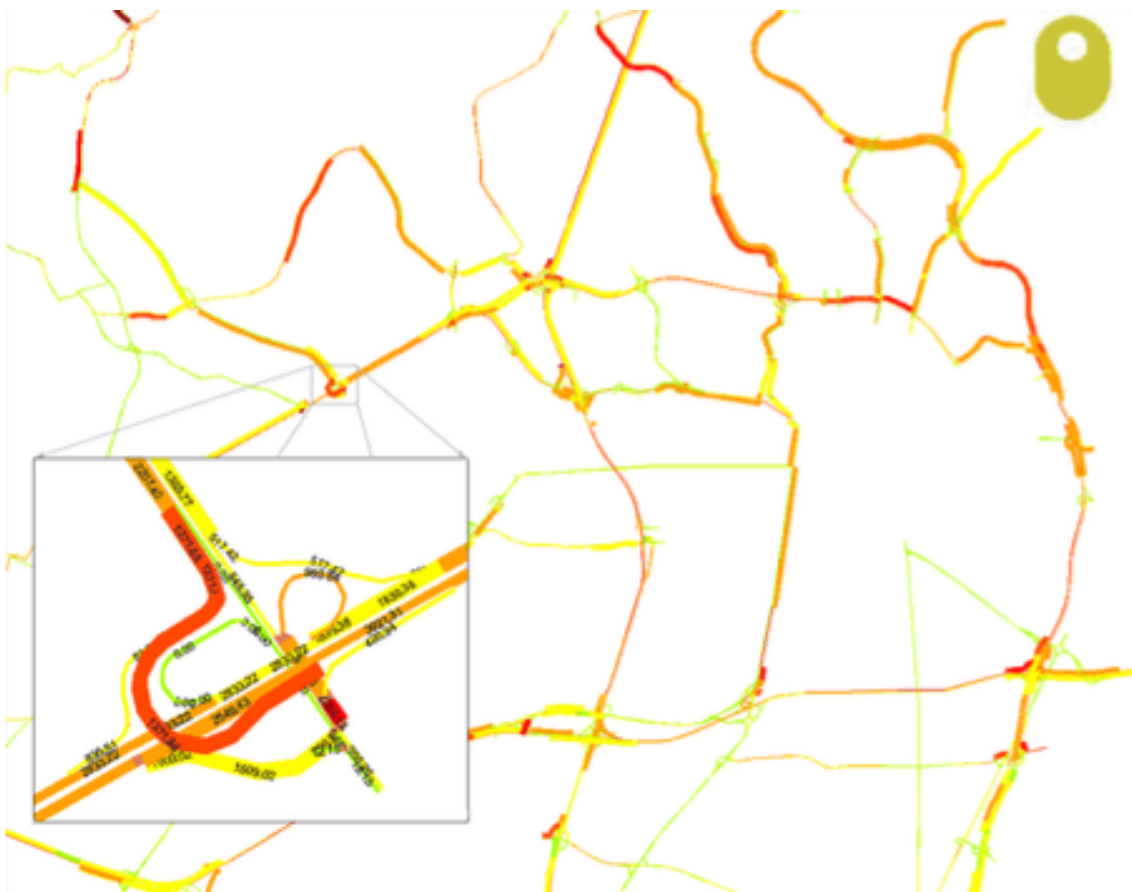


'Due Diligence' técnico sobre IMD y previsiones de crecimiento de varias autopistas de peajes en España

LOCALIZACIÓN	España	DETALLES	<ul style="list-style-type: none">• Matrices O/D• Preferencias declaradas• Modelo multimodal• Evolución demográfica• Evolución del PIB, IPI, empleo y renta per cápita• Evolución del índice de motorización
CLIENTE	RREEF		
FECHA	2011		
MERCADO	Concesiones		



RREEF Infraestructure, filial de infraestructuras del Deutsche Bank Asset Management, solicitó un

informe de evaluación sobre el estudio de tráfico en las autopistas de peaje gestionadas por Itinere.

El objeto del informe fue evaluar el estudio de *Actualización de previsiones de tráfico en autopistas*, ayudando a entender e interpretar las predicciones futuras, corregir desviaciones y anticipar cambios en el macroentorno que puedan alterar la movilidad en el entorno de estudio.

Para ello se han realizado los siguientes trabajos:

- Análisis exhaustivo del documento de previsiones de tráfico ;
- Comparación de datos ofrecidos por el estudio con las bases de datos de tráfico en las autopistas de peaje;
- Revisión de ecuaciones de predicción futura separando por IMD total, IMD ligeros e IMD pesados;
- Breve diagnóstico de evolución de tráfico en las autopistas de peaje afectadas por la entrada en funcionamiento del AVE en corredores paralelos.

El desarrollo de las etapas que se han tratado para llevar a cabo la metodología a seguir se explica en varias fases:

En primer lugar se realizó una hipótesis de cálculos de las ecuaciones de regresión utilizadas por ETT en su informe, basándose en la tabla de valores del PIB elaborada en su documento y obteniendo así las Intensidades Medias Diarias del total de vehículos, desglosado también en vehículos ligeros y pesados. De esta forma se establecen las variaciones de intensidades respecto al año anterior.

De forma análoga al anterior punto, se desarrolló una segunda hipótesis, usando la misma metodología de ecuaciones de regresión, para obtener la misma serie de valores pero con los datos de PIB aportados por RREEF. Hay que destacar que este cálculo se ha prolongado hasta el año 2030.

Una vez obtenidas las intensidades de tráfico y sus porcentajes de variación para cada autopista, se les imputó el impacto del AVE a aquellas donde va a afectar: AP-9 (2013), AP-66 (2015) y AP-1 (2014).

Se han investigado escenarios similares, como la afección del AVE Madrid-Valladolid sobre la AP-6, donde se produjo un descenso del 17.60% o el AVE Madrid-Barcelona sobre la AP-2 con un 13.32%. Tomando como base esta observación se aplicó como valor de impacto un 13%, de forma que se contempla el caso más conservador.

Con los datos obtenidos, tanto los mostrados como porcentajes de variación como los valores absolutos de IMD, se crearon una serie de tablas de comparación de hipótesis, donde queda reflejado los datos en los que la precisión de RREEF está por debajo de la previsión de ETT.

Con los datos obtenidos se realizó una diferencia final de previsiones, por autopista y por año, realizándose un promedio entre los años 2010 y 2019, logrando así un cómputo definitivo para cada carretera.

Por otro lado se contruyó una tabla de comparativa de conclusiones de las afecciones a cada una de las autopistas, con argumentos sobre la captación o pérdida para cada caso.

