Informe rápido:
Autopistas liberalizadas

Cómputo de las personas fallecidas, heridas hospitalizadas y siniestros mortales y/o graves

Datos a 24 horas

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

31 de octubre de 2025

Dirección del informe:

DGT (Observatorio Nacional de Seguridad Vial)

Elaboración:

ACCENTURE, en el marco del contrato con número de expediente 3DGT6AP10005

© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
Editado por: Dirección General de Tráfico
C/Josefa Valcárcel, 44 28027 MADRID

Autor: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado (CPAGE): https://cpage.mpr.gob.es

N.I.P.O. (ed. en línea): 128-26-047-0

Contenidos

Resumen ejecutivo *4*

1. Contextualización *7*

2. Siniestralidad de los tramos liberalizados *12*

3. Siniestralidad de los tramos alternativos *14*

3.1 AP-1 ..... **16**

3.2 AP-2 ..... **18**

3.3 AP-4 ..... **21**

3.4 AP-7 ..... **24**

3.4.1 AP-7 Subtramo 1: del PK 0,0 al PK 125,0 25

3.4.2 AP-7 Subtramo 2: del PK 199,0 al PK 391,0 28

3.4.3 AP-7 Subtramo 3: del PK 391,0 al PK 470,5 31

3.4.4 AP-7 Subtramo 4: del PK 535,0 al PK 676,3 34

3.5 C-32 ..... **37**

3.6 C-33 ..... **39**

Anexo I: Notas metodológicas *41*

Bases de datos utilizadas **41**

Metodología **42**

Anexo II: Glosario *44*

Anexo III: Relación de tablas y gráficas *45*

Resumen ejecutivo

El presente informe tiene como **objeto evaluar los cambios registrados las cifras de siniestralidad de una serie de autopistas de peaje liberalizadas en el periodo entre el mes de diciembre de 2018 y el mes de septiembre de 2021.** Para ello, se hace uso de tres indicadores básicos (siniestros mortales y/o graves, personas fallecidas y personas heridas hospitalizadas) obtenidos con datos a 24 horas.

A tales efectos, el análisis temporal se ha agrupado en periodos trianuales con un doble objetivo:

- Por un lado, conseguir una mayor agregación en las cifras (ya que alguno de los tramos liberalizados presenta escasa longitud, impidiendo obtener conclusiones representativas en periodos anuales estancos).
- Por otro lado, "aislar" del análisis el trienio 2019-2021 ya que fue durante esos años, además de desarrollarse el proceso de liberación de forma escalonada, las cifras de siniestralidad estuvieron fuertemente condicionadas por las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19.

Consecuentemente con la metodología propuesta, que en todo caso puede ampliarse en el *Anexo I: Notas metodológicas*, el análisis de las cifras se centra en el trienio 2022-2024 (momento en el que todas las autopistas objeto de estudio estaban totalmente liberalizadas) y su evolución con respecto al trienio 2016-2018 (momento en el que todas las autopistas objeto de estudio estaban sometidas a peajes)[1].

De acuerdo con los resultados obtenidos, **se observa con carácter general un incremento en los tres indicadores analizados en los tramos liberalizados y un descenso en los *tramos alternativos*[2]**, entendiendo como tales aquellos que discurren de forma más o menos paralela al tramo de peaje liberalizado y que, en mayor o menor grado, podían ser susceptibles de ser utilizados por las personas usuarias para evitar circular por tramos de peaje.

[1] Excepto el tramo de la autopista AP-1 entre el PK 1,65 y el PK 77,2 que se liberó en diciembre de 2018. En todo caso, su impacto no se considera relevante en el análisis efectuado.

[2] Entendiendo como tales a aquellas carreteras convencionales o autovías cuyo trazado discurre aproximadamente de forma paralela al de las autopistas liberalizadas estudiadas.

No obstante, se detectan diferencias destacables entre unas autopistas y otras que se resumen a continuación:

- La AP-1, con una extensión de 75,55km liberalizados, registró un incremento en los indicadores de siniestros mortales y/o graves (+1, un 7% más) y personas heridas hospitalizadas (+1, un 6% más) frente a un descenso en el número de personas fallecidas (-2, un 33% menos).
- La AP-2, con una extensión de 213,93km liberalizados, registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en caso de los indicadores de siniestros mortales y/o graves fue del 75% (+9), en el caso de las personas fallecidas fue del 267% (+8) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 73% (+8).
- La AP-4, con una extensión de 91,9km liberalizados, registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 133% (+8), en el caso de las personas fallecidas fue del 500% (+10) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 350% (+14).
- La AP-7, debido a su extensión, requiere un análisis por tramos[3]. Así:
    - El primer subtramo, con una extensión de 125km liberalizados, registró descensos en todos los indicadores. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 8% (-3), en el caso de las personas fallecidas fue del 6% (-1) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 18% (-6).
    - El segundo subtramo, con una extensión de 192km liberalizados, registró un incremento del 31% (+14) en el número de siniestros mortales y/o graves, mientras que en las personas fallecidas no hubo variaciones y en el caso de las personas heridas hospitalizadas hubo un descenso del 38% (-30).
    - El tercer subtramo, con una extensión de 79,5km liberalizados, registró un incremento del 88% (+14) en el número de siniestros mortales y/o graves y del 100 (+17) el caso de las personas heridas hospitalizadas. En el caso de las personas fallecidas se registró un descenso del 36% (-4).

[3] En total se liberalizaron 676km de peaje en la AP-7. Sin embargo, solamente se destacan aquellos subtramos en los que se han identificado tramos alternativos. Para mayor información, véase el epígrafe 3.

  - El cuarto subtramo, con una extensión de 141,3km liberalizados, registró un incremento del 40% (+8) en el número de siniestros mortales y/o graves y del 68% (+13) en el número de personas heridas hospitalizadas, mientras que en el caso de las personas fallecidas se registró un descenso del 33% (-3).
- La C-32, con una extensión de 50,4km liberalizados, registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 194% (+31), en el caso de las personas fallecidas fue del 60% (+3) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 383% (+46).
- La C-33, con una extensión de 14,1km liberalizados, registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 140% (+7), en el caso de las personas fallecidas fue del 200% (+2) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 100% (+5).

Si ahora **realizamos un sumatorio agregando los registros de todos los tramos liberalizados y alternativos[4],** podremos conocer si el proceso de liberalización ha resultado beneficioso desde el punto de vista de la siniestralidad:

- Respecto al indicador de siniestros mortales y/o graves, este se redujo en un 15% (-84), pasando de 552 en el trienio 2016-2018 a 467 en el trienio 2022-2024.
- Respecto al indicador de personas fallecidas, este se redujo en un 31% (-69), pasando de 221 en el trienio 2016-2018 a 152 en el trienio 2022-2024.
- Respecto al indicador de personas heridas hospitalizadas, este se redujo en un 21% (-126), pasando de 592 en el trienio 2016-2018 a 465 en el trienio 2022-2024.

Por último, si se comparan estos resultados con los registrados en el conjunto de vías interurbanas de España, cuyas variaciones registraron descensos del 8% (-1.107) en el caso del indicador de siniestros mortales y/o graves; del 3% (-101) en el caso del indicador de personas fallecidas y del 10% (-1.474) en el caso del indicador de personas heridas hospitalizadas, puede establecerse que **el proceso de liberalización de los tramos analizados, en conjunto, ha demostrado un mejor desempeño que el registrado en el conjunto de vías interurbanas de España**.

[4] Por motivos de extensión, los resultados de los tramos alternativos no se sintetizan en el Resumen Ejecutivo. Para su consulta, véase el epígrafe 3.

1. Contextualización

En términos generales, si se comparan los resultados del trienio 2022-2024 con el trienio 2016-2018, se observa un descenso en las cifras de siniestralidad, mortalidad y morbilidad del conjunto de vías interurbanas en España que llegaron a ser del 8% (-1.107) en el caso del indicador de siniestros mortales y/o graves; del 3% (-101) en el caso del indicador de personas fallecidas y del 10% (-1.474) en el caso del indicador de personas heridas hospitalizadas.

Cuando se desagregan estas cifras en función del tipo de vía, se observan resultados diferentes. Así, en el caso de las autopistas de peaje, los descensos alcanzan el 50% (-268) en el caso del indicador de siniestros mortales y/o graves; del 50% (-80) en el caso del indicador de personas fallecidas y el 53% (-292) en el caso del indicador de personas heridas hospitalizadas. Por el contrario, en el caso de las autopistas libres, se registran aumentos del 115% (+369) en el caso del indicador de siniestros mortales y/o graves; del 139% (+99) en el caso del indicador de personas fallecidas y el 118% (+367) en el caso del indicador de personas heridas hospitalizadas.

En el caso de autovías, que es una tipología de vía interurbana sin peaje para el usuario[5], las cifras muestran un comportamiento desigual en función del indicador analizado. Así, mientras que se produce un descenso de siniestros mortales y/o graves (-141, un 6% menos) y personas heridas hospitalizadas (-290, un 12% menos), el número de personas fallecidas registró un aumento del 8% (+51).

En el resto de vías interurbanas (es decir, toda vía que no pueda ser clasificada como autopista o autovía), los resultados siguieron un patrón similar al del total de vías interurbanas. De este modo, se registraron descensos en todos los indicadores analizados, que específicamente fueron del 9% (-1.067) en el caso de siniestros mortales y/o graves; del 6% (-171) en el caso de personas fallecidas y del 11% (-1.259) en el caso de personas heridas hospitalizadas.

[5] Algunas autovías pueden ser de peaje bajo la categorización de “peaje en sombra”. Sin embargo, su coste es asumido por la Administración competente.

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad. Desagregación según tipo de vía interurbana. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

		Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
Autopistas de peaje	Siniestros mortales y graves	541	372	273	-50%	-268
	Personas fallecidas	161	115	81	-50%	-80
	Personas heridas hospitalizadas	550	334	258	-53%	-292
Autopistas libres	Siniestros mortales y graves	320	343	694	115%	369
	Personas fallecidas	71	97	171	139%	99
	Personas heridas hospitalizadas	312	312	684	118%	367
Autovías	Siniestros mortales y graves	2.412	1.975	2.277	-6%	-141
	Personas fallecidas	645	585	697	8%	51
	Personas heridas hospitalizadas	2.357	1.708	2.072	-12%	-290
Resto de vías urbanas	Siniestros mortales y graves	11.459	9.530	10.388	-9%	-1.067
	Personas fallecidas	2.670	2.180	2.493	-6%	-171
	Personas heridas hospitalizadas	11.408	9.280	10.155	-11%	-1.259
Total vías interurbanas	Siniestros mortales y graves	14.732	12.220	13.632	-8%	-1.107
	Personas fallecidas	3.547	2.977	3.442	-3%	-101
	Personas heridas hospitalizadas	14.627	11.634	13.169	-10%	-1.474

En cierto grado, el diferente comportamiento registrado se explica por el proceso de liberalización, por el cual un total de 1.011 km de autopistas en España eliminaron sus peajes entre los años 2016 y 2023 (cifra que representa un descenso del 33%), mientras que la extensión de la red de autovías se incrementó en un total de 1.453 km en el mismo periodo (cifra que representa un aumento del 12%).

Por su parte, la extensión de carreteras multicarril y convencionales presentó variaciones menores, con un aumento del 7% (+115km) en el caso de las carreteras multicarril y un descenso del 0,2% (-335km) en el caso de carreteras convencionales.

Tabla 2: Evolución de la longitud de vías interurbanas. Desagregación según tipo de vía interurbana. España, 2016-2024. Fuente[6]: Anuario Estadístico del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Capítulo 7 (Carreteras). Año 2023. Fecha de publicación: 20/12/2024.

	Extensión total (km)											
	2016	2017	2018	Media 2016-2018	2019	2020	2021	Media 2019-2021	2022	2023	2024*	Media 2022-2024
Autopistas de peaje	3.039	3.039	2.957	**3.012**	2.997	2.530	2.039	**2.522**	1.809	2.028	2.028	**1.955**
Autovías**	12.405	12.484	12.626	**12.505**	12.725	13.222	13.786	**13.244**	14.047	13.858	13.858	**13.921**
Resto de vías interurbanas***	150.039	150.162	150.041	**150.081**	149.747	150.021	150.110	**149.959**	150.139	149.819	149.819	**149.926**
Total vías interurbanas	165.483	165.686	165.624	**165.597**	165.470	165.773	165.935	**165.726**	165.995	165.705	165.705	**165.802**

(*) Dado que no se dispone de cifras del año 2024, se han adoptado las mismas que en el año 2023.

(**) La categoría “Autovías” representa la suma de autovías y autopistas libres de peaje.

(**) La categoría “Resto de vías interurbanas” incluye las carreteras convencionales y las carreteras multicarril.

Para poder comprender en mayor grado la relación entre las cifras de siniestralidad, mortalidad y morbilidad registradas en la Tabla 1 y los cambios en la extensión de la red de vías interurbanas mostradas en la Tabla 2, se calculan las ratios de siniestralidad por cada 100km de vía para cada uno de los periodos temporales analizados.

Los resultados se recogen en la Tabla 3, en la que se observa que las mayores ratios pertenecen a la categoría “autovías” (que incluye tanto las propias autovías como las autopistas liberalizadas).

[6] Disponible en https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/informacion-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico/capitulos-2023

Esto se registra en todos los indicadores analizados, con cifras que, en el trienio 2022-2024, alcanzaron los 21,3 siniestros mortales y graves por cada 100km de vías; 6,2 personas fallecidas por cada 100km de vías y 19,7 personas heridas hospitalizadas por cada 100km de vías. En comparación con las registradas en el trienio 2016-2018, estas ratios muestran un descenso en los siniestros mortales y graves del 3% (-0,6) y personas heridas hospitalizadas del 8% (-1,6) frente a un aumento del 9% (+0,5) en el caso de personas fallecidas.

Por su parte, las autopistas de peaje son las segundas con mayores ratios, con ratios. Específicamente, en el trienio 2022-2024, alcanzaron los 14 siniestros mortales y graves por cada 100km de vías; 4,1 personas fallecidas por cada 100km de vías y 13,2 personas heridas hospitalizadas por cada 100km de vías. En comparación con las registradas en el trienio 2016-2018, estas ratios muestran un descenso del 22% (-4,0) en los siniestros mortales y graves, del 22% (-1,2) en personas fallecidas y del 28% (-5,1) en el caso de personas heridas hospitalizadas.

Por último, la categoría “resto de vías interurbanas”, que engloba las carreteras multicarril y las carreteras convencionales, son las que presentan las menores ratios. Específicamente, en el trienio 2022-2024, alcanzaron los 6,9 siniestros mortales y graves por cada 100km de vías; 1,7 personas fallecidas por cada 100km de vías y 6,8 personas heridas hospitalizadas por cada 100km de vías. En comparación con las registradas en el trienio 2016-2018, estas ratios muestran un descenso del 9% (-0,7) en los siniestros mortales y graves, del 6% (-0,1) en personas fallecidas y del 11% (-0,8) en el caso de personas heridas hospitalizadas.

En cualquier caso, para la correcta interpretación de estas tasas debe tenerse en cuenta que únicamente se calculan tomando en consideración la relación entre cifras de siniestralidad y la extensión de la red, sin considerar variables ligadas a la movilidad.

Tabla 3: Ratios de siniestralidad por cada 100 km de vía. Desagregación según tipo de vía interurbana. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

		Cifras cada 100km			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021*	2022-2024	%	Absoluta
Autopistas de peaje	Siniestros mortales y graves	18,0	14,8	14,0	-22%	-4,0
	Personas fallecidas	5,3	4,6	4,1	-22%	-1,2
	Personas heridas hospitalizadas	18,3	13,2	13,2	-28%	-5,1
Autovías* y autopistas liberalizadas	Siniestros mortales y graves	21,8	17,5	21,3	-2%	-0,5
	Personas fallecidas	5,7	5,1	6,2	9%	0,5
	Personas heridas hospitalizadas	21,3	15,3	19,8	-7%	-1,5
Resto de vías interurbanas**	Siniestros mortales y graves	7,6	6,4	6,9	-9%	-0,7
	Personas fallecidas	1,8	1,5	1,7	-7%	-0,1
	Personas heridas hospitalizadas	7,6	6,2	6,8	-11%	-0,8
Total vías interurbanas	Siniestros mortales y graves	8,9	7,4	8,2	-8%	-0,7
	Personas fallecidas	2,1	1,8	2,1	-3%	-0,1
	Personas heridas hospitalizadas	8,8	7,0	7,9	-10%	-0,9

(*) La categoría “Autovías” representa la suma de autovías y autopistas libres de peaje.

(**) La categoría “Resto de vías interurbanas” incluye las carreteras convencionales y las carreteras multicarril.

2. Siniestralidad de los tramos liberalizados

En este epígrafe se exponen las cifras de los tres indicadores analizados (siniestros mortales y/o graves, personas fallecidas y personas heridas hospitalizadas) registradas únicamente en los tramos de autopista que sufrieron procesos de liberación[7] entre los años 2018 y 2021. Para un mejor entendimiento, se encomienda la consulta del epígrafe *Metodología* para obtener más información sobre los criterios de elaboración de estas tablas.

Tomando esto en consideración, en el conjunto de tramos analizados (que se ubican en las autopistas AP-1, AP-2, AP-4, AP-7, C-32 y C-33), se observa, entre el trienio 2022-2024 y el 201-2018, un incremento del 52% (+89) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 16% (+13) en el número de personas fallecidas y del 35% (+68) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Específicamente para el indicador de siniestros mortales y/o graves, todos los tramos analizados presentan incrementos. Sin embargo, se observan patrones de comportamiento diferentes en función del tramo analizado. Así que la autopista AP-1 registró un incremento del 7% (+1) en los 75,55km de vía liberalizados, en el caso de la C-32 este incremento fue del 194% (+31) en los 50,4km de vía liberalizados.

Tabla 4: Siniestros mortales y/o graves registrados en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Autopistas liberalizadas	Autopista	PK inicio	PK fin	Siniestros mortales y/o graves - Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	AP-1	1,65	77,20	15	9	16	7%	1
	AP-2	18,13	232,06	12	12	21	75%	9
	AP-4	13,50	105,40	6	10	14	133%	8
	AP-7	0,00	676,30	118	110	151	28%	33
	C-32	84,30	134,70	16	20	47	194%	31
	C-33	76,70	90,80	5	3	12	140%	7
	Total			**172**	**164**	**261**	**52%**	**89**

(*) La longitud total de los tramos liberalizados es la siguiente: AP-1: 75,55km; AP-2: 213,93km; AP-4: 91,9km; AP-7: 676,3; C-32: 50,4km; C-33: 14,1km.

[7] Para más información sobre los criterios de selección de los periodos analizados y de la forma de organizar la información, véase epígrafe *Metodología*.

Por su parte, el indicador de personas fallecidas muestra un comportamiento desigual, con patrones de comportamiento diferentes en función del tramo analizado. Así, mientras que los tramos de la AP-1 y AP-7 registraron descensos del 33% (-2) y del 13% (-8) respectivamente, los tramos de la AP-2 y de la AP-4 registraron incrementos del 267% (+8) y del 500% (+10) respectivamente.

Tabla 5: Personas fallecidas en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Autopistas liberalizadas	Autopista	PK inicio	PK fin	Personas fallecidas - Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	AP-1	1,65	77,20	6	3	4	-33%	-2
	AP-2	18,13	232,06	3	5	11	267%	8
	AP-4	13,50	105,40	2	2	12	500%	10
	AP-7	0,00	676,30	64	41	56	-13%	-8
	C-32	84,30	134,70	5	3	8	60%	3
	C-33	76,70	90,80	1	1	3	200%	2
	Total			**81**	**55**	**94**	**16%**	**13**

(*) La longitud total de los tramos liberalizados es la siguiente: AP-1: 75,55km; AP-2: 215,5km; AP-4: 93km; AP-7: 676,3km (tramo 3); C-32: 50,45km; C-33: 14,07km.

Por último, el indicador de personas heridas hospitalizadas también muestra un comportamiento desigual, con patrones de comportamiento diferentes en función del tramo analizado. Así, mientras que el tramo liberalizado de la AP-7 registró descensos del 4% (-6), los tramos de la AP-4 y la C-32 registraron incrementos del 350% (+14) y del 383% (+46) respectivamente.

Tabla 6: Personas heridas hospitalizadas en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Autopistas liberalizadas	Autopista	PK inicio	PK fin	Personas heridas hospitalizadas - Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	AP-1	1,65	77,20	17	14	18	6%	1
	AP-2	18,13	232,06	11	13	19	73%	8
	AP-4	13,50	105,40	4	10	18	350%	14
	AP-7	0,00	676,30	148	94	142	-4%	-6
	C-32	84,30	134,70	12	18	58	383%	46
	C-33	76,70	90,80	5	2	10	100%	5
	Total			**197**	**151**	**265**	**35%**	**68**

(*) La longitud total de los tramos liberalizados es la siguiente: AP-1: 75,55km; AP-2: 215,5km; AP-4: 93km; AP-7: 676,3km (tramo 3); C-32: 50,45km; C-33: 14,07km.

3. Siniestralidad de los tramos alternativos

En este epígrafe se exponen las cifras de siniestralidad registradas en los tramos alternativos, entendiendo como tales a aquellas carreteras convencionales o autovías[8] cuyo trazado discurre aproximadamente de forma paralela al de las autopistas liberalizadas estudiadas. Todo ello con el objetivo de contrastar si la liberalización ha tenido un impacto positivo o negativo en las cifras de siniestralidad.

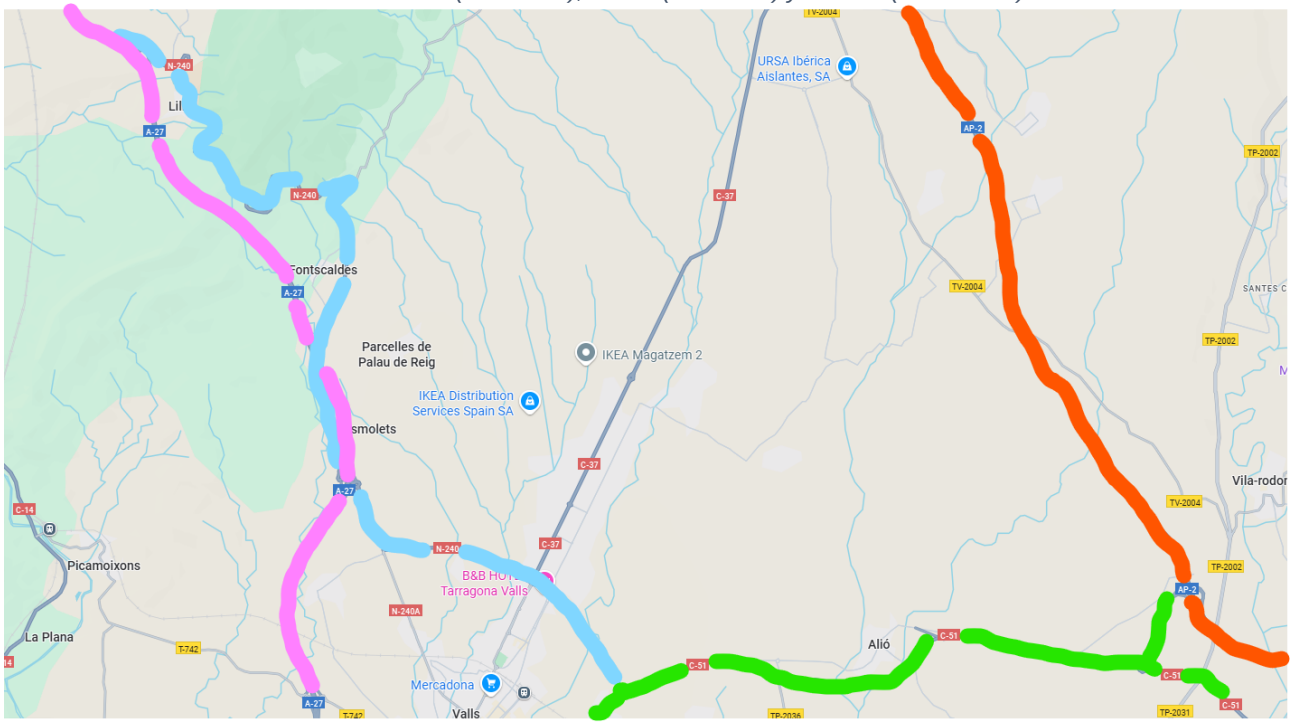
A tales efectos, conviene puntualizar que no todas las autopistas liberalizadas disponen en toda su extensión de vías alternativas e incluso, aquellas que sí que disponen, lo hacen con tramos de diferentes características geométricas. A modo de ejemplo, la autopista AP-2, como se muestra en la siguiente imagen, transcurre de forma más o menos paralela a 3 carreteras diferentes: la N-II (color amarillo), la N-240 (color azul) y la C-51 (color verde).

Imagen 1. Parte del tramo de la AP-2 liberalizado (naranja) y parte de los tramos alternativos: N-II (color amarillo), la N-240 (color azul) y la C-51 (color verde). El recuadro negro se amplía en la Imagen 2.

Sin embargo, existen ciertas particularidades que dificultan la obtención de conclusiones representativas. Específicamente, en el caso de la AP-2, el tramo que conecta la N-240 y la C-51 (recuadrado en la imagen anterior) también discurre en paralelo con un pequeño tramo de la autovía A-27 (destacada en rosa, como se observa en la siguiente imagen).

[8] Se excluyen otras vías de menor capacidad, como vías de servicio o caminos vecinales.

Imagen 2. Ampliación de la Imagen 1. Se muestra parte del tramo de la AP-2 liberalizado (naranja) y parte de los tramos alternativos: A-27 (color rosa); N-240 (color azul) y la C-51 (color verde).

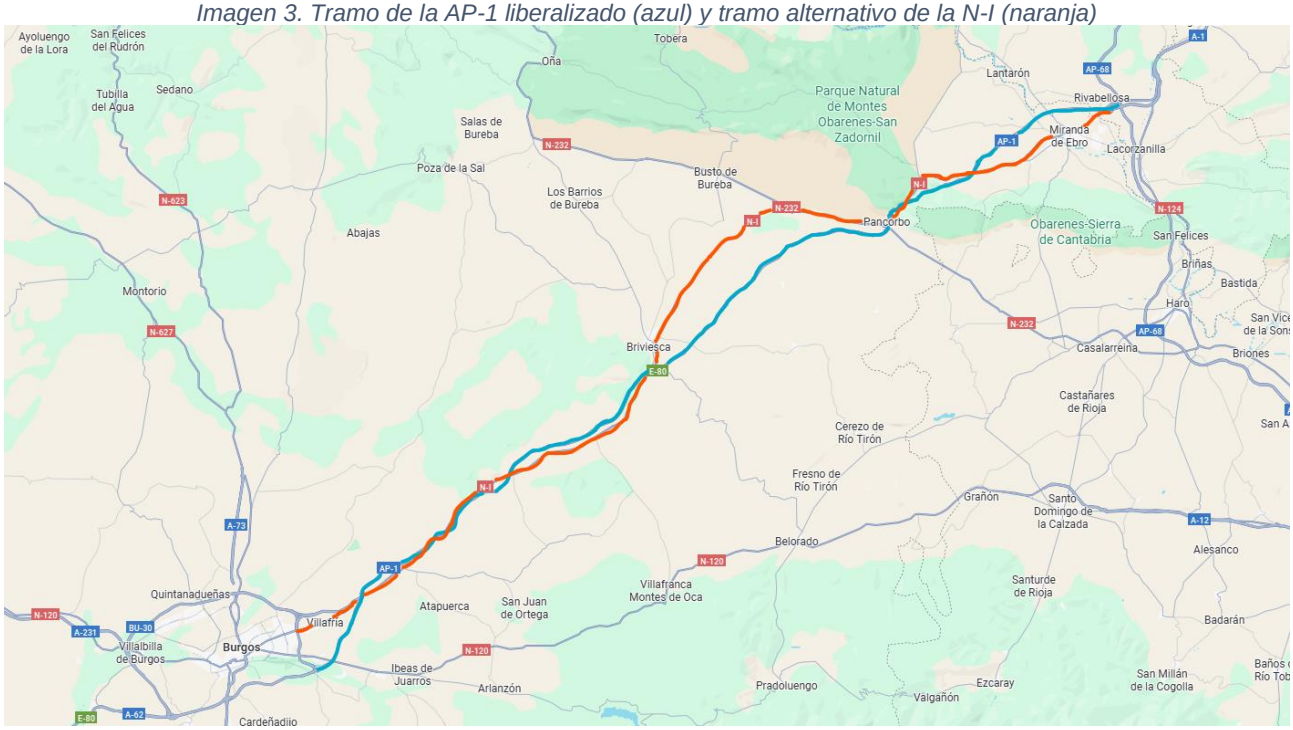


En este tipo de situaciones, no se puede asumir que la distribución de flujos de tráfico por la presencia de peajes se canalice de forme mayoritaria por una única vía. Consecuentemente, este tipo de tramos, así como los más próximos a circunvalaciones urbanas, se han descartado del análisis.

3.1 AP-1

El tramo liberado de la AP-1 va desde el PK 1,65 al PK 77,2. En este itinerario, la principal vía alternativa es la carretera N-I, específicamente entre el PK 246,78 y el PK 321,45 (véase Imagen 3).

Imagen 3. Tramo de la AP-1 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la N-I (naranja)



En dicho tramo se registró un incremento del 7% (+1) en el indicador de siniestros mortales y/o graves; del 6% (+1) en el indicador de personas heridas hospitalizadas y un descenso del 33% (-2) en el número de personas fallecidas.

Tabla 7: Principales indicadores de siniestralidad en la AP-1. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
AP-1	Siniestros mortales y/o graves	1,65	77,20	15	9	16	7%	1
	Personas fallecidas	1,65	77,20	6	3	4	-33%	-2
	Personas heridas hospitalizadas	1,65	77,20	17	14	18	6%	1

Por su parte, el tramo alternativo registró variaciones de mayor orden. Específicamente registró descensos en todos los indicadores analizados, que en el caso de los siniestros mortales y/o graves fue del 71% (-12), en el caso de las personas fallecidas fue del 94% (-15) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 62% (-8).

Tabla 8: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 246,78 y 321,45 de la N-I (tramo alternativo de la AP-1). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramo alternativo AP-1	N-I	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	246,78	321,45	17	4	5	-71%	-12
	Personas fallecidas	246,78	321,45	16	0	1	-94%	-15
	Personas heridas hospitalizadas	246,78	321,45	13	5	5	-62%	-8

Con todo, si se considera el conjunto del tramo liberalizado de la AP-1 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 34% (-11), pasando de 32 en el trienio 2016-2018 a 21 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se redujo un 77% (-17), pasando de 22 en el trienio 2016-2018 a 5 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 23% (-7), pasando de 30 en el trienio 2016-2018 a 23 en el trienio 2022-2024.
-

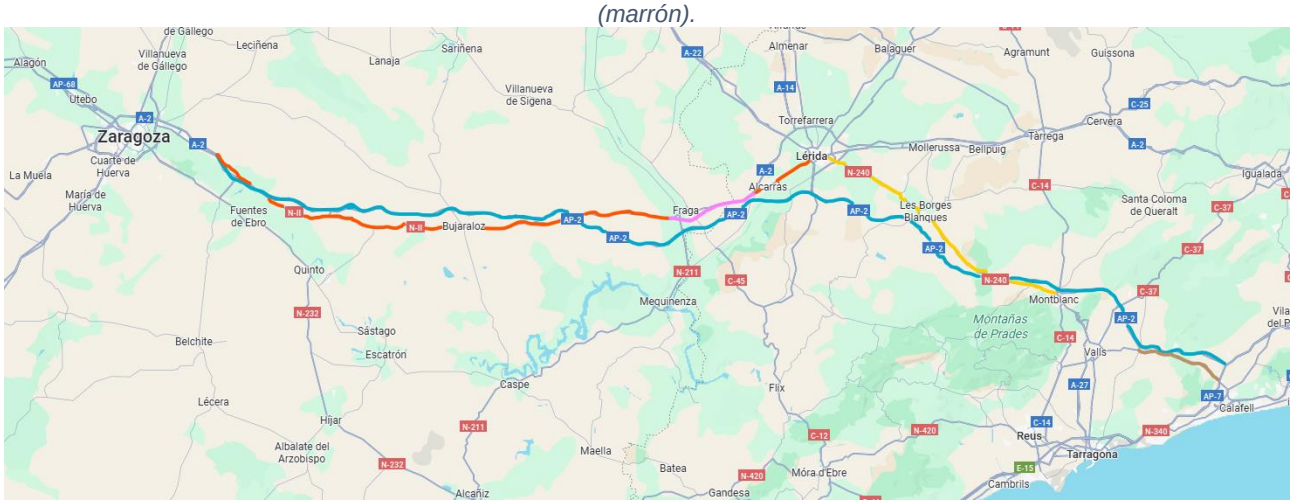
Tabla 9: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-1. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total AP-1 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	32	13	21	-34%	-11
	Personas fallecidas	22	3	5	-77%	-17
	Personas heridas hospitalizadas	30	19	23	-23%	-7

3.2 AP-2

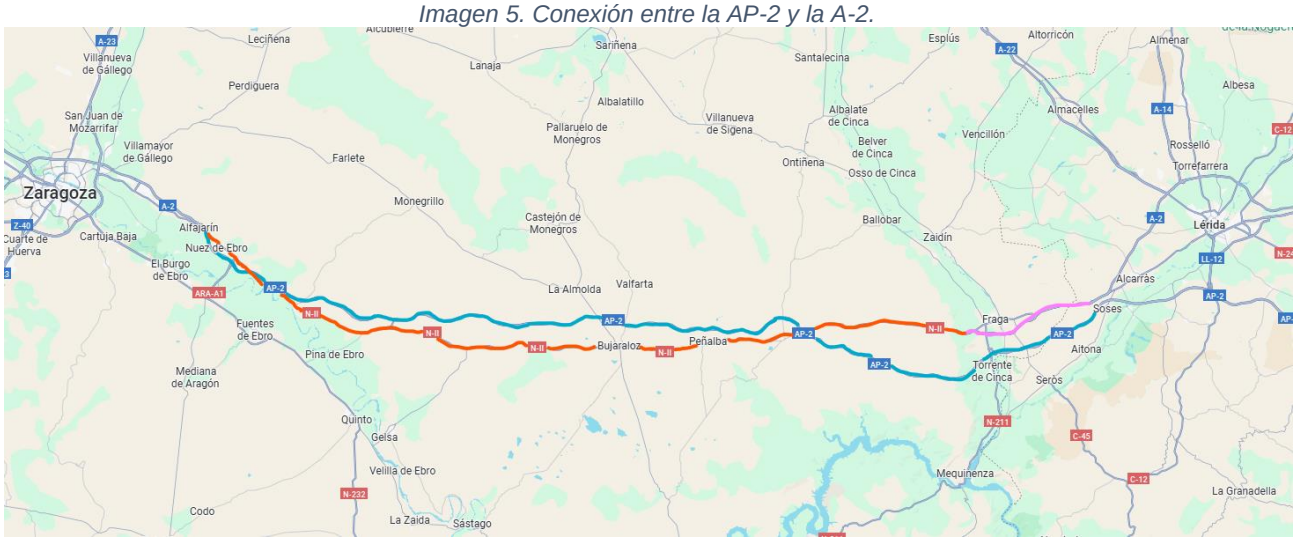
El tramo liberado de la AP-2 va desde el PK 18,13 al PK 232,06. En este itinerario, que transcurre entre las Comunidades Autónomas de Cataluña y Aragón, existen diferentes vías alternativas[9] (véase Imagen 3).

Imagen 4. Tramo de la AP-2 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (naranja); A-2 (rosa); N-240 (amarillo) y C-51 (marrón).



En este escenario, se ha acotado el análisis al tramo de la AP-2 comprendido entre el PK 18,13 (coincidente con su inicio) hasta el PK 127 donde se encuentra el enlace de conexión con la autovía A-2 a la altura del término de Soses (véase Imagen 5), en el que los tramos alternativos son la N-II (entre los PKs 340,7 y 431,0) y la A-2 (entre los PKs 431,0 y 446,0).

Imagen 5. Conexión entre la AP-2 y la A-2.



[9] Se excluyen de la imagen la circunvalación de Lleida y los tramos entre Montblanc y Valls debido a la variabilidad de vías alternativas.

En dicho tramo se registró un incremento en el caso de siniestros mortales y/o graves del 75% (+9), que en el caso de las personas fallecidas fue del 267% (+8) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 73% (+8).

Tabla 10: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo seleccionado de la AP-2. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
AP-2	Siniestros mortales y/o graves	18,13	127,00	12	12	21	75%	9
	Personas fallecidas	18,13	127,00	3	5	11	267%	8
	Personas heridas hospitalizadas	18,13	127,00	11	13	19	73%	8

Por su parte, los tramos alternativos registraron descensos en todos los indicadores. Específicamente, en el caso de la N-II los siniestros mortales y/o graves registraron un descenso del 79% (-11), que en el caso de las personas fallecidas fue del 50% (-5) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 88% (-7).

Tabla 11: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 340,7 y 431,0 de la N-II (primer tramo alternativo de la AP-2). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	N-II	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
Tramos alternativos AP-2	Siniestros mortales y/o graves	340,70	431,00	14	20	3	-79%	-11
	Personas fallecidas	340,70	431,00	10	13	5	-50%	-5
	Personas heridas hospitalizadas	340,70	431,00	8	15	1	-88%	-7

Finalmente, en el caso de la A-2 también se registraron descensos en todos los indicadores analizados, que en el caso de los siniestros mortales y/o graves fue del 80% (-4), en el caso de las personas fallecidas fue del 100% (-1) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 75% (-3).

Tabla 12: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 431,0 y 446,0 de la A-2 (segundo tramo alternativo de la AP-2). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	A-2	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
Tramos alternativos AP-2	Siniestros mortales y/o graves	431,00	446,00	5	3	1	-80%	-4
	Personas fallecidas	431,00	446,00	1	2	0	-100%	-1
	Personas heridas hospitalizadas	431,00	446,00	4	1	1	-75%	-3

Con todo, si se considera el conjunto del tramo liberalizado de la AP-2 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 19% (-6), pasando de 31 en el trienio 2016-2018 a 25 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se incrementó un 14% (+2), pasando de 14 en el trienio 2016-2018 a 16 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 9% (-2), pasando de 23 en el trienio 2016-2018 a 21 en el trienio 2022-2024.

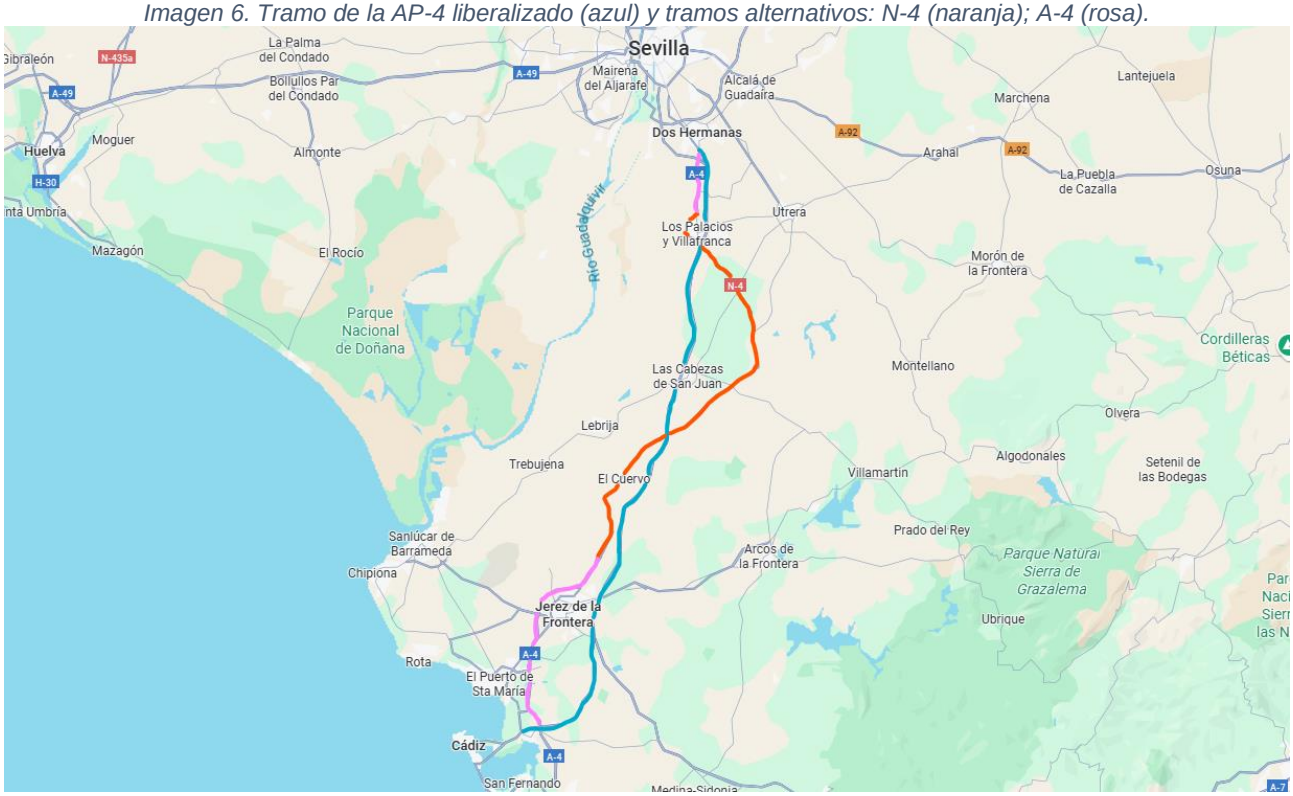
Tabla 13: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-2. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total AP-2 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	31	35	25	-19%	-6
	Personas fallecidas	14	20	16	14%	2
	Personas heridas hospitalizadas	23	29	21	-9%	-2

3.3 AP-4

El tramo liberado de la AP-4 va desde el PK 13,5 al PK 105,4. En este itinerario, que transcurre entre las provincias de Sevilla y Cádiz, la alternativa es la autovía A-4 entre los PKs 558,8 y 656,5 si bien el tramo central se transforma en carretera convencional bajo la denominación de N-4 (específicamente entre los PK 566,9 y 628,0).

Imagen 6. Tramo de la AP-4 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-4 (naranja); A-4 (rosa).



En dicho tramo se registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 133% (+8), en el caso de las personas fallecidas fue del 500% (+10) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 350% (+14).

Tabla 14: Principales indicadores de siniestralidad en la AP-4.
España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
AP-4	Siniestros mortales y/o graves	13,50	105,40	6	10	14	133%	8
	Personas fallecidas	13,50	105,40	2	2	12	500%	10
	Personas heridas hospitalizadas	13,50	105,40	4	10	18	350%	14

Por su parte, y al igual que sucedía con la AP-2, los tramos alternativos registraron comportamiento diferente. Específicamente, entre los PKs 558,8 y 566,9 de la A-4 no se registraron siniestros mortales y/o graves, probablemente condicionado por la escasa longitud del tramo. Consecuentemente, tampoco se registraron personas fallecidas ni heridas hospitalizadas.

Tabla 15: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 558,8 y 566,9 de la A-4 (primer tramo alternativo de la AP-4). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos AP-4	A-4	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	558,80	566,90	0	0	0	-	0
	Personas fallecidas	558,80	566,90	0	0	0	-	0
	Personas heridas hospitalizadas	558,80	566,90	0	0	0	-	0

En el caso del tramo de la N-4 se registraron descensos en todos los indicadores analizados, que en el caso de los siniestros mortales y/o graves fue del 63% (-10), en el caso de las personas fallecidas fue del 88% (-7) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 76% (-16).

Tabla 16: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 566,9 y 628,0 de la N-4 (segundo tramo alternativo de la AP-4). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos AP-4	N-4	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	566,90	628,00	16	6	6	-63%	-10
	Personas fallecidas	566,90	628,00	8	2	1	-88%	-7
	Personas heridas hospitalizadas	566,90	628,00	21	8	5	-76%	-16

Por último, en el tramo entre los PKs 628,0 y 656,5 de la A-4 se registraron incrementos en todos los indicadores analizados, que en el caso de los siniestros mortales y/o graves fue del 300% (+3), en el caso de las personas fallecidas fue de ninguna a (+2) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 400% (+4).

Tabla 17: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 628,0 y 656,5 de la A-4 (segundo tramo alternativo de la AP-4). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos AP-4	A-4	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	628,00	656,50	1	2	4	300%	3
	Personas fallecidas	628,00	656,50	0	1	2	-	2
	Personas heridas hospitalizadas	628,00	656,50	1	1	5	400%	4

Con todo, si se considera el conjunto del tramo liberalizado de la AP-4 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se incrementó un 4% (+1), pasando de 23 en el trienio 2016-2018 a 24 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se incrementó un 50% (+5), pasando de 10 en el trienio 2016-2018 a 15 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se incrementó un 8% (+2), pasando de 26 en el trienio 2016-2018 a 28 en el trienio 2022-2024.

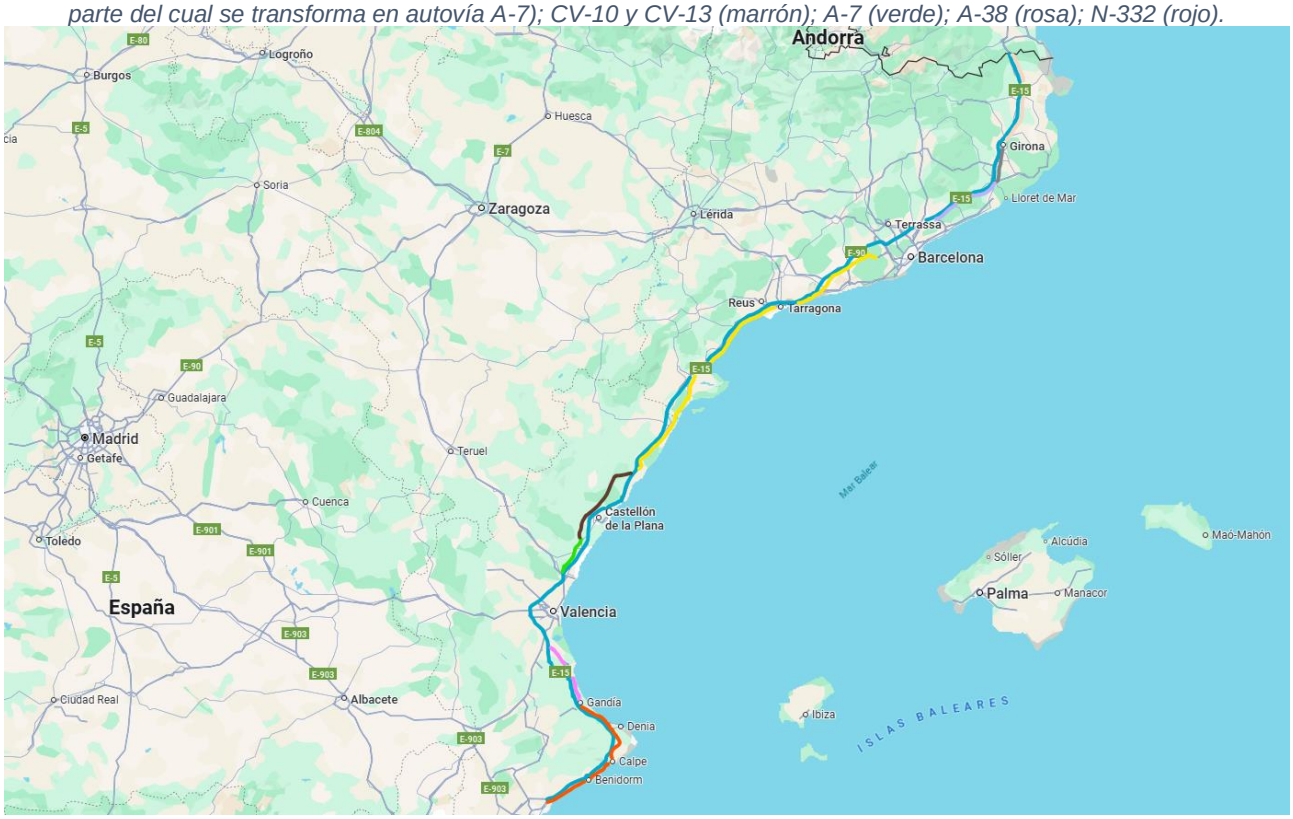
Tabla 18: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-4. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total AP-4 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	23	18	24	4%	1
	Personas fallecidas	10	5	15	50%	5
	Personas heridas hospitalizadas	26	19	28	8%	2

3.4 AP-7

La AP-7 es la autopista de mayor extensión de todas las analizadas, con un total de 676km de peaje liberalizado que atraviesan de norte a sur las comunidades autónomas de Cataluña y Comunidad Valenciana. Debido a ello, presenta diversos tramos alternativos en todo su trazado[10] (véase Imagen 7).

Imagen 7. Tramo de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (ocre); A-2 (gris); C-35 (lila); N-340 (amarillo, parte del cual se transforma en autovía A-7); CV-10 y CV-13 (marrón); A-7 (verde); A-38 (rosa); N-332 (rojo).



Para un mejor entendimiento, se han dividido su recorrido en una serie de subtramos (no necesariamente consecutivos) en los que existe de forma más o menos paralela alguna vía alternativa. Estos 4 subtramos son los siguientes:

- Subtramo 1: Del PK 0,0 al PK 125,0
- Subtramo 2: Del PK 199,0 al PK 391,0
- Subtramo 3: Del PK 391,0 al PK 470,5
- Subtramo 4: Del PK 535,0 al PK 676,3

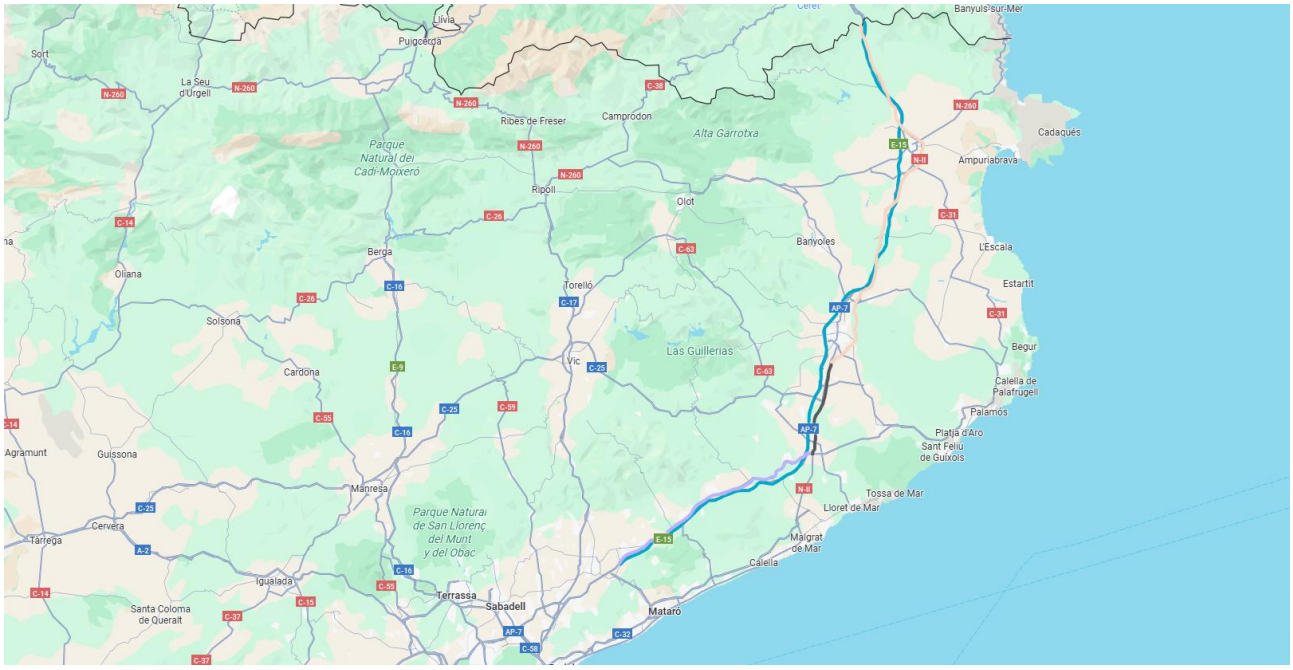
[10] Se excluyen de la imagen los tramos próximos a la ciudad de Barcelona, así como la circunvalación de Valencia debido a la variabilidad de vías alternativas

3.4.1 AP-7 Subtramo 1: del PK 0,0 al PK 125,0

El primer subtramo va desde el PK 0,0 al PK 125,0. En este itinerario, que transcurre entre las provincias de Gerona y Barcelona, las vías alternativas serían:

- N-II: Del PK 709,0 al PK 779,5
- A-2: Del PK 692,0 al PK 709,0
- C-35: Del PK 40,0 al PK 84,0

Imagen 8. Tramo 1 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (ocre); A-2 (gris) y C-35 (lila).



De acuerdo con las cifras registradas en el primer subtramo, todos los indicadores presentaron descensos. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 8% (-3), en el caso de las personas fallecidas fue del 6% (-1) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 18% (-6).

Tabla 19: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 1 de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

AP-7. Subtramo 1	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	0,00	125,00	37	16	34	-8%	-3
	Personas fallecidas	0,00	125,00	17	9	16	-6%	-1
	Personas heridas hospitalizadas	0,00	125,00	33	10	27	-18%	-6

Por su parte, todos los tramos alternativos registraron descensos en todos los indicadores analizados. Específicamente en el caso de la N-II se registraron descensos del 38% (-10) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 53% (-10) en el número de personas fallecidas y del 62% (-23) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 20: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 709,0 y 779,5 de la N-II (primer tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 1 de la AP-7	N-II	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	709,00	779,50	26	24	15	-38%	-10
	Personas fallecidas	709,00	779,50	19	3	9	-53%	-10
	Personas heridas hospitalizadas	709,00	779,50	37	30	13	-62%	-23

Por su parte, el caso de la A-2 fue el más destacado por no contabilizarse siniestros mortales y/o graves. Consecuentemente, tampoco se registraron cifras de personas fallecidas y/o heridas hospitalizadas.

Tabla 21: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 692,0 y 709,0 de la A-2 (segundo tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 1 de la AP-7	A-2	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	692,00	709,00	5	3	0	-100%	-5
	Personas fallecidas	692,00	709,00	2	2	0	-100%	-2
	Personas heridas hospitalizadas	692,00	709,00	5	1	0	-100%	-5

Por último, en el caso de la C-35 también se registraron descensos en todos los indicadores analizados, que en el caso de los siniestros mortales y/o graves fue del 47% (-14), en el caso de las personas fallecidas fue del 14% (-1) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 58% (-22).

Tabla 22: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 40,0 y 84,0 de la C-35 (tercer tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 1 de la AP-7	C-35	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	40,00	84,00	30	21	15	-47%	-14
	Personas fallecidas	40,00	84,00	7	7	6	-14%	-1
	Personas heridas hospitalizadas	40,00	84,00	38	17	15	-58%	-22

Con todo, si se considera el conjunto del primer subtramo liberalizado de la AP-7 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 35% (-34), pasando de 98 en el trienio 2016-2018 a 64 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se redujo un 31% (-14), pasando de 45 en el trienio 2016-2018 a 31 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 51% (-58), pasando de 113 en el trienio 2016-2018 a 55 en el trienio 2022-2024.

Tabla 23: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del primer subtramo de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

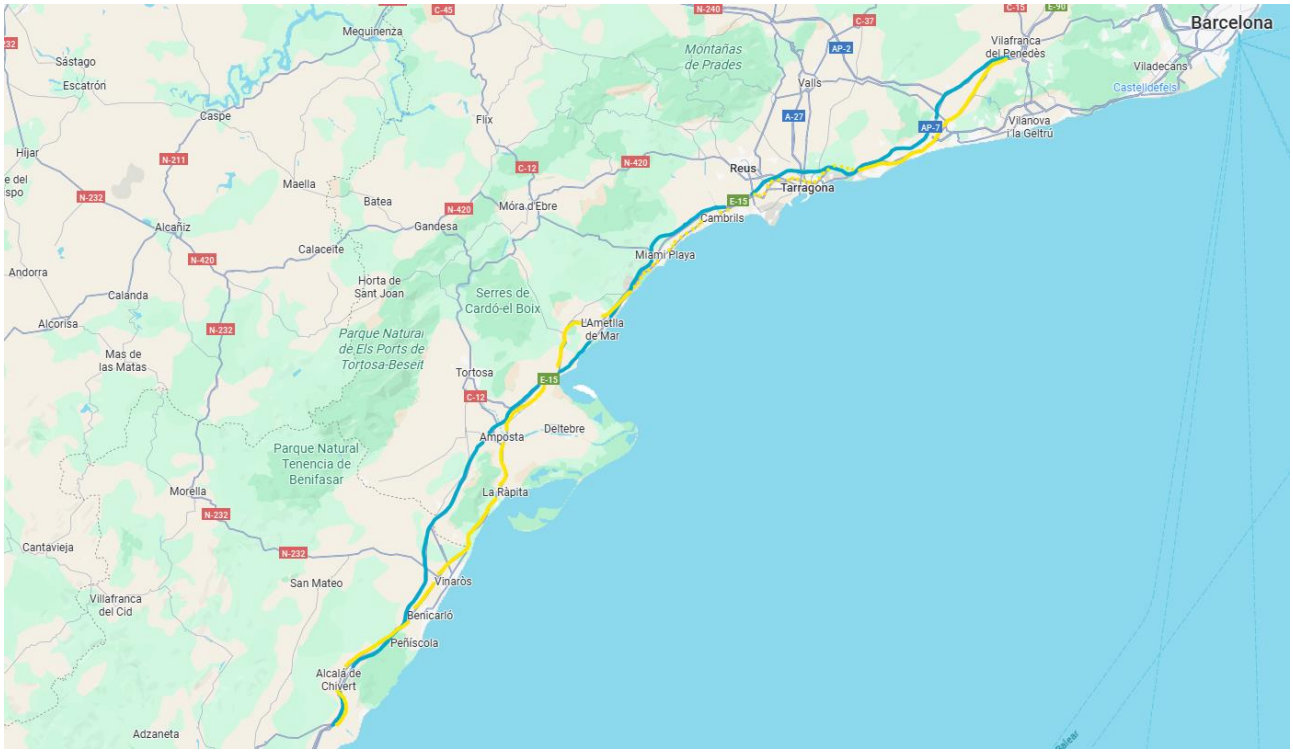
Total AP-7 subtramo 1 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	98	64	64	-35%	-34
	Personas fallecidas	45	21	31	-31%	-14
	Personas heridas hospitalizadas	113	58	55	-51%	-58

3.4.2 AP-7 Subtramo 2: del PK 199,0 al PK 391,0

El segundo subtramo va desde el PK 199 al PK 391. En este itinerario, que transcurre entre las provincias de Barcelona, Tarragona y Castellón, las vías alternativas serían:

- N-340: Del PK 1013,5 al PK 1121,5
- A-7: Del PK 1121,5 al PK 1171,0
- N-340: Del PK 1171,0 al PK 1209,5

Imagen 9. Tramo 2 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-340 (amarillo); A-7 (amarillo punteado).



De acuerdo con las cifras registradas en el segundo subtramo se registró un incremento en el número de siniestros mortales y/o graves del 31% (+14), mientras que en el caso de las personas fallecidas no hubo variaciones y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue un descenso del 38% (-30).

Tabla 24: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 2 de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

AP-7. Subtramo 2	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	199,00	391,00	45	66	59	31%	14
	Personas fallecidas	199,00	391,00	27	22	27	0%	0
	Personas heridas hospitalizadas	199,00	391,00	79	56	49	-38%	-30

Por su parte, los tramos alternativos registraron diferente comportamiento. Así, en el caso de los PK 1013,5 a 1121,5 de la N-340 se registraron descensos del 59% (-32) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 79% (-19) en el número de personas fallecidas y del 61% (-34) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 25: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.013,5 y 1.121,5 de la N-340 (primer tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 2 de la AP-7	N-340	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	1013,50	1121,50	54	20	22	-59%	-32
	Personas fallecidas	1013,50	1121,50	24	9	5	-79%	-19
	Personas heridas hospitalizadas	1013,50	1121,50	56	17	22	-61%	-34

Por su parte, el caso de los PK 1.121,5 al 1.171,0 de la A-7 se registraron descensos del 21% (-3) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 88% (-7) en el número de personas fallecidas y aumentos del 10% (+1) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 26: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.121,5 y 1.171,0 de la A-7 (segundo tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 2 de la AP-7	A-7	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	1121,50	1171,00	14	8	11	-21%	-3
	Personas fallecidas	1121,50	1171,00	8	3	1	-88%	-7
	Personas heridas hospitalizadas	1121,50	1171,00	10	5	11	10%	1

Por último, en el caso de los PK 1.171,0 al 1.209,5 de la N-340 no registró variaciones en el indicador de siniestros mortales y/o graves. Sin embargo, sí que registró descensos del 50% (-6) en el caso de las personas fallecidas y aumentos del 58% (+11) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 27: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.171,0 y 1.209,5 de la N-340 (tercer tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 2 de la AP-7	N-340	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	1171,00	1209,50	25	18	25	0%	0
	Personas fallecidas	1171,00	1209,50	12	3	6	-50%	-6
	Personas heridas hospitalizadas	1171,00	1209,50	19	18	30	58%	11

Con todo, si se considera el conjunto del segundo subtramo liberalizado de la AP-7 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 15% (-21), pasando de 138 en el trienio 2016-2018 a 116 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se redujo un 45% (-32), pasando de 71 en el trienio 2016-2018 a 39 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 32% (-52), pasando de 164 en el trienio 2016-2018 a 111 en el trienio 2022-2024.

Tabla 28: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del segundo subtramo de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

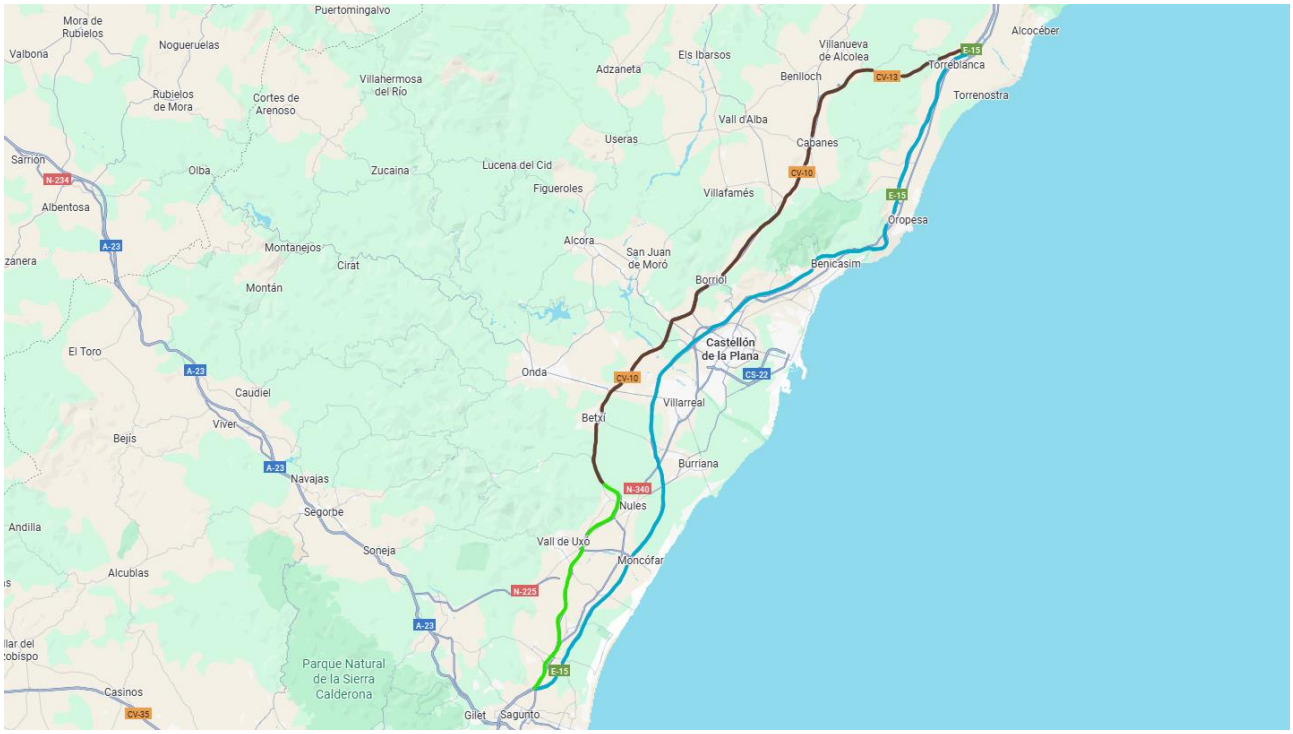
Total AP-7 subtramo 2 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	138	112	117	-15%	-21
	Personas fallecidas	71	37	39	-45%	-32
	Personas heridas hospitalizadas	164	96	112	-32%	-52

3.4.3 AP-7 Subtramo 3: del PK 391,0 al PK 470,5

El tercer subtramo va desde el PK 391 al PK 470,5. En este itinerario, que transcurre entre las provincias de Castellón y Valencia, las vías alternativas serían:

- CV-13: completa
- CV-10: Del PK 0,0 al PK 42,0
- A-7: Del PK 274,0 al PK 293,0

Imagen 10. Tramo 3 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: CV-13 y CV-10 (marrón); A-7 (verde).



De acuerdo con las cifras registradas en el tercer subtramo se registró un incremento en el número de siniestros mortales y/o graves del 88% (+14) y del 100 (+17) el caso de las personas heridas hospitalizadas. En el caso de las personas fallecidas se registró un descenso del 36% (-4).

Tabla 29: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 3 de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
AP-7. Subtramo 3	Siniestros mortales y/o graves	391,00	470,50	16	10	30	88%	14
	Personas fallecidas	391,00	470,50	11	3	7	-36%	-4
	Personas heridas hospitalizadas	391,00	470,50	17	8	34	100%	17

Por su parte, los tramos alternativos registraron descensos en prácticamente todos los indicadores analizados. Específicamente, en el caso de la CV-13 se registraron descensos del 83% (-5) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 75% (-3) en el número de personas fallecidas y del 100% (-12) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 30: Principales indicadores de siniestralidad de la CV-13 (primer tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 3 de la AP-7	CV-13	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	0,00	fin	6	2	1	-83%	-5
	Personas fallecidas	0,00	fin	4	3	1	-75%	-3
	Personas heridas hospitalizadas	0,00	fin	12	3	0	-100%	-12

Por su parte, en el caso de la CV-10 registró descensos del 27% (-4) en los siniestros mortales y/o graves y del 27% (-4) en el caso de las personas heridas hospitalizadas. Sin embargo, se registró un aumento del 100% (+1) en el número de personas fallecidas.

Tabla 31: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 0,0 y 42,0 de la CV-10 (segundo tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 3 de la AP-7	CV-10	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	0,00	42,00	15	5	11	-27%	-4
	Personas fallecidas	0,00	42,00	1	0	2	100%	1
	Personas heridas hospitalizadas	0,00	42,00	15	7	11	-27%	-4

Por último, en el caso de la A-7 se registraron descensos del 89% (-8) en el número de siniestros mortales y/o graves, del 100% (-4) en el número de personas fallecidas y del 86% (-6) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 32: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 274,0 y 293,0 de la A-7 (tercer tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 3 de la AP-7	A-7	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	274,00	293,00	9	15	1	-89%	-8
	Personas fallecidas	274,00	293,00	4	3	0	-100%	-4
	Personas heridas hospitalizadas	274,00	293,00	7	12	1	-86%	-6

Con todo, si se considera el conjunto del subtramo liberalizado de la AP-7 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 7% (-3), pasando de 46 en el trienio 2016-2018 a 43 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se redujo un 50% (-10), pasando de 20 en el trienio 2016-2018 a 10 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 10% (-5), pasando de 51 en el trienio 2016-2018 a 46 en el trienio 2022-2024.

Tabla 33: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del tercer subtramo de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total AP-7 subtramo 3 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	46	32	43	-7%	-3
	Personas fallecidas	20	9	10	-50%	-10
	Personas heridas hospitalizadas	51	30	46	-10%	-5

3.4.4 AP-7 Subtramo 4: del PK 535,0 al PK 676,3

El cuarto subtramo va desde el PK 535 al PK 676,3. En este itinerario, que transcurre entre las provincias de Valencia y Alicante, las vías alternativas serían:

- A-38: completa
- N-332: Del PK 122,5 al PK 241,0

Imagen 11. Tramo 4 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: A-38 (rosa); N-332 (rojo).

De acuerdo con las cifras registradas en el cuarto subtramo se registró un incremento en el número de siniestros mortales y/o graves del 40% (+8) y en el número de personas heridas hospitalizadas del 68% (+13), mientras que en el caso de las personas fallecidas se registró un descenso del 33% (-3).

Tabla 34: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 4 de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

AP-7. Subtramo 4	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	535,00	676,30	20	18	28	40%	8
	Personas fallecidas	535,00	676,30	9	7	6	-33%	-3
	Personas heridas hospitalizadas	535,00	676,30	19	20	32	68%	13

Los tramos alternativos registraron comportamiento desigual. En primer lugar, la A-38 no registró cambios en los indicadores, manteniéndose sin cambios las cifras de siniestros mortales y/o graves (3), personas fallecidas (0) y personas heridas hospitalizadas (3).

Tabla 35: Principales indicadores de siniestralidad de la A-38 (primer tramo alternativo del subtramo 4 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 4 de la AP-7	A-38	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	0,00	fin	3	2	3	0%	0
	Personas fallecidas	0,00	fin	0	0	0	-	0
	Personas heridas hospitalizadas	0,00	fin	3	2	3	0%	0

Por su parte, la N-332 registró descensos del 14% (-10) en los siniestros mortales y/o graves, del 37% (-7) en el caso de las personas fallecidas y del 22% (-16) en el número de personas heridas hospitalizadas.

Tabla 36: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 122,5 y 241,0 de la N-332 (segundo tramo alternativo del subtramo 4 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramos alternativos subtramo 4 de la AP-7	N-332	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	122,50	241,00	69	39	59	-14%	-10
	Personas fallecidas	122,50	241,00	19	11	12	-37%	-7
	Personas heridas hospitalizadas	122,50	241,00	74	44	58	-22%	-16

Con todo, si se considera el conjunto del subtramo liberalizado de la AP-7 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 2% (-2), pasando de 92 en el trienio 2016-2018 a 90 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se redujo un 36% (-10), pasando de 28 en el trienio 2016-2018 a 18 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 3% (-3), pasando de 96 en el trienio 2016-2018 a 93 en el trienio 2022-2024.

Tabla 37: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del cuarto subtramo de la AP-7. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
Total AP-7 subtramo 4 y tramos alternativos	Siniestros mortales y/o graves	92	59	90	-2%	-2
	Personas fallecidas	28	18	18	-36%	-10
	Personas heridas hospitalizadas	96	66	93	-3%	-3

3.5 C-32

El tramo liberado de la C-32 va desde el PK 84,3 al PK 134,7. En este itinerario, que transcurre íntegramente en la provincia de Barcelona, la alternativa es la N-II que discurre en paralelo a lo largo de toda su extensión entre los PKs 632 al 682.

Imagen 12. Tramo de la C-32 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la N-II (rojo).

En dicho tramo se registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 194% (+31), en el caso de las personas fallecidas fue del 60% (+3) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 383% (+46).

Tabla 38: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo de la C-32 liberalizado. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
C-32	Siniestros mortales y/o graves	84,30	134,70	16	20	47	194%	31
	Personas fallecidas	84,30	134,70	5	3	8	60%	3
	Personas heridas hospitalizadas	84,30	134,70	12	18	58	383%	46

Por su parte, el tramo alternativo de la N-II registró descensos en los siniestros mortales y/o graves del 69% (-34) y en el número de personas heridas hospitalizadas del 76% (-38). Sin embargo, se incrementó el número de personas fallecidas en un 25% (+1).

Tabla 39: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 632,0 y 682,0 de la N-II (tramo alternativo de la C-32). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramo alternativo C-32	N-II	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	632,00	682,00	49	33	15	-69%	-34
	Personas fallecidas	632,00	682,00	4	10	5	25%	1
	Personas heridas hospitalizadas	632,00	682,00	50	27	12	-76%	-38

Con todo, si se considera el tramo liberalizado de la C-32 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 5% (-3), pasando de 65 en el trienio 2016-2018 a 62 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se incrementó un 44% (+4), pasando de 9 en el trienio 2016-2018 a 13 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se incrementó un 13% (+8), pasando de 62 en el trienio 2016-2018 a 70 en el trienio 2022-2024.

Tabla 40: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la C-32. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total C-32 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	65	53	62	-5%	-3
	Personas fallecidas	9	13	13	44%	4
	Personas heridas hospitalizadas	62	45	70	13%	8

3.6 C-33

El tramo liberado de la C-33 va desde el PK 76,7 al PK 90,8. En este itinerario, que transcurre íntegramente en la provincia de Barcelona, la alternativa es la C-17 que discurre en paralelo a lo largo de toda su extensión entre los PKs 0,0 al 15.

Imagen 13. Tramo de la C-33 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la C-17 (rojo).

En dicho tramo se registró un incremento en todos los indicadores analizados. Concretamente, en el caso de siniestros mortales y/o graves fue del 140% (+7), en el caso de las personas fallecidas fue del 200% (+2) y en el caso de las personas heridas hospitalizadas fue del 100% (+5).

Tabla 41: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo de la C-33 liberalizado. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

	Indicador	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
C-33	Siniestros mortales y/o graves	76,70	90,80	5	3	12	140%	7
	Personas fallecidas	76,70	90,80	1	1	3	200%	2
	Personas heridas hospitalizadas	76,70	90,80	5	2	10	100%	5

Por su parte, el tramo alternativo registró descensos del 64% (-14) en los siniestros mortales y/o graves y del 73% (-16) en personas heridas hospitalizadas, mientras que se registró un incremento del 100% (+1) en el caso de las personas fallecidas.

Tabla 42: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 0,0 y 15,0 de la C-17 (tramo alternativo de la C-33). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Tramo alternativo C-33	C-17	PK inicio	PK fin	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
				2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	0,00	15,00	22	10	8	-64%	-14
	Personas fallecidas	0,00	15,00	1	3	2	100%	1
	Personas heridas hospitalizadas	0,00	15,00	22	7	6	-73%	-16

Con todo, si se considera el tramo liberalizado de la C-33 y los correspondientes tramos alternativos, se observa que:

- El indicador de siniestros mortales y/o graves se redujo un 26% (-7), pasando de 27 en el trienio 2016-2018 a 20 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas fallecidas se incrementó un 150% (+3), pasando de 2 en el trienio 2016-2018 a 5 en el trienio 2022-2024.
- El indicador de personas heridas hospitalizadas se redujo un 41% (-11), pasando de 27 en el trienio 2016-2018 a 16 en el trienio 2022-2024.

Tabla 43: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la C-33. España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024.

Total C-33 y tramos alternativos	Indicador	Cifras absolutas			Diferencia 22-24/16-18	
		2016-2018	2019-2021	2022-2024	%	Absoluta
	Siniestros mortales y/o graves	27	13	20	-26%	-7
	Personas fallecidas	2	4	5	150%	3
	Personas heridas hospitalizadas	27	9	16	-41%	-11

Anexo I: Notas metodológicas

Bases de datos utilizadas

Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas, entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida.

Los datos son comunicados al registro por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico. En el caso de las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco, los datos son enviados por las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico.

Provisionalidad de la información.

Los datos corresponden a información a 24 horas.

Además, muchos de los indicadores de este tipo de informes tienen un número pequeño de ocurrencias, por lo que están sometidos a una gran variabilidad.

Metodología

El objetivo del presente informe es el de comparar la evolución de las cifras de siniestralidad registradas en una serie de autopistas liberalizadas (antes y después de su liberalización, véase epígrafe 2), así como replicar este mismo análisis en los tramos alternativos (es decir, aquellas carreteras que mayoritariamente utilizarían las personas usuarias que no quisieran circular por el tramo de peaje, véase epígrafe 3).

Para el análisis se han seleccionado los indicadores de siniestros mortales y/o graves, personas fallecidas y personas heridas hospitalizadas, dividiendo el análisis temporal en trienios en lugar de años naturales debido a que algunos de los tramos analizados representan una escasa longitud y, por tanto, las cifras de siniestralidad que registran en un año natural son bajas[11]. De este modo se consigue una mayor representatividad gracias a la agregación de resultados.

Sin embargo, no todas las autopistas analizadas se liberaron en el mimo momento temporal. De hecho, estas tuvieron lugar entre el 01/12/2018 y el 01/09/2021. Específicamente:

- El tramo de la autopista AP-1 entre el PK 1,65 y el PK 77,2 se liberalizó el 01/12/2018.
- La autopista AP-4 y el tramo de la AP-7 entre el PK 257,25 y el PK 676,3 se liberalizaron el 01/01/2020.
- La autopista AP-2, el tramo de la AP-7 entre el PK 0 y el PK 257,25, el tramo de la C-32 entre el PK 84,29 y el PK 134,735 y el tramo de la C-33 entre el PK 76,745 y el PK 90,811 se liberalizaron el 01/09/2021.

Consecuentemente:

- El primer trienio se calcula del 01/12/2015 al 30/11/2018, correspondientes a 36 meses naturales consecutivos en los que todos los tramos analizados estaban sujetos a peaje. En las tablas, por simplificar, se ha adoptado la notación 2016-2018.

[11] A modo de ejemplo, el tramo liberalizado de la C-33 tiene 14km de longitud.

- El segundo trienio se calcula del 01/01/2019 al 31/12/2021, periodo que incluye las sucesivas fechas en las que se fueron liberalizando los peajes. Además, parte de este periodo estuvo influenciado por las restricciones a la movilidad por COVID-19 y por el progresivo trasvase de tráfico hacia las vías liberalizadas.
- El tercer trienio se calcula del 01/01/2022 al 31/12/2024, correspondiente a los últimos 36 meses naturales consecutivos en los que ninguno de los tramos analizados estaba sujeto a peaje.

Anexo II: Glosario

A los efectos del presente informe se adoptan las siguientes definiciones:

Siniestro mortal: Siniestro de circulación en el que al menos una persona ha resultado fallecida en las 24 horas siguientes al siniestro.

Siniestro grave: Siniestro de circulación en el que al menos una persona ha resultado herida hospitalizada.

Persona fallecida: Persona que a consecuencia del siniestro fallece en las 24 horas siguientes al siniestro.

Persona herida hospitalizada: Toda persona que, como consecuencia de un siniestro de circulación, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, siempre que no le sea aplicable la definición de persona fallecida establecida anteriormente.

PK: Acrónimo habitualmente empleado para definir el Punto Kilométrico, el cual determina la medida longitudinal del eje de los viales, sirviendo de referencia para identificar la posición geográfica en cada una de las vías o tramos de carretera.

Anexo III: Relación de tablas y gráficas

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad. Desagregación según tipo de vía interurbana. 8
Tabla 2: Evolución de la longitud de vías interurbanas. Desagregación según tipo de vía interurbana. España, 2016-2024. 9
Tabla 3: Ratios de siniestralidad por cada 100 km de vía. Desagregación según tipo de vía interurbana. 11
Tabla 4: Siniestros mortales y/o graves registrados en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. 12
Tabla 5: Personas fallecidas en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. 13
Tabla 6: Personas heridas hospitalizadas en diferentes tramos de autopistas liberalizadas. 13
Tabla 7: Principales indicadores de siniestralidad en la AP-1. 16
Tabla 8: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 246,78 y 321,45 de la N-I (tramo alternativo de la AP-1). 17
Tabla 9: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-1. 17
Tabla 10: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo seleccionado de la AP-2. 19
Tabla 11: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 340,7 y 431,0 de la N-II (primer tramo alternativo de la AP-2). 19
Tabla 12: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 431,0 y 446,0 de la A-2 (segundo tramo alternativo de la AP-2). 19
Tabla 13: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-2. 20
Tabla 14: Principales indicadores de siniestralidad en la AP-4. 21
Tabla 15: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 558,8 y 566,9 de la A-4 (primer tramo alternativo de la AP-4). 22
Tabla 16: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 566,9 y 628,0 de la N-4 (segundo tramo alternativo de la AP-4). 22
Tabla 17: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 628,0 y 656,5 de la A-4 (segundo tramo alternativo de la AP-4). 22

Tabla 18: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la AP-4. 23
Tabla 19: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 1 de la AP-7. 25
Tabla 20: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 709,0 y 779,5 de la N-II (primer tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 26
Tabla 21: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 692,0 y 709,0 de la A-2 (segundo tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 26
Tabla 22: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 40,0 y 84,0 de la C-35 (tercer tramo alternativo del subtramo 1 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 26
Tabla 23: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del primer subtramo de la AP-7. 27
Tabla 24: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 2 de la AP-7. 28
Tabla 25: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.013,5 y 1.121,5 de la N-340 (primer tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 29
Tabla 26: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.121,5 y 1.171,0 de la A-7 (segundo tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 29
Tabla 27: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 1.171,0 y 1.209,5 de la N-340 (tercer tramo alternativo del subtramo 2 de la AP-7). España, trienios 2016-2018; 2019-2021 y 2022-2024. 29
Tabla 28: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del segundo subtramo de la AP-7. 30
Tabla 29: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 3 de la AP-7. 31
Tabla 30: Principales indicadores de siniestralidad de la CV-13 (primer tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). 32
Tabla 31: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 0,0 y 42,0 de la CV-10 (segundo tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). 32

Tabla 32: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 274,0 y 293,0 de la A-7 (tercer tramo alternativo del subtramo 3 de la AP-7). 32
Tabla 33: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del tercer subtramo de la AP-7......33
Tabla 34: Principales indicadores de siniestralidad en el subtramo 4 de la AP-7. 34
Tabla 35: Principales indicadores de siniestralidad de la A-38 (primer tramo alternativo del subtramo 4 de la AP-7). 35
Tabla 36: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 122,5 y 241,0 de la N-332 (segundo tramo alternativo del subtramo 4 de la AP-7)......35
Tabla 37: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización del cuarto subtramo de la AP-7......36
Tabla 38: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo de la C-32 liberalizado....37
Tabla 39: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 632,0 y 682,0 de la N-II (tramo alternativo de la C-32). 38
Tabla 40: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la C-32......38
Tabla 41: Principales indicadores de siniestralidad en el tramo de la C-33 liberalizado....39
Tabla 42: Principales indicadores de siniestralidad entre los PK 0,0 y 15,0 de la C-17 (tramo alternativo de la C-33)......40
Tabla 43: Principales indicadores de siniestralidad acumulados en el proceso de liberalización de la C-33......40

Imagen 1. Parte del tramo de la AP-2 liberalizado (naranja) y parte de los tramos alternativos: N-II (color amarillo), la N-240 (color azul) y la C-51 (color verde). El recuadro negro se amplía en la Imagen 2. 14
Imagen 2. Ampliación de la Imagen 1. Se muestra parte del tramo de la AP-2 liberalizado (naranja) y parte de los tramos alternativos: A-27 (color rosa); N-240 (color azul) y la C-51 (color verde)......15
Imagen 3. Tramo de la AP-1 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la N-I (naranja).....16
Imagen 4. Tramo de la AP-2 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (naranja); A-2 (rosa); N-240 (amarillo) y C-51 (marrón)......18
Imagen 5. Conexión entre la AP-2 y la A-2......18
Imagen 6. Tramo de la AP-4 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-4 (naranja); A-4 (rosa). 21
Imagen 7. Tramo de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (ocre); A-2 (gris); C-35 (lila); N-340 (amarillo, parte del cual se transforma en autovía A-7); CV-10 y CV-13 (marrón); A-7 (verde); A-38 (rosa); N-332 (rojo). 24
Imagen 8. Tramo 1 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-II (ocre); A-2 (gris) y C-35 (lila). 25
Imagen 9. Tramo 2 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: N-340 (amarillo); A-7 (amarillo punteado)......28
Imagen 10. Tramo 3 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: CV-13 y CV-10 (marrón); A-7 (verde). 31
Imagen 11. Tramo 4 de la AP-7 liberalizado (azul) y tramos alternativos: A-38 (rosa); N-332 (rojo). 34
Imagen 12. Tramo de la C-32 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la N-II (rojo)......37
Imagen 13. Tramo de la C-33 liberalizado (azul) y tramo alternativo de la C-17 (rojo)......39

Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid