



# **ESTIMACIONES DE TARIFICACIÓN DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD PARA DIVERSOS ESCENARIOS EN EL HORIZONTE 2021**

20180222\_Estimaciones de tarificación 2021\_V01  
Dirección General de Operaciones

22/02/2018

---

HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

Título del documento			
ESTIMACIONES DE TARIFICACIÓN DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD PARA DIVERSOS ESCENARIOS EN EL HORIZONTE 2021			
Código	Fecha	Clasificación	
	22/02/2018	Público	Restringido interno
Edición	Realizado por		(firma)
Tipo de documento	Revisado por		(firma)
Documento técnico			
Presentación	Daniel Latorre		
Oferta/Propuesta/Informe	María Sánchez-Palomo		
Otros			
Estado	Aprobado por		(firma)
Borrador			
Documento final	María Sánchez-Palomo		
Nombre del fichero	20180222_Estimaciones de tarificación 2021_V01		
Ruta en archivo			
Estructura organizativa			
Palabras clave			
Resumen del contenido			

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN Y OBJETO</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ESCENARIO 1: AUTOFINANCIACIÓN DEL MANTENIMIENTO ANUAL DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE CON REVERSIÓN PREVISTA HASTA 2021</b> .....	<b>4</b>
2.1	CALENDARIO DE REVERSIÓN .....	4
2.1.1	REVERSIÓN POR FINALIZACIÓN DEL PLAZO CONTRACTUAL .....	5
2.1.2	REVERSIÓN POR PROCESOS CONCURSALES EN CURSO .....	5
2.2	COSTES ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO .....	6
2.3	TRÁFICOS ESTIMADOS .....	6
2.4	RESULTADOS OBTENIDOS .....	7
2.4.1	HIPÓTESIS A: TARIFICACIÓN EXCLUSIVA A VEHÍCULOS PESADOS .....	7
2.4.1	HIPÓTESIS B: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 1,69/1,00 .....	7
2.4.1	HIPÓTESIS C: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 3,00/1,00 .....	8
2.5	ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	8
2.5.1	MANTENIMIENTO ESTÁNDAR .....	9
2.5.1	MANTENIMIENTO ÓPTIMO .....	9
<b>3</b>	<b>ESCENARIO 2: FINANCIACIÓN DE DIVERSAS INVERSIONES EN LA RED DE INTERÉS GENERAL PREVISTAS PARA EL AÑO 2021 MEDIANTE LA APLICACIÓN DE TARIFAS A LOS VEHÍCULOS QUE UTILICEN LA RED DE ALTA CAPACIDAD</b> .....	<b>10</b>
3.1	EVOLUCIÓN DE LA RED .....	10
3.2	COSTES ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO .....	10
3.3	TRÁFICOS ESTIMADOS .....	11
3.4	RESULTADOS OBTENIDOS .....	11
3.4.1	HIPÓTESIS A: TARIFICACIÓN EXCLUSIVA A VEHÍCULOS PESADOS .....	11
3.4.2	HIPÓTESIS B: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 1,69/1,00 .....	12
3.4.3	HIPÓTESIS C: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 3,00/1,00 .....	13
3.5	ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	13

## 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO

En el marco del trabajo “Análisis de sistemas de financiación para la gestión óptima de la Red de Carreteras del Estado”, realizado por parte de INECO para el Ministerio de Fomento, con fecha 21 de febrero de 2018 se solicita con carácter urgente realizar cálculos estimativos orientados a obtener las tarifas a aplicar a las dos tipologías fundamentales de vehículos (vehículos ligeros y vehículos pesados) para cada uno de los siguientes dos escenarios del Horizonte 2021:

- (i) Autofinanciación del mantenimiento anual de las autopistas de peaje que a día de hoy se tiene previsto que reviertan al Estado (ya sea por finalización del plazo contractualmente acordado o como consecuencia de los procesos concursales en curso) mediante la aplicación de tarifas a los vehículos que las utilicen.
- (ii) Financiación de las diversas inversiones en la Red de Interés General previstas para el año 2021 (tanto mantenimiento, como conceptos tales como la inversión asociada al *pipeline* de proyectos previsto o la inversión asociada al Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras) mediante la aplicación de tarifas a los vehículos que utilicen la Red de Alta Capacidad.

A su vez, para cada uno de los anteriores supuestos, se solicita también realizar un triple ejercicio:

- (i) Considerar la aplicación de tarifas sólo a vehículos pesados.
- (ii) Considerar la aplicación de tarifas tanto a vehículos pesados como a vehículos ligeros con una relación 1,69 a 1,00, basada en la media actual existente en las autopistas de peaje españolas.
- (iii) Considerar la aplicación de tarifas tanto a vehículos pesados como a vehículos ligeros con una relación 3,00 a 1,00, más acorde a las políticas europeas basadas en el principio de internalización de costes (“*quien contamina, paga*”) y a las tendencias observadas en otros países de la Unión.

En el presente documento se exponen los resultados de los cálculos estimativos realizados.

## 2 ESCENARIO 1: AUTOFINANCIACIÓN DEL MANTENIMIENTO ANUAL DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE CON REVERSIÓN PREVISTA HASTA 2021

### 2.1 CALENDARIO DE REVERSIÓN

La evolución de la red española de autopistas de peaje prevista para el período 2016 – 2018 es la que se muestra en el siguiente cuadro:



Tipo de vía	2016	2018	2019	2020	2021	2022
Concesiones Peaje	2.806	2.020	1.552	1.552	1.074	1.074

Datos en km

Ilustración 1: Evolución de la red de autopistas de peaje considerada en el período 2016 – 2022

Es decir, en síntesis, que se prevé que hasta 2021 un total de 1.732 km de autopistas de peaje reviertan al Estado. En los siguientes apartados se justifica y desglosa esta evolución, identificando de forma concreta las autopistas con reversión prevista, así como la fecha estimada y su longitud.

### 2.1.1 REVERSIÓN POR FINALIZACIÓN DEL PLAZO CONTRACTUAL

El siguiente gráfico muestra la relación de autopistas de peaje con reversión prevista en el período 2016 – 2022 como consecuencia de la finalización del plazo contractualmente acordado:

Reversión por finalización de plazo contractual			
Autopista	Reversión	Longitud (km)	
AP1	Burgos – Armiñón	30/11/2018	84,3
AP4	Sevilla – Cádiz	31/12/2019	93,8
AP7	Tarragona – Valencia		225,3
AP7	Valencia – Alicante	31/08/2021	148,5
AP2	Zaragoza – Mediterráneo		215,5
AP7	Montmeló – La Jonquera		135,8
AP7	Barcelona – Tarragona		100,4
AP7	Montmeló – Papiol		26,6
			1.030,2

Ilustración 2: Relación de autopistas de peaje que revierten en el período 2016 – 2022 debido a la finalización del plazo

### 2.1.2 REVERSIÓN POR PROCESOS CONCURSALES EN CURSO

El siguiente gráfico muestra la relación de autopistas de peaje con reversión prevista en el período 2016 – 2022 como consecuencia de los procesos concursales en curso:

Reversión por proceso concursal		
Autopista	Reversión	Longitud (km)
Radial 2	15/01/2018	81,3
Radiales 3 y 5		93,0
Radial 4		94,0
M12		9,4
Ocaña – La Roda		177,0
Circunvalación de Alicante		53,5
Cartagena – Vera		112,6
AP41	01/04/2018	81,0
		701,8

Ilustración 3: Relación de autopistas de peaje que revierten en el período 2016–2022 debido a procesos concursales

## 2.2 COSTES ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO

La siguiente tabla muestra los ratios de coste de conservación considerados para el desarrollo del presente análisis, habiendo sido consideradas a su vez dos hipótesis distintas: mantenimiento estándar actual en vías de alta capacidad concesionadas y mantenimiento óptimo. En el caso del mantenimiento estándar, el ratio ha sido incrementado en un 10% con objeto de considerar costes de inflación y posibles costes adicionales de gestión:

Tipo de vía	Estándar Actual <sup>(*)</sup>	Óptimo
Alta Capacidad Concesionadas	61.000	125.000

Datos en €/km anuales

Ilustración 4: Ratios de mantenimiento considerados para las autopistas de peaje que revierten en el período 2016 - 2022

## 2.3 TRÁFICOS ESTIMADOS

Para evaluar el tráfico anual que en el año 2021 utilizaría las autopistas de peaje que son objeto de análisis, se ha procedido a aplicar los siguientes ratios:

<b>Motocicletas</b>	<b>29.457 vehs-km/año</b>
<b>Vehículos Ligeros</b>	<b>5.972.421 vehs-km/año</b>
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>935.701 vehs-km/año</b>

Ilustración 5: Ratios de demanda considerados para el año 2021 en las autopistas de peaje que revierten

## 2.4 RESULTADOS OBTENIDOS

### 2.4.1 HIPÓTESIS A: TARIFICACIÓN EXCLUSIVA A VEHÍCULOS PESADOS

La siguiente tabla muestra los resultados obtenidos bajo esta hipótesis en cada uno de los dos supuestos de mantenimiento considerados: estándar y óptimo.

<b>Alcance Tarifa</b>	<b>Importe Año 2021 (M€)</b>	<b>Tarifa Año 2021 (€/veh-km)</b>	
		<b>Vehículo Ligero</b>	<b>Vehículo Pesado</b>
<b>Conservación estándar Autopistas que revierten</b>	<b>116</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,0717</b>
<b>Conservación óptima Autopistas que revierten</b>	<b>217</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,1336</b>

Ilustración 6: Tarifas obtenidas para la Hipótesis A del Escenario 1

### 2.4.1 HIPÓTESIS B: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 1,69/1,00

La siguiente tabla muestra los resultados obtenidos bajo esta hipótesis en cada uno de los dos supuestos de mantenimiento considerados: estándar y óptimo.



Alcance Tarifa	Importe Año 2021 (M€)	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)	
		Vehículo Ligero	Vehículo Pesado
Conservación estándar Autopistas que revierten	116	0,0088	0,0150
Conservación óptima Autopistas que revierten	217	0,0165	0,0279

Ilustración 7: Tarifas obtenidas para la Hipótesis B del Escenario 1

#### 2.4.1 HIPÓTESIS C: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 3,00/1,00

La siguiente tabla muestra los resultados obtenidos bajo esta hipótesis en cada uno de los dos supuestos de mantenimiento considerados: estándar y óptimo.

Alcance Tarifa	Importe Año 2021 (M€)	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)	
		Vehículo Ligero	Vehículo Pesado
Conservación estándar Autopistas que revierten	116	0,0076	0,0229
Conservación óptima Autopistas que revierten	217	0,0142	0,0426

Ilustración 8: Tarifas obtenidas para la Hipótesis C del Escenario 1

## 2.5 ANÁLISIS DE RESULTADOS

Una vez alcanzados los resultados anteriores, se considera útil establecer una comparación de dichas tarifas orientativas con los peajes medios aplicados actualmente en las autopistas de la Red de Carreteras del Estado.



### 2.5.1 MANTENIMIENTO ESTÁNDAR

Tarifas de cálculo resultantes para el Año 2021. Mantenimiento Estándar				
Hipótesis de Cálculo	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)			
	Vehículo Ligero		Vehículo Pesado	
Peajes Medios RCE	0,1124		0,1694	
Hipótesis A: Gravamen exclusivo a vehículos pesados	0,0000	-	0,0717	42%
Hipótesis B: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/1,69	0,0088	8%	0,0150	8%
Hipótesis C: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/3,00	0,0076	7%	0,0229	14%

Ilustración 9: Comparación de tarifas del Escenario 1 (Mantenimiento Estándar) con tarifas medias de los peajes de la RCE

Como se puede observar en el gráfico anterior, a modo de ejemplo, la financiación íntegra del mantenimiento estándar de los 1.732 km de autopistas que revertirían en el período 2016 – 2022 mediante la aplicación exclusiva de peaje a vehículos pesados requeriría una tarifa aproximada de 0,0717 €/km, lo que equivale a un 42% de la tarifa media que a día de hoy un vehículo pesado debe abonar por el uso de esas vías (0,1694 €/km).

Se observa, por tanto, que la autofinanciación de un mantenimiento estándar de esas autopistas por parte de los vehículos que las utilizaran sería viable mediante la aplicación de unas tarifas muy inferiores a las que actualmente se están aplicando.

### 2.5.1 MANTENIMIENTO ÓPTIMO

Tarifas de cálculo resultantes para el Año 2021. Mantenimiento Óptimo				
Hipótesis de Cálculo	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)			
	Vehículo Ligero		Vehículo Pesado	
Peajes Medios RCE	0,1124		0,1694	
Hipótesis A: Gravamen exclusivo a vehículos pesados	0,0000	-	0,1336	79%
Hipótesis B: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/1,69	0,0165	15%	0,0279	15%
Hipótesis C: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/3,00	0,0142	13%	0,0426	25%

Ilustración 10: Comparación de tarifas del Escenario 1 (Mantenimiento Óptimo) con tarifas medias de los peajes de la RCE

Como se puede observar en el gráfico anterior, a modo de ejemplo, la financiación íntegra del mantenimiento estándar de los 1.732 km de autopistas que revertirían en el período 2016 – 2022 mediante la aplicación exclusiva de peaje a vehículos pesados requeriría una tarifa aproximada de 0,1336 €/km, lo que equivale a un 79% de la tarifa media que a día de hoy un vehículo pesado debe abonar por el uso de esas vías (0,1694 €/km). Sin embargo, la aplicación de peaje a todo tipo de vehículos requeriría una importante reducción de tarifas con respecto a los peajes que a día de hoy se están aplicando (en todos los casos superior a un 75%).

### 3 ESCENARIO 2: FINANCIACIÓN DE DIVERSAS INVERSIONES EN LA RED DE INTERÉS GENERAL PREVISTAS PARA EL AÑO 2021 MEDIANTE LA APLICACIÓN DE TARIFAS A LOS VEHÍCULOS QUE UTILICEN LA RED DE ALTA CAPACIDAD

#### 3.1 EVOLUCIÓN DE LA RED

La evolución de la red española (complementaria con la evolución de las autopistas de peaje tratadas en apartados anteriores) para el período 2016 – 2018 es la que se muestra en el siguiente cuadro:

Tipo de vía	2016	2018	2019	2020	2021	2022
PPDs	49	1.335	2.303	2.803	3.781	3.781
Peaje en Sombra	997	997	997	997	997	997
Libres	8.105	7.876	7.727	7.423	7.101	7.118
<b>TOTAL</b>	<b>9.151</b>	<b>10.208</b>	<b>11.027</b>	<b>11.223</b>	<b>11.879</b>	<b>11.896</b>

Datos en km

Ilustración 11: Evolución de la Red de Carreteras del Estado de Alta Capacidad sin peaje a usuario en el período 2016 – 2022

#### 3.2 COSTES ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO

La siguiente tabla muestra los ratios de coste de conservación considerados para el desarrollo del presente análisis, habiendo sido consideradas a su vez dos hipótesis distintas: mantenimiento estándar actual y mantenimiento óptimo. En el caso del mantenimiento estándar, el ratio ha sido incrementado en un 10% con objeto de considerar costes de inflación y posibles costes adicionales de gestión:

Tipo de vía		Estándar Actual <sup>(*)</sup>	Óptimo
Alta Capacidad	Concesiones Peaje	61.000	125.000
	PPDs		
	Peaje en Sombra		
	Libres	39.500	
Convencional		20.874	40.000

Datos en €/km anuales

Ilustración 12: Ratios de mantenimiento considerados para la RCE de Alta Capacidad en el periodo 2016 – 2022

### 3.3 TRÁFICOS ESTIMADOS

Para evaluar el tráfico anual que en el año 2021 utilizaría las vías libres de peaje, se ha procedido a aplicar los siguientes ratios:

Motocicletas	62.141 vehs-km/año
Vehículos Ligeros	7.914.215 vehs-km/año
Vehículos Pesados	1.262.968 vehs-km/año

Ilustración 13: Ratios de demanda considerados para el año 2021 en las vías libres de peaje

### 3.4 RESULTADOS OBTENIDOS

#### 3.4.1 HIPÓTESIS A: TARIFICACIÓN EXCLUSIVA A VEHÍCULOS PESADOS

La siguiente tabla muestra la tarifa orientativa aplicable para sufragar las inversiones asociadas a cada uno de los conceptos definidos en la columna izquierda, de modo que dichas tarifas parciales funcionan como sumandos de la tarifa total en caso de querer cubrir varios de esos conceptos:



Alcance Tarifa	Importe Año 2021 (M€)	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)		Repercusión Anual 2021 (€/año)	
		Vehículo Ligero	Vehículo Pesado	Vehículo Ligero (12.547 km/veh.año)	Vehículo Pesado (120.000 km/veh.año)
Conservación actual RAC	629	0,0000	0,0419	0	5.032
Conservación óptima RAC	1.485		0,0990		11.877
Conservación actual Convencional	333		0,0222		2.664
Conservación óptima Convencional	580		0,0387		4.640
Inversión Pipeline de proyectos	363		0,0242		2.901
Inversión PIC	316		0,0210		2.524
<b>TOTAL MÁXIMO</b>	<b>2.743</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,1828</b>	<b>0</b>	<b>21.942</b>

Ilustración 14: Tarifas obtenidas para la Hipótesis A del Escenario 2

En la última fila de la tabla anterior se ha recogido la tarifa total máxima aplicable en caso de querer cubrir mediante esta vía las inversiones asociadas a (i) la conservación óptima de la Red da Alta Capacidad, (ii) la conservación óptima de la Red Convencional, (iii) la inversión asociada al *Pipeline* de proyectos actualmente previsto para el año 2021 y (iv) la inversión asociada al Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras en el año 2021.

### 3.4.2 HIPÓTESIS B: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 1,69/1,00

La siguiente tabla muestra la tarifa orientativa aplicable para sufragar las inversiones asociadas a cada uno de los conceptos definidos en la columna izquierda, de modo que dichas tarifas parciales funcionan como sumandos de la tarifa total en caso de querer cubrir varios de esos conceptos:

Alcance Tarifa	Importe Año 2021 (M€)	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)		Repercusión Anual 2021 (€/año)	
		Vehículo Ligero	Vehículo Pesado	Vehículo Ligero (12.547 km/veh.año)	Vehículo Pesado (120.000 km/veh.año)
Conservación actual RAC	629	0,0052	0,0089	66	1.062
Conservación óptima RAC	1.485	0,0124	0,0209	155	2.507
Conservación actual Convencional	333	0,0028	0,0047	35	562
Conservación óptima Convencional	580	0,0048	0,0082	61	980
Inversión Pipeline de proyectos	363	0,0030	0,0051	38	612
Inversión PIC	316	0,0026	0,0044	33	533
<b>TOTAL MÁXIMO</b>	<b>2.743</b>	<b>0,0228</b>	<b>0,0386</b>	<b>287</b>	<b>4.632</b>

Ilustración 15: Tarifas obtenidas para la Hipótesis B del Escenario 2



En la última fila de la tabla anterior se ha recogido la tarifa total máxima aplicable en caso de querer cubrir mediante esta vía las inversiones asociadas a (i) la conservación óptima de la Red da Alta Capacidad, (ii) la conservación óptima de la Red Convencional, (iii) la inversión asociada al *Pipeline* de proyectos actualmente previsto para el año 2021 y (iv) la inversión asociada al Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras en el año 2021.

### 3.4.3 HIPÓTESIS C: TARIFICACIÓN A VEHÍCULOS PESADOS Y LIGEROS CON RELACIÓN 3,00/1,00

La siguiente tabla muestra la tarifa orientativa aplicable para sufragar las inversiones asociadas a cada uno de los conceptos definidos en la columna izquierda, de modo que dichas tarifas parciales funcionan como sumandos de la tarifa total en caso de querer cubrir varios de esos conceptos:

Alcance Tarifa	Importe Año 2021 (M€)	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)		Repercusión Anual 2021 (€/año)	
		Vehículo Ligero	Vehículo Pesado	Vehículo Ligero (12.547 km/veh.año)	Vehículo Pesado (120.000 km/veh.año)
Conservación actual RAC	629	0,0045	0,0135	56	1.621
Conservación óptima RAC	1.485	0,0106	0,0319	133	3.825
Conservación actual Convencional	333	0,0024	0,0071	30	858
Conservación óptima Convencional	580	0,0042	0,0125	52	1.494
Inversión Pipeline de proyectos	363	0,0026	0,0078	33	934
Inversión PIC	316	0,0023	0,0068	28	813
<b>TOTAL MÁXIMO</b>	<b>2.743</b>	<b>0,0196</b>	<b>0,0589</b>	<b>246</b>	<b>7.066</b>

Ilustración 16: Tarifas obtenidas para la Hipótesis C del Escenario 2

En la última fila de la tabla anterior se ha recogido la tarifa total máxima aplicable en caso de querer cubrir mediante esta vía las inversiones asociadas a (i) la conservación óptima de la Red da Alta Capacidad, (ii) la conservación óptima de la Red Convencional, (iii) la inversión asociada al *Pipeline* de proyectos actualmente previsto para el año 2021 y (iv) la inversión asociada al Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras en el año 2021.

## 3.5 ANÁLISIS DE RESULTADOS

Una vez alcanzados los resultados anteriores, se considera útil establecer una comparación de dichas tarifas orientativas con los peajes medios aplicados actualmente en las autopistas de la Red de Carreteras del Estado. Para ello, se han tomado las tarifas totales máximas, resultando por tanto obvio que cabría plantear escenarios menos extremos que, por tanto, requerirían tarifas totales inferiores a éstas:

### Tarifas de cálculo máximas resultantes para el Año 2021

Hipótesis de Cálculo	Tarifa Año 2021 (€/veh-km)			
	Vehículo Ligero		Vehículo Pesado	
Peajes Medios RCE	0,1124		0,1694	
Hipótesis A: Gravamen exclusivo a vehículos pesados	0,0000	-	0,1828	108%
Hipótesis B: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/1,69	0,0228	20%	0,0386	23%
Hipótesis C: Gravamen a vehículos ligeros y pesados con relación 1,00/3,00	0,0196	17%	0,0589	35%

Ilustración 17: Comparación de tarifas totales máximas del Escenario 2 con tarifas medias de los peajes de la RCE

Como se puede observar en el gráfico anterior, sólo en el caso de gravamen exclusivo a vehículos pesados se produciría un incremento sobre las tarifas medias aplicadas a día de hoy en las autopistas de peaje españolas; sin embargo, en caso de gravar tanto a vehículos pesados como a vehículos ligeros, las tarifas resultantes serían muy inferiores a los peajes medios actuales en España.

No obstante, es muy importante recordar en este punto que, mientras que en la situación actual sólo una pequeña parte de la Red de Alta Capacidad (a modo orientativo, un 23%) está sujeta a peaje directo al usuario, bajo esta nueva hipótesis el 100% de dicha Red de Alta Capacidad pasaría a estar gravada por las tarifas orientativas calculadas. Ello, además, debería verse acompañado de la adopción de medidas adicionales en el resto de la red con objeto de evitar ineficiencias y desequilibrios no deseables en el uso del conjunto del sistema.