



Comisión
Nacional
de Energía

**SUPERVISION DEL MERCADO
ESPAÑOL DE DISTRIBUCIÓN
MINORISTA DE CARBURANTES A
VEHÍCULOS EN AUTOPISTAS DE
PEAJE:
AUTOPISTA DEL MEDITERRANEO
(AP-7)**

11 de noviembre de 2010

INDICE

1	OBJETO.....	2
2	CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE CARBURANTES EN AUTOPISTAS DE PEAJE	3
3	AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO (AP-7)	5
4	ANÁLISIS DE PRECIOS.....	19
	<i>4.1 Tramo I: La Junquera-Barcelona</i>	<i>21</i>
	<i>4.2 Tramo III: Barcelona-Tarragona.....</i>	<i>25</i>
	<i>4.3 Tramo IV: Tarragona-Valencia.....</i>	<i>28</i>
	<i>4.4 Tramo V: Valencia-Alicante</i>	<i>31</i>
	<i>4.5 Tramo IX: Málaga-Estepona</i>	<i>32</i>
	<i>4.6 Comparativa de precios entre los distintos tramos analizados</i>	<i>34</i>
	<i>4.7 Conclusiones</i>	<i>39</i>
5	ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS PRECIOS EN LA AP-7 CON LAS MEDIAS AUTONÓMICAS	41
	<i>5.1 Comunidad Autónoma de Cataluña.....</i>	<i>42</i>
	<i>5.2 Comunidad Valenciana.....</i>	<i>43</i>
	<i>5.3 Comunidad Autónoma de Andalucía</i>	<i>44</i>
	<i>5.4 Conclusiones</i>	<i>45</i>
6	MEDIDAS SOBRE INSTALACIONES DE SUMINISTRO A VEHÍCULOS EN AUTOPISTAS DE PEAJE.....	46
	<i>6.1 Medidas introducidas hasta la fecha en relación con las instalaciones de suministro a vehículos en autopistas de peaje.....</i>	<i>46</i>
	<i>6.2 Afcción de las medidas introducidas sobre el grado de concentración por suministrador y la competencia en precios</i>	<i>48</i>
	<i>6.3 Medidas propuestas.....</i>	<i>52</i>
	<i>6.4 Conclusiones</i>	<i>55</i>

1 OBJETO

El presente informe tiene por objeto analizar el mercado de distribución minorista de carburantes de automoción en instalaciones de suministro a vehículos sitas en autopistas de peaje, focalizándose, en concreto, sobre la autopista AP-7 (autopista del Mediterráneo).

A tal efecto, en primer lugar, se identifican y presentan las características diferenciales de este mercado respecto al de la distribución minorista a través de estaciones de servicio¹ no ubicadas en este tipo de carreteras.

En segundo lugar, se realiza una descripción detallada de la autopista AP-7, objeto de estudio, una de las autopistas de peaje actualmente en explotación integrada en la Red de Carreteras del Estado, detallándose para cada uno de los tramos que la componen su sociedad concesionaria, longitud, intensidad media diaria e instalaciones de suministro ubicadas en sus correspondientes áreas de servicio, con identificación del operador al por mayor que realiza el suministro de productos petrolíferos a las mismas, junto con otros datos censales e identificativos de las instalaciones.

En tercer lugar, tras este análisis descriptivo individualizado de cada tramo se efectúa un análisis de los precios aplicados durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010 en una serie de trayectos representativos, al objeto de extraer, entre otras, conclusiones sobre el nivel de competencia y sobre la posición relativa de estos precios en relación a las correspondientes medias autonómicas.

En cuarto lugar, de forma complementaria a este informe y como consecuencia de una petición del Consejo de Administración de la CNE, se exponen las medidas introducidas hasta la fecha sobre la adjudicación de instalaciones de suministro a vehículos en áreas de servicio en autopistas de peaje, en base a la normativa vigente sobre el régimen regulador del otorgamiento de concesiones para la construcción y explotación de la Red de Carreteras del Estado, así como las medidas referentes a la instalación de carteles informativos en las autopistas y al régimen de distancias entre áreas de servicio.

¹ A lo largo de este informe se emplearán indistintamente los términos instalaciones de suministro de carburantes a vehículos y estaciones de servicio.

Finalmente, tras el análisis de la afección de todas estas disposiciones sobre el grado de concentración por suministrador y la competencia en precios, se proponen una serie de medidas al objeto de fomentar la competencia en el mercado de distribución minorista de carburantes en instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje.

2 CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE CARBURANTES EN AUTOPISTAS DE PEAJE

Según la Comisión Europea², el mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje presenta características diferenciales respecto al de la distribución minorista fuera de ellas, siendo posible considerar, en determinados países (como es el caso de España), la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje como un mercado de producto independiente, en función de una serie de condiciones diferenciales que en ellas concurren.

En este sentido, la diferencia de precios entre las estaciones de servicio en autopistas de peaje y fuera de ellas no sería sostenible, a juicio de la Comisión, si las primeras entrasen en competencia real con las segundas. En efecto, si el consumidor tuviese la oportunidad real de elegir entre las dos alternativas, los precios se alinearían en un precio único de mercado, que reflejaría tanto la oferta de las estaciones de servicio en autopistas de peaje como fuera de ellas.

Según la Comisión, la demanda de carburantes en autopistas de peaje parece responder a parámetros diferentes. Se trata de una demanda cautiva, ya que los automovilistas que viajan por las autopistas de peaje no suelen estar familiarizados con la zona por la que viajan y, por consiguiente, la posibilidad de dejar la autopista para repostar en una estación de servicio externa es muy limitada. El factor tiempo es también importante, ya que los automovilistas eligen transitar por las autopistas de peaje por razones de velocidad (además de por los

² Decisiones de la Comisión Europea, referentes a operaciones de concentración, de fechas 29 de septiembre de 1999 (M.1383, Exxon/Mobil), 9 de febrero de 2000 (M.1628, TotalFina/Elf), 24 de abril de 2007 (M.4723, ENI/Exxon Mobil) y 21 de mayo de 2010 (M.5781, Total Holdings Europe SAS/ERG SPA/JV), entre otras.

servicios que encuentran en ellas). Como consecuencia, hay una menor sensibilidad de los consumidores al precio de los carburantes.

El hecho de pagar un peaje refuerza la reticencia del automovilista a perder el tiempo en la búsqueda de una estación de servicio más barata fuera de estas vías. Además, en las autopistas de peaje la demanda es más estacional, dado que una gran parte de las ventas se realiza en los períodos vacacionales.

En cuanto a la oferta, en los mercados analizados los operadores con estaciones de servicio en autopistas de peaje son, en su mayoría, compañías con capacidad de refino verticalmente integradas, que venden sus productos a través de su propia red de estaciones de servicio. Son, a la vez, propietarios y explotadores de las estaciones de servicio sobre las autopistas de peaje (vínculo COCO), ejerciendo un control absoluto y centralizado de la política comercial de sus instalaciones en lo que concierne a la venta de carburantes.

También las condiciones de entrada a este mercado, a juicio de la Comisión, son sensiblemente diferentes a las del mercado fuera de autopistas, dado que para la explotación de las instalaciones ubicadas en las áreas de servicio de las autopistas se precisa un título de habilitación otorgado por la sociedad concesionaria de la propia autopista en función de la capacidad del candidato para responder a un pliego de condiciones. Asimismo, existen, a juicio de la Comisión, determinadas barreras de entrada a este mercado que dificultan la participación de determinados operadores petrolíferos:

- La construcción de una nueva estación de servicio en una autopista de peaje requiere una mayor inversión que la realizada fuera de las autopistas.
- El proceso para la concesión de una estación de servicio en una autopista de peaje lleva más tiempo que en otros emplazamientos.
- Existe un mayor grado de regulación sobre los servicios que se prestan en la instalación, así como sobre la distancia entre áreas de servicio.

En función de todas estas circunstancias diferenciales, la venta de carburantes en instalaciones de suministro a vehículos en autopistas de peaje está marcada, según la Comisión, por un déficit de competencia entre operadores. Prácticamente el único parámetro de competencia a disposición de los actores, según la Comisión, es el precio. Pero dado el

similar grado de integración vertical de los operadores (con una estructura de costes muy parecida entre ellos y fácilmente identificables) y el elevado grado de transparencia en precios (que permite anticipar y reaccionar a las acciones de los competidores), existe una escasa motivación para competir, atenuada aún más por la inelasticidad de la demanda al coste de los carburantes.

A su vez, la oferta está muy concentrada y las posibilidades de entrada de nuevos competidores se limitan a la renovación (poco usual) de las concesiones de áreas de servicio o a la construcción de nuevos tramos de autopistas³.

En conclusión, a juicio de la Comisión Europea, la diferencia importante y persistente de los precios de los carburantes vendidos en instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje respecto a los distribuidos fuera de las autopistas⁴, vendría a confirmar la existencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje de una demanda sujeta a condiciones diferenciadas y de una oferta, marcada por un déficit de competencia entre operadores, que no se ve afectada por la oferta del mercado fuera de autopistas.

3 AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO (AP-7)

A continuación se realiza una descripción detallada de la autopista de peaje AP-7, analizándose de forma individualizada cada uno de los tramos que la conforman, los cuales son, según ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje), los que a continuación se relacionan en sentido norte-sur:

- Tramo I: La Junquera-Barcelona
- Tramo II: Montmeló-El Papiol
- Tramo III: Barcelona-Tarragona
- Tramo IV: Tarragona-Valencia

³ De hecho, la Comisión rechazó, a fin de favorecer una mayor desconcentración del mercado, una primera lista de compradores propuesta por TotalFinaElf para dar cumplimiento a una de las condiciones impuestas para la autorización de la operación de concentración, consistente en la cesión a terceros de 70 de sus estaciones de servicio ubicadas en autopistas francesas.

⁴ Los precios de los carburantes en las instalaciones de suministro ubicadas en las autopistas de peaje son superiores.

- Tramo V: Valencia-Alicante
- Tramo VI: Circunvalación de Alicante
- Tramo VII: Alicante-Cartagena
- Tramo VIII: Cartagena-Vera
- Tramo IX: Málaga-Estepona
- Tramo X: Estepona-Guadiaro

Para cada uno de los tramos mencionados se proporcionan datos relativos a su sociedad concesionaria, dependencia (estatal o autonómica), longitud e intensidad media diaria⁵. Por otro lado, se localizan en un mapa las instalaciones de suministro de carburantes ubicadas en sus áreas de servicio con indicación del operador al por mayor a cuya red pertenecen, imagen de marca y vínculo, representándose de forma gráfica la cuota de mercado de cada uno de ellos en cuanto a número de puntos de venta. Adicionalmente, se especifica si la zona en la que está posicionada cada estación de servicio está sujeta o no a peaje.

⁵ La Intensidad Media Diaria (IMD) refleja el número medio de vehículos que pasan por las estaciones de peaje y se obtiene (según metodología del Ministerio de Fomento) dividiendo los vehículos-kilómetro entre los kilómetros-día en servicio de la autopista. Los vehículos-kilómetro se definen como la magnitud que indica la suma total de los kilómetros recorridos por todos los vehículos que utilizan la autopista correspondiente.

Las IMD de los tramos de la autopista AP-7 cuyas concesionarias pertenecen al grupo ABERTIS se han obtenido del informe anual de resultados de la citada compañía, estando todas ellas referidas al año 2009. Por su parte, las IMD del resto de tramos, todas ellas relativas al año 2008, se han extraído del Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento del ejercicio 2008 (último disponible a la fecha de la elaboración de este informe).

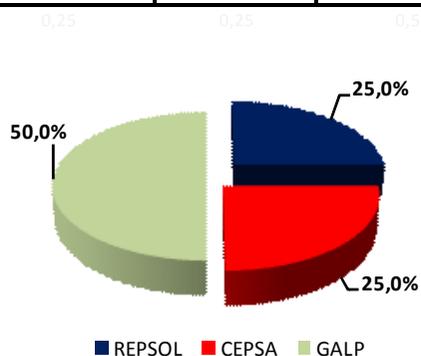
Tramo I: La Junquera-Barcelona

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CAT31.513	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	La Junquera	AP-7	7	COCO
CAT31515	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	La Junquera	AP-7	7	COCO
CAT31627	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Garrigas	AP-7	35	COCO
CATRES-02399/95	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Garrigas	AP-7	35	COCO
CAT17/10547	D	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Riudellots de la Selva	AP-7	70,5	COCO
CAT17/10548	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Aiguaviva	AP-7	70,5	COCO
CAT15737	I	GRUPO REPSOL	REPSOL	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Maçanet de la Selva	AP-7	86	COCO
CAT1710077	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	La Junquera-Barcelona	SI	Gerona	Maçanet de la Selva	AP-7	86	COCO
CATRES-41-541/95	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Barcelona	Llinars del Vallès	AP-7	117	COCO
CATRES-41-542/95	D	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Barcelona	Llinars del Vallès	AP-7	117	COCO
CATRES-40-617/95	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	La Junquera-Barcelona	SI	Barcelona	Montcada i Reixac	C-33	82,5	COCO
CAT15734	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	La Junquera-Barcelona	SI	Barcelona	Montcada i Reixac	C-33	82,5	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	150,04
Dependencia	AP-7 (Estatal) C-33 (Autonómica)
Concesionaria	Acesa (Abertis)
Nº EESS	12
Nº Operadores	3
IMD 2009	46.562

Nº Instalaciones		
REPSOL	CEPSA	GALP
3	3	6



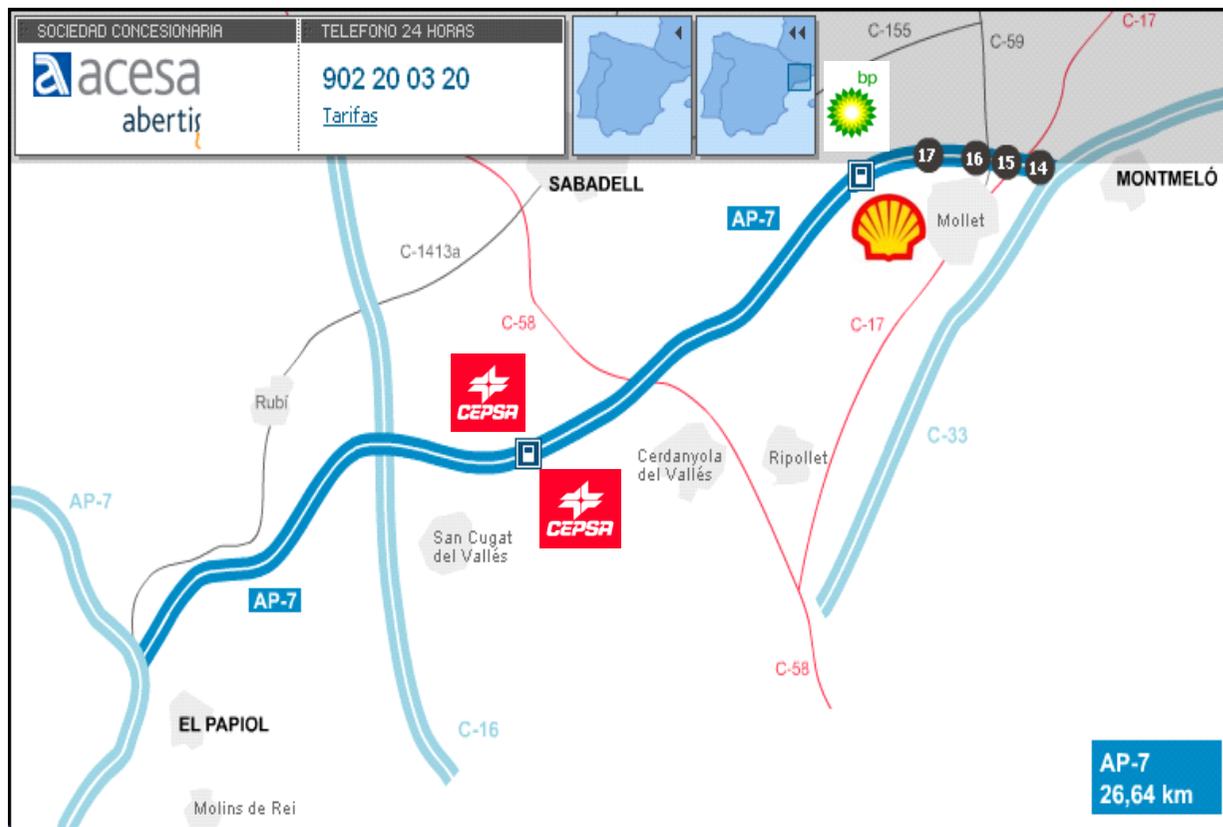
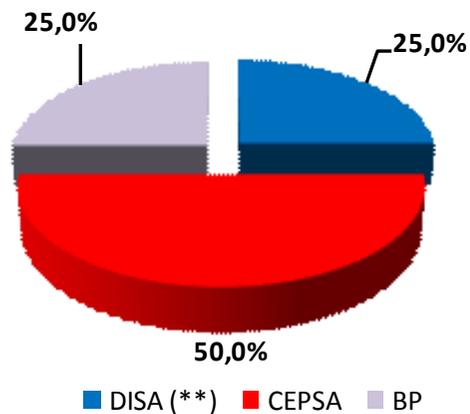
Tramo II: Montmeló-El Papiol

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CAT31714	I	DISA PENINSULA	SHELL	Montmeló-El Papiol	NO	Barcelona	Santa Perpètua de Mogoda	AP-7	144	CODO/VF
CAT31715	D	BP OIL ESPAÑA	BP	Montmeló-El Papiol	NO	Barcelona	Santa Perpètua de Mogoda	AP-7	144	CODO/VF
CAT31563	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Montmeló-El Papiol	NO	Barcelona	Cerdanyola del Vallés	AP-7	151	COCO
CAT31564	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Montmeló-El Papiol	NO	Barcelona	Cerdanyola del Vallés	AP-7	151	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	26,64
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Acesa (Abertis)
Nº EESS	4
Nº Operadores	3
IMD	No disponible

Nº Instalaciones		
DISA (**)	CEPSA	BP
1	2	1



** : DISA comercializa sus productos bajo la imagen de marca Shell

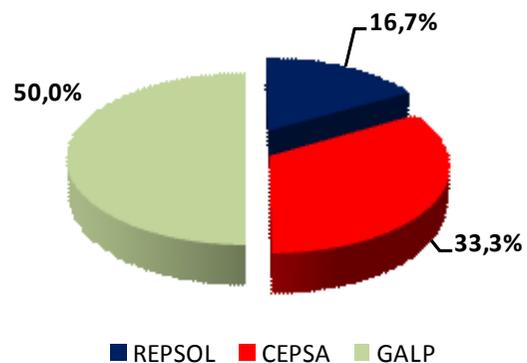
Tramo III: Barcelona-Tarragona

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CATRES-40-685/95	D	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	Barcelona-Tarragona	NO	Barcelona	Castellbisbal	AP-7	165,5	COCO
CATRES-40686/95	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Barcelona-Tarragona	NO	Barcelona	Castellbisbal	AP-7	165,5	COCO
CAT31624	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	Barcelona-Tarragona	SI	Tarragona	Sant Jaume dels Domenys	AP-7	208	COCO
CATRES-12-500/95	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	Barcelona-Tarragona	SI	Tarragona	Arboç (L')	AP-7	208	COCO
CATRES-21-722/95	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	Barcelona-Tarragona	NO	Tarragona	Altafulla	AP-7	237	COCO
CATRES-36495/95	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Barcelona-Tarragona	NO	Tarragona	Altafulla	AP-7	237	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	100,36
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Acesa (Abertis)
Nº EESS	6
Nº Operadores	3
IMD 2009	54.446

Nº Instalaciones		
REPSOL	CEPSA	GALP
1	2	3



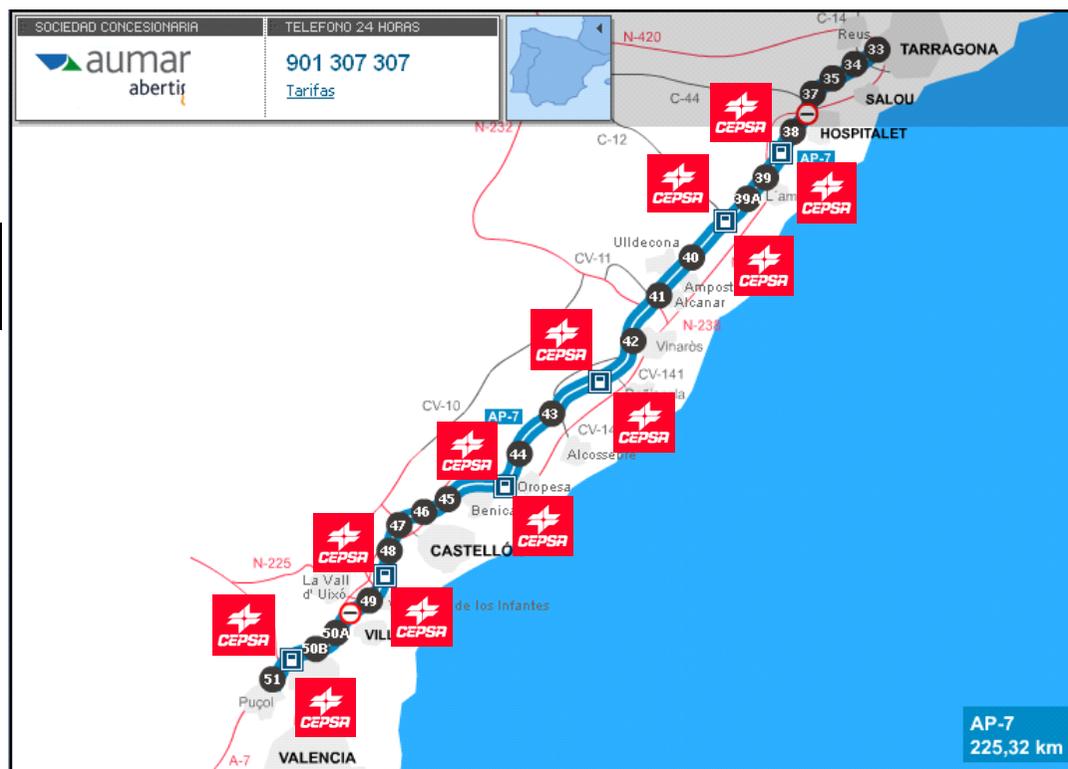
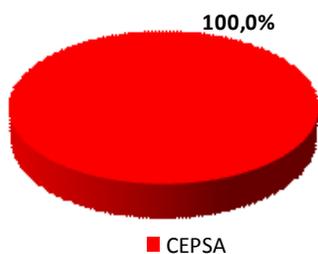
Tramo IV: Tarragona-Valencia

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CATRES-08515/95	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Tarragona	l'Hospitalet de l'Infant	AP-7	283	COCO
CATRES-08518/95	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Tarragona	l'Hospitalet de l'Infant	AP-7	283	COCO
CAT31546	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Tarragona	Aldea (L')	AP-7	317	COCO
CAT31547	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Tarragona	Aldea (L')	AP-7	317	COCO
CVA12/11876	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Benicarló	AP-7	358,2	COCO
CVA31538	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Benicarló	AP-7	358,2	COCO
CVA31586	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Cabanes	AP-7	404	COCO
CVA12/12065	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Cabanes	AP-7	404	COCO
CVA31457	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Burriana	AP-7	445	COCO
CVA12/10994	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	SI	Castellón	Burriana	AP-7	445	COCO
CVA46-60641	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	NO	Valencia	Sagunto	AP-7	479,5	COCO
CVA11386	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Tarragona-Valencia	NO	Valencia	Sagunto	AP-7	479,5	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	225,32
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Aumar (Abertis)
Nº EESS	12
Nº Operadores	1
IMD 2009	19.749

Nº Instalaciones	
CEPSA	12



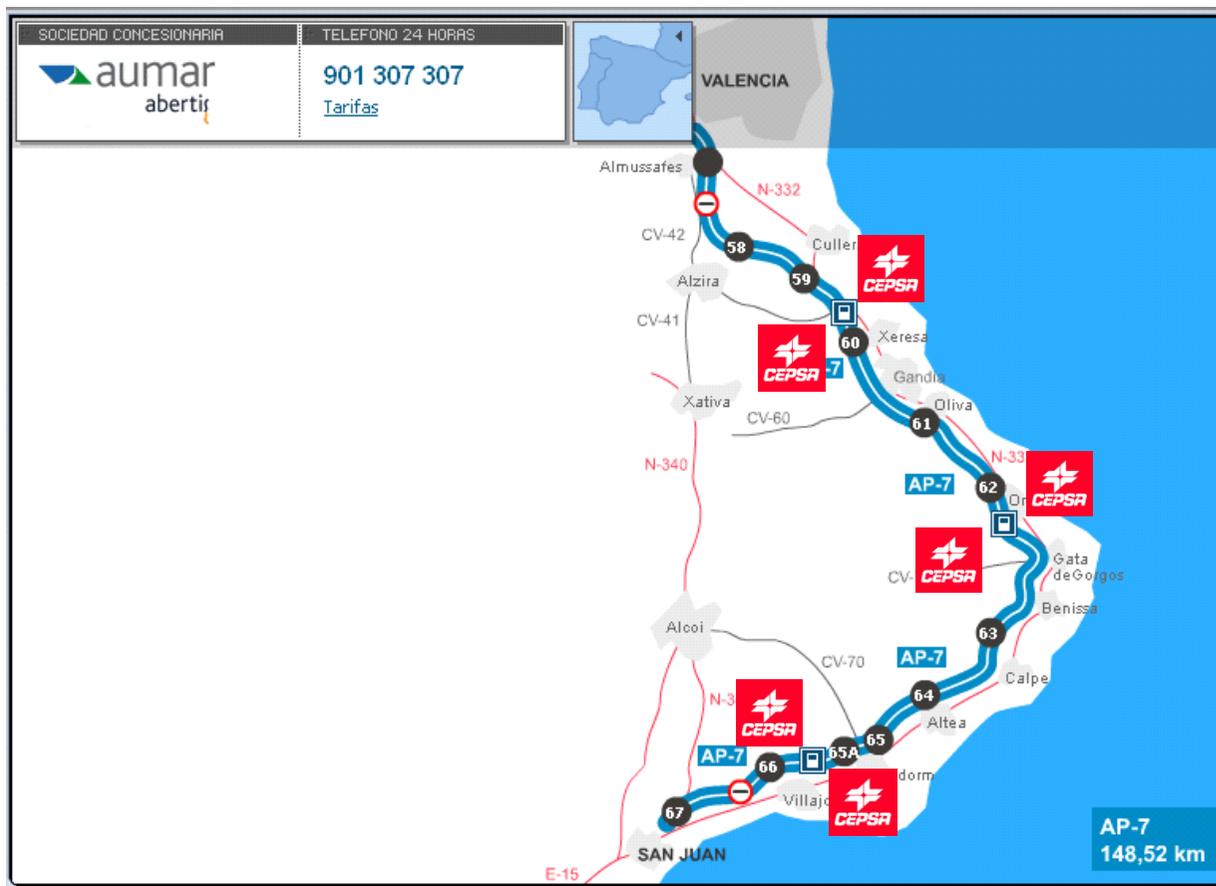
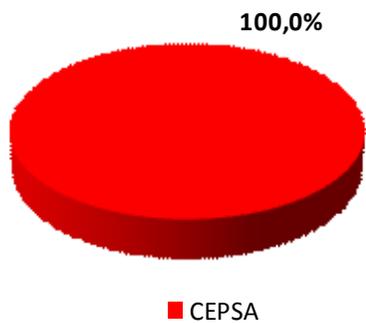
Tramo V: Valencia-Alicante

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CVA31495	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Valencia	Xeraco	AP-7	570	COCO
CVA31496	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Valencia	Xeraco	AP-7	570	COCO
CVA03/37342	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Alicante	Pedreguer	AP-7	613,2	COCO
CVA31757	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Alicante	Pedreguer	AP-7	613,2	COCO
CVA03/27864	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Alicante	Villajoyosa	AP-7	655,4	COCO
CVA31480	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Valencia-Alicante	SI	Alicante	Villajoyosa	AP-7	655,4	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	148,52
Dependencia	Estatad
Concesionaria	Aumar (Abertis)
Nº EESS	6
Nº Operadores	1
IMD 2009	22.928

Nº Instalaciones	
CEPSA	6



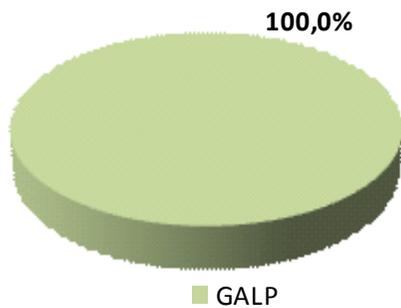
Tramo VI: Circunvalación de Alicante

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CVA03/63673	D	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	Circunvalación Alicante	SI	Alicante	Agost	AP-7	696	COCO
CVA03/63674	I	GALP DISTRIBUCIÓN	GALP	Circunvalación Alicante	SI	Alicante	Agost	AP-7	696	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	33,2
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Ciralsa
Nº EESS	2
Nº Operadores	1
IMD 2008	9.981

Nº Instalaciones	
GALP	
2	



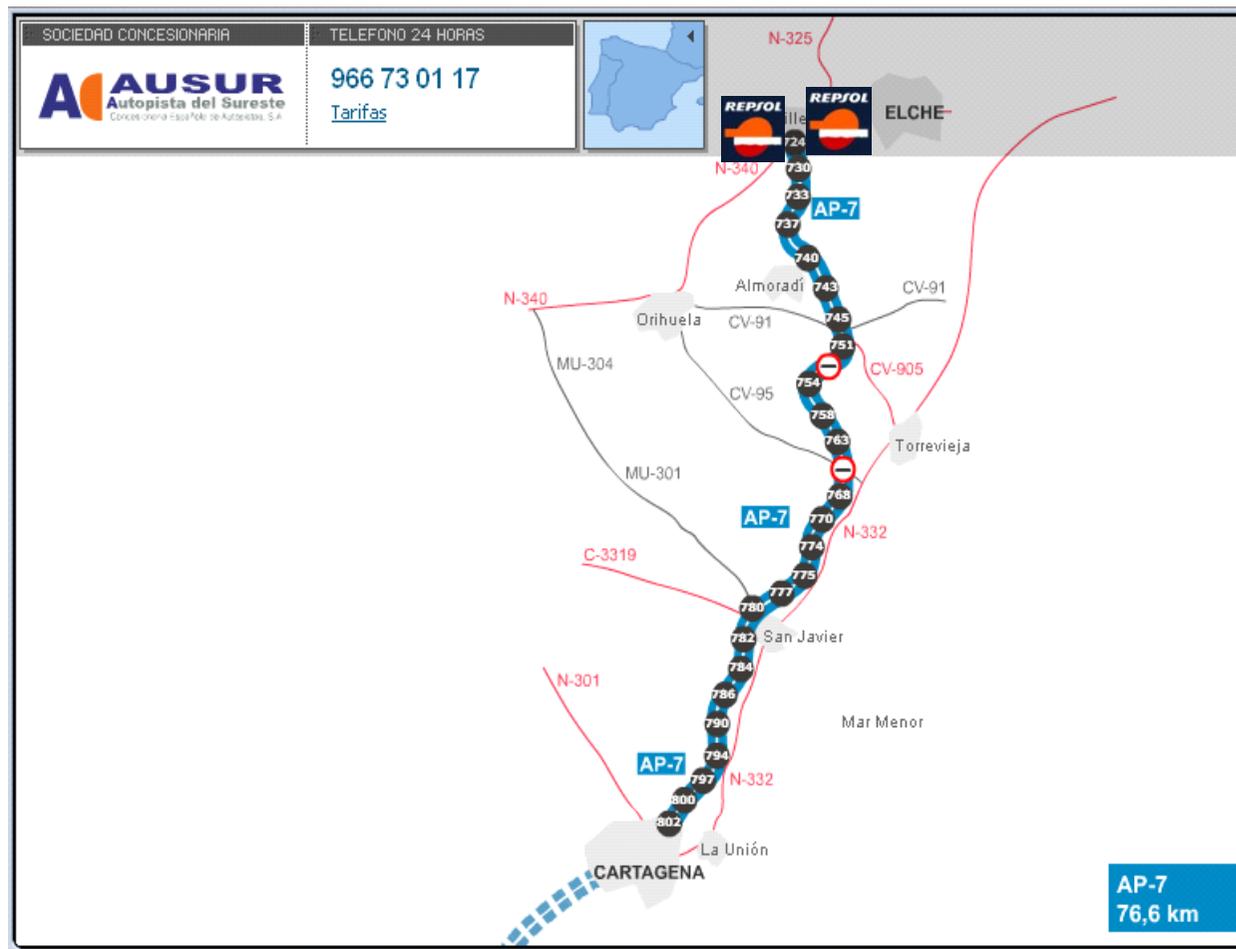
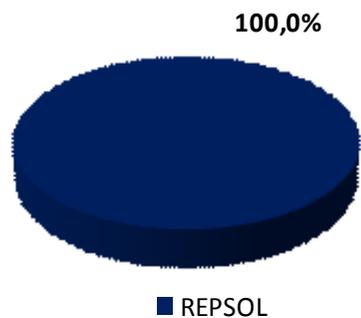
Tramo VII: Alicante-Cartagena

Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
CVA96636	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	Alicante-Cartagena	NO	ALICANTE	Crevillent	AP-7	728	COCO
CVA96637	I	GRUPO REPSOL	REPSOL	Alicante-Cartagena	NO	ALICANTE	Crevillent	AP-7	728	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

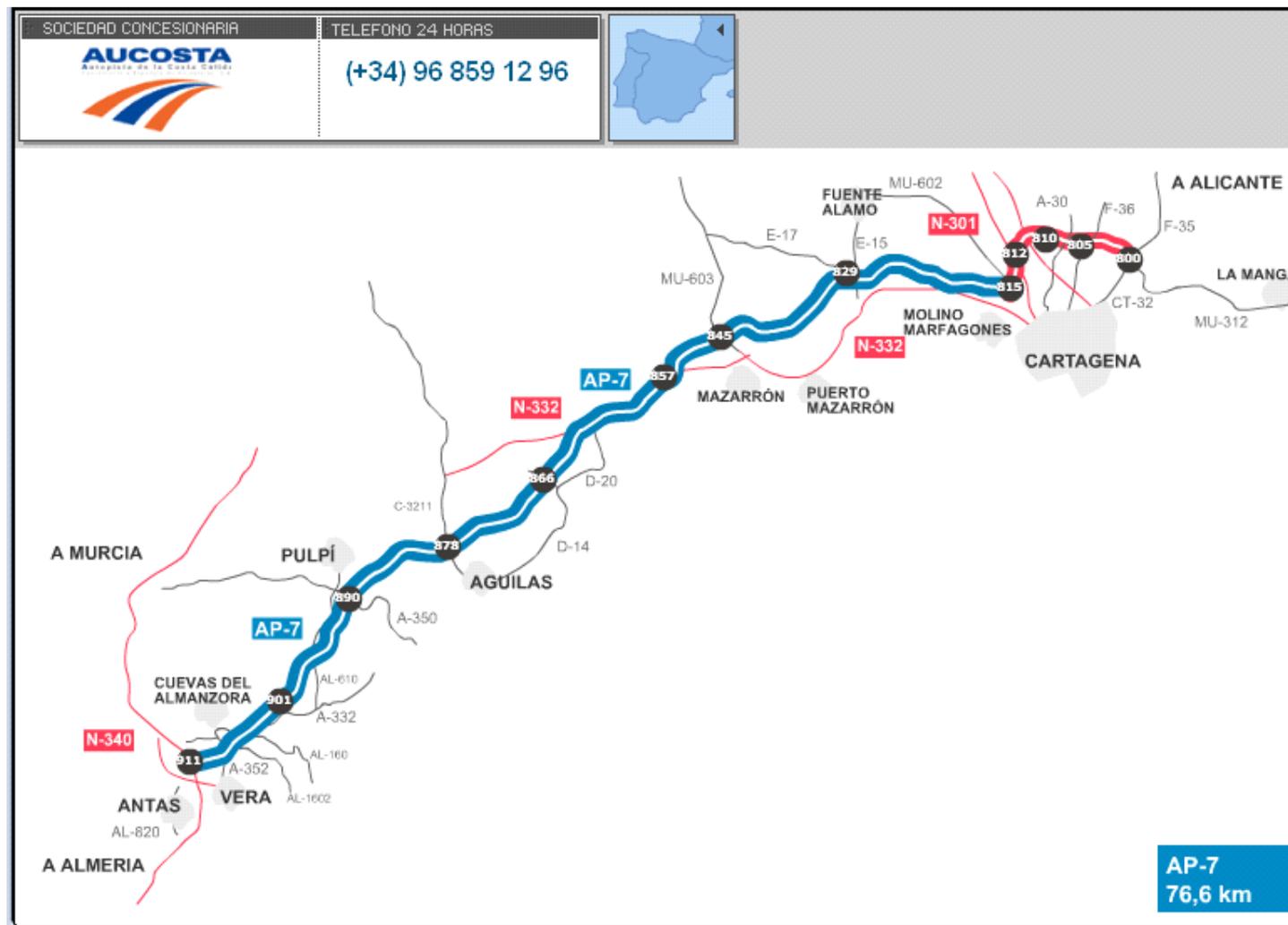
Km	76,6
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Ausur
Nº EESS	2
Nº Operadores	1
IMD 2008	18.625

Nº Instalaciones	
REPSOL	2



Tramo VIII: Cartagena-Vera

Km	76,6
Dependencia	Estatad
Concesionaria	Aucosta
Nº EESS	0
Nº Operadores	0
IMD 2008	2.418



Tramo IX: Málaga-Estepona

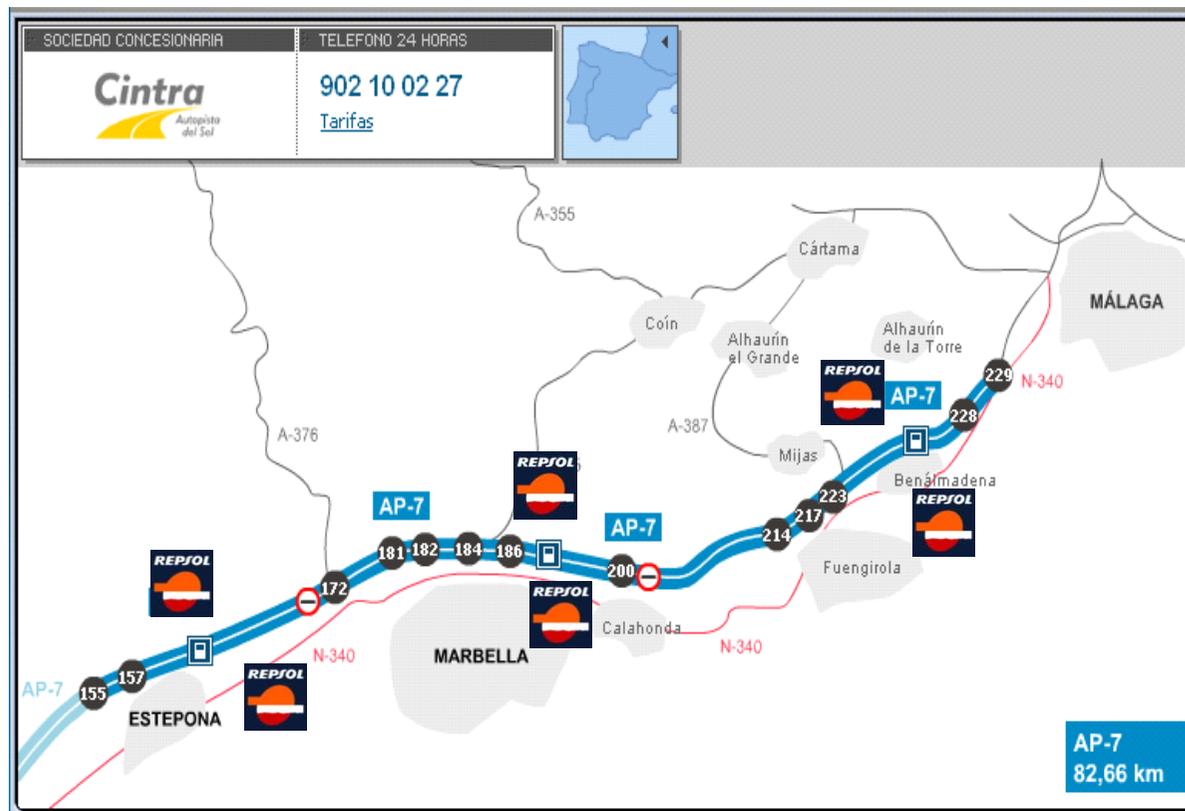
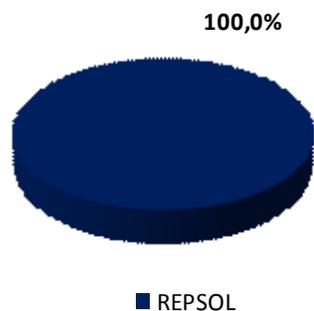
Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
AND96321	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	NO	Málaga	Torremolinos	AP-7	224	COCO
AND96322	I	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	NO	Málaga	Torremolinos	AP-7	224	COCO
AND96345	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	SI	Málaga	Marbella	AP-7	187	COCO
AND96346	I	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	SI	Málaga	Marbella	AP-7	187	COCO
AND96328	D	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	SI	Málaga	Estepona	AP-7	161	COCO
AND96329	I	GRUPO REPSOL	REPSOL	Málaga-Estepona	SI	Málaga	Estepona	AP-7	161	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	82,66
Dependencia	Estatal
Concesionaria	Cintra
Nº EESS	6
Nº Operadores	1
IMD 2008 (**)	18.175

(**) IMD correspondiente al tramo Málaga-Estepona-Guadiaro

Nº Instalaciones	
REPSOL	6



Tramo X: Estepona-Guadiaro

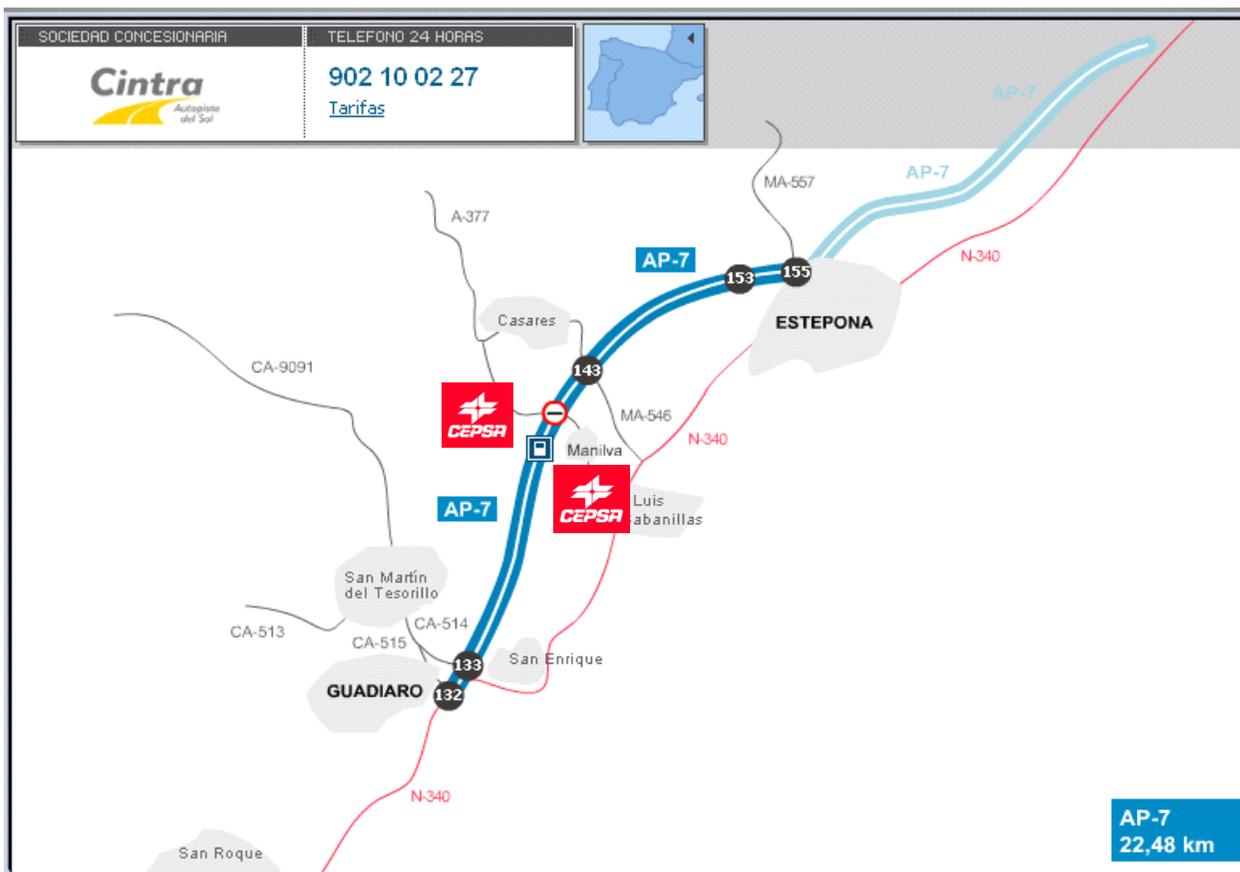
Nº registro MITyC	Margen (*)	Operador	Rótulo	Tramo	Peaje	Provincia	Localidad	Autopista	PK	Gestión
AND29100214	D	GRUPO CEPSA	CEPSA	Estepona-Guadiaro	SI	Málaga	Manilva	AP-7	138,5	COCO
AND29100215	I	GRUPO CEPSA	CEPSA	Estepona-Guadiaro	SI	Málaga	Manilva	AP-7	138,5	COCO

*: D (margen derecho); I(margen izquierdo)

Km	22,48
Dependencia	Estatad
Concesionaria	Cintra
Nº EESS	2
Nº Operadores	1
IMD 2008 (**)	18.175

(**) IMD correspondiente al tramo Málaga-Estepona-Guadiaro

Nº Instalaciones
CEPSA
2



A continuación se muestra una tabla resumen con los principales parámetros competitivos de cada uno de los tramos de la autopista AP-7 que se acaban de mostrar.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado		
						%	nº EE.S.	
I: La Junquera-Barcelona	150,04	12	0,08	3	COCO	GALP	50% 6	
						REPSOL	25% 3	
						CEPSA	25% 3	
II: Montmeló-El Papiol	26,64	4	0,15	3	2 COCO y 2 CODO	CEPSA	50% 2	
						DISA	25% 1	
						BP	25% 1	
III: Barcelona-Tarragona	100,36	6	0,06	3	COCO	GALP	50% 3	
						CEPSA	33% 2	
						REPSOL	17% 1	
IV: Tarragona-Valencia	225,32	12	0,05	1	COCO	CEPSA	100% 12	
V: Valencia-Alicante	148,52	6	0,04	1	COCO	CEPSA	100% 6	
VI: Circunvalación Alicante	33,2	2	0,06	1	COCO	GALP	100% 2	
VII: Alicante-Cartagena	76,6	2	0,03	1	COCO	REPSOL	100% 2	
VIII: Cartagena-Vera	76,6	No hay ninguna estación de servicio en este tramo de la autopista						
IX: Málaga-Estepona	82,66	6	0,07	1	COCO	REPSOL	100% 6	
X: Estepona-Guadiaro	22,48	2	0,09	1	COCO	CEPSA	100% 2	
TOTAL TRAMOS	942,42	52	0,06			CEPSA	52% 27	
						REPSOL	23% 12	
						GALP	21% 11	
						BP	2% 1	
						DISA	2% 1	

En vista de todo lo anterior se extraen las siguientes conclusiones generales acerca de las instalaciones de suministro a vehículos ubicadas en la autopista de peaje AP-7:

1.- Las 52 instalaciones de suministro ubicadas en el conjunto de los 10 tramos⁶ considerados (casi 950 km de autopista) están vinculadas a operadores al por mayor

⁶ Uno de los 10 tramos, en concreto el comprendido entre Cartagena y Vera, no dispone de instalaciones de suministro a vehículos.

integrados verticalmente bajo el vínculo COCO⁷. En total son 5 los operadores presentes a lo largo de toda la autopista (REPSOL, CEPSA, BP OIL ESPAÑA, GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA y DISA PENINSULA), disponiendo 3 de ellos de capacidad de refino en territorio español. Entre todos ellos destaca CEPSA, al ostentar 27 estaciones de servicio de las 52 existentes (cuota del 52%), seguida de REPSOL Y GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA con 12 y 11 puntos de venta, respectivamente. Por su parte BP y DISA PENÍNSULA disponen, cada una, de tan sólo 1 estación de servicio en la AP-7.

2.- En tan sólo 3 de los 9 tramos con instalaciones de suministro opera más de una compañía (en concreto 3 operadores), siendo en los tres casos la cuota de mercado en cuanto a número de puntos de venta del operador con mayor presencia del 50%. En los restantes 6 tramos, el 100% de las estaciones de servicio operan bajo una misma bandera, siendo la de CEPSA la mayoritaria (3 tramos) seguida de la de REPSOL (2 tramos) y la de GALP (1 tramo).

3.- La densidad media de los 9 tramos con instalaciones de suministro a vehículos se sitúa en 0,06 estaciones de servicio/km, si bien este ratio oscila entre el 0,03 del tramo VII (Alicante-Cartagena) y el 0,15 correspondiente al tramo II (Montmeló-El Papiol). Cabe señalar que este último tramo, el de mayor densidad, es el uno de los que presenta un mayor número de operadores.

En conclusión, la autopista de peaje AP-7 se caracteriza por una escasa diversificación de suministradores de las instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, instalaciones de las que son propietarios y, a su vez, titulares de la explotación (vínculo COCO), existiendo, en gran parte de los tramos considerados, la presencia de un único operador.

⁷ Con la excepción de 2 de las 4 estaciones de servicio pertenecientes al tramo Montmeló-El Papiol, que están integradas, respectivamente, en la red de distribución de DISA PENÍNSULA y BP bajo el vínculo CODO, siendo en ambos casos el régimen de suministro en exclusiva la venta en firme.

4 ANÁLISIS DE PRECIOS

Para analizar el efecto que sobre los precios aplicados en los puntos de venta pudieran tener las características de las instalaciones de suministro ubicadas en la autopista de peaje AP-7 expuestas en el epígrafe anterior, se han analizado los precios diarios de los carburantes comercializados durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010 en las estaciones de servicio ubicadas en los siguientes tramos de la autopista:

- Tramo I: La Junquera-Barcelona
- Tramo III: Barcelona-Tarragona
- Tramo IV: Tarragona-Valencia
- Tramo V: Valencia-Alicante
- Tramo IX: Málaga-Estepona

Se han elegido estos cinco tramos por considerarse representativos de distintas tipologías de trayecto, al objeto de poder extraer conclusiones comparativas entre ellos. Así, por ejemplo, los dos primeros (tramos I y III) se caracterizan por ser de aquellos de la autopista en los que un mayor número de operadores suministran a las estaciones de servicio en ellos ubicadas (en concreto 3, CEPSA, REPSOL y GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA). Por otro lado, mientras que el tramo I es representativo de los tramos con un mayor número de estaciones de servicio (12), el tramo III lo es de los tramos con menos instalaciones (6).

Por el contrario, los tramos IV, V y IX se caracterizan por operar todas sus instalaciones bajo la misma bandera (tramos IV y V: CEPSA; tramo IX: REPSOL). De igual forma, uno de ellos es representativo de trayectos con más instalaciones y los otros dos de trayectos con menos (tramo IV: 12 estaciones de servicio; tramos V y IX: 6 estaciones de servicio).

Adicionalmente, cabe señalar que el tramo I (La Junquera-Barcelona), caracterizado por tener, al igual que el tramo III, diversidad de operadores, ya fue analizado en detalle por esta Comisión con ocasión de la elaboración del cuarto informe de supervisión del

mercado de productos petrolíferos en entornos “micro”⁸. En estos informes, orientados a revisar el comportamiento del precio aplicado en estaciones de servicio dentro de áreas geográficas reducidas, se identifican, para un determinado semestre, las estaciones de servicio que aplican los precios más altos y más bajos de cada producto y se realiza un análisis de competencia, tanto intermarca como intramarca, así como una comparativa de los niveles de precios del entorno seleccionado con las medias nacionales.

En el informe “micro” correspondiente al tramo La Junquera-Barcelona, que contempla el semestre comprendido entre el 1 de abril y el 30 de septiembre de 2007, se analizó, adicionalmente, la influencia del margen y la ubicación de las estaciones de servicio en la política de fijación de precios de cada compañía.

A continuación se muestran las principales conclusiones extraídas de los análisis de precios efectuados sobre cada uno de los tramos mencionados (tramos I, III, IV, V y IX). Los datos que han servido de base para la realización de los mismos se han obtenido a partir de la información que distintos sujetos obligados deben remitir al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden ITC/2308/2007⁹, de 25 de julio, disposición vigente desde el 1 de noviembre de 2007 y que vino a derogar a la Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril, y a la Resolución de 17 de julio de 2000¹⁰ (censo de instalaciones), que anteriormente regulaban dicha obligación de remisión de información.

⁸ Hasta la fecha se han realizado un total de 12 informes de supervisión “micro”: Vigo (Ref. Web: 56/2007), Jerez de la Frontera (69/2007), Vitoria (81/2007), autopista AP-7 La Junquera-Barcelona (15/2008), Valladolid (86/2008), autovía A-2 Guadalajara-Zaragoza (102/2008), La Coruña (112/2008), Don Benito (140/2008), Benavente (12/2009), Tarragona (135/2009), Santander (29/2010) y autovía A-1 San Sebastián de los Reyes-Aranda de Duero (49/2010).

⁹ Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

¹⁰ Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

Resolución de 17 de julio de 2000, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se dispone la información a remitir a la Dirección General de Política Energética y Minas de acuerdo con el artículo 4 del Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en mercados de bienes y servicios.

Los precios analizados¹¹ se corresponden con los precios de venta al público aplicados en aparato surtidor, antes de la aplicación de posibles descuentos, efectivos a través del uso de tarjetas de pago, puntos canjeables u otros instrumentos de aplicación de descuentos.

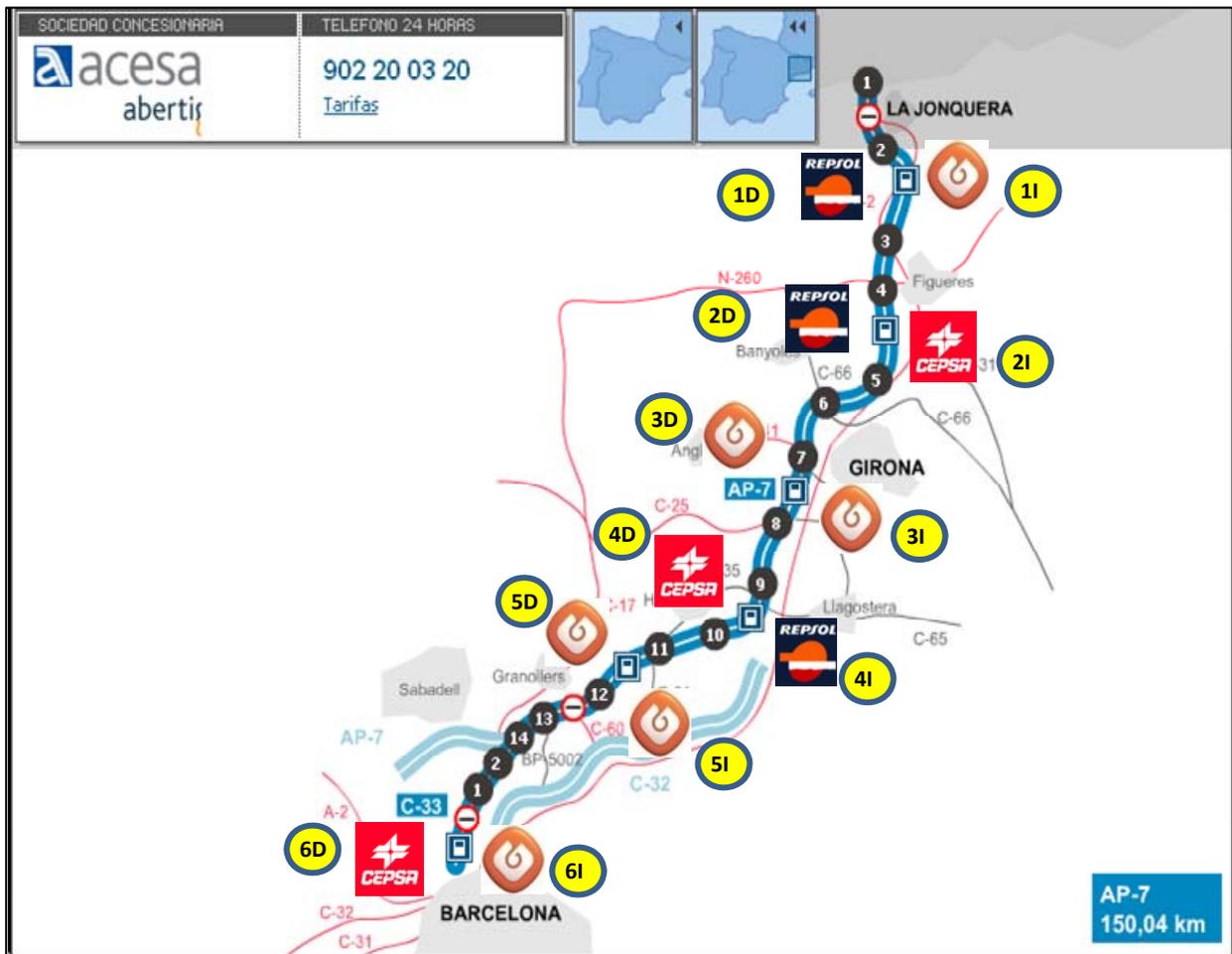
Respecto al origen de la información de precios cabe señalar que, dado que todas las estaciones de servicio analizadas son de vínculo COCO, se han empleado los precios remitidos por el operador, único sujeto obligado en estos casos a la remisión de información según lo establecido en la citada disposición normativa.

4.1 Tramo I: La Junquera-Barcelona

En el tramo de la autopista de peaje comprendido entre La Junquera y Barcelona (aproximadamente 150 km de longitud) se localizan un total de 12 instalaciones de suministro a vehículos integradas en la red de distribución de 3 operadores al por mayor bajo vínculo COCO. Mientras que 10 de ellas se sitúan en el trayecto de la AP-7 comprendido entre La Junquera y Montmeló (dependencia estatal), las 2 restantes pertenecen al recorrido de la C-33 entre Montmeló y Barcelona (dependencia autonómica). La intensidad media diaria (IMD) de ambos trayectos, según el informe anual de resultados de la sociedad concesionaria (ABERTIS), fue en el año 2009 de 46.562 vehículos.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado		
						%	nº EE.S.	
I: La Junquera-Barcelona	150,04	12	0,08	3	COCO	GALP	50%	6
						REPSOL	25%	3
						CEPSA	25%	3

¹¹ Los análisis realizados se limitan a la gasolina 95 I.O. y al gasóleo A, en atención al elevado coeficiente de correlación existente entre los precios del mencionado grado de gasolina con el de la de 98 I.O. (superior a 0,9968) y entre el del gasóleo A con el denominado "nuevo gasóleo" o gasóleo de características mejoradas (superior a 0,9998), lo que permite aplicar al precio de los carburantes no analizados las mismas conclusiones alcanzadas, con carácter general, respecto al de los carburantes en los que se centra el informe.



Del análisis efectuado sobre precios por margen y ubicación en el informe “micro” al que se ha hecho referencia anteriormente, se extrajeron las siguientes conclusiones para el semestre comprendido entre el 1 de abril y el 30 de septiembre de 2007¹²:

- Las estaciones de servicio que forman parte de la red de distribución de REPSOL (1D, 2D y 4I) aplican los mismos precios diarios, con independencia del margen y del punto kilométrico de la autopista donde se encuentran ubicadas.
- En el caso de las instalaciones pertenecientes a la red de CEPSA se observa que 2 de las 3 instalaciones analizadas, concretamente las situadas en el tramo de la autopista AP-7 (2I y 4D), aplican el mismo precio cada día, pese a encontrarse en márgenes

¹² Si bien se contó con precios para las 12 estaciones de servicio, el grado de cobertura de información individualizado por carburante no se correspondió en todas las ocasiones con el 100% de los días del semestre analizado.

opuestos y distanciadas en aproximadamente 50 km. Por su parte, la instalación restante (6D), ubicada en la autopista de dependencia autonómica C-33, aplica precios diarios distintos a los de las otras 2 estaciones de servicio durante ciertos periodos.

- En relación a las 6 instalaciones vinculadas a la red de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA (antes, AGIP ESPAÑA), si bien no existe ningún día en el que todas ellas apliquen el mismo precio, sí se registran coincidencias de precios diarios por grupos de instalaciones. El mayor número de coincidencias de precios diarios corresponde a los grupos integrados por las estaciones de servicio 5I - 6I (mismo margen y distinta ubicación) e 3D - 3I (distinto margen y misma ubicación).
- Del análisis de precios diarios por instalación se concluye que las instalaciones que más veces presentan el precio diario máximo para la gasolina 95 son 2 de las vinculadas a GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA (1I y 5D, más del 60% de los días analizados), seguidas por las 3 estaciones de servicio de CEPSA (2I, 4D y 6D, más del 50% de los días). En el caso del gasóleo A destaca otra de las estaciones de servicio de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA (3D, 39% de los días) como aquella que aplica mayormente el precio diario máximo. Respecto al precio diario mínimo, éste es establecido mayoritariamente por las 3 instalaciones de REPSOL (1D, 2D y 4I, 56% de los días) en el caso de la gasolina 95 y por una de las de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA en el del gasóleo A (1I, 48% de los días).
- En promedio del periodo analizado, los precios diarios aplicados en el total de instalaciones se diferencian en 1,91 c€/lt en el caso de la gasolina 95 y en 1,47 c€/lt en el caso del gasóleo A¹³.

Para el periodo abordado en este informe (del 1 de abril de 2009 al 31 de marzo de 2010¹⁴) se extraen las mismas conclusiones generales con las siguientes salvedades:

- Una de las instalaciones vinculadas a REPSOL, en concreto la 4I, presenta coincidencia en precios con las otras 2 del operador en tan sólo el 60% de los días (en

¹³ Valor promedio de las horquillas de fluctuación de precios diarias. La horquilla de fluctuación de precios diaria es la diferencia entre el precio máximo y mínimo del día.

¹⁴ Este análisis se ha realizado con un grado de cobertura de información del 100% (365 días con precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, para las 12 instalaciones).

vez de en el 100%). En el 40% restante, establece precios inferiores en 0,5 c€/lt para el gasóleo A y en 0,5 ó 1 c€/lt (según los días) para la gasolina 95.

- De las 6 estaciones de servicio de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA, 5 de ellas (3D, 3I, 5D, 5I y 6I) aplican los mismos precios diarios durante 312 días para el caso de la gasolina 95 y durante 332 días para el del gasóleo A. La restante instalación (1I) presenta, por lo general, precios diferenciados del resto. Cabe señalar que esta última instalación, la más próxima a la frontera con Francia en sentido de circulación norte, es la que presenta las mayores ventas de gasóleo A del conjunto de instalaciones del tramo y las segundas ventas más altas de gasolina 95.
- Las instalaciones que en más ocasiones registran el precio diario máximo, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, son las 6 integradas en la red de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA (aproximadamente el 50% de los días analizados cada una de ellas¹⁵). Por su parte, el precio diario mínimo es establecido, mayoritariamente, por las 2 estaciones de servicio de CEPSA ubicadas en el trayecto de la AP-7 (2I y 4D) y por la mencionada instalación 4I de REPSOL (entorno al 40% de los días cada una). Tanto la 2I como la 4I presentan unas de las mayores ventas del conjunto de estaciones de servicio del tramo (2I: segundas ventas más altas para el gasóleo A; 4I: terceras ventas más altas para ambos carburantes).
- Cabe señalar que las dos salvedades anteriores podrían explicarse por la distinta política de fijación de precios de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA, actual titular de las instalaciones 1I, 3D, 3I, 5D, 5I y 6I, respecto de la de AGIP ESPAÑA (titular en el año 2007).
- Al igual que para el periodo abril-septiembre de 2007, la horquilla de fluctuación promedio de los precios diarios de la gasolina 95 es superior a la del gasóleo A, si bien, en ambos casos éstas son significativamente más amplias (2,67 c€/lt para la gasolina 95 y 1,78 c€/lt para el gasóleo A vs. 1,91 y 1,47 c€/lt respectivamente). Si se analiza la dispersión de precios por margen se concluye que la dispersión global viene marcada por el margen izquierdo, sentido Francia (2,65 y 1,75 c€/lt vs. 1,93 y 1,04 c€/lt del margen derecho).

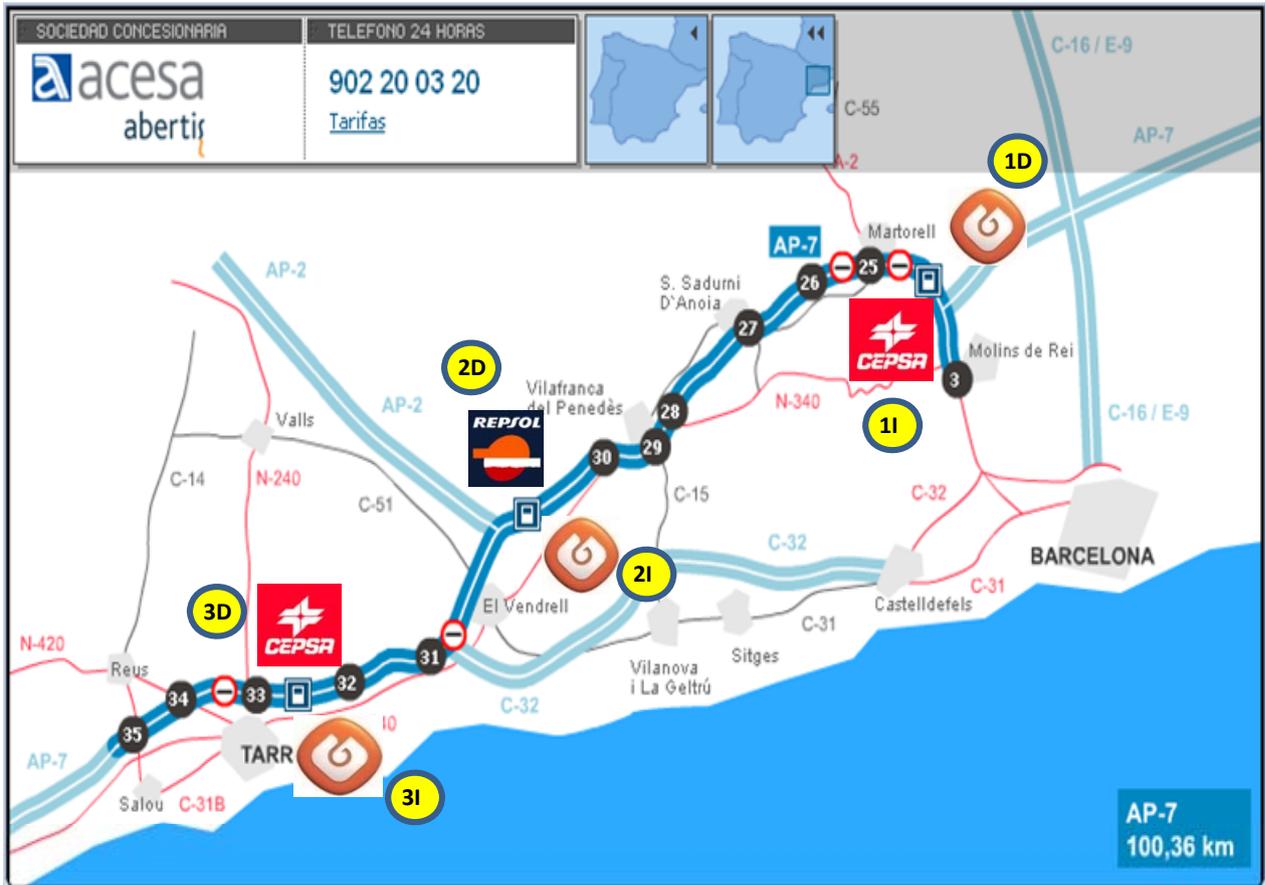
¹⁵ Los días en los que la instalación 1I marca el precio máximo del conjunto de instalaciones del tramo no son, en todos los casos, coincidentes con los días en los que las restantes instalaciones de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA marcan dicho precio.

En resumen, del análisis efectuado para ambos periodos temporales se concluye que, en el tramo de la autopista de peaje comprendido entre La Junquera y Barcelona, el margen y la ubicación no parecen ser factores determinantes para la fijación de los precios por parte de cada operador en las estaciones de servicio integradas en sus correspondientes redes de distribución, existiendo un elevado grado de coincidencia de precios diarios entre todas las estaciones de servicio que operan bajo una misma bandera.

4.2 Tramo III: Barcelona-Tarragona

En el tramo de la autopista de peaje AP-7 comprendido entre Barcelona y Tarragona (aproximadamente 100 km de longitud), se localizan 6 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos integradas en las redes de distribución de 3 operadores al por mayor bajo vínculo COCO. La intensidad media diaria (IMD) de este tramo, según el informe anual de resultados de la sociedad concesionaria (ABERTIS), fue en el año 2009 de 54.446 vehículos.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado		
						%	nº EE.S.	
III:Barcelona-Tarragona	100,36	6	0,06	3	COCO	GALP	50%	3
						CEPSA	33%	2
						REPSOL	17%	1



Del análisis de precios efectuado para el periodo comprendido entre 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, para el cual se ha contado con un porcentaje de cobertura de información de precios del 100% (365 días con precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, para las 6 instalaciones), se extraen las siguientes conclusiones:

- Las 6 instalaciones de suministro no fijan diariamente los mismos precios. Sin embargo, se han identificado, para ambos productos, 2 grupos de instalaciones con identidad de precios diarios, estando cada uno de ellos integrado por 2 estaciones de servicio de la misma bandera.
- El primer grupo lo conforman 2 de las 3 instalaciones de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA (2I y 3I, mismo margen y distinta ubicación), las cuales fijan los mismos precios los 365 días del periodo de estudio, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A.
- El segundo grupo lo constituyen las 2 instalaciones vinculadas a CEPSA (1I y 3D, distinto margen y distinta ubicación), que establecen los mismos precios para la

gasolina 95 durante 359 días y para el gasóleo A durante 351 días. En los restantes días del periodo analizado, la instalación 1I establece precios superiores a los de la 3D, siendo constante la diferencia entre ellos. En el caso de la gasolina 95 la diferencia (1 c€/lt) se registra en 6 días consecutivos de mayo de 2009, mientras que en el del gasóleo A (0,3 c€/lt) se registra en 14 días de noviembre de 2009.

- Por su parte, la instalación integrada en la red de distribución de REPSOL (2D) aplica, por lo general a lo largo de todo el periodo, precios diarios inferiores a los del resto de estaciones de servicio del tramo.
- Del análisis de precios diarios por instalación se concluye que la instalación que mayoritariamente aplica los precios diarios más bajos es la vinculada a REPSOL (82% de los días del periodo en el caso de la gasolina 95 y 67% en el del gasóleo A), instalación que, a su vez, presenta las mayores ventas de gasóleo A y las segundas ventas más altas de gasolina 95 en el conjunto de estaciones de servicio del tramo. Por su parte, son las de GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA las que establecen en más ocasiones los precios diarios más altos (en concreto, las 2 instalaciones que conforman el primer grupo de identidad de precios señalado aplican el precio diario máximo de la gasolina 95 y del gasóleo A en el 78% y 59% de los días respectivamente). Finalmente, las estaciones de servicio de CEPSA aplican precios diarios intermedios, más próximos, por lo general, al mínimo que al máximo para ambos carburantes.
- Los precios diarios del total de instalaciones se diferencian, en promedio, en 2,19 c€/lt para la gasolina 95 y en 1,37 c€/lt para el gasóleo A¹⁶. Por margen esta horquilla de fluctuación se acota, siendo la dispersión de precios menor para el margen izquierdo (1,54 y 0,73 c€/lt) que para el margen derecho (1,80 y 1,11 c€/lt).

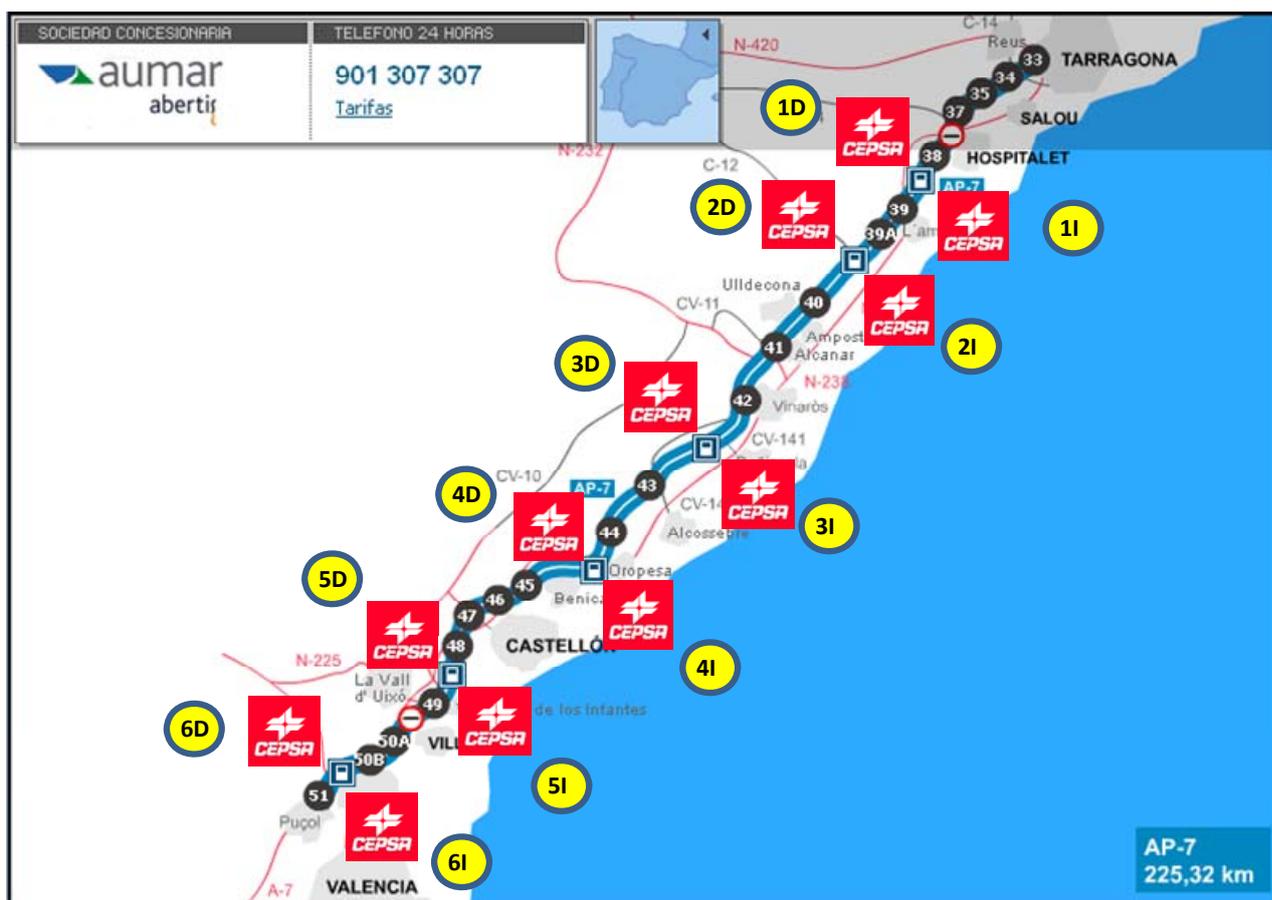
En vista de todo lo anterior se concluye, al igual que para el tramo La Junquera-Barcelona analizado en el punto anterior, que ni el margen ni la ubicación parecen tener influencia a la hora de fijar los precios, existiendo un elevado grado de coincidencia de precios diarios entre las estaciones de servicio que operan bajo una misma bandera.

¹⁶ Valor promedio de las horquillas de fluctuación de precios diarias. La horquilla de fluctuación de precios diaria es la diferencia entre el precio máximo y mínimo del día.

4.3 Tramo IV: Tarragona-Valencia

En el tramo de la autopista de peaje AP-7 comprendido entre Tarragona y Valencia (aproximadamente 225 km de longitud) se localizan 12 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos, todas ellas integradas en la red de distribución de CEPSA bajo vínculo COCO. La intensidad media diaria (IMD) de este tramo, según el informe anual de resultados de la sociedad concesionaria (ABERTIS), fue en el año 2009 de 19.749 vehículos.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado	
						%	nº EE.S.
IV: Tarragona-Valencia	225,32	12	0,05	1	COCO	CEPSA	100% 12



Cabe señalar que en este trayecto de la autopista, a diferencia de los otros cuatro analizados, no todas las estaciones de servicio se ubican en la misma Comunidad Autónoma. En concreto, mientras que 4 de ellas (1D, 1I, 2D y 2I) pertenecen a la Comunidad Autónoma de Cataluña, las 8 restantes (3D, 3I, 4D, 4I, 5D, 5I, 6D y 6I) se

sitúan en la Comunidad Valenciana. Este hecho se ha de tener en cuenta a la hora de realizar el análisis comparativo de los precios de venta al público del gasóleo A, dado que la cuantía del tramo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH)¹⁷ aplicable para este carburante es superior en el caso de la Comunidad Autónoma de Cataluña (24 c€/lt vs. 12 c€/lt de la Comunidad Valenciana). Por el contrario, el aplicable a la gasolina 95 en ambas Comunidades es coincidente (24 c€/lt).

Del análisis de precios efectuado para el periodo comprendido entre 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, para el cual se ha contado con un porcentaje de cobertura de información de precios del 100% (365 días con precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, para las 12 instalaciones), se extraen las siguientes conclusiones:

- Las 12 instalaciones de suministro no fijan diariamente los mismos precios, identificándose, no obstante, 3 grupos de instalaciones con identidad de precios diarios.
- El primer grupo lo conforman las instalaciones 1D, 1I, 2D y 2I. Mientras que las tres primeras aplican los mismos precios los 365 días analizados, la instalación 2I muestra en relación a las demás coincidencia en precios el 91,5% de los días. En el 8,5% restante (periodo comprendido entre el 21 de julio y el 20 agosto de 2009), los precios de la instalación 2I se sitúan, tanto para la gasolina 95 como el gasóleo A, 0,7 c€/lt por debajo del precio establecido por las otras 3 estaciones de servicio que integran el grupo.
- El segundo grupo lo constituyen las instalaciones 3D, 3I, 4D, 4I, 5D y 5I. Todas ellas aplican diariamente los mismos precios, con la excepción, tan sólo para el caso de la gasolina 95, de las instalaciones 5D y 5I que presentan coincidencia en precios con las anteriores el 98,3% de los días. En el 1,7% restante (del 11 al 16 de noviembre de 2009), los precios en ellas establecidos son inferiores, en un valor constante de 1 c€/lt, a los aplicados en las 4 restantes estaciones de servicio del grupo.
- El tercer grupo está integrado por las instalaciones 6D y 6I. Durante los 365 días analizados ambas estaciones de servicio presentan los mismos precios diarios para el gasóleo A, si bien para la gasolina 95 la coincidencia en precios se eleva al 97,5% de

¹⁷ Las Comunidades Autónomas que han optado por la aplicación del tramo autonómico del IVMDH son las de Madrid, Cataluña, Castilla La Mancha, Galicia, Asturias y Comunidad Valenciana.

los días. En el 2,5% restante (en concreto, 9 días concentrados entre finales de febrero y principios de marzo de 2009), la diferencia entre ambas instalaciones tiene un valor constante de 0,4 c€/lt, siendo los precios de la instalación 6I superiores a los de la 6D. Las estaciones de servicio que integran este grupo se caracterizan por presentar las mayores ventas de todo el conjunto de instalaciones del tramo.

- Adicionalmente, cabe destacar que el tercer grupo de instalaciones con identidad de precios diarios identificado muestra, tan sólo para el caso de la gasolina 95, una elevada coincidencia en precios con las instalaciones del primer grupo (84% de los días con la 1D, 1I y 2D y 76% con la 2I). Para el caso del gasóleo A no se ha identificado una coincidencia en precios significativa entre ambos grupos, pudiendo ser debido a la distinta cuantía del tramo autonómico del IVMDH para este carburante.
- Del análisis de precios diarios por instalación se concluye que las estaciones de servicio que aplican mayoritariamente los precios diarios más altos para ambos carburantes son las que conforman el grupo I (pudiendo estar este hecho, para el gasóleo A, relacionado con el mayor tramo autonómico del IVMDH que es aplicable para este carburante en las instalaciones que conforman este grupo). Por su parte, las que en más ocasiones registran el precios diarios más bajos son las que integran el grupo II para la gasolina 95 y el grupo III para el gasóleo A.
- Los precios diarios del total de instalaciones se diferencian, en promedio, en 0,38 c€/lt para la gasolina 95 y en 0,66 c€/lt para el gasóleo A¹⁸. Las horquillas de fluctuación por margen se sitúan en valores similares.

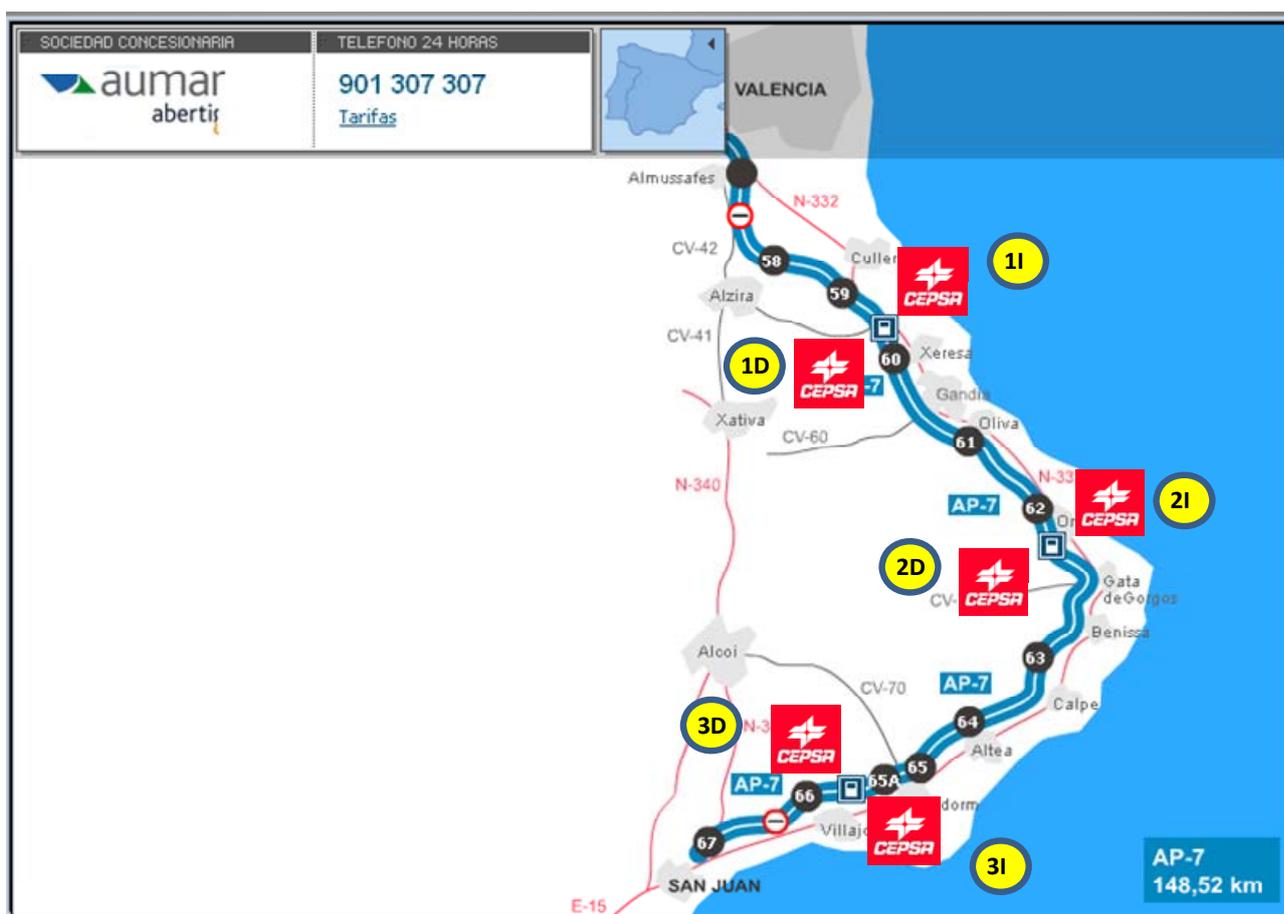
Por todo lo anterior se concluye que en este tramo, en el que la totalidad de las instalaciones operan bajo una misma bandera, existe entre las distintas estaciones de servicio que lo conforman bien un alineamiento en precios o bien un elevado grado de coincidencia. Las diferencias existentes entre los distintos grupos con identidad de precios identificados no son relevantes, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, pudiéndose explicar la mayor magnitud de las correspondientes a este último carburante por la distinta cuantía del tramo autonómico del IVMDH.

¹⁸ Valor promedio de las horquillas de fluctuación de precios diarias. La horquilla de fluctuación de precios diaria es la diferencia entre el precio máximo y mínimo del día.

4.4 Tramo V: Valencia-Alicante

En el tramo de la autopista de peaje AP-7 comprendido entre Valencia y Alicante (aproximadamente 150 km de longitud), se localizan 6 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos, todas ellas integradas en la red de distribución de CEPSA bajo vínculo COCO. La intensidad media diaria (IMD) de este tramo, según el informe anual de resultados de la sociedad concesionaria (ABERTIS), fue en el año 2009 de 22.928 vehículos.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado	
						%	nº EE.S.
V: Valencia-Alicante	148,52	6	0,04	1	COCO	CEPSA	100% 6



Del análisis de precios efectuado para el periodo comprendido entre 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, para el cual se ha contado con un porcentaje de cobertura de información de precios del 100% (365 días con precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, para las 6 instalaciones), se extraen las siguientes conclusiones:

- Las 6 instalaciones de suministro fijan los mismos precios en la práctica totalidad de los días del periodo analizado. En el caso de la gasolina 95 lo hacen durante 353 días y en el del gasóleo A durante 342 días.
- En los 12 días en los que no existe coincidencia en precios para la gasolina 95 en el conjunto de las 6 instalaciones (divididos en tres periodos no consecutivos de octubre de 2009 de 5, 3 y 4 días, respectivamente), las instalaciones 1D y 1I fijan un precio 0,6 c€/lt inferior al establecido por las otras 4 estaciones de servicio.
- En los 23 días en los que no existe coincidencia en precios para el gasóleo A en el conjunto de las 6 instalaciones, las instalaciones 1D y 1I, al igual que para la gasolina 95, fijan un precio inferior en 0,6 c€/lt (en los mismos 12 días de octubre de 2009), mientras que la estación de servicio 2I establece, durante 11 días consecutivos de abril de 2009, un precio inferior, también en 0,6 c€/lt, al mercado por las otras 5 instalaciones.
- Las instalaciones que presentan las menores ventas, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, son las 2 situadas en la parte central del trayecto (2D y 2I). Por su parte, las que presentan las mayores ventas para ambos carburantes son las ubicadas en el margen derecho del inicio y fin del tramo (1D y 3D).

Para este tramo se concluye que, de forma similar a lo ya apuntado para el trayecto comprendido entre Tarragona y Valencia en el que igualmente la totalidad de las instalaciones operan bajo una misma bandera, existe un significativo número de días con alineamiento total en precios. En los restantes días, las diferencias de precios que presentan algunas de las instalaciones en relación al resto no son relevantes.

4.5 Tramo IX: Málaga-Estepona

En el tramo de la autopista de peaje AP-7 comprendido entre Málaga y Estepona (aproximadamente 83 km de longitud), se localizan 6 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos, todas ellas integradas en la red de distribución de REPSOL bajo vínculo COCO. La intensidad media diaria (IMD) de este tramo, según el último Anuario Estadístico disponible del Ministerio de Fomento, fue en el año 2008 de 18.175 vehículos.

TRAMO	LONGITUD (km)	Nº EE.S.	Nº EE.S./Km	Nº operadores	Vínculo	Cuotas de mercado	
						%	nº EE.S.
IX: Málaga-Estepona	82,66	6	0,07	1	COCO	REPSOL	100% 6



Del análisis de precios efectuado para el periodo comprendido entre 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, para el cual se ha contado con un porcentaje de cobertura de información de precios del 100% (365 días con precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, para las 6 instalaciones), se extraen las siguientes conclusiones:

- Las 6 instalaciones de suministro fijan los mismos precios diarios durante 289 días del periodo analizado en el caso de la gasolina 95 y durante 339 días en el del gasóleo A.
- En los 76 días en los que no existe coincidencia en precios para la gasolina 95 en el conjunto de las 6 instalaciones (primera semana de abril de 2009 y periodo comprendido entre el 17 de abril y el 24 de junio de 2009), las instalaciones 1D y 1I fijan un precio superior en 0,5 c€/lt al establecido por las otras 4 estaciones de servicio (2D, 2I, 3D y 3I).

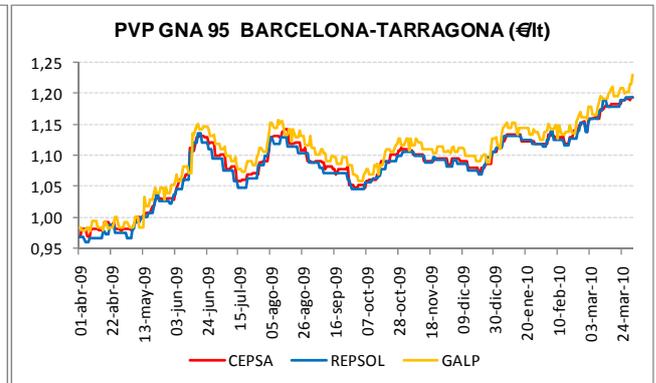
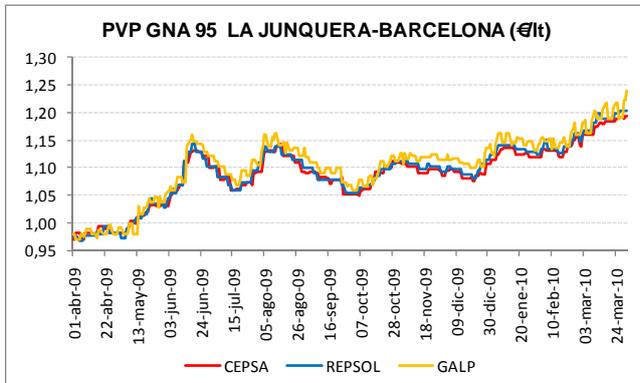
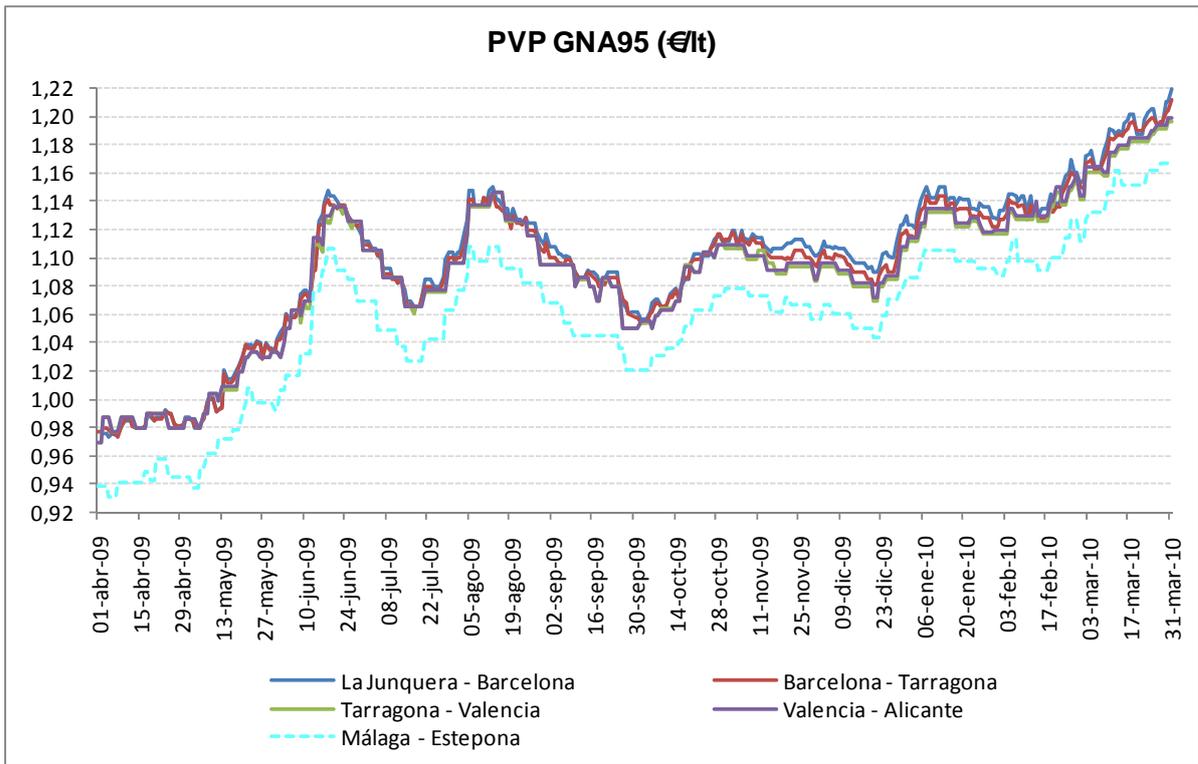
- En los 26 días en los que no existe coincidencia en precios para el gasóleo A en el conjunto de las 6 instalaciones (entre el 9 de julio y el 3 de agosto de 2009), las estaciones de servicio 1D y 1I, al igual que para la gasolina 95, fijan un precio superior en 0,5 c€/lt al establecido por las cuatro instalaciones restantes.
- Las instalaciones que presentan las mayores ventas, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A, son las 2 situadas en la parte inicial del trayecto (1D y 1I) que son, como se ha indicado, las que presentan los mayores precios en los días en los que no hay identidad de precios en el conjunto de las 6 instalaciones. Le siguen las estaciones de servicio ubicadas en la parte central del tramo (2D y 2I) en el caso de la gasolina 95 y las ubicadas en el extremo final (3D y 3I) en el del gasóleo A.

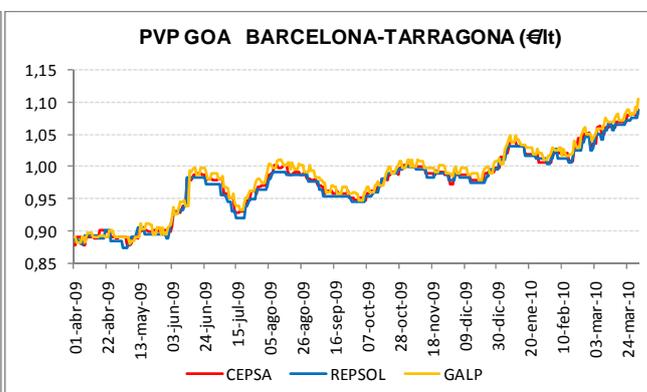
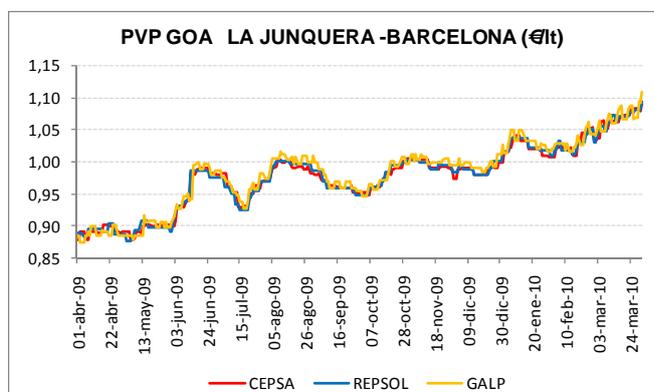
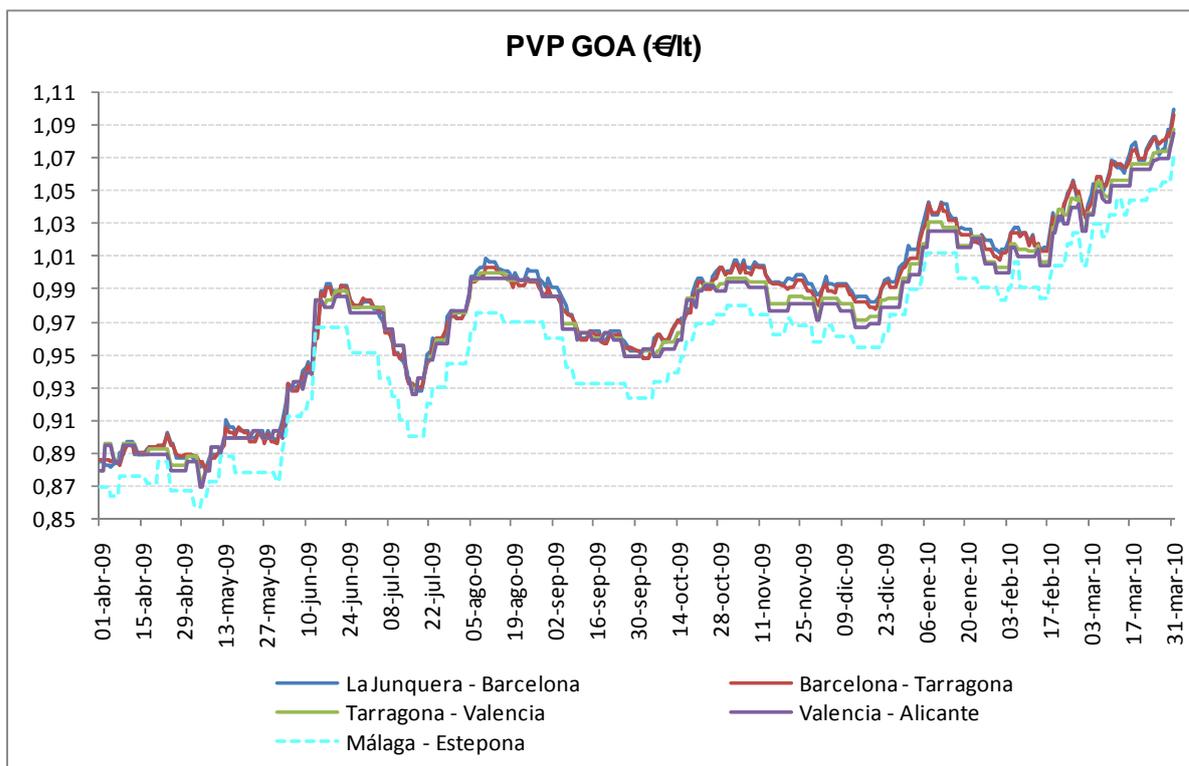
Para este tramo se concluye que, de forma similar a lo ya apuntado para los trayectos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante en los que igualmente la totalidad de las instalaciones operan bajo una misma bandera, existe un significativo número de días con alineamiento total en precios. En los restantes días, las diferencias de precios que presentan algunas de las instalaciones en relación al resto no son relevantes.

4.6 Comparativa de precios entre los distintos tramos analizados

Los siguientes gráficos muestran, para la gasolina 95 y para el gasóleo A respectivamente, la evolución del precio de venta al público (PVP) promedio diario aplicado en cada uno de los cinco tramos de la autopista AP-7 analizados. El precio medio diario de cada tramo se corresponde con el promedio de los precios diarios de todas las estaciones de servicio que conforman el mismo, considerándose dicho promedio representativo del trayecto puesto que, como se ha concluido en los puntos anteriores, la dispersión de precios (cuando existe) entre las estaciones de servicio de un mismo tramo no es relevante.

Adicionalmente, para los tramos en los que hay más de un operador (La Junquera-Barcelona y Barcelona-Tarragona) se representa, para cada carburante analizado, la evolución del PVP promedio diario por operador.





De los gráficos anteriores se extraen las siguientes conclusiones:

- El PVP, tanto de la gasolina 95 como del gasóleo A, disminuye en el sentido de circulación norte-sur. Para ambos carburantes, los precios más elevados se aplican, en la mayoría de los días del periodo analizado, en los puntos de venta del tramo comprendido entre la Junquera y Barcelona. Le siguen, por orden de magnitud, el trayecto Barcelona-Tarragona, Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y por último, a mayor distancia, el tramo Málaga-Estepona.
- En todo caso, las diferencias de precio existentes entre los cuatro primeros tramos (La Junquera-Barcelona, Barcelona-Tarragona, Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante) no

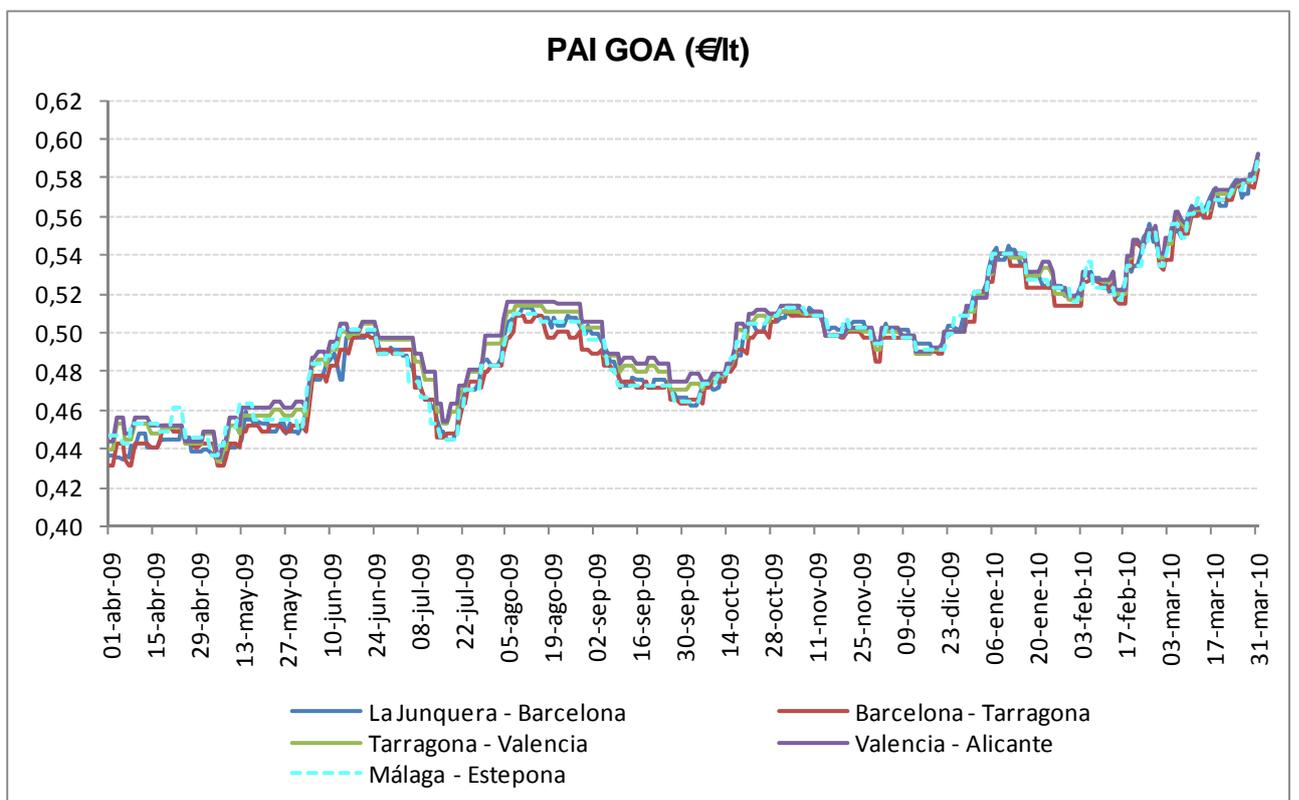
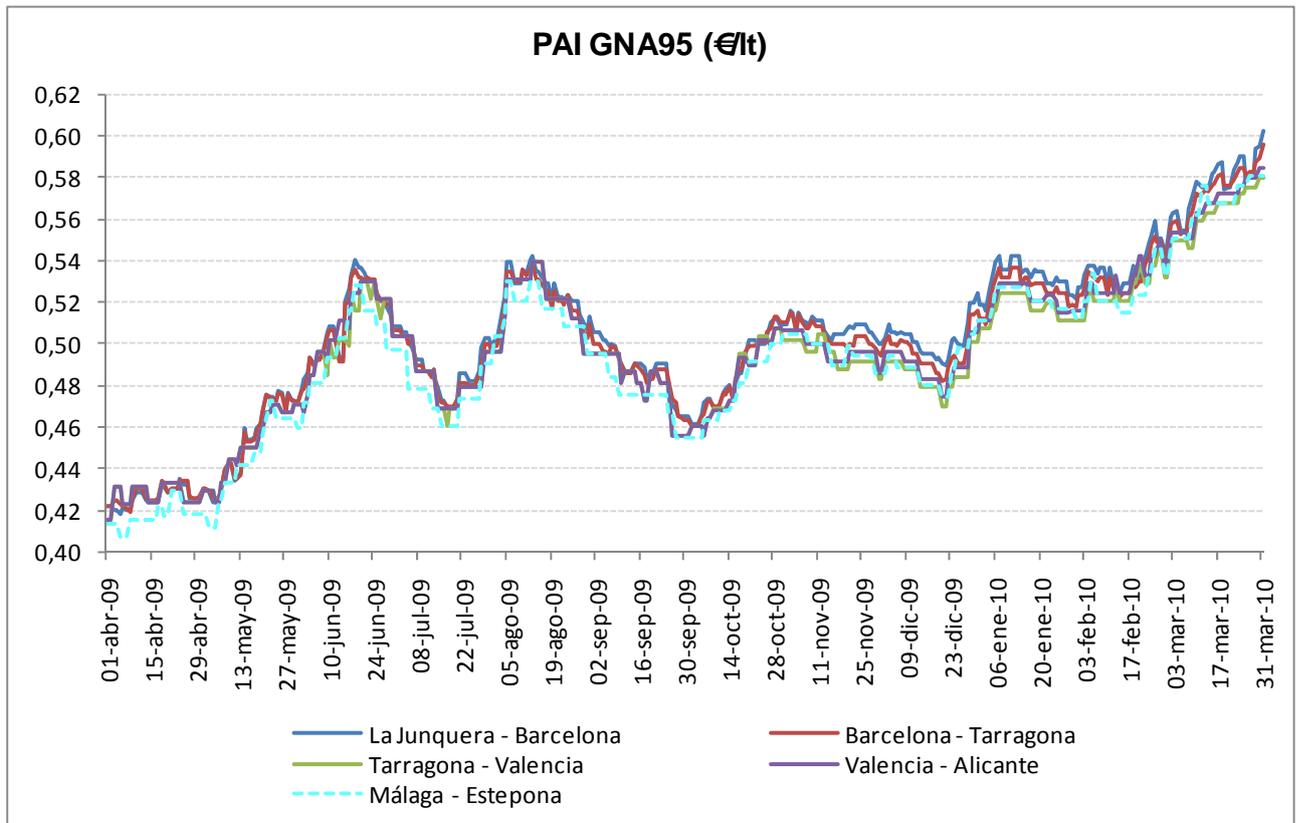
son significativas, registrándose las de mayor magnitud durante el periodo comprendido entre mediados de noviembre de 2009 y mediados de enero de 2010.

- Las diferencias de precio existentes para el gasóleo A en los trayectos La Junquera-Barcelona y Barcelona-Tarragona, en relación a los trayectos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante, podrían explicarse en parte por la distinta cuantía del tipo de gravamen autonómico del IVMDH aplicable para este carburante en la Comunidad Autónoma de Cataluña (2,4 c€/lt) y en la Comunidad Valenciana (1,2 c€/lt). Las diferencias halladas para la gasolina 95 no encuentran su explicación en este hecho puesto que para este producto el tipo aplicable es el mismo en ambas Comunidades (2,4 c€/lt).
- Las diferencias de precio más significativas registradas para ambos carburantes entre los cuatro primeros trayectos y el trayecto Málaga-Estepona (en el cual no es de aplicación el tramo autonómico del IVMDH) se sitúan, en promedio del periodo analizado, en 3,6 c€/lt para la gasolina 95 y 2,3 c€/lt para el gasóleo A.

Con objeto de aislar el efecto del tipo de gravamen autonómico del IVMDH se ha realizado esta misma comparativa a nivel de precios antes de impuestos (PAI). Los impuestos detraídos de los PVP analizados así como los resultados del análisis se plasman en los siguientes cuadros y gráficos.

1-abr-09 / 12-jun-09					
	II.EE.	IVMDH Tramo Estatal	IVMDH Tramo Autonómico (Cataluña)	IVMDH Tramo Autonómico (C. Valenciana)	IVMDH Tramo Autonómico (Andalucía)
GNA 95 (c€/lt)	37,169	2,4	2,4	2,4	0,0
GO-A (c€/lt)	27,800	2,4	2,4	1,2	0,0

(*) Los impuestos especiales aplicables a la gasolina 95 y gasóleo A se modifican con efectos a partir del 13 de junio de 2009 (Real Decreto-ley 8/2009, de 12 de junio, por el que se conceden créditos extraordinarios y suplementos de crédito, por importe total de 19.821,28 millones de euros, y se modifican determinados preceptos de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales).



- Para la gasolina 95, como era de esperar, se mantienen las posiciones relativas de los precios establecidos en los cuatro primeros tramos (donde se aplica, como se ha indicado, el mismo gravamen autonómico del IVMDH). Por su parte, la diferencia entre estos precios y los fijados en el tramo Málaga-Estepona se reduce considerablemente, si bien los precios de los puntos de venta situados en este último trayecto continúan siendo los más bajos (con la excepción del periodo comprendido entre mediados de noviembre de 2009 y mediados de enero de 2010).
- Para el gasóleo A la situación es distinta, alterándose las posiciones relativas de los precios de los cuatro primeros tramos. Los PAI más elevados corresponden, en términos generales, a los tramos donde el tipo autonómico del IVMDH es inferior, es decir, al tramo Valencia-Alicante, seguido del Tarragona-Valencia, posicionándose los precios sin impuestos de los trayectos La Junquera-Barcelona y Barcelona-Tarragona en posiciones inferiores. Por su parte, los precios del trayecto Málaga-Estepona pasan, al descontar el efecto de los impuestos, de la posición más baja a posiciones intermedias, registrando incluso en algunas ocasiones los precios más altos del conjunto de los cinco tramos analizados.

4.7 Conclusiones

En los puntos anteriores se han analizado 5 de los 10 tramos que conforman la autopista de peaje AP-7, en concreto los trayectos La Junquera-Barcelona (tramo I), Barcelona-Tarragona (tramo III), Tarragona-Valencia (tramo IV), Valencia-Alicante (tramo V) y Málaga-Estepona (tramo IX). Como se ha precisado anteriormente se han elegido estos tramos por considerarse representativos de distintas tipologías de trayecto, al objeto de poder extraer conclusiones comparativas entre ellos.

Las conclusiones generales extraídas del análisis de precios aplicados en las instalaciones de suministro ubicadas en cada uno de los 5 tramos seleccionados durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010 son las siguientes:

1.- En los tramos en los que más de un operador al por mayor está presente, la ubicación y el margen no parecen ser factores determinantes en la fijación de los precios. Por lo

general, los precios de todas o la mayoría de las instalaciones vinculadas a un mismo operador son iguales o bien presentan un elevado grado de coincidencia. Las diferencias, puntuales o continuadas, que presentan algunas instalaciones respecto a las de su misma bandera se mantienen (cuando existen) a lo largo del periodo analizado en un valor constante no demasiado relevante, siendo las diferencias registradas para la gasolina 95 superiores a las del gasóleo A.

Por tanto, en este tipo de tramos las diferencias de precios entre instalaciones vienen determinadas fundamentalmente por la bandera. Las horquillas de fluctuación de precios promedios registradas, en los tramos de esta tipología que se han analizado (tramos I y III), son superiores en el caso de la gasolina 95 que en el del gasóleo A, siendo además, para ambos carburantes, como cabría de esperar, más amplias en el tramo con mayor número de instalaciones. En todo caso, las horquillas registradas son estrechas si se comparan con las correspondientes a los entornos “micro” analizados hasta la fecha¹⁹.

2.- En los tramos en los que un único operador al por mayor está presente, existe un acusado alineamiento de precios. Así, en los tramos de menor longitud de esta tipología que se han analizado (tramos V y IX), integrados por un menor número de instalaciones, todas las estaciones de servicio aplican los mismos precios diarios durante un elevado porcentaje de los días del periodo de estudio, siendo las diferencias registradas en el porcentaje restante de magnitud constante. En el tramo de mayor longitud (tramo IV), se han identificado grupos de instalaciones consecutivas que presentan bien identidad de precios diarios o bien un elevado grado de coincidencia. Las diferencias de precios existentes entre los distintos grupos hallados no son, en cualquier caso, muy significativas.

3.- Los precios de venta al público de los carburantes comercializados en los cinco tramos de la AP-7 analizados disminuyen en el sentido de circulación norte-sur. Si bien esta posición relativa de los distintos tramos se mantiene a nivel de precios antes de impuestos

¹⁹ Se han detectado horquillas de fluctuación de precios más amplias para ambos carburantes en los entornos de Jerez de la Frontera, Vitoria, Valladolid, autovía A-2, Tarragona, Santander y autovía A-1, y, tan sólo para el gasóleo A, en los entornos de La Coruña y Don Benito. Vigo es la única zona de las analizadas hasta la fecha en la que las horquillas registradas son más estrechas para ambos carburantes. No obstante, cabe señalar a este respecto que las horquillas de fluctuación registradas en cada informe “micro” se corresponden con el periodo analizado en el mismo, habiéndose cubierto, en el conjunto de informes realizados hasta la fecha, distintos intervalos temporales comprendidos entre enero de 2007 y febrero de 2010.

para la gasolina 95, para el gasóleo A se ve alterada, dada la distinta cuantía del tipo de gravamen autonómico del IVMDH aplicable a este producto en las distintas Comunidades Autónomas afectadas. Por tanto, la mayor o menor presencia de operadores en un tramo concreto de la autopista no parece ser un factor determinante del nivel de precios aplicables, pudiéndose hallar más en las diferencias impositivas las razones que explican que los precios de venta representativos de cada tramo sean distintos.

5 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS PRECIOS EN LA AP-7 CON LAS MEDIAS AUTONÓMICAS

Tal y como se ha comentado en el epígrafe 2, según la Comisión Europea, es posible considerar la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje como un mercado de producto independiente, en función de una serie de condiciones diferenciales, tanto desde el punto de vista de la demanda como del de la oferta, que en él concurren. La diferencia importante y sostenida de los precios de los carburantes en este mercado respecto a los distribuidos fuera de las autopistas, vendría a confirmar esta constatación.

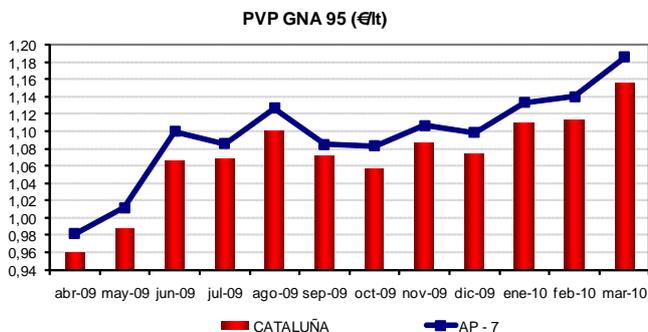
En el presente epígrafe se realiza una comparativa de los precios diarios de venta al público (PVP), aplicados durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, en las instalaciones de suministro a vehículos analizadas de la autopista de peaje AP-7 en relación a los precios promedio mensuales de las distintas Comunidades Autónomas a las que éstas pertenecen. A su vez, este análisis comparativo se hace extensible a los precios antes de impuestos (PAI).

Los precios promedios mensuales, tanto antes como después de impuestos, de las Comunidades Autónomas afectadas (Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía) se han extraído de los informes “*Precios de carburantes y combustibles*” que con periodicidad mensual el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio publica en su página web²⁰.

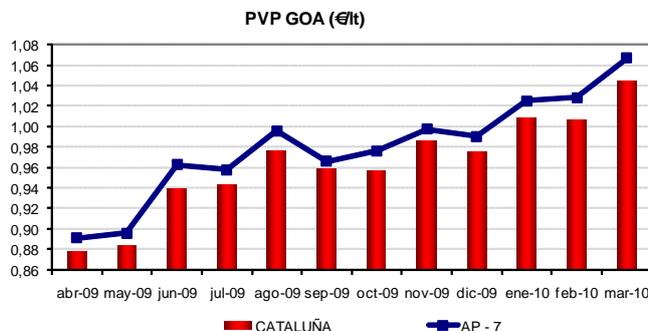
²⁰ <http://www.mityc.es/energia/es-ES/Paginas/Informes.aspx>

5.1 Comunidad Autónoma de Cataluña

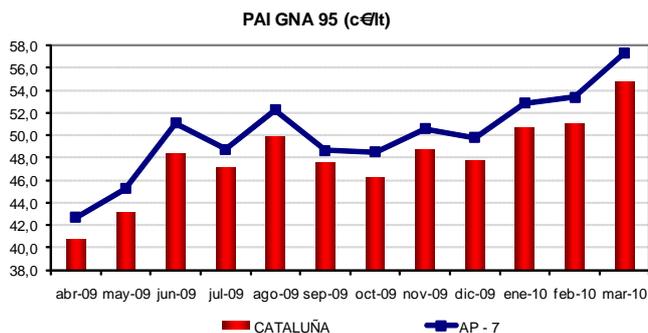
PVP GNA 95 (€/lt)			
	AP - 7	CATALUÑA	Dif AP-7 - CATALUÑA
abr-09	0,9818	0,9590	0,0228
may-09	1,0117	0,9870	0,0247
jun-09	1,0995	1,0650	0,0345
jul-09	1,0858	1,0670	0,0188
ago-09	1,1268	1,0990	0,0278
sep-09	1,0851	1,0710	0,0141
oct-09	1,0833	1,0560	0,0273
nov-09	1,1070	1,0860	0,0210
dic-09	1,0983	1,0740	0,0243
ene-10	1,1334	1,1080	0,0254
feb-10	1,1401	1,1120	0,0281
mar-10	1,1857	1,1550	0,0307
Promedio	1,0949	1,0699	0,0250



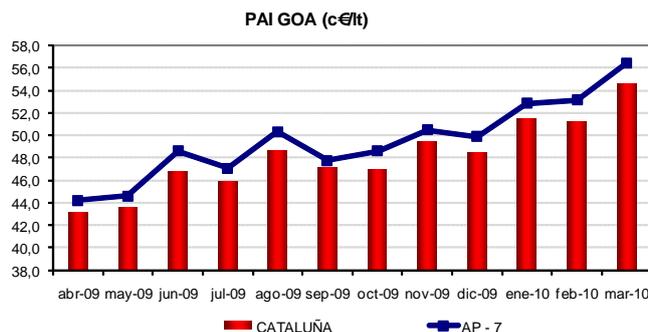
PVP GOA (€/lt)			
	AP - 7	CATALUÑA	Dif AP-7 - CATALUÑA
abr-09	0,8909	0,8780	0,0129
may-09	0,8958	0,8830	0,0128
jun-09	0,9623	0,9380	0,0243
jul-09	0,9577	0,9430	0,0147
ago-09	0,9956	0,9750	0,0206
sep-09	0,9659	0,9580	0,0079
oct-09	0,9759	0,9560	0,0199
nov-09	0,9972	0,9850	0,0122
dic-09	0,9905	0,9740	0,0165
ene-10	1,0252	1,0080	0,0172
feb-10	1,0282	1,0060	0,0222
mar-10	1,0669	1,0440	0,0229
Promedio	0,9793	0,9623	0,0170



PAI GNA 95 (c€/lt)			
	AP - 7	CATALUÑA	Dif AP-7 - CATALUÑA
abr-09	42,67	40,70	1,97
may-09	45,25	43,10	2,15
jun-09	51,07	48,30	2,77
jul-09	48,74	47,10	1,64
ago-09	52,27	49,90	2,37
sep-09	48,67	47,50	1,17
oct-09	48,52	46,20	2,32
nov-09	50,56	48,70	1,86
dic-09	49,81	47,70	2,11
ene-10	52,84	50,70	2,14
feb-10	53,42	51,00	2,42
mar-10	57,34	54,70	2,64
Promedio	50,10	47,97	2,13

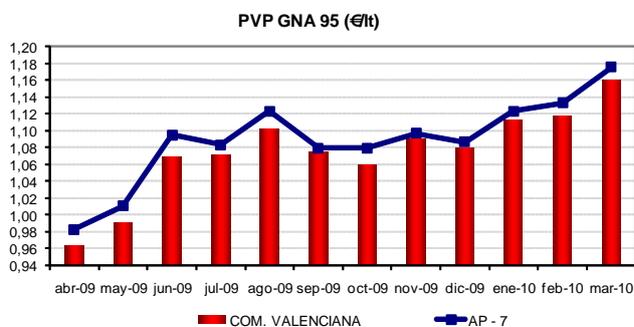


PAI GOA (c€/lt)			
	AP - 7	CATALUÑA	Dif AP-7 - CATALUÑA
abr-09	44,20	43,10	1,10
may-09	44,62	43,50	1,12
jun-09	48,62	46,70	1,92
jul-09	47,06	45,80	1,26
ago-09	50,33	48,60	1,73
sep-09	47,77	47,10	0,67
oct-09	48,63	46,90	1,73
nov-09	50,46	49,40	1,06
dic-09	49,89	48,40	1,49
ene-10	52,88	51,40	1,48
feb-10	53,14	51,20	1,94
mar-10	56,48	54,50	1,98
Promedio	49,51	48,05	1,46

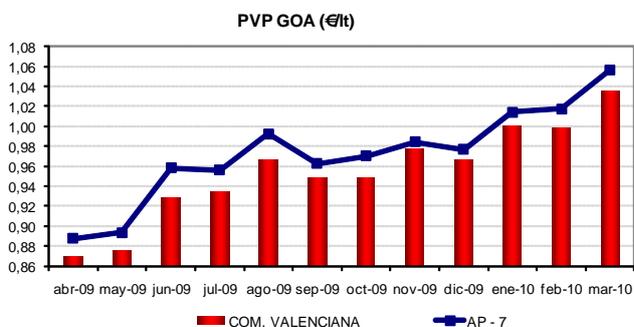


5.2 Comunidad Valenciana

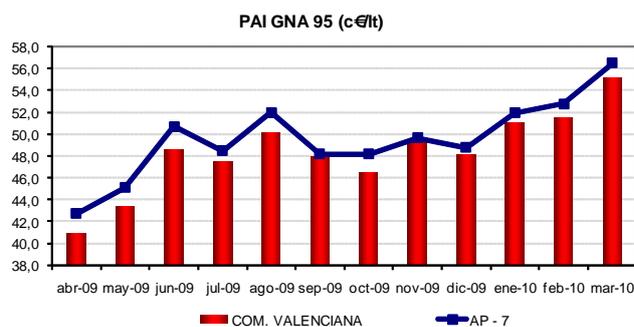
PVP GNA 95 (€/t)			
	AP - 7	C. VALENCIANA	Dif AP-7 - C. VALENCIANA
abr-09	0,9826	0,9620	0,0206
may-09	1,0102	0,9900	0,0202
jun-09	1,0949	1,0680	0,0269
jul-09	1,0830	1,0700	0,0130
ago-09	1,1234	1,1020	0,0214
sep-09	1,0793	1,0740	0,0053
oct-09	1,0793	1,0590	0,0203
nov-09	1,0965	1,0900	0,0065
dic-09	1,0863	1,0780	0,0083
ene-10	1,1231	1,1120	0,0111
feb-10	1,1328	1,1170	0,0158
mar-10	1,1756	1,1590	0,0166
Promedio	1,0889	1,0734	0,0155



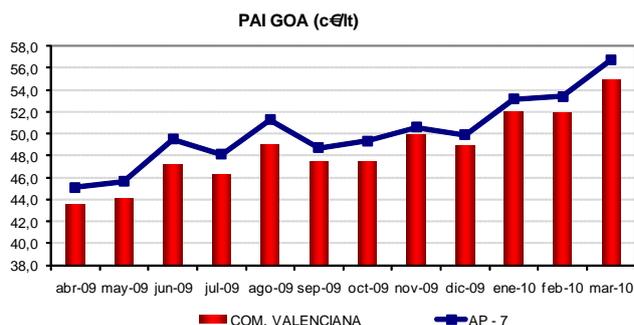
PVP GOA (€/t)			
	AP - 7	C. VALENCIANA	Dif AP-7 - C. VALENCIANA
abr-09	0,8874	0,8690	0,0184
may-09	0,8937	0,8750	0,0187
jun-09	0,9585	0,9280	0,0305
jul-09	0,9560	0,9340	0,0220
ago-09	0,9924	0,9660	0,0264
sep-09	0,9626	0,9480	0,0146
oct-09	0,9704	0,9480	0,0224
nov-09	0,9844	0,9760	0,0084
dic-09	0,9767	0,9660	0,0107
ene-10	1,0144	1,0000	0,0144
feb-10	1,0174	0,9980	0,0194
mar-10	1,0564	1,0350	0,0214
Promedio	0,9725	0,9536	0,0189



PAI GNA 95 (c€/t)			
	AP - 7	C. VALENCIANA	Dif AP-7 - C. VALENCIANA
abr-09	42,74	40,90	1,84
may-09	45,11	43,30	1,81
jun-09	50,68	48,50	2,18
jul-09	48,49	47,40	1,09
ago-09	51,97	50,10	1,87
sep-09	48,18	47,80	0,38
oct-09	48,17	46,50	1,67
nov-09	49,65	49,10	0,55
dic-09	48,78	48,00	0,78
ene-10	51,95	51,00	0,95
feb-10	52,79	51,40	1,39
mar-10	56,47	55,10	1,37
Promedio	49,58	48,26	1,32

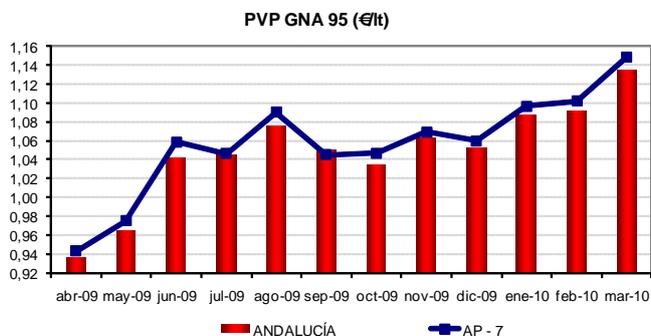


PAI GOA (c€/t)			
	AP - 7	C. VALENCIANA	Dif AP-7 - C. VALENCIANA
abr-09	45,10	43,50	1,60
may-09	45,64	44,00	1,64
jun-09	49,49	47,10	2,39
jul-09	48,11	46,20	1,91
ago-09	51,25	49,00	2,25
sep-09	48,68	47,40	1,28
oct-09	49,36	47,40	1,96
nov-09	50,56	49,90	0,66
dic-09	49,90	48,90	1,00
ene-10	53,15	51,90	1,25
feb-10	53,41	51,80	1,61
mar-10	56,77	54,90	1,87
Promedio	50,12	48,50	1,62

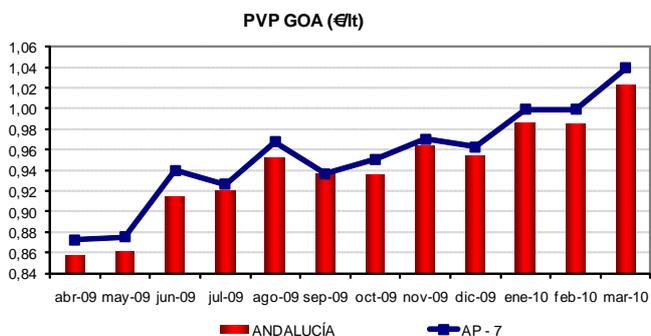


5.3 Comunidad Autónoma de Andalucía

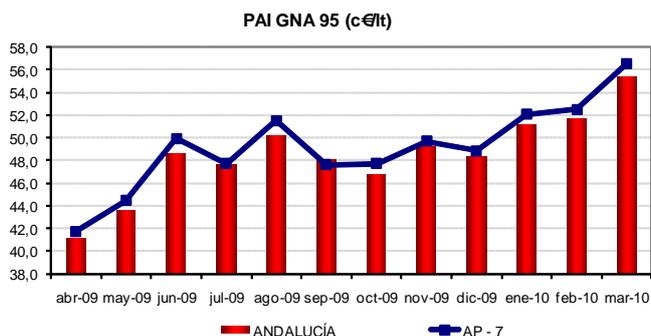
PVP GNA 95 (€/lt)			
	AP - 7	ANDALUCÍA	Dif AP-7 - ANDALUCÍA
abr-09	0,9432	0,9350	0,0082
may-09	0,9747	0,9640	0,0107
jun-09	1,0587	1,0410	0,0177
jul-09	1,0460	1,0450	0,0010
ago-09	1,0902	1,0750	0,0152
sep-09	1,0450	1,0490	-0,0040
oct-09	1,0465	1,0340	0,0125
nov-09	1,0693	1,0630	0,0063
dic-09	1,0596	1,0520	0,0076
ene-10	1,0966	1,0860	0,0106
feb-10	1,1016	1,0910	0,0106
mar-10	1,1488	1,1340	0,0148
Promedio	1,0567	1,0474	0,0093



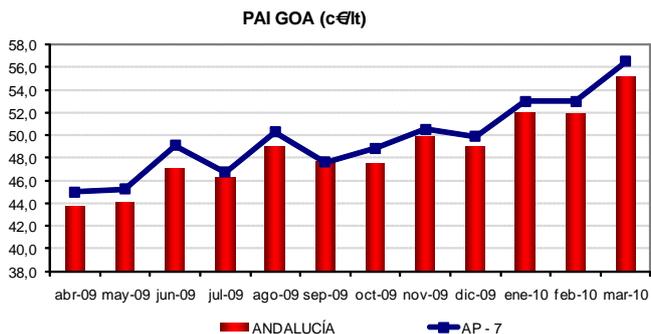
PVP GOA (€/lt)			
	AP - 7	ANDALUCÍA	Dif AP-7 - ANDALUCÍA
abr-09	0,8726	0,8560	0,0166
may-09	0,8751	0,8610	0,0141
jun-09	0,9401	0,9140	0,0261
jul-09	0,9262	0,9200	0,0062
ago-09	0,9675	0,9520	0,0155
sep-09	0,9365	0,9360	0,0005
oct-09	0,9506	0,9350	0,0156
nov-09	0,9703	0,9630	0,0073
dic-09	0,9627	0,9530	0,0097
ene-10	0,9990	0,9860	0,0130
feb-10	0,9990	0,9850	0,0140
mar-10	1,0393	1,0230	0,0163
Promedio	0,9532	0,9403	0,0129



PAI GNA 95 (c€/lt)			
	AP - 7	ANDALUCÍA	Dif AP-7 - ANDALUCÍA
abr-09	41,74	41,10	0,64
may-09	44,46	43,50	0,96
jun-09	49,96	48,60	1,36
jul-09	47,71	47,60	0,11
ago-09	51,52	50,20	1,32
sep-09	47,62	48,00	-0,38
oct-09	47,74	46,70	1,04
nov-09	49,71	49,20	0,51
dic-09	48,87	48,30	0,57
ene-10	52,06	51,20	0,86
feb-10	52,50	51,60	0,90
mar-10	56,57	55,30	1,27
Promedio	49,21	48,44	0,76



PAI GOA (c€/lt)			
	AP - 7	ANDALUCÍA	Dif AP-7 - ANDALUCÍA
abr-09	45,02	43,60	1,42
may-09	45,24	44,00	1,24
jun-09	49,10	47,00	2,10
jul-09	46,74	46,20	0,54
ago-09	50,31	49,00	1,31
sep-09	47,63	47,60	0,03
oct-09	48,85	47,50	1,35
nov-09	50,54	49,90	0,64
dic-09	49,89	49,00	0,89
ene-10	53,02	51,90	1,12
feb-10	53,02	51,80	1,22
mar-10	56,49	55,10	1,39
Promedio	49,65	48,55	1,10



5.4 Conclusiones

- Durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010, el precio de venta al público (PVP) aplicado en las instalaciones de suministro analizadas de la autopista AP-7 se sitúa, para ambos carburantes, por encima del correspondiente PVP promedio autonómico (con la excepción, únicamente para la gasolina 95, del mes de septiembre de 2009 en la Comunidad Autónoma de Andalucía).
- Las mayores diferencias entre el PVP “dentro” y “fuera” de la autopista se registran en la Comunidad Autónoma de Cataluña para el caso de la gasolina 95 (+2,50 c€/lt, en promedio del periodo analizado) y en la Comunidad Valenciana para el del gasóleo A (+1,89 c€/lt). Por su parte, las menores diferencias corresponden a la Comunidad Autónoma de Andalucía para ambos carburantes (+0,93 c€/lt para la gasolina 95 y +1,29 c€/lt para el gasóleo A). Adicionalmente, cabe señalar que estas diferencias son más amplias para el gasóleo A que para la gasolina 95, excepto en la Comunidad Autónoma de Cataluña en donde las de este último carburante son superiores.
- Restando el efecto de los impuestos, las diferencias entre el PAI “dentro” y “fuera” de la autopista se reducen en relación a las detectadas a nivel de PVP. El comportamiento y posición relativa de las mismas entre las distintas Comunidades analizadas es coincidente con lo ya explicado para el PVP. Así, el PAI en las instalaciones de la AP-7 es superior, para ambos carburantes, al de las medias autonómicas, registrándose las menores diferencias en la Comunidad Autónoma de Andalucía (+0,76 c€/lt para la gasolina 95 y +1,10 c€/lt para el gasóleo A) y las mayores en la de Cataluña y en la Comunidad Valenciana, para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente (+2,13 y +1,62 c€/lt).
- Las diferencias halladas a raíz de este análisis entre el PAI de las instalaciones de suministro de la AP-7 analizadas y el PAI promedio autonómico correspondiente (oscilan, como se ha visto, entre los 0,76 c€/lt de Andalucía y los 2,13 c€/lt de Cataluña para la gasolina 95 y entre los 1,10 c€/lt de Andalucía y los 1,62 c€/lt de la Comunidad Valenciana para el gasóleo A) son las más elevadas si se comparan con

las registradas en los informes de supervisión “micro” que se han efectuado hasta la fecha²¹.

6 MEDIDAS SOBRE INSTALACIONES DE SUMINISTRO A VEHÍCULOS EN AUTOPISTAS DE PEAJE

En el presente epígrafe se exponen las medidas introducidas hasta la fecha que tienen como ámbito objetivo las instalaciones de suministro a vehículos situadas en las áreas de servicio de las autopistas de peaje. Se trata, por un lado, de medidas relativas a la adjudicación de dichas instalaciones, en base a la normativa vigente sobre el régimen regulador del otorgamiento de concesiones para la construcción y explotación de la Red de Carreteras del Estado, y, por otro, de medidas referentes al régimen de distancias entre áreas de servicio y a la instalación de carteles informativos en las autopistas.

Posteriormente, tras el análisis de la afección de todas estas disposiciones sobre el grado de concentración por suministrador y la competencia en precios, se proponen una serie de medidas, adicionales o sustitutivas de las anteriores, al objeto de fomentar la competencia en el mercado de distribución minorista de carburantes en instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje.

6.1 Medidas introducidas hasta la fecha en relación con las instalaciones de suministro a vehículos en autopistas de peaje

El Real Decreto-Ley 15/1999, de 1 de octubre, por el que se aprueban medidas de liberalización, reforma estructural e incremento de la competencia en el sector de hidrocarburos (en adelante RD-L 15/1999), tenía como objetivo introducir determinadas medidas de contenido económico y de carácter estructural a fin de profundizar en una mayor competencia y transparencia en dicho sector e incidir en el nivel de precios de los productos petrolíferos.

²¹ Las mayores diferencias entre el PAI correspondiente del entorno “micro” analizado y el PAI promedio nacional, registradas en los informes “micro” realizados hasta la fecha (excluyendo el ya efectuado para el tramo de la AP-7 comprendido entre La Junquera y Barcelona), corresponden a la autovía A-1/San Sebastián de los Reyes-Aranda de Duero para el caso de la gasolina 95 (+0,54 c€/lt, en el tramo de Castilla y León) y a la autovía A-2/Guadalajara-Zaragoza para el del gasóleo A (+0,65 c€/lt, en el tramo de Castilla La Mancha).

A tal efecto, en dicho Real Decreto-Ley se recogen diversas medidas en relación con las instalaciones de suministro en áreas de servicio de las carreteras estatales, introduciendo criterios de adjudicación en los concursos para el otorgamiento de las correspondientes concesiones e imponiendo la obligación de implantación de carteles informativos en los accesos a las autopistas estatales.

En lo concerniente a los criterios de adjudicación de instalaciones de suministro, el artículo 8 del RD-L 15/1999 (*“Preferencia en la adjudicación de áreas de servicio”*) establece determinados parámetros de preferencia en la adjudicación, al señalar que *“En los concursos en los que, de acuerdo con la normativa vigente en materia de carreteras estatales, se contemple la concesión de instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, incluidas en áreas de servicio, se ponderarán favorablemente las proposiciones que no impliquen suministro en exclusiva con el mismo operador al por mayor u operador del mismo grupo empresarial que el que suministre en exclusiva a las estaciones de servicio inmediatamente anterior y posterior, en el mismo sentido de circulación a la que es objeto del concurso”*.

A su vez, el artículo 9 (*“Concesión de nuevas estaciones de servicio”*) señala que *“El Ministerio de Fomento, de oficio o a solicitud de cualquier interesado, cuando la ubicación y las características de las áreas de servicio de las carreteras estatales lo permitan, convocará concursos para el otorgamiento, dentro de la misma área, de concesiones independientes para la construcción y explotación de distintas instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos”*.

Respecto a los carteles informativos, el artículo 7 del citado RD-L 15/1999, desarrollado por el Real Decreto 248/2001²² y modificado posteriormente por el artículo 103 de la Ley 53/2002²³, establece, de forma particular para las autopistas, que *“En los accesos a las autopistas del Estado en régimen de concesión, será obligatoria la colocación de carteles informativos en los que se indique, en todo caso, la distancia a las estaciones de servicio más próximas o a las ubicadas en las áreas de servicio, así como el tipo, precio y marca*

²² El Real Decreto 248/2001, de 9 de marzo, de desarrollo del artículo 7 del Real Decreto-ley 15/1999, de 1 de octubre, por el que se aprueban medidas de liberalización, reforma estructural e incremento de la competencia en el sector de hidrocarburos.

²³ Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

de los carburantes y combustibles petrolíferos ofrecidos en aquéllas”, siendo “responsabilidad del concesionario de la autopista (...) la actualización de su información” que le ha de ser facilitada por los titulares de las estaciones de servicio. La información a mostrar en dichos carteles ha de cubrir “al menos, las dos áreas de servicio más próximas”, tal y como precisa el mencionado Real Decreto 248/2001, efectuándose la ubicación de los mismos “en las zonas de dominio público o de servidumbre de las autopistas, debiendo ser autorizada por la Dirección General de Carreteras”²⁴.

Finalmente, el Real Decreto 114/2001²⁵, modificando el Reglamento General de Carreteras aprobado por el Real Decreto 1812/1994²⁶, suprime el régimen de distancias mínimas entre áreas de servicio hasta entonces en vigor²⁷ (20 km entre áreas situadas en el mismo lado de la vía o en el mismo sentido de circulación), estableciendo que “No existirá limitación alguna de distancias entre áreas de servicio de carreteras, impuesta por razones distintas a aquéllas que se deriven de consideraciones de seguridad vial o de la correcta explotación de la carretera”.

6.2 Afcción de las medidas introducidas sobre el grado de concentración por suministrador y la competencia en precios

Como se ha visto en el apartado anterior, desde el año 1999 se han venido introduciendo diversas medidas normativas tendentes a favorecer el aumento y diversificación de suministradores de las instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos ubicadas en áreas de servicio de carreteras estatales (entre ellas las autopistas de peaje), al objeto de promover una mayor competencia en este mercado.

²⁴ En concreto, para racionalizar el proceso de implantación de los carteles, el Real Decreto 248/2001 establece la obligatoriedad para el concesionario de la autopista de peaje de presentar un plan en el que se recojan las propuestas de ubicación de los carteles.

²⁵ Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero, por el que se modifica el Reglamento General de Carreteras, aprobado por el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

²⁶ Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

²⁷ Aludiendo a los propósitos anunciados en la Exposición de Motivos del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en mercados de bienes y servicios.

A continuación se evalúa la afección de cada una de las medidas expuestas en el punto anterior.

Criterios de adjudicación de instalaciones de suministro (artículo 8 del RD-L 15/1999)

Respecto a la afección que los criterios de preferencia introducidos para la adjudicación de las instalaciones (tal y como establece el artículo 8 del RD-L 15/1999) pudieran tener sobre el objetivo pretendido, cabe señalar que tales criterios pudieran resultar más eficaces respecto a las instalaciones en áreas de servicio de autovías y demás carreteras estatales que en las ubicadas en autopistas en régimen de concesión.

En efecto, en las autovías estatales el Ministerio de Fomento convoca concursos específicos para la concesión de áreas de servicio²⁸. En el marco de dichos concursos, toma en consideración y pondera favorablemente las licitaciones que no impliquen, en relación a las instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos en ellas ubicadas, el suministro en exclusiva con el mismo operador que suministre a las instalaciones anterior y posterior²⁹.

En las autopistas en régimen de concesión, sin embargo, aún interpretando que el artículo 8 del RD-L 15/1999 pudiera ser también de aplicación en este tipo de carreteras, el mencionado criterio de preferencia quedaría diluido entre un número de criterios para la

²⁸ El Reglamento General de Carreteras, aprobado mediante el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, establece (artículo 62) que *“las condiciones para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se establecerán en un pliego de condiciones generales (...). La concesión tendrá por objeto la construcción y la explotación, o solamente la explotación, de todas las instalaciones y servicios incluidos en las áreas de servicio, según se establezca, respectivamente, en el pliego de condiciones particulares o en el de las cláusulas de explotación”*, realizándose la adjudicación de la concesión por concurso (artículo 64).

²⁹ A modo de ejemplo, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para la concesión de la construcción y explotación de un Área de Servicio en Llanes, Autovía del Cantábrico, A-8 (mayo de 2003), establece, dentro de los criterios de adjudicación de la concesión, la inexistencia de condiciones de exclusividad con operadores que suministren a las instalaciones anterior y posterior a la que formará parte del Área de Servicio, adjudicándosele a este criterio hasta un total de 20 puntos sobre un máximo de 200.

Por su parte, en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para la concesión de la construcción y explotación de un Área de Servicio en el tramo El Haya-Solares, pk 190,1, margen derecha, en la Autovía del Cantábrico, A-8 (enero de 2010), se le adjudica a este criterio hasta un máximo de 10 puntos (sobre un total de 200) vs. los 60 puntos que como máximo se asignan a la cantidad anual que el licitador se compromete a abonar a la Administración, los 50 puntos que se asignan al Proyecto Técnico y Estudios Económicos y de Explotación o los como máximo 40 puntos con los que se puntúa la duración de la concesión propuesta por el licitador.

adjudicación de la concesión de la autopista mayor que el que rige para las autovías. Estos criterios (importe del préstamo participativo solicitado del Estado, volumen total de la inversión, importe de las tarifas, viabilidad de la oferta, calidad de la propuesta técnica o gestión ambiental y del tráfico) afectan tanto a la propia carretera como a sus elementos funcionales y a los servicios que en ella se habrán de prestar.

Cabe recordar en este punto que la regulación de las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de las autopistas están reguladas por la Ley 8/1972, de 10 de mayo (Ley de Autopistas) y el Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Según establece la cláusula 85 de dicho Pliego, referente a la explotación de las áreas de servicio, *“la sociedad concesionaria explotará los servicios comprendidos en estas áreas y podrá hacerlo mediante arriendo o cualquier otra clase de cesión temporal a terceros, sin exceder del final del plazo de duración de la concesión”*, debiéndose remitir al Ministerio de Fomento, previo a su otorgamiento y para su aprobación, *“un ejemplar del proyecto de contrato”* celebrado con terceros para la explotación de los servicios comprendidos en la áreas de servicio.

Por su parte, el artículo 2 de la Ley de Autopistas (en su nueva redacción dada por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas) *“las concesiones (...) se regirán por lo previsto para el contrato de concesión de obras públicas en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas”*. El artículo 231 de la citada Ley de Contratos establece, en línea con lo apuntado anteriormente, en relación a las estaciones de servicio en autopistas que podrán ser explotadas *“por el concesionario directamente o a través de terceros en los términos establecidos en el oportuno pliego de la concesión”*.

En cualquier caso, es necesario tener en cuenta que, con independencia de lo anterior, existen diversos aspectos que limitan la eficacia de la medida implantada por el artículo 8 del RD-L 15/1999. Así, por un lado, la mera ponderación favorable de las proposiciones que no impliquen suministro con el mismo operador, en los términos señalados en el citado artículo 8 del RD-L 15/1999, no siempre podrá compensar las diferencias en precio o en calidad de servicios ofertados por los licitadores a la hora de decidir la

correspondiente adjudicación. Por otro, no hay que olvidar que el elevado importe de inversión asociado a la construcción y puesta en marcha de una instalación de suministro en un área de servicio en una autopista de peaje hace que los concursantes en este tipo de procesos de adjudicación queden reducidos a un número restringido de licitadores, limitándose de esta manera las posibilidades de diversificación de suministradores de productos petrolíferos a dichas instalaciones.

Concesión de nuevas estaciones de servicio (artículo 9 del RD-L 15/1999)

Esta medida por la cual, a solicitud de cualquier interesado o bien de oficio, el Ministerio de Fomento puede convocar concursos para el otorgamiento, dentro de un área de servicio, de concesiones independientes para la construcción y explotación de instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, podría resultar igualmente más eficaz respecto a las instalaciones en áreas de servicio de autovías y demás carreteras estatales que en las ubicadas en autopistas en régimen de concesión.

Carteles informativos (artículo 7 del RD-L 15/1999)

En lo que respecta a la obligación de instalación de carteles informativos en los accesos a las autopistas estatales, cabe señalar que su grado de afección sobre el nivel de competencia en los precios de los productos petrolíferos ofrecidos en las instalaciones de suministro ubicadas en sus áreas de servicio habrá de ser necesariamente limitado si se tiene en cuenta el grado de concentración por suministrador actualmente existente y el alineamiento de precios detectado entre instalaciones suministradas por un mismo operador.

Sin perjuicio de lo anterior, se ha de indicar que el otro objetivo pretendido por la medida introducida a través del artículo 7 del RD-L 15/1999 (*“mejorar la información al consumidor que le facilite una mejor elección en su demanda de carburantes”*), tal y como señala la exposición de motivos del Real Decreto 248/2001 que lo desarrolla) tampoco está teniendo el grado de consecución esperado. Por un lado, no siempre la información mostrada en los carteles es completa o está correctamente actualizada³⁰. Por otro, la

³⁰ Tal y como se pudo concluir a raíz de la comprobación in situ, realizada el 17 de enero de 2008, de todas las estaciones de servicio ubicadas en ambos márgenes del tramo de la autopista de peaje AP-7 comprendido entre La Junquera y Barcelona, con ocasión de la elaboración del informe de supervisión “micro” de esta zona (Ref. web: 15/2008) al que se ha hecho referencia en el epígrafe 4 de este informe.

forma, colores y dimensiones de los carteles, así como la estructura de la distribución de la información en ellos contenida (de acuerdo a los modelos contemplados en el Real Decreto 248/2001), podría no ser, en todos los casos, la más apropiada, dada la dificultad de retener en la memoria gran cantidad de información en poco tiempo.

6.3 Medidas propuestas

A fin de alcanzar una mayor diversificación de suministradores en las instalaciones de suministro de las autopistas de peaje, una mayor competencia en precios, así como garantizar una óptima cobertura de la demanda de carburantes, podría analizarse el grado de afectación que sobre estos objetivos podrían tener otras medidas, adicionales o sustitutivas de las analizadas, valorando la procedencia o interés de su eventual implantación, en función de su alcance y trascendencia. Todo ello sin olvidar el carácter esencialmente liberalizado del sector de hidrocarburos líquidos en España, así como la reducida dimensión, en términos comparativos y en cuanto al número de puntos de venta, del mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje en relación al total nacional. Adicionalmente, cabe señalar que la materialización de algunas de las medidas propuestas exigiría la correspondiente modificación normativa.

En esta línea se proponen las siguientes medidas:

1.- Respecto a las autopistas de nueva construcción, podría analizarse cómo afectaría la inclusión de la obligación, en los respectivos pliegos de cláusulas particulares de los concursos, de realizar la cesión de la explotación de instalaciones de suministro en áreas de servicio a favor de operadores de tal forma que ninguno de ellos pueda superar un determinado porcentaje (por ejemplo el 30%) de los puntos de venta de la autopista; o la inclusión, entre dichas cláusulas, de la prohibición expresa (en lugar de la mera preferencia o ponderación) de que un mismo operador lleve a cabo el suministro a favor de dos instalaciones consecutivas en el mismo sentido de la circulación. En ambos casos, sería el concesionario de la autopista el responsable frente a la Administración concedente del cumplimiento de ambas prohibiciones.

2.- Establecer una metodología transparente y objetiva que, basada en una serie de criterios determinantes, tales como la Intensidad Media Diaria, la longitud de cada tramo de autopista en régimen de concesión, la estacionalidad de la demanda o la tipología del tráfico rodado (transporte pesado o ligero), entre otros, permita calcular el número óptimo de instalaciones de suministro a ubicar en los tramos de autopista de nueva construcción, o bien, redimensionar, en caso necesario la densidad de estaciones de servicio en tramos ya existentes. Dicha metodología, que habrá de atender, lógicamente, a criterios objetivos, transparentes y de rentabilidad económica, ha de tener como objeto principal el asegurar, en todo momento, la cobertura de la demanda de carburantes de automoción en estas vías.

Cabe señalar que esta medida se expone en atención a la falta de correlación observada, comparando los 10 tramos de peaje que conforman la AP-7, entre factores que, a juicio de esta Comisión, son determinantes para garantizar el abastecimiento óptimo de productos petrolíferos a los automovilistas (IMD, longitud y número de estaciones de servicio de cada tramo, entre otros), llamando especialmente la atención trayectos concretos, como el comprendido entre Cartagena y Vera, que, aun siendo considerablemente más extensos que otros integrados en la misma autopista, no disponen de estación de servicio alguna. Todo ello, sin perjuicio de menoscabar la eficacia de los mecanismos actualmente empleados para el dimensionamiento de la red de estaciones de servicio presente en cada tramo de autopista de peaje.

3.- Periodos de concesión. Como se ha precisado en el apartado 6.2, la Ley de Autopistas establece el plazo de duración de la concesión como periodo máximo de vigencia de los contratos con terceros que la sociedad concesionaria de una autopista puede suscribir para la explotación de los servicios comprendidos en las áreas de servicio (entre ellos, el abastecimiento de productos petrolíferos a las instalaciones de suministro a vehículos).

Dado que los plazos de las concesiones de construcción y explotación de obras públicas son bastante amplios (máximo de 40 años, según establece la Ley de Contratos del Sector Público por la que se rigen, entre otras, las concesiones de autopistas), se podría valorar por parte del Organismo Competente, en aras de

facilitar el intercambio de suministradores de carburantes en autopistas, una reducción de los plazos de duración de las concesiones, o bien desvincular el plazo máximo de vigencia de los contratos con terceros para la explotación de las áreas de servicio del plazo máximo de la concesión de la autopista. En este último caso, se podría plantear, por ejemplo, limitar a un número máximo de años (a determinar) la duración de los contratos de suministro en exclusiva de carburantes por los que las estaciones de servicio se vinculan a un determinado operador al por mayor.

4.- En relación a los carteles informativos ubicados en las entradas a las autopistas estatales en régimen de concesión, se propone, al objeto de facilitar el acceso a la información contenida en los mismos por parte de todos los usuarios que lo deseen, el incorporar, adicionalmente, dichos datos (precio de los distintos carburantes comercializados, imagen de marca y distancia entre estaciones de servicio) en el reverso del ticket que se obtiene en los puestos de peaje o bien como información anexa al mismo. El concesionario de la autopista sería, igualmente, el responsable de mantener correctamente actualizada la información facilitada a través de esta vía.

Cabe señalar en este punto que la implantación del conjunto de mejoras hasta aquí expuestas (propuestas 1, 2, 3 y 4) recae sobre un ámbito competencial distinto al de esta Comisión, por no encontrar amparo en la Ley de Hidrocarburos materias de esta índole.

5.- Continuar la labor supervisora que la CNE viene realizando de la actividad de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio en áreas concretas de la geografía española (informes “*micro*”), reforzando, de forma especial y mediante un programa de supervisión específico, el seguimiento de los precios aplicados en las instalaciones de suministro a vehículos ubicadas en autopistas de peaje, así como su comparativa con los establecidos en las estaciones de servicio situadas en las áreas limítrofes más próximas a la autopista.

6.4 Conclusiones

Las circunstancias descritas a lo largo del informe, tales como la presencia de un único suministrador en un tramo de autopista o el alto grado de coincidencia en precios, entre otros, podrían afectar, en algún caso, a la competencia en el mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje.

Este aspecto, puesto de manifiesto en anteriores análisis, ha resultado en medidas que se han venido introduciendo en España, desde hace algún tiempo, para favorecer el aumento y diversificación de suministradores de las instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, ubicadas en áreas de servicio de carreteras estatales. Sin embargo, estas medidas han tenido un alcance limitado, especialmente en las autopistas de peaje en régimen de concesión.

Por ello, en este informe se han apuntado medidas adicionales o sustitutivas de las implantadas hasta la fecha. La procedencia de la eventual implantación de estas medidas, debería analizarse contemplando tanto su posible afección sobre el objetivo perseguido, como las circunstancias diferenciales que concurren en este mercado, reconocidas por la Comisión Europea en sus informes, y el carácter esencialmente desregulado del sector de hidrocarburos líquidos en España.

Todo ello sin olvidar el orden de magnitud de las diferencias de precio halladas “dentro” y “fuera” de la autopista, a raíz del análisis efectuado de PAI (entre 0,76 c€/lt y 2,13 c€/lt, para la gasolina 95; entre 1,10 c€/lt y 1,62 c€/lt para el gasóleo A). Si bien estas diferencias son elevadas, en comparación con las registradas en los informes de supervisión “micro” efectuados, pueden encontrar su origen en las propias características diferenciales del mercado de distribución de carburantes en autopistas de peaje, tal y como reconoce la propia Comisión Europea.