

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

17836 *Resolución de 21 de diciembre de 2018 de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 14 de diciembre de 2018, por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado.*

El Consejo de Ministros, en su reunión del día 14 de diciembre de 2018, a propuesta del Ministro de Fomento, ha aprobado el Acuerdo por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que establece que la utilización de la carretera por el usuario podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno, y para general conocimiento, resuelvo publicar en el Boletín Oficial del Estado el mencionado Acuerdo.

Madrid, 21 de diciembre de 2018.—El Secretario General de Infraestructuras, José Javier Izquierdo Roncero.

ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS POR EL QUE SE APRUEBAN LAS TARIFAS APLICABLES EN DETERMINADAS AUTOPISTAS DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

El artículo 22 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece que «la utilización de la carretera por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno».

En su mayor parte, la Red de Carreteras del Estado es actualmente explotada de forma directa por el Ministerio de Fomento y los usuarios pueden acceder a ella sin necesidad de abonar peaje.

Sin embargo, concurre una circunstancia particular respecto de determinadas autopistas, al haber revertido al Estado antes de la fecha prevista para la terminación de los contratos de concesión a cuyo amparo se construyeron y se explotaban. Debido a ello, el Estado se ha tenido que hacer cargo anticipadamente de la conservación de estas carreteras y, conforme a la normativa aplicable a estos contratos, deberá abonar a los concesionarios el valor no amortizado de determinadas inversiones.

Además, en virtud del convenio suscrito el 16 de agosto de 2017 entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.» (en adelante SEITTSA), esta última ha asumido la gestión de tales autopistas. En estos momentos, se encuentra en tramitación una adenda al mencionado convenio que prorroga el plazo originalmente previsto por el mismo, que concluía el 31 de diciembre de 2018, hasta el 31 de diciembre de 2022.

La situación descrita justifica que deban continuar los peajes en dichas autopistas, si bien no ya por las cuantías que preveían los contratos de concesión, que han quedado extinguidos, sino conforme a las nuevas condiciones y criterios que se determinan en este Acuerdo.

Se ejerce de este modo la potestad reconocida al Gobierno en el artículo 22 de la Ley de Carreteras para fijar tarifas o precios privados exigibles a los usuarios como contraprestación por un servicio que es de solicitud voluntaria por parte de estos, pues en todo caso disponen de un itinerario alternativo en el que no se exige el cobro de peaje. Por otra parte, tanto la prestación como el cobro del peaje se realizan a través de una sociedad mercantil estatal que se rige por el ordenamiento jurídico privado. En este sentido, el recientemente aprobado Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras, ha modificado la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, para autorizar expresamente

a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., a que cobre a los usuarios las tarifas que fije el Consejo de Ministros.

Las tarifas que se aprueban se han fijado conforme a los principios generales de la potestad tarifaria y a los que particularmente se aplican a las autopistas de peaje: pago por distancia y suficiencia para la recuperación de costes de la infraestructura.

Los conceptos aplicados son el coste de infraestructura (costes de inversión y costes de conservación) y los costes de gestión. Además, puesto que todas estas autopistas han pasado a ser gestionadas de forma unitaria, los costes se han considerado de forma agregada, lo que permitirá, en lo posible, homogeneizar el peaje exigible en todas ellas. En el anexo de este acuerdo se incluye una memoria justificativa de los criterios que se han aplicado para ello.

Finalmente, en beneficio de los usuarios, también se han rebajado algunas tarifas hasta el importe en que esa rebaja se ha estimado compatible con los principios tarifarios antes citados y, puesto que estas autopistas pasan a gestionarse por el sector público, con los demás principios aplicables al gasto público.

En consecuencia, el esquema de tarifas que se aprueba para su aplicación en las autopistas gestionadas por SEITTSA persigue la homogeneización de las tarifas y una mejora del servicio a los usuarios, fomentando el uso de dispositivos electrónicos para el pago del peaje. Se trata de que los usuarios paguen las mismas tarifas de peaje independientemente de la autopista por la que circulen y en los mismos horarios. La gratuidad en el horario de 0:00 a 6:00 horas persigue mantener dicha gratuidad en aquellas autopistas que ya la tenían y extenderlo al resto, favoreciendo la inducción del tráfico de vehículos pesados a los horarios nocturnos, mejorando así la seguridad vial durante las horas de mayor tráfico.

En cualquier caso, al ser precisa la adaptación de los sistemas de gestión del cobro de las tarifas en cada una de las autopistas, es preciso prever un periodo transitorio en el que se mantengan las tarifas actualmente vigentes y que estas entren en vigor a partir del 15 de enero del año 2019.

Por todo lo anteriormente expuesto y en cumplimiento del artículo 22 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, a propuesta del Ministro de Fomento, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 14 de diciembre de 2018, ha adoptado el siguiente

ACUERDO

Primero. *Tarifas.*

1. En las autopistas:
 1. Autopista R-3/R-5.
 2. Autopista R-2.
 3. Autopista R-4.
 4. Autopista M-12.
 5. Autopista AP-7 (Circunvalación de Alicante).
 6. Autopista AP-7 (Cartagena-Vera).
 7. Autopista AP-36 (Ocaña-La Roda).
 8. Autopista AP-41 (Madrid-Toledo).

Se aplicarán, en función de los distintos tipos de vehículos, las siguientes tarifas máximas, que se definen a continuación:

Vehículos ligeros:

- a) Motocicletas con o sin sidecar.
- b) Vehículos de turismo sin remolque o con remolque, sin rueda gemela (doble neumático).
- c) Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas.
- d) Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.

Vehículos pesados 1:

- e) Camiones de dos ejes.
- f) Camiones de dos ejes y con remolque de un eje.
- g) Camiones de tres ejes.
- h) Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas) con remolque de un eje con rueda gemela (doble neumático).
- i) Autocares de dos ejes.
- j) Autocares de dos ejes y con remolque de un eje.
- k) Autocares de tres ejes.

Vehículos pesados 2:

- l) Camiones con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.
- m) Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y, al menos, un eje con rueda gemela (doble neumático).
- n) Autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.

Categoría de los vehículos	Medio de pago	Tarifas sin IVA – Euros/km
Vehículos ligeros.	Vehículos ligeros con Tag.	0,0744
	Vehículos ligeros sin Tag.	0,0909
Vehículos pesados 1.	Vehículos pesados 1 con Tag.	0,1145
	Vehículos pesados 1 sin Tag.	0,1273
Vehículos pesados 2.	Vehículos pesados 2 con Tag.	0,1636
	Vehículos pesados 2 sin Tag.	0,1818

Las autopistas serán gratuitas en el horario comprendido entre las 0:00:00 horas y las 6:00:00 horas, todos los días del año.

2. Se habilita al Secretario General de Infraestructuras a establecer la fecha a partir de la cual se comenzarán a aplicar en la Autopista AP-41 (Madrid-Toledo) las tarifas descritas en el apartado 1.

3. Se autoriza al Secretario General de Infraestructuras para que, a partir de las anteriores tarifas máximas y las distancias de los recorridos, apruebe los peajes correspondientes. Los peajes calculados, una vez determinadas las distancias de cobro se redondearán al alza para que el importe a pagar por los usuarios siempre sea múltiplo de 5 céntimos de euro.

4. El Secretario General de Infraestructuras podrá autorizar bonificaciones a propuesta de SEITTSA.

5. Conforme se acordó en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos del pasado 5 de diciembre, en julio de 2019, se elevará informe de seguimiento de la aplicación de las nuevas tarifas.

Segundo. *Entrada en vigor.*

Las tarifas aprobadas en este acuerdo, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán a partir del 15 de enero de 2019.

Tercero. *Periodo transitorio.*

Para permitir la modificación de los sistemas de gestión del cobro de peajes para adaptarlos a las nuevas tarifas aprobadas en el apartado anterior, hasta la entrada en vigor de las nuevas tarifas se mantendrán las tarifas actualmente vigentes en cada una de las concesiones.

ANEXO

Memoria económica de las tarifas a aplicar en el periodo 2019-2022 por SEITT en las autopistas de peaje1. *Introducción*

Entre los años 1999 y 2004 el Ministerio de Fomento licitó y adjudicó en España la construcción, conservación y explotación de las siguientes autopistas de peaje en régimen de concesión con los plazos de concesión detallados a continuación:

Autopista	Sociedad concesionaria	Plazo de concesión	Periodo concesional pendiente a julio de 2018
Radial 2.	Autopista del Henares, S.A.	39	21
Radiales 3 v 5.	Accesos de Madrid, C.E.S.A.U.	50	31
Radial 4.	Autopista Madrid Sur, C.E.S.A.U.	65	47
M12 Eje Aeropuerto.	Eje Aeropuerto C.E.S.A.U.	25	9
AP-36 Ocaña-La Roda.	Autopista Madrid-Levante, C.E.S.A.U.	36	22
AP-41 Madrid-Toledo.	Autopista Madrid-Toledo, C.E.S.A.	36	22
AP-7 Circunvalación Alicante.	CIRALSA, S.A.C.E.	36	22
AP-7 Cartagena-Vera.	Autopista de la Costa Cálida C.E.A.S.A. (AUCOSTA).	36	22

Se trataba de nueve autopistas de peaje, dos de ellas, Radial 3 y Radial 5, se incluyeron dentro del mismo contrato, con una longitud de 492 km, las cuales llevaban asociados otros 206 km de tramos libres de peaje que también había que construir y conservar.

Dichas concesiones iniciaron su explotación entre octubre de 2003, fecha en la que comenzó su explotación la Radial 2 y diciembre de 2007, cuando se puso en servicio la última concesión, el tramo de AP-7: Circunvalación de Alicante.

En el momento de la entrada en explotación de estas infraestructuras se contrastó, que los tráficos reales se encontraban, de media, un 75 % por debajo de los estimados por los concesionarios en sus ofertas.

Desde el momento en el que empezaron a entrar en servicio las primeras de estas autopistas, en el año 2003, los tráficos comenzaron a crecer en lo que constituía la fase de «ramp up» de estas infraestructuras y que permitía albergar esperanzas de una recuperación de los tráficos registrados en su apertura. Este crecimiento se prolongó hasta el año 2008, momento en el que la tendencia cambió radicalmente. En el periodo 2008-2014 los tráficos han decrecido de forma acumulada un 48,3 % pasando la Intensidad Media Diaria de 6.578 veh./día en 2008 a 3.400 veh./día en 2014. De 2015 a 2017 los tráficos han aumentado de forma moderada, estando en el año 2017 un 37,5 % por debajo del tráfico que tuvieron en el año 2008. En 2018 el tráfico acumulado hasta el mes de septiembre crece un 2 % con respecto al mismo periodo del año anterior.

En el segundo semestre de 2017 se inició la fase de liquidación de 7 de las 8 sociedades concesionarias y en septiembre de 2018 se ha iniciado la liquidación de la AP-41. Los juzgados fueron aprobando los planes de liquidación propuestos por los administradores concursales, lo cuales preveían los procedimientos necesarios para hacer una transmisión ordenada de la gestión de las autopistas a SEITT.

Con fecha 16 de agosto de 2017 el Consejo de Ministros aprobó el Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y SEITT por el que se regula la gestión directa de la explotación y la preparación de la licitación de las siguientes autopistas de peaje de titularidad estatal:

- Radial 2.
- Radial 3 y Radial 5.
- Radial 4.
- M-12.

- AP-41.
- AP-36.
- AP-7: Circunvalación de Alicante.
- AP-7: Cartagena-Vera.

Está pendiente de aprobación por el Consejo de Ministros la adenda al convenio de gestión directa en la cual se pone de manifiesto la necesidad urgente, por su afección a la seguridad vial, de acometer las obras de «puesto a cero» de las infraestructuras. La duración del convenio queda establecida como la imprescindible para realizar las actuaciones complementarias relativas a la licitación, lo cual no excederá del 31 de diciembre del año 2022.

En cada fecha en la que SEITT se ha hecho cargo de una autopista de peaje, el Ministerio de Fomento ha firmado un acta de entrega con la Sociedad Concesionaria titular de dicha autopista en la que se pone de manifiesto que en el plazo de un mes, el Ministerio de Fomento entregará una auditoría del estado en el que se encuentran los bienes revertidos. La elaboración de las auditorías fue encargada por el Ministerio de Fomento a la empresa INECO, y el resultado de las mismas es que son necesarias llevar a cabo inversiones importantes en las autopistas para que estas recuperen el estándar adecuado, entendiéndose que era responsabilidad de cada Sociedad Concesionaria haber acometido esas inversiones con carácter previo a la reversión al Estado.

Las auditorías del estado en el que se encuentran las autopistas, realizadas por INECO, concluyen que son necesarias acometer inversiones valoradas en torno a 300 millones de euros sin IVA (la auditoría de la AP-41 todavía no está concluida).

La presente memoria económica concluye el esquema a aplicar en las autopistas gestionadas por SEITT provenientes de la liquidación de las 8 sociedades concesionarias en el periodo 2019-2022 y que permite acometer las inversiones recogidas en los informes de INECO para restablecer en las infraestructuras unas condiciones de absoluta normalidad para la prestación del servicio.

Una vez terminadas las inversiones de «puesta a cero», se deberá diseñar un nuevo esquema de tarifas de cara a la licitación que tenga en cuenta el valor pendiente de amortizar de las infraestructuras, el cual será determinado en los procesos administrativos correspondientes a la liquidación de los 8 contratos de concesión.

2. Gastos de explotación de las autopistas 2018 (Opex)

El convenio de gestión de 16 de agosto de 2017 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 25 de agosto de 2017) lleva en su anexo I la previsión de la cuenta de pérdidas y ganancias estimadas para la actividad de autopistas en SEITT durante el año 2018. Cuando se firmó el convenio de gestión se hizo una estimación de las fechas en las que SEITT asumiría la gestión de las autopistas. Las fechas estimadas fueron el 15 de enero de 2018 para todas las autopistas, con excepción de las AP-41 que se previó el 1 de abril. La realidad ha sido algo distinta, fundamentalmente porque los tiempos judiciales de los concursos de acreedores no son controlables por SEITT. Finalmente, las fechas de asunción de la gestión de las autopistas han sido las siguientes:

Autopista	Fechas previstas de inicio según convenio	Fechas reales inicio gestión SEITTSA
R-2.	15/01/2018	01/03/2018
R-3 y R-5.	15/01/2018	10/05/2018
R-4.	15/01/2018	21/02/2018
Autopista eje aeropuerto M-12.	15/01/2018	11/04/2018
Autopista Madrid-Toledo AP-41.	01/04/2018	Pte. de definir
Autopista Ocaña-La Roda AP-36.	15/01/2018	15/03/2018
Circunvalación de Alicante AP-7.	15/01/2018	01/04/2018
Autopista Cartagena-Vera AP-7.	15/01/2018	01/04/2018

La diferencia entre las fechas previstas en el convenio y las reales, provoca variaciones en los resultados que las autopistas tendrán en las cuentas de SEITT. Adicionalmente, el comportamiento del tráfico no está siendo como se esperaba. Las hipótesis realizadas preveían un crecimiento global del tráfico en estas 9 autopistas del 7,5 % en el año 2018. En los nueve primeros meses del año (enero-septiembre), el tráfico solamente crece un 2 % comparado con el mismo periodo del año 2017.

En relación a los ingresos previstos por las áreas de servicio, se ha producido el hecho de que Repsol ha mostrado su disconformidad con la continuación de los contratos que tenía en vigor con las sociedades concesionarias, lo que produce una merma en los ingresos por este concepto.

En contraposición a estas disminuciones de ingresos, se ha producido una reducción sustancial de los gastos operativos motivada por la decisión de SEITT de no subrogarse en determinados contratos existentes en las sociedades concesionarias.

El Presupuesto actualizado para el año 2018 en caso de que SEITT no pagase IBI ni IAE se resume en el cuadro siguiente:

Presupuesto autopistas anual vigente	Ingresos	Gastos operativos	EBITDA
R-2.	13.598.714	-5.120.447	8.478.268
R-3 y R-5.	17.026.244	-6.164.828	10.861.416
R-4.	16.300.587	-6.017.710	10.282.877
Autopista Eje Aeropuerto M-12.	3.700.628	-2.165.375	1.535.254
Autopista Ocaña-La Roda AP-36.	12.687.684	-3.820.216	8.867.467
Circunvalación de Alicante CIRALSA.	5.412.170	-2.801.120	2.611.050
Autopista Cartagena-Vera AUCOSTA.	8.780.271	-3.984.947	4.795.323
Totales.	77.506.299	-30.074.644	47.431.655

Estos datos de ingresos y gastos son la base para la proyección de los gastos a considerar en el periodo 2019-2022.

3. Inversiones necesarias para puesta a cero de las infraestructuras

En este apartado se analizan las inversiones necesarias para la correcta explotación de las autopistas de acuerdo a lo establecido en el convenio de gestión directa. Las inversiones requeridas son de dos tipos:

- Inversiones necesarias para la puesta a cero de las infraestructuras (restablecimiento de las características iniciales de la infraestructura según los contratos concesionales precedentes).
- Inversiones en nuevas actuaciones motivadas por nuevas necesidades (nuevos enlaces, etcétera).

3.1 Inversión de puesta a cero (tramos de peaje y libres).

Los contratos precedentes para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión exigían que las infraestructuras se encontrasen en buen estado en el momento de ser entregadas a la administración al finalizar el periodo concesional.

Para verificar dicha exigencia contractual, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras y por medio de una encomienda encargada la empresa pública INECO, solicitó un informe «DUE Diligence Técnico» relativo a las siguientes concesiones de Autopistas que actualmente están siendo gestionadas por SEITT: Radial-2 entre Madrid y Guadalajara; Radial-3 entre Madrid y Arganda; Radial-4 entre Madrid y Ocaña (Toledo); Radial 5; la Autopista M-12 Eje Aeropuerto, acceso a la T4 en Madrid-Barajas; la AP-36 que discurre entre Ocaña y La Roda; la AP-7 en el tramo comprendido entre Cartagena (Murcia) y Vera (Almería) y la AP-7 Circunvalación de Alicante.

Próximamente SEITT explotará la AP-41 (Madrid-Toledo) y será encargado un informe similar para dicha autopista. Se ha estimado el importe necesario para que dicha autopista se encuentre en buen estado en el momento de la resolución del contrato.

Las principales actuaciones necesarias para reponer el buen estado de las autopistas consisten en: actuaciones de conservación y mejora de estructuras (44 % del presupuesto), actuaciones de rehabilitación y mejora de firmes (35 % del presupuesto), actuaciones de mejora ambiental (6 % del presupuesto), actuaciones en instalaciones y sistemas (5 % del presupuesto), actuaciones en sistemas de contención (4 % del presupuesto) y otras actuaciones de drenaje, de señalización/balizamiento, de obras de tierras, de túneles, de elementos en los márgenes y de áreas de servicio.

A continuación, se adjunta un resumen que incluye los importes de inversión necesaria recogidos en las DUE Diligence Técnicas de las autopistas y el importe estimado para la autopista AP-41.

Autopista	Inversión «puesta a cero» tramos de peaje – Euros	Inversión «puesta a cero» tramos libres asociado – Euros
Radial 2.	40.638.915,21	19.246.384,63
Radial 3.	27.090.737,46	29.441.994,67
Radial 5.	16.541.621,92	
Radial 4.	26.856.693,48	59.534.943,80
M-12 Autopista Aeropuerto.	7.638.266,01	-
AP-36 Autopista Ocaña-La Roda.	7.277.879,74	1.864.319,43
AP-7 Circunvalación de Alicante.	8.799.992,91	5.986.778,68
AP-7 Autopista Cartagena-Vera.	20.482.691,77	3.878.542,95
AP-41 Autopista Madrid-Toledo*.	16.111.111,11	3.888.888,89
Total.	171.437.909,62	123.841.853,05

* Importe estimado pendiente de finalización del informe de INECO

3.2 Inversión en nuevas actuaciones

Desde que fueron aprobados y ejecutados los proyectos constructivos de las autopistas han surgido nuevas necesidades motivadas por cambios urbanísticos, por desarrollo de nuevas infraestructuras o por otros motivos diversos que sugieren la implementación de nuevas actuaciones para ser incorporadas a estas autopistas gestionadas por SEITT.

Las actuaciones previstas para desarrollar son las siguientes:

- Ramal de Vera (AP-7 Cartagena-Vera): Consiste en construir un nuevo ramal de enlace con sentido Cartagena que mejora la actual entrada del tráfico que desde Vera se dirige hacia Cartagena. (Reduce itinerario para entrada en autopista).
- Enlace de Seseña (Radial 4): Nueva conexión que permite conectar con nuevo desarrollo urbanístico «El Quiñón» para desplazamientos con origen o destino Madrid.
- Enlace de Móstoles (Radial 5): Nueva conexión en los desarrollos urbanísticos al sureste de Móstoles.
- Enlace de Alcorcón (Radial 5): supone una nueva conexión de la carretera M-406 con la Radial 5 que permita los desplazamientos Alcorcón-Madrid.
- Enlaces de Valdebebas: supone implementar varias conexiones que mejoran la conectividad de la M-12 y Radial 2 con el nuevo desarrollo urbanístico en Valdebebas.
- Conexión de M-116: Supone la conexión de una carretera procedente de Azuqueca de Henares con la carretera M-116 de modo que se permita la conexión de Azuqueca de Henares con la Radial 2.
- Ampliación de Capacidad M-50.

– Cambiar playa de peaje de AP-7 Circunvalación de Alicante: Necesario para realizar cobro de peaje cuando finalice periodo concesional del tramo contiguo.

La siguiente tabla refleja los importes de inversión estimados para estas nuevas actuaciones:

Nuevas actuaciones	Inversión – Euros
Ramal Vera (AP-7 Cartagena-Vera).	1.404.958,68
Enlace Seseña (Radial 4).	1.239.669,42
Enlace Móstoles (Radial 5).	5.720.000,00
Enlace Alcorcón (Radial 5).	2.892.561,98
Enlaces Valdebebas (M-12 y Radial 2).	2.396.694,21
Conexión M-116 (Radial 2).	1.652.892,56
Ampliación capacidad M-50.	4.132.231,40
Cambiar enlace playa peaje CIRALSA (C. Alicante).	2.892.561,98
Total nuevas actuaciones.	22.331.570,25

3.3 Inversión total CAPEX y calendario de inversión.

El total de inversión en CAPEX (inversión puesta a cero y nuevas actuaciones) prevista para los próximos cuatro años (2018-2022) ascendería a 317.611.332,92 euros:

Inversiones	Importe – Euros
Inversión de puesta a cero (tramos de peaje).	171.437.909,62
Inversión de puesta a cero (tramos libres).	123.841.853,05
Inversión en nuevas actuaciones.	22.331.570,25
Total CAPEX.	317.611.332,92

La ejecución de estas actuaciones se realizaría durante el periodo 2019-2022 según el siguiente calendario previsto de inversión.

Anualidad	2018	2019	2020	2021	2022
Inversión puesta a cero (D.Diligence INECO).	2.164.000,0	73.782.248,6	73.505.171,4	73.483.397,9	72.344.944,8
Nuevas actuaciones.	0,0	10.909.586,8	7.124.462,8	3.024.793,4	1.272.727,3
Inversiones (euros).	2.164.000,0	84.691.835,4	80.629.634,2	76.508.191,3	73.617.672,1

4. Régimen de tarifas para el período 2019-2022

4.1 Tarifas vigentes en el año 2018.

Tal y como establece el convenio de gestión directa entre la AGE y SEITT, las tarifas que se están aplicando entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2018 son aquellas que corresponden a los contratos de concesión de los que provenían estas infraestructuras.

Las tarifas que se están aplicando en 2018 en las 9 autopistas de peaje no guardan ningún tipo de homogeneidad entre ellas por el hecho de provenir de contratos diferentes. Las diferencias son sustanciales, llegando a existir diferencias de hasta un 40 % entre ellas. Adicionalmente los horarios de punta, valle, gratuidad, etc. son diferentes como también hay diferencias en las políticas comerciales de descuentos (habitualidad, ocupación, minusválías, etc.). Tampoco son homogéneos los factores para el cálculo de las tarifas de los vehículos pesados en relación a los ligeros. En la siguiente tabla se

pueden ver las tarifas máximas aprobadas por el Ministerio de Fomento para el año 2018 en las distintas autopistas:

Autopista	Tarifa – Euros/km (con IVA)
M-12.	0,2115
Radial 4.	0,1833
Radial 2-interior.	0,1603
Radial 5.	0,1558
Radial 3.	0,1558
AP-41.	0,1342
Radial 2-exterior.	0,1298
AP-36.	0,1232
CIRALSA.	0,1229
AUCOSTA.	0,1229

4.2 Homogeneización de tarifas en el periodo 2019-2022.

Una vez que todas las autopistas están siendo gestionadas por SEITT, no tiene justificación continuar aplicando tarifas tan diferenciadas en las distintas autopistas y sería justo y equitativo pensar en implantar un esquema de tarifas homogéneo, de tal manera que los usuarios de una autopista paguen la misma tarifa que la que se paga en el resto de las autopistas. También deberían ser homogéneos los descuentos a aplicar a los usuarios y los horarios de aplicación de las distintas tarifas. En este último punto podríamos pensar que algunas autopistas con una fuerte estacionalidad en sus tráficos deberían tener un esquema de tarifas exclusivo para el tipo de usuario que circula por ella, o en aquellas autopistas de acceso a Madrid, deberían preverse tarifas horarias para gestionar la demanda.

La gestión de las tarifas y la posibilidad de variarlas según las horas, días o meses es una potente arma de gestión de la movilidad, no obstante, en los próximos cuatro años (2019-2022) no se prevén eventos de congestión en estas infraestructuras de peaje, ya que los tráficos actuales y los previstos son muy bajos comparados con la capacidad de las autopistas. Por ello se plantea en esta memoria un esquema de tarifas único y homogéneo para todas las autopistas de peaje gestionadas por SEITT.

4.3 Fórmula de revisión de tarifas en el periodo 2019-2022.

A estos contratos de concesión les era de aplicación el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión que fue aprobado mediante el Real Decreto 215/1973 y que en su cláusula 45 «revisión de tarifas y peajes» establece la fórmula para la revisión anual de las tarifas. Ésta fórmula prevé un incremento anual de las tarifas equivalente al 95 % de la variación de inflación que se haya producido a lo largo del último año.

Siendo esta la fórmula general que se ha venido aplicando en estas autopistas, en el contrato de concesión de las Radiales 3 y 5 se aprobó mediante el Real Decreto 1770/2010 una modificación del contrato que afectaba al incremento de las tarifas consistente en incrementar de manera extraordinaria un 18 % la tarifas valle en el año 2011 y un incremento escalonado de tarifas del 1,95 % anual acumulativo en el periodo 2011 a 2045. Tanto el incremento extraordinario como el escalonado se aplican simultáneamente con las revisiones ordinarias.

La Ley 2/2015 de desindexación de la economía española puso fin a la fórmula de revisión de las tarifas de peajes tal y como la conocíamos y como estaba prevista en el pliego general de autopistas de peaje. Desde la entrada en vigor de esta ley, no se ha producido la licitación ni adjudicación de ninguna concesión de autovías o autopistas, por lo que no se ha elaborado ninguna fórmula que sustituya a la anterior y cumpla la

legislación vigente. La Ley 2/2015 no permite realizar una revisión periódica reajustando la inflación. Será necesario prever una fórmula de revisión diferente o considerar unas tarifas planas para todo el periodo 2019-2022.

4.4 Mejora del servicio mediante el fomento del cobro electrónico.

Los avances tecnológicos que se han producido en la última década y que han afectado significativamente al sector transportes, no se han hecho presentes en el sector de las autopistas de peaje. La tecnología, desde hace ya más de una década, permite transitar por un peaje sin tener que detener el vehículo. En las autopistas que gestiona SEITT, aproximadamente un tercio de los usuarios paga con un dispositivo electrónico (Tag), otro tercio lo hace con tarjeta y el otro tercio restante lo hace en metálico. El nivel de servicio que proporciona el transitar por una autopista sin tener que detenerse en un peaje es muy superior a aquel que requiere de una parada o varias para pagar en una cabina de peaje. En España existe el cobro electrónico desde hace años y es interoperable, es decir, con un mismo dispositivo se puede circular por todas las autopistas del país e incluso existen acuerdos transfronterizos. En las autopistas gestionadas por SEITT, solamente un tercio de los usuarios usa el Tag. Es necesario promover el uso del Tag en las autopistas por lo que el esquema de tarifas que se propone tiene en cuenta este objetivo, encaminado a mejorar la gestión y sobre todo el nivel de servicio a los usuarios. En los próximos años también sería interesante pensar en sustituir los sistemas de peaje actuales por otros más modernos, que permitan circular por las autopistas sin necesidad de pasar por una plaza de peaje y sin tener que disminuir si quiera la velocidad del vehículo. Las nuevas tecnologías, el uso extendido de los teléfonos móviles, los sistemas de GPS, etc. permiten avanzar mucho en este futuro cambio que se plantea necesario en las autopistas de peaje y que los usuarios van a demandar.

4.5 Elasticidad del tráfico a las tarifas. Estudio TYPESA.

SEITT contrató en el año 2017 a la empresa TYPESA la elaboración de un estudio de demanda y de tarifas que permitiese conocer cuál es el esquema de tarifas que se podría aplicar en las autopistas de peaje y que mejorase la utilización de estas y también la recaudación en los peajes. TYPESA en su estudio analizó todos los corredores gestionados por SEITT y concluyó que existe una fuerte elasticidad del tráfico a las tarifas que se aplican actualmente en las autopistas. El estudio realizó cerca de 3.000 encuestas de campo con el objetivo de conocer las preferencias y valor del tiempo de los usuarios y contó con la colaboración de la empresa KINEO para conocer las matrices origen-destino a través de los trayectos de los teléfonos móviles. El nivel de elasticidad a la tarifa varía de una autopista a otra y el estudio concluye que, si se aplicasen las tarifas óptimas, entendiéndose por óptimas las que mayores ingresos generan, la recaudación se podría aumentar un 60 %. Estas autopistas están infrautilizadas, con intensidades medias diarias que en ningún caso superan los 10.000 vehículos al día. El nivel de elasticidad a la tarifa que concluye TYPESA en su informe puede que no sea exacto y la única manera de comprobarlo es hacer alguna campaña para conocer cómo se comporta el tráfico ante distintos escenarios de tarifas.

Las tarifas de estas autopistas han crecido, de forma general, anualmente con la inflación y en algunos casos, debido a reequilibrios contractuales, muy por encima de la inflación, como el caso comentado anteriormente de la R3 y R5. El tráfico en las autopistas de peaje gestionadas por SEITT sigue estando un 36 % por debajo del tráfico que tuvieron en el año 2008, mientras que el PIB español ya ha alcanzado los niveles de 2008. Es por tanto bastante coherente pensar que, las conclusiones de TYPESA pueden ser acertadas y que una disminución de tarifas induciría más tráfico en las autopistas hasta el punto de que pudiera incrementarse la recaudación sustancialmente.

4.6 Esquema de tarifas propuesto en el periodo 2019-2022.

El objeto de esta memoria económica es concluir un esquema de tarifas a aplicar en el periodo 2019-202 en las autopistas de peaje gestionadas por SEITT que permita acometer las inversiones necesarias para recuperar el estándar que deberían tener estas infraestructuras y adicionalmente permita una mayor utilización de estas, teniendo siempre presente un criterio de homogeneidad de las tarifas y una mejora del servicio a los usuarios, fomentando el uso del Tag.

El esquema de tarifas para el periodo 2019-2022 que reúne estas características se resumen a continuación:

Categoría de los vehículos	Medio de pago	Tarifas periodo 2019-2022 sin IVA – Euros/km
Vehículos ligeros.	Vehículos ligeros con Tag.	0,0744
	Vehículos ligeros sin Tag.	0,0909
Vehículos pesados 1.	Vehículos pesados 1 con Tag.	0,1145
	Vehículos pesados 1 sin Tag.	0,1273
Vehículos pesados 2.	Vehículos pesados 2 con Tag.	0,1636
	Vehículos pesados 2 sin Tag.	0,1818

Las categorías de los vehículos se encuentran definidas en el anexo 1.

En el año 2018, las autopistas Radial 4, AP-36, AP-41 y M-12 ofrecen gratuidad durante periodos nocturnos. Con el objeto de mantener esta gratuidad a los usuarios y manteniendo el criterio de homogeneidad, se propone extender la gratuidad en el horario de 0 a 6 horas en todas las autopistas gestionadas por SEITT. Esta medida puede favorecer la inducción del tráfico de vehículos pesados a los horarios nocturnos mejorando así la seguridad vial durante las horas de mayor tráfico.

Los peajes calculados se redondearán al alza, para que el importe a pagar por los usuarios siempre sea múltiplo de 5 céntimos de euro.

También han sido objeto de análisis las distancias asignadas a los distintos recorridos y que han sido utilizadas para el cálculo de los peajes vigentes en el año 2018. En el análisis económico se ha procedido a revisar todas las distancias y se han actualizado aquellas que no guardaban relación con los recorridos que realmente realizan los vehículos que pagan en los peajes. Las distancias utilizadas para el cálculo de los peajes y por lo tanto de los ingresos se recogen en el anexo 2.

5. Modelo de negocio 2019-2022

Se ha elaborado un Modelo de valoración económico financiero para la explotación conjunta de las nueve autopistas en el periodo 2019-2022. La construcción del modelo se ha realizado a partir de los datos de los presupuestos anuales elaborados por cada una de las autopistas para 2018, del estudio de tráfico elaborado por la empresa TYPSA y de las auditorías del estado de las autopistas realizadas por INECO.

Partiendo de estas hipótesis se han proyectado los estados contables para los próximos cuatro años, es decir:

- Cuenta de resultados.
- Estado de flujos de tesorería.

Teniendo en cuenta las características anteriormente comentadas y a partir de estos estados financieros, se ha procedido a estimar el flujo de efectivo disponible para atender a las distintas necesidades de inversión en las autopistas detalladas anteriormente en el punto 3.

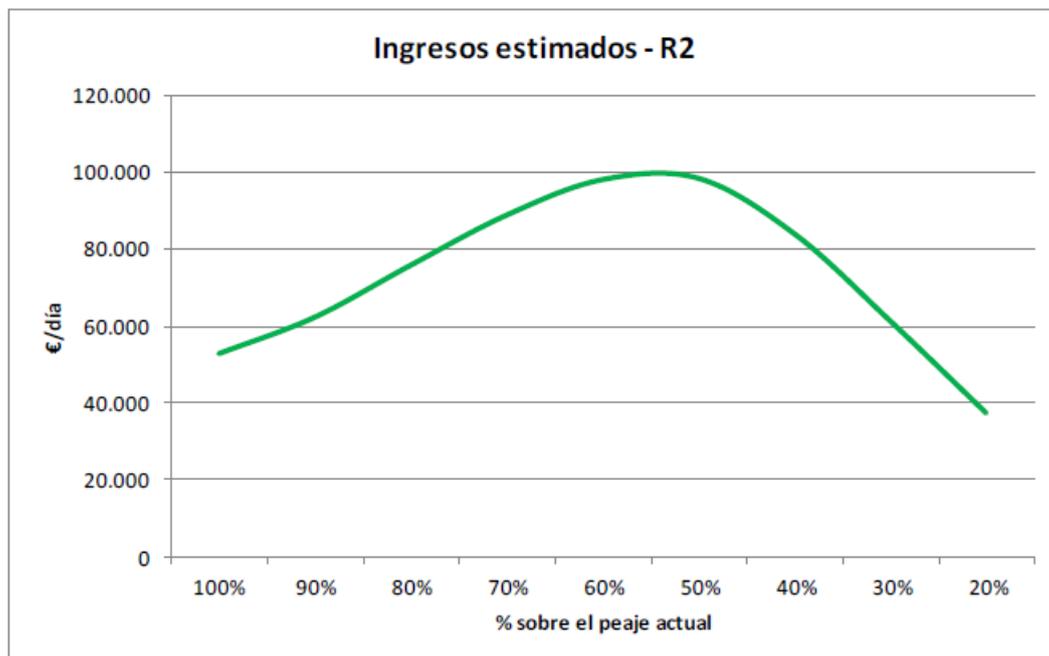
A continuación se detallan las hipótesis utilizadas para la elaboración del mismo.

5.1 Hipótesis del modelo económico.

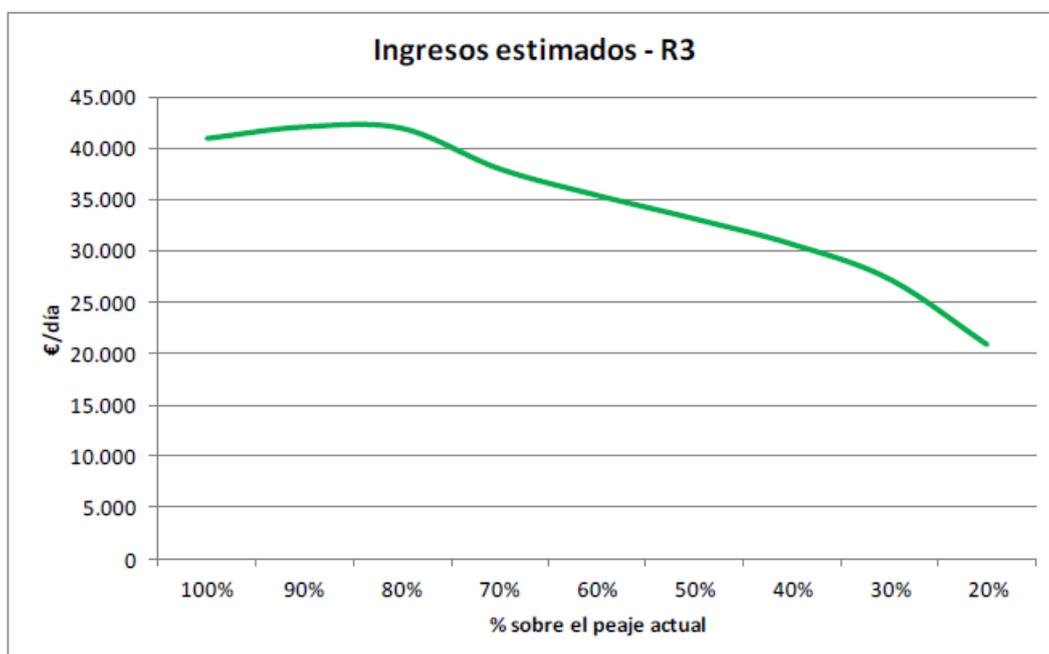
Tráficos.

TYPSA, en su estudio de tráfico y tarifas, ha realizado sensibilidades para ver como evolucionarían el tráfico y los ingresos en función de las variaciones de tarifa. Como conclusión general se puede decir que con reducciones de tarifa se obtendrían importantes incrementos en los ingresos. A continuación, mostramos el resultado de dichas sensibilidades:

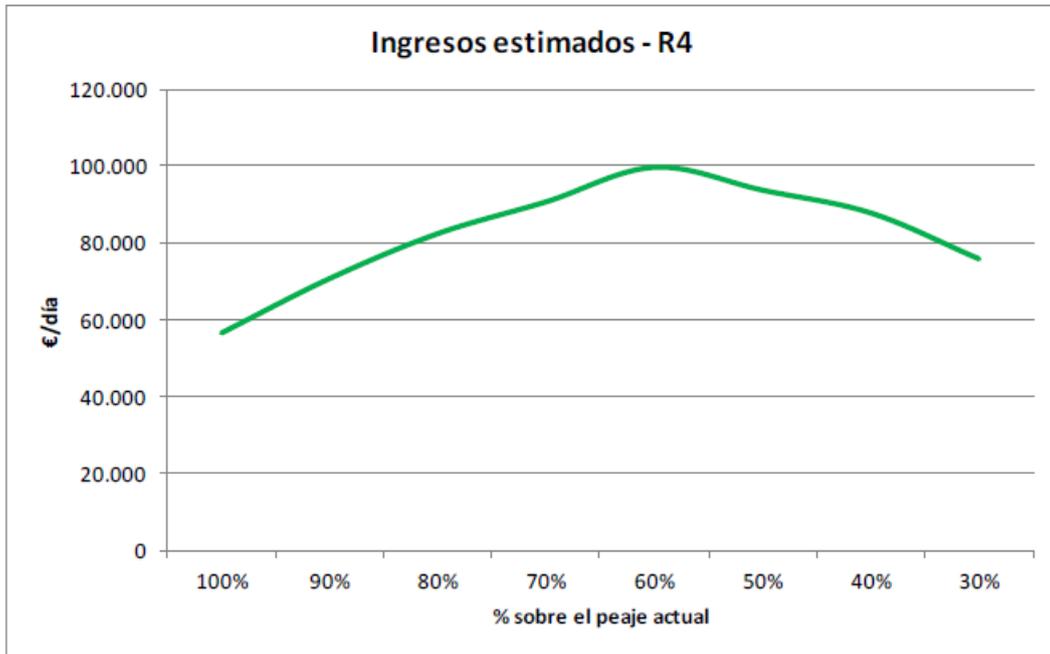
Radial 2



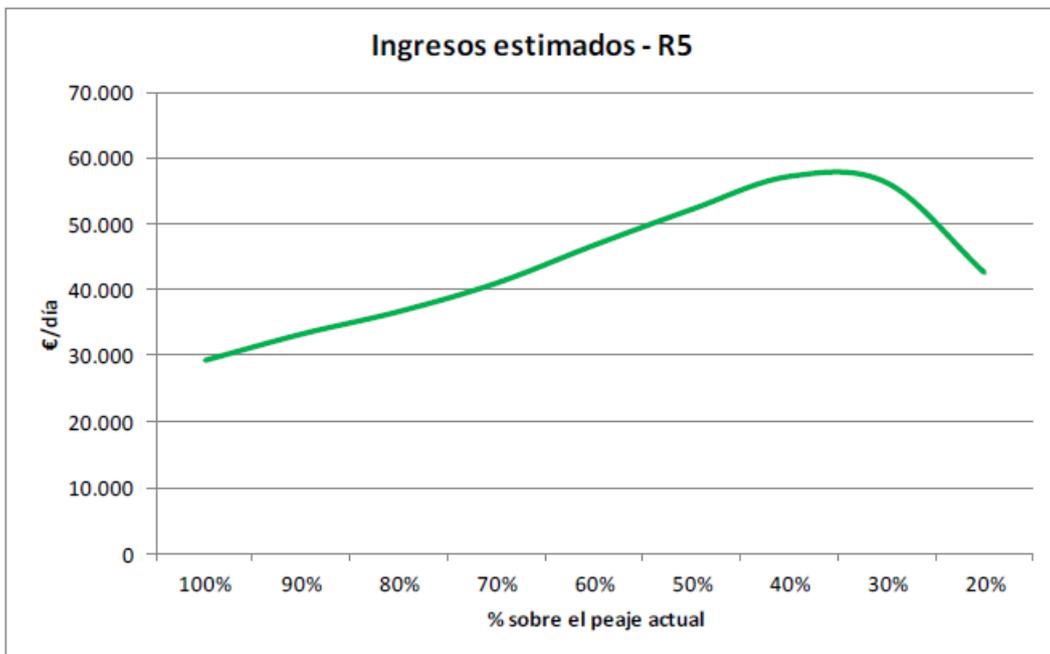
Radial 3



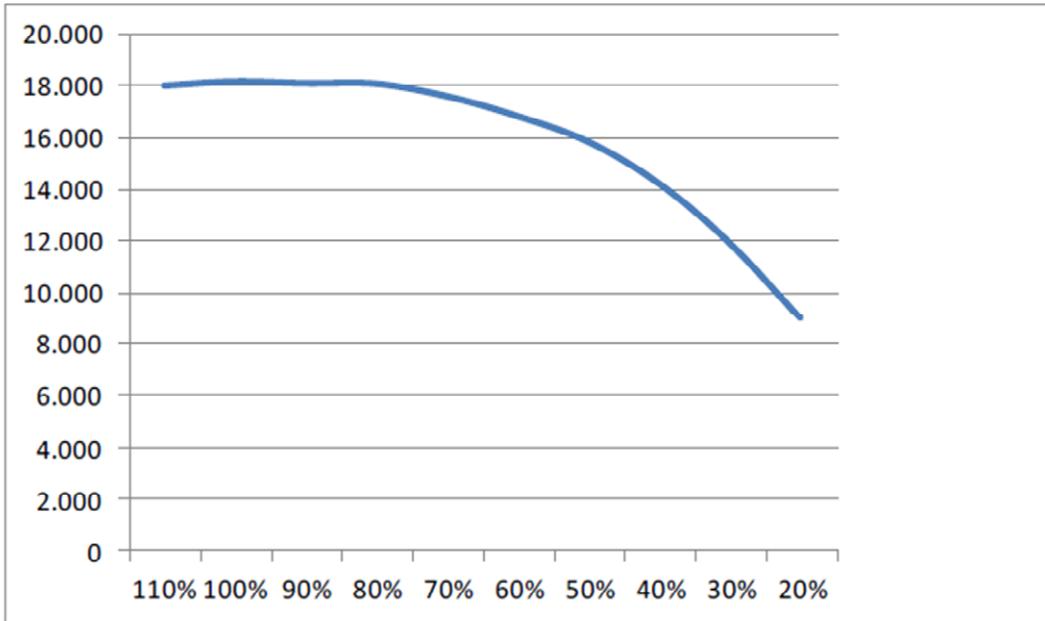
Radial 4



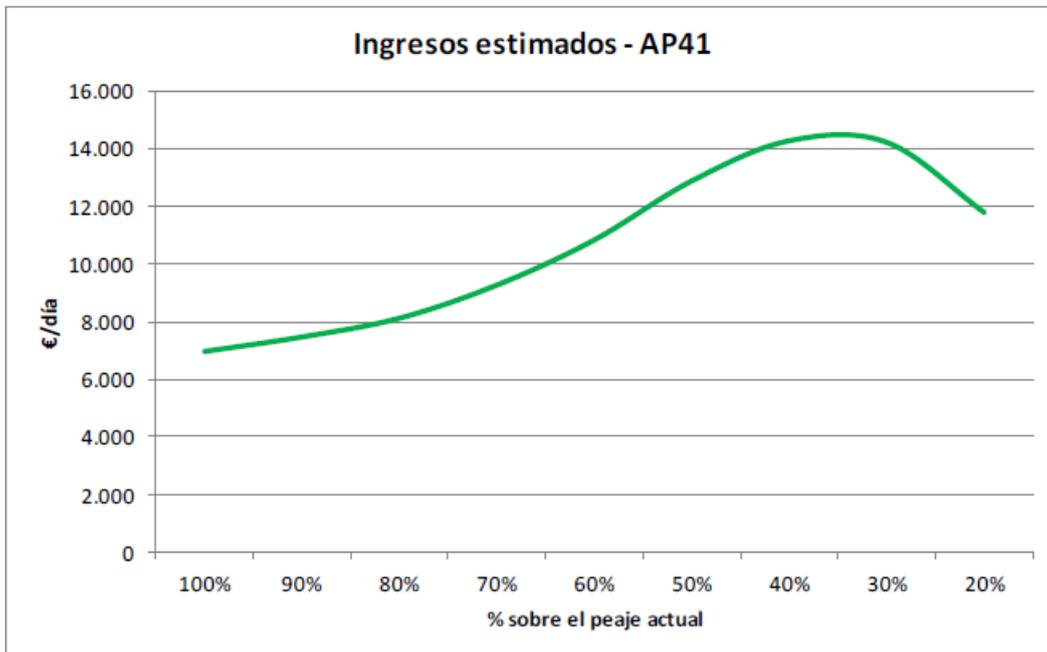
Radial 5



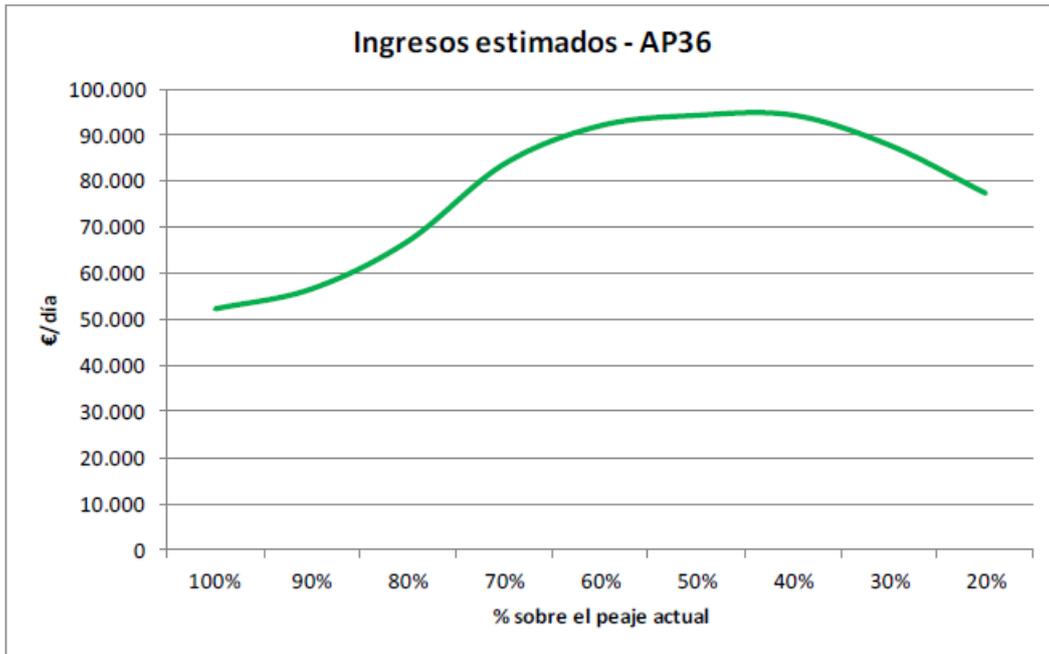
M-12



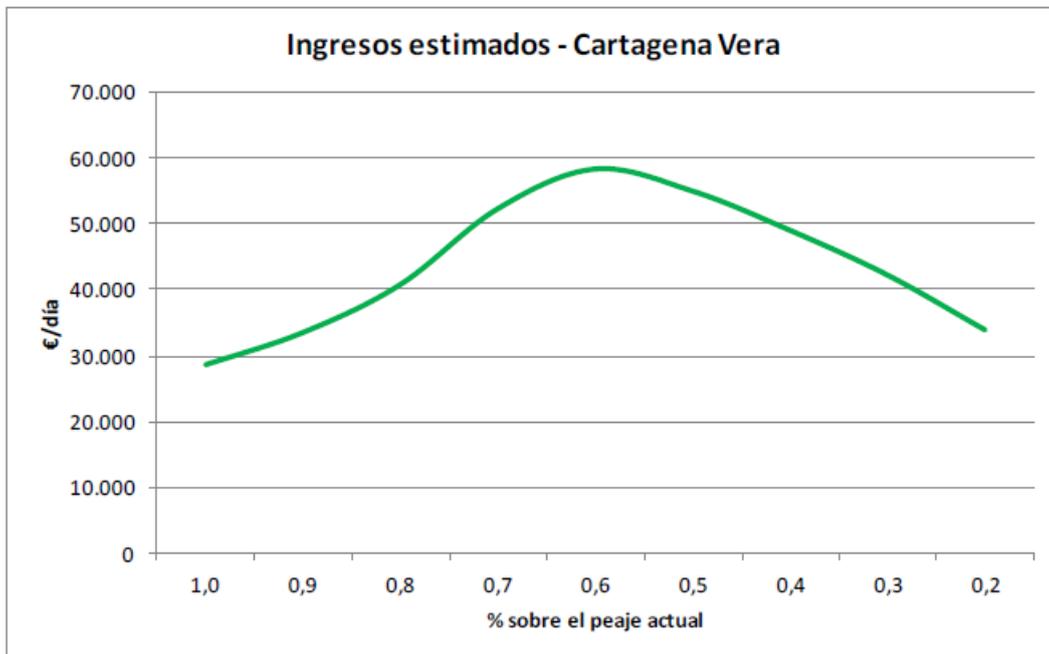
AP-41



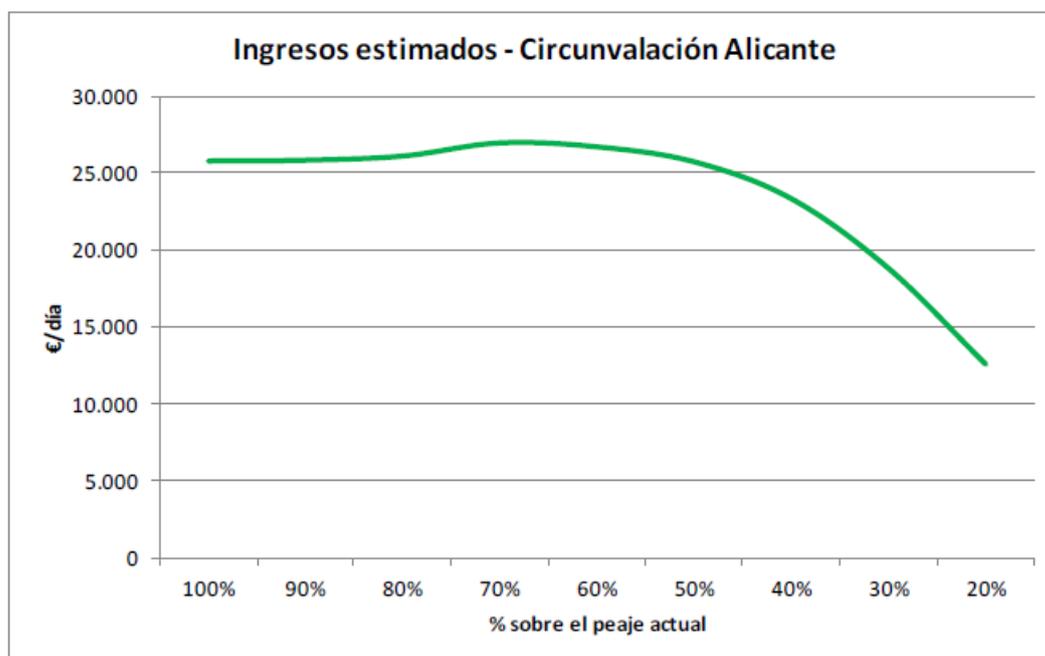
AP-36



AUCOSTA



CIRALSA



Para la estimación de los tráficos considerados en el modelo, se ha partido de los datos de tráfico que resultan del modelo de TYPESA para el nivel de tarifas propuesto en el punto 4.6. A este tráfico le hemos aplicado un coeficiente de seguridad consistente en considerar un 85 % del tráfico inducido por la bajada de tarifas en el modelo de TYPESA.

Se ha considerado que con la estructura de tarifas propuesta el porcentaje de usuarios que pagarán con medios electrónicos ascenderá al 50 % en vehículos ligeros y al 90 % en vehículos pesados.

La curva de crecimiento de tráfico utilizada es la resultante del estudio de demanda. Los crecimientos aplicados son los siguientes:

Curvas de crecimiento ligeros

Año	R2 — %	R3 — %	R4 — %	R5 — %	AP41 — %	AP36 — %	Cart. Vera — %	Circ. Alicante — %	M12 — %
2018	1,80	5,96	2,28	2,91	1,19	1,77	3,17	2,13	2,06
2019	1,76	5,62	2,23	2,83	1,18	1,74	3,08	2,08	2,02
2020	1,73	5,32	2,18	2,75	1,17	1,71	2,99	2,04	1,98
2021	1,28	3,79	1,60	2,01	0,86	1,26	2,17	1,50	1,45
2022	1,26	3,65	1,58	1,97	0,86	1,24	2,13	1,48	1,43

Curvas de crecimiento de pesados

Año	R2 — %	R3 — %	R4 — %	R5 — %	AP41 — %	AP36 — %	Cart. Vera — %	Circ. Alicante — %	M12 — %
2018	3,30	9,96	4,94	5,46	3,62	3,65	5,29	4,47	5,94
2019	3,18	9,03	3,75	5,16	3,48	3,51	5,00	4,27	5,59
2020	3,07	8,24	3,24	4,88	3,35	3,37	4,74	4,08	5,27
2021	2,96	7,57	3,13	4,63	3,22	3,25	4,50	3,89	4,98
2022	2,86	6,99	3,02	4,39	3,10	3,12	4,28	3,72	4,71

Costes de O&M.

Las nueve autopistas analizadas llevan en operación más de diez años cada una de ellas y por lo tanto los gastos ordinarios de explotación ya estarían ajustados a las necesidades. Además SEITT lleva explotando desde inicio de año las autopistas por lo que se tiene un gran detalle y conocimiento de dicho costes de operación y mantenimiento.

Los costes considerados en el modelo son los recogidos en los presupuestos elaborados por las autopistas para el año 2018 incrementados en un 10 % adicional debido al incremento de tráfico que se espera como consecuencia de la bajada de tarifas.

Estos costes son actualizados con el 100 % del IPC anualmente, lo cual resulta coherente con la experiencia existente en otras autopistas de peaje en España.

Hipótesis de inflación.

Se ha estimado una inflación para todo el periodo de estudio del 2,0 %.

Tarifas.

Las tarifas utilizadas son las propuestas en el punto 4.6 del presente informe.

5.2 Resultados del modelo económico.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias periodo 2019-2022

PyG (€ '000)	2018	2019	2020	2021	2022
Incremento de Tarifa	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
IPC	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Ingresos					
Longitud (Km)	484	484	484	484	484
IMD Ligeros Estimada	3.961	7.440	7.621	7.756	7.891
IMD Pesados Estimada	295	408	423	439	455
IMD Total	4.256	7.848	8.044	8.195	8.346
Tarifa Base promedio Ligeros (€/km)	0,1230	0,0826	0,0826	0,0826	0,0826
Tarifa Base promedio Pesados 1 (€/km)	0,1722	0,1157	0,1157	0,1157	0,1157
Tarifa Base promedio Pesados 2 (€/km)	0,2091	0,1653	0,1653	0,1653	0,1653
Total ingresos peajes	73.511	119.263	122.684	125.192	127.622
Otros ingresos explotación	3.996	3.569	3.719	3.845	3.975
Total Ingresos	77.506	122.832	126.403	129.038	131.597
Gastos					
Consumo Mercaderías	(1.061)	(1.625)	(1.688)	(1.741)	(1.795)
Gastos de personal	(14.030)	(22.641)	(23.157)	(23.620)	(24.092)
Otros Gastos de Explotación	(14.983)	(33.130)	(33.885)	(34.562)	(35.253)
Grandes Reparaciones y Nuevas Actuaciones	(2.164)	(84.692)	(80.630)	(76.508)	(73.618)
Total Gastos	(32.239)	(142.087)	(139.359)	(136.431)	(134.758)
EBITDA	45.268	(19.254)	(12.956)	(7.394)	(3.161)

Caja en el periodo 2019-2022

Caja (€ '000)	2018	2019	2020	2021	2022
Saldo inicial	0	45.268	26.013	13.057	5.663
Entradas Caja					
Ingresos Peaje	73.511	119.263	122.684	125.192	127.622
Otros Ingresos Explotación	3.996	3.569	3.719	3.845	3.975
Salidas Caja					
Consumo Mercaderías	(1.061)	(1.625)	(1.688)	(1.741)	(1.795)
Gastos de personal	(14.030)	(22.641)	(23.157)	(23.620)	(24.092)
Otros Gastos de Explotación	(14.983)	(33.130)	(33.885)	(34.562)	(35.253)
Grandes Reparaciones y Nuevas Actuaciones	(2.164)	(84.692)	(80.630)	(76.508)	(73.618)
Saldo Final	45.268	26.013	13.057	5.663	2.502

ANEXO 1

Categorías tarifarias

Se proponen las mismas categorías tarifarias que vienen rigiendo en el año 2018 en el conjunto de las autopistas de peaje, y que es el siguiente:

1. Ligeros:
 - a) Motocicletas con o sin sidecar.
 - b) Vehículos de turismo sin remolque o con remolque, sin rueda gemela (doble neumático).
 - c) Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas.
 - d) Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.
2. Pesados 1:
 - e) Camiones de dos ejes.
 - f) Camiones de dos ejes y con remolque de un eje.
 - g) Camiones de tres ejes.
 - h) Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas) con remolque de un eje con rueda gemela (doble neumático).
 - i) Autocares de dos ejes.
 - j) Autocares de dos ejes y con remolque de un eje.
 - k) Autocares de tres ejes.
3. Pesados 2:
 - l) Camiones con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.
 - m) Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y, al menos, un eje con rueda gemela (doble neumático).
 - n) Autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.

ANEXO 2

Distancias asociadas a cada peaje

RADIAL 2	55,1	M-40	AEROP-ALCOB	M-50 NORTE	M-50 SUR	ALCALÁ	MECO	CABANILLAS	GUADALAJARA N.	N-II TARACENA
M-40			5,1	10,1	10,1	18,2	27,2	37,8	48,2	55,1
AEROP-ALCOB		5,1		5,1	5,1	13,2	22,1	32,8	43,1	50,0
M-50 NORTE		10,1	5,1			8,1	17,1	27,7	38,0	45,0
M-50 SUR		10,1	5,1			8,1	17,1	27,7	38,0	45,0
ALCALÁ		18,2	13,2	8,1	8,1		8,9	19,6	29,9	36,9
MECO		27,2	22,1	17,1	17,1	8,9		10,6	21,0	27,9
CABANILLAS		37,8	32,8	27,7	27,7	19,6	10,6		10,3	17,3
GUADALAJARA N.		48,2	43,1	38,0	38,0	29,9	21,0	10,3		7,0
N-II TARACENA		55,1	50,0	45,0	45,0	36,9	27,9	17,3	7,0	

RADIAL 3	29,3	TRAMO
Peaje lateral: M40 - M45		4,2
Peaje: M40 - M50		8,2
Peaje lateral: M45-M50		4,0
Peaje lateral: M50 - M300 (Arganda/Loeches)		12,3
Peaje: M50 - Conexión A3		21,1

RADIAL 4	54,0	TRAMO
Peaje lateral: M50 - M408 Parla		5,0
Peaje : M50 - M404 Valdemoro		12,1
Peaje Lateral: M404 Valdemoro - CM4010 Seseña		10,0
Peaje Lateral: M404 Valdemoro - CM4001 Villaseca		17,1
Peaje Lateral: M404 Valdemoro - M416 Aranjuez		20,0
Peaje Lateral: N-400 Onitgola-Conexión A40/A4		15,7
Peaje: M404 Valdemoro - Conexión A40/A4		42,0

RADIAL 5	31,5	TRAMO
Peaje: M40 - M50/M506 Móstoles-Fuenlabrada		9,1
Peaje lateral : M50 - M413 Arroyomolinos/Moraleja		10,7
Peaje: M50 - M404/Conexón A5		22,4

M-12	8,4	TRAMO
Peaje troncal: M40 - A1		8,4
Peaje lateral: A1-T4		4,5

AP-36	123,2	OCAÑA N-301	CORRAL DE ALMAGUER	QUINTANAR DE LA ORDEN	MOTA DEL CUERVO	EL PEDERNOSO	SAN CLEMENTE A43
OCAÑA N-301			31,3	52,4	73,6	93,9	123,2
CORRAL DE ALMAGUER		31,3		21,1	42,3	62,6	91,9
QUINTANAR DE LA ORDEN		52,4	21,1		21,2	41,5	70,8
MOTA DEL CUERVO		73,6	42,3	21,2		20,4	49,6
EL PEDERNOSO		93,9	62,6	41,5	20,4		29,3
SAN CLEMENTE A43		123,2	91,9	70,8	49,6	29,3	

AP-41	51,8	ENLACE M50-R5	SERRANILLOS	CARRANQUE	ILLESCAS	NUMANCIA	VILLALUENGA	VILLASECA	TOLEDO
ENLACE M50-R5			8,1	16,4	25,4	28,9	35,1	44,0	51,8
SERRANILLOS		8,1		8,3	17,3	20,8	27,0	35,9	43,7
CARRANQUE		16,4	8,3		9,0	12,5	18,7	27,6	35,4
ILLESCAS		25,4	17,3	9,0		3,5	9,7	18,6	26,4
NUMANCIA		28,9	20,8	12,5	3,5		6,2	15,1	22,9
VILLALUENGA		35,1	27,0	18,7	9,7	6,2		8,9	16,7
VILLASECA		44,0	35,9	27,6	18,6	15,1	8,9		7,8
TOLEDO		51,8	43,7	35,4	26,4	22,9	16,7	7,8	

C.ALICANTE	31,9	MONFORTE	SAN VICENTE	BUSOT	EL CAMPELLO	AUMAR
MONFORTE			15,2	24,8	29,5	31,9
SAN VICENTE		15,2			14,4	16,8
BUSOT		24,8			4,7	7,1
EL CAMPELLO		29,5	14,4	4,7		
AUMAR		31,9	16,8	7,1		

CART - VERA	99,0	CARTAGENA (OESTE)	LAS PALAS	MAZARRÓN	RAMONETE	CABO DE COPE	ÁGUILAS	PULPÍ	CUEVAS DEL ALMANZORA	VERA
CARTAGENA (OESTE)			14,9	30,6	42,7	51,4	63,6	75,5	87,2	99,0
LAS PALAS		14,9		15,6	27,8	36,5	48,6	60,6	72,3	84,1
MAZARRÓN		30,6	15,6		12,2	20,8	33,0	45,0	56,6	68,5
RAMONETE		42,7	27,8	12,2		8,7	20,8	32,8	44,5	56,3
CABO DE COPE		51,4	36,5	20,8	8,7		12,2	24,1	35,8	47,6
ÁGUILAS		63,6	48,6	33,0	20,8	12,2		12,0	23,6	35,5
PULPÍ		75,5	60,6	45,0	32,8	24,1	12,0		11,7	23,5
CUEVAS DEL ALMANZORA		87,2	72,3	56,6	44,5	35,8	23,6	11,7		11,8
VERA		99,0	84,1	68,5	56,3	47,6	35,5	23,5	11,8	