# Informe: Alternativas de Tarificación por el uso de las vías de alta capacidad en la red Española de carreteras

## Jornada FAPE-SEOPAN

2 de julio de 2025

FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE PERIODISTAS DE ESPAÑA

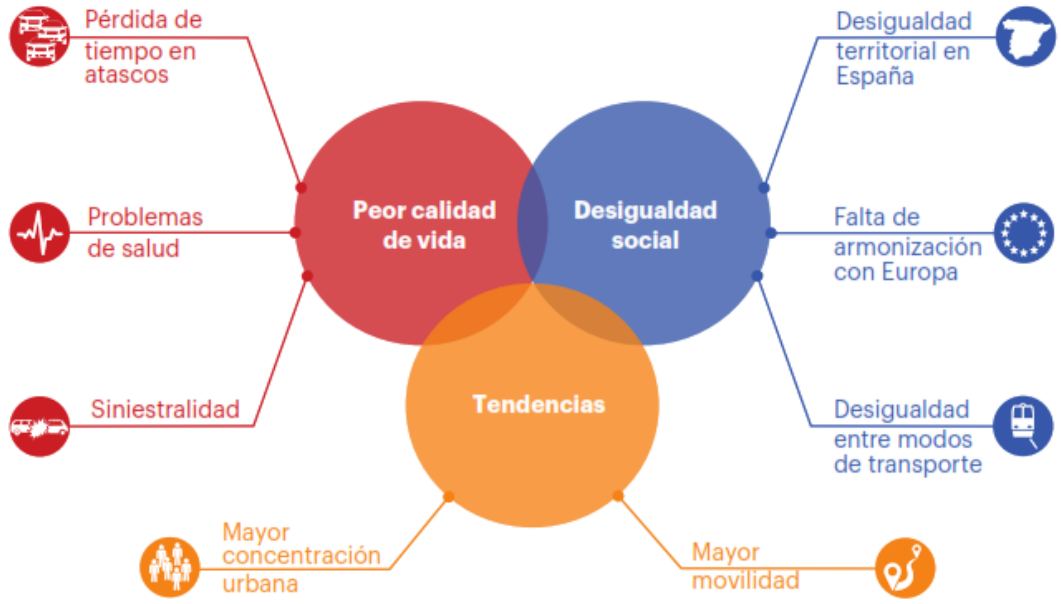
seopan
Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras

# Fundamentos para la implantación de un modelo sostenible de infraestructuras viarias en España

El informe de Kearney de 2018, "*Hacia un modelo social y sostenible de infraestructuras viarias en España*", concluyó en apostar por un modelo social y sostenible de infraestructuras viarias para revertir el deterioro de los estándares de la movilidad viaria y su impacto en el bienestar social con 5 objetivos:

I. **Reducir el tiempo de viaje** evitando la congestión en las vías y aumentando su fluidez a través de una gestión inteligente del tráfico.
II. **Mejorar la seguridad** viaria interurbana invirtiendo mas en mantenimiento y en la supresión de puntos negros.
III. **Proteger la salud** de los ciudadanos reduciendo la contaminación con una adecuada gestión de la demanda y un transporte más ecológico.
IV. **Resolver la falta de equidad social y desigualdad** territorial entre regiones españolas, la falta de armonización con Europa y la desigualdad entre modos de transporte con una mayor financiación de los usuarios de la carretera y no con cargo a los impuestos de todos los ciudadanos.
V. **Garantizar la sostenibilidad futura** de las infraestructuras viarias, tanto en mantenimiento como en nuevas inversiones, complementando la inversión pública con financiación privada y desligándose de los ciclos económicos y de la disponibilidad de recursos públicos.
VI. **Liberar fondos públicos**, y percibir pagos del sector privado para atender el Tte. público, innovación y gasto social (sanidad, educación y prot. social).

**Empeoramiento del bienestar y desigualdad social**




Fuente: A.T. Kearney

13,4 millones de turistas internacionales llegaron a España por carretera en 2023

El 68% de las autopistas libres de la UE se ubican en España

2021, ingresos pago por uso en transporte:

- Ferroviario: 960 M€/año
- Marítimo: 810 M€/año
- Aéreo: 2.603 M€/año
- Carretera: según el OTLE (2023) representa el 84% del tráfico interno de pasajeros y el 95,8% de

**Insuficiencia de recursos públicos:**

- las AAPP invierten anualmente en conservación 2.000 M€ frente a lo recomendado por ACEX y el Banco Mundial, de 4.900 ≈ 5.200 M€
- Según la AEC, el déficit de conservación acumulado en la red viaria representa 10.000 M€

# 1. Objetivos, ámbito y modelo considerado

**Objetivos del informe**

Propone la implantación de la tarificación viaria o pago por uso por distancia recorrida en vías de gran capacidad interurbanas, VGC, mediante contratos de concesión de servicios de 25 años, con dos escenarios de tarifas.

**Ámbito del informe**

13.674 km de VGC interurbanas libre de peaje titularidad del Estado (74%) y CCAA (26%), excluidas Diputaciones del País Vasco, cabildos e Islas Baleares. Cinco CCAA concentran el 70% de la red del informe.

| Vías de gran capacidad del ámbito de tarificación del informe | Titularidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | | CC.AA. | | Total | |
| | km | % | km | % | km | % |
| Andalucía | 1.671 | 16,6% | 1.191 | 33,0% | 2.862 | 20,9% |
| Aragón | 736 | 7,3% | | | 736 | 5,4% |
| Principado de Asturias | 332 | 3,3% | 93 | 2,6% | 425 | 3,1% |
| Cantabria | 258 | 2,6% | | | 258 | 1,9% |
| Castilla-La Mancha | 1.316 | 13,1% | 208 | 5,8% | 1.524 | 11,1% |
| Castilla y León | 2.024 | 20,1% | 287 | 8,0% | 2.311 | 16,9% |
| Cataluña | 875 | 8,7% | 580 | 16,1% | 1.455 | 10,6% |
| Ceuta | 1 | 0,0% | | | 1 | 0,0% |
| Comunidad Valenciana | 987 | 9,8% | 428 | 11,9% | 1.415 | 10,3% |
| Extremadura | 534 | 5,3% | 74 | 2,1% | 608 | 4,4% |
| Galicia | 631 | 6,3% | 205 | 5,7% | 836 | 6,1% |
| La Rioja | 40 | 0,4% | 3 | 0,1% | 43 | 0,3% |
| Comunidad de Madrid | 387 | 3,8% | 347 | 9,6% | 734 | 5,4% |
| Región de Murcia | 273 | 2,7% | 192 | 5,3% | 465 | 3,4% |
| Total | 10.066 | 100% | 3.608 | 100% | 13.674 | 100% |

**Inversiones y actuaciones consideradas**

En el escenario central de tarifas, las concesionarias financian **81.753 M€**:

- 38.447 M€ en conservación y reposición de la red durante 25 años
- 11.494 M€ de inversiones en la mejora y modernización de la red
- 12.538 M€ en el control y gestión del sistema durante 25 años
- 3.781 M€ de pagos de bonificaciones de peaje existentes
- 7.406 M€ de pagos por reducción y armonización de peajes preexistentes
- 8.088 M€ de Canon Upfront a pagar a las AAPP

**Impacto fiscal del modelo**

Al cabo de 25 años el modelo con escenario central de tarifas proporcionaría un superávit fiscal de 76.352 M€, equivalente a un superávit fiscal anual medio de 3.054 M€, por:

- 41.038 M€ de ahorro de gasto público en conservación y supresión bonificaciones de peaje
- 35.314 M€ de ingresos públicos por recaudación (IVA, BICES, IS e ITP)

**Empresas participantes en la redacción del informe**

Informe redactado por Seopan, Sener (estimación de tráfico), EY (modelo financiero), Uría Menéndez (marco regulatorio) y la Asociación Española de la Carretera (inversiones).

# 2. PRESTACIONES Y COSTES DEL MODELO CONSIDERADO

Se resume a continuación el coste nominal del modelo considerado en el informe, desagregado en 10 categorías.

El sumatorio nominal de costes en materia de inversiones iniciales, costes de operación e inversiones de reposición al cabo de 25 años, a financiar por las sociedades concesionarias, según se ha indicado, representa **81.753 M€**.

Desagregación del coste del modelo según titularidad de las VGC:

- 72% en la red del Estado (58.935 M€)
- 28% en la red de CCAA (22.819 M€)

Desagregación del coste del modelo según tipología de tráfico:

- 88,5% atribuibles a tráfico de vehículo ligero
- 11,5% atribuibles a tráfico de vehículo ligero

| Desagregacion del coste nominal por prestaciones del modelo | Por titularidad de las vías | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | | CC.AA. | | Total | |
| | M€ | % | M€ | % | M€ | % |
| Conservación vías tarificadas | 28.300 | 48,0% | 10.147 | 44,5% | 38.447 | 47,0% |
| Infraestructura de cobro | 8.535 | 14,5% | 3.060 | 13,4% | 11.595 | 14,2% |
| Adaptación física red tarificada | 644 | 1,1% | 231 | 1,0% | 874 | 1,1% |
| Máxima seguridad | 810 | 1,4% | 1.038 | 4,5% | 1.847 | 2,3% |
| Medidas paliativas sector Tte. | 403 | 0,7% | 144 | 0,6% | 547 | 0,7% |
| Infraestructura recarga BEV | 1.783 | 3,0% | 1.986 | 8,7% | 3.769 | 4,6% |
| Transición ecológica | 1.562 | 2,7% | 521 | 2,3% | 2.084 | 2,5% |
| Digitalización y conectividad | 2.442 | 4,1% | 873 | 3,8% | 3.316 | 4,1% |
| Armonización peajes Autopistas y eliminación de bonificaciones | 8.248 | 14,0% | 2.938 | 12,9% | 11.186 | 13,7% |
| Canon inicial | 6.208 | 10,5% | 1.880 | 8,2% | 8.088 | 9,9% |
| Total | 58.935 | 100% | 22.819 | 100% | 81.753 | 100% |

Σ nominal de costes en materia de inversiones iniciales, costes de operación e inversiones de reposición, al cabo de 25 años.

## 2.1. Conservación y mantenimiento de la red

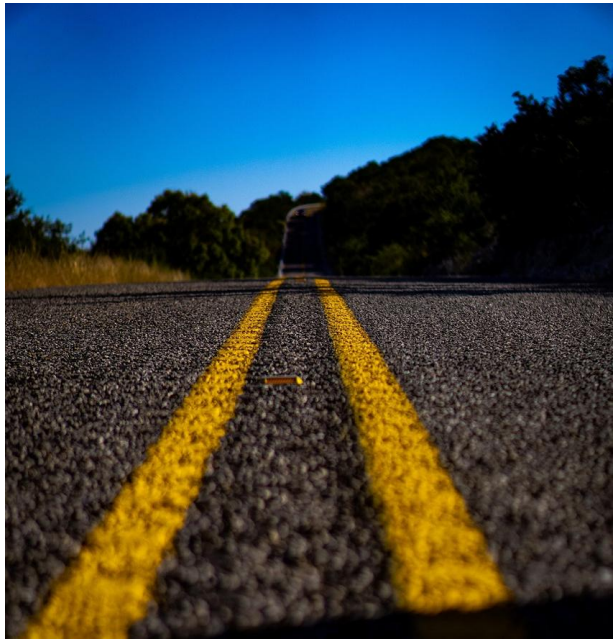
El concesionario soporta los costes de explotación y conservación, ordinarios y extraordinarios, durante el periodo de concesión de 25 años, adoptándose una estimación de coste óptima, por consulta de mercado, de:

- 60.000 €/km de coste anualizado medio para la conservación ordinaria,
- 21.500 €/km de coste anualizado medio para la conservación extraordinaria

Durante el plazo previsto de concesión de 25 años, los costes de explotación y conservación representan **38.447 M€:**

- 28.306 M€ en costes de conservación ordinaria y 10.141 M€ de conservación extraordinaria
- 28.300 M€ en costes de conservacion en VGC titularidad del Estado
- 10.147 M€ en costes de conservación en VGC titularidad de las CCAA

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Conservación vías tarificadas** | | | | **20.835** | **7.471** | **28.306** | **7.465** | **2.677** | **10.141** | **28.300** | **10.147** | **38.447** |
| **Ordinaria** | | | | 20.835 | 7.471 | 28.306 | | | | 20.835 | 7.471 | 28.306 |
| **Extraordinaria** | | | | | | | 7.465 | 2.677 | 10.141 | 7.465 | 2.677 | 10.141 |



## 2.2 Infraestructura de cobro

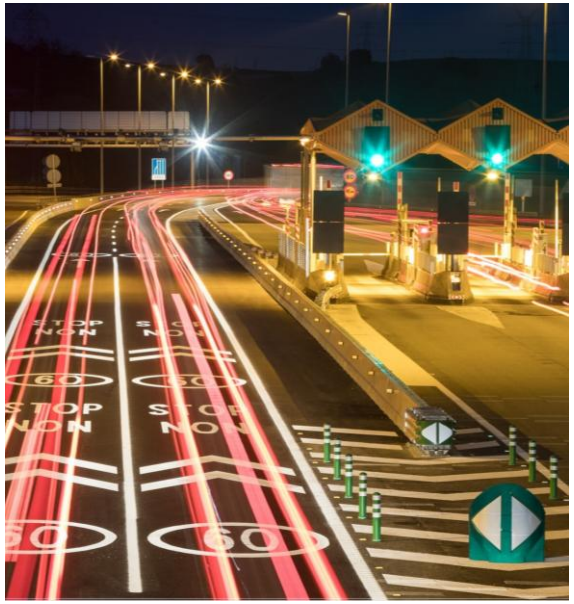
La implantación de un sistema de tarificación requiere importantes inversiones en una red extensa y con intensidades medias de tráfico tan elevadas.

El informe considera **833 M€ de inversión inicial** para el despliegue de la infraestructura de cobro y sistemas de control *-enforcement-*, consistente en la implantación y conexión de pórticos multi-tecnología con sistemas de microondas de corto alcance (DSRC), de video y de clasificación. El sistema incluye:

- Pórticos multi-tecnología, con densidad de un pórtico cada 30 km por sentido
- Pórticos simples de control, con densidad de un pórtico cada 150 km por sentido

En lo que se refiere a los costes de operación del sistema de cobro durante el plazo de operación de las concesiones de 25 años, representa 10.012 M€, con una estimación de inversión de reposición de los sistemas durante dicho plazo de 750 M€.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CCAA | Total |
| Infraestructura de cobro | 613 | 220 | 833 | 7.369 | 2.642 | 10.012 | 552 | 198 | 750 | 8.535 | 3.060 | 11.595 |



## 2.3 Adaptación física y puesta a cero de la red tarificada

Ajustar la red viaria a los requisitos de la movilidad conectada y autónoma requiere, en primer lugar, la adaptación física de la propia infraestructura para cubrir el déficit de conservación y mantenimiento acumulado durante los últimos años ( de 10.000 M€ en el total de la red viaria según la AEC).

El informe considera **874 M€** en inversiones de mejora en:

- 622 M€ en el pavimiento
- 23 M€ en señalización vertical y horizontal
- 137 M€ en paradas de emergencia
- 92 M€ en sistemas de control de entrada en accesos, actuaciones necesarias para el vehículo conectado y conducción autónoma.

Por titularidad de las VGC del ámbito del informe las inversiones de puesta a cero se desagregan en:

- 644 M€ corresponden a VGC titularidad del Estado
- 231 M€ corresponden a VGC titularidad de las CCAA

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total |
| **Adaptación física de la red tarificada** | 644 | 231 | 874 | | | | | | | 644 | 231 | 874 |
| **Mejora del pavimento** | 458 | 164 | 622 | | | | | | | 458 | 164 | 622 |
| **Mejora de la señalización vertical** | 13 | 5 | 18 | | | | | | | 13 | 5 | 18 |
| **Mejora de la señalización horizontal** | 4 | 1 | 5 | | | | | | | 4 | 1 | 5 |
| **Paradas de emergencia** | 101 | 36 | 137 | | | | | | | 101 | 36 | 137 |
| **Sistemas de control de accesos** | 68 | 24 | 92 | | | | | | | 68 | 24 | 92 |

## 2.4 Actuaciones para mejorar la seguridad en la circulación

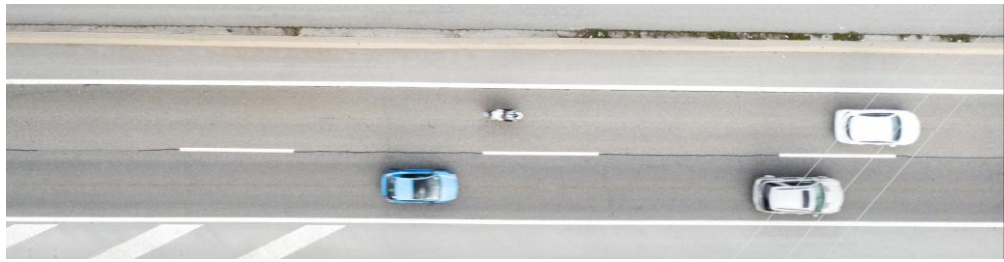
El informe considera **1.847 M€** en medidas para mejorar la seguridad vial, en línea a lo establecido en la Agenda 2030 -*ODS 3.6 Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones*- y el objetivo Visión Zero accidentes en 2050 impulsado por la CE.

Contiene medidas tanto en las VGC a tarificar como en la red viaria convencional para mejorar las condiciones de seguridad del, en su caso, desvío de tráfico de la red tarificada a la no tarificada, tales como:

- 223 M€ en VGC con medidas de gestión y actuaciones en tramos de concentración de accidentes,
- 750 M€ en vías convencionales con medidas de evaluación y gestión y actuaciones en tramos de concentración de accidentes,
- 683 M€ en tramos 2+1 en carreteras convencionales con peores tasas de siniestralidad,
- 191 M€ en actuaciones para mejorar la seguridad de usuarios vulnerables (peatones y ciclistas).

Las actuaciones consideradas en la red convencional colateral a las VGC tarificadas representan 36 tramos de 455 km en la red titularidad del Estado y 10 tramos de 113 km en la red titularidad de las CC.AA.

| Inversiones y costes nominales del modelo al cabo de 25 años desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Máxima seguridad** | 810 | 1.038 | 1.847 | | | | | | | 810 | 1.038 | 1.847 |
| **Directiva 2019/1936 gran capacidad** | **151** | **72** | **223** | | | | | | | **151** | **72** | **223** |
| Medidas de evaluación y gestión | 101 | 36 | 137 | | | | | | | 101 | 36 | 137 |
| Tramos concentración de accidentes | 50 | 36 | 86 | | | | | | | 50 | 36 | 86 |
| **Directiva 2019/1936 convencional** | **113** | **637** | **750** | | | | | | | **113** | **637** | **750** |
| Medidas de evaluación y gestión | 72 | 319 | 391 | | | | | | | 72 | 319 | 391 |
| Tramos concentración de accidentes | 41 | 319 | 360 | | | | | | | 41 | 319 | 360 |
| **Carreteras 2+1 en red convencional** | **546** | **137** | **683** | | | | | | | **546** | **137** | **683** |
| **Seguridad usuarios vulnerables** | **0** | **192** | **191** | | | | | | | **0** | **192** | **191** |
| Carriles bici | | 96 | 96 | | | | | | | 0 | 96 | 96 |
| Sendas peatonales | | 96 | 96 | | | | | | | 0 | 96 | 96 |



## 2.5 Medidas de apoyo al sector del transporte profesional

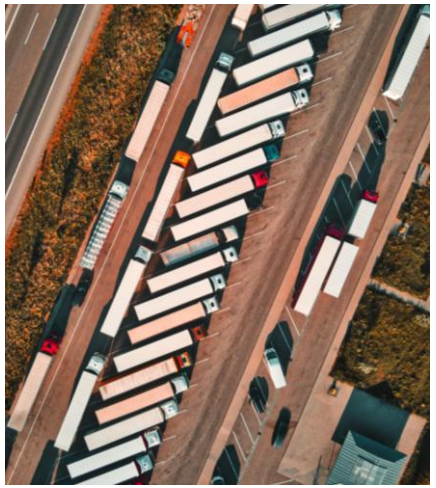
El informe considera **547 M€** en medidas de apoyo al sector del transporte profesional, para la construcción de aparcamientos seguros para camiones cada 150 km, atendiendo a la dotación ya existente, con una estimación de inversión por aparcamiento de 6 M€, disponiendo en todos los casos de:

- Vigilancia las 24 horas,
- Exclusividad para vehículos pesados
- Servicios de lavandería, descanso, pesaje en báscula…

El Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, recomienda la conveniencia de tener zonas de descanso cada 100 km.

En la propuesta considerada en el informe se han tenido en consideración las dos áreas de descanso modélicas operadas por la Diputación foral de Gipuzkoa que han recibido la categoría Gold por parte de la CE.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Medidas paliativas sector Tte.** | 403 | 144 | 547 | | | | | | | 403 | 144 | 547 |
| **Aparcamientos seguros** | 403 | 144 | 547 | | | | | | | 403 | 144 | 547 |



## 2.6 Infraestructura de recarga de acceso público del vehículo eléctrico

El informe considera **3.769 M€** de inversión para la construcción de 1.585 electrolineras con 10.710 puntos de recarga de acceso público de velocidad ultrarrápida (350 KW) para garantizar la plena movilidad eléctrica interurbana en 13.674 km de VGC y 51.948 km de vías convencionales colaterales con ancho de calzada superior a 7 metros. Contiene asimismo una ubicación de las electrolineras propuestas atendiendo a criterios de tráfico:

- Electrolineras cada 50 km, en ambas calzadas en VGC y en una sola calzada en vías convencionales,
- 12 puntos de recarga de acceso público por electrolinera en VGC y 4 puntos por electrolinera en vías convencionales

El informe no considera las inversiones, en su caso a realizar, en nuevas acometidas, subestaciones e incrementos de potencia a realizar.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total |
| **Infraestructura recarga BEV** | 1.783 | 1.986 | 3.769 | | | | | | | 1.783 | 1.986 | 3.769 |
| **Red viaria de gran capacidad** | 1.335 | 478 | 1.813 | | | | | | | 1.335 | 478 | 1.813 |
| **Red viaria convencional** | 446 | 1.507 | 1.953 | | | | | | | 446 | 1.507 | 1.953 |

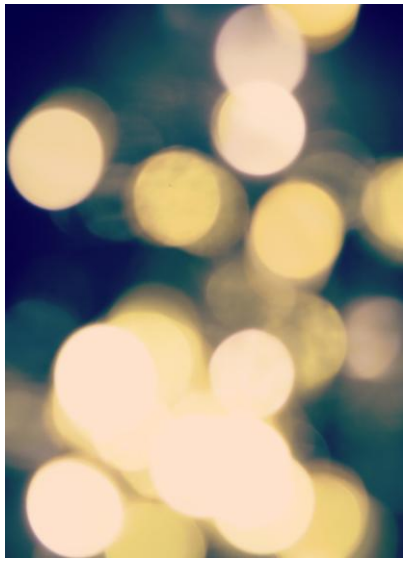
| Total CAPEX electrolineras en red viaria del Estado y CCAA | | Gran capacidad | | Convencional >7m | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vías gran capacidad: electrolineras cada 50km en ambas calzadas con 12 ptos. De recarga de 350 KW por electrolinera<br>Vía convencional: electrolineras cada 50km en una calzada con 4ptos de recarga de 350 KW por electrolinera | | 13.674 KM | | 51.948 KM | | |
| | M€/Ud | Uds. | CAPEX (M€/Ud) | Uds. | CAPEX (M€/Ud) | **Total** |
| **Obra civil por electrolinera** | 1 | 546 | 546 | 1.039 | 1.039 | **1.585** |
| **Suministro e instalación pto. Recarga ultrarrápida 350 KW** | 0,18 | 6.552 | 1.183 | 4.158 | 748 | **1.931** |
| **Enganche electrolinera a la red de AT (€/electrolinera) **** | 0,16 | 546 | 87 | 1.039 | 166 | **254** |
| | | | 1.816 | | **1.953** | **3.769** |

## 2.7 Transición ecológica

El informe considera **2.084 M€** de inversiones en transición ecológica, destacando:

- 68 M€ en sumideros de carbono mediante la plantación de una hectárea de pino piñonero por cada km de carretera con una ratio de inversión inicial (CAPEX) de 5.000 €/hectárea.
- 364 M€ en actuaciones de abatimiento de ruido, instalando pantallas acústicas en tramos cercanos a poblaciones de la red de carreteras con intensidades medias diarias (IMD) superiores a 8.200 vehículos.
- 706 M€ en actuaciones de optimización lumínica y para maximizar la eficiencia energética de la red con instalación de luminarias LED.
- 946 M€ de estimación en inversiones de adaptación al cambio climático (sistemas de drenaje transversal, longitudinal, infraestructuras de prevención en zonas inundables,...)

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Transición ecológica** | 1.562 | 521 | 2.084 | | | | | | | 1.562 | 521 | 2.084 |
| **Sumideros de carbono** | 50 | 18 | 68 | | | | | | | 50 | 18 | 68 |
| **Abatimiento de ruido** | 283 | 80 | 364 | | | | | | | 283 | 80 | 364 |
| **Optimización lumínica** | 520 | 186 | 706 | | | | | | | 520 | 186 | 706 |
| **Adaptación cambio climático** | 709 | 237 | 946 | | | | | | | 709 | 237 | 946 |



## 2.8 Digitalización y conectividad

La infraestructura viaria debe anticiparse a la conducción autónoma, facilitando el despliegue del vehículo conectado y autónomo. Según KPMG España figura en el puesto 22 de 30 países analizados en el ranking "*2020 Autonomous Vehicles readiness*".

El informe considera **3.316 M€** de inversión en digitalización y conectividad de la red VGC para el despliegue de equipamiento y sistemas relacionados con el vehículo conectado y la gestión de datos, tanto de información de tráfico como de entretenimiento.

- 48 M€ en despliegue de equipos RSU -*Road Side Units*- para captar y medir en tiempo real distintas variables de tráfico, lo que conlleva la digitalización de sensores preexistentes en la carretera,
- 2.409 M€ para conseguir la plena conectividad 5G en la red, lo que implica la instalación de antenas en la red tarificada.
- 728 M€ para infraestructura de almacenamiento de datos -data lake- y plataformas que permitan la generación de servicios y modelos de movilidad avanzada,
- 96 M€ para concluir la red de fibra óptica en la red VGC.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Digitalización y conectividad** | 1.135 | 405 | 1.540 | 456 | 165 | 621 | 851 | 304 | 1.155 | 2.442 | 873 | 3.316 |
| **Adaptación digital de itinerarios** | **1.048** | **376** | **1.424** | | | | **786** | **282** | **1.068** | **1.835** | **658** | **2.492** |
| Equipos RSU en la vía | 20 | 7 | 27 | | | | 15 | 5 | 21 | 35 | 13 | 48 |
| Dotación 5G | 1.013 | 363 | 1.376 | | | | 760 | 273 | 1.033 | 1.773 | 636 | 2.409 |
| Digitalizacion y sensorización | 15 | 5 | 21 | | | | 11 | 4 | 15 | 26 | 9 | 36 |
| **Gestión y almacenamiento de datos** | **35** | **12** | **47** | **456** | **165** | **621** | **26** | **9** | **35** | **518** | **185** | **703** |
| Data lake | 27 | 10 | 36 | | | | 20 | 7 | 27 | 46 | 17 | 63 |
| Almacenamiento cloud | | | 0 | 229 | 82 | 311 | | | 0 | 229 | 82 | 311 |
| AI Analítica y cuadro de mando | | | 0 | 114 | 41 | 155 | | | 0 | 114 | 41 | 155 |
| Centro de servicios IoT | | | 0 | 114 | 41 | 155 | | | 0 | 114 | 41 | 155 |
| Plataforma de gestión | 9 | 2 | 11 | | | | 6 | 2 | 8 | 15 | 4 | 19 |
| **Digitalización de la gestión** | **11** | **3** | **14** | | | | **8** | **2** | **11** | **19** | **5** | **25** |
| Integración sist. y protección datos | 9 | 2 | 11 | | | | 6 | 2 | 8 | 15 | 4 | 19 |
| Digitalización de la red | 3 | 1 | 3 | | | | 2 | 1 | 3 | 4 | 2 | 6 |
| **Despliegue de fibra óptica** | **40** | **14** | **55** | | | | **30** | **11** | **41** | **70** | **25** | **96** |

# 2.9 Armonización de peajes de la red de autopistas preexistente, bonificaciones y pago de un canon inicial

## Armonización de peajes en el territorio nacional y pago de las bonificaciones recogidas en el presupuesto público

El modelo y ámbito de tarificación propuestos coexistirá con autopistas de peaje preexistentes en operación con tarifas superiores a las consideradas en el informe.
Para disponer de un modelo armonizado que resuelva la desigualdad territorial por este concepto, el informe considera **11.186 M€** a sufragar por las sociedades concesionarias para reducir las tarifas de las autopistas existentes, estatales y autonómicas, hasta igualarlas con las consideradas en el informe.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Armonización peajes Autopistas y eliminación de bonificaciones** | | | | **8.248** | **2.938** | **11.186** | | | | **8.248** | **2.938** | **11.186** |

El modelo considera asimismo el pago de **3.781 M€** (sumatorio nominal al cabo de 25 años) para sufragar bonificaciones a autopistas de peaje recogidas en las leyes de Presupuestos Generales del Estado que compensan rebajas de tarifa establecidas a determinados colectivos y tramos específicos-.

## Pago de un canon inicial anticipado *upfront*

El modelo propuesto incorpora una prestación adicional, de **8.088 M€** en el escenario central de tarifas considerado y de **63.120 M€** en el escenario de tarifas medias vigentes en la UE, consistente en el pago de un canon inicial en la fecha de adjudicación del contrato de concesión o canon periódico con la periodicidad que se establezca, de los concesionarios privados a las AAPP titulares de las vías concesionadas.

| Costes nominales del modelo desagregados por prestaciones en M€ | Inversión inicial (CAPEX) | | | ∑ OPEX nominal 25 años | | | Inversiones de reposición | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CC.AA. | Total | Estado | CCAA | Total |
| **Canon inicial** | **6.208** | **1.880** | **8.088** | | | | | | | **6.208** | **1.880** | **8.088** |

# 3. MODELO DE ESTIMACIÓN DE TRÁFICO

Sobre la base del catálogo de VGC y red complementaria, mapas de tráfico de la DGT y datos de posicionamiento de telefonía móvil del MITMS, se ha desarrollado un programa específico para configurar una matriz de viajes horaria, considerando una zonificación de 2.273 zonas:

- a nivel de distrito en las cinco principales áreas metropolitanas - Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Zaragoza -,
- a nivel municipal en el resto de las ciudades del ámbito del estudio.

El modelo de estimación de tráfico desarrollado considerado tanto la corrección de la demanda por incorporación de futuros operadores ferroviarios low-cost como la pérdida de tráfico a registrar por la introducción de peajes (*leakage*) diferenciando los casos de movilidad obligada de la no obligada.

En lo relativo a la tecnología, el modelo free-Flow -sin barreras- considerado, ofrece múltiples alternativas de pago para los usuarios:

- OBU (DSRC)
- APP satelital (smartphone)
- Video-tolling (OCR)
- Plataforma online de prepago y pospago para usuarios extranjeros
- Plataforma común que integre operadores de licitación por lotes

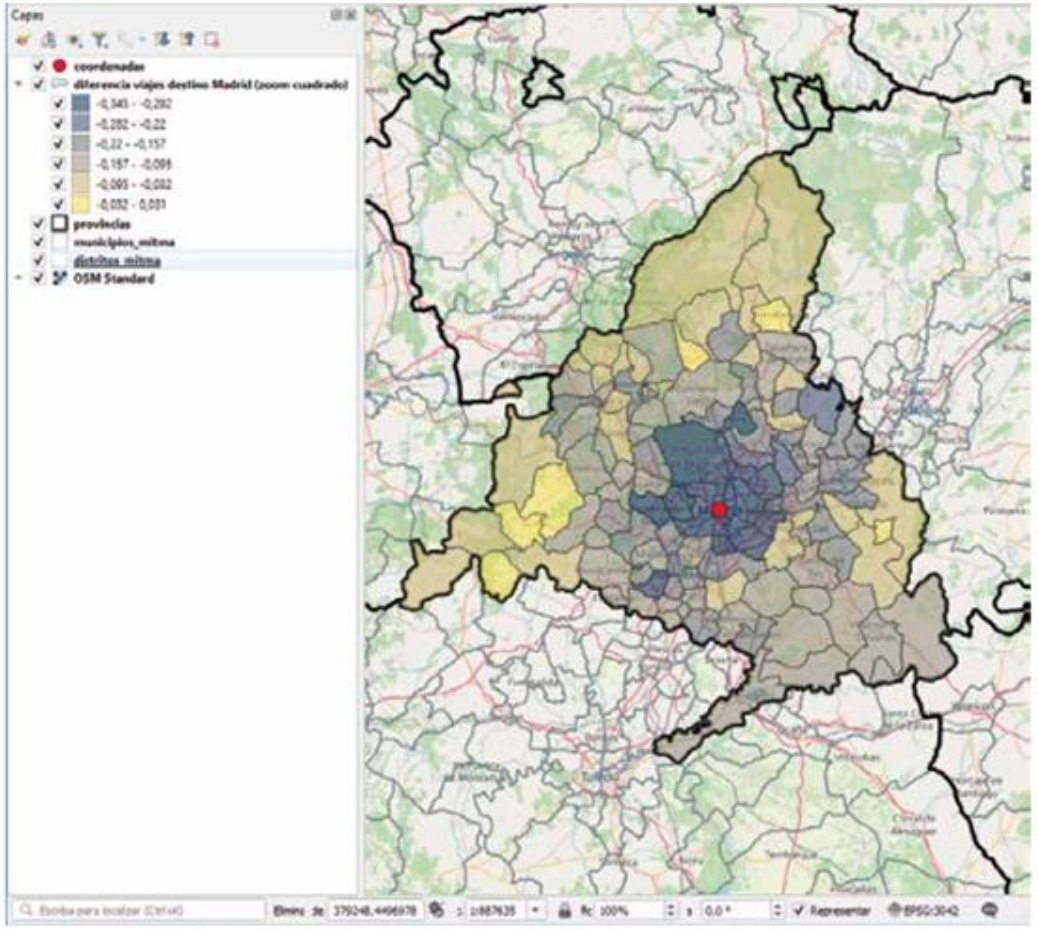



*Ilustración 9 Preparación de los datos de demanda y zonificación en un GIS*

| Valor del Tiempo (VdT) | Movilidad Obligada/Largo Recorrido | Resto |
|---|---|---|
| VdT bajo | 10,46 €/hora | 5,93 €/hora |
| VdT medio bajo | 15,56 €/hora | 7,79 €/hora |
| VdT medio | 19,00 €/hora | 9,00 €/hora |
| VdT medio alto | 22,03 €/hora | 10,10 €/hora |
| VdT alto | 27,26 €/hora | 11,96 €/hora |

*Tabla 3 Valores del Tiempo*

# 4. ESCENARIO BASE DE TARIFAS: prestaciones del modelo

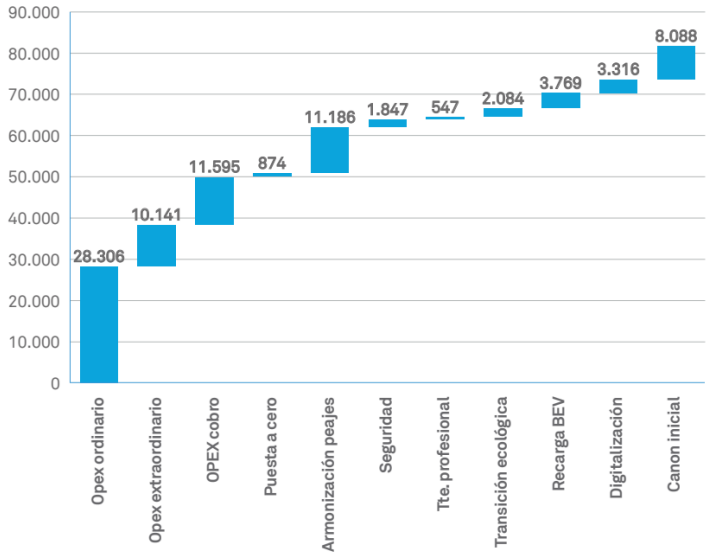
Calculado para tarifas medias de **0,03 €/km**. en vehículos ligeros y **0,14 €/km**. en vehículos pesados, ambas significativamente inferiores a las tarifas medias vigentes en la UE con pago por distancia recorrida. Las políticas tarifarias y descuentos deben centrarse en minimizar el impacto en usuarios frecuentes y colectivos vulnerables afectados (descuentos en función del tránsito, tipo de vehículo y propietario).

Según se ha indicado, los costes nominales del modelo a sufragar por las sociedades concesionarias representan **81.753 M€** al cabo de 25 años, desglosándose en:

- 39.321 M€ en infraestructura preexistente (CAPEX y OPEX en puesta a cero y conservación)
- 11.595 M€ en CAPEX y OPEX del sistema de cobro y control
- 1.847 M€ en inversiones para mejorar la seguridad en la circulación
- 547 M€ en medidas de apoyo al transporte profesional
- 3.769 M€ en infraestructura de recarga de acceso público del vehículo eléctrico
- 2.084 M€ en inversiones de transición ecológica
- 3.316 M€ en CAPEX y OPEX de digitalización y conectividad
- 3.781 M€ para sufragar la bonificación de peajes recogidas en PGE
- 7.406 M€ para la armonización por reducción de peajes en autopistas preexistentes
- 8.088 M€ de pago de un canon inicial a las AAPP

En lo relativo a la desagregación el canon inicial, de 8.088 M€, a pagar por las sociedades concesionarias a las AAPP titulares de la infraestructura (cuadro derecho) se desagrega en:

- 6.208 M€ a percibir por el Estado
- 1.880 M€ a percibir por las CCAA




| | ESTATAL | AUTON. | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Galicia | 390 | 149 | 539 |
| Asturias | 277 | 49 | 326 |
| Cantabria | 223 | - | 223 |
| Castilla y León | 970 | 64 | 1.034 |
| Pais Vasco | - | - | - |
| La Rioja | 17 | 0 | 17 |
| Navarra | - | - | |
| Aragón | 503 | - | 503 |
| Cataluña | 423 | 523 | 946 |
| Islas Baleares | - | - | - |
| Comunidad de Madrid | 246 | 315 | 561 |
| Castilla La Mancha | 956 | 50 | 1.005 |
| Valencia | 693 | 167 | 860 |
| Murcia | 267 | 72 | 339 |
| Extremadura | 317 | 14 | 332 |
| Andalucía | 926 | 476 | 1.403 |
| Islas Canarias | - | - | - |
| Total | 6.208 | 1.880 | 8.088 |

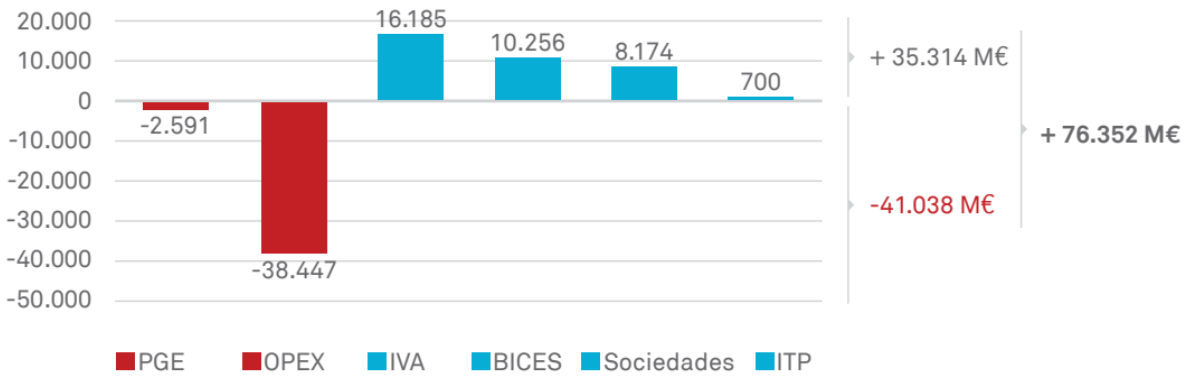
# 4. ESCENARIO BASE DE TARIFAS : impacto fiscal

## Balance fiscal nominal en 25 años

Retorno fiscal de **35.314 M€** :
- 8.174 M€ de impuesto de sociedades
- 10.256 M€ de BICES en 1.975 y 625 municipios de VGC del Estado y de las CCAA respectivamente
- 16.184 M€ de IVA
- 700 M€ de ITP y AJD

Reducción de gasto público de las AAPP de **41.038 M€** en:
- 38.447 M€ de ahorro en conservación ordinaria y extraordinaria
- 2.591 M€ de ahorro de gasto público en bonificaciones autopistas en PGE

Ambas partidas devengan **76.352 M€** de superávit fiscal nominal en 25 años.

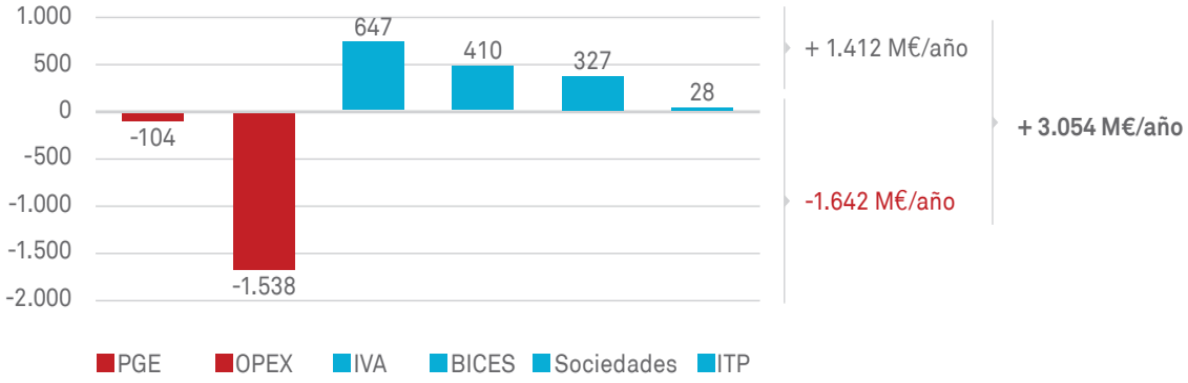



## Balance fiscal anual medio

Retorno fiscal anual medio de **1.412 M€** por recaudación anual de:
- 327 M€/año de impuesto de sociedades
- 410 M€/año de BICES en 1.975 y 625 municipios de VGC del Estado y de las CCAA respectivamente
- 647 M€/año de IVA
- 28 M€/año en ITP y AJD (valor anualizado)

Reducción anual media de gasto público de las AAPP de **1.642 M€** en:
- 1.538 M€/año de ahorro en conservación ordinaria y extraordinaria:
- 104 M€/año de ahorro de gasto público en bonificaciones autopistas PGE

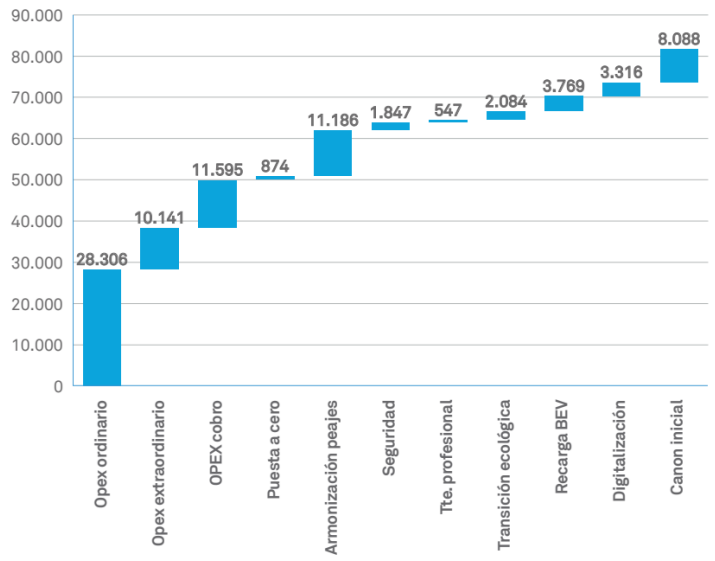
Ambas partidas devengan **3.054 M€/año** de superávit fiscal anual



# 4. ESCENARIO DE TARIFAS MEDIAS DE LA UE: prestaciones del modelo

Calculado para tarifas medias de **0,09 €/km**. en vehículos ligeros y **0,18 €/km**. en vehículos pesados.

Los costes nominales del modelo a sufragar por las sociedades concesionarias en este escenario representan **129.695 M€** al cabo de 25 años, modificándose con respecto al escenario central la partida para la armonización por reducción de peajes en autopistas preexistentes que se reduce de 7.406 a 315 M€, y la partida de pago de un canon inicial que se incrementa de 8.088 a 63.120 M€




- 39.321 M€ en infraestructura preexistente (CAPEX y OPEX en puesta a cero y conservación)
- 11.595 M€ en CAPEX y OPEX del sistema de cobro y control
- 1.847 M€ en inversiones para mejorar la seguridad en la circulación
- 547 M€ en medidas de apoyo al transporte profesional
- 3.769 M€ en infraestructura de recarga de acceso público del vehículo eléctrico
- 2.084 M€ en inversiones de transición ecológica
- 3.316 M€ en CAPEX y OPEX de digitalización y conectividad
- 3.781 M€ para sufragar la bonificación de peajes recogidas en PGE
- **315 M€ para la armonización por reducción de peajes en autopistas preexistentes**
- **63.120 M€ de pago de un canon inicial a las AAPP**

En lo relativo a la desagregación el canon inicial, de 63.120 M€, a pagar por las sociedades concesionarias a las AAPP titulares de la infraestructura (cuadro derecho) se desagrega en:

- 48.448 M€ a percibir por el Estado
- 14.672 M€ a percibir por las CCAA

| | ESTATAL | AUTON. | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Galicia | 3.048 | 1.170 | 4.216 |
| Asturias | 2.128 | 395 | 326 |
| Cantabria | 1.719 | - | 223 |
| Castilla y León | 7.564 | 508 | 8.083 |
| Pais Vasco | - | - | - |
| La Rioja | 134 | 3 | 137 |
| Navarra | - | - | - |
| Aragón | 3.921 | - | 3.929 |
| Cataluña | 3.288 | 4.056 | 7.325 |
| Islas Baleares | - | - | - |
| Comunidad de Madrid | 1.890 | 2.441 | 4.320 |
| Castilla La Mancha | 7.506 | 390 | 7.908 |
| Valencia | 5.441 | 1.315 | 6.758 |
| Murcia | 2.074 | 561 | 2.636 |
| Extremadura | 2.494 | 111 | 2.609 |
| Andalucía | 7.240 | 3.722 | 10.953 |
| Islas Canarias | - | - | - |
| Total | 48.448 | 14.672 | 63.120 |

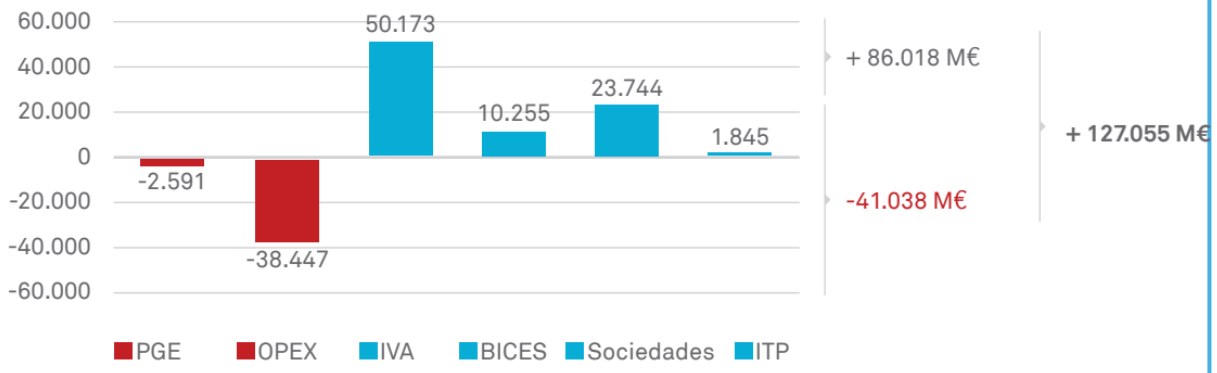
# 5 ESCENARIO DE TARIFAS MEDIAS DE LA UE: impacto fiscal

## Balance fiscal nominal en 25 años

Retorno fiscal de **86.018 M€**:
- 23.744 M€ de impuesto de sociedades
- M€ de BICES en 1.975 y 625 municipios de VGC del Estado y de las CCAA respectivamente
- 50.173 M€ de IVA
- 1.845 M€ de ITP y AJD

Reducción de gasto público de las AAPP de **41.038 M€** en:
- 38.447 M€ de ahorro en conservación ordinaria y extraordinaria:
- 2.591 M€ de ahorro de gasto público en bonificaciones autopistas en PGE

Ambas partidas devengan **127.055 M€** de superávit fiscal nominal en 25 años.

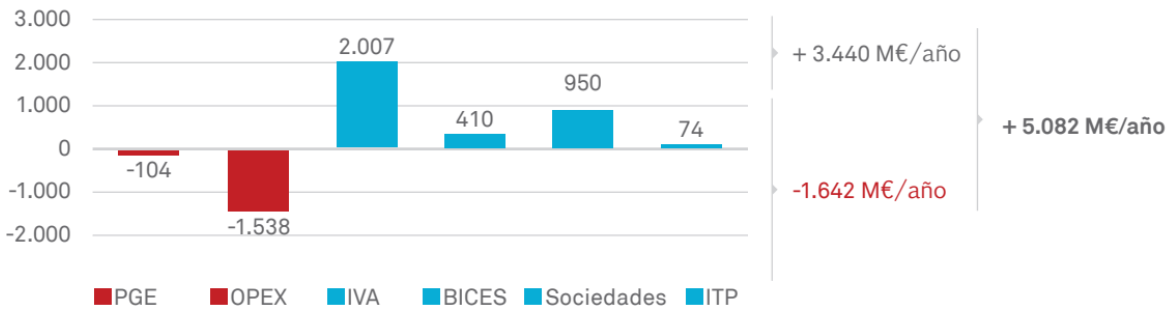



## Balance fiscal anual medio

Retorno fiscal anual medio de **3.440 M€**:
- 950 M€/año de impuesto de sociedades
- 410 M€/año de BICES en 1.975 y 625 municipios de VGC del Estado y de las CCAA respectivamente
- 2.007 M€/año de IVA: 2.007 M€
- 74 M€/año de ITP y AJD (anualizado)

Reducción anual de gasto público de las AAPP de **1.642 M€** en:
- 1.538 M€/año de ahorro en conservación ordinaria y extraordinaria
- 104 M€/año de ahorro de gasto público en bonificaciones autopistas PGE

Ambas partidas devengan **5.082 M€/año** de superávit fiscal anual.



# GRACIAS

## Jornada FAPE - SEOPAN

2 de julio de 2025

FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE PERIODISTAS DE ESPAÑA

seopan
Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras