

INFORME NACIONAL ESPAÑA

DATOS A 31.12.2012



XLI Jornadas de Estudio e Información de ASECAP

Dubrovnik, del 26 al 28 de mayo 2013

Longitud de la red

Durante 2012 no se han producido inauguraciones. Por lo tanto la red española se mantiene en 3.404,01 km.

Actualmente se encuentra **en construcción** la "Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell", de 12,30 km, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Madrid.

Por otra parte, en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) presentado para el periodo 2012-2024) por el Ministerio de Fomento se identifican 2 nuevos proyectos financiados con peaje explícito: la autopista R-1 y la prolongación de la autopista AP-41.

En base a la Directiva Euroviñeta, la Diputación Foral de Guipúzcoa volvió a plantear la implantación de un peaje para camiones en el Alto de Etxegarate para 2013. Al mismo tiempo, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña está estudiando poner en marcha un peaje para camiones por uso en la autovía C-25, conocido como Eix Transversal, cuya puesta en marcha podría tener lugar previsiblemente a finales de año.

RED DE AUTOPISTAS FINANCIADAS CON PEAJE (KM)		
	2011	2012
EN EXPLOTACIÓN	3.404,01	3.404,01
EN CONSTRUCCIÓN	12,30	12,30
EN PROYECTO	0	0
TOTAL RED	3.416,31	3.416,31
AUTOP. ADJUDICADAS	0	0
TRAMOS EN CONSTRUCCIÓN (31 dic. 2012)		
TRAMO	Km	CONCESIONARIA.
M-203	12,30	Autopista M-203
TOTAL	12,30	

Inauguraciones para 2013

No hay prevista ninguna inauguración para el año 2013.

Tráfico

La Intensidad Media Diaria del tráfico que abona peaje fue de 14.857, es decir un descenso anual del -11,25%, lo que supone un decrecimiento superior al del 2011.

Tráfico de peaje	2011	2012	VARIACIÓN
IMD Ligeros	14.802	13.139	-11,23%
IMD Pesados	1.938	1.718	-11,36%
IMD TOTAL	16.740	14.857	-11,25%

La caída de vehículos ligeros es similar a la de pesados este año, por lo que la proporción de pesados que circularon por la red de autopistas de peaje se mantiene en torno al 11,5%.

Este es el 5º año de caída en los tráficos, llegándose a acumular un descenso del 32,3% en los tráficos que abonan peaje desde el 2007.

N.B. En las cifras clave se muestran los datos de tráfico totales incluyéndose aquellos vehículos que no abonan peaje, tal y como viene siendo habitual.

Tarifas

Las Tarifas en el año 2012 se vieron afectadas por tres subidas:

La primera que es la legalmente prevista, para ajustar las tarifas a las variaciones de los niveles de precios.

La Administración Central del Estado que concede la mayoría de las autopistas de peaje de España aplica para revisar las tarifas la Ley 14/2000, de 28 de diciembre donde se establece una fórmula en función del IPC y del

tráfico registrado en la autopista. Esto supuso que para el año 2012 las tarifas crecieran un 3,21%.

El resto de Administraciones concedentes utilizan sistemas de revisión de tarifas que sólo contemplan la variación del IPC, salvo Cataluña que incluye además un factor de corrección para recuperar la bonificación de tarifa existente.

La segunda subida se produjo en julio de 2012 y supuso un incremento de 7,53% de las tarifas para las autopistas maduras, ya que el Estado dejó sin efecto una medida adoptada en el año 2000 por la que se rebajaban las tarifas un 7% con cargo a fondos públicos.

La tercera subida de tarifas se produjo en septiembre como consecuencia del incremento del IVA del 18% al 21%.

Ingresos

Los ingresos de peaje de los miembros de ASETA alcanzaron una cifra neta, deducidos descuentos por frecuencia de uso y sumadas las compensaciones de las distintas Administraciones de 1.623,8 millones de euros, lo que supone un decremento anual del -10,22%.

El descenso de la cifra de negocio fue debido a las continuas caídas en los niveles de tráfico, la evolución general de la actividad económica española y el fin del desembolso de las compensaciones del Ministerio de Fomento a distintas autopistas.

Seguridad

La red de **autopistas de peaje** se mantiene como **la más segura de toda la red viaria española**, con un porcentaje del 3,4% de accidentes¹ sobre el total, mientras que la proporción de tráfico² en autopistas sobre el total es del 13,1%.

¹ Sobre el total de accidentes ocurridos en vías interurbanas

² En vías interurbanas

	2010	2011	2012
Número total de accidentes	5.668	5.644	4.887
Número de accidentes con víctimas	1.430	1.199	1.063
Número de muertos	76	36	42
IF1 (acc. con vict.*100 mill./vh.km)	6,8	6,0	5,9
IF2 (vict*100 mill./vh.km)	10,7	9,3	9,5
IF3 (muertos*100 mill./vh.km)	0,4	0,2	0,2

En la red de autopistas de peaje, este año se ha incrementado el número de víctimas mortales, habiendo que lamentar la muerte de 42 personas frente a las 36 de 2011. En términos relativos supone un incremento del 16,7% respecto al ejercicio anterior, afortunadamente, aún muy lejos de los datos de 2010 con 76 muertos. En relación con el número de accidentes con heridos éstos han disminuido en términos absolutos respecto al año anterior hasta los 1.063 y en términos relativos un -11,3%. En consecuencia, los índices de siniestralidad IF1, IF2 e IF3 han variado un -1,8%, un 2% y un 29,2% respectivamente.

El compromiso de las autopistas de peaje y sus actuaciones continuas en materia de seguridad vial contribuyen a mantener su liderazgo en seguridad. Sin embargo, conseguir reducir los índices de siniestralidad no siempre es factible, especialmente cuando se trata de índices ya muy seguros.

Seguridad en 5 años



Seguridad vial	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(Distancia recorrida 10⁸ x km)	209	212	221	248	235	222	210	200	180
Ratio de heridos	15,0	12,6	11,0	10,4	10,0	9,9	10,3	9,1	9,3
Ratio de fallecidos	0,8	0,6	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,2	0,2
Ratio de víctimas	15,8	13,2	11,5	10,8	10,5	10,3	10,7	9,3	9,5
Ratio de accidentes mortales	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
Ratio de accidentes totales= accidentes sin heridos+ víctimas + mortales	33,1	28,2	25,4	23,3	22,3	21,7	27,0	28,3	27,1
En cifras									
Heridos	3.122	2.664	2.437	2.587	2.362	2.201	2.171	1.822	1.670
Fallecidos	173	125	107	103	101	75	76	36	42
Víctimas	3.295	2.789	2.544	2.690	2.463	2.276	2.247	1.858	1.712
Accidentes mortales	138	99	98	92	78	60	66	32	40
Total accidentes	6.912	5.976	5.631	5.788	5.258	4.818	5.668	5.644	4.887

Injury accident : Accident in which one or more people are killed or injured.

Fatal accident : Accident in which one or more people are killed within the subsequent 24 hours.

Victim / casualty : A person killed or injured as a result of a traffic accident.

Fatality : A person who dies on the spot or within the subsequent 30 days as a result of a traffic accident.

Seriously Injured : A person who remains hospitalized over 24 hours resulting from injuries caused by a traffic accident.

Slightly Injured : A person injured in a traffic accident to which the seriously injured definition cannot be applied.

Driver : Any person who steers a vehicle, leads a carthorse or herds animals on the roads or locations subject to legislation on traffic, motor vehicle and road safety.

Passenger : A person , not being a driver , who travels in / on a vehicle.

Pedestrian : A person, not being a driver, who walks on the roads or locations subject to legislation on traffic, motor vehicle and road safety.

A pedestrian is also a person who pushes a baby or invalid carriage or any other kind of non-motor vehicle of a small size , as well as any walking person who steers a pedal cycle or moped and the disabled driving a motor or non-motor wheelchair at a walking pace. Any person roller-skating or travelling by any similar means on the aforesaid roads and locations should be also considered as a pedestrian. A pedestrian is also any person who is repairing the vehicle motor, changing tyres or realizing any similar operation.

Accidente con víctimas : Aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas.

Accidente mortal : Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras 24 horas.

Víctima : Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto : Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los 30 días siguientes.

Herido grave : Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a 24 horas.

Herido leve : Toda persona herida en un accidente de circulación al que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

Conductor : Toda persona que lleva la dirección de un vehículo, guía animales de tiro, carga o silla o conduce un rebaño en las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Pasajero : Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo.

Peatón : Toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías y terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Se consideran, asimismo, peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de dos ruedas, con o sin motor, así como las personas que circulan sobre patines u otros artefactos parecidos por las vías o terrenos descritos anteriormente. Son igualmente peatones las personas que se encuentran reparando el motor, cambiando neumáticos o realizando otra operación similar.

Previsiones a largo plazo y tendencias

La situación económica del país está teniendo un impacto devastador en la inversión pública: El **Ministerio de Fomento** ve **recortado año tras año** su presupuesto de construcción de nuevas vías y del mantenimiento de la red de carreteras, a lo que hay que sumar la asfixiante factura de pagos comprometidos, como los que corresponden a los peajes en sombra.

El **mercado financiero** también está muy **paralizado** por lo que es difícil encontrar financiación para nuevos proyectos.

En este contexto, **ASETA** ha presentado un **Plan de Inversiones en autopistas maduras** de 1.334,7 millones de euros, lo que supondría un 70% del presupuesto del Ministerio de Fomento para nuevas actuaciones en carreteras y un retorno fiscal estimado de 760,8 millones de euros para la Administración.

Además contribuiría a fomentar la creación de empleo, tan necesario en nuestro país, ya que para llevar a cabo este Programa de inversiones se estima que serán necesarios 24.025 puestos de trabajo.

Dichas inversiones, que se realizarían por las sociedades concesionarias, serían recuperadas mediante compensaciones que no tendrían impacto alguno en las cuentas públicas, ya que se instrumentalizarían mediante prórrogas del periodo de concesión, incrementos de tarifas, o cualquier otro tipo de compensación extrapresupuestaria.

Acciones relevantes

Varias **sociedades** concesionarias de autopistas de peaje **que iniciaron** su explotación al **principio de la década del 2000** están **en concurso de acreedores** debido a la escasa de viabilidad de sus concesiones provocada en gran medida por actuaciones perjudiciales como la construcción y mejora de vías gratuitas alternativas, los sobrecostos de obras o la fijación de precios de expropiación de terrenos desmesurados.

Para paliar estas situaciones se han diseñado **mecanismos de ayuda**, tales como los **préstamos participativos** por expropiaciones o **la cuenta de compensación** que se han ampliado a lo largo del 2012 y que ahora están pendientes de materializarse.

España sigue padeciendo la **falta de un modelo armónico y sostenible de financiación de carreteras**: seguimos con una desproporción insostenible de autovías frente a autopistas de peaje y eso crea importantes ineficiencias en la red de carreteras, en el sector del transporte y en el conjunto de la competitividad nacional.

En este contexto, el **debate sobre la implantación de peaje en la red de autovías gratuitas**, está teniendo cada vez mayor relevancia.

Esta patronal presentó un **estudio que analiza y valora la posible implantación de peajes** en las autovías españolas actualmente libres de peaje. Este peaje, al que estarían sujetos todos los vehículos, podría generar entre 9.000 y 14.000 millones €/año, a los que habría que deducir entre 1.000 y 2.000 €/año en concepto de descuentos, que se aplicarían a los usuarios frecuentes de movilidad obligada.

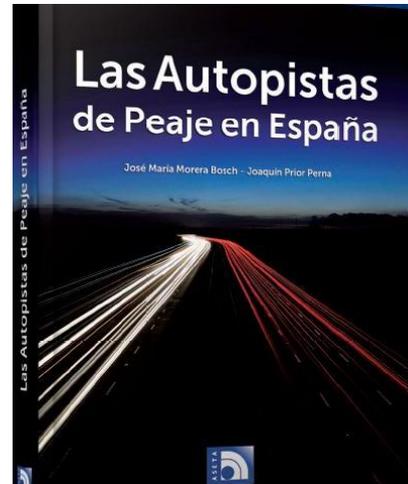
El sistema de telepeaje Via-T a finales de diciembre 2012 se acercó a la cifra de **dos millones cuatrocientos mil OBU**s en circulación lo que supone un crecimiento anual del 12,3%.



Como consecuencia de dicho incremento, **los pagos con Via-T ganan terreno a los pagos en efectivo**, siendo un 38% y un 27% del total, respectivamente. El porcentaje de uso de tarjetas de crédito se mantiene en el 35%.

Via-T se consolida como el **medio de pago más utilizado** y continúa **creciendo su número de emisores**.

Se publicó el libro **“Las Autopistas de Peaje en España”** dirigido por D. José María Morera y por D. Joaquín Prior en el que han colaborado más de 30 autores. Este libro se ha convertido desde su lanzamiento en toda una referencia del sector que recoge toda la historia de las sociedades concesionarias en España y expone los principales retos a los que se debe hacer frente el sector de cara al futuro.



CIFRAS CLAVE

España	2012
Longitud de la red	3.404,01
2 x 2 vías	3.013,27
2 x 3 vías	349,84
2 x 4 vías.....	40,90
Número de Km. en construcción	12,30
Previsión de puesta en servicio	0
Ingresos anuales de peaje	1.623.826.287
Número de empleados	4.199
Intensidad Media Diaria VL	15.272
Intensidad Media Diaria PL	2.051
Intensidad Media Diaria PL + VL	17.324
Número total de accidentes	4.887
Número de accidentes con víctimas	1.063
Número de muertos	42
Km recorridos (10 ⁶ x Km.)	18.038
Número de estaciones de peaje	238
Número de vías	2.402
Número de vías de telepeaje	1.896
Número de abonados de telepeaje	2.384.702
Número de áreas de servicio (con estación de servicio)	99
Número de áreas de descanso	131
Número de restaurantes	110
Número de hoteles	7
Número de paneles de mensaje variable	935