

**LA GRATUIDAD DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-7 SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO,
REQUIERE DE MAYOR REFLEXIÓN, DE ACTUACIONES TÉCNICAS PREVIAS Y
DISPONIBILIDAD ECONÓMICA PARA NO CAER EN UNA SITUACIÓN INSOSTENIBLE**

LA GRATUIDAD DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-7 SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO, REQUIERE DE MAYOR REFLEXIÓN, DE ACTUACIONES TÉCNICAS PREVIAS Y DISPONIBILIDAD ECONÓMICA, PARA NO CAER EN UNA SITUACIÓN INSOSTENIBLE

Quedan apenas tan solo 17 meses para que, en el 31 de diciembre de 2019, los 367 Kms de la autopista de peaje AP-7 desde LP. Tarragona hasta Alicante incluida su Circunvalación, actualmente gestionada por AUMAR - ALBERTIS, finalice su vigente plazo concesional y revierta al Estado, y la hasta ahora incógnita sobre si finalmente, este corredor viario, rápido, confortable, eficaz y magníficamente conservado y explotado, pasará a incorporarse a la Red Estatal gratuita (REC-G), ó nuevamente se relicitará.. Usted Señor Ministro D. José Luis Ábalos la ha desvelado (el País). **La Autopista AP-7 será libre en el 2020.**

La carencia a estas fechas, de planificación (carecemos de una completa BIBLIOTECA de proyectos de Variantes de poblaciones) y en consecuencia la no ejecución, por parte del Ministerio de Fomento, de variantes y circunvalaciones en los municipios atravesados por la N-332 y N-340... ni alternativamente la carencia de nuevos enlaces de conexión y acceso a añadir a los escasos Enlaces de Peaje existentes - entre ambas carreteras nacionales y la AP-7 está movilizando a los representantes municipales y ciudadanos en general, de las poblaciones afectadas... y usado recurrentemente como “arma política” entre el Gobierno de la Generalitat y el Gobierno Central como ocurrió en anteriores legislaturas, entre gobiernos de distinto signo político. **¡Si la L’Autopista “es nostra” hem de poder accedir a ella!...** ¡El grito político parece haber triunfado!

Ya en mayo de 2017 la Consellera Maria José Salvador, en presencia de unos 20 alcaldes, desde Altea hasta Vinarós, anunció una “hoja de ruta” a presentar al Ministerio, reivindicando el rescate de la autopista, rechazando cualquier tipo de peaje blando ó Euroviñeta y exigiendo conexiones...que la CHOPVT diseñaría y entregaría al Ministerio de Fomento. ¡No se han entregado todavía estos Anteproyectos de Conexiones!

Desde la **Cámara de Contratistas** – como normalmente, venimos haciendo ante situaciones y controversias varias, surgidas y relacionadas con Inversiones e Infraestructuras que afectan a nuestra Comunitat – nos sentimos obligados a aportar una serie de argumentos y criterios, que ayuden a tomar una posición reflexiva - evidentemente fuera del debate partidista y de confrontación política- y basada en razones técnicas, presupuestarias y de normativa ambiental tanto Europea como Española.

- a) El 3 de mayo 2017 la Comisión Europea lanzó la Propuesta de Modificación de la Directiva 1999/62/CE (**denominada Euroviñeta**), incidiendo nuevamente en el principio **iQuién contamina paga!**; aboga por el usuario pagador, frente al contribuyente (usuario ó no del vehículo) y evidencia la degradación que vienen sufriendo las carreteras en los Estados miembros, por falta de inversiones en Conservación (en 1.975 los gastos en Conservación ascendían al 1'5 % del PIB comunitario, en 2008 disminuyó al 0'8 % y en 2013 sólo llegó al 0'5 del PIB de la UE).

Se reafirma la U.E en aplicar una **TASA** para hacer frente a la Contaminación ambiental, acústica, de congestión, que produce el transporte por Carretera – con combustibles fósiles – y que la tasa ó impuesto verde se utilice en incrementar la Conservación, reducir la Siniestralidad. Disminuir los perjuicios sociales y ambientales que causan los vehículos, haciendo más eficiente el transporte por carretera.

Conviene recordar que **Alemania** tiene Euroviñeta (100% de su red de alta capacidad, para -Camiones >7'5 ton; **Francia** : Peaje tradicional (79 % de su red) para todo tipo de vehículos; **Reino Unido**: Viñeta (100% de la red tarifada) para VGC > 12 ton); **Italia**: Peaje tradicional (85% ídem) para todo tipo de vehículos; **Austria, Bélgica, Chequia, Hungría y Polonia**, tienen Euroviñeta al 100% VGC -Camiones; **Portugal** implantado peaje tradicional al 100% de vehículos Tabla que adjunto como **ANEXO Nº1**.

Debido a la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el Ministerio de Fomento que en año 2010 **invirtió 3.746 M€ en Carreteras** (Creación de Infraestructuras y Conservación de las existentes) en el pasado año **2017 destinó 1.717 M€** (832 para nuevas Carreteras y 885 para Conservación y explotación). En el mismo periodo la partida de Conservación ha disminuido un -30 % quedando reducida a tan solo 885 M€. **En el presente PGE-2018 en trámite parlamentario se prevé destinar igualmente 885 M€.**

Como quiera que a nivel Nacional en la Red de Carreteras del Estado tenemos:

TOTAL (RCE)	26.376 Kms	
Sin autopistas de peaje	23.826. Kms	}
Autopistas de peaje	2.550 Kms	

Como desde los años 2012 → 2017 (ambos incluidos) la inversión media nacional para Mantener y Conservar los 23.826 Kms de la Red de Carreteras del Estado ha sido de 876'37 M€ (los 2.550 Kms de peaje los conserva los respectivos Concesionarios) resultaría a razón de:

36.840€/ kms/año/Nacional

- b) A la Comunidad Valenciana para los 1.577 Kms de la Red Estatal (REC) sin contar la Conservación de la AP-7 cuya Conservación y Mantenimiento corre a cargo de la Concesionaria AUMAR, nos debían corresponder 58'100 M€/año dado que 1.577 Km RCE/CV, es el 6'62% del total viario de la RCE nacional (1.577 Kms/23.826Kms), lo que, lógicamente nos daría igualmente un ratio de:

36.840€/ kms/año/CV

Además, como quiera que la IMD (intensidad media diaria) que soportan nuestras carreteras son un 15% superior a la media nacional, es evidente que sus gastos de mantenimiento (reposición de firmes, señalización viaria y pintura horizontal, limpieza de cunetas, balizamientos etc. etc.) ha de ser mayor, luego nos iríamos a:

58'100 M€/año/CV X 1'15 = **66.857 M€/año/CV**

O lo que es lo mismo...unos **42.395 €/Kms/año/CV** de inversión en Conservación de nuestras Carreteras.

- c) Frente a esta situación, nos encontramos que según estudios recientes de toda solvencia, publicados por Asociación Española de la Carretera (**AEC**), Asociación de Empresas de Conservación y Mantenimiento (**ACEX**), Real Automóvil Club de España (**RACE**); Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (**SEOPAN**), la Red de Carreteras españolas, tanto las de la Red Estatal (RCE), como las Autonómicas y las Provinciales presentan un Déficit de Conservación endémico y prolongado (pavimentos en mal estado, marcas viales, balizamientos o iluminación) de **7.000 M€**, un 7% más que hace 2 años (han pasado del aprobado justo en 2016 al deficiente en el 2º semestre 2017) **¿solución? Una inversión de 900 M€ anuales adicionales en Conservación durante, al menos 8 años.**

La Comunidad Valenciana es la 7ª Autonomía en déficit de Conservación, **con 401 M€ acumulados en mantenimiento (85.552 €/Kms), cuando la media española se sitúa en 69.353 €/Kms.** Todo ello referido a la totalidad de su red viaria (estatal, autonómica y provincial)

- d) El "Plan de Choque" que de los 401 M€ sería necesario, solamente **para la Red de Carreteras del Estado, en la Comunitat, alcanzaría los 152 M€.** (mejora de firmes, balizamientos, señalizaciones, medianas, barreras, arcenes, etc.) de la Red Estatal.

Las inversiones claramente insuficientes, que desde hace años venimos sufriendo en Conservación preventiva de nuestras carreteras...conducen con frecuencia, a abordar reparaciones **URGENTES** y exponencialmente costosísimas (Reparación del Viaducto de Contreras; Túneles de L'Ollería; Gran reparación Puente en Alcoy N-340; Cambio de Apoyos Puente N-330 s/Río Turia, etc.)

- e) De producirse la reversión de la AP-7, su Conservación correrá a cargo de los Presupuestos del Estado. Así pues, el Ministerio de Fomento, deberá asignar a la Comunidad Valenciana, **152 M€** para el “Plan de choque” extraordinario de Conservación; **66’857 M€/anuales** para conservar en correctas condiciones la actual red estatal de la Comunidad Valenciana; más otros **15’6 M€/anuales** para “conservar los 367 Kms de la heredada AP-7...que actualmente gasta AUMAR”... si finalmente la asume y revierte al Estado.
- f) La gratuidad de la AP-7 producirá una **MIGRACIÓN** de tráfico que actualmente circula por las N-332 y N-340, hacia la “nueva gratuita A-7” que, a corto plazo, para no colapsarse por un importante incremento de tráfico,, deberá acometer la Ampliación de carriles; Aumento de capacidad portante de firmes asfálticos, de base y rodadura, debido al incremento de tráfico de camiones y peso por eje, y necesitaría con **URGENCIA** de vías conectoras para dar permeabilidad suficiente entre las nacionales y localidades colindantes y la A-7

¡Ante esta situación, si la Administración Central no nos asigna a la Comunidad Valenciana en sus Presupuestos anuales de Conservación, dotación suficiente para “mantener y conservar eficientemente esta herencia de 367 Kms” debemos renunciar a ella...y Buscar alternativas!!

Si acudimos a la Memoria y Publicaciones de la prestigiosa compañía y consultora de Ingeniería y Management de infraestructuras la norteamericana **CG/LA Infrastructure Inc.de Washington D.C.** apunta que España figura en el **puesto 58 del ranking mundial en Inversión** en proyectos estratégicos de infraestructuras, **pese a ser paradójicamente la 16ª economía del mundo...** ¡Toda una muestra inequívoca, de desatino y errática planificación económica a futuro! que hemos llevado en la última década.

- Ante este panorama de sequía general inversora, y **dado que el 2019 será nuevamente un año muy difícil y el décimo segundo consecutivo de restricción inversora desde el inicio de la Crisis... ¡y esto va para largo!...** nos debemos preguntar:

¿Está la AGE y el Ministerio de Fomento, en particular, en condiciones de invertir en las Carreteras del Estado – y en concreto – en su parque en la Comunidad Valenciana para las siguientes necesidades ineludibles de gastos en Conservación?

- 1) Inversión en “Plan de choque en Conservación” de unos **152 M€** (96.385 €/Kms) para recuperar las carreteras del Estado en la Comunidad los niveles de calidad y seguridad perdidos, **URGENTES** y a ejecutar en no más de 3 años próximos para que su deterioro actual no se convierta en exponencial, e incida gravemente en el incremento de la Siniestralidad.
- 2) Asignar **anualmente “sine qua non”** para Conservación de Carreteras en la C.V unos **66’85 M€/anuales** para atender a los actuales 1.577 kms de Vías del Estado (RCE), equivalentes a 42.395 €/Kms/año/CV. Recordemos que ahora (desde comienzo de la crisis presupuestaria) solo se invierten no más de **35’743 M€ (PGE 2018)** para Conservación {11’194 prov. Alicante; 16’422 M€ prov. Valencia; 6’126 M€ prov. Castellón} más **5’026 M€** para Seguridad Vial.
- 3) A partir del año 2020 (si el 31- Dic-2019 se produjera finalmente la reversión de la AP-7) ¿Estará dispuesto y en condiciones Fomento, de incrementar otros **15’60 M€/anuales** para Conservar adecuadamente los 367 kms que se pretende “revertir” al Ministerio? Que es la cifra mínima (sin contar refuerzos de firme que pueden ser necesarios al MIGRAR el tráfico “pesados” (más carga por eje) y que **supondrán otros 60 M€**) a invertir en no más de los próximos 2 años Mantenimiento que ahora sume la actual Concesionaria (AUMAR ≡ ALBERTIS) anualmente, para su Conservación ordinaria mínima.

- **En fin ¿puede comprometerse FIRMEMENTE el Ministerio de Fomento vs Administración General del Estado a invertir en la Conservación de Carreteras en la Comunidad Valenciana unos más que necesarios 82’45 M€/anuales...además de los 152 M€, por una sola vez requiere el Plan de choque. (a lo largo de unos 3 años próximos)**
- **Todo ello además de las Inversiones extraordinarias que habría que acometer, en el corto/medio plazo, por la MIGRACIÓN de tráfico hacia la Autopista AP-7 que pretendemos revertir.**
- **¿Tenemos capacidad para exigir reciprocidad y circulación SIN PEAJES para nuestros transportistas y automovilistas allende los Pirineos?**
¡Creemos Sr Ministro que ello es inviable! ¿Está dispuesta la Ministra de Hacienda a dotar a Fomento de los incrementos de recursos económicos que supone liberalizar las Autopistas, como la AP-7? ¿Consentirá la U.E que incumplamos el techo de gastos y de Déficit...también por esta Liberalización de Vías de Gran Capacidad (VGC), cuando en el resto de los países de Europa tienen Euroviñeta ó peaje tradicional?

PROPUESTAS

- Siguiendo el principio que es Ley, defendido por la C.E y por la Ministra de Transición Ecológica (Medio Ambiente, Cambio Climático y Energía) **Teresa Ribera de “quien contamina paga” y que es mucho más justo que paguen los usuarios de la infraestructuras que todos los contribuyentes** [No hay “dinero público” ... sino dinero proveniente de los contribuyentes]... y bajo la máxima que un mayor gasto en Conservación de Carreteras, como cualquier otro, sólo puede alcanzarse bien con ahorros estructurales de la Administración (AGE/CC. AA/CC. LL) – que vemos que la clase política no está dispuesta acometer – ó bien aumentando los ingresos, vía impuestos, actualmente ya por si, “confiscatorios”] se impone que:.

Al vencimiento de las Concesiones – en Concreto la A-7 a su paso por la Comunidad Valenciana – Se presentan a juicio de la Cámara de Contratistas C.V tres escenarios (que ya, y al día de hoy, habría que contemplar y debatir en profundidad y consensuadamente entre los Partidos Políticos (sic – José Luís Ábalos) en el contexto de la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados.

- **Supresión del peaje y, por tanto, gratuidad de la autopista APORTANDO el Estado a la Comunidad Valenciana, no menos de 82'45 M€/anuales (en lugar de los actuales 35'743 M€)**
 - **Relicitación del contrato una vez vencido y rescatado, con otra Licitación-Concesión, con un peaje reducido alrededor de un 50 por ciento sobre las tarifas actuales (dada su amortización residual), ó por último**
 - **Relicitación del contrato con una tarifa similar a la actual ó quizás un poco menos reducida (-25 %) y corriendo a cargo del nuevo Concesionario todas ó parte de las interconexiones entre AP-7 y N-332 y N-340 con pago UPFRONT.**
- Descartada la primera opción (supresión del peaje) por toda la argumentación expuesta en el presente documento fundamentalmente la **NO DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA PARA CONSERVACIÓN**, habría que considerar para el conocimiento del ciudadano (usuario o no) algo obvio, ya que al ser la Concesión una actividad económica en manos de una Empresa Privada (tutelada por el Ministerio de Fomento & Hacienda) , genera unos ingresos fiscales a la Administración General del Estado (IVA, el IBI, el IAE y el impuesto de Sociedades) que desaparecerían en el caso de que la Administración Pública suprima el peaje, o decida gestionar de forma directa la vía. (además de “asumir al personal peajista”)

El producto del canon o TASA en cualquiera de los otros dos supuestos de Relicitación (tarifa similar a la actual o tarifa reducida) se destinaría UNA parte al Mantenimiento de la Autovía, con carácter finalista. Y otra parte del canon, muchísimo menor, se podría destinar a sector transporte por camión, que juntamente con un exclusivo plan PIVE, podría ir destinado a facilitar la compra de vehículos de transporte no contaminantes (híbridos o eléctricos, etc.), más limpios y eficientes en la obligada renovación de la flota.

- Una segunda medida sería utilizar más intensamente y generalizar los instrumentos telemáticos, que entre otras muchas ventajas a la vez que evitaría las detenciones de vehículos en los actuales peajes (efecto barrera) haría un **“triaje” sobre tipo de vehículo** (ligero, pesado, viajeros, mercancías); **tipo de tráfico** (agitación local e intercomarcal, frente a los de largo recorrido); **frecuencia en el uso** (comarcal, nacional, extranjero, etc.)... lo que facilitaría todo tipo de tarificación telemática.
- Establecimiento progresivo y a partir del año 2019, de la implantación de la Euroviñeta para todos los vehículos como vemos, ya se hace en toda la UE (**Anexo nº1**) y para toda la **Red de Alta Capacidad en toda España**... todo ello en función del kilometraje realizado...con las variables ya enumerados en cuanto a tipo de vehículo, tipo de recorrido y frecuencia de uso **(1)****
- En nuestro balance de peticiones, tengamos en cuenta que los **356 M€/anuales** (estimación de la cifra de negocio de la Concesionaria de AP-7 que le supone la Autopista en la C.V) **le suponen al Tesoro un retorno fiscal del 42'9 %** (IVA+IBI ingresado por los municipios por donde discurre la Autopista + IRPF+ Cargas Sociales de los empleados + Impuesto de Sociedades) ello supone unos 150 M€/año... que dejaría de percibir el Estado (los Contribuyentes al revertir la AP-7 (Ratio de 1'41 empleado/Km de Autopista)
- Como quiera que el debate está ya en la calle, y va “calando” entre la ciudadanía.

** (1) Además de las Autopistas Concesionarias de la AGE que suponen → 2.759 Kms (que había que revertir a su caducidad y licitar de nuevo un peaje blando) Tenemos las Concesiones dependientes de las Administraciones Autonómicas.

Generalitat de Catalunya	212'30 Kms	} 548 Kms
Diputación Foral País Vasco	162'03 Kms	
Diputación Foral de Navarra	112'06 Kms	
Xunta de Galicia	57'08 Kms	
Comunidad Gobierno Balear (Tunel Sóller)	3'00 Kms	

Pues bien, por Norma Foral 7/2016 la Diputación Foral de Guipuzcoa, a partir del pasado 1 de diciembre 2016 además de sus 162'3 Kms concesionadas, ha aplicado una tarifa a los vehículos de > 3'5 toneladas que circulen por distintos tramos de la -A-15 y de la N-1.

“para vertebrar mejor el territorio y fomentar la economía productiva de la Comunitat valenciana, hay que fomentar la libre circulación, libre, sin barreras, sin peajes, sin pagos” postulado por los ayer, Partido Político en la Oposición y hoy partido en el Gobierno” comprado por la ciudadanía y ratificado por el Ministro J. Luis Ábalos.

La postura defendida por muchos técnicos, economistas, Ingenieros Consultores, políticos (en privado) al igual que postulamos desde la **Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana**, -conocedores que somos de nuestra situación financiera (española) y dada la escasez de los recursos “actuales y a futuro” que dispone la Administración, así como por los diagnósticos y razonamientos vertidos en todo el presente documento entendemos que no es posible la Reversión, y hay que Re-licitarla (la AP-7) y además - **se debe abordar con carácter URGENTE , este debate y evidentemente antes de la finalización de la actual Concesión de la AP-7.**

Huyamos de FALACIAS, planteamientos demagógicos huyendo de toda demagogia y profunda hipocresía expresada en público por muchos representantes POLÍTICOS – máxime cuando nuestros representantes políticos deberían saber las cuentas públicas, sus limitaciones, y sus prioridades – **¡Démonos un baño de realidad! Y desterremos el grito ¡L’Autopista lliure sense barreres ni peatges, l’autopista es nostra!**

Por último, abordar también, en este debate y mesa de trabajo técnica / económica, abierto y franco que reiteramos se debería conformar ya con Urgencia, entre la Sociedad Civil, Empresariado, Comunidad Autónoma y Ministerio de Fomento.

Plantear que con cargo al “nuevo peaje blando” y/o Euroviñeta (dependiendo de su tarificación) .El nuevo Concesionario adjudicatario de la Relicitación, se obtendría desde el primer momento de la adjudicación, un pago **UPFRONT** (pago anticipado) que haría la concesionaria y que le permitiría junto con parte del peaje tarifario, la creación de un fondo que podría destinarse – al modo de Colaboración Público- Privada - a acometer **una serie de Infraestructuras y conexiones para mejorar la permeabilidad entre la N-332 y la N-340, y la AP-7**, Conexiones que según la Cámara de Contratistas C.V, ratificados por los estudios de la Consellería d’Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de 9 de julio 2018 **“Mejora de la Conectividad de la Autopista AP-7 en la Comunidad Valenciana”**.

Conexiones y Actuaciones propuestas, todas ellas necesarias, que, en todo caso, deberían ejecutarse, previamente a la Reversión de la AP-7 y que el Ministerio de Fomento, y su Demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana, tiene gran parte de estos proyectos en fases muy incipientes de redacción, y entendemos que ninguno finalizado, ni presto a su licitación En todo caso, de remota LICITACIÓN a corto plazo por la “penuria económica/presupuestaria” de la Administración Central.

ZONA	ACTUACIÓN PROPUESTA	RED VIARIA
ALTEA- LA NUCIA-POLOP	NUEVO ACCESO A ALTEA Y CONEXIÓN CON LA CV-760 (LA NUCIA-POLOP) Nuevo enlace en la AP-7 (p.k 641+500) que conecta con la carretera CV-760 por el lado norte de la autopista y con una biela que conecta con la N-332 en el p.k. 154+500	AP-7 N-332 CV-760
ONDARA-GATA DE GORGOS	MEJORA DE LA N-332 ENTRE ONDARA Y GATA DE GORGOS Vía parque en la N-332 en el tramo comprendido entre el enlace del Peaje de Ondara y el enlace de conexión con la CV-734, carretera de acceso a Jávea, en Gata de Gorgos	AP-7 N-332 CV-732 CV-734 CV-738
GANDÍA -OLIVA	NUEVOS ACCESOS Y MEJORA DE LA MOVILIDAD EN LA SAFOR. TRAMO GANDÍA-OLIVA Implantación de un nuevo enlace de conexión con la N-332 al sur de Oliva (actuación proyectada por el Ministerio de Fomento y pendiente de ejecución) y de un nuevo acceso a Gandía mediante un enlace ubicado en el pk 584+000 con bielas de conexión con la N-332 y con la CV-60	AP-7 N-332/A-38 CV-60 CV-680 CV-683 CV-715
ALZIRA	NUEVO ACCESO A ALZIRA Nueva conexión en la Autopista Ap-7 que de acceso a Alzira (incluida en los Presupuestos Generales del Estado del año 2018)	AP-7 N-332/A-38 CV-42 CV-512 CV-505 CV506
VILA-REAL	MEJORA DE LA N-340 ENTRE ALQUERÍAS DEL NIÑO PERDIDO Y VILA-REAL Mejora de la capacidad de la N-340 en el tramo comprendido entre el enlace de la biela de conexión del Peaje de Vila-real sur, situado en Alquerías del Niño perdido y la conexión con la CV-20	AP7 N-340 CV-20 CV-10
VINARÓS	MEJORA DE LA N-238 ENTRE EL PEAJE DE VINAROS Y LA N-340 Acondicionamiento de la N-238 en el tramo comprendido entre el enlace del Peaje de Vinaros y la N-340 (actuación proyectada por el Ministerio de Fomento y pendiente de Ejecución)	AP-7 N-340 N-238 N-232 CV-11

ACTUACIONES, CUYA VALORACIÓN ECONÓMICA – INCLUIDAS REDACCIÓN DE PROYECTO Y EXPROPIACIONES, LA CAMARA DE CONTRATISTAS VALORA EN UNOS 325/340 M€

ANEXO Nº1



COMPARATIVA RED CARRETERAS ALTA CAPACIDAD EN EUROPA VS. PEAJES EXPLICITOS (KMS)

País	Total red de alta capacidad ⁽¹⁾	Peaje tradicional ⁽²⁾		Euroviñeta (Veh. Pesados)		Viñeta		% de la VGC con algún tipo de tarificación		
		Km	%	Km	%	Pesados	Ligeros			
ALEMANIA	12.917	0	0%	(2)	12.917	100%	NO	En estudio	100%	
AUSTRIA	1.719	60	3%		1.719	100%	SI	NO	100%	
BÉLGICA	1.763	3	0%		1.763	100%	NO	NO	100%	
CHEQUIA	751	0	0%		751	100%	NO	NO	100%	
CROACIA	1.295	1.295	100%		0	0%	NO	NO	100%	
DINAMARCA	1.128	34	3%		0	0%	1.128	100%	100%	
GRECIA	1.658	1.658	100%		0	0%	NO	NO	100%	
HUNGRÍA	1.515	0	0%		1.515	100%	NO	NO	100%	
POLONIA	1.482	468	32%		1.482	100%	NO	NO	100%	
PORTUGAL	2.988	2.988	100%		0	0%	NO	NO	100%	
SUIZA	1.419	0	0%		1.419	100%	SI	NO	100%	
UK	3.685	0	0%		0	0%	(2)	3.685	NO	100%
ITALIA	6.726	(2)	5.714	85%	0	0%	NO	NO	85%	
FRANCIA	11.465	(2)	9.048	79%	0	0%	NO	NO	79%	
IRLANDA	897		337	38%	0	0%	NO	NO	38%	
ESPAÑA	16.705		3.307	20%	0	0%	NO	NO	20%	

(1) Fuente Eurostat

(2) Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana.

- ALEMANIA** Euroviñeta (100% de la red VGC tarificadas) para Camiones > 7'5 ton
- FRANCIA** Peaje tradicional (79% ídem) para todos los vehículos
- U.K** Viñeta (100% de la red VGC tarificada) para Camiones > 12 ton
- ITALIA** Peaje tradicional (85 % ídem) para todos los vehículos
- ESPAÑA** Peaje tradicional (20 % de la red VGC tarificadas) para todos los vehículos.

ANEXO Nº2



FINALIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LAS CONCESIONARIAS ESPAÑOLAS:

ANTES DEL AÑO 2026

CONCESIONARIA	AUTOPISTA	TITULARIDAD	FECHA REVERSIÓN	KM
AP-1 EUROPISTAS	AP Burgos-Armiñón	Estatal	30/11/2018	84,3
AUMAR	AP-7 Tarragona-Valencia	Estatal	31/12/2019	225,3
	AP-7 Valencia-Alicante	Estatal	31/12/2019	148,5
	AP-4 Sevilla-Cadiz	Estatal	31/12/2019	93,8
ACESA	AP-7 La Jonquera - Montmelo	Estatal	31/08/2021	135,8
	AP-7 Montmelo- Papiol	Estatal	31/08/2021	26,6
	AP-7 Papiol - Tarragona	Estatal	31/08/2021	96,6
	AP-7 Papiol - Molins de rei	Estatal	31/08/2021	3,8
	AP-2 Zaragoza - Mediterráneo	Estatal	31/08/2021	215,5
INVICAT	C-32 Montgat - Tordera	Generalitat Cataluña	2021	52,3
	C-32 Barcelona - Montmeló	Generalitat Cataluña	2021	14,2
TÚNEL DE SOLLER	Túnel de Soller	Gobierno Balear	2022	3,0
HENARSA	M-50 (A-1, A-2)	Estatal	25/03/2024	21,4
	M-40 - Guadalajara (R-2)	Estatal	25/03/2024	64,1
AVASA	AP-68 Bilbao - Zaragoza	Estatal	10/11/2026	294,4
				1.479,6

1,479 km. de los 3,307 km. de la red de autopistas de peaje revertirán en los próximos 10 años



Un 45 % del total

367 km. de la AP-7 desde LP. Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante revertirán el 31 de Diciembre 2019

(1) Fuente: Informes Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias.

Adaptación: Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana.

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

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	•	•	•	•	•	•	•	x
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
- Área de servicio
- Peaje
- Enlace con peaje
- Enlace
- Autovía
- Otras carreteras