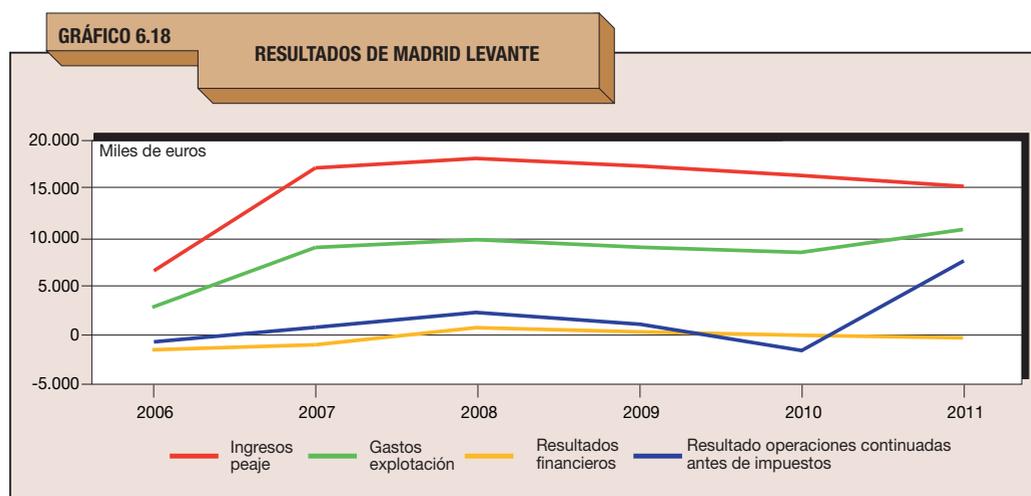
En el año 2010 ha obtenido un resultado negativo de 1.009,3 miles de euros.

En el año 2011 ha obtenido un resultado positivo de 7.252 miles de euros.

CUADRO 6.19

Resultados de Madrid Levante (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
2006	6.464,0	323,0	2.982,0	3.805,0	3.270,0	-750,0	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
2008	18.318,7	1.020,0	10.053,7	9.285,0	7.655,0	461,0	0,0	1.169,0
2009	17.896,0	801,0	9.022,0	9.675,0	8.774,0	165,0	0,0	1.066,0
2010	15.807,9	868,9	8.479,1	8.197,7	9.193,5	-13,5	0,0	-1.009,3
2011	15.008,1	9.378,5	11.089,6	13.297,0	5.699,0	-346,0	0,0	7.252,0



## 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 ha sido, en realidad, el primer año de explotación, obteniendo una cifra de ingresos de peaje de 5.187,7 miles de euros.

En el año 2008 alcanzó una cifra de ingresos de peaje de 4.553 miles de euros.

En el ejercicio 2010 dichos ingresos bajaron hasta 3.307,9 miles de euros, por lo que la sociedad concesionaria continuó bajo el umbral de pérdidas.

En el año 2011 ha obtenido un resultado negativo de 3 millones de euros.

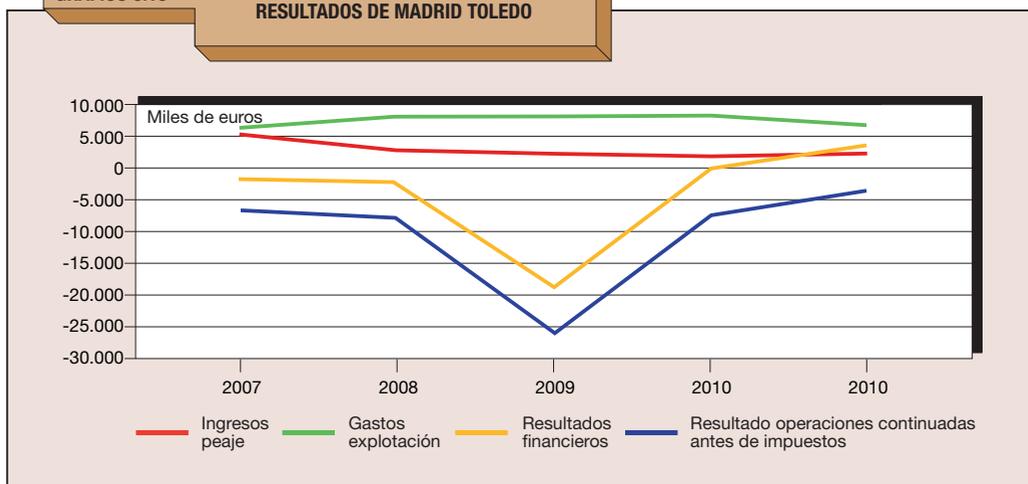
CUADRO 6.20

Resultados de Madrid Toledo (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
2007	5.187,7	0,0	5.857,7	-670,0	5.195,6	-1.097,0	-3,1	-6.965,7
2008	4.553,0	1.331,5	7.178,6	-1.294,1	4.983,8	-1.241,8	7,7	-7.512,0
2009	3.737,9	1.033,9	7.273,0	-2.501,2	5.519,7	-18.577,1	-34,7	-26.632,7
2010	3.307,9	1.600,5	6.908,2	-1.999,8	6.366,5	334,8	-10,7	-8.042,2
2011	2.670,4	4.378,3	6.332,5	716,2	7.335,9	3.627,6	0,0	-2.992,1

GRÁFICO 6.19

RESULTADOS DE MADRID TOLEDO



## AUCOSTA

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

Comenzó su explotación el 29 de marzo de 2007, siendo sus ingresos de peaje del ejercicio, de 7.449,1 miles de euros.

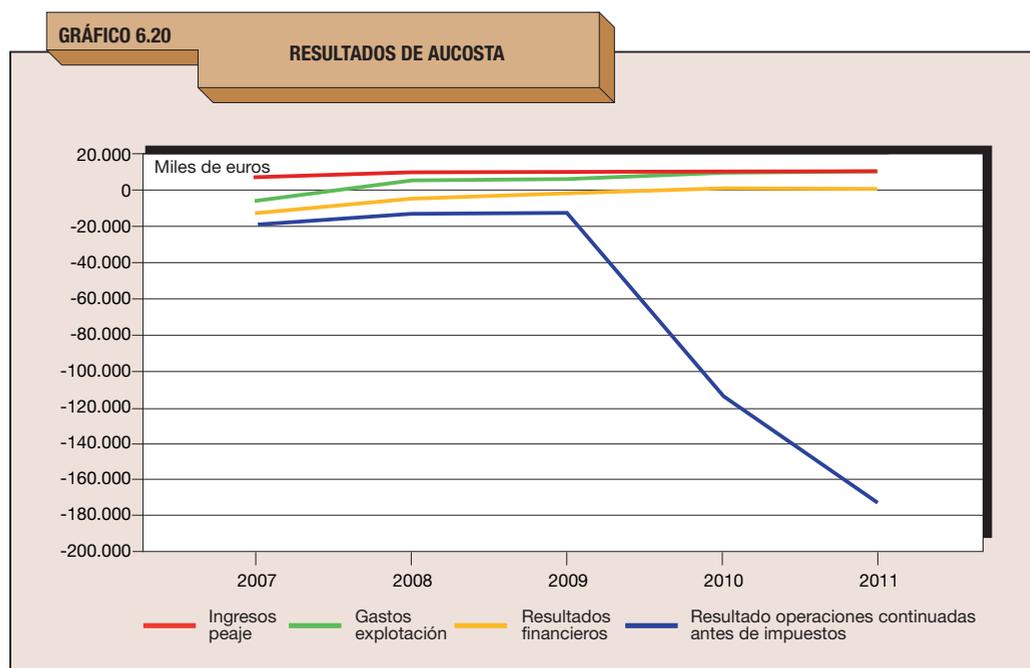
En el año 2008 ha obtenido una cifra de ingresos de peaje de 9.699,1 miles de euros. Esta cifra ha sido de 8,7 millones de euros en 2009.

En el ejercicio 2010 ha contabilizado pérdidas de 114,5 millones de euros, cifra que incluye un deterioro de 101,4 millones de euros del valor de la concesión.

En el año 2011 las pérdidas contabilizadas ascienden a 171 millones de euros (161,5 por deterioro en el valor de la concesión).

CUADRO 6.21  
Resultados de Aucosta (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
2007	7.449,1	19,9	-2.117,1	9.586,1	13.474,1	-11.061,3	41,7	-14.907,6
2008	9.699,1	21,9	6.224,1	3.496,9	12.283,4	-4.544,8	41,2	-13.290,1
2009	8.658,9	542,0	7.260,0	1.940,9	14.056,6	-1.535,8	225,0	-13.426,5
2010	8.226,6	999,6	8.277,3	948,9	15.752,3	1.651,8	-101.351,7	-114.503,3
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



## CIRALSA

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 han alcanzado los 431 mil euros.

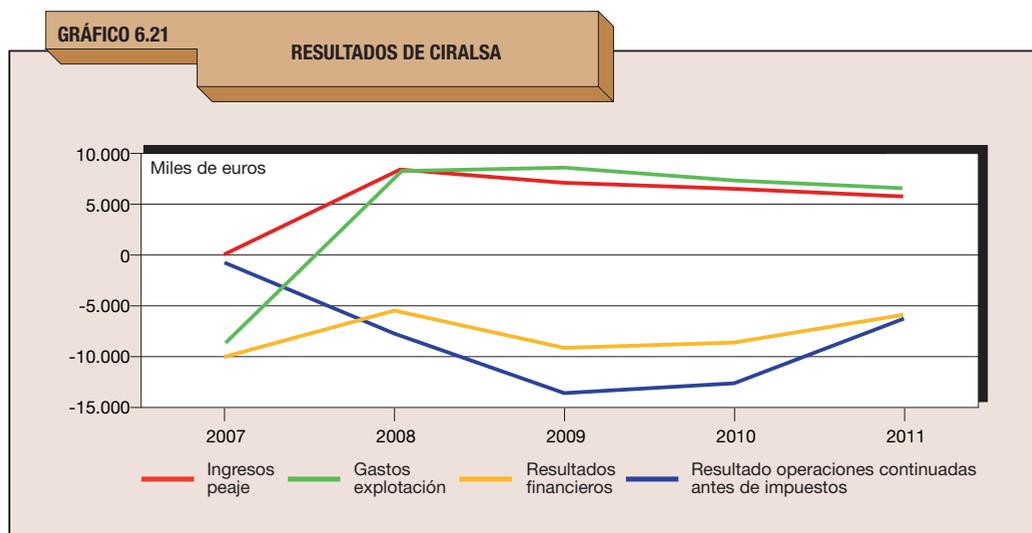
En el año 2008 ha obtenido una cifra de ingresos de peaje de 8.731,9 miles de euros, cifra que ha descendido a 7.155 miles de euros en 2009.

En el año 2010 los ingresos de peaje fueron de 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.

CUADRO 6.22  
Resultados de Ciralsa (miles de euros)

Año	Ingresos peaje	Otros ingresos, imputación subvenciones y cuenta compensación	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
2007	431,1	410,2	-8.514,7	9.356,0	1.095,4	-9.777,4	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
2009	7.155,1	2.864,3	8.454,5	1.564,9	6.059,2	-8.912,6	0,0	-13.406,9
2010	6.397,1	2.878,2	6.828,9	2.446,4	6.661,0	-8.303,1	0,5	-12.517,2
2011	5.768,3	7.903,3	6.390,4	7.281,2	7.232,7	-6.732,0	0,5	-6.683,0



# GUADALCESA

La sociedad, se constituyó mediante escritura pública el día 3 de noviembre de 2006, 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, adjudicada mediante Orden FOM2942/2006 de 11 de septiembre (B.O.E. nº 231, de 27 de septiembre), y modificada parcialmente 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, 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.

La Orden FOM/3406/2010, de 2 de diciembre, por la que se modifican determinados términos de la concesión, establece diferentes medidas para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto.

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.

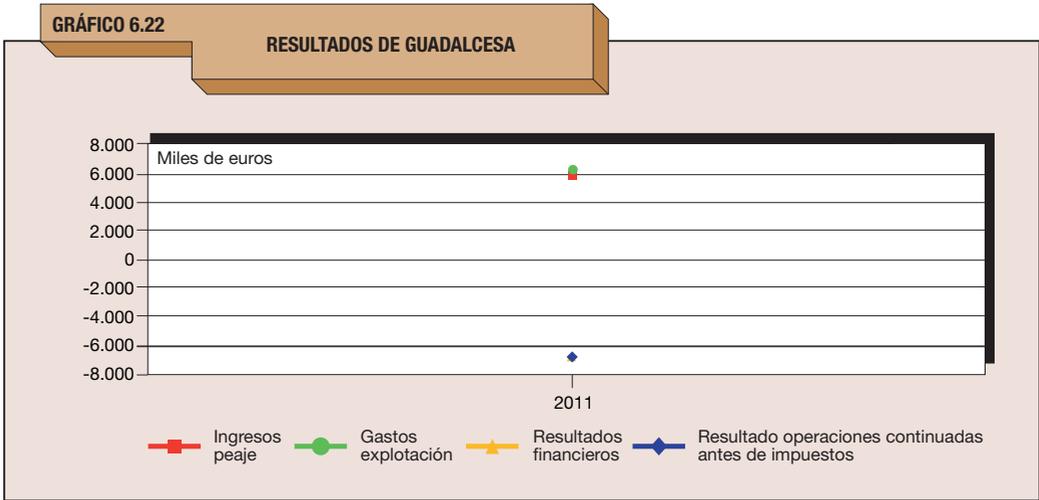
Se concede una prórroga en el período concesional de diecisiete meses.

El 28 de octubre de 2011 se inició la explotación de la autopista.

En el año 2011 los ingresos de peaje han sido de 1.301,2 miles 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 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
2011	1.301,2	62,8	428,3	935,7	867,3	92,5	0,0	160,9



## B. SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS

### AUDENASA

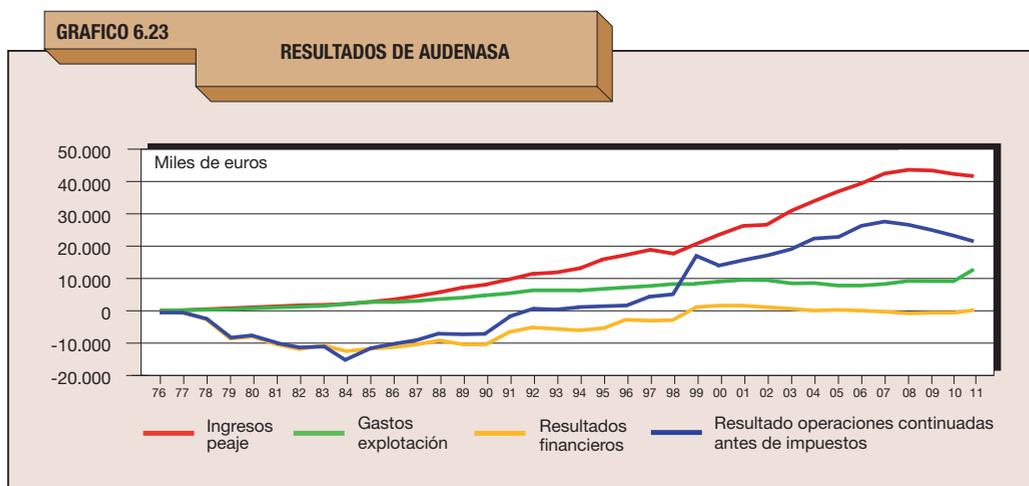
La Diputación Foral de Navarra otorgó a Autopistas de Navarra, S.A. (Audenasa) la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje entre Irurzun y el enlace con la autopista del Ebro. Su puesta en servicio se produjo entre los años 1976 y 1980, habiéndose completado 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 año 2011 el resultado antes de impuestos alcanzó la cifra de 21,7 millones de euros, con un ligero decrecimiento respecto del año precedente.

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 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
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



## 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 ha dado 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. Al igual que en anteriores ejercicios, en aplicación de las Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, en 1998 se activaron como mayor valor de la autopista las pérdidas del ejercicio, hasta que en el año 1999 la sociedad obtuvo beneficios por primera vez, los cuales se han mantenido los años siguientes.

En 2009 los ingresos de peaje ascendieron a 25.237,8 miles de euros y el resultado antes de impuestos a 8.006,1 miles de euros.

En 2011 estas cifras han sido de 23.134,7 miles de euros y 2.708,4 miles de euros, respectivamente.

CUADRO 6.25

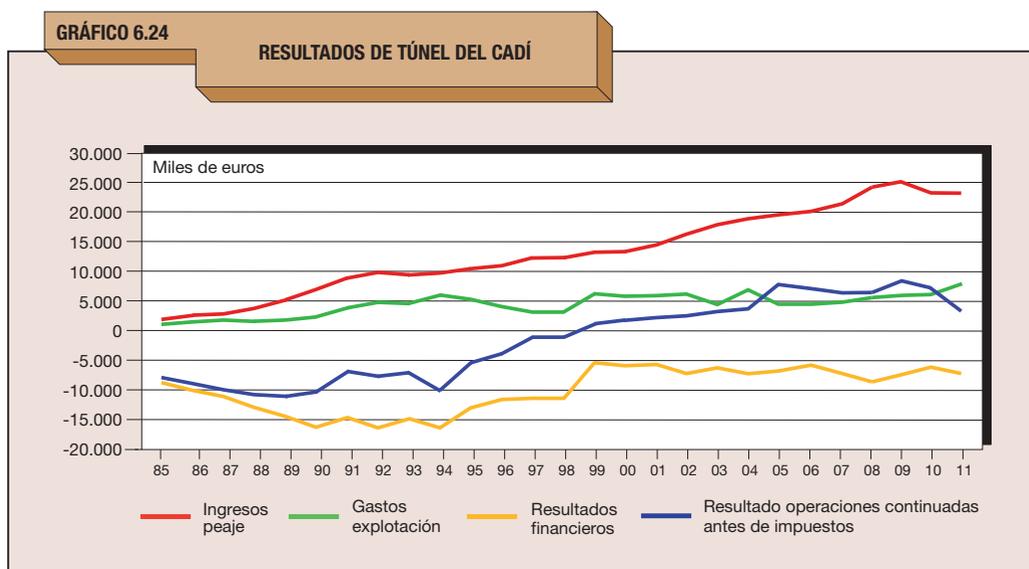
Resultados de Túnel del Cadí (miles de euros)

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
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

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 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
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



## 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.

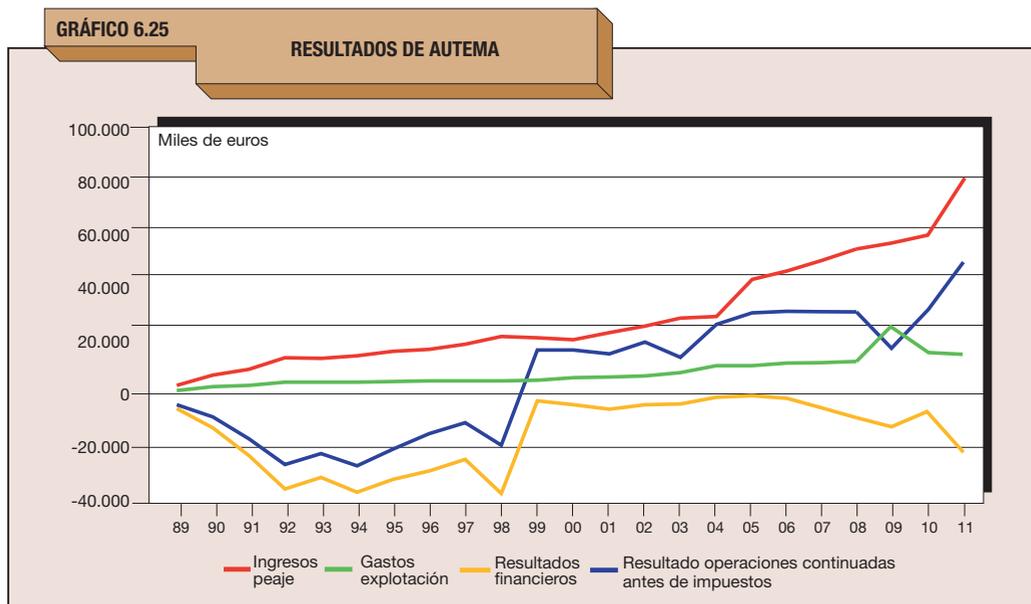
En 2009 los ingresos de peaje ascendieron a 48,5 millones de euros y el resultado antes de impuestos a 13,6 millones de euros, que ha supuesto una disminución del 45 por 100 respecto a 2008 a causa de la constitución en 2010 de una dotación a la provisión para impuestos de 16,3 millones de euros.

En 2011 los ingresos de peaje han sido de 78,7 millones de euros y el resultado antes de impuesto de 47,5 millones de euros.8

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 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
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

(\*) En la cifra de ingresos de peaje se incluyen 28.535 millones de euros de compensación de la Generalidad de Cataluña.



## TABASA

La sociedad Tunels i Accessos de Barcelona, Societat Anonima Concesionaria (Tabasa), es 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.

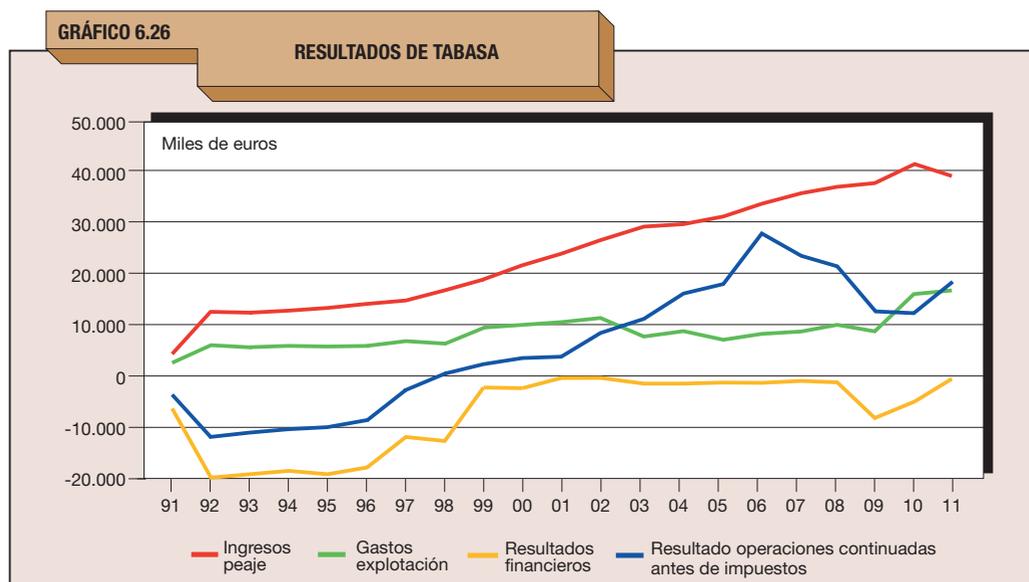
La cuenta de pérdidas y ganancias en el medio año inicial de la explotación (1991) arrojó un resultado negativo de la actividad ordinaria de 4,31 millones de euros, y un resultado extraordinario también negativo de 0,07 millones de euros. No obstante, en virtud de las Ordenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, dicha pérdida fue capitalizada como mayor inversión de la autopista. En el ejercicio de 1992, las pérdidas de 12,75 millones de euros fueron también capitalizadas en virtud de dichas disposiciones, e igualmente las del año 1993 por 11,86 millones de euros, las de 1994 por 11,17 millones de euros, y las de 1995 por 10,78 millones de euros.

En 1998 los ingresos de peaje aumentaron un 14,1 por 100 y las pérdidas del ejercicio disminuyeron en un 95,1 por 100 respecto al anterior ejercicio. Estas últimas, por valor de apenas 0,17 millones de euros, fueron capitalizadas como en años precedentes. 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 ha mantenido este signo.

En 2011 los ingresos de peaje alcanzaron la cifra de 38,2 millones de euros, dando un resultado antes de impuestos de 16,3 millones de euros.

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 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
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



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, cuyas obras fueron finalizadas a principios del ejercicio de 1992, iniciándose así la fase de explotación de la concesión. Posteriormente el Decreto 344/1994, de 14 de octubre, de la Generalidad de Cataluña, amplió la concesión con el tramo Sitges-Vendrell, el cual se puso en servicio el 21 de mayo de 1998.

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 1993, el resultado de explotación mejoró un 17,3 por 100 respecto al ejercicio anterior, capitalizándose 12,64 millones de euros de esas pérdidas, en virtud de las mencionadas disposiciones. El año 1994, los ingresos de peaje experimentaron un aumento del 13,4 por 100, lo que junto a una fuerte reducción en los gastos financieros, dio como resultado que las pérdidas del ejercicio quedaran reducidas a 4,73 millones de euros, que como en años anteriores se activaron como mayor valor de la autopista. En el año 1995 los ingresos de peaje crecieron un 4,6 por 100 y las pérdidas, 5,24 millones de euros, fueron igualmente capitalizadas en virtud de las mencionadas órdenes del Ministerio de Hacienda.

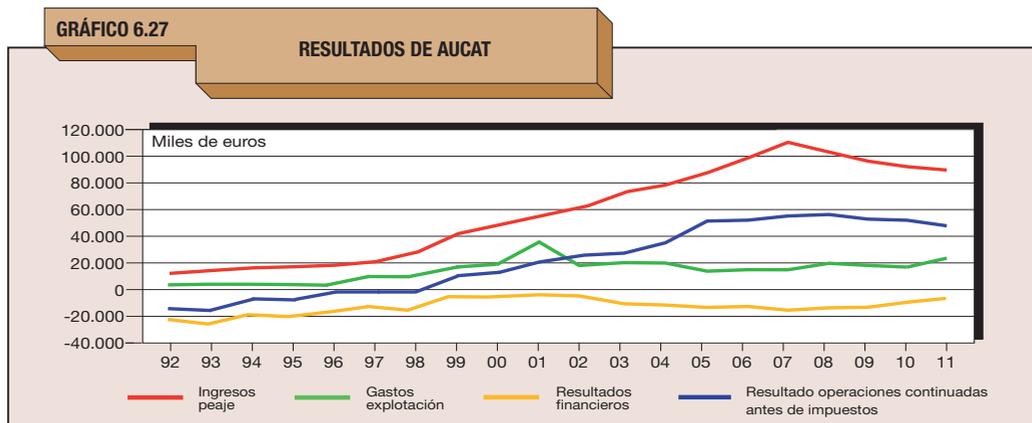
En el año 1997 los ingresos de peaje superaron en 2,28 millones de euros a los del año anterior, lo que, junto a una fuerte disminución en los gastos financieros, condujo a un resultado negativo de 0,10 millones de euros, capitalizado como en años anteriores.

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 2011 ha obtenido un resultado antes de impuestos de 46 millones de euros, algo menor al del año anterior.

**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



## 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 obtuvo unos ingresos de peaje de 3,48 millones de euros y un beneficio de 0,06 millones de euros. A partir de este año el resultado antes de impuestos de la sociedad ha sido positivo.

En el ejercicio de 2009 los ingresos de peaje alcanzaron la cifra de 6,3 millones de euros, con un beneficio antes de impuesto de 2,4 millones de euros, prácticamente el mismo del año anterior.

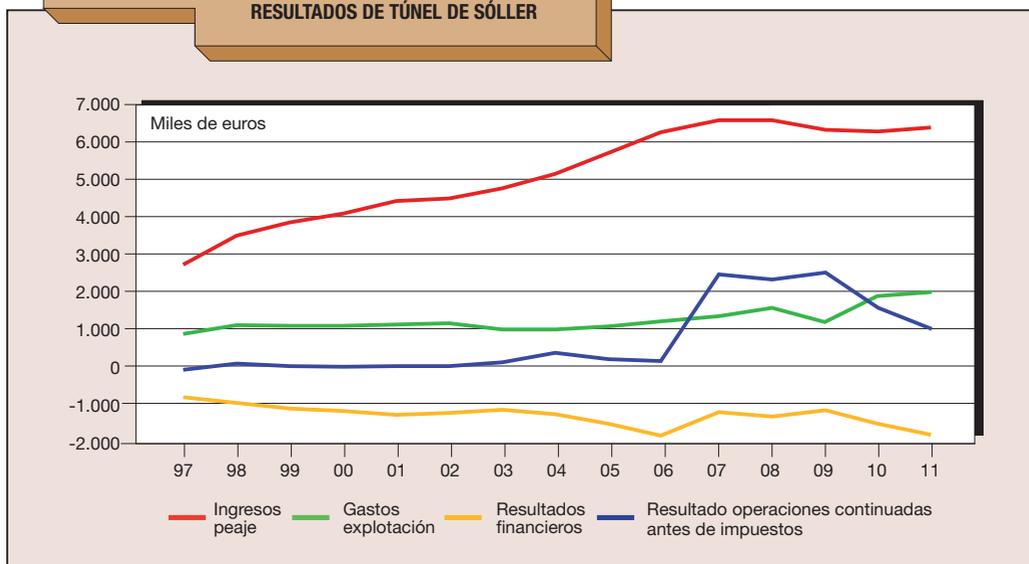
En el ejercicio de 2011 dichas cifras fueron de 6,4 millones de euros y de 0,94 millones de euros, respectivamente.

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 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
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

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.

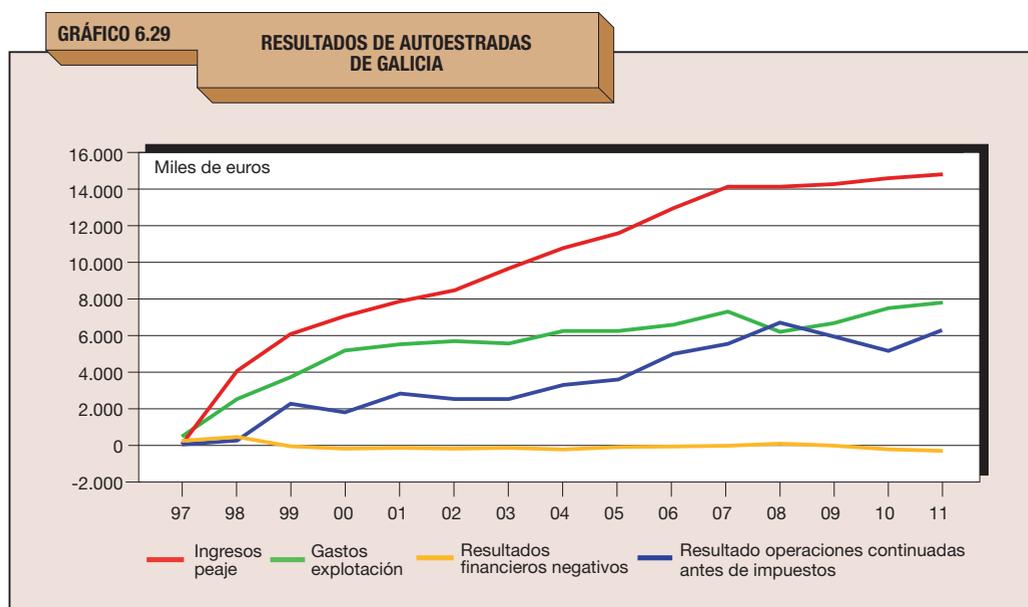
La apertura al tráfico de la autopista A Coruña-Carballo se produjo el 31 de diciembre de 1997. En el primer ejercicio completo de explotación ingresó peajes por 3,88 millones de euros con un resultado antes de impuestos de 0,13 millones de euros. En el año 2000 los ingresos de peaje crecieron un 16,9 por 100 y el resultado antes de impuestos fue de 1,60 millones de euros.

En 2010 los ingresos de peaje de 14,8 millones de euros han producido un resultado antes de impuestos, de 5,2 millones de euros, que significa una estabilidad en las cifras respecto del año precedente.

En el ejercicio de 2011 los ingresos de peaje alcanzaron la cifra de 14,9 millones de euros, con un beneficio antes de impuesto de 6,3 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 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
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



## 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 3.541,3 miles de euros en 2004.

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.

En el ejercicio de 2010, los ingresos de Túneles de Artxanda incluyen los de peaje hasta 29 de octubre de 2010, fecha en la que la concesión revirtió a la Diputación Foral de Vizcaya 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. Desde dicha fecha la sociedad realiza la explotación como gestión encargada de la referida Diputación.

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.

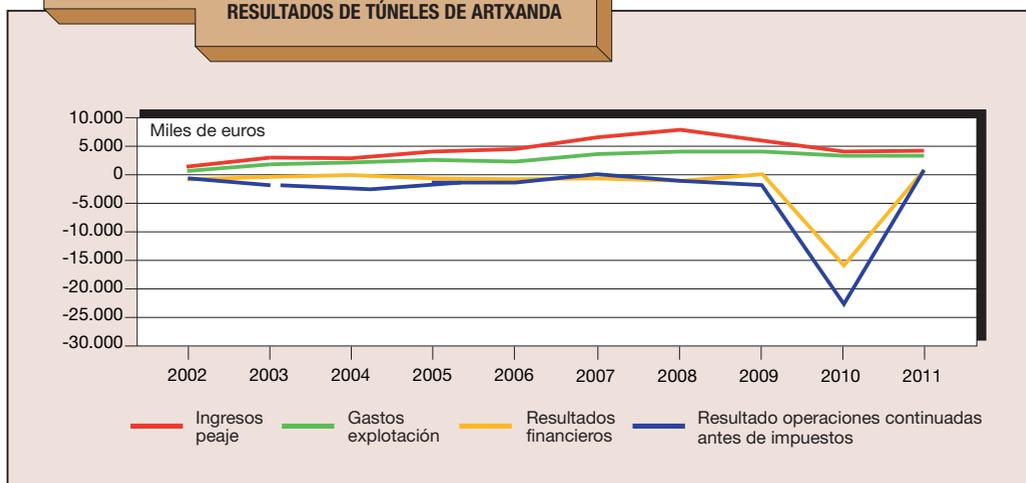
CUADRO 6.31

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 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
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

GRÁFICO 6.30

RESULTADOS DE TÚNELES DE ARTXANDA



## BIDEGI

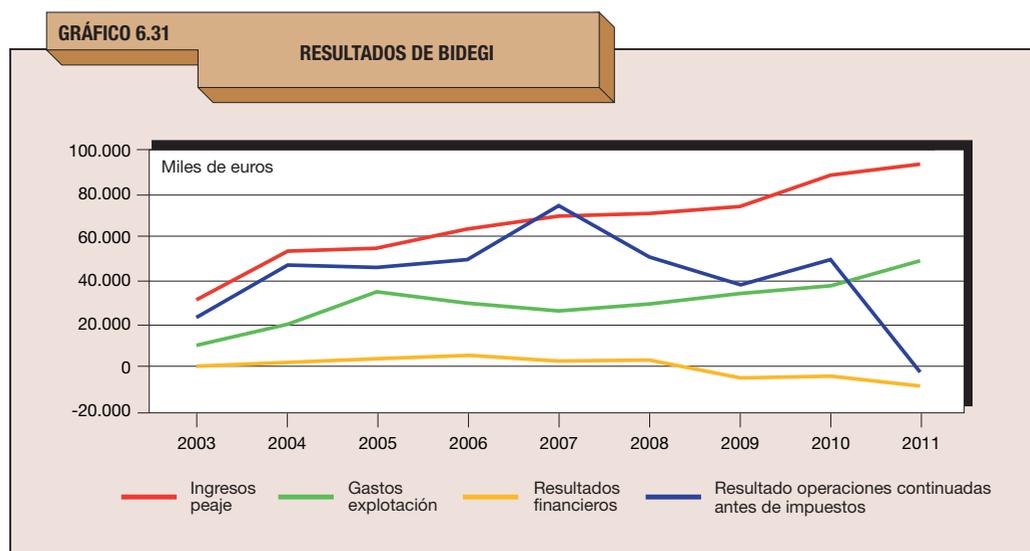
Bidegi es una sociedad pública foral creada por la Diputación Foral de Guipúzcoa que desde el 6 de junio de 2003 ostenta la concesión de la autopista A-8 entre Ermua y la frontera francesa. Ostenta, también, la concesión de la autopista AP-1 desde el límite de provincia con Álava (túnel de Arlabán) hasta 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 ha sido de 49,5 millones de euros.

En el ejercicio de 2011 el resultado antes de impuestos fue negativo de 3,7 millones de euros.

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 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
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



# 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, de la concesión administrativa dependiente de la Administración General del Estado, a la Generalidad de Cataluña, que se constituyó en administración concedente de las citadas autopistas.

El Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, segregó de la concesión unificada para la construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión de las que es titular Autopistas Concesionaria Española, S.A. (Acesa), los itinerarios de las autopistas señaladas en el párrafo anterior y los dio de baja en la red de carreteras del Estado.

El Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto (BOE 14 de agosto) autoriza la escisión parcial de la sociedad Autopistas Concesionaria Española, S.A. (Acesa) a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A (Invicat), habiéndolo autorizado, por Acuerdo de Gobierno, la Generalidad de Cataluña el 12 de diciembre de 2010.

Invicat es una sociedad constituida con fecha once de mayo de 2009 siendo la beneficiaria de la referida parte segregada de Acesa. Sus acciones son propiedad de su accionista único Abertis Infraestructuras, S.A. (Abertis), al igual que las de Acesa.

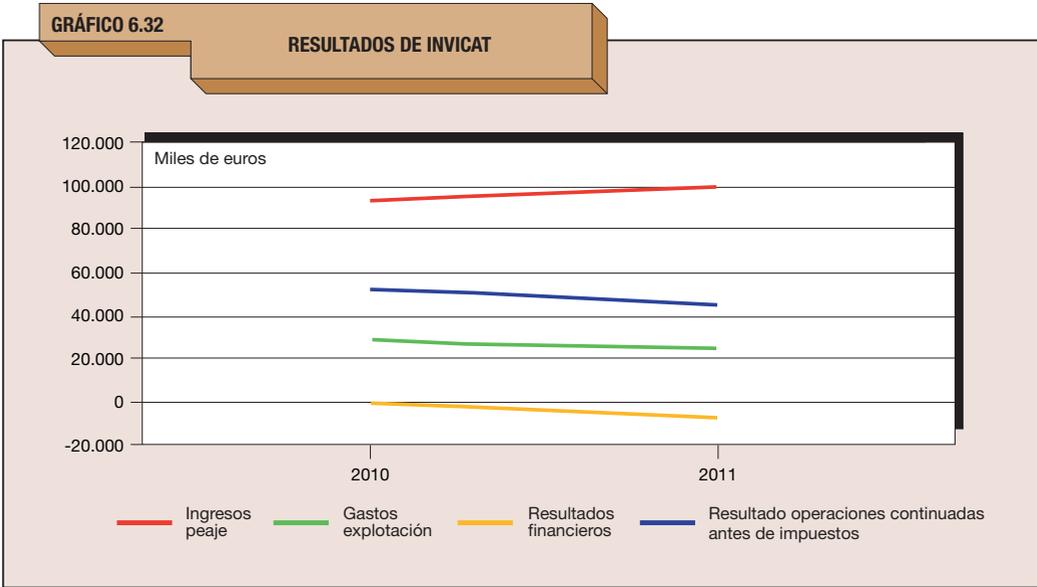
Las cifras de Invicat en 2010, corresponden a la parte autonómica segregada de las cuentas de Acesa, con efectos contables desde el día uno de enero de 2010.

En 2010, sus ingresos de peaje han alcanzado la cifra de 94,5 millones de euros y de 54,1 millones de beneficio antes de impuestos.

En el ejercicio de 2011 el resultado antes de impuestos fue positivo de 47,6 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 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
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	100.952,0	626,0	24.791,0	76.787,0	22.599,0	-6.588,0	0,0	47.600,0





# 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 continúa en la actualidad.

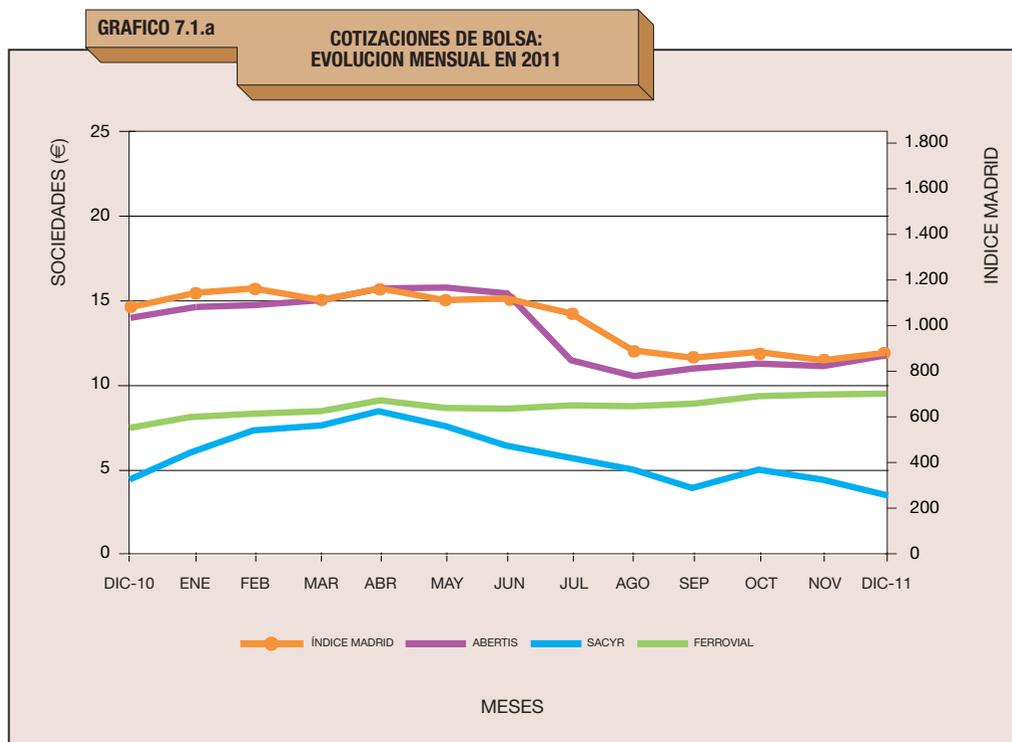
La sociedad Cintra, Concesiones de Infraestructuras y Transportes, S.A., pasó a cotizar con la nueva denominación social de Ferrovial en el mes diciembre de 2009.

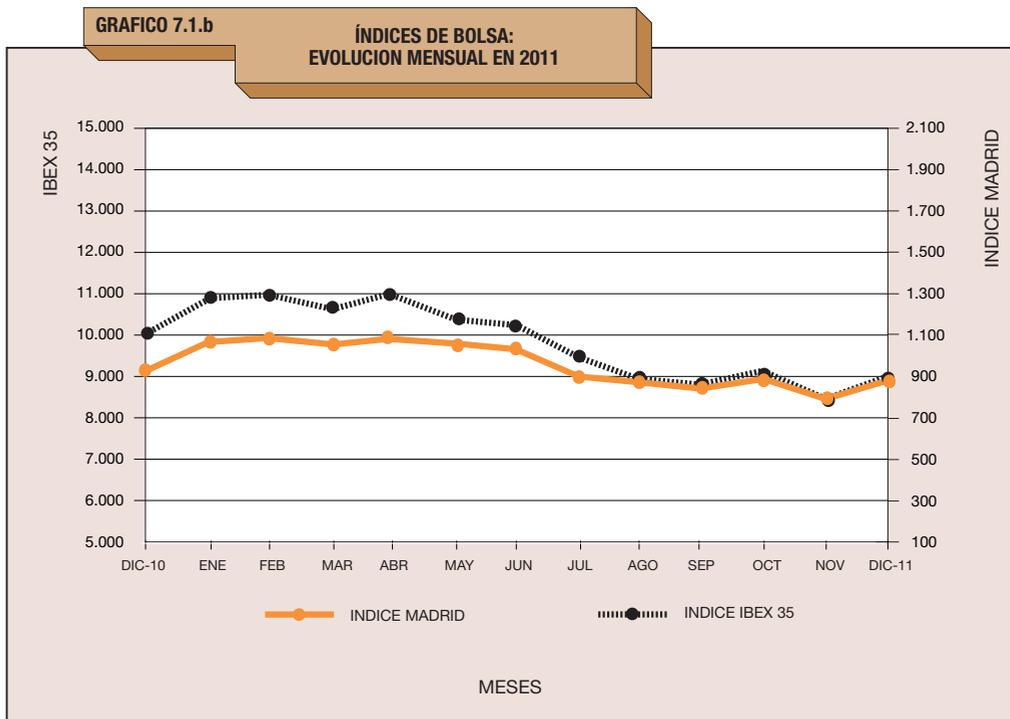
En las tablas y gráficos que figuran a continuación se incluye la evolución en bolsa de Abertis, Ferrovial y Sacyr, sociedades matrices propietarias del capital social de concesionarias de autopistas.

En el cuadro 7.1 se reflejan las cotizaciones más significativas alcanzadas por dichas sociedades en el ejercicio de que se trata con las cotizaciones mensuales de las mismas recogidas en los gráficos 7.1.a y 7.1.b, expresadas en euros, incluyéndose también la evolución del índice general de la Bolsa de Madrid, y del Ibxex.35.

CUADRO 7.1  
Cotizaciones y volúmenes negociados

Sociedad	Cotizaciones más significativas (euros)			Frecuencia negociación	
	Cierre 2011	Máximo 2011	Mínimo 2011	Cierre 2010	% días cotizac./año
Abertis	12,340	13,649	9,427	13,455	100,0
Ferrovial	9,325	9,557	7,014	7,435	100,0
Sacyr	3,970	9,188	3,750	4,750	100,0





## 2. AMPLIACIONES Y REDUCCIONES DE CAPITAL

Las ampliaciones de capital efectuadas en el año por las sociedades concesionarias figuran en los cuadros 7.2., no habiéndose producido en el ejercicio reducciones del mismo.

CUADRO 7.2  
Ampliación de Capital en el año 2011

Sociedad	Fecha	Nominal (miles de euros)	Prima (miles de euros)	Condiciones
Ausur	07-jun	640,00		Aportación de los socios
Madrid Levante	28-sep	0,01	204,99	Apotación del socio único.
Madrid levante	15-dic	0,01	549,99	Apotación del socio único
Guadalcesa	03-feb	16.536,92	16.891,65	Apotación de los socios

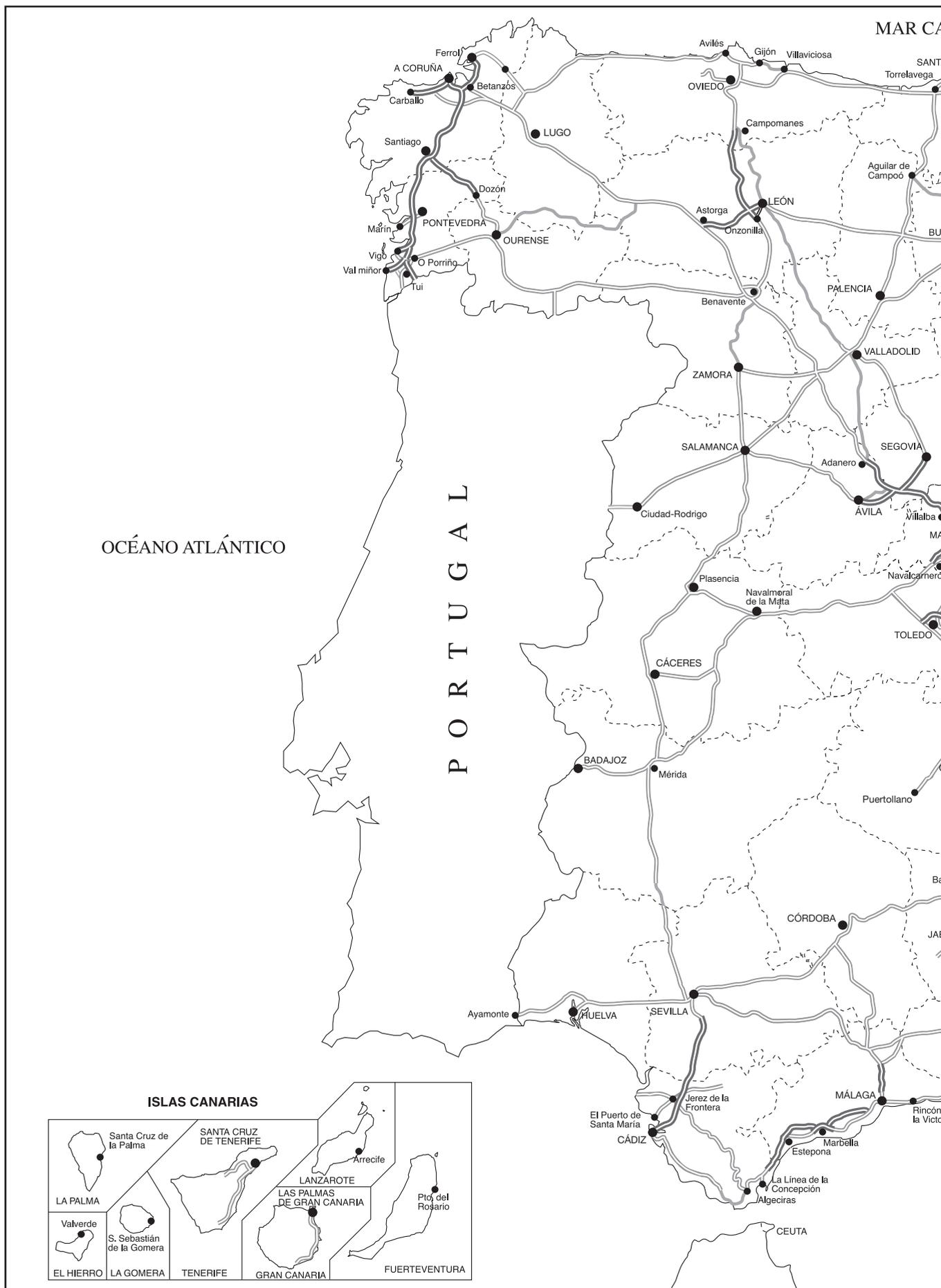
### 3. DIVIDENDOS REPARTIDOS

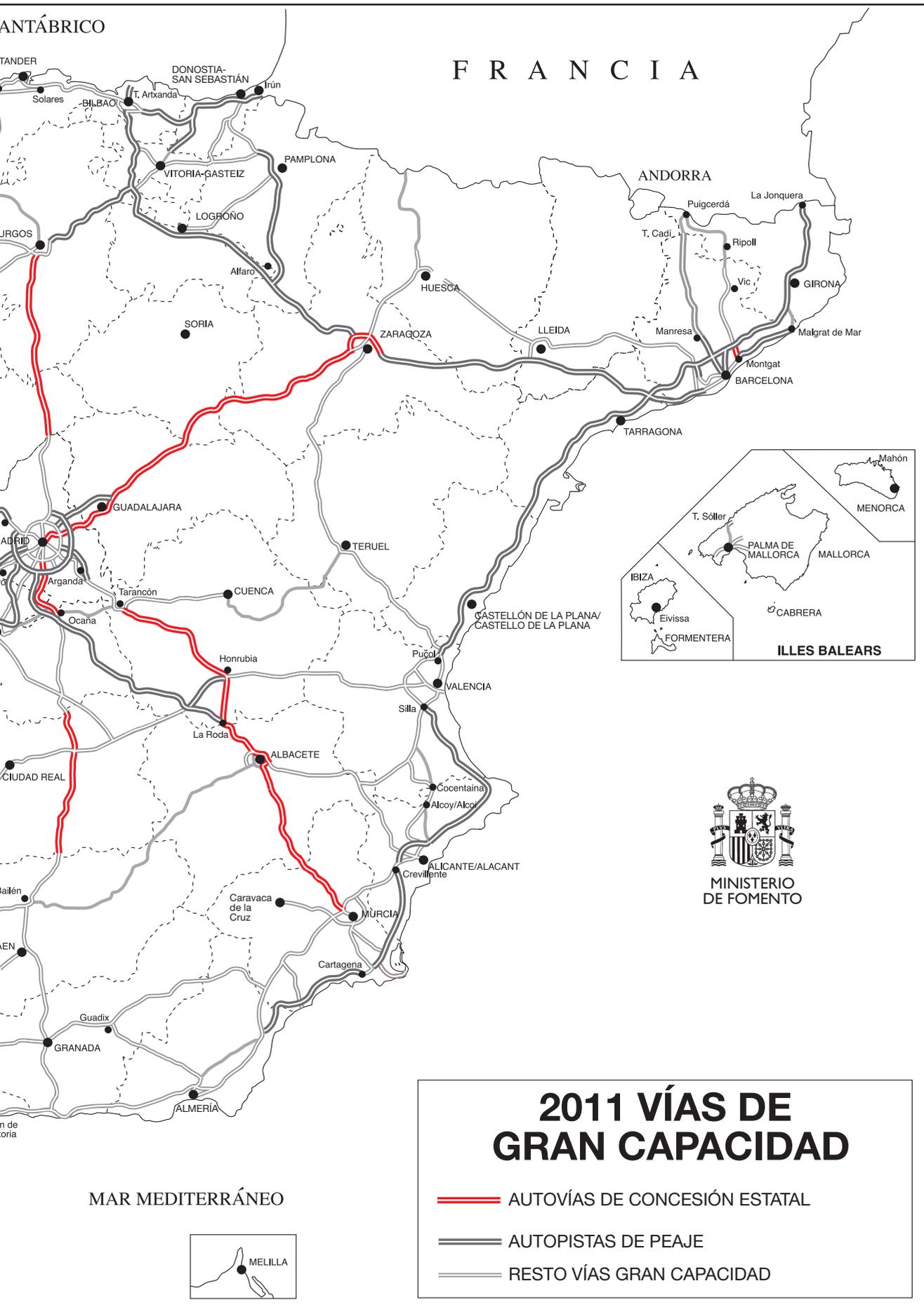
Los dividendos repartidos por las sociedades concesionarias con cargo al ejercicio 2011 se reseñan en el cuadro 7.3, en el que también se reflejan los beneficios y cash-flow obtenidos (después del impuesto de sociedades).

CUADRO 7.3  
Cash flow, beneficios y dividendos (miles de euros)

Sociedad	Cash flow neto	Beneficio después de impuestos	Dividendo
Acesa	859.465	772.680	738.214
AP-1 Europistas	37.516	12.183	9.273
Iberpistas	57.795	37.897	37.897
Aumar	151.443	66.414	66.414
Avasa	71.536	36.941	30.763
Audasa	56.205	52.589	52.589
Aucalsa	13.405	9.068	8.161
Ausol	6.284	12.277	0
Castellana	22.335	6.426	0
	<b>1.275.984</b>	<b>1.006.475</b>	<b>943.311</b>

# 8. AUTOVÍAS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN





ANTÁBRICO

FRANCIA

ANDORRA

MAR MEDITERRÁNEO

# 2011 VÍAS DE GRAN CAPACIDAD

- AUTOVÍAS DE CONCESIÓN ESTATAL
- AUTOPISTAS DE PEAJE
- RESTO VÍAS GRAN CAPACIDAD



ILLES BALEARS

MELILLA

## 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.

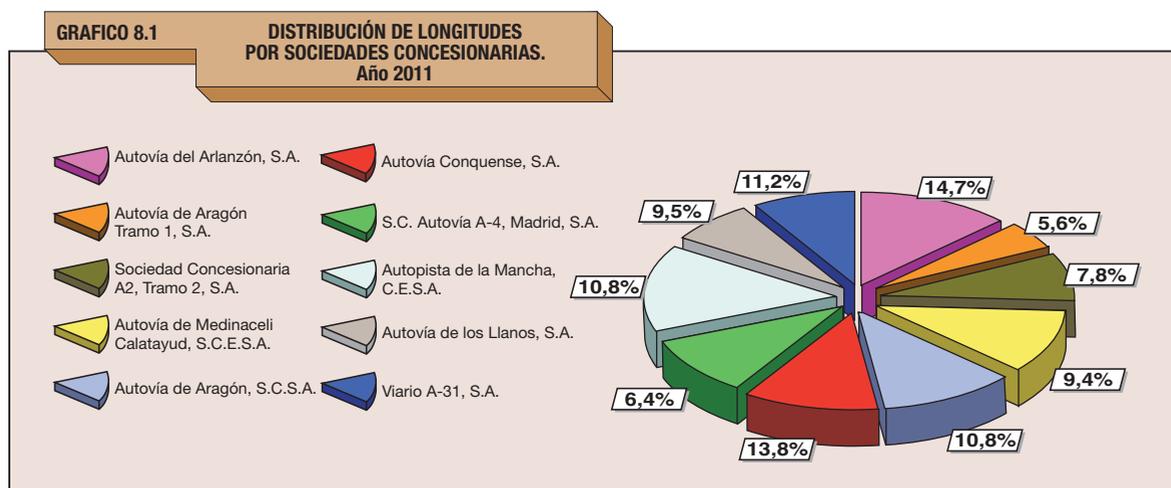
Durante 2007 se adjudicaron un total de diez concursos con once tramos de autovías para conservación y explotación, así como para la realización de las obras de acondicionamiento necesarias para su puesta al día, teniendo como contrapartida el pago por parte de la Administración de un canon periódico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

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 2011 ha sido emitido por parte de esta Delegación del Gobierno para cada una de estas sociedades concesionarias.

CUADRO 8.1

Longitud de autovías concedidas. Año 2011

Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Porcentaje
Autovía del Arlanzón, S.A.	146,0	14,7%
Autovía de Aragón-Tramo 1, S.A.	56,1	5,6%
Sociedad Concesionaria A2, Tramo 2, S.A.	77,5	7,8%
Autovía de Medinaceli-Calatayud, S.C.E.S.A.	93,3	9,4%
Autovía de Aragón, S.C.S.A.	107,2	10,8%
Autovía Conquense, S.A.	136,6	13,8%
S.C. Autovía A-4 Madrid, S.A.	63,7	6,4%
Autopista de la Mancha, C.E.S.A.	107,0	10,8%
Autovía de los Llanos, S.A.	94,2	9,5%
Viarío A-31, S.A.	111,4	11,2%
<b>TOTAL</b>	<b>993,0</b>	<b>100,0%</b>



La longitud total concesionada es de 993,2 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 la total del sector, reflejándose estos últimos en el gráfico 8.1. Esta longitud ha permanecido sin variación a lo largo de 2011.

En el cuadro 8.2 se detalla la denominación de 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. Años 2009 y 2010

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		Viarío A-31, S.A.	Bonete - Alicante (p.k. 124,0 a p.k. 235,4)	111,4
<b>TOTAL KILÓMETROS DE AUTOVÍAS CONCEDIDAS</b>				<b>993,0</b>

## 2. RÉGIMEN JURÍDICO VIGENTE

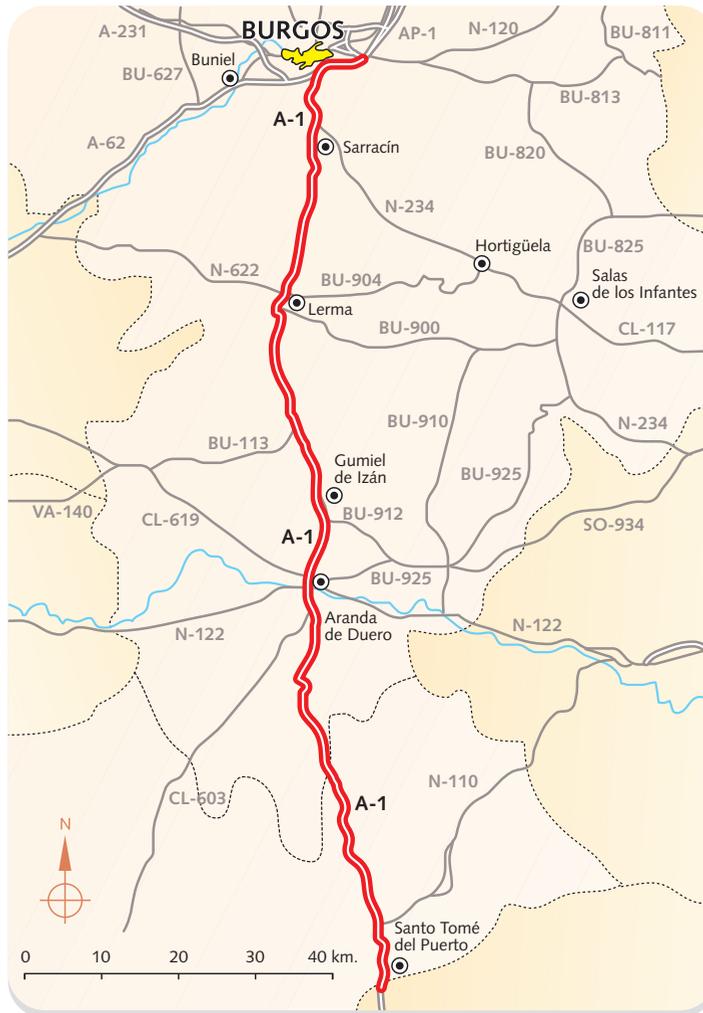
Las principales normas jurídicas de aplicación a las concesiones de adecuación, reforma y conservación de autovías y a las sociedades concesionarias de las mismas, son las siguientes:

- 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).

### 3. DATOS IDENTIFICATIVOS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS



## AUTOVÍA A-1 TRAMO SANTO TOMÉ DEL PUERTO - BURGOS

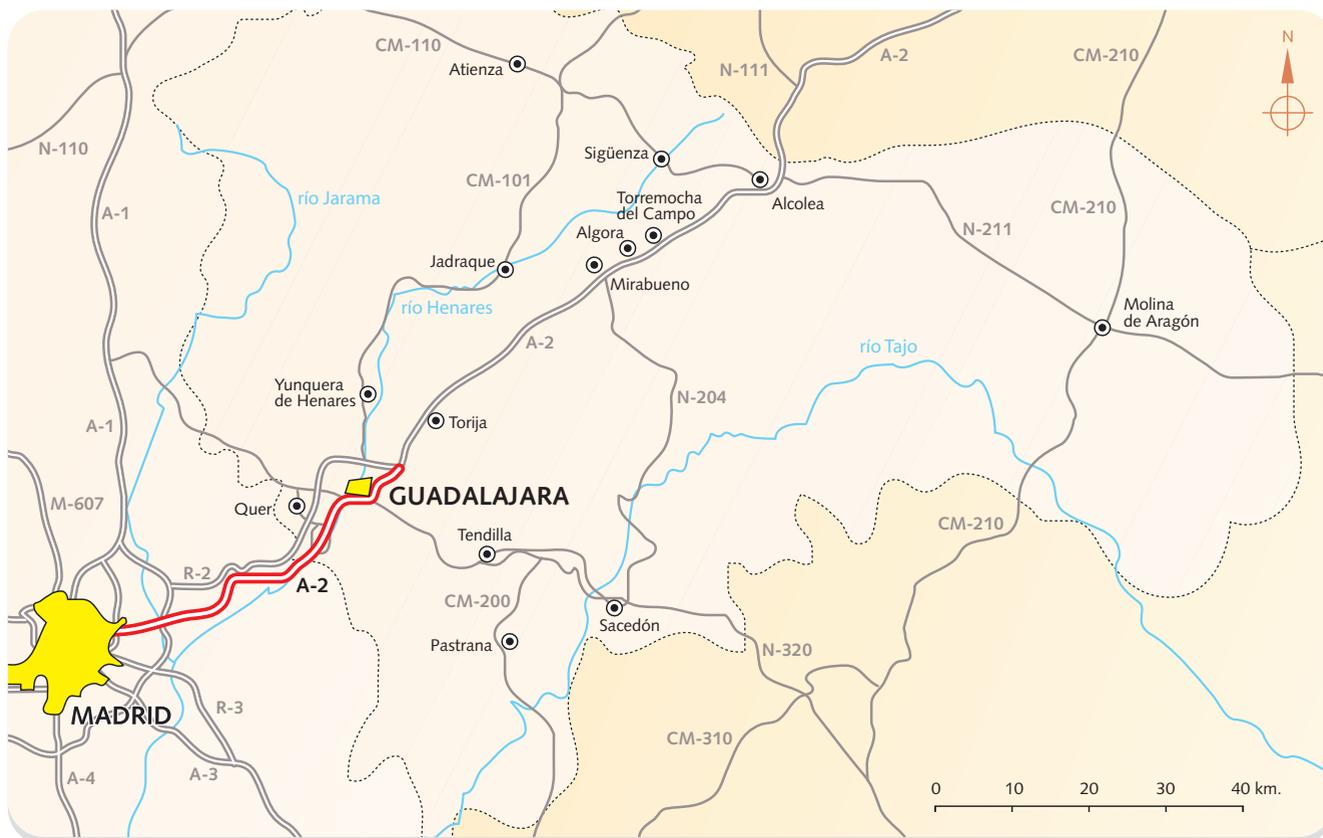


#### AUTOVÍA DEL ARLANZÓN, S.A.

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:	José M <sup>a</sup> Orihuela Uzal
Director General:	Juan Antonio Alcolado Pajarón
Accionistas:	Cacyr Vallehermoso, S.A. (95%) Valoriza Conservación de Infraestructuras, S. A. (5%)
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	23,7 millones de €
Precio de contrato:	632,7 millones de €

# AUTOVÍA A-2

## TRAMO MADRID - R-2

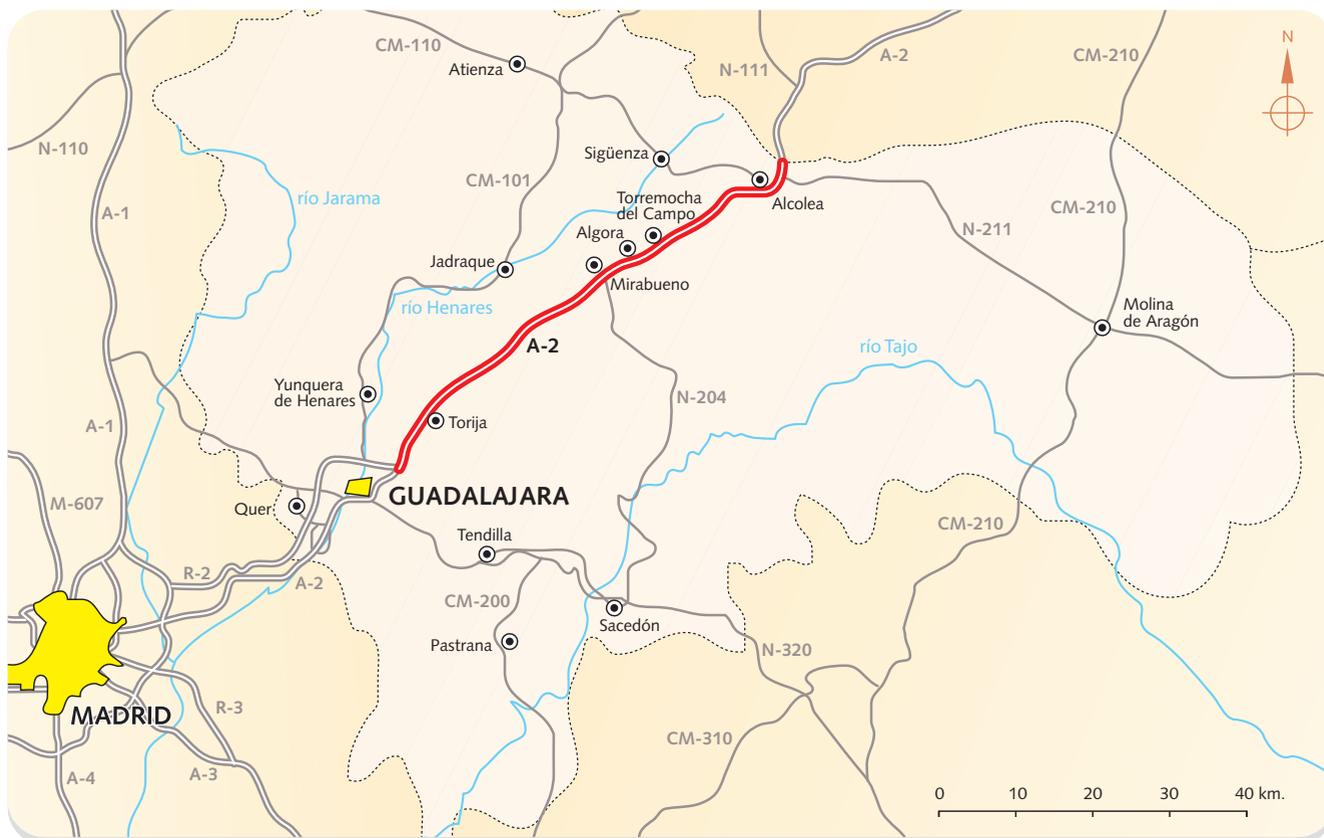


### AUTOVÍA DE ARAGÓN-TRAMO 1, S.A.

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:	Juan Luis Osuna Gómez
Gerente:	Roberto Hombrados
Accionistas:	O.H.L. Concesiones, S.L. (45%) Obrascon - Huarte Lain, S.A. (25%) Elsan-Pacsa, S.A. (25%) Técnica y Proyectos, S.A. (TYPSA) (5%).
Fecha de adjudicación:	06-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	42,6 millones de €
Precio del contrato:	523,7 millones de €

# AUTOVÍA A-2

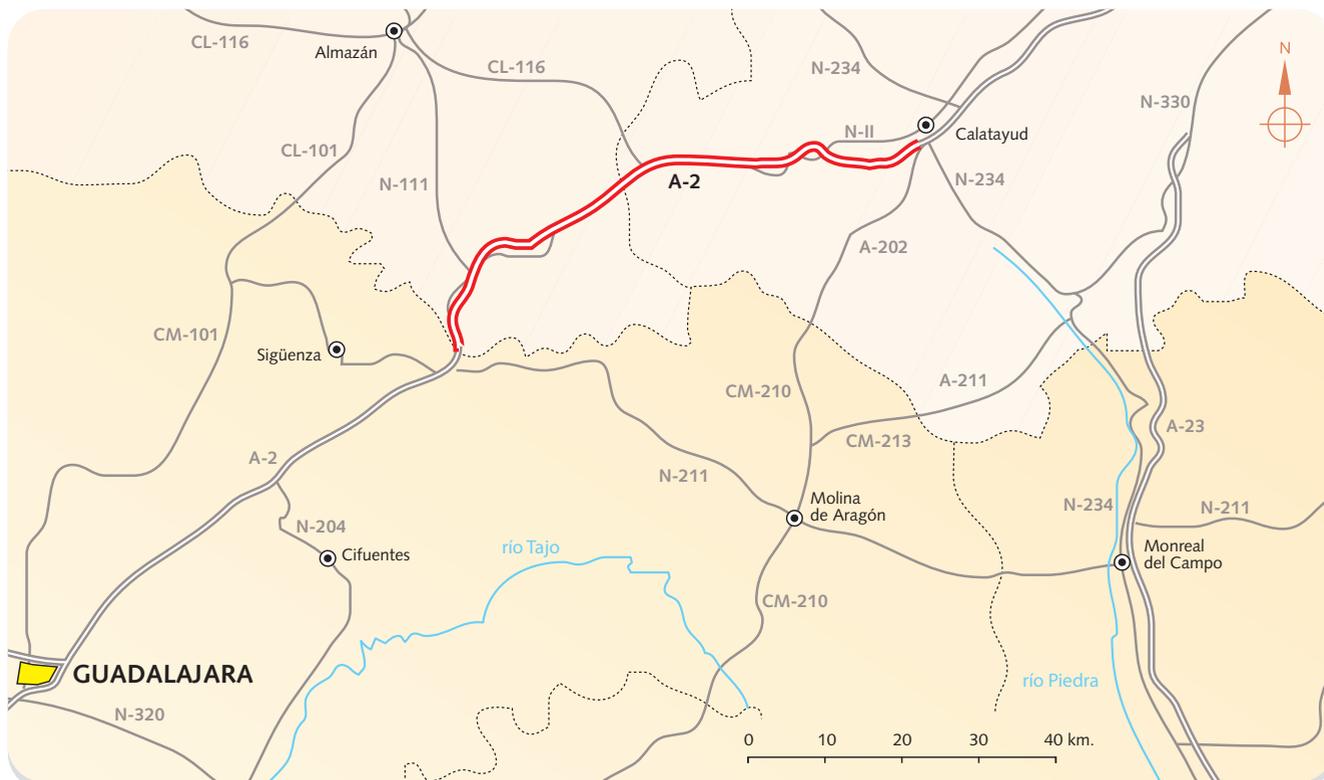
## TRAMO R-2 - L.P. SORIA/GUADALAJARA



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-Director general:	Antonio Pérez de Arenaza Lamana
Accionista único:	Acciona, S.A.
Fecha de adjudicación:	07-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	10 millones de €
Precio del contrato:	406,6 millones de €

# AUTOVÍA A-2

## TRAMO L.P. SORIA/GUADALAJARA - CALATAYUD

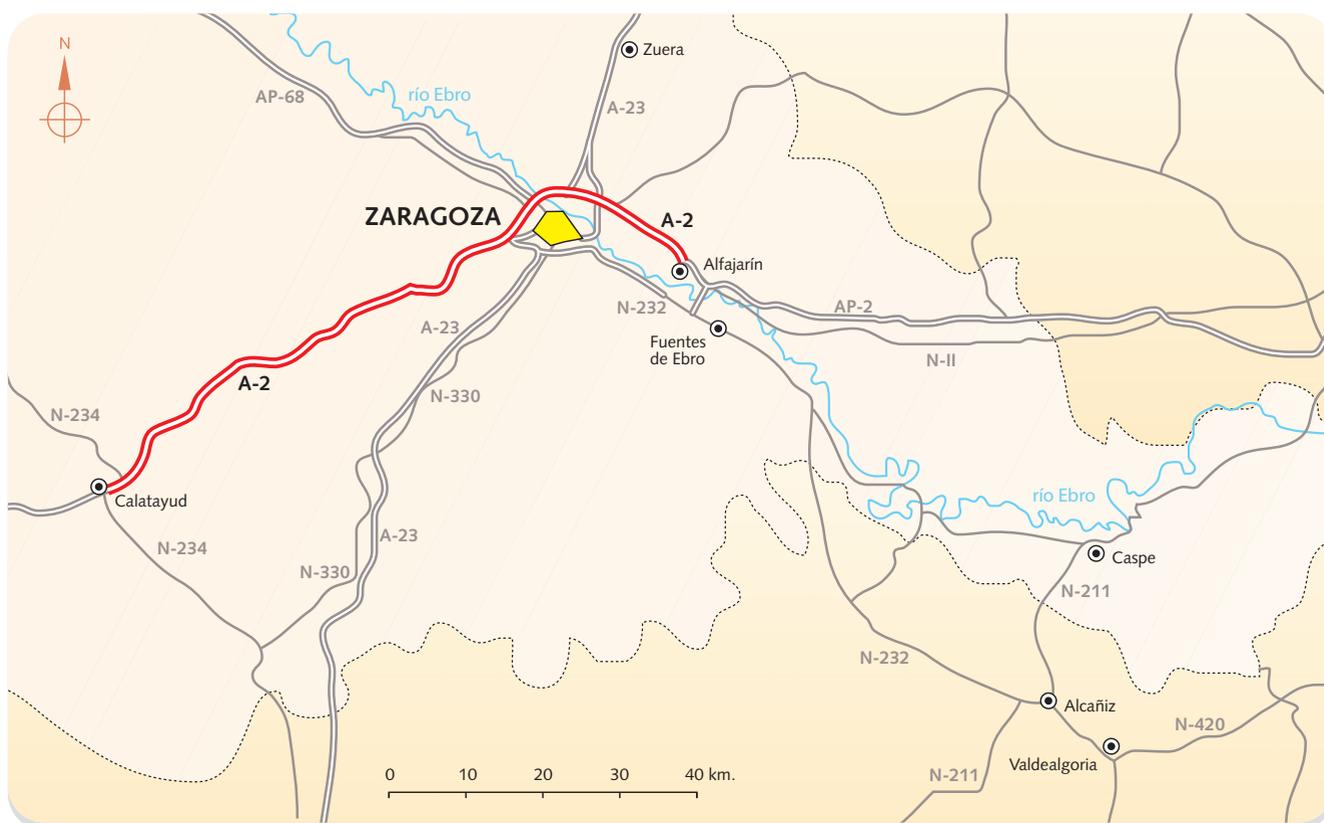


### AUTOVÍA DE MEDINACELI-CALATAYUD, SOCIEDAD CONCESIONARIA DEL ESTADO, S.A.

Tramo de contrato:	A-2, tramo: L.Pr. Soria/Guadalajara-Calatayud Del p.k.139,5 al p.k.232,8
Domicilio social:	Av. Camino de Santiago, 50 Edificio 1 Planta 3ª 28050 Madrid
Presidente:	Adolfo Valderas Martínez
Director General (*):	Jesús Rodríguez Robles
Accionistas:	Iridium Concesiones de Infraestructuras, S.A. (34,4%) Dragados, S.A. (30,3%) Intecsa-Inarsa, S.A. (5%) Imesapi, S.A. (30,3%).
Fecha de adjudicación:	19-10-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	12,2 millones de €
Precio del contrato:	502,8 millones de €

# AUTOVÍA A-2

## TRAMO CALATAYUD - ALFAJARÍN



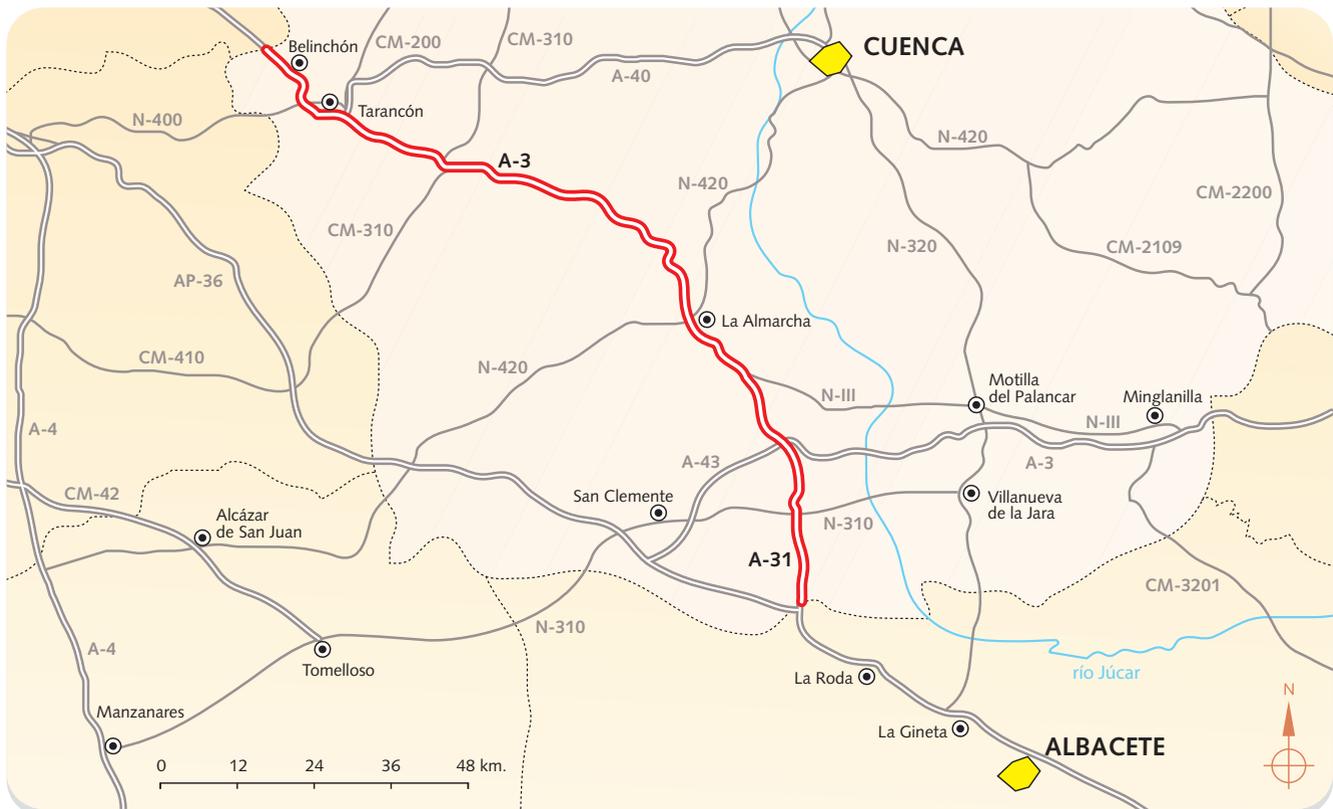
AUTOVÍA DE ARAGÓN, SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	
Tramo de contrato:	A-2, tramo: Calatayud-Alfajarín Del p.k. 232,8 al p.k. 340,0
Domicilio social:	C/ Príncipe de Vergara nº 135 28002 Madrid
Presidente:	Juan Ignacio Beltrán García-Echániz
Director General:	Fernando Guedán Pecker
Accionistas:	Grupo Ferrovial, S.A. (15%) Grupisa Infraestructuras, S.A. (60%) Ferrovial Agroman, S.A. (25%)
Fecha de adjudicación:	19-10-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	12,9 millones de €
Precio del contrato:	539,5 millones de €

# AUTOVÍA A-3

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

# AUTOVÍA A-31

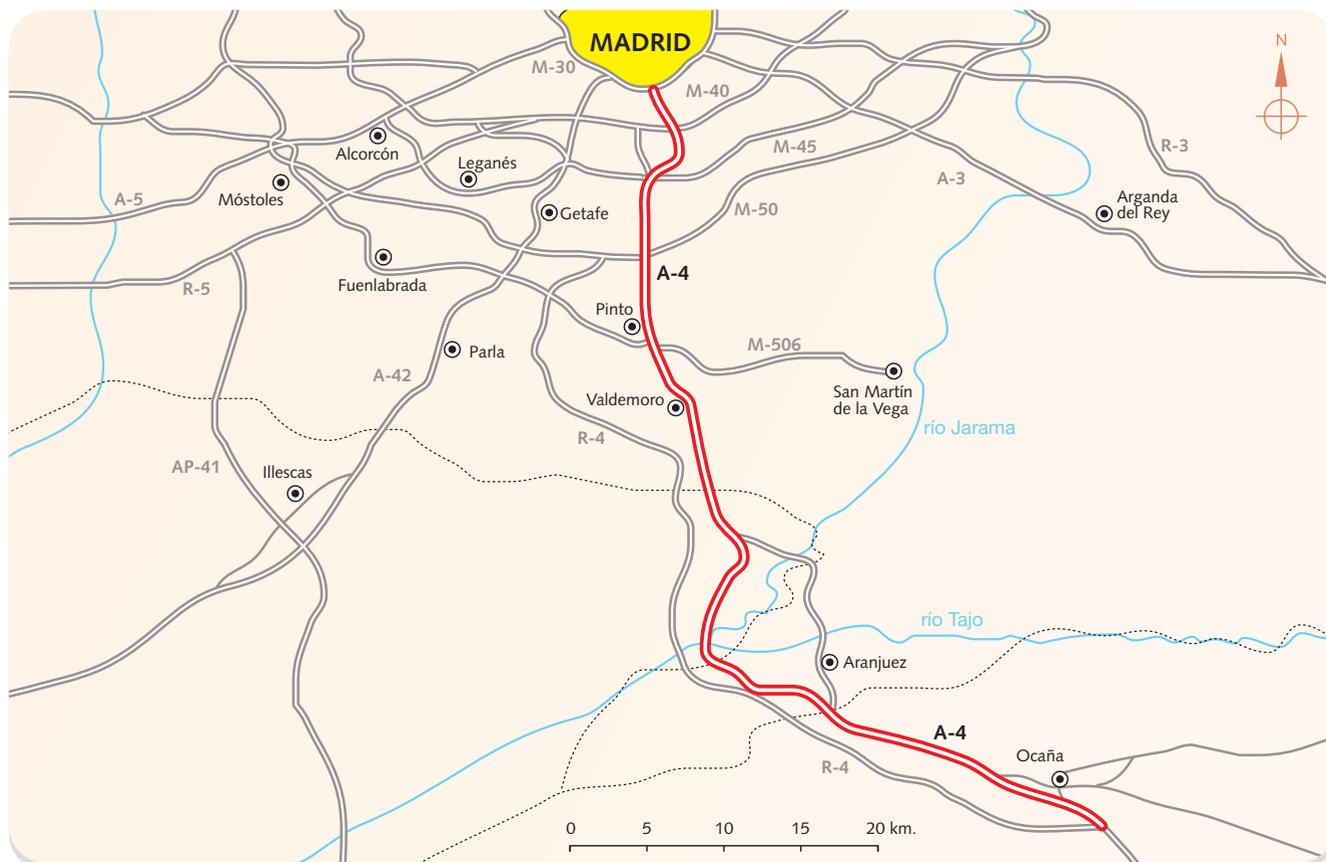
TRAMO A-3 - L.P. CUENCA/ALBACETE



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:	Félix Corral Fernández
Gerente:	Carlos Rodríguez López (Gerente)
Accionistas:	FCC Contrucción, S. A. (70%) Mantenimiento de Infraestructuras, S. A. (25%) Proyectos y Servicios,S. A. (5%).
Fecha de adjudicación:	15-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	12,2 millones de €
Precio de contrato:	389,9 millones de €

# AUTOVÍA A-4

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

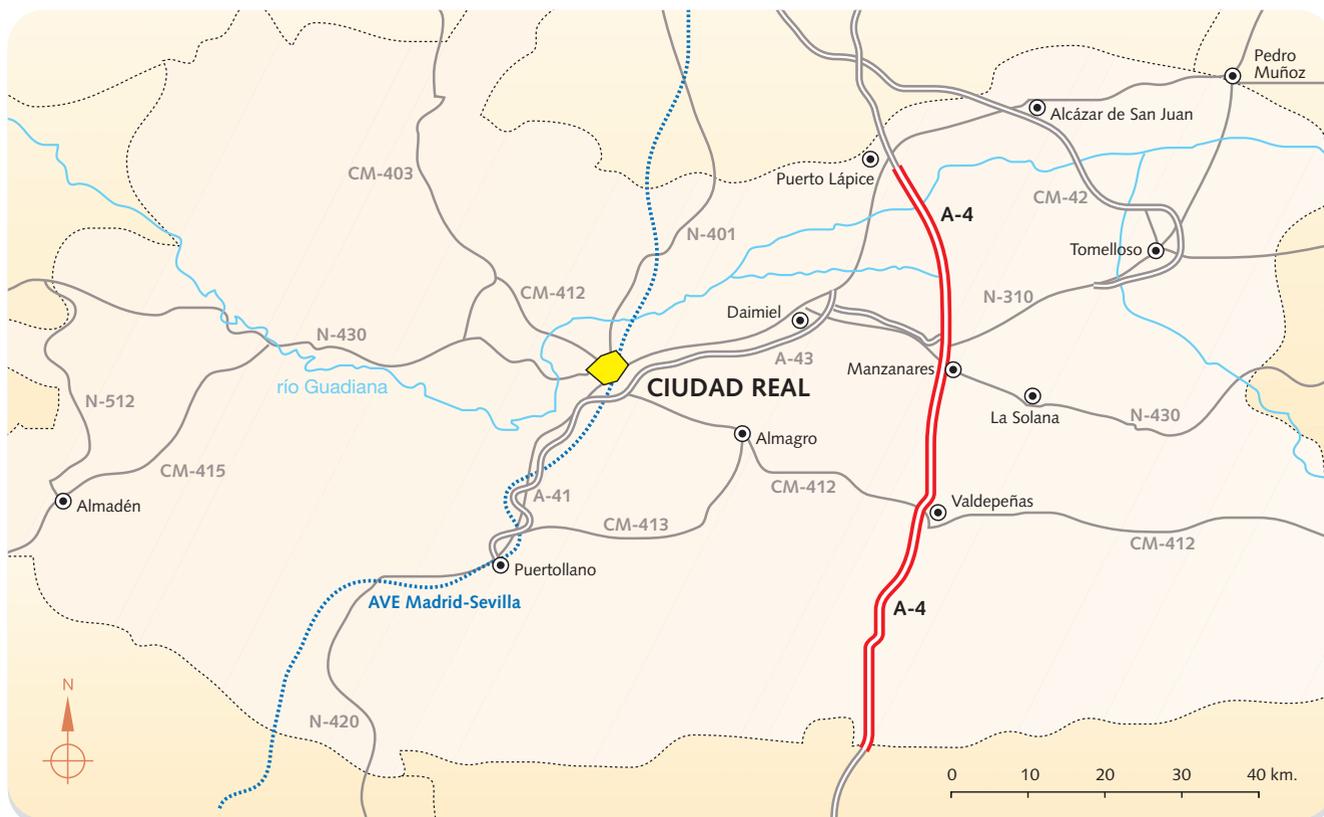


### SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVÍA A-4 MADRID, S.A.

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:	José Ramón Ballesteros Martínez
Accionistas:	Isolux Corsán Concesiones de Infraestructuras, S. A. (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
Año final contrato:	2026
Capital social:	9,4 millones de €
Precio de contrato:	389,9 millones de €

# AUTOVÍA A-4

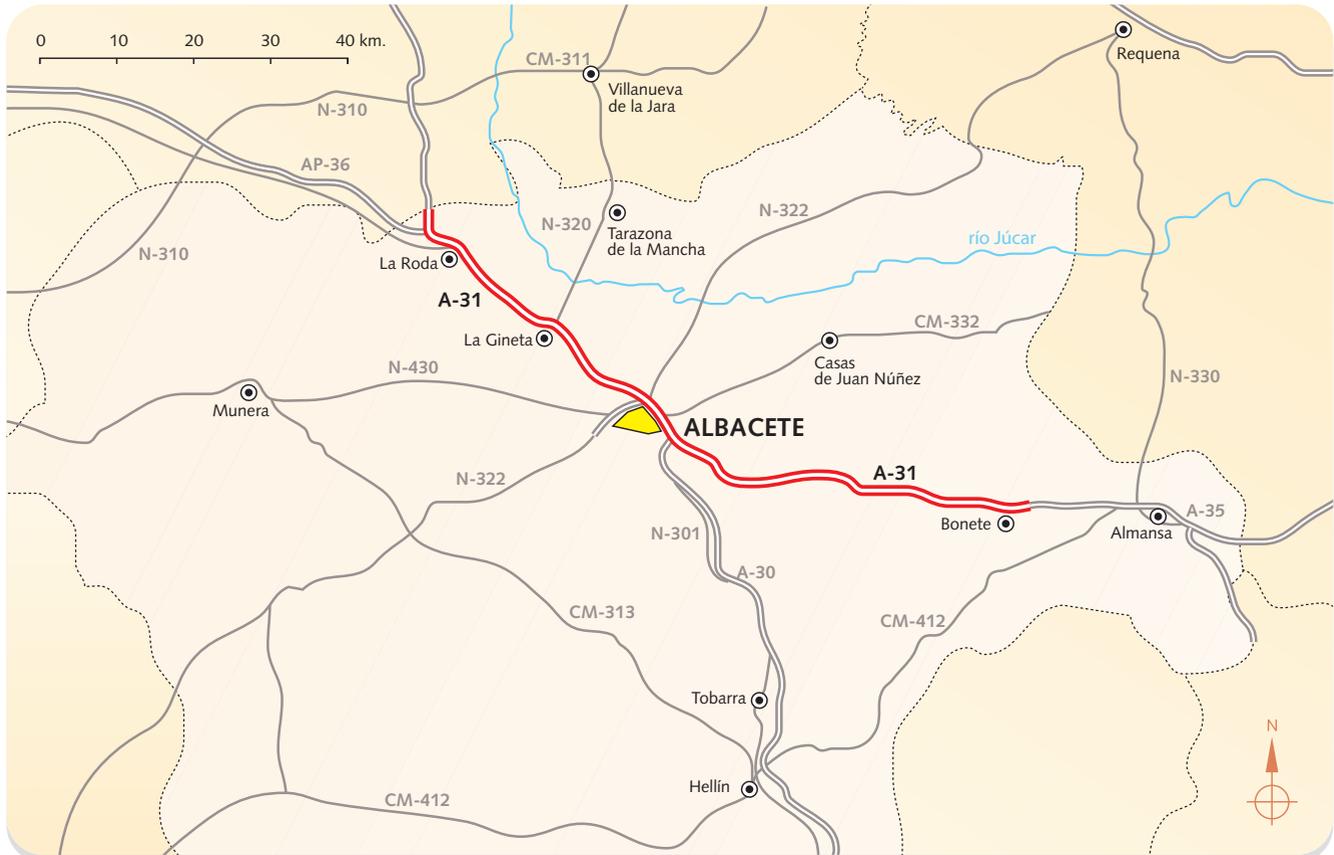
## TRAMO PUERTO LÁPICE - - L.P. CIUDAD REAL/JAÉN



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:	Diego Varona Fidalgo
Director General:	Miguel Azalotegui Matheu
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
Año final contrato:	2026
Capital social:	30,1 millones de €
Precio del contrato:	445,7 millones de €

# AUTOVÍA A-31

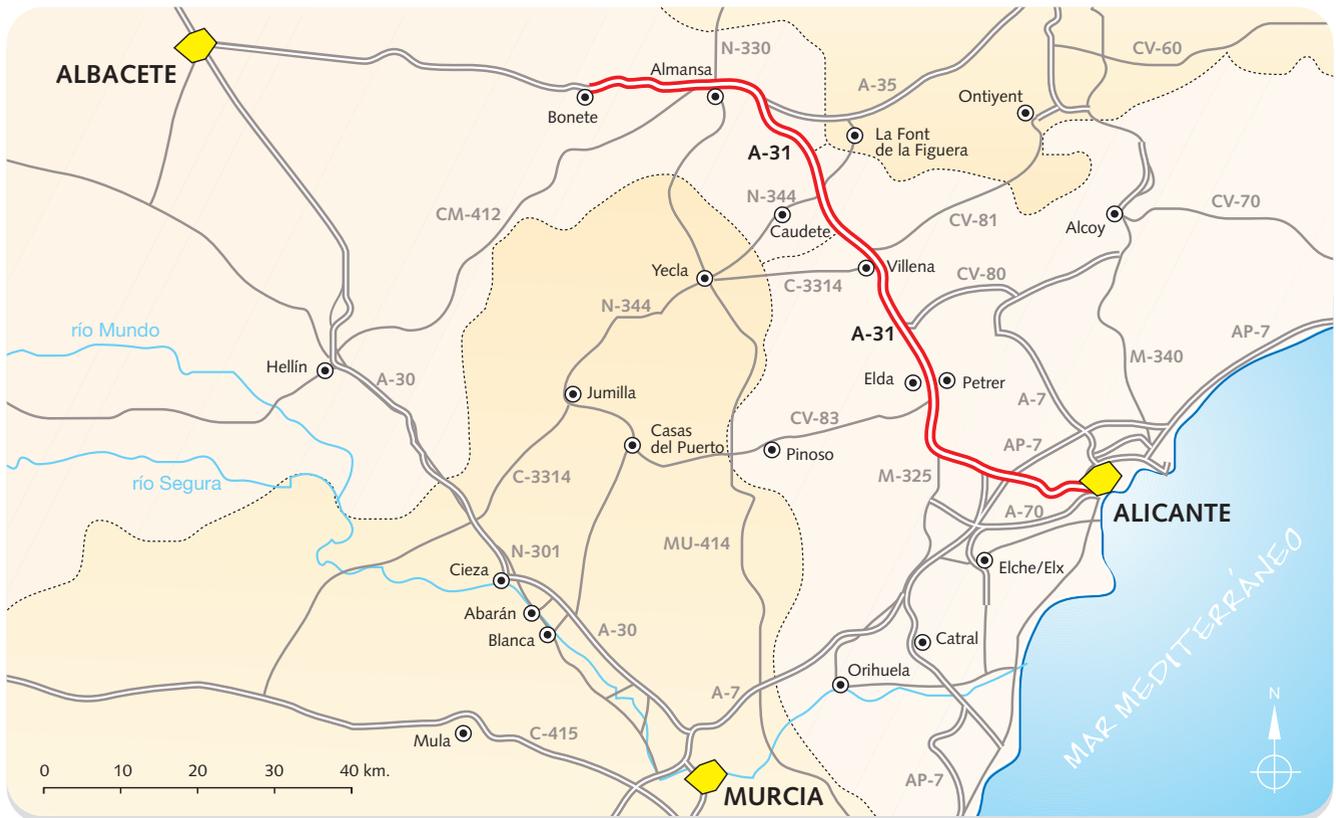
## TRAMO L.P. CUENCA/ALBACETE - BONETE



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:	José Antonio Filiu Rodríguez
Director General:	Enrique Soler Salcedo (Delegado)
Accionistas:	Construcciones Sarrion, S.A. (42%) Cyopsa-Sisocia, S.A. (42%) Getinsa Ingeniería, S.A. (13%) Visever, S.L. (3%).
Fecha de adjudicación:	07-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	10,0 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:	Jose Manuel Sabugo Pérez
Gerente:	Javier Diez Beiztegui (Gerente y Delegado)
Accionistas:	Ortiz Construcciones y Proyectos, S.A. (21%) Infraestructuras Terrestres, S.A. (21%) Construcciones Rubau, S.A. (19%) Arascon Vías y Obras, S.A. (17%) Velasco Obras y Servicios, S.A. (17%) Inocsa Ingeniería, S.L. (5%).
Fecha de adjudicación:	06-11-2007
Año final contrato:	2026
Capital social:	6,2 millones de €
Precio de contrato:	339,7 millones de €

#### 4. ACCIONARIADO DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS

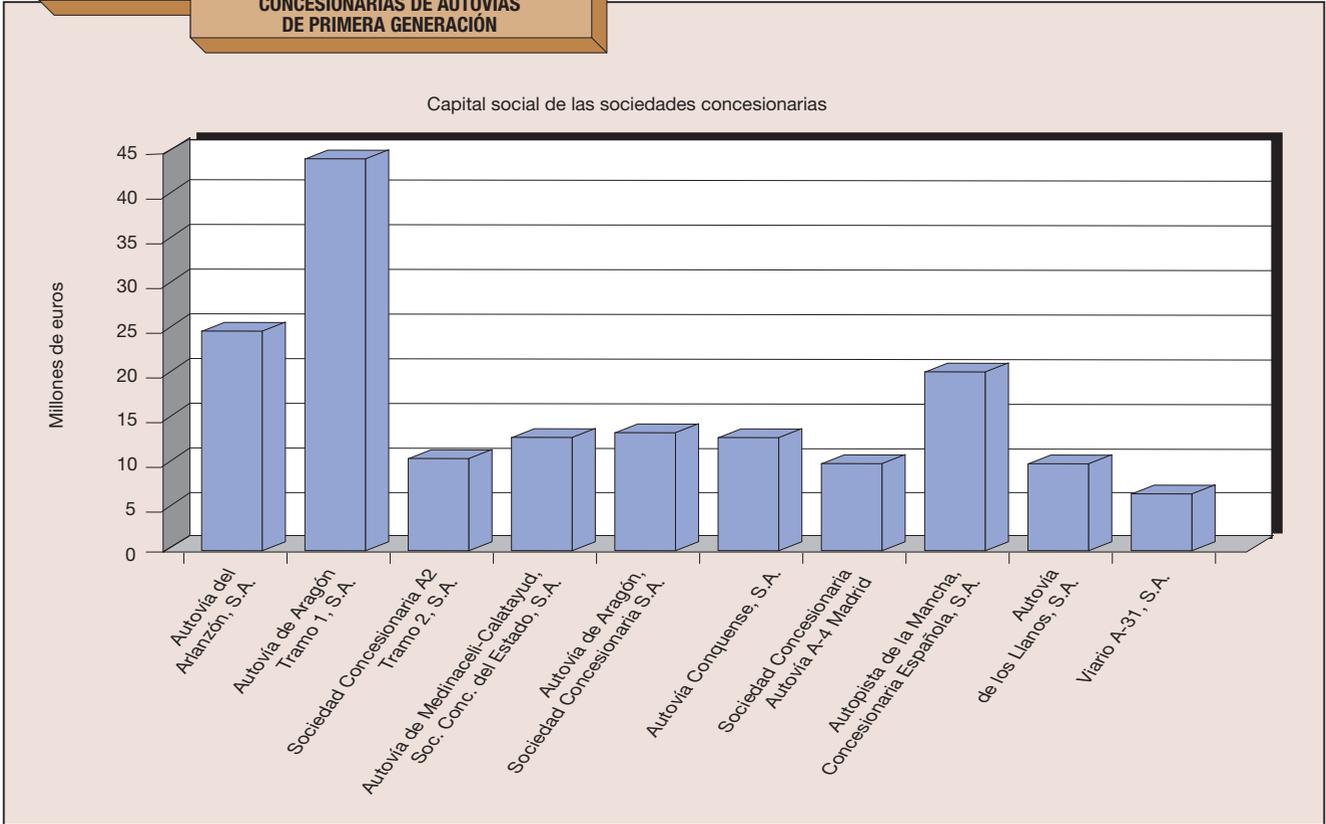
Se reflejan a continuación los accionistas integrantes de las sociedades concesionarias de autovías de primera generación, y sus porcentajes de participación el capital social

CUADRO 8.3  
Capital social y participación. (Cifras en miles de euros)

Sociedad concesionaria	Capital social	%
<b>Autovía del Arlanzón, S.A.</b>	<b>23.722,7</b>	<b>100,0%</b>
Sacyr Vallehermoso, S.A.	22.536,6	95,0%
Valoriza Conservación de Infraestructuras, S.A.	1.186,1	5,0%
<b>Autovía de Aragón Tramo 1, S.A.</b>	<b>42.632,7</b>	<b>100,0%</b>
OHL Concesiones, S.L.	19.184,7	45,0%
Obrascon-Huarte-Lain, S.A.	10.658,2	25,0%
Elsan-Pacsa, S.A.	10.658,2	25,0%
Técnica y Proyectos, S.A.	2.131,6	5,0%
<b>Sociedad Concesionaria A2 Tramo 2, S.A.</b>	<b>9.956,0</b>	<b>100,0%</b>
Acciona, S.A.	9.956,0	100,0%
<b>Autovía de Medinaceli-Calatayud, Soc. Conc. del Estado, S.A.</b>	<b>12.225,6</b>	<b>100,0%</b>
Iridium Concesiones de Infraestructuras, S.A.	4.205,6	34,4%
Dragados S.A.	3.704,4	30,3%
Imesapi, S.A.	3.704,4	30,3%
Intecsa-Inarsa, S.A.	611,3	5,0%
<b>Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria S.A.</b>	<b>12.874,0</b>	<b>100,0%</b>
Ferroser Infraestructuras, S.A.	7.724,4	60,0%
Ferrovial Agroman, S.A.	3.218,5	25,0%
Ferrovial, S.A.	1.931,1	15,0%
<b>Autovía Conquense, S.A.</b>	<b>12.222,3</b>	<b>100,0%</b>
FCC Construcción S.A.	9.166,7	75,0%
Mantenimiento de Infraestructuras, S.A.	3.055,6	25,0%
<b>Sociedad Concesionaria Autovía A-4 Madrid</b>	<b>9.413,4</b>	<b>100,0%</b>
Isolux Corsan 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%
<b>Autopista de la Mancha, Concesionaria Española, S.A.</b>	<b>19.300,0</b>	<b>100,0%</b>
Alvac, S.A.	4.535,5	23,5%
Aldesa Construcciones	4.535,5	23,5%
Azvi, S.A.	4.535,5	23,5%
Sando Concesiones, S.L.	4.535,5	23,5%
Inypsa Informes y Proyectos, S.A.	1.158,0	6,0%
<b>Autovía de los Llanos, S.A.</b>	<b>9.510,0</b>	<b>100,0%</b>
Construcciones Sarrión S.L.	3.994,2	42,0%
Cyopsa-Sisocia, S.A.	3.994,2	42,0%
Getinsa Ingeniería, S.L.	1.236,3	13,0%
Visever, S.L.	285,3	3,0%
<b>Viaro A-31, S.A.</b>	<b>6.180,0</b>	<b>100,0%</b>
Ortiz, Construcciones y Proyectos, S.A.	1.297,8	21,0%
Infraestructuras Terrestres, S.A.	1.297,8	21,0%
Construcciones Rubau, S.A.	1.174,2	19,0%
Velasco Obras y Servicios, S.A.	1.050,6	17,0%
Arascón Vías y Obras, S.A.	1.050,6	17,0%
Inocsa Ingeniería, S.A.	309,0	5,0%

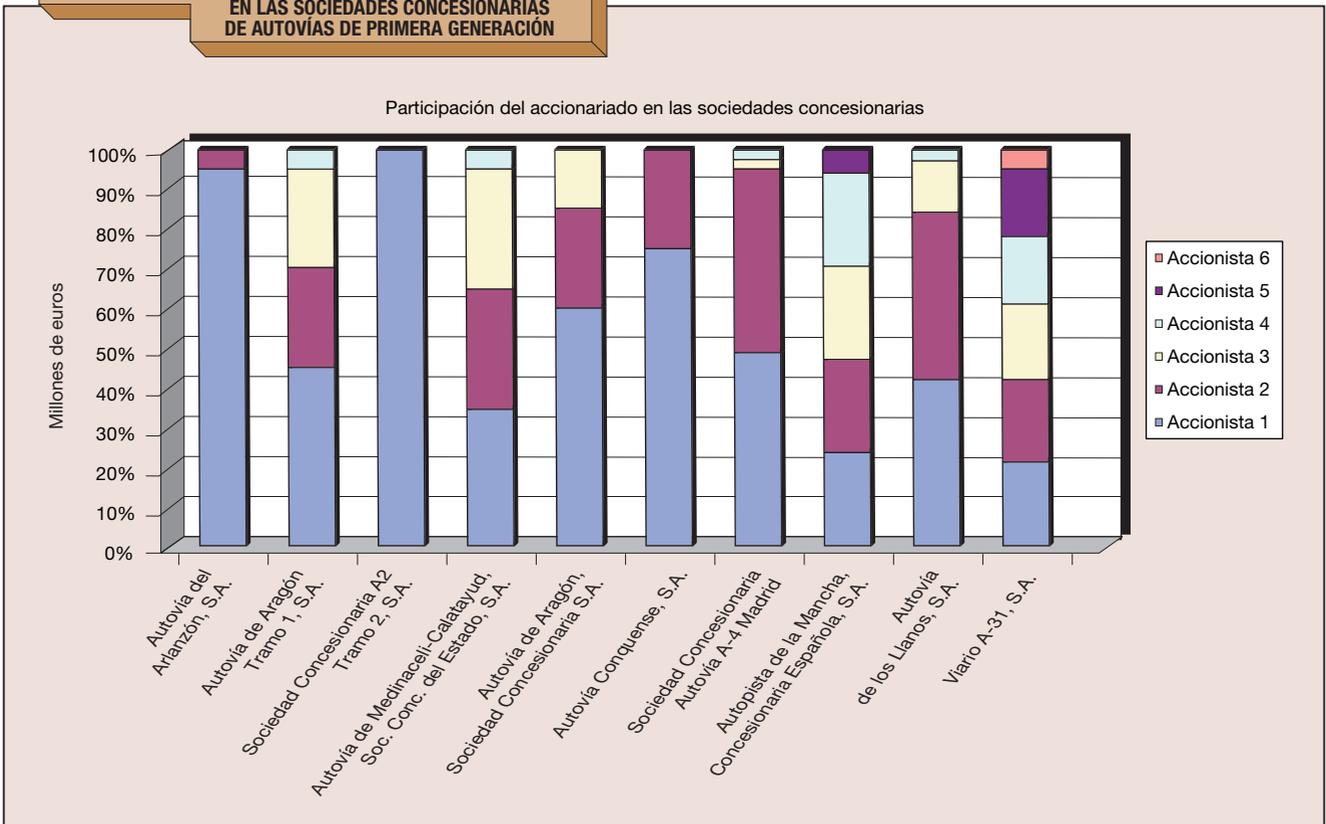
**GRAFICO 8.3a**

**CAPITAL SOCIAL DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOVIAS DE PRIMERA GENERACION**



**GRAFICO 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, todas las sociedades adjudicatarias de estos contratos 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 o bien esta misma estructura accionarial o incluir una sociedad con cinco años al menos de experiencia en concesiones de autopistas de peaje.

## 5. DATOS ECONÓMICOS

Se incluye a continuación el resumen de los resultados que en el ejercicio 2011 presentan las sociedades concesionarias de autovías de primera generación. Se trata de sociedades que en la mayoría de los casos se encuentran aún en 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". 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, resulta en estos casos inferior a los ingresos que se producirán en el momento en el que las obras de "área 1" se encuentren terminadas.

CUADRO 8.4  
Resultados en miles de euros por sociedades y total sector a 31 de diciembre de 2011

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. enajenacion inmovilizado	Dotación para amortización de la inversión en autovía	Resultados financieros	Dotación para provisiones reposición y otros	Resultado de operaciones continuadas antes impuestos
1. Autovía del Arlanzón, S.A.	10.125	336	524	5.823	5.162	2.663	-1.157	0	1.342
2. Autovía de Aragón tramo 1, S.A.	14.001	504	1.691	4.244	11.951	4.470	-2.382	0	5.100
3. Sociedad concesionaria A2, tramo 2, S.A.	4.387	2	782	4.811	360	2.252	-703	0	-2.594
4. Autovía de Medinaceli-Calatayud	6.165	208	3.895	5.782	4.486	4.015	-1.502	0	-1.031
5. Autovía de Aragón, sociedad concesionaria, S.A.	21.251	1.090	0	5.459	16.882	7.262	-7.731	1.719	170
6. Autovía Conquense, S.A.	4.819	194	1.942	3.486	3.469	3.050	-10.606	0	-10.187
7. Sociedad concesionaria autovía A-4 Madrid, S.A.	16.874	310	0	3.469	13.715	4.958	-2.010	2.438	4.309
8. Autopista de La Mancha, concesionaria española, S.A.	8.394	90	705	2.182	7.007	6.850	-1.470	1.550	-2.863
9. Autovía de Los Llanos, S.A.	12.709	162	917	3.773	10.015	4.467	-2.789	1.545	1.214
10. Vialto A-31, S.A.	9.482	280	51.104	53.197	7.669	4.219	-2.608	0	843
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>108.207</b>	<b>3.175</b>	<b>61.561</b>	<b>92.227</b>	<b>80.717</b>	<b>44.205</b>	<b>-32.957</b>	<b>7.252</b>	<b>-3.699</b>

En el cuadro 8.5 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.

El importe de la inversión en las obras que se encuentran en explotación a 31 de diciembre de 2011 figura en el gráfico 8.5:

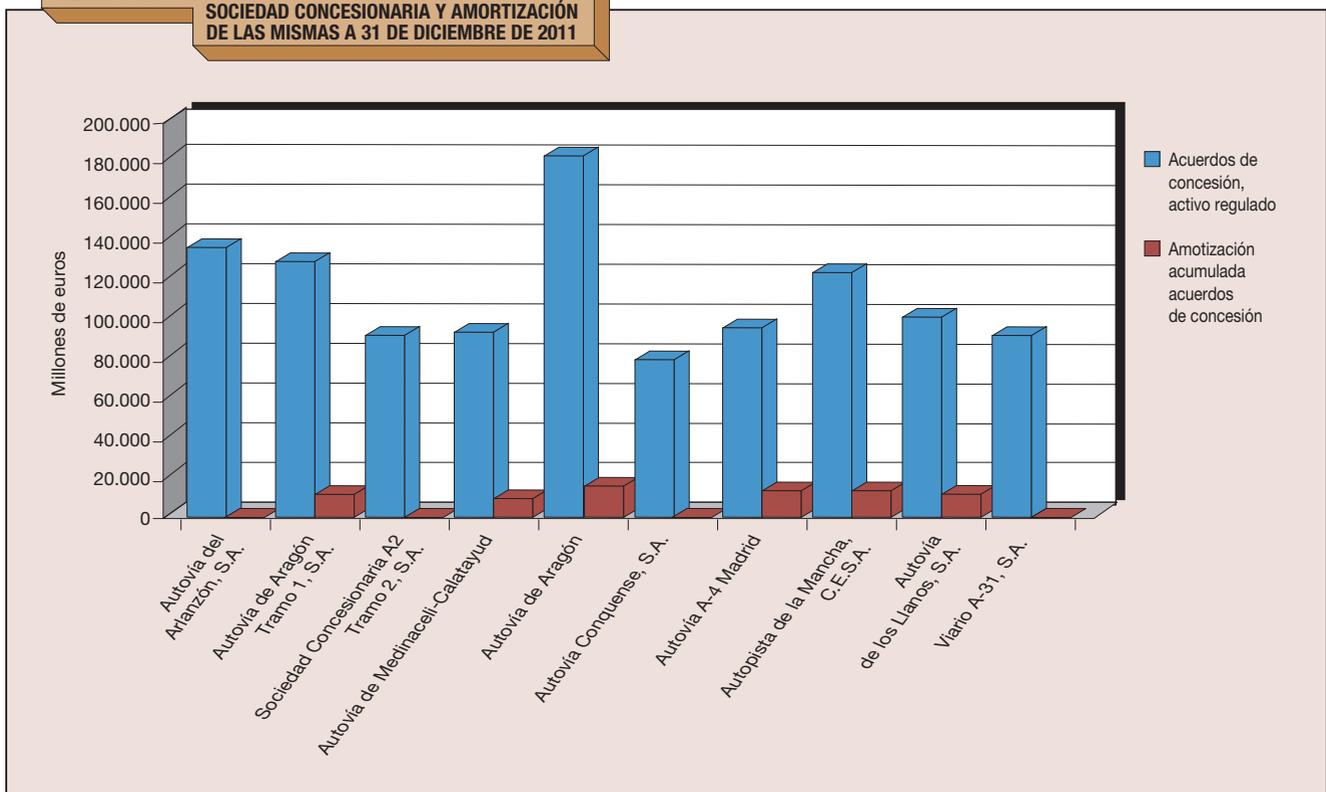
CUADRO 8.5

Activo intangible, inversión en autovía y amortización de la misma en miles de euros a 31 de diciembre de 2011

Sociedad concesionaria	Inmovilizado intangible	Acuerdos de concesión, activo regulado	Acuerdos de concesión, activación financiera	Anticipos por acuerdo de concesión, activo regulado	Amortización acumulada acuerdos de concesión
1. Autovía del Arlanzón, S.A.	199.565	132.809	789.238	63.581	2.663
2. Autovía de Aragón tramo 1, S.A.	151.046	124.350		25.903	7.579
3. Sociedad concesionaria A2, tramo 2, S.A.	101.487	88.406	1.692	8.143	3.246
4. Autovía de Medinaceli-Calatayud	140.770	90.018	834	49.913	5.048
5. Autovía de Aragón, S.A.	185.500	180.184	2.074	3.242	11.387
6. Autovía conquense, S.A.	86.721	76.422		10.299	4.615
7. Autovía A-4 Madrid, S.A.	95.267	91.809	3.453		9.604
8. Autopista de La Mancha, C.E.S.A.	157.229	118.432	991	37.791	9.011
9. Autovía de Los Llanos, S.A.	98.648	97.374	1.227		8.633
10. Viario A-31, S.A.	92.285	88.960	3.241		4.219
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>1.308.518</b>	<b>1.088.764</b>	<b>802.751</b>	<b>198.872</b>	<b>66.004</b>

GRAFICO 8.5

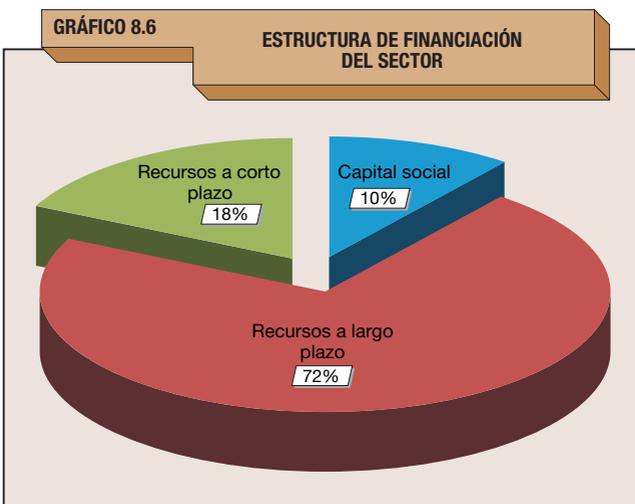
INVERSIÓN REALIZADA EN AUTOVIAS POR SOCIEDAD CONCESIONARIA Y AMORTIZACIÓN DE LAS MISMAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2011



Los recursos movilizados han sido los siguientes, con la estructura de financiación que se refleja a continuación para el sector:

CUADRO 8.6  
Recursos movilizados en miles de euros

Sociedad concesionaria	Recursos propios	Recursos ajenos a largo plazo					Recursos ajenos a corto plazo		
	Capital social	Deudas bancarias	Préstamos del Estado	Préstamos de socios y deudas con empresas asociadas	Otros	Total	Deudas con empresas del grupo	Otras deudas	Total
1. Autovía del Arlanzón, S.A.	23.722,7	107.118,3	47.385,1	21.371,4	6.707,6	182.582,4	20.916,9	7.011,0	27.927,9
2. Autovía de Aragón tramo 1, S.A.	42.632,7	36.045,1	35.392,0	16.800,0	18.287,8	106.524,9	11.316,7	2.316,3	13.633,0
3. Sociedad concesionaria A2, tramo 2, S.A.	9.956,0	34.062,4	58.113,7	11.950,0	11.613,7	115.739,8	16.680,8	3.276,5	19.957,3
4. Autovía de Medinaceli-Calatayud	12.225,6	36.414,5	49.814,0		31.341,7	117.570,2	48.878,4	6.046,3	54.924,6
5. Autovía de Aragón, sociedad concesionaria, S.A.	12.874,0	117.880,0	54.390,6	12.270,0	22.622,4	207.163,0	12.306,2	13.154,6	25.460,8
6. Autovía conquense, S.A.	12.222,3				10.960,5	10.960,5	80.438,8	3.168,4	83.607,1
7. Sociedad concesionaria autovía A-4 Madrid, S.A.	9.413,0	62.715,0	10.090,0	17.737,0	17.959,0	108.501,0	733,0	2.357,0	3.090,0
8. Autopista de La Mancha, concesionaria española, S.A.	30.100,0	61.272,1	54.346,1		24.856,9	140.475,1	5.004,8	13.765,2	18.770,0
9. Autovía de Los Llanos, S.A.	9.980,0	52.380,6	19.722,0	10.699,3	7.460,0	90.261,8	797,8	8.161,3	8.959,0
10. Viario A-31, S.A.	6.180,0	21.243,4	34.436,8	13.744,0	5.577,4	75.001,6	25.738,5	5.449,4	31.187,9
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>169.306,3</b>	<b>529.131,3</b>	<b>363.690,4</b>	<b>104.571,7</b>	<b>157.387,0</b>	<b>1.154.780,3</b>	<b>222.811,9</b>	<b>64.705,9</b>	<b>287.517,8</b>

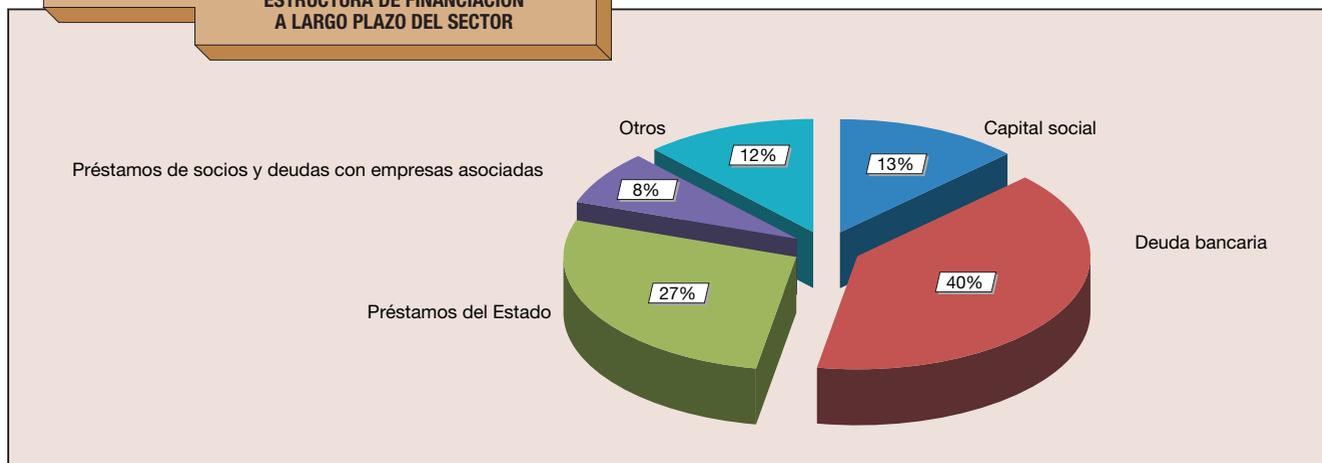


Tanto en el cuadro 8.6 como en los gráficos que lo acompañan, se incluye como parte integrante del pasivo de las sociedades concesionarias una serie de importes en concepto de préstamos del Estado. Se trata de préstamos participativos, según se definen en el Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre 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.

Ante la situación planteada, 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

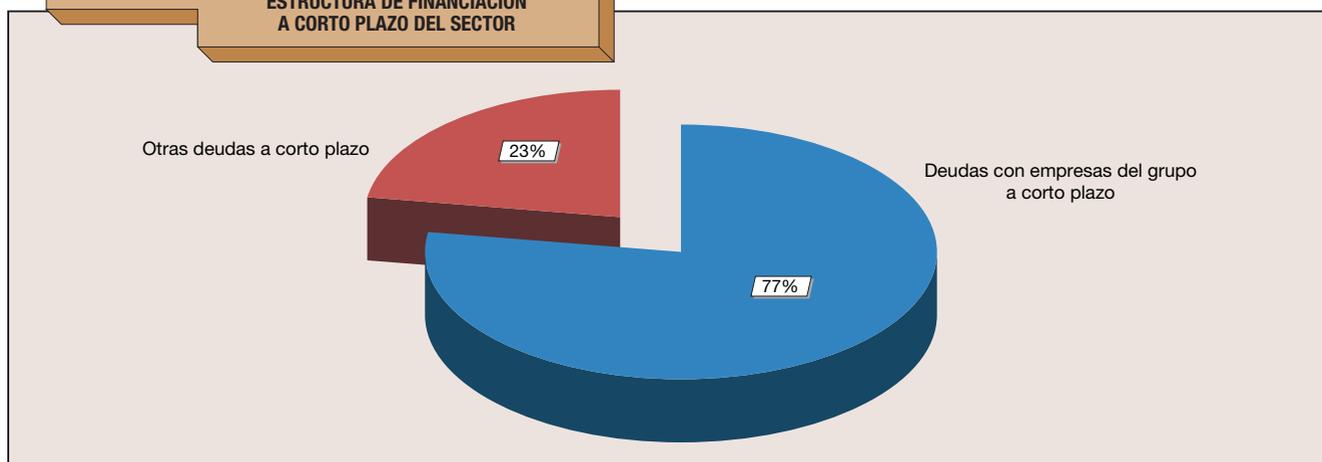
**GRAFICO 8.7**

**ESTRUCTURA DE FINANCIACIÓN  
A LARGO PLAZO DEL SECTOR**



**GRÁFICO 8.8**

**ESTRUCTURA DE FINANCIACIÓN  
A CORTO PLAZO DEL SECTOR**



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 ejercicio 2011, que han contabilizado las sociedades concesionarias, capitalizados tal como indica la mencionada disposición adicional cuadragésima segunda que los regula.



---

## 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, la Delegada del Gobierno es la Secretaria 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
- Dos Áreas
- Una Consejería Técnica
- Un Director 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:

- Delegado del Gobierno  
Gonzalo Ferre Moltó
- Miguel Ángel Jiménez Martín  
Subdelegado del Gobierno
- Jesús Fernández Silva  
Subdirector General Adjunto
- Eva M<sup>a</sup> López Pérez  
Jefe de Área
- Javier Santa Cruz Carrillo de Albornoz  
Jefe de Área

- Miguel Ángel de León Sardinero  
Director de Programa
- Soledad Báscones Arnaiz  
Jefe de Servicio
- Isidora Herrero Sancha  
Jefe de Servicio
- Ignacio Cárdbaba Crespo  
Jefe de Servicio
- Pedro López Rosado  
Jefe de Sección
- José Ignacio Castrillo Ormaechea.  
Jefe de Negociado
- Cristina Mercedes Crespo Morales  
Jefe de Negociado
- Ana Pulgar Camacho  
Jefe de Negociado
- Adela Rayo Zarco  
Jefe de Negociado
- M<sup>a</sup> Dolores Serrano Fuentes  
Jefe de Negociado
- M<sup>a</sup> Luisa Núñez Martínez  
Secretaria del Subdelegado del Gobierno
- María del Carmen García Ruiz de Huidobro  
Auxiliar Administrativo
- Antonia Barroso Prieto  
Ordenanza

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

- Audiburó, S.L.
- José Fernández López.
- Isabel Díaz Rosado
- Zofío Auditores, S.R.L.
- S.M. Auditores, S.A.P.U.
- Contesa, Consultores de Técnicas Empresariales, S.L.
- Augeco, S.L.
- David García Valbuena
- Sonia García-Patiño Barbolani
- M.V. Audit, S.L.P.
- Atenea Auditores, S.L.
- Emede y Asociados Asesores Tributarios, S.A.
- Digital Auditores, S.L.
- Fátima Martínez Lloreda



# 10. APÉNDICE DE NORMATIVA

**Ley 43/2010, de 30 de diciembre. del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal.**

(...)

Disposición adicional octava. *Medidas adicionales y complementarias a las definidas en las disposiciones adicionales cuadragésima primera y cuadragésima segunda de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010*

1. Cuenta de compensación en las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado.

1.A) Objeto.

A partir del 1 de enero de 2011, se autoriza a determinadas sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado, a establecer una cuenta de compensación.

La apertura de dicha cuenta requerirá solicitud previa a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

La autorización y su funcionamiento no afectará a ninguna otra condición de la concesión.

1.B) Ámbito de aplicación.

Las sociedades que podrán acogerse a lo establecido en esta disposición son las titulares de las concesiones administrativas de las siguientes autopistas:

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. Adjudicada por Real Decreto 1515/1999, de 24 de septiembre.

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.

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. Adjudicada por Real Decreto 3540/2000, de 29 de diciembre.

Autopista de peaje eje aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje eje aeropuerto, desde la A-10 hasta la M-40; y construcción de la prolongación y mejoras del acceso sur a Barajas; de la ampliación a tres carriles de la autovía A-10, entre la conexión con el eje aeropuerto y el nudo de Hortaleza, y de la conexión aeropuerto-variante N-II y vías de servicio sur de Barajas. Adjudicada por Real Decreto 1197/2002, de 8 de noviembre.

Autopista de peaje Cartagena-Vera. Adjudicada por Real Decreto 245/2004, de 6 de febrero.

Autopista de peaje Madrid-Toledo y autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo. Adjudicada por Real Decreto 281/2004, de 13 de febrero.

Autopista de peaje circunvalación de Alicante, la varian-

te libre de peaje de El Campello y otras actuaciones. Adjudicada por Real Decreto 282/2004, de 13 de febrero.

Autopista de peaje Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-12, tramo: N-301-Atalaya de Cañavate.

Autopista de peaje Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga

1.C) Funcionamiento de la cuenta.

C.1) Consignación y abono a favor de la sociedad concesionaria.

Durante un periodo de tres años, la sociedad concesionaria consignará anualmente, en la cuenta de compensación, la diferencia entre los ingresos de peaje que se hubieran producido de haberse alcanzado el 80 por 100 del tráfico previsto en el plan económico financiero presentado en la oferta de licitación por dicha sociedad y los ingresos de peaje derivados del tráfico real.

La cantidad a consignar anualmente en la cuenta no podrá superar el 49 por 100 del importe resultante de sumar a los ingresos anuales de peaje de la concesión la cantidad a consignar.

Dicha cantidad estará sujeta al límite de las disponibilidades presupuestarias fijadas cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este concepto, que en el ejercicio 2011 no superará el importe global de 80,1 millones de euros.

A estos efectos, los ingresos reales de peaje de cada año serán los que figuran en las últimas cuentas auditadas.

En el mes de enero de cada año, la sociedad concesionaria presentará a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el importe consignado en la cuenta de compensación para su aprobación y posterior abono a la sociedad concesionaria por la Administración en dicho año.

C.2) Consignación y abono al Tesoro Público.

Las cantidades consignadas en la cuenta de compensación de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior, serán abonadas a la Administración concedente durante el periodo de vigencia de la concesión, o hasta que se cancele la cuenta, según el siguiente procedimiento:

Cuando las últimas cuentas auditadas arrojen unos ingresos reales de peaje superiores a los previstos en el plan económico financiero de la oferta de licitación, la sociedad concesionaria, en enero del ejercicio siguiente, consignará en la cuenta y con signo negativo, el 50 por 100 de la diferencia entre los ingresos reales de peaje y los previstos en dicho plan económico financiero.

El Ministerio de Fomento podrá autorizar, a instancia del concesionario y previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, la consignación de otros importes adicionales que permitan la devolución total o parcial, de forma anticipada, de las cantidades consignadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior.

En el citado mes de enero, la sociedad concesionaria presentará a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el importe consignado en la cuenta de compensación para su aprobación y posterior abono al Tesoro Público en el mismo ejercicio.

Tanto los pagos de la Administración como los que, en

su caso, efectúe el concesionario a ésta, quedarán recogidos en la contabilidad de la sociedad concesionaria, respectivamente, como ingresos y gastos de explotación de sus correspondientes ejercicios.

### C.3) Cancelación de la cuenta de compensación.

Al término de los tres años de vigencia de la cuenta de compensación, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje determinará, anualmente, el saldo de dicha cuenta. Dicho saldo será la diferencia entre las cantidades abonadas durante dicho período por la Administración y por la sociedad concesionaria.

El saldo de la cuenta de compensación devengará, a partir de ese momento y hasta que se cancele la cuenta, la mayor de las cantidades siguientes:

a) La cantidad resultante de aplicar, sobre el saldo de la cuenta de compensación a 31 de diciembre, un tipo de interés fijo de 175 puntos básicos.

b) La cantidad resultante de aplicar el porcentaje que suponga el saldo de la cuenta de compensación a 31 de diciembre respecto al valor de la inversión total, a la diferencia obtenida de extraer del 75 por 100 de los ingresos netos de peaje, la cuantía anual de amortización lineal de la inversión total, conforme a la siguiente expresión:

$$R = C \times (0,75 \text{ INP} - A)$$

Siendo:

$$C = \frac{S}{IT}$$

$$A = \frac{IT}{N}$$

R= Remuneración.

S= Saldo de la cuenta de compensación.

IT= Inversión total en autopista.

INP= Ingresos de peaje que figuran en las cuentas de la sociedad concesionaria.

N= Número de años de concesión, inicial o prorrogada en su caso.

Las cantidades devengadas se capitalizarán junto con el principal del saldo de la cuenta de compensación, considerándose como tal a todos los efectos.

La cuenta de compensación se cancelará en el ejercicio en que su saldo sea nulo.

### 1.D) Medidas de desarrollo.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje a dictar las instrucciones y adoptar las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en la presente disposición adicional.

### 2. Medidas complementarias para el reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje.

Se prorroga hasta el 30 de junio de 2011 el plazo previsto en la disposición adicional cuadragésima primera, apartado tres, de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, relativo a la finalización convencional de los procedimientos derivados de las reclamaciones por obras adicionales ya ejecutada al tiempo de su entrada en vigor por las concesionarias de autopistas de peaje competencia de la Administración General del Estado.

3. Medidas complementarias para el reequilibrio económico financiero de las concesiones de obras públicas para la conservación y explotación de las autopistas de primera generación.

Con respecto a los contratos incluidos en el Programa de Adecuación de las Autopistas de Primera Generación, a los que se refiere la disposición adicional cuadragésima segunda de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 se establecen las medidas siguientes:

### 3.A) Alternativas, mejoras y obras adicionales.

Se declaran incluidas en el objeto de la concesión, con efectos de 1 de enero de 2010, las modificaciones originadas por las alternativas o mejoras en relación con las obras de primer establecimiento con funcionalidad análoga a las de los anteproyectos de adecuación, reforma y conservación, así como las obras adicionales, realizadas por razones de interés público, no contempladas en dichos anteproyectos, que en aplicación de lo dispuesto en la mencionada Disposición Adicional 42 hayan sido autorizadas por el órgano de contratación a la entrada en vigor de esta ley.

3.B) Procedimiento para la aprobación del reequilibrio económico financiero y la concesión del préstamo participativo.

La aprobación por el órgano de contratación del reequilibrio económico del contrato, exigirá exclusivamente la audiencia previa al concesionario y los informes de la Abogacía del Estado y de la Intervención Delegada.

La concesión del préstamo participativo se ajustará al mismo procedimiento, si bien, conforme a lo dispuesto en el artículo 17 del Real Decreto-ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público, el expediente requerirá el informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda.

Este procedimiento será de aplicación exclusivamente en el ejercicio 2011 y para el reequilibrio económico financiero y la concesión del préstamo participativo derivados de las obras a las que se refiere el apartado Tres A).

### 4. Crédito extraordinario en el Ministerio de Fomento.

Uno. Se concede un crédito extraordinario en el presupuesto en vigor de la sección 17, Ministerio de Fomento, servicio 20, programa 451N, concepto 836, «A sociedades concesionarias de autopistas de peaje para abono de la Cuenta de Compensación regulada en la Disposición adicional octava», por importe de 80,1 millones de euros.

Dos. El crédito extraordinario que se concede se financiará con deuda pública.

### 5. Entrada en vigor de esta disposición adicional.

Lo establecido en la presente disposición adicional entrará en vigor el 1 de enero de 2011.

(...)

**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.**

Autopista Madrid Sur, Concesionaria Española S. A. (en adelante, Madrid Sur), es titular 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. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 3540/2000, de 29 de diciembre.

Durante la ejecución de las obras, la Dirección General de Carreteras ordenó modificar el proyecto constructivo de la autopista, al objeto de incorporar distintas obras adicionales no previstas inicialmente por un importe de 92.525.380,37 euros, sin I.V.A.

Con fecha 28 de noviembre de 2007, la sociedad concesionaria solicitó a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el abono de los importes de las citadas obras adicionales impuestas.

Las mencionadas obras impuestas suponen una mayor inversión de la sociedad concesionaria que no estaba prevista en la oferta que la Administración aceptó como la adjudicataria y, en definitiva supone, una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración debe restablecer.

La Ley 26/2009 estableció en el apartado tres de su disposición adicional cuadragésima primera «Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje», que con carácter excepcional, podrán compensarse las obras adicionales ya ejecutadas al tiempo de la entrada en vigor de esa ley y no previstas en los proyectos iniciales. A tal efecto, se señalaba que el Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, podrá proponer al Gobierno, en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley (plazo prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 por la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal), la finalización convencional de los procedimientos derivados de las reclamaciones ya presentadas por dicho concepto.

La citada disposición adicional establece asimismo que las medidas necesarias para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión alterado por la ejecución de las mencionadas obras adicionales consistirán preferentemente en un aumento de tarifas o del plazo concesional.

En consecuencia, con este real decreto se pretende reequilibrar económicamente la concesión afectada por los sobrecostes de las obras adicionales que ha tenido que soportar. Para ello, teniendo en cuenta los extremos mencionados y que el plazo concesional es de 65 años desde la fecha de adjudicación (finalización de la concesión en el año 2065), la medida de reequilibrio que puede aplicarse es un moderado aumento de tarifas durante un periodo del plazo concesional, para compensar los mencionados sobrecostes de obras adicionales (92.525.380,37 euros) y el importe de los intereses por el retraso en el pago para restablecer el equilibrio económico financiero por ese concepto, que asciende a 18.209.385,04 euros.

Este real decreto se aprueba al amparo de la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria, la cual ha manifestado su aceptación a las medidas de compensación correspondientes a la ejecución de obras adicionales, y a la vez el acogimiento expreso de las medidas de compensación de los sobrecostes de expropiaciones contempladas en el apartado Dos de la indicada Ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe de la Ministra de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de junio de 2011,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Modificación de la concesión por incremento de tarifas.*

Se modifica la concesión otorgada por la Administración General del Estado mediante 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, estableciendo un incremento escalonado de tarifas extraordinario del 1,95 por 100 anual acumulativo, hasta compensar el importe de los sobrecostes de las obras adicionales reconocidas. Este incremento anual de tarifas se aplicará con las revisiones ordinarias y simultáneamente con la de estas últimas.

La aplicación del incremento escalonado extraordinario de tarifas se efectuará a partir del año 2012 hasta el año en que quede totalmente compensado el importe de 110.734.765,41 euros, que comprende los sobrecostes de obras adicionales reconocidas propiamente dichos (92.525.380,37 euros) y los intereses devengados (18.209.385,04 euros) desde el 28 de noviembre de 2007, fecha en que la sociedad concesionaria solicitó el restablecimiento del equilibrio económico-financiero hasta que se inicia la compensación. El importe a compensar se incrementará anualmente a partir de 1 de enero de 2012 en la cantidad que resulte de aplicar un tipo de interés del 6,5 por 100 sobre los saldos pendientes de compensación.

**Artículo 2.** *Determinación de la compensación.*

Los ingresos adicionales que obtenga Madrid Sur por el aumento extraordinario de tarifas se aplicarán exclusivamente a compensar el importe de las obras adicionales reconocidas y los intereses devengados desde la solicitud de compensación, según la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Como quiera que el incremento extraordinario de tarifas va encaminado a proveer fondos exclusivamente para un fin específico, una vez alcanzada la citada compensación, quedará eliminado su efecto en la tarifa aplicada, es decir, las tarifas a partir de ese momento serán las establecidas en el Real Decreto 3540/2000, de 29 de diciembre, con la actualización que corresponda.

Antes del 31 de enero de cada año, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en base a las cuentas provisionales de la sociedad concesionaria, determinará los ingresos adicionales generados por el aumento extraordinario de tarifas que establece esta modificación concesional. La forma de calcular estos ingresos adicionales será por diferencia entre los ingresos de peaje realmente obtenidos y aquellos que hubiera tenido la sociedad concesionaria si no se hubiesen incrementado las tarifas en los porcentajes establecidos en el artículo 1, teniéndose en cuenta en estos cálculos una elasticidad tráfico-tarifa del 7 por 100.

En los primeros diez días naturales del mes de julio de cada año, en base a las cuentas censuradas, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje procederá a la determinación definitiva de los ingresos adicionales generados por la modificación concesional.

### **Artículo 3.** *Seguimiento y control.*

Habida cuenta que la medida de incremento extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para compensar los sobrecostes por obras adicionales y que esa compensación se aplicará anualmente, deberá procederse a un seguimiento y control de dicha circunstancia. En este sentido, corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el citado seguimiento y control.

Se faculta a dicha Delegación del Gobierno para que, a la vista de la evolución de los ingresos obtenidos por la sociedad concesionaria, si la compensación se completa antes de la finalización del plazo concesional, pueda establecer con antelación suficiente una fecha final de la aplicación del incremento extraordinario de tarifas.

### **Artículo 4.** *Revisión.*

Se faculta al Ministro de Fomento para, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, cada cinco años desde la fecha de entrada en vigor de esta disposición, revisar las previsiones de las variables básicas utilizadas para la definición de la compensación objeto de la modificación concesional que se contiene en este real decreto y, consecuentemente, introducir las correcciones que procedan en los parámetros de compensación.

### **Artículo 5.** *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico 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, de la que es titular Autopista Madrid Sur, Concesionaria Española S. A., será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

**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 día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 24 de junio de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

**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.**

Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, S.A. (Acega), es titular 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. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 1702/1999, de 29 de octubre.

El proyecto constructivo de la autopista de peaje que se redactó conforme a la oferta que resultó adjudicataria en el concurso de concesión fue aprobado por Resolución de la Dirección General de Carreteras el 11 de diciembre de 2000.

Durante la ejecución de las obras, la citada Dirección General de Carreteras, mediante escrito de fecha 8 de octubre de 2003, ordenó la ejecución de unas obras adicionales, que no estaban previstas en el proyecto aprobado, al objeto de que la capa de rodadura de la infraestructura tuviese propiedades drenantes en todo el ancho de la calzada y arcones.

Redactado el proyecto modificado ó Proyecto modificado n.º 3 del Proyecto de Construcción de la Autopista de Peaje Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, p.k. 0+000 a p.k. 56+606)ó, fue aprobado por la Dirección General con fecha 22 de noviembre de 2004. El citado proyecto incluía como obras adicionales la ejecución de la nueva capa de rodadura y la construcción de un paso elevado en la localidad de Catasós y supuso un coste adicional sobre el proyecto inicialmente aprobado según la oferta de la sociedad concesionaria, de 582.134,06 euros (501.839,71 euros excluido el IVA), al que debe añadirse nuevas expropiaciones que fueron necesarias y que se incluyeron en el Proyecto modificado n.º 4 del Proyecto de Construcción de la Autopista de Peaje Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, p.k. 0+000 a p.k. 56+606), aprobado el 21 de diciembre de 2005, que suponen un importe de 7.488,88 euros. En la resolución de la aprobación se indicaba expresamente que el incremento mencionado era un requerimiento de la Dirección General y que tenía, por tanto, la consideración de obras impuestas.

En consecuencia, las mencionadas obras suponen una mayor inversión de la sociedad concesionaria que no estaba prevista en la oferta que la Administración aceptó como la adjudicataria y, en definitiva, una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración debe restablecer.

Con fecha 3 de marzo de 2006, Acega puso de manifiesto que la citada mayor inversión supone una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión, solicitando la correspondiente compensación para el restablecimiento del mismo.

Por otra parte, la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, estableció en el apartado tres de su disposición adicional cuadragésima primera «Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje», que con carácter excepcional, podrán compensarse las obras adicionales ya ejecutadas al tiempo de la entrada en vigor de esa ley y no previstas en los proyectos iniciales. A tal efecto, se señalaba que el Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, podrá proponer al Gobierno, en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley (plazo prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 por la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal), la finalización convencional de los procedimientos derivados de las reclamaciones ya presentadas por dicho concepto.

La citada disposición adicional establece asimismo que las medidas necesarias para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión que consistirán preferentemente en un aumento de tarifas o del plazo concesional.

Con fecha 22 de febrero de 2010 Acega presentó, a petición de la Delegación del Gobierno en las Sociedades

Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, propuesta de reequilibrio económico financiero alterado por la financiación de la ejecución de las obras reconocidas.

Teniendo en cuenta los extremos mencionados y la situación actual de la concesión, se estima que la medida de reequilibrio económico-financiero consistente en un aumento escalonado y moderado de tarifas a aplicar durante un determinado periodo de tiempo es la más adecuada para compensar el importe de obras adicionales reconocidas.

Este real decreto se aprueba al amparo del apartado tres de la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria, y con renuncia expresa a entablar acciones contra el Estado, o el compromiso de desistir de las ya iniciadas, por razón del reequilibrio económico de la concesión, basadas tanto en el sobrecoste de las expropiaciones como en la ejecución de obras adicionales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe de la Ministra de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de junio de 2011,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Modificación de la concesión.*

Se modifica la concesión otorgada por la Administración General del Estado mediante el 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-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, estableciendo un incremento escalonado de tarifas extraordinario del 0,5 por 100 anual acumulativo, hasta compensar el importe de los sobrecostes de las obras adicionales reconocidas.

La aplicación del incremento escalonado extraordinario de tarifas se efectuará a partir del año 2012 hasta el año en que quede totalmente compensado el importe de 643.351,78 euros, que comprende los sobrecostes de obras adicionales reconocidas propiamente dichos (509.328,59 euros) y los intereses devengados (134.023,19 euros) desde el 3 de marzo de 2006, fecha en que la sociedad concesionaria solicitó el restablecimiento del equilibrio económico-financiero hasta que se inicie la compensación. Este incremento anual de tarifas se aplicará con las revisiones ordinarias y simultáneamente con la de estas últimas.

**Artículo 2.** *Determinación de ingresos adicionales.*

Los ingresos adicionales que obtenga Acega por el aumento extraordinario de tarifas se aplicarán exclusivamente a compensar el importe de las obras adicionales reconocidas y los intereses devengados desde la solicitud de compensación, según la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Como quiera que el incremento extraordinario de tarifas va encaminado a proveer fondos exclusivamente para un fin específico, una vez alcanzada la citada compensación, quedará eliminado su efecto en la tarifa aplicada, es decir, las tarifas a partir de ese momento serán las establecidas en el Real Decreto 1702/1999, de 29 de octubre, con la actualización que corresponda.

Antes del 31 de enero de cada año, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en base a las cuentas provisionales de la sociedad concesionaria, determinará los ingresos adicionales generados por el aumento extraordinario de tarifas que establece esta modificación concesional. La forma de calcular estos ingresos adicionales será por diferencia entre los ingresos de peaje realmente obtenidos y aquellos que hubiera tenido la sociedad concesionaria si no se hubiesen incre-

mentado las tarifas en el porcentaje establecido en el artículo 1, teniéndose en cuenta en estos cálculos una elasticidad tráfico-tarifa del 5 por 100.

En los primeros diez días naturales del mes de julio de cada año, en base a sus cuentas censuradas, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje procederá a la determinación definitiva de esos ingresos adicionales generados por la modificación concesional.

**Artículo 3.** *Seguimiento y control.*

Habida cuenta que la medida de incremento extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para compensar los sobrecostes por obras adicionales y que esa compensación se aplicará anualmente, deberá procederse a un seguimiento y control de dicha circunstancia. En este sentido, corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el citado seguimiento y control.

Se faculta a dicha Delegación del Gobierno para que, a la vista de la evolución de los ingresos obtenidos por la sociedad concesionaria, fije con antelación suficiente la fecha final de la aplicación del incremento extraordinario de tarifas.

**Artículo 4.** *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico 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, de la que es titular Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, S.A., será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

**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 día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Barcelona, el 10 de junio de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

**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.**

Castellana de Autopistas S.A.C.E.U. (en adelante Castellana) es titular de la concesión administrativa para la

construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje 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 de la autopista de peaje AP-6, tramo Villalba-Adanero. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre.

Durante la ejecución de las obras, la Dirección General de Carreteras ordenó modificar el proyecto constructivo de la autopista, al objeto de incorporar distintas obras adicionales no previstas inicialmente por un importe de 89.018.331,68 euros, sin I.V.A.

Las mencionadas obras adicionales suponen una mayor inversión de la sociedad concesionaria que no estaba prevista en la oferta que la Administración aceptó como la adjudicataria y, en definitiva supone, una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración debe restablecer.

La Ley 26/2009 estableció en el apartado tres de su disposición adicional cuadragésima primera «Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje», que con carácter excepcional, podrán compensarse las obras adicionales ya ejecutadas al tiempo de la entrada en vigor de esa ley y no previstas en los proyectos iniciales. A tal efecto, se señalaba que el Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, podrá proponer al Gobierno, en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley (plazo prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 por la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal), la finalización convencional de los procedimientos derivados de las reclamaciones ya presentadas por dicho concepto.

La citada disposición adicional establece asimismo que las medidas necesarias para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión alterado por la ejecución de las mencionadas obras adicionales consistirán preferentemente en un aumento de tarifas o del plazo concesional.

En consecuencia, con este real decreto se pretende reequilibrar económicamente la concesión afectada por las obras adicionales que ha tenido que soportar. Para ello, teniendo en cuenta los extremos mencionados y la situación actual de la concesión, se estima que la medida de reequilibrio que se considera más adecuada es la prórroga de las tarifas de la autopista AP-6, reguladas en los convenios aprobados por los reales decretos 315/2004, de 20 de febrero y 1467/2008, de 29 de agosto, en ambos casos, hasta la compensación de los mencionados sobrecostos de obras adicionales (89.018.330,68 euros) y del importe de los intereses por el retraso en el pago para restablecer el equilibrio económico financiero por ese concepto, que asciende a 29.471.030,48 euros.

Este real decreto se aprueba al amparo de la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria, con renuncia expresa de la misma a entablar acciones contra el Estado, o el compromiso de desistir de las ya iniciadas, por razón del reequilibrio económico de la concesión, basadas tanto en el sobrecoste de las expropiaciones como en la ejecución de obras adicionales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe de la Ministra de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de julio de 2011,

DISPONGO:

#### **Artículo 1.** *Prórroga de tarifas.*

Se prorrogan las tarifas de 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 Ávila y para la conservación y

explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, otorgada por la Administración General del Estado mediante Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre.

Se elimina el límite temporal, del 16 de julio de 2024, establecido para la aplicación de las tarifas que contempla la cláusula tercera del convenio entre la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria, aprobado por Real Decreto 315/2004, de 20 de febrero, correspondiente a la autopista AP-6, Villalba-Adanero.

Asimismo, se suprime el límite temporal, del 29 de enero de 2018, establecido para la aplicación de las tarifas a que refieren las cláusulas cuarta y quinta del convenio, aprobado por Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto, correspondiente también a la autopista AP-6, Villalba-Adanero.

#### **Artículo 2.** *Determinación de la compensación.*

Los ingresos adicionales que obtenga Castellana por la prórroga de las tarifas establecidas en el Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto, más allá del 29 de enero de 2018, y por la prórroga de las reguladas en el Real Decreto 315/2004, de 20 de febrero, más allá del 16 de julio de 2024, se aplicarán en exclusiva hasta completar la compensación del importe por obras adicionales reconocido, actualizado con el interés legal del dinero desde el 1 de junio de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2011 (fecha de referencia para el reequilibrio), capitalizando el saldo de compensación a una tasa del 6,5 por 100 anual.

Habida cuenta que la medida de la prórroga de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para un fin específico, una vez alcanzada la citada compensación quedará eliminado su efecto en la tarifa aplicada, es decir, las tarifas a partir de ese momento serán las establecidas en el Real Decreto 1467/2008, de 29 de agosto y en el Real Decreto 315/2004, de 20 de febrero, con la actualización que corresponda.

Antes del 31 de enero de cada año, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en base a las cuentas provisionales de la sociedad concesionaria, determinará los ingresos adicionales generados por la prórroga de tarifas que establece esta modificación concesional. La forma de calcular estos ingresos adicionales será por diferencia entre los ingresos de peaje realmente obtenidos y aquellos que hubiera tenido la sociedad concesionaria si no se hubiesen prorrogado las tarifas.

En los primeros diez días naturales del mes de julio de cada año, en base a las cuentas censuradas, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje procederá a la determinación definitiva de los ingresos adicionales generados por la modificación concesional.

#### **Artículo 3.** *Seguimiento y control.*

Habida cuenta que la medida de prórroga extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para compensar los sobrecostos por obras adicionales y que se aplicará anualmente, deberá procederse a un seguimiento y control de dicha circunstancia. En este sentido, corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el citado seguimiento y control.

Se faculta a dicha Delegación del Gobierno para que, a la vista de la evolución de los ingresos obtenidos por la sociedad concesionaria, si la compensación se completa antes de la finalización del plazo concesional, pueda establecer con antelación suficiente una fecha final de la aplicación de la prórroga de tarifas.

#### **Artículo 4.** *Revisión.*

Se faculta al Ministro de Fomento para, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, cada cinco años desde

la fecha de entrada en vigor de esta disposición, revisar las previsiones de las variables básicas utilizadas para la definición de la compensación objeto de la modificación concesional que se contiene en este real decreto y, consecuentemente, introducir las correcciones que procedan en los parámetros de compensación.

**Artículo 5.** *Plan económico financiero de la concesión.*

El plan económico financiero que ha servido de base para la realización de los estudios de las modificaciones que el presente real decreto autoriza, será el vigente a partir de la entrada en vigor del mismo, sin que ello suponga alteración de las condiciones contractuales de la concesión no modificadas expresamente por este real decreto.

**Artículo 6.** *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: de la AP-6 conexión con Segovia (AP-61) y AP-6 conexión con Ávila (AP-51) así como la conservación y explotación, a partir del 30 de enero de 2018, de la autopista AP-6, tramo Villalba-Adanero, será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

**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 día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de julio de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

**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 Cataluña, S.A., y se dispone la separación de los planes económico-financieros de las concesiones de las sociedades resultantes.**

Autopistas, Concesionaria Española, S.A. (ACESA), es titular de las concesiones para la construcción, conservación y explotación de las autopistas: La Jonquera-Barcelona-Tarragona (AP-7), y Zaragoza-Mediterráneo (AP-2), concesión administrativa dependiente de la Administración General del Estado y de las autopistas Montgat-B-20 (C-31) antes A-19, Montgat-Conexión con la carretera GI-600 (C-32) antes A-19 y Meridiana-Montmeló (C-33) antes A-17, concesión administrativa dependiente de la Generalidad de Cataluña.

El Real Decreto 902/1995, de 2 de junio, traspasó a la Generalidad de Cataluña la titularidad de las autopistas A-17 Meridiana-Montmeló y A-19 Montgat-Conexión con la carretera GI-600 de Blanes a Hostalric, de la concesión administrativa dependiente de la Administración General del Estado, a la Generalidad de Cataluña, que se constituyó en administración concedente de las citadas autopistas.

El Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, segregó de la concesión unificada para la construcción, conservación y

explotación de las autopistas en régimen de concesión de las que es titular ACESA los itinerarios de las autopistas señaladas en el párrafo anterior y los dio de baja en la red de carreteras del Estado. En el artículo 2.14 del referido real decreto se dispone que, como consecuencia de dicha segregación, la sociedad concesionaria debe arbitrar cuentas separadas para cada una de las dos concesiones resultantes, matriz y segregada. No obstante, «el plan económico-financiero de la sociedad continuará siendo único y constituirá la base económico-financiera global aplicable a ambas concesiones».

ACESA ha presentado, con fecha 5 de octubre de 2010, solicitud de escisión de la rama de actividad correspondiente a las autopistas de la concesión dependiente de la Generalidad de Cataluña a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A. (INVICAT), sociedad creada «ex profeso» para recibir el patrimonio escindido, cuyos estatutos recogen las características de una sociedad concesionaria de autopistas.

Por otra parte, como consecuencia de dicha segregación, el plan económico-financiero único de la sociedad que, de conformidad con el antes citado artículo 2.º del Real Decreto 912/1995, de 2 de junio, constituye la base económico-financiera global aplicable a ambas concesiones, debe ser escindido en dos partes que recojan la base económico-financiera de las concesiones resultantes, y por ello objeto de aprobación por el presente real decreto de escisión.

Ambos planes económico-financieros son el resultado de la escisión del plan económico-financiero vigente de la concesión en proporción a los activos y pasivos que constituyen las concesiones segregadas.

La propiedad de las acciones de ambas sociedades ACESA e INVICAT corresponde, antes de la segregación, en el 100 por 100 a su accionista único Abertis Infraestructuras, S.A. (ABERTIS). La propiedad de ambas sociedades no se verá modificada después de la segregación.

El consejo de administración de ACESA en reunión celebrada el 22 de junio de 2010, aprobó el proyecto de escisión parcial de la sociedad concesionaria.

El artículo 246.6 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público establece:

«En los supuestos de escisión, aportación o transmisión de empresas sólo podrá continuar el contrato con la entidad resultante o beneficiaria en el caso en que así sea expresamente autorizado por el órgano de contratación considerando los requisitos establecidos para la adjudicación de la concesión en función del desarrollo del negocio concesional en el momento de producirse estas circunstancias.»

Asimismo el artículo 209: Cesión de los contratos, en su apartado 2.c) exige:

«Que el cesionario tenga capacidad para contratar con la Administración y la solvencia que resulte exigible, debiendo estar debidamente clasificado si tal requisito ha sido exigido al cedente, y no estar incurso en una causa de prohibición de contratar.»

En consecuencia, el proceso está condicionado a las autorizaciones de las dos entidades concedentes, por lo que ACESA ha realizado igual petición, respecto de las autopistas de su competencia, a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Cataluña.

En el proyecto de escisión parcial se pone de manifiesto que en la mencionada escisión y posterior aportación, se incluirán todos los activos afectos a la concesión de la que es titular la Generalidad de Cataluña, así como la totalidad de los medios materiales y humanos actualmente disponibles en la explotación de las autopistas arriba relacionadas aplicados al cumplimiento de las obligaciones de la concesión citada. Igual cualidad deberán tener los activos afectos a la

concesión de la que es titular la Administración General del Estado que permanecerán en la sociedad ACESA después de la escisión.

Los requisitos establecidos para la adjudicación de la concesión y la exigencia de estar debidamente clasificado a los que se alude en los artículos 246.6 y 209 antes transcritos, toda vez que las sociedades resultantes de la escisión recogen en sus estatutos las características de una sociedad concesionaria de autopistas, en cumplimiento de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en virtud de los requisitos establecidos para ellas, debe analizarse desde el punto de vista de la solvencia tanto técnica y económica, de las partes escindidas después de la segregación.

Del análisis de la documentación presentada de forma conjunta por ACESA e INVICAT, resulta la acreditación de la solvencia técnica y económica de las sociedades concesionarias resultantes así como la correspondencia de los planes económico-financieros y sus cuentas segregadas correspondientes a ambas sociedades con la base económica de la concesión matriz de titularidad conjunta, según consta en el expediente, así como que no incurrir en ninguna de las circunstancias que constituyen prohibición de contratar con la Administración.

Las Direcciones Generales de Carreteras y de Programación Económica y Presupuestos y la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento han emitido informe favorable para la autorización solicitada.

Asimismo, el Gobierno de la Generalidad de Cataluña ha autorizado el proyecto de escisión.

Este real decreto se aprueba al amparo del artículo 246.6 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, y de conformidad con el artículo 31.2 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en relación con la cláusula 20 del Pliego de Cláusulas Generales aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de agosto de 2011,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Autorización de la reestructuración societaria por la que la sociedad concesionaria Autopistas, Concesionaria Española, S.A., se escinde parcialmente a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A.*

Se autoriza la reestructuración societaria por la que la sociedad concesionaria Autopistas, Concesionaria Española, S.A., se escinde parcialmente a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A., sociedad creada para recibir el patrimonio escindido, cuyos estatutos recogen las características de una sociedad concesionaria de autopistas,

**Artículo 2.** *Modificación del Plan económico financiero de las concesiones que ostenta Autopistas, Concesionaria Española, S.A.*

El Plan económico financiero único en la actualidad de las concesiones integradas por las autopistas La Jonquera-Barcelona-Tarragona (AP-7), y Zaragoza-Mediterráneo (AP-2), concesión administrativa dependiente de la Administración General del Estado, y de las autopistas Montgat-B-20 (C-31) antes A-19, Montgat-Conexión con la carretera GI-600 (C-32) antes A-19 y Meridiana-Montmeló (C-33) antes A-17, concesión administrativa dependiente de la Generalidad de Cataluña, deberá separarse en dos planes económico financieros estableciéndose las magnitudes de cada uno de ellos en proporción a los correspondientes activos y pasivos de

las concesiones de las que son dependientes de las referidas administraciones.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que apruebe el plan económico financiero que resulte para la concesión dependiente de la Administración General del Estado de la parte escindida correspondiente a Autopistas, Concesionaria Española, S.A.

**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 acuerdo producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 19 de agosto de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

**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.**

«Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.» (en adelante, Audasa) ostenta la titularidad de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico (AP-9), carretera que pertenece a la Red de Carreteras de Interés General del Estado.

Desde que se puso en servicio el tramo de la Autopista del Atlántico entre Pontevedra y Vigo en el año 1981, que incluye el puente de Rande, debido al acortamiento de los tiempos de desplazamiento entre una y otra ciudad y de manera más importante al crecimiento residencial en la península de O Morrazo, y consiguiente trasvase poblacional y laboral entre ella y la ciudad de Vigo que tal mejora viaria indujo, se incrementó notablemente el tráfico dando lugar a pérdida de fluidez en el recorrido entre Vigo y la península de O Morrazo, mermando la funcionalidad de la autopista, problema que previsiblemente se agravará en el futuro.

Desde su puesta en servicio en el año 1988, de manera progresiva, una situación similar de incremento de tráfico y de incidencias y merma en la funcionalidad de la autopista se viene produciendo en el régimen de circulación por el tramo que discurre entre sus enlaces de Santiago norte y de Santiago sur, tramo de circunvalación de la ciudad de Santiago de Compostela, que es libre de peaje para los recorridos internos, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 399/1985, de 6 de marzo, problema que también, previsiblemente, se agravará en el futuro.

A la vista de tales circunstancias, el Ministerio de Fomento y Audasa han estimado oportuna la ampliación de la capacidad de los citados tramos de la autopista AP-9 y, a tal efecto, se ha redactado el Convenio que se aprueba por este real decreto.

Para resarcir a la sociedad concesionaria de las inversiones a realizar y de los mayores gastos que comporten las

actuaciones y obligaciones asumidas en virtud del Convenio, se contempla en el mismo con carácter extraordinario un incremento moderado de tarifas que se mantendrá en vigor hasta compensar a la sociedad concesionaria la inversión correspondiente a las obras de ampliación, los gastos de conservación y demás derivados de las mismas.

Asimismo, en el Convenio figura el procedimiento de contratación de las obras que deberá aplicarse según establece el artículo 250 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

Resultan, por lo tanto, de aplicación los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, al amparo de los cuales se aprueba este real decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con el informe de la Ministra de Economía y Hacienda, la conformidad de la sociedad concesionaria, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de noviembre de 2011,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Régimen jurídico de la concesión.*

Se aprueba el Convenio incorporado como anexo, siendo el régimen jurídico de la concesión de la Autopista del Atlántico (AP-9), de la que es titular «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.», incluidos los beneficios tributarios, económico financieros y de cualquier otra índole que tiene concedidos, el vigente con las modificaciones que se contienen en este real decreto y en el Convenio que aprueba, incorporado como anexo.

**Artículo 2.** *Ampliación de la autopista.*

La ampliación de la autopista a que se refiere el Convenio que aprueba este real decreto queda integrada en la concesión de «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.», siéndole aplicable en consecuencia su normativa jurídica, administrativa, fiscal y de cualquier otra índole en todo lo no modificado por dicho Convenio y este real decreto.

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 18 de noviembre de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

**ANEXO**

**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**

En Madrid, a ..... de ..... del año dos mil once.

REUNIDOS

De una parte, don José Blanco López, en su condición de Ministro de Fomento, en nombre y representación de la Administración General del Estado.

Y de otra, don ....., en nombre y representación de «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.», actuando en nombre y representación de la misma, en virtud del acuerdo adoptado por su Consejo de Administración en su reunión celebrada el día .....

Las partes declaran poseer y se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para el otorgamiento de este Convenio al amparo de los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, y de las cláusulas 103 y concordantes del pliego de cláusulas generales, para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero. BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO Núm. 283 Jueves 24 de noviembre de 2011 Sec. III. Pág. 125286

**MANIFIESTAN**

*Primero.*

«Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.» (en adelante Audasa) ostenta la titularidad de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico (AP-9), carretera que pertenece a la Red de Carreteras de Interés General del Estado.

*Segundo.*

Desde que en el año 1981 se puso en servicio el tramo de la Autopista del Atlántico entre Pontevedra y Vigo, que incluye el puente de Rande, debido al acortamiento de los tiempos de desplazamiento entre una y otra ciudad y de manera más importante al crecimiento residencial en la península de O Morrazo, y consiguiente trasvase poblacional y laboral entre ella y la ciudad de Vigo que tal mejora viaria indujo, se incrementó notablemente el tráfico dando lugar a pérdida de fluidez en el recorrido entre Vigo y la península de O Morrazo, mermando la funcionalidad de la autopista, problema que previsiblemente se agravará en el futuro.

Desde su puesta en servicio en el año 1988, de manera progresiva, una situación similar de incremento de tráfico y de incidencias y merma en la funcionalidad de la autopista se viene produciendo en el régimen de circulación por el tramo que discurre entre sus enlaces de Santiago norte y de Santiago sur, tramo de circunvalación de la ciudad de Santiago de Compostela, que es libre de peaje para los recorridos internos, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 399/1985, de 6 de marzo, problema que también, previsiblemente, se agravará en el futuro.

*Tercero.*

A la vista de tales circunstancias, el Ministerio de Fomento y Audasa han estimado oportuna la ampliación de la capacidad de los tramos de la autopista AP-9 señalados en el manifiesto segundo y, a tal efecto, las partes suscriben el presente Convenio sobre la base de que un incremento moderado de tarifas permitirá compensar a la sociedad concesionaria de la inversión correspondiente a las obras de ampliación, los gastos de conservación y demás derivados de las mismas.

*Cuarto.*

Audasa pretende financiar la inversión necesaria para la ampliación de la autopista AP-9 a través de la emisión de obligaciones bonificadas, en virtud de los beneficios tributarios otorgados a la concesión hasta la fecha.

*Quinto.*

Por lo anterior, las partes, al amparo de lo establecido en los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con el espíritu de colaboración existente entre la Administración concedente y la sociedad concesionaria, formalizan el presente Convenio a tenor de las siguientes

## CLÁUSULAS

**Primera.** *Construcción de nuevos carriles en el tramo de circunvalación de Santiago de Compostela de la Autopista del Atlántico AP-9.*

Audasa construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de la que es titular, las obras definidas en el proyecto titulado «Ampliación de capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago norte-Santiago sur. Clave: 98-LC-9904», incluyendo su adenda I, que recoge los movimientos en dirección sur del enlace del p.k. 55 (enlace de Sigüeiro).

Además, Audasa redactará el proyecto de construcción de la conexión entre la Autopista del Atlántico AP-9 y la Autovía de Lavacolla A-54 a que se refiere el punto 2.1 de la resolución ministerial de 25 de noviembre de 2010 de aprobación del expediente de información pública del proyecto de clave 98-LC-9904, como adenda II a ese proyecto. No obstante, la construcción, conservación y explotación de las actuaciones incluidas en la citada adenda II serán objeto, en su caso, de un nuevo Convenio.

A tal efecto, Audasa deberá presentar en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, para su aprobación, los correspondientes proyectos constructivos de las obras de ampliación de la autopista AP-9 indicadas en el párrafo anterior que deberán ser objeto de aprobación por la Dirección General de Carreteras.

El plazo de construcción de las obras definidas en el proyecto y adenda referenciados en el párrafo primero de esta cláusula, será de treinta y seis meses, a contar desde la fecha de inicio de cada una de ellas.

**Segunda.** *Construcción de nuevos carriles en el tramo enlace de Cangas-enlace de Teis de la Autopista del Atlántico (AP-9).*

Audasa construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de la que es titular, los nuevos carriles definidos en los proyectos titulados «Ampliación de capacidad de la autopista AP-9. Tramo: enlace de Cangas-enlace de Teis. Clave: 98-PO-9911» y «Ampliación de capacidad de la autopista AP-9. Puente de Rande».

A tal efecto Audasa presentará en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, para su aprobación por la Dirección General de Carreteras, el proyecto constructivo o proyectos de la ampliación de la autopista AP-9 indicada en el punto anterior.

El plazo de construcción de las obras definidas en los proyectos «Ampliación de capacidad de la autopista AP-9. Tramo: enlace de Cangas-enlace de Teis. Clave: 98-PO-9911» y «Ampliación de capacidad de la Autopista AP-9. Puente de Rande», será de treinta y seis meses, a contar desde la fecha de inicio de las obras.

**Tercera.** *Coste de las obras e inversión total.*

El coste de las obras, incluidas las expropiaciones, reposición de servicios y servidumbres, así como los demás conceptos de inversión serán íntegramente a cargo de Audasa.

El valor de la inversión a efectos de la financiación se estima en 350 millones de euros de 31 de diciembre de 2009, incluidos los intereses intercalares y la inversión correspondiente a la ampliación del enlace de Sigüeiro, que no se considerarán a efectos del valor de compensación, y sin incluir el IVA.

El coste total de las obras, incluidas las expropiaciones, reposición de servicios y servidumbres, proyectos y dirección y control de obra, se estima en 300 millones de euros a precios de 31 de diciembre de 2009, IVA e intereses intercalares no incluidos, si bien a efectos del cálculo de la compensación a Audasa a que se refiere este Convenio se tendrá

en cuenta la inversión real que resulte, estableciéndose como límite la cantidad de 315 millones de euros, también de 31 de diciembre de 2009, sin inclusión del IVA e intereses intercalares.

En cualquier caso, el importe total de la inversión a la que se hace referencia en el párrafo anterior, no computará a efectos del cálculo del ratio de capital sobre inversión en autopista, a los efectos de lo dispuesto en el régimen jurídico de la concesión en esta materia.

**Cuarta.** *Garantías de construcción y explotación.*

En cuanto al régimen de garantías de construcción y de explotación se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en sus cuantías mínimas.

**Quinta.** *Contratación de las obras.*

Audasa contratará con terceros todas las obras, conforme a los principios de publicidad y libre competencia, mediante concurso público abierto.

Los pliegos de cláusulas administrativas del concurso, previamente a su convocatoria, deberán ser objeto de presentación en la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para su aprobación por el Ministerio de Fomento, y posteriormente deberá ser publicada la convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) y en «Diario Oficial de la Unión Europea» (DOUE).

La relación de licitadores admitidos a participar en el concurso deberá contar con la aprobación expresa de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

La apertura de la parte técnica de las proposiciones presentadas a los concursos deberá realizarse preceptivamente con la asistencia del Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje o persona por él designada.

La apertura de las proposiciones económicas presentadas a los concursos será pública, ante una Mesa de Contratación, designada por el concesionario, a la que asistirá preceptivamente como interventor el Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje o persona por él designada.

Los acuerdos de adjudicación de la sociedad concesionaria deberán ser sometidos a la aceptación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, sin cuyo requisito no surtirán efectos.

Audasa no estará obligada a formalizar la contratación hasta haber obtenido la financiación necesaria para realizar la inversión a que se refieren las cláusulas primera y segunda del presente Convenio, circunstancia que se hará constar en los pliegos de cláusulas de los concursos.

**Sexta.** *Sistema de compensación de la inversión realizada y del mayor coste de la conservación de la autopista AP-9.*

Como sistema de compensación por la inversión realizada, así como por las demás obligaciones que Audasa asume en virtud del presente Convenio, es decir la totalidad de las inversiones necesarias para la ejecución de las obras y su posterior conservación y explotación, se establece un incremento extraordinario de tarifas en los recorridos con pago directo por los usuarios de la autopista AP-9, en todos sus tramos, del 1 por 100 anual acumulativo durante veinte años, de aplicación a partir del 1 de enero del año siguiente a aquel en que finalicen las obras de ampliación de capacidad objeto de este Convenio y la Administración autorice su puesta en servicio, incremento extraordinario que se aplicará simul-

táneamente con las revisiones ordinarias de tarifas. Este incremento extraordinario de tarifas no será aplicable por tanto, a los recorridos a que se refiere el Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo.

El porcentaje anual acumulativo de incremento extraordinario de tarifas y el plazo de su vigencia fijados anteriormente serán, en su caso, corregidos o reajustados de acuerdo con lo que se establece en la cláusula octava.

La construcción, conservación y explotación de las obras de ampliación de la capacidad de la autopista AP-9 y el incremento extraordinario de tarifas implican una variación de los flujos de caja netos anuales generados en la explotación de la autopista derivados de la variación: De los ingresos anuales de peaje resultantes del incremento de tarifas, del importe de la inversión anual, de los mayores gastos de conservación y explotación como consecuencia de la puesta en servicio de las obras de ampliación y de la mayor dotación a la amortización y la variación del importe del impuesto de sociedades.

A efectos del cálculo de la compensación a Audasa, se considerará una elasticidad del tráfico al incremento de tarifas del 8 por 100 y un incremento del coste anual de conservación del 1,4 por 100 del coste de las obras para el primer año de la puesta en servicio y en los años sucesivos de acuerdo con la evolución del IPC.

La compensación a Audasa por la inversión realizada en la ampliación de la autopista AP-9 y los mayores gastos de conservación y otros, derivados de aquella ampliación de la autopista se entenderá alcanzada en el momento en que el valor capitalizado de las variaciones anuales de los flujos de caja se haga nulo a una tasa del 8 por 100, momento a partir del cual dejarán de aplicarse los incrementos extraordinarios de tarifas que se establecen en este Convenio.

A efectos de lo establecido en esta cláusula no se tendrán en cuenta las obras correspondientes a la ampliación del enlace de Sigüeiro, toda vez que la compensación por el coste que las mismas supongan la obtendrá la sociedad concesionaria a través de la recaudación del peaje de los usuarios que utilicen los nuevos ramales.

**Séptima.** *Aprobación de las tarifas y peajes correspondientes a los recorridos Santiago-Sigüeiro y Sigüeiro-Santiago.*

Antes de la puesta en servicio de las obras de ampliación del enlace de Sigüeiro en la autopista AP-9, que debe realizar Audasa según lo establecido en la cláusula primera de este Convenio, se aprobarán por la Dirección General de Carreteras las longitudes de peaje de los nuevos recorridos Santiago-Sigüeiro y Sigüeiro-Santiago, resultantes de la ampliación de aquel enlace, aprobándose por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje los peajes correspondientes a aquellos recorridos, en base a dichas longitudes y a las tarifas vigentes en el tramo.

**Octava.** *Seguimiento y control del Convenio.*

El seguimiento y control del desarrollo del Convenio corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, a quien Audasa remitirá cualquier información que le solicite por considerarla necesaria para la labor encomendada y al menos anualmente la siguiente:

Ingresos por efecto de los incrementos extraordinarios de tarifas.

Inversiones previstas en el Convenio ejecutadas durante el ejercicio.

Importe del valor capitalizado de los flujos de caja netos hasta el final de año, siguiendo el método establecido en este Convenio.

El Ministerio de Fomento a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, cada cinco años desde la fecha de entrada en vigor del real decreto de aprobación de este Convenio y en tanto no se haya compensado íntegramente a la sociedad concesionaria, revisará las previsiones de IPC y de tráfico para la definición de la compensación objeto de la modificación concesional que contiene y, consecuentemente, introducirá las correcciones que procedan en los parámetros de compensación: porcentaje de incremento extraordinario de tarifas y/o plazo de su aplicación, previstos en la cláusula sexta. Las correcciones que, en su caso, introduzca el Ministerio de Fomento en aplicación de esta cláusula no podrán dar lugar a un porcentaje de incremento de tarifas superior al 1,5 por 100 anual.

Estas revisiones quinquenales y las correspondientes correcciones, en su caso, deberán garantizar que antes de terminar el período concesional el saldo de compensación sea cero.

**Novena.** *Vigencia del Convenio.*

Este Convenio tendrá efectos a partir del día que entre en vigor el real decreto que lo apruebe.

Y, para su constancia y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio, de acuerdo con la normativa que rige la concesión y sujeto, previo cumplimiento de los trámites preceptivos, a la aprobación del Gobierno de la Nación, en el lugar y fecha indicados en su encabezamiento.

**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 de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto.**

Autopista del Guadalmedina, Concesionaria Española, S.A. (Guadalcesa), es titular de la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga AP-46, tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga, adjudicada por Orden del Ministerio de Fomento FOM/2942/2006, de 11 de septiembre (BOE de 27 de septiembre de 2006).

Los proyectos que definen las obras de la autopista, aprobados por la Dirección General de Carreteras, incluyen mejoras sustanciales respecto al anteproyecto base de la licitación aprobado por el Ministerio de Fomento y a la oferta presentada por el grupo licitador que resultó adjudicatario.

Las mejoras introducidas en los proyectos a instancias de la Administración respecto al anteproyecto aprobado por el Ministerio de Fomento y a la oferta presentada suponen una inversión adicional de 32.155.122 euros (IVA no incluido), además de un incremento de gastos de mantenimiento extraordinario derivados de las mismas de 4.779.000 euros de 2010, en cada uno de los años 2017, 2024 y 2030.

Dichas mejoras han sido las siguientes:

Mejoras geométricas en planta y en alzado, que permitan aumentar la visibilidad de parada para una velocidad de 120 km/h, en lugar de la de 100 km/h prevista en la oferta, que afectan al movimiento de tierras, al drenaje, a las estructuras, a los muros, etc.

Importe de la actuación: 26.017.460,87 euros (IVA no incluido).

Cambio de ubicación del área de peaje, trasladándola de su situación inicial, próxima al enlace n.º 2 al PK 6,200, para evitar el trenzado de los vehículos generado por la proximidad de dicho enlace.

Importe de la actuación: 785.581,31 euros (IVA no incluido).

Construcción de un tercer carril en 6.820 metros de la calzada sentido Alto de Las Pedrizas, en los tramos en rampa con pendientes iguales o superiores al 4%.

Importe de la actuación: 5.352.079,82 euros (IVA no incluido).

Modificación del enlace de conexión de la autopista con la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga (enlace 2).

En cuanto a la valoración económica de esta actuación, si bien la Administración la reconoce como una mejora introducida en los proyectos, no reconoce sin embargo la mayor inversión que genera, dado que la sociedad concesionaria renunció a ser compensada por ello.

Las mencionadas obras suponen una mayor inversión respecto de la que figura en la oferta que la Administración aceptó como adjudicataria y, en definitiva, una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración debe restablecer de acuerdo con lo establecido en los artículos 242 y 248 del 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 (modificado por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas).

Con la modificación concesional que contempla la presente orden se pretende restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión afectada por el sobrecoste de inversión en obra. Para ello, teniendo en cuenta que la autopista está en fase de construcción, se estima que la medida de reequilibrio más adecuada es un aumento de tarifas del 20 por 100, que se mantendrá hasta que se alcance dicho reequilibrio.

Por otra parte, las mejoras introducidas en los proyectos y ciertas dificultades de financiación han motivado retrasos en las obras que no han permitido la apertura al tráfico de las mismas antes del 31 de diciembre de 2009, como se establece en la orden de adjudicación de la concesión. El retraso se ha evaluado en veintidós meses, por lo que se ha fijado como nueva fecha límite para la puesta en servicio de la autopista el 31 de octubre de 2011.

La Administración ha estimado, de acuerdo al artículo 239 del citado 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, que procede conceder una prórroga en el periodo concesional de diecisiete meses que es el retraso que se considera debido a las modificaciones introducidas en los proyectos, toda vez que los cinco meses restantes serían imputables a la sociedad concesionaria.

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 239, 242 y 248 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones y con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria.

En su virtud, previa autorización del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de noviembre de 2010, dispongo:

#### **Artículo 1.** *Modificación de la concesión.*

Se modifica la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga, otorgada por la Administración General del Estado mediante la Orden del Ministerio de Fomento FOM/2942/2006, de 11 de septiembre, en los siguientes términos:

Las tarifas iniciales por kilómetro, expresadas en euros de 31 de diciembre de 2004, sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), serán las que se indican a continuación:

Clase de vehículo	Temporada baja	Temporada alta
1. Ligeros	0,0780	0,1188
2. Pesados 1	0,1080	0,1368
3. Pesados 2	0,1560	0,2040

Estas tarifas tendrán carácter temporal, con vigencia hasta que finalice el sistema de compensación descrito en el artículo 3 de esta orden.

Se establece como fecha de inicio del cómputo del periodo concesional que figura en el artículo 10 de la orden de adjudicación, el día 28 de febrero de 2008.

Se establece un nuevo plazo para la apertura al tráfico de la totalidad de las obras de la autopista, que deberán estar terminadas y en condiciones de entrar en servicio antes del 31 de octubre de 2011.

#### **Artículo 2.** *Ingresos adicionales.*

Los mayores ingresos que por el aumento extraordinario de tarifas obtenga la sociedad concesionaria se aplicarán, exclusivamente, a compensar el importe de la inversión reconocida por la Administración por las modificaciones introducidas en los proyectos de construcción, que asciende a 32.155.122 euros, y los gastos de mantenimiento extraordinario que ese mayor volumen de obra generará, por importe de tres anualidades de 4.779.000 euros de 2010, actualizables con la variación del Índice de Precios de Consumo.

En cualquier caso, el importe de la inversión reconocida no computará a efectos del cálculo del ratio de capital sobre inversión en autopista.

#### **Artículo 3.** *Sistema de compensación.*

El incremento de inversión reconocida y el incremento extraordinario de tarifas, implican una variación de los flujos de caja netos anuales generados en la explotación de la concesión, es decir, de la variación de los ingresos de peaje derivados del incremento de tarifas, de la variación de los gastos de mantenimiento extraordinario, de la variación del importe del impuesto de sociedades derivada de los mayores ingresos de peaje y de la mayor dotación a la amortización.

Para la compensación se definirá una cuenta separada al efecto, en la que se irá calculando anualmente el valor capitalizado de las variaciones anuales de los flujos de caja netos de dicha cuenta, a una tasa del 6,5 por 100 anual. Cuando el saldo de esa cuenta refleje un importe positivo significará que se han compensado totalmente las mayores inversiones y costes asociados.

Las variables que deberán considerarse para el cálculo del flujo de caja serán:

Variación de la inversión.

Variación de los ingresos de peaje derivados del incremento de tarifas. La variación de ingresos que anualmente se asignará al cálculo del flujo de caja neto, derivada del incremento extraordinario de tarifas indicado en el artículo 1, será la diferencia entre los ingresos reales de peaje que se obtendrán considerando el aumento extraordinario de tarifas, teniendo en cuenta una elasticidad tráfico-tarifas del 10 por 100, y los que se hubiesen obtenido manteniendo las tarifas de la oferta.

Variación de los gastos por mantenimiento extraordinario.

Variación del importe del impuesto de sociedades, derivado de los mayores ingresos de peaje, del incremento de los gastos de mantenimiento extraordinarios y de la mayor dotación a la amortización.

Habida cuenta que la medida de incremento extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para un fin específico, una vez alcanzada la citada compensación, quedará eliminado su efecto en la tarifa aplicada, es decir, las tarifas a partir de ese momento serán las establecidas en la Orden FOM/2942/2006, de 11 de septiembre, con la actualización que proceda.

#### **Artículo 4.** *Seguimiento y control.*

El seguimiento y control del desarrollo de lo contenido en esta orden corresponderá a la Delegación del Gobierno en

las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Para dicha finalidad y con periodicidad anual la sociedad concesionaria remitirá a la citada Delegación del Gobierno información sobre los ingresos netos de peaje obtenidos en la autopista AP-46 y el importe del valor capitalizado de los flujos de caja netos hasta el final de dicho año.

Se faculta la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que, a la vista de la evolución de los ingresos obtenidos por la sociedad concesionaria, fije con antelación suficiente la fecha final de la aplicación del incremento extraordinario de tarifas.

**Artículo 5.** *Revisión.*

Si se produjesen desviaciones significativas en las previsiones de las variables básicas utilizadas para la definición de la compensación objeto de la modificación concesional que contiene esta orden, se faculta al Ministro de Fomento para que cada cinco años desde la fecha en que ésta surta efectos y a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje pueda revisarlas.

**Artículo 6.** *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga AP-46, tramo: Alto de las Pedrizas-Málaga, será el vigente, con las modificaciones que se contienen en esta orden.

**Disposición adicional única.** *Medidas para el desarrollo de lo establecido en la presente orden.*

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 esta orden.

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

La presente orden ministerial surtirá efectos el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 2 de diciembre de 2010. –El Ministro de Fomento, José Blanco López.

