EXPEDIENTE 25/C-47: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA LA CONTRATACIÓN, MEDIANTE PROCEDIMIENTO ABIERTO, DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADOS EN LA DEFINICIÓN E IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO PARA LAS VÍAS DE ALTA CAPACIDAD DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA.

Egiaztatzeko helbidea Dirección de comprobación
https://e-s.araba.eus/wps/portal/ConsultaCove

Egiaztapen kodea Código de verificación
uKd3-8Nmc-FHVM-bpk9

ÍNDICE

1. Antecedentes 1
2. Objeto del contrato 8
3. Marco jurídico europeo aplicable 10
4. Alcance de la prestación 11
5. Plazo de ejecución 15
6. Pago del precio del contrato 15
7. Coordinación 17
8. Obligaciones del adjudicatario 17
9. Condiciones de los trabajadores de los contratos 19
10. Entrega de documentos 19
11. Deber de reserva 20
12. Propiedad de los trabajos ..... **¡Error! Marcador no definido.**
13. Anexos 201

1. ANTECEDENTES

Como antecedentes principales para tener en cuenta en los trabajos objeto del presente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (el **PPTP**) cabe destacar los siguientes:

A. Competencia foral en materia de carreteras

Los órganos Forales del Territorio Histórico de Álava (el **THA**) han venido ejerciendo competencias en materia de construcción y conservación de carreteras, sin interrupción, régimen que, por otra parte, lejos de ser alterado, fue expresamente confirmado por la Disposición Adicional Primera de la Constitución de 1978.

De conformidad con el Texto Fundamental, el Estatuto de Autonomía para el País Vasco, en su artículo 10.34 estableció: *"En materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, número 1 del artículo 148 de la Constitución, las Diputaciones Forales de los Territorios históricos conservarán íntegramente el régimen Jurídico y competencias que ostentan o que en su caso haya de recobrar a tenor del artículo 3º de este Estatuto".*

En atención al marco competencial vigente, el artículo 7.a).8 de la Ley 27/83 de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, en concordancia con el Estatuto de Autonomía, reconoció la competencia exclusiva de los Territorios Históricos en la materia, contemplando como atribuciones propias de los mismos cuanto se refiere a: *"Planificación, proyección, construcción, conservación, modificación y financiación, uso y explotación de carreteras y caminos".*

B. Transferencias y configuración de la red foral

Mediante Real Decreto 1414/2018 de 3 de diciembre, se procedió, en ejecución de las previsiones del Estatuto de Autonomía a traspasar a la Comunidad Autónoma del País Vasco las funciones y servicios concretados por la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma, sobre un tramo de la autopista AP-1 (Burgos-Armiñón). En concreto, el apartado B.1 de dicho acuerdo viene a

detallar que la posición jurídica de la Comunidad Autónoma del País Vasco es asumida en relación con el régimen competencial de sus Territorios Históricos, conforme determinen sus normas institucionales.

Mediante Decreto 48/2019, de 26 de marzo, y por Decreto Foral 17/2019, del Consejo de Gobierno Foral de 26 de marzo, se aprobó el acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco - Territorio Histórico de Álava, adoptado por el pleno de dicha comisión en su reunión de 20 de marzo de 2019, por el que quedó traspasada al THA el tramo de la autopista AP-1 (Burgos-Armiñón) cuyo itinerario se desarrolla en el Territorio Histórico de Álava. Se trata de un tramo de 6 kilómetros entre el límite entre las provincias de Burgos y Álava, en el punto kilométrico 77+200, y el final de la autopista en el enlace 7 de Armiñón, en el punto kilométrico 83+200, estableciéndose, a su vez, en el apartado B-3 el plazo de un mes para la remisión de la documentación y expedientes de los servicios traspasados, en este caso por parte del Gobierno Vasco a la Diputación Foral de Álava (la **DFA**), a partir de la publicación de los citados decretos, publicación que se realizó el 1 de abril de 2019.

Mediante Real Decreto 314/2019, de 26 de abril, se procedió, en ejecución de las previsiones del Estatuto de Autonomía, a traspasar a la Comunidad Autónoma del País Vasco las funciones y servicios concretados por la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma, la titularidad del tramo de la autopista AP-68 Bilbao-Zaragoza que discurre por este territorio.

Mediante Decreto 196/2019, de 17 de diciembre del Gobierno Vasco, y mediante Decreto Foral 55/2019, del Consejo de Gobierno Foral de 17 de diciembre, se aprobó el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco-Territorio Histórico de Álava, sobre traspaso de funciones y servicios en materia de carreteras adoptado por el pleno de dicha comisión en su reunión de 5 de diciembre de 2019, por el que queda traspasada al THA el tramo de la autopista AP-68 cuyo itinerario discurre por el Territorio Histórico de Álava, tramo de 55,214 kilómetros entre el límite entre los Territorios Históricos de Álava y Bizkaia, en el punto kilométrico 22+383, y el límite con la provincia de Burgos, en el punto kilométrico 77+597, con efectividad desde el 1 de enero de 2020.

Dentro de la Red de Interés Preferente se incluye el tramo de la autopista AP-1 (Burgos–Armiñón), con una longitud de aproximadamente 28 kilómetros en el Territorio Histórico de Álava, de los cuales 6 kilómetros —entre el límite con Burgos (p.k. 77+200) y el enlace de Armiñón (p.k. 83+200)— fueron transferidos formalmente en 2019 mediante el Decreto 48/2019 y el Decreto Foral 17/2019.

La gestión de cobro del tramo alavés de la AP-68 corresponderá a la sociedad pública Arabako Bideak – Vías de Álava, S.A. (en adelante **ARABAT**), que garantiza su explotación y mantenimiento, correspondiendo la conservación y mantenimiento al Departamento foral competente en materia de infraestructuras viarias. Esta infraestructura constituye un enlace estratégico entre Castilla y León, Álava y Gipuzkoa, integrando la red foral con los grandes ejes de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) a través de la A-1 y la AP-8, y asegurando la continuidad del tráfico de largo recorrido y del transporte pesado entre el corredor del Ebro y el eje Cantábrico.

C. Planificación estratégica y mandato institucional

La Comisión de Infraestructuras Viarias y Movilidad, en su sesión correspondiente al día 30 de junio de 2022, aprobó el Informe Final y las Conclusiones de la Ponencia sobre el Sistema de Financiación y Gestión de las Vías de Alta Capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, que son resumidamente las siguientes:

1. Las Juntas Generales de Álava otorgaron mandato a la DFA para la realización de un estudio técnico, con el objetivo de disponer de un conocimiento exhaustivo sobre las consecuencias económicas y sociales de la aplicación de un nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad del THA. Dicho estudio debía contener, entre otras, estas cuestiones:

   (i) Las características técnicas, las tarifas, las vías y los tipos de vehículo sobre las que será de aplicación el nuevo modelo de financiación.

   (ii) El sistema de cobro aplicable, así como la alternativa tecnológica. Las inversiones necesarias y el calendario para la implantación del nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad.

(iii) El modelo de financiación a aplicar, tras la finalización de la concesión en el año 2026, la elección de la alternativa tecnológica óptima, así como las adaptaciones normativas necesarias para la definición del sistema de financiación y gestión de los 55 km de la AP-68 que discurren por territorio alavés.

2. Una vez definidas todas las cuestiones explicitadas en los puntos anteriores, se debía proceder a la revisión del actual modelo de bonificaciones, convergiendo hacia un sistema integral, sostenible y eficiente, para los usuarios frecuentes, garantizando la inclusión social en el uso de las infraestructuras. De la misma manera se encomendaba el estudio de medidas específicas de apoyo al sector del transporte con domicilio fiscal en Álava, dentro del marco legal aplicable.

3. Los recursos generados mediante el nuevo modelo de financiación deben ser dirigidos a la conservación y a la mejora de las vías, la calidad de sus servicios, así como la implantación de las medidas correctoras que minimicen los impactos ambientales de las vías de alta capacidad, y deberán permitir liberar recursos públicos para garantizar políticas de mejora y fomento del transporte público y la movilidad sostenible (ciclista, a pie).

4. La implantación del nuevo modelo de financiación debería estar acompañado de campañas de divulgación y comunicación social que permitan dar a conocer los beneficios de la aplicación del nuevo modelo de financiación para dotar a las vías del THA de una mayor seguridad y fiabilidad, mejores prestaciones y servicios para los usuarios, así como para converger hacia un sistema homogéneo, integral e interoperable a escala europea.

5. ARABAT como empresa pública foral que gestiona la explotación de la AP-1, asumirá la gestión de cobro del nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad de Álava, para lo cual la Diputación Foral deberá analizar la necesidad de redimensionar su estructura.

6. Se establecerán mecanismos entre los diferentes territorios que garanticen la coordinación, la coherencia y la accesibilidad de la población.

7. En aras a garantizar la seguridad jurídica de la implantación del sistema, la normativa foral que regule el futuro pago por uso debería ser sometida a un trámite de cuestión previa ante la Comisión Europea.

D. Nuevo modelo de financiación

Parte importante de las vías de alta capacidad del THA pertenece a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), formando parte de su Red Básica. De esta manera, la Red de Interés Preferente de la red foral de carreteras comprende los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a pasos fronterizos, a los puertos y al aeropuerto de Foronda, los itinerarios que soportan tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atienden un volumen considerable de vehículos pesados o de mercancías peligrosas, tanto exteriores como interiores. Este tráfico supone un uso muy elevado de la red, mayor deterioro, más necesidad de mantenimiento y conservación. En definitiva, más recursos públicos que no pueden ser destinados para otras actuaciones forales que requieren recursos crecientes cada año.

La situación estratégica del territorio alavés, situado entre el Eje Atlántico y el Valle del Ebro, su ubicación en el eje de comunicación Norte-Sur con Europa y su cercanía al Puerto Autónomo de Bilbao determinan que Álava sea un territorio de paso obligatorio en la red de comunicaciones estatal y europea. Así, es un lugar estratégico de paso de la Red Transeuropea E-5 y E-80 (AP-1 y A-1), además de situarse en el eje de conexión del Corredor Cantábrico con el Valle del Ebro a través de la autopista AP-68 y en el eje de conexión del oeste de la península con Europa a través de las autopistas AP-68 y AP-8.

Esta ubicación estratégica hace que Vitoria-Gasteiz y su área de influencia sean un entorno atractivo para la localización de actividades industriales y de servicios y su condición de referente logístico, que se reforzará con la implantación de distintos espacios logísticos y de transporte, y nodos de interoperabilidad con distintos medios de transporte (ferrocarril y carga aeroportuaria), lo que obliga al THA a un importante esfuerzo inversor para mejorar las comunicaciones con las redes estatal y europea que resultará inasumible si no dispone de vías de financiación extrapresupuestarias para su financiación.

Las vías de alta capacidad, por su volumen de tráfico, trazado y diseño son las que más recursos públicos detraen del presupuesto por su mayor uso y deterioro.

Cabe señalar que la competencia exclusiva foral en carreteras conlleva, sin ayuda de otras administraciones, mantener un nivel de seguridad y de calidad óptimo de conservación y mantenimiento de las infraestructuras viarias en todo el territorio. Esta competencia foral y necesidad social requiere de unos recursos propios garantizados en el presupuesto anual.

Como se ha apuntado, la red foral de carreteras se conforma de diferentes redes, interconectadas entre todas ellas, jerarquizadas en atención a su funcionalidad. La Red de interés preferente comprende los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a pasos fronterizos, a los puertos y al aeropuerto de Foronda, los itinerarios que soportan tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atiendan a un volumen considerable de vehículos pesados o de mercancías peligrosas, tanto exteriores como interiores.

La recepción de las transferencias de titularidad del tramo de 6 Km de la autopista AP-1 entre el límite entre las provincias de Burgos y Álava y el final de la autopista en el enlace 7 de Armiñón, y del tramo de 55,214- Km de la autopista AP-68 entre el límite entre los Territorios Históricos de Álava y Bizkaia y el límite con la provincia de Burgos, completan las carreteras que articulan y vertebran el THA. Estas transferencias incrementan en 61,214- Km la Red de Carreteras de Álava, que constaba, en el momento de aprobación del Plan Integral de Carreteras (NF 6/2019 de 20 de marzo, PICA 2016-2027) en 1 .393,47 Km. La Red de Carreteras de Álava pasa a constar, por tanto, de 1.454,684 Km.

Tipología de red	**Kilómetros**
Red de Interés Preferente	206,914 km
Red Básica	146,42 km
Red Comarcal	198,32 km
Red Local	530,02 km
Red Vecinal	373,02 km
Total	**1.454,684 km**

En este contexto, y ante la próxima finalización de la concesión estatal de la autopista AP-68, resulta necesario abordar la definición de un modelo propio de financiación de las vías de alta capacidad del THA, en coherencia con las conclusiones aprobadas por la Comisión de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

Por ello, en noviembre de 2023, la DFA presentó una propuesta para implantar un sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad del THA. Este sistema contempla:

- El mantenimiento del peaje en la AP-68 para vehículos ligeros y pesados, con tarifas sustancialmente inferiores a las actuales.

- La implantación progresiva de peajes para vehículos pesados en la A-1 y la N-240, mediante tecnología Free Flow.

- Un programa de bonificaciones para usuarios frecuentes.

- La gestión del sistema de cobro por parte de la sociedad pública ARABAT, adscrita al Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, con destino exclusivo de los ingresos a conservación y modernización de la red.

Todo ello ha sido analizado en el *Estudio sobre el sistema de financiación y gestión de las vías de alta capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava*, contratado por el Departamento de Infraestructuras Viarias, que establece las bases principales y la hoja de ruta a seguir, cuyo resumen ejecutivo se incorpora como **Anexo I** al presente PPTP, formando parte integrante del mismo.

Este modelo se inspira en la experiencia de Gipuzkoa, Bizkaia Navarra y en buenas prácticas europeas como Alemania y Austria, donde el transporte vacío representa menos del 20% frente al 47% en España, y donde el pago por uso ha contribuido a mejorar la eficiencia logística y reducir emisiones.

Concretamente, el modelo guipuzcoano, gestionado por la sociedad pública Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia, S.A., ha sido pionero en la implantación de sistemas de pago por uso en vías de alta capacidad, especialmente en la N-I, A-15 y AP-636,

mediante tecnología Free Flow. Este sistema permite el cobro automático a vehículos pesados sin necesidad de detenerse, mediante pórticos de lectura de matrícula y dispositivos OBU (como el sistema Abiatu).

La implantación del sistema se ha realizado en cumplimiento de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a vehículos pesados por el uso de infraestructuras viarias, y se ha consolidado mediante la Norma Foral 5/2021, que regula el canon de utilización en la N-I y con el objetivo de (i) garantizar que los transportistas foráneos contribuyan al mantenimiento de infraestructuras clave como la N-I, (ii) descongestionar el tráfico de paso y reducir la siniestralidad y (iii) liberar recursos públicos para políticas sociales y sostenibilidad.

La experiencia guipuzcoana, junto con las buenas prácticas europeas, refuerza la viabilidad técnica y jurídica del modelo propuesto por Álava, que busca mejorar la eficiencia logística, reducir emisiones y garantizar la sostenibilidad financiera de la red viaria.

En atención a los antecedentes expuestos, y considerando la necesidad de garantizar la sostenibilidad financiera de la red viaria del THA, se plantea la conveniencia de analizar la viabilidad de implantar un sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad.

En síntesis, el conjunto de antecedentes expuestos determina la necesidad de dotar a la DFA de apoyo técnico especializado para garantizar que el proceso de implantación del sistema de pago por uso se desarrolle con seguridad jurídica, coherencia técnica y conformidad con el marco europeo.

La complejidad del procedimiento requiere la contratación de un servicio de asistencia técnica integral, capaz de abordar de forma coordinada los aspectos jurídicos, económicos y tecnológicos del modelo.

2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato es la prestación de un servicio de asistencia técnica integral, de carácter jurídico, económico y técnico, orientado a diseñar y acompañar la implantación

del sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad del THA, garantizando su adecuación al marco normativo europeo, estatal y foral.

En particular, este PPTP concreta el alcance y contenido de la prestación, determina y establece el régimen de coordinación entre la entidad adjudicataria que prestará el servicio y el Departamento de Infraestructuras Viarias de la DFA.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 99.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante, **LCSP**), se justifica la no división en lotes del presente contrato por razones de carácter técnico y funcional, derivadas de la naturaleza unitaria e integrada de las prestaciones objeto del mismo.

El contrato tiene por objeto la prestación de un servicio de asistencia técnica altamente especializado, con especial atención a las políticas públicas en materia de infraestructuras viarias y sistemas de tarificación, por lo que tiene carácter intelectual. Esta materia requiere una coordinación constante y directa con el Departamento de Infraestructuras Viarias de la DFA, así como un enfoque jurídico integral y coherente.

La especificidad técnica del objeto contractual, unida a la necesidad de garantizar una estrategia jurídica homogénea, hace inviable la ejecución separada de las distintas prestaciones. Todas las actuaciones previstas son interdependientes y exigen una visión unificada que asegure la coherencia en la interpretación, aplicación y defensa de los intereses de la DFA.

La eventual división en lotes supondría la intervención de distintos operadores, lo que podría generar disfunciones, duplicidades o contradicciones que comprometerían la eficacia del servicio y la unidad de criterio jurídico-técnico. Como reflejo de esta necesidad de gestión integrada, el contrato prevé la designación de un Coordinador General, responsable de garantizar la transversalidad y coherencia de las distintas áreas implicadas, especialmente en asuntos de elevada complejidad o con incidencia en múltiples materias.

En consecuencia, la no división en lotes responde al interés público de asegurar una asistencia técnica integral, homogénea y solvente, siendo esta opción la única

compatible con la naturaleza del objeto contractual y con los fines perseguidos por la entidad contratante.

3. MARCO JURÍDICO EUROPEO APLICABLE

La implantación del sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad del THA se enmarca en el régimen jurídico establecido por la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados por el uso de infraestructuras viarias, modificada por las Directivas 2006/38/CE, 2011/76/UE y (UE) 2022/362.

Dicha normativa, en su versión consolidada, establece los principios fundamentales que deben respetarse en la implantación de sistemas de peaje, entre los que destacan:

- La posibilidad de aplicar peajes y tasas de usuarios en la red transeuropea de transporte y en otras vías, siempre que no se genere discriminación ni distorsión de la competencia.

- La prohibición de aplicar simultáneamente peajes y tasas de usuarios sobre un mismo tramo de carretera para una misma categoría de vehículos.

- La exigencia de proporcionalidad, transparencia y no discriminación en la fijación de tarifas.

- La posibilidad de aplicar tasas por costes externos (como la contaminación atmosférica y acústica), conforme a los criterios del Anexo III bis de la Directiva.

- La incorporación de criterios medioambientales adicionales, en particular los relacionados con las emisiones de CO_2 de los vehículos, introducidos por la Directiva (UE) 2022/362.

- La obligación de notificar a la Comisión Europea, al menos seis meses antes de la implantación del sistema, la documentación técnica y económica que justifique la conformidad del modelo con la normativa europea.

En aplicación del artículo 7 *nonies* de la Directiva 1999/62/CE, modificada por las Directivas 2006/38/CE, 2011/76/UE y (UE) 2022/362, la implantación de un sistema de peaje requiere la remisión previa a la Comisión Europea de un informe justificativo que incluya:

- La descripción técnica del sistema propuesto.
- El modelo económico-financiero que sustente la viabilidad del sistema.
- La justificación jurídica de su conformidad con la normativa europea.

Asimismo, se deberá tener en cuenta el contenido del Anexo III de la Directiva, relativo a los principios de cálculo de costes de infraestructura, y del Anexo III bis, en caso de aplicación de tasas por costes externos (contaminación atmosférica o acústica).

La empresa adjudicataria deberá prestar asistencia jurídica en la elaboración de dicho informe, asegurando su adecuación formal y sustantiva a los requisitos establecidos por la Comisión Europea y la directiva de aplicación, y acompañar su tramitación hasta la obtención del dictamen favorable.

Por consiguiente, la empresa adjudicataria deberá tener en cuenta este marco normativo en la elaboración de los informes jurídicos, económicos y técnicos, así como en la redacción del informe de justificación para su remisión a la Comisión Europea.

En caso de que se produzcan cambios o modificaciones normativas, el licitador deberá adaptar las exigencias del modelo al nuevo marco que resulte de aplicación.

4. ALCANCE DE LA PRESTACIÓN

El adjudicatario deberá prestar una asistencia técnica integral en los ámbitos jurídico, económico y técnico, destinada a respaldar a la DFA en el diseño, desarrollo normativo y tramitación del sistema de pago por uso aplicable a las vías de alta capacidad del THA.

Los trabajos objeto del contrato se agrupan funcionalmente en los siguientes bloques:

- **<u>BLOQUE A</u>.- Asistencia normativa y diseño jurídico del sistema**

1. **Elaboración del Borrador de Proyecto de Norma Foral** para la implantación del sistema de peajes en las vías de alta capacidad del THA, que incluirá:

    - Fases de implantación del pago por uso.

    - Régimen jurídico del cobro: requisitos, diferenciación entre vehículos pesados y transporte público de viajeros.

    - Criterios para el cálculo de las tarifas, bonificaciones, subvenciones y exenciones.

    - Definición de los sistemas de cobro, infracciones y régimen sancionador.

    - Estudio específico sobre la viabilidad de establecer una regulación diferenciada para el acceso a la AP-68 desde el Valle de Ayala, incluyendo propuestas de adaptación del modelo de tarificación, en el marco de las posibilidades previstas por la normativa vigente.

    - Estudios necesarios de viabilidad económica y memoria que los avale.

2. **Redacción de un Borrador de Reglamento de Servicio** aplicable a la autopista AP-68, que regule el control por parte de la DFA, en su condición de titular de la vía, sobre las actividades y obligaciones de la entidad gestora ARABAT.

3. **Asistencia en la redacción del Borrador de Convenio de Gestión Directa de Servicios (DFA/ARABAT)**, regulando:

    - Derechos y obligaciones de la entidad gestora.

    - Sistema de fijación y revisión de tarifas.

- Justificación del cálculo de las cantidades a transferir entre ARABAT y la DFA, con inclusión de los costes de amortización, gestión del cobro, inversiones y conservación.

- **<u>BLOQUE B</u>.- Asistencia jurídica y tramitación ante la Comisión Europea**

1. **Asistencia jurídica especializada en el marco de la Directiva 1999/62/CE** y sus modificaciones (Directivas 2006/38/CE, 2011/76/UE y (UE) 2022/362), con las siguientes tareas:

    - Elaboración de un Informe Jurídico de Conformidad que acredite la compatibilidad del modelo con la normativa europea.

    - Preparación y presentación de la documentación técnica y jurídica necesaria para la obtención del dictamen o visto bueno de la Comisión Europea sobre las nuevas vías a tarificar.

    - Seguimiento del procedimiento ante la Comisión, prestando asistencia para la resolución de observaciones, correcciones o requerimientos.

    - Adaptación del modelo jurídico y normativo a los requerimientos derivados del proceso de evaluación europea o de eventuales modificaciones normativas.

2. La empresa adjudicataria actuará como soporte técnico-jurídico de la DFA durante todo el procedimiento de notificación y validación ante la Comisión Europea, elaborando cuantos informes complementarios sean necesarios.

3. Los documentos que hayan de ser dirigidos a la Comisión Europea se redactarán preferentemente en idioma inglés, aunque la DFA podrá optar por su presentación en idioma español si se considera conveniente.

- **<u>BLOQUE C</u>.- Estudios complementarios y asesoramiento especializado**

1. Estudio sobre Áreas de Servicio y Restauración: Inventario, diagnóstico y propuesta de planificación y gestión de las áreas de servicio existentes, así como de las nuevas áreas a implantar en las vías de alta capacidad del THA, atendiendo a criterios de sostenibilidad, accesibilidad y coordinación con otras redes viarias.

2. Asesoramiento sobre el régimen laboral derivado de la finalización de la concesión estatal de la AP-68, incluyendo el análisis de los criterios de reparto y subrogación del personal entre las Diputaciones Forales de Álava y Bizkaia, conforme a la normativa aplicable.

3. Asesoramiento jurídico sobre subvenciones y bonificaciones, incluyendo la definición de criterios objetivos y compatibles con el marco europeo de ayudas públicas.

4. Atención de consultas y emisión de informes jurídicos adicionales relacionados con el objeto del contrato, cuando así lo requiera el responsable del contrato.

Los trabajos podrán desarrollarse de forma paralela o independiente, según las necesidades de la Administración, siempre que se respeten las directrices del responsable del contrato y el orden de prioridad indicado en la siguiente lista de entregables, garantizando la coherencia técnica y jurídica entre los distintos bloques y asegurando que los resultados parciales constituyan un conjunto integrado y directamente aplicable por la DFA.

<u>Los entregables mínimos</u> serán los documentos y productos que, como resultado de la ejecución de los trabajos, permitan disponer de los instrumentos normativos, jurídicos y técnicos necesarios para la implantación del modelo, y que se detallan a continuación atendiendo al orden de prioridad para su ejecución por la contratista:

1. Borrador del Proyecto de Norma Foral sobre peajes.
2. Informe sobre régimen de bonificaciones y subvenciones.
3. Estudio de Áreas de Servicio y Restauración.

4. Borrador del Convenio de gestión directa (DFA-ARABAT).
5. Borrador del Reglamento de Servicio de la AP-68.
6. Informe sobre subrogación de personal de la AP-68.
7. Informe jurídico de conformidad con la normativa europea.
8. Documentación técnica para la Comisión Europea.

La DFA deberá disponer, al término del contrato, de un conjunto completo y coherente de instrumentos normativos, económicos y jurídicos que permitan la implantación efectiva y conforme al Derecho de la Unión Europea del sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad del THA.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN

Los trabajos objeto de este contrato se iniciarán con la formalización del contrato y tendrán una duración de 10 meses.

No obstante, y dado que el objeto contractual incluye la cumplimentación del trámite ante la Comisión Europea para la implantación del pago por uso en las vías de alta capacidad del THA, desde la preparación y presentación de la documentación/información precisa hasta la obtención del Dictamen favorable de este órgano, se suspenderá la ejecución del contrato desde el momento de presentación ante la Comisión de la documentación/información hasta la emisión del citado Dictamen que a tenor del artículo 7. nonies Directiva UE 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo debe ser emitido en el plazo de 6 meses.

6. PAGO DEL PRECIO DEL CONTRATO

El precio del contrato se abonará mediante pagos parciales vinculados a la entrega y aceptación de los trabajos previstos en el presente PPT, conforme al **calendario (Plan de Trabajo) fijado por la adjudicataria en su oferta**, y que deberán ser ejecutados con el siguiente orden de prioridad:

1.- Borrador del Proyecto de Norma Foral sobre peajes – 25% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del borrador completo del Proyecto de Norma Foral para la implantación del sistema de peajes.

2.- Informe sobre régimen de bonificaciones y subvenciones – 15% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del informe completo sobre bonificaciones y ayudas compatibles con el marco europeo.

3.- Borrador del Convenio de gestión directa DFA-ARABAT – 10% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del borrador del convenio.

4.- Borrador del Reglamento de Servicio aplicable a la AP-68 – 15% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del borrador del Reglamento que regule la gestión y control del servicio.

5.- Estudio de Áreas de Servicio – 15% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del documento técnico con diagnóstico y planificación.

6.- Informe sobre subrogación de personal – 5% del precio del contrato: Tras la entrega y validación del análisis laboral y propuesta de reparto/subrogación.

7.- Asistencia en la tramitación ante la Comisión Europea – 15% del precio del contrato: Tras la preparación, presentación y aceptación por parte de la Diputación Foral de la documentación técnica y jurídica necesaria, y la obtención del dictamen favorable o visto bueno de la Comisión Europea.

Cada pago estará condicionado a la conformidad expresa del responsable del contrato sobre la calidad y adecuación del entregable correspondiente, de acuerdo con las directrices establecidas.

La aceptación o rechazo de cada entregable deberá notificarse al contratista en un plazo máximo de 30 días hábiles desde su recepción.

No se admitirán pagos parciales por entregas incompletas o no conformes con los requisitos del PPTP.

En caso de observaciones o correcciones, el contratista deberá subsanarlas en el plazo indicado por el responsable del contrato para que proceda el pago correspondiente.

7. COORDINACIÓN

A fin de garantizar la sincronización entre los diferentes grupos y/o líneas de trabajo, y asegurar el cumplimiento de las exigencias tanto en calidad como en plazo se debe plantear un interlocutor por parte del contratista, que:

a) Informe periódicamente a la administración sobre la situación y grado de avance de las diferentes tareas.

b) Gestione las diferentes reuniones que se puedan realizar a lo largo del contrato.

c) Identifique y comunique los diferentes riesgos que puedan surgir.

d) Garantice la calidad de la gestión documental de los trabajos a realizar; y

e) Garantice el acceso único a los documentos finales y a la información clave.

8. OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO

Además de las obligaciones señaladas en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, la entidad contratista deberá cumplir las siguientes obligaciones:

- Las disposiciones vigentes en materia laboral, de seguridad social y de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.

- La entidad adjudicataria deberá tener suscrito un seguro de responsabilidad civil profesional, con una cobertura mínima de 600.000 euros anuales.

- La entidad adjudicataria ostentará la condición de empleadora respecto del personal adscrito a la ejecución del contrato, quedando la DFA exonerada de cualquier tipo de responsabilidad en la que la entidad adjudicataria pudiera incurrir respecto de dicho personal.

- El personal adscrito a la ejecución del contrato no mantendrá ningún tipo de relación laboral, contractual, funcionarial o de naturaleza alguna con la DFA, ni durante la vigencia del contrato ni una vez finalizado este.

- La entidad adjudicataria deberá guardar sigilo y confidencialidad respecto de los datos o antecedentes a los que tenga acceso como consecuencia de la ejecución del contrato, y estará obligada a adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad e integridad de los datos obtenidos y/o facilitados por la Administración.

- La entidad adjudicataria estará obligada a aplicar el Convenio Colectivo que legalmente corresponda al personal adscrito a la ejecución del contrato.

- A fin de dar cumplimiento a la obligación establecida en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, y antes de la adjudicación del contrato, la entidad adjudicataria deberá presentar una relación firmada por su representación legal del personal adscrito a la ejecución del contrato, que deberá cumplir los requisitos establecidos en la citada cláusula.

  Esta relación contendrá la identificación nominal de cada miembro, indicando su formación específica y los servicios prestados con anterioridad. Si, por circunstancias ajenas a la contratista o por fuerza mayor, las personas designadas no pudieran prestar directamente el servicio, se comunicará debidamente a la DFA, y se procederá a su sustitución por otras con la misma cualificación y solvencia técnica y profesional, debidamente acreditadas.

- Cuando la entidad contratista sea una persona jurídica o un colectivo de profesionales, deberá designar una persona física con la titulación profesional requerida para la prestación del servicio contratado. Dicha persona actuará como

representante técnico de la entidad contratista y será la dirección responsable de la prestación del servicio.

- La entidad adjudicataria estará obligada a asistir, sin coste adicional alguno para la DFA (dietas, kilometraje, entre otros), a las reuniones que, en su caso, convoque la Administración en sus dependencias, hasta un máximo de 2 reuniones mensuales.

9. CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES DE LOS CONTRATOS

Corresponde exclusivamente a la empresa adjudicataria la selección del personal que, reuniendo los requisitos de titulación y experiencia exigidos, formará parte del equipo de trabajo adscrito a la ejecución del contrato, sin perjuicio de la verificación por parte de la DFA del cumplimiento de dichos requisitos

La empresa contratista asume la obligación de ejercer de modo real, efectivo y continuo. sobre el personal integrante del equipo de trabajo encargado de la ejecución del contrato, el poder de dirección inherente a todo empresario y que afectan a cuantos derechos y obligaciones se deriven de la relación contractual entre empleado y empleador.

La empresa adjudicataria velará especialmente porque los trabajadores adscritos a la ejecución del contrato desarrollen su actividad sin extralimitarse en las funciones desempeñadas respecto a la actividad delimitada en el pliego objeto del contrato.

La empresa adjudicataria estará obligada a ejecutar el contrato en sus propias dependencias o instalaciones.

10. ENTREGA DE DOCUMENTOS

El adjudicatario deberá presentar todos los documentos requeridos en formato digital, conforme a las especificaciones que indique el responsable del contrato.

Asimismo, los textos escritos que integren los trabajos objeto del presente contrato deberán elaborarse en formato UNE-A4.

Aquellos documentos que, conforme a lo previsto en el pliego o a requerimiento del responsable del contrato, deban entregarse en soporte papel, se presentarán en papel ecológico, en tres ejemplares originales debidamente firmados.

11. DEBER DE RESERVA

Toda la información, documentación o datos, de cualquier naturaleza, que una de las partes facilite a la otra en el marco de la ejecución del presente contrato, incluidos los que se generen como consecuencia del mismo, tendrán carácter confidencial y no podrán ser divulgados ni utilizados para fines distintos de los previstos en el objeto contractual, salvo autorización expresa y previa de la parte titular de dicha información.

Ambas partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de dicha información, incluso una vez finalizada la vigencia del contrato, y a exigir idéntico compromiso a su personal, colaboradores o subcontratistas que pudieran tener acceso a la misma.

El incumplimiento de esta obligación podrá dar lugar a las responsabilidades que legalmente correspondan.

12. PROPIEDAD DE LOS TRABAJOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 308.1 de la LCSP, y en los artículos 43 y siguientes del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual, la empresa adjudicataria cede en exclusiva y con carácter definitivo a la DFA la titularidad de todos los derechos de propiedad intelectual que pudieran derivarse de los trabajos realizados en el marco del presente contrato.

Esta cesión incluye, en su caso, los derechos de reproducción, modificación, distribución y comunicación pública, con carácter exclusivo, para todo el mundo y por el plazo máximo legal de protección, sin perjuicio de los derechos morales que correspondan a los autores conforme a la legislación vigente.

La presente cesión se entiende incluida en el precio del contrato, sin que proceda remuneración adicional por este concepto.

13. ANEXOS

Se incorpora como Anexo a este PPTP el resumen ejecutivo del "*Estudio sobre el sistema de financiación y gestión de las vías de alta capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava"*, encargado en su día por el Departamento de Infraestructuras Viarias.

Este documento se aporta como material de referencia y servirá de base para la preparación de los trabajos previstos en este PPTP, en tanto que hoja de ruta sobre la que ha de articularse el objeto del contrato.



Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

Documento ejecutivo

04/2025



Índice

1. Antecedentes 3
2. Descripción de los trabajos 4
3. Modelo seleccionado 7
3.1. Alternativa tecnológica 7
3.2. Sistema de gestión 7
3.3. Red tarificable y puntos de cobro 8
4. Evaluación Económica 10
4.1. Demanda 10
4.2. Escenario de Costes de la red tarificable 14
4.3. Tarifas 18
5. Repercusiones presupuestarias 21

1. Antecedentes

El 30 de junio de 2022, la Comisión de Infraestructuras Viarias y Movilidad de las Juntas Generales de Álava en su sesión correspondiente, aprobó el Informe Final y las Conclusiones de la Ponencia sobre el sistema de Financiación y Gestión de las Vías de Alta Capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava.

Como aspecto relevante, cabe destacar que, del documento de conclusiones de la Ponencia aprobado, se desprende un mandato claro e inequívoco de las Juntas Generales a la Diputación Foral de Álava para realizar un estudio técnico con el objetivo de disponer de un conocimiento exhaustivo sobre las consecuencias económicas y sociales de la aplicación de un nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad de Álava.

Asimismo, en el documento de conclusiones de la ponencia se explicitaba que el estudio debería tratar, entre otras, las siguientes cuestiones:

- Características técnicas, tarifas, vías, y tipos de vehículo a los que les será de aplicación.
- Sistema de cobro aplicable, alternativa tecnológica y calendario para la implantación.
- Configuración de un modelo de bonificaciones integral, sostenible y eficiente, teniendo en cuenta a los usuarios frecuentes y el sector profesional del transporte.
- Estudio de las posibilidades de destino de los ingresos, de forma que los recursos que se generen vayan dirigidos a la conservación y a la mejora de las vías, así como a la calidad de los servicios, y a la implantación de medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental de las vías.
- Determinación del rol de adopción de la entidad ARABAT dentro del nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad, para lo cual la Diputación Foral deberá analizar la necesidad de redimensionar su estructura.

Además, y como punto esencial, se explicitaba que el estudio debía concretar con anterioridad al 10 de noviembre del 2026, fecha de expiración actual de la concesión estatal vigente de la autopista AP-68, el modelo de financiación a aplicar, así como las adaptaciones normativas necesarias para la definición del sistema de financiación y gestión de los 55 km de la autopista que discurren por el territorio alavés.

En este contexto, el 4 de junio de 2024, el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras viarias de la Diputación Foral de Álava, procedió mediante Acuerdo a aprobar el "*Servicio para la redacción del Estudio sobre el Sistema de Financiación y Gestión de las Vías de Alta Capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava*", así como el expediente de contratación por procedimiento abierto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 156 a 158 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Mediante el citado acuerdo se procedió también a consignar el gasto del contrato.

A continuación, el, 5 de junio de 2024, se publicó en el Perfil del Contratante y en la Plataforma de Contratación de la Diputación Foral de Álava, el expediente de contratación que incluía los pliegos de licitación que regían el concurso.

Como resultado del procedimiento de licitación, el 2 de agosto de 2024 se publicó en la plataforma, la adjudicación del contrato de servicios a la empresa INGENIERÍA DEL TRANSPORTE SME SA. (INECO), por obtener la mejor puntuación de entre todas las empresas participantes según los criterios técnicos y económicos establecidos en la licitación. El contrato se formalizó el 9 de septiembre de 2024 momento a partir del cual comenzaron los trabajos.

En la actualidad el contrato sigue vigente, aunque como se indicará en los epígrafes posteriores del presente documento, INECO ya ha completado el estudio, y dispone de las principales conclusiones y propuestas acerca de los principales aspectos, y puntos clave que deben servir de base para configurar el nuevo sistema de Financiación y Gestión de las Vías de Alta Capacidad de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava.

2. Descripción de los trabajos

El estudio ha tenido como objeto evaluar las alternativas de financiación mediante un sistema de pago por uso (PPU) de la Red de Alta Capacidad (RAC) del Territorio Histórico de Álava (THA), definiendo un modelo tarifario y considerando los impactos jurídicos y socioeconómicos asociados.

Para ello, el trabajo se ha estructurado en las siguientes etapas:

1. Análisis de la red
2. Necesidades de financiación y alternativas de implantación del pago por uso
3. Estudio de tráfico
4. Definición del sistema a implantar y modelo tarifario
5. Particularización a las subredes viales AP-68 y A-1
6. Aspectos jurídicos del sistema a implantar
7. Impactos socioeconómicos y repercusiones presupuestarias

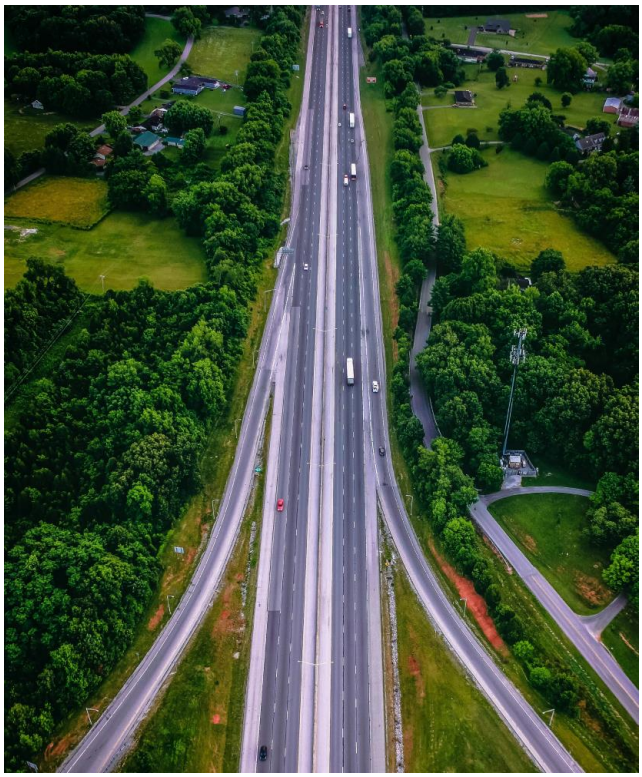
Cabe señalar que en todo momento se han considerado las conclusiones del estudio específico de la AP-68 desarrollado en paralelo a este trabajo.

En primer lugar, se ha llevado a cabo una **caracterización** detallada de los 181,85 km de la RAC, junto con las carreteras susceptibles de ser utilizadas como itinerarios alternativos para evitar la tarificación. Además, se han analizado los flujos de **tráfico** de toda la red alavesa y los **costes actuales de inversión y explotación** asociados a su mantenimiento y operación.

A continuación, se ha realizado un análisis de los diferentes **sistemas de financiación y gestión** de la red, con especial énfasis en las autopistas de peaje y su gestión directa o indirecta. De manera similar, se han evaluado los sistemas vigentes en los **territorios contiguos** (Gipuzkoa, Bizkaia, Navarra, Burgos y La Rioja), así como la compatibilidad de los modelos de gestión y la interoperabilidad de los sistemas de cobro. También se ha realizado un análisis comparativo o **benchmarking** de las distintas tendencias en modelos de financiación y gestión de vías de alta capacidad en Europa. En concreto, se han estudiado con detalle los modelos de pago por uso de Alemania, Austria, Bulgaria, Eslovaquia, Portugal, Francia y Países Bajos, que representan por completo las diversas casuísticas existentes.

Seguidamente se ha analizado la viabilidad de implementar un **sistema de pago por uso** en la red alavesa, estudiando las ventajas e inconvenientes de dicho sistema y la idoneidad de las alternativas tecnológicas existentes. Dentro de este análisis, se han conceptualizado todas las **alternativas tecnológicas** free-flow basadas en el pago por distancia: peaje satelital, pórticos DSRC, lectura de matrículas y aplicación móvil, además de las soluciones tradicionales (playas de peaje) y mixtas. También se ha estudiado, a modo comparativo, la solución basada en tiempo o viñeta.

En paralelo, se han analizado las **necesidades de financiación** de la red, incluyendo los costes asociados a la implementación y explotación del sistema de cobro según las distintas tecnologías consideradas, las inversiones previstas y los gastos de explotación de la RAC, así como los costes derivados de las externalidades del tráfico.



Seguidamente, se han analizado las distintas alternativas del **modelo de gestión** de las carreteras y el sistema de tarificación, involucrando distintas alternativas entre las que se considera el reparto de gestión de los riesgos entre la Diputación de Álava y ARABAT, en función del alcance de la red a tarificar.

Finalmente, a partir de los resultados obtenidos, se ha llevado a cabo un **análisis multicriterio** con el objetivo de seleccionar la opción más adecuada para la implementación del sistema, que concluye en el **modelo seleccionado** como el más adecuado para los intereses de Álava y de sus ciudadanos.

En cuanto a la demanda, se ha dimensionado sobre la base de una herramienta adhoc, el aprovechamiento de las bases de datos de la plataforma abierta de movilidad big data del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el calibrado del **modelo de tráfico** de la red vial del THA, que permitió estimar los vehículos-kilómetro que recorren la red alavesa en el horizonte de estudio (20 años). Además, esta prognosis sirve de referencia para estimar costes de mantenimiento, externalidades o los ingresos generados que alimentan el modelo económico.

A partir de estos resultados, se definieron los parámetros del modelo seleccionado y se establecieron las **categorías de vehículos** a tarificar. Adicionalmente se calculó la potencial **reducción de emisiones** que se produciría como consecuencia de la implantación del pago por uso.

Finalmente, se realizó una evaluación económica del sistema, que permitió estructurar y definir un **catálogo tarifario** basado en los principios establecidos en la Directiva Euroviñeta. Esta evaluación contempló una revisión de los modelos de bonificaciones vigentes en los tres territorios históricos, proponiendo un **esquema de bonificaciones** para el caso de la RAC alavesa.

De forma separada se particularizaron los resultados de unas posibles subredes relativas a las autopistas **AP-68** y **A-1,** debido a sus singularidades representativas en el marco de la gestión de la red vial del THA. Para la AP-68 se consideró finalmente mantener el marco de tarificación vigente para



vehículos ligeros y pesados, tras evaluar lo recogido en el estudio específico que se ha realizado para esta autopista.

Adicionalmente, se llevó a cabo un **análisis jurídico** exhaustivo de la normativa foral en materia de carreteras y PPU de Álava y del resto de territorios históricos del País Vasco. También un estudio de las adaptaciones normativas necesarias para la AP-68 y la continuidad de su tarificación una vez revertiera el contrato de concesión actualmente gestionado por Abertis, de cara a evaluar la obligatoriedad de una posible consulta a la Comisión Europea. Y se evaluó la posibilidad de que los ingresos generados por el nuevo sistema de pago por uso se aplicasen a otras vías distintas de las tarificadas. Además, se elaboró un **borrador de norma foral** reguladora del sistema PPU en Álava.

Finalmente, se incluyó un **estudio del impacto socioeconómico** derivado de la implantación del sistema de pago por uso y, adicionalmente, se estudiaron medidas orientadas a favorecer la aceptación social del modelo tanto en un marco social alavés como en el empresarial, con especial dedicación al sector del transporte, en concreto las relaciones entre transportistas y cargadores.

Por último, se estudiaron en detalle las **repercusiones presupuestarias** que el sistema tendría en las cuentas de la Diputación, cuyas conclusiones se recogen en el apartado *5. Repercusiones presupuestarias*.



3. Modelo seleccionado

El nuevo sistema de PPU de la red de carreteras de Álava contempla un **sistema de tarificación basado en la distancia** recorrida por los usuarios de **vehículos pesados** y un **modelo de gestión mixto**, donde Arabat gestionaría el cobro de las tarifas y la DFA se ocupará de la conservación y el mantenimiento de las vías**.**

En el caso de la **AP-68, se excepciona la tarificación, proponiendo un sistema tanto para vehículos ligeros como pesados**, teniendo un criterio continuista con la actual situación de esa autopista de peaje, en la que todos los tipos de usuarios están habituados al pago de un peaje.

También se contempla la **excepción de la AP-1** en su tramo Vitoria-Gasteiz (Etxabarri-Ibiña) – L.P. Gipuzkoa, que se **excluye del nuevo sistema de PPU** (pero manteniendo su actual sistema de tarificación y sistema de gestión), dado que este tramo se gestiona en la actualidad mediante encomienda directa de la DFA a Arabat por un periodo de 35 años mediante el cobro de un peaje con barreras, restando un número considerable de años para su reversión. Se ha de tener en cuenta que tanto los ingresos presentes por peaje en la autopista como los proyectados, están reservados para que Arabat se haga cargo de la deuda contraída con las entidades que la han financiado.

3.1. Alternativa tecnológica

Se ha considerado la **tarificación mediante pórticos DSRC&ANPR** como la solución tecnológica idónea para el sistema de PPU en la red de carreteras de Álava. Esta tecnología permite el tránsito libre de los vehículos sin barreras, o **free flow** atendiendo a su denominación anglosajona. En este sentido, los vehículos no tendrán que detenerse en los puntos de cobro para ser identificados como ocurre en las autopistas de peaje tradicional con barrera.

El funcionamiento de este sistema se basa en la detección del dispositivo embarcado en el vehículo, y también llamado transpondedor (OBE y también OBU). Cuando el vehículo atraviesa los puntos de cobro (pórticos), los sistemas tecnológicos encumbrados sobre el pórtico detectan su paso electrónicamente, complementado de otro sistema de cámaras que lee la matrícula como control adicional para evitar supuestos de fraude o de error de la teledetección del dispositivo a bordo.

Aquellos usuarios que no dispongan de OBU, tendrían la opción de asociar la matrícula del vehículo a un medio de pago habilitado, bien prepago o postpago según corresponda.

Adicionalmente, en la **AP-68**, **se contempla un sistema mixto** que combina la tecnología de pórticos **DSRC&ANPR** con la de **peaje tradicional con barreras**. En la zona norte de la AP-68 (desde el límite con Bizkaia hasta la AP-1) se instalarán pórticos para la gestión del cobro del peaje. En el sur, se mantendrá la actual playa de peaje de Ribabellosa con el objetivo de asegurar el cobro de los trayectos en dirección Burgos-Madrid. También, en el tramo de salida de Álava hacia La Rioja, se construirá una semi-plaza troncal de peaje con barrera en sentido La Rioja y un pórtico Free-Flow en sentido Bizkaia, y se mantendrá el peaje de Zambrana, todo ello para solventar la problemática del control de los trayectos de paso con origen o destino La Rioja.

3.2.Sistema de gestión

Se ha propuesto que la **gestión del cobro** en la red de carreteras tarificadas de la THA sea **realizada por la empresa pública Arabat**, y la **gestión de los trabajos de conservación y mantenimiento** las ostente la **DFA (para toda la red tarificable, incluyendo la AP-68 y excluyendo la AP-1),** dado el grado de conocimiento, medios y experiencia de cada una de estas entidades en sus respectivas asignaciones encomendadas, y considerando la continuidad del actual contrato para la conservación y mantenimiento de la AP-1 (que podría ser revisado en el futuro, al término del mismo).

3.3. Red tarificable y puntos de cobro

La red a tarificar es la conformada exclusivamente por carreteras pertenecientes a la Red de Alta Capacidad (RAC)[1], puesto que son las vías de la red alavesa que suponen mayor gasto en mantenimiento y explotación para la DFA, las más importantes en cuanto a generación de tráficos y, por tanto, las que proporcionarían mayor sostenimiento económico en caso de ser tarificadas.

En total suman una longitud total de **167,6 km, estructurada** en torno a los siguientes tramos:

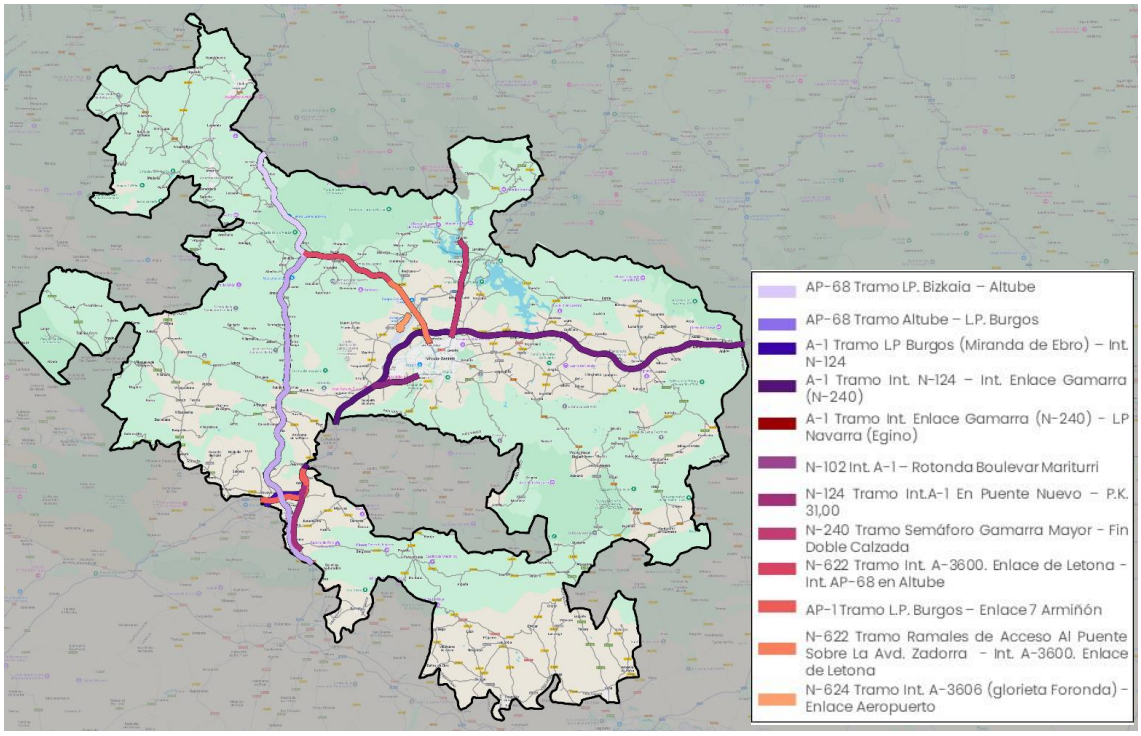


Figura 1. Tramos de la Red de Alta Capacidad de red a tarificar. Fuente: Elaboración propia.

El contrato de concesión de la AP-68 actualmente gestionado por la sociedad concesionaria AVASA SA, revertirá el 10 de noviembre de 2026, pudiendo ser esta vía la primera que conformará la red tarificable, agregándose de manera faseada el resto de vías, indicadas a continuación, atendiendo a criterios de prelación por demanda, ingresos esperados, sostenibilidad, etc. De manera particular, pudiendo ser seguida a la AP-68 la A-1 y la N-240.

Se han localizado una serie de puntos de cobro a lo largo de la red vial tarificada que permiten la maximización en lo relativo a la identificación de los vehículos que atraviesan la red, su tipología y que minimizan el fraude previniendo la evasión del pago.

En cuanto a la disposición de los pórticos DSRC&ANPR, técnicamente se ha tomado el criterio de ubicar un punto de cobro entre cada dos enlaces (entradas/salidas). El inventario resultante es el siguiente:

[1] *Excluyendo la AP-1 en su tramo Vitoria-Gasteiz – L.P. Gipuzkoa*

Carretera	Número de pórticos		
Tipo	2 carriles+ arcén	3 carriles+ arcén	Banderola
A-1	28	8	0
AP-1	0	2	0
AP-68[2]	4	3	3
N-102	1	1	0
N-124	2	2	0
N-240	8	0	0
N-622	8	0	0
N-624	2	0	0
Total	**53**	**16**	**3**
	69 pórticos		**3 banderolas**

Tabla 1. Estimación del número de pórticos



[2] *El informe del anteproyecto tecnológico de la AP-68 contempla una configuración específica de pórticos adaptada a la sección de la calzada.*

4. Evaluación Económica

El sistema de pago por uso permitirá al THA recabar unas fuentes de financiación proveniente directamente de los usuarios de las vías que cubran tanto las inversiones en la red como sufragar los costes de operación y mantenimiento, no solo por parte de los alaveses y alavesas, sino por quienes de manera efectiva usan las vías incluyendo los tráficos de paso o de conexión.

La siguiente tabla muestra el importante porcentaje de usuarios de medio y largo recorrido que circulan por las vías del THA, especialmente en los dos ejes vertebradores: AP-68 y A-1.

Vía	Corto recorrido (<50 km)	Medio recorrido (50-250 km)	Largo recorrido (>250 km)
AP-68	2%	72%	26%
A-1	21%	54%	24%
N-622	12%	82%	6%
N-240	47%	47%	6%

Dada la extensión del THA, los viajes que lo atraviesan total o parcialmente se encuentran contabilizados mayoritariamente en estos dos segmentos de tráfico según distancia recorrida, por lo que el volumen de tráfico de paso o de conexión con otros territorios puede considerarse como significativo.

4.1. Demanda

La evaluación de la demanda se ha llevado a cabo mediante el desarrollo *ad hoc* de una herramienta de modelización macro adaptada a las necesidades del contrato.

Los dos principales datos de entrada que alimentan el **modelo de tráfico** son los relativos a la movilidad real observada en las carreteras en el año 2023:

1. Matrices origen-destino (OD) de viajes, obtenidas a partir de datos de geolocalización de telefonía móvil, procedentes del "Estudio de Movilidad con Bigdata" elaborado por el Ministerio de Transportes y de Movilidad Sostenible. Asimismo, se consulta la información disponible en el Estudio de la movilidad del País Vasco (Gobierno Vasco, 2022), que incluye información relativa a patrones de movilidad específicos en el THA.
2. Datos de aforo de tráfico en las carreteras del THA recogidas en el Mapa de Tráfico 2023 elaborado por la DFA. También se han empleado datos de aforo procedentes de otras Administraciones públicas para caracterizar el tráfico en las carreteras de conexión con los territorios contiguos.

El modelo de tráfico construido reúne las **características técnicas** siguientes:

- Se ha utilizado un software específico de modelización de redes de transporte para la asignación de los tráficos por carretera.
- Ámbito territorial: Territorio Histórico de Álava como área de estudio directa (dividido en 50 zonas de transporte) y los territorios colindantes incluyendo el resto de España, Portugal y Francia como área externa.
- Periodo temporal: día medio año 2023[3] (24 horas). Se ha considerado como día representativo del tráfico medio anual en las carreteras del THA el martes 26 de septiembre de 2023. Este día técnicamente es el que sirve para los cálculos principales asociados al estudio de demanda.
- Demanda de transporte: segmentación en vehículos ligeros y vehículos pesados.

[3] *Se toma el año 2023 por ser el último año completo con información de tráfico disponible a la fecha de realización de los trabajos.*



- Red modelizada: toda la red de interés preferente, básica y comarcal del THA. Adicionalmente, se han introducido algunas carreteras locales para garantizar la capilaridad suficiente en el modelo. Se han añadido también las principales vías de conexión con los territorios limítrofes de Burgos, La Rioja, Navarra, Gipuzkoa y Bizkaia.

El periodo de evaluación de demanda se corresponde con un periodo de 20 años de operación desde la puesta en servicio, a efectos de la evaluación económica del sistema y cálculo de las tarifas de aplicación.

La proyección de la demanda a futuro se ha realizado a partir de un modelo econométrico que relaciona el tráfico en la red del THA con la evolución del PIB nacional. Se toman las **previsiones de crecimiento del PIB** para cada año publicadas por las fuentes oficiales: Banco de España, Instituto Nacional de Estadística, Fondo Monetario Internacional y Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).

Para el ejercicio de modelización de tráfico y con el fin de poder valorar los efectos de la implantación del pago por uso se definen dos escenarios de oferta de transporte:

- **Escenario de referencia (REF)**, que se corresponde con la situación actual en la que se encuentran tarificadas solamente las vías AP-1 y AP-68 en el THA.
- **Escenario 1 o Base (E1)**, que se corresponde con la Red de Alta Capacidad (RAC) tarificada[4].

En primer lugar, se obtiene como resultado de la modelización el **volumen total de viajes diarios** (vehículos) que en algún momento de su trayecto circularían por cualquier tramo de la red tarificable, independientemente de su longitud y de la distancia total recorrida. Esto es importante con vistas a la

[4] *Se excluye del nuevo sistema de pago por uso la AP-1 en su tramo Vitoria – Éibar, ya gestionado en la actualidad mediante encomienda directa de la DFA a Arabat por un periodo de 35 años, manteniendo por tanto su tarifa de peaje vigente.*

contabilización del número de transacciones diarias que procesará el sistema de Backoffice, y, en consecuencia, sus costes operacionales asociados, según se expone en el epígrafe Sistema tecnológico de cobro, y que se recogen en la siguiente tabla:

veh/día	Año 1	E1 (año 1)	Año 20	E1 (año 20)
Ligeros	139.036	141.624	154.729	157.609
Pesados	25.872	25.782	28.792	28.691
TOTAL	**164.908**	**167.406**	**183.521**	**186.301**

Tabla 2. Estimación del volumen de vehículos usuarios de la red tarificable en día medio por escenario de tráfico.

En la tabla de la página siguiente se presentan los **resultados de tráfico,** expresados como la **intensidad media diaria (IMD)**[5] y el volumen de **vehículos-km** por tipología de vehículo en los tramos de la RAC tarificada, para cada uno de los escenarios de tráfico modelizados correspondientes al año de la puesta en servicio del sistema de PPU.

Con la finalidad de comprobar que estos resultados de tráfico, empleados como inputs para el cálculo de costes e ingresos, siguen siendo válidos, aunque las tarifas finalmente aplicadas sean diferentes, se ha realizado un **análisis de sensibilidad** de la demanda a la tarifa con el modelo de tráfico.

De este análisis se desprende que la demanda de los vehículos usuarios de la red tarificable se comporta de manera menos elástica frente a variaciones moderadas del precio de la tarifa (+/- 50%). A los efectos de esta determinación, para las elecciones de ruta se han considerado parámetros como la tarifa, coste de combustible, costes del vehículo y el tiempo de viaje.

Por lo tanto, en la evaluación económica se han obviado posibles aumentos o disminuciones de la demanda frente a variaciones en el precio de la tarifa respecto a los de partida utilizados en el estudio de tráfico.



[5] *Promedio anual de vehículos que circulan al día en un tramo de carretera.*

VÍA	DENOMINACIÓN	TRAMO	ESCENARIO REFERENCIA PUESTA EN SERVICIO						ESCENARIO 1 (año 1)					
			IMD VT	IMD VL	IMD VP	VEH-KM VT	VEH-KM VL	VEH-KM VP	IMD VT	IMD VL	IMD VP	VEH-KM VT	VEH-KM VL	VEH-KM VP
Autopista de peaje														
AP-68	Bilbao - Zaragoza	LP. Bizkaia – Altube	28.400	23.591	4.809	400.640	332.793	67.847	30.337	25.277	5.060	427.959	356.580	71.379
AP-68	Bilbao - Zaragoza	Altube – L.P. Burgos	12.209	10.083	2.126	501.893	414.482	87.411	13.162	10.840	2.322	541.067	445.617	95.451
Autovía o autopista sin peaje														
A-1	Madrid - Irún	L.P.Burgos (Miranda de Ebro) - Int. N-124	10.375	9.167	1.208	50.112	44.278	5.834	10.209	9.167	1.042	49.309	44.278	5.031
A-1	Madrid - Irún	Int. N-124 – Int. Enlace Gamarra (N-240)	41.040	30.189	10.851	904.941	665.673	239.268	41.590	30.755	10.835	917.054	678.140	238.914
A-1	Madrid - Irún	Int. Enlace Gamarra (N-240) - L.P Navarra (Egino)	23.086	16.045	7.042	840.568	584.182	256.386	22.957	15.976	6.981	835.869	581.696	254.173
N-102	Ariñez – Vitoria-Gasteiz	Tramo Int. A-1 – Rotonda Boulevard Mariturri	15.592	15.136	456	77.492	75.228	2.264	16.125	15.673	453	80.143	77.893	2.250
N-124	Armiñon - Gimeleo	Int.A-1 En Puente Nuevo - Zambrana. Inicio Variante	10.263	8.485	1.778	66.347	54.853	11.494	11.371	9.675	1.697	73.517	62.546	10.970
N-240	Vitoria-Gasteiz - Bilbao	Semáforo Gamarra Mayor - Fin Doble Calzada	18.866	17.217	1.649	197.150	179.916	17.234	18.852	17.224	1.628	197.002	179.990	17.012
N-622	Vitoria-Gasteiz - Altube	Int. A-3600. Enlace de Letona - Int. AP-68 En Altube	20.943	16.942	4.001	222.414	179.924	42.491	20.768	16.734	4.034	220.556	177.714	42.842
AP-1	Burgos - Armiñón	L.P. Burgos – Enlace 7 Armiñon	22.801	15.339	7.462	136.809	92.036	44.773	22.795	15.333	7.461	136.769	92.001	44.768
Carretera multicarril														
N-622	Vitoria-Gasteiz - Altube	Ramales de Acceso Al Puente sobre La Avd. Zadorra - Int. A-3600. Enlace de Letona	30.524	26.459	4.065	266.473	230.985	35.489	30.233	26.155	4.078	263.932	228.333	35.599
N-624	Acceso Aeropuerto Foronda	Int. A-3606 (glorieta Foronda) - Enlace Aeropuerto	1.699	1.589	110	3.185	2.979	206	1.699	1.589	110	3.185	2.979	206

VT: vehículos totales. VL: vehículos ligeros. VP: vehículos pesados

Tabla 3. Proyecciones de tráfico en día medio en las carreteras de la RAC tarificada (año de puesta en servicio). Escenario de referencia y Escenario 1. Fuente: Elaboración propia.

Adicionalmente, se ha considerado relevante durante la estimación de la demanda analizar el **impacto de la tarificación** sobre una serie de **carreteras alternativas a la RAC que no son de alta capacidad**, que podrían recibir tráfico desviado al pertenecer a itinerarios que permitiesen evadir el pago del canon.

La tabla de la página siguiente muestra los resultados por escenario de cada uno de los tramos de carreteras alternativas a la RAC para el año de puesta en servicio en los cuales se cuantifican estos efectos:

- Disminución general del tráfico en las vías alternativas a la AP-68 (A-624, A-625, A-2522), tanto de vehículos ligeros como de pesados, motivada por la reducción de las tarifas en la situación de Pago por Uso con respecto a la situación actual.
- Mínimo aumento del tráfico de vehículos pesados por las vías alternativas a la A-1 (A-3100 y A-3138), de 9 y 43 vehículos pesados al día respectivamente.
- Mínimo incremento del tráfico de vehículos pesados sobre la carretera A-3600, alternativa a la N-622, que se ha cuantificado en 14 vehículos diarios.

Se concluye, por tanto, que el impacto de la tarificación sobre el tráfico en las vías alternativas **es residual**.

VÍA	TIPO DE VÍA	TRAMO	ESCENARIO REFERENCIA (año 1)			ESCENARIO 1 (año 1)		
			IMD VT	IMD VL	IMD VP	IMD VT	IMD VL	IMD VP
Alternativas a la AP-68								
A-624	Red Básica	Conexión N-622 - Amurrio	**4.110**	3.837	272	**3.191**	2.948	243
A-625	Red Básica	L.P. Bizkaia (Llodio) - Amurrio	**10.765**	10.043	722	**9.976**	9.253	723
A-2522	Red comarcal	Int. A-624 - LP.Bizkaia en Orozko	**1.281**	1.164	117	**1.239**	1.164	76
Alternativa a la A-1								
A-3100	Red local	Enlace N-104 - Salvatierra	**766**	712	54	**776**	713	63
A-3138	Red local	Salvatierra -Eguino	**722**	686	36	**764**	686	79
Alternativa a la N-622								
A-3600	Red Local	Letona-Amezaga de Zuia	**2.398**	2.307	91	**2.413**	2.308	105

VT: vehículos totales. VL: vehículos ligeros. VP: vehículos pesados

Tabla 4. Proyecciones de tráfico en día medio en las carreteras alternativas a la RAC (año de puesta en servicio). Escenario de referencia y Escenario 1. Fuente: Elaboración propia.

4.2. Escenario de Costes de la red tarificable

4.2.1. Sistema tecnológico de cobro

Los costes del sistema tecnológico de cobro incurren los del FrontOffice (sistemas tecnológicos implantados en las vías, que permiten la detección, identificación y clasificación del vehículo, y que también podría denominarse **sistema de campo**), la Plataforma de integración tecnológica (o sistema de ***BackOffice)*** que realice la gestión íntegra de la facturación y el sistema de *enforcement*.

Los costes considerados engloban tanto las inversiones y reinversiones (CAPEX) a lo largo de los años, como los destinados a la operación y mantenimiento de los sistemas (OPEX), en ambos casos relativos a los sistemas tecnológicos.

El **sistema de campo** se estructura en varias componentes:

- **El sistema de cobro mediante pórticos DSCR&ANPR**, que incluye los sistemas de control del cobro y del *enforcement* fijo (en la AP-68 se mantendrá la actual playa de peaje de Ribabellosa y del enlace de Zambrana, y se construirá una semitroncal nueva en el tramo de salida de Álava hacia la Rioja, instalando pórticos DSCR&ANPR en el resto de los tramos de la autopista).
- **El sistema de suministro de energía**; y
- **El sistema de Comunicaciones** (***Backbone***) de fibra óptica y la obra civil asociada a la canalización de la fibra.

En relación con los **costes asociados a su operativa y mantenimiento (OPEX anual)**, se ha aplicado un ratio de un 7% del CAPEX para las tecnologías de *free flow* y de un 12% para los elementos del sistema de peaje tradicional (AP-68).

El sistema de **BackOffice** corresponde a la plataforma de integración tecnológica del sistema de cobro. Esta Plataforma consta del conjunto de aplicaciones necesarias para la gestión integral del cobro, que incluye, además del sistema de gestión del mismo, el sistema de monitorización de todos los subsistemas de campo, de gestión de los usuarios, de gestión de fraude e infracciones (*enforcement*) y de gestión del mantenimiento.

En cuanto al **coste operacional (OPEX)**, el estudio identifica, por una parte, los costes referidos al **personal** (validación de matrículas, procesamiento de infractores, atención de consultas, etc.). Por otra parte, se consideran los costes referidos a los **servicios** de asistencia de terceros necesarios para la gestión y el mantenimiento.



4.2.2. Infraestructura Viaria

Dentro de los costes considerados en el estudio, asociados a la red viaria tarificada, se consideran dos tipologías diferenciadas:

- Por un lado, la **Operación y Mantenimiento de la Red Viaria tarificada** (OPEX), que incluye conservación **ordinaria** y **extraordinaria**, gastos de personal, bienes y servicios, y gastos de control centralizado, de vialidad y operaciones.

  Sus costes se han estimado a través del ajuste de unos **ratios de costes de conservación** (en €/km/año y proporcional a la IMD), procedentes de la información de la conservación y mantenimiento existente para la **red de carreteras en el territorio nacional**, puesto que son **más altos** que los importes de los contratos de conservación integral con los que la Diputación de Álava gestiona su red de carreteras.

- Por otro lado, la **Inversión en la Red Viaria tarificada** (CAPEX), incluye estos conceptos:
  - La recuperación del **déficit de inversión existente en las vías,** entendido como la inversión necesaria para alcanzar los niveles de servicio adecuados, **especialmente en firmes**.
  - La amortización de la infraestructura del programa de inversiones proyectadas del PICA, durante el periodo a tarificar.

Todos estos ajustes y conceptos añadidos (especialmente el de déficit del estado de conservación e inversión) suponen que los ratios aplicados para la gestión del mantenimiento de las vías sea incluso **superior al que actualmente tiene el Estado en su propia red de carreteras**.

Los costes se resumen en la siguiente tabla (datos sin IVA, que también aparecen en la tabla resumen total de costes):

Red tarificable RAC	€/km/año	Total coste anual (M€/año)	Total coste 20 años (M€)
Conservación ordinaria	48.797 €	8,2 M€	193,7 M€
Otros (personal, bienes y servicios, control centralizado)	8.979 €	1,5 M€	
Conservación extraordinaria	35.218 €	5,9 M€	118,1 M€
Déficit de inversión	15.787 €	2,6 M€	52,9 M€
Amortización inversiones proyectadas (PICA)	162.628 €	27,2 M€	545,2 M€
TOTAL	**271.409 €**	**45,4 M€**	**909,9 M€**

Tabla 5. Ratios de conservación y amortización promedio anual. Red tarificable. €2024 sin IVA

4.2.3. Modelo de gestión

Con respecto a la modelización de los costes del **modelo de gestión mixto**, donde **Arabat** realiza la gestión del cobro de todas las vías tarificadas, siendo la **DFA** la responsable del mantenimiento, los costes que el estudio considera han sido los siguientes:

- **Personal de estructura** (director, responsable financiero, jefe de servicio, responsables de áreas/ jefes de sección, responsables técnicos, administrativos). Esta estructura podría estar compuesta tanto por personal de ARABAT, como de la DFA, así como de empresas colaboradoras en el nuevo sistema de tarificación.
- **Gastos de estructura** relacionados con el nuevo sistema de tarificación (asesoría técnica para la gestión, asesoría jurídica y contable, auditorías, seguros, tributos y otros imprevistos) e **Instalaciones** del Centro de Control.

4.2.4. Externalidades del tráfico

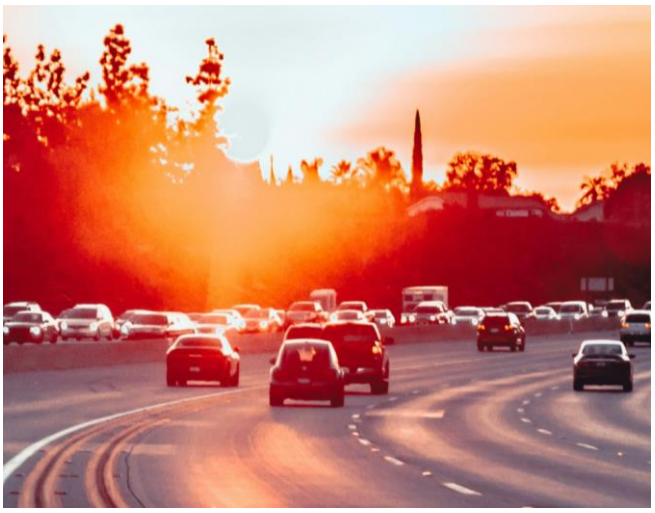
Se consideran los principales costes externos del tráfico, de acuerdo con las consideraciones que establece la Directiva Euroviñeta: **ruido, cambio climático y contaminación,** asociados a la demanda de vehículo. Los costes marginales aplicados y a incluir en la tarifa son los establecidos en el *anexo III ter* y *III quater* de la citada Directiva.

4.2.5. Costes de financiación

La Directiva Euroviñeta define "costes de financiación" como los intereses de los préstamos a utilizar. Por tanto, dentro de los costes de la tasa de infraestructura se ha considerado el importe de los intereses de financiar, a través de Arabat, los sistemas necesarios para la gestión del cobro.

4.2.6. Resumen de costes totales

La siguiente tabla, extractada del estudio, recoge los **costes totales del sistema seleccionado** para cada uno de los bloques descritos y para el periodo de análisis estimado de 20 años:



	CONCEPTO	INVERSIÓN (CAPEX)	REPOSICIÓN (REPEX)	OPERACIÓN (OPEX)		TOTAL
				TOTAL	ANUAL	
A	**TECNOLOGÍA DE COBRO**	**91,9 M€**	**62,9 M€**	**170,0 M€**	**8,5 M€**	**324,8 M€**
	PÓRTICOS CON TECNOLOGÍA DSRC	40,9 M€	48,4 M€	69,0 €	3,4 M€	158,2 M€
	OBRA CIVIL SIST. DE CAMPO	13,3 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	13,3 M€
	OTROS SIST. DE CAMPO (RED BACKBONE)	1,6 M€	0,2 M€	2,2 M€	0,1 M€	3,9 M€
	BACK OFFICE	11,9 M€	11,4 M€	37,4 M€	1,9 M€	60,7 M€
	OTRAS INVERSIONES	2,1 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	2,1 M€
	OBRAS ADAPTACIÓN AP-68 A SIST. MIXTO	8,2 M€	2,9 M€	2,5 M€	0,1 M€	13,6 M€
	OPERACIÓN Y MTO PLAYAS DE PEAJE	0,0 M€	0,0 M€	30,7 M€	1,5 M€	30,7 M€
	INTERESES Y COMISIONES FINACIERAS	13,9 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	13,9 M€
	MODELO DE GESTIÓN	0,0 M€	0,0 M€	28,3 M€	1,4 M€	28,3 M€
B	**MANTENIMIENTO DE LA RED VIARÍA (actividad anual)**	**0,0 M€**	**118,1 M€**	**193,7 M€**	**9,7 M€**	**311,7 M€**
	OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN ORDINARIA	0,0 M€	0,0 M€	193,7 M€	9,7 M€	193,7 M€
	CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA	0,0 M€	118,1 M€	0,0 M€	0,0 M€	118,1 M€
C	**MEJORA DE LA RED VIARÍA (actividad anual)**	**598,1 M€**	**0,0 M€**	**0,0 M€**	**0,0 M€**	**598,1 M€**
	RECUPERACIÓN DÉFICIT DE INVERSIÓN	52,9 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	52,9 M€
	AMORT. INVERSIONES PROYECTADAS (PICA)	545,2 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	545,2 M€
TOTAL GASTOS INFRAESTRUCTURA		**690,0 M€**	**181,0 M€**	**363,7 M€**	**18,2 M€**	**1.234,6 M€**

	CONCEPTO	CONTAMINACIÓN ACUSTICA	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	EMISIONES CO_2	TOTAL
D	**EXTERNALIDADES DEL TRÁFICO**	**9,7 M€**	**327,0 M€**	**414,5 M€**	**751,1 M€**
TOTAL GASTOS EXTERNALIDADES		**9,6 M€**	**327,0 M€**	**414,5 M€**	**751,1 M€**

ESCENARIO DE RECUPERACIÓN DE GASTOS 1	[A] + [B]	**636,5 M€**
ESCENARIO DE RECUPERACIÓN DE GASTOS 2	[A] + [B] + [C]	**1.234,6 M€**
ESCENARIO DE RECUPERACIÓN DE GASTOS 3	[A] + [B] + [C] + [D]	**1.985,8 M€**

Tabla 6. Costes Totales del sistema de tarificación propuesto en el periodo de operación (€ constantes 2024)

4.3. Tarifas

El catálogo tarifario se ha estructurado sobre la base de un sistema de equilibrio resultante entre ingresos recabados durante los 20 años del horizonte y de los costes asociados a la gestión y operación del sistema de PPU propuesto. En este equilibrio, los ingresos generados por el sistema de pago por uso son los que efectivamente igualan el total de los costes anteriormente referido en la red tarificable. Es decir, la tarifa aplicable a los usuarios del sistema (demanda esperada) será aquella que consiga generar los ingresos necesarios para igualar los costes a recuperar, siempre siguiendo las prescripciones de la **Directiva Euroviñeta.**



Figura 2. Relación entre costes anuales a recuperar y tarifas

La Directiva distingue dos tasas[6] que componen la tarifa o importe a sufragar por el usuario (ingresos del sistema). Según esta, es potestad de los Estados su aplicación en su totalidad o de forma parcial por porcentajes:

- **Infraestructura.** Tasa basada en el principio de recuperación de los costes incurridos en la red de infraestructura tarificada (construcción, funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructuras). Por tanto, **no se podrán aplicar valores tarifarios que superen los costes verdaderamente incurridos**.
- **Costes externos.** Estos reflejan el coste de la contaminación del aire, el ruido y el cambio climático generados por los vehículos.
- En ambos casos, los ingresos recabados en la red, de acuerdo con la Directiva, únicamente podrán destinarse a los fines por los que estas fueran calculadas. Es decir, los ingresos totales de la parte recaudada en la tarifa por la componente de la tasa de infraestructura podrán ser aplicados a inversiones, así como en la gestión, operación y mantenimiento de la red. De manera análoga, la parte de la tarifa recaudada por la componente de la tasa por costes externos podrá destinarse fundamentalmente a actuaciones en pro de la mejora ambiental o de otras identificadas en la Directiva de similar naturaleza o de eficiencia en el transporte, pero no para los fines de los que anteriormente se vinculaban a la tasa de infraestructura. Siendo potencialmente clave este punto para la **validación final del sistema por parte de la Comisión Europea**.

4.3.1. Vehículos a tarificar y catálogo tarifario

El estudio establece tres (3) **categorías tarifarias**, diferenciadas por **peso o tonelaje del vehículo**:

Categoría tarifaria	Tipo vehículo
Vehículos ligeros ≤ 3,5 t ***Únicamente para la AP-68***	Motocicletas Turismos Furgonetas
Vehículos pesados 1 > 3,5 - 12 t	Camiones Autobuses
Vehículos pesados 2 > 12 t	

Tabla 7. Categorías tarifarias

Además, se aplicará una diferenciación tarifaria basada en las **categorías de eficiencia energética "Euro"** establecidas por la normativa europea de emisiones y calculada metodológicamente en el estudio. Esta premisa es la

[6] *Artículos 7 ter y 7 quáter de la Directiva.*

que conforma el catálogo tarifario sobre la que se sujeta la tarificación a cada categoría vehicular. Esta se presenta a los ojos de los usuarios como lo hacen en los TH de Gipuzkoa y Bizkaia; a modo de porcentaje de **reducción sobre la tarifa base**[7] a los vehículos más eficientes, no siendo por los tanto, un descuento sobre la tarifa como tal.

La disminución sobre la tarifa de referencia o base, que el estudio propone para los **vehículos pesados** es:

- Tarifa un 25% inferior para vehículos eléctricos, híbridos, propulsados a gas y los vehículos con etiqueta "0" y "ECO" de la clasificación de la DGT.
- Tarifa 20% inferior para los vehículos pesados EURO VI.
- Tarifa 15% menor para los vehículos pesados EURO V.

Para **vehículos ligeros** (tarificación sólo en la AP-68), la propuesta tarifaria debido a la **clase de emisiones EURO** del vehículo sería la siguiente:

- Tarifa 25% inferior para los vehículos eléctricos con etiqueta "0" de la clasificación de la DGT (equivalente a lo propuesto por Bizkaia en la AP-8, VSM y los Túneles de Artxanda)
- Tarifa 15% inferior para los vehículos híbridos y los propulsados por gas, vehículos con etiqueta ECO de la clasificación de la DGT.
- Tarifa 10% menor para los vehículos EURO 6.

Asimismo, se podría considerar la singularidad de la Cuadrilla de Ayala / Aiaraldea, puesto que La Directiva Euroviñeta (Artículo 7 decies, apartado 2 y 2 bis de la Directiva) aceptaría una excepcionalidad de forma justificada para "*zonas en las que los núcleos de población están dispersos y en las afueras de las ciudades*" donde los Estados miembros podrían establecer descuentos adicionales o reducciones de la tasa por infraestructura para los turismos de usuarios frecuentes. Para considerar dicha singularidad se tendría en cuenta el correspondiente estudio de accesibilidad de la zona a redactar.

En relación con la aplicación de **descuentos** sobre la tarifa a usuarios por **frecuencia de uso**, se podrán realizar según las prescripciones de la Directiva Euroviñeta[8].

Adicionalmente, como la AP-68 tiene un sistema mixto de cobro (combinación de la tecnología de pórticos DSRC&ANPR con la de peaje tradicional con barreras) se podrán considerar **descuentos** en el pago para aquellos vehículos que estén en **disposición del pago mediante transpondedor u OBU** o que hayan vinculado la matrícula a un medio de pago.

Otra cuestión importante a tener en cuenta radica en escenarios que puedan considerarse de gratuidad para pesados en entornos como pudieran ser Ziorraga y Altube, como ocurre en el momento presente. En principio parece una medida que pudiera tener sus limitaciones en el marco de la interpretación de la Directiva Euroviñeta. Esta posible medida que favorece a los transportistas alaveses y no a los que utilizan la AP-68 como largo recorrido, sería muy similar a la que en el año 2018 propusiera la Diputación Foral de Gipuzkoa en la N-1 y A-15 y que fue anulada primero por el TSJPV y finalmente por el Tribunal Supremo. El TSJPV entendió en su sentencia que el régimen de peajes establecido "produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen o destino fuera de la provincia respecto del tráfico interior", por lo que en consecuencia "vulnera" el principio de no discriminación general que recoge la legislación europea. Téngase en cuenta que, tras esto, la Diputación de Gipuzkoa se vio obligada a

[7] *Estos descuentos están integrados en el cálculo de la tarifa puesto que se tiene una estimación de la categoría EURO de los vehículos que usarán la red tarificable. Además, la Directiva Euroviñeta sí posibilita hacer esta diferenciación e integrar estas distinciones en la tarifa.*

[8] *Artículo 7 decies, apartado 2 y 2 bis de la Directiva*



tarificar por todos los tramos y a todos los tráficos que entraran y salieran por todos los enlaces de las vías

Por último, el modelo actual de **bonificaciones** o subvención del peaje social de la Diputación Foral de Álava para las autopistas AP-1 y AP-68 se tendrá que adaptar al nuevo sistema del pago por uso, y a la normativa que resulta de aplicación (Directiva Euroviñeta y RD que lo traspone).

4.3.2. Catálogo tarifario

Para el cálculo de tarifas, el estudio ha considerado a toda la red de carreteras como una red única, en la que el total de los costes asociados serán compensados por los ingresos a recaudar en esa misma red. De esta forma todas las carreteras tendrán la misma tarifa unitaria (€/km) y los vehículos que circulen por cualesquiera de ellas pagarán el mismo importe por la distancia recorrida (ligeros sólo en la AP-68 y pesados en toda la red tarificable).

A continuación se presenta la parrilla de los distintos escenarios que el estudio ha considerado:

- **Escenario 1**: se recuperan los costes de la tecnología del sistema de cobro y los costes de mantenimiento de la red de carreteras tarificada (no se recuperan externalidades en este escenario).
- **Escenario 2:** se recuperan los costes de la tecnología del sistema de cobro, los costes de mantenimiento de la red de carreteras tarificada y los costes de amortización/inversión en dicha red (no se recuperan externalidades en este escenario).
- **Escenario 3**: se recuperan los costes de la tecnología del sistema de cobro, los costes de mantenimiento de la red de carreteras tarificada, los costes de amortización/inversión en dicha red y los costes de las externalidades de tráfico.

5. Repercusiones presupuestarias

El modelo actual de financiación, basado únicamente en presupuestos, nos está llevando a una pérdida de oportunidades. Cada día que pasa, la falta de una inversión suficiente se traduce en deterioro, congestión y un futuro incierto para la sostenibilidad de la red del THA.

Un nuevo modelo de financiación de la red, basado en el pago por uso, se presenta no como una carga a los ciudadanos, sino como una inversión inteligente y equitativa. Permitirá aprovechar mejor los recursos públicos, garantizando la conservación y modernización de nuestras vías. Se trata, por tanto, de que no solo sean los alaveses y alavesas quienes sufraguen el coste de la red, sino de que lo hagan de manera efectiva todos quienes hacen uso de ellas, especialmente atendiendo a aquellos que están de paso por la red.

La implantación del sistema de pago por uso conllevará un impacto significativo en la gestión presupuestaria de la DFA. Este modelo generará ingresos que permitirán sufragar los costes asociados a la explotación de las carreteras, al mismo tiempo que liberará recursos que podrán ser redirigidos a actividades con mayor retorno social.

En este sentido, se ha llevado a cabo un análisis de las repercusiones presupuestarias que la implantación del sistema supondría para la DFA. Esto se hace mediante la comparación prospectiva a lo largo de un periodo de 22 años, a partir de la puesta en servicio del sistema de PPU, entre dos escenarios:

- *Situación sin tarificación*: en este escenario hipotético, la red viaria seguiría siendo gestionada y operada por la DFA (a excepción de la AP-1) con cargo al presupuesto público. Esto incluye la reversión de la AP-68 al término de su concesión, a finales de 2026.
- *Situación con tarificación*: en este escenario se contempla la implementación del pago por uso, lo que trasladaría la financiación del sistema a un modelo extrapresupuestario en el que los usuarios asumirían directamente los costes asociados a la explotación de la infraestructura.

Se concluye que, en la **situación sin tarificación**, la DFA seguiría asumiendo de forma directa un esfuerzo presupuestario significativo en la gestión de la RAC, en concreto de **1.177,7 M€** en el periodo considerado.

Por su parte, en la **situación con tarificación**, los ingresos generados por el cobro del peaje compensarían los costes asociados a la gestión de la RAC, de forma que a partir del año de puesta en servicio el esfuerzo presupuestario de la DFA se reduciría a cero. Sin embargo, se debe tener en cuenta que el estudio considera que los primeros años de vida del sistema, mientras se completan las inversiones mediante el despliegue del sistema de cobro y aún no se tarifica, la DFA seguiría asumiendo un esfuerzo presupuestario por valor de **60,5 M€**.

Por tanto, el esfuerzo presupuestario diferencial entre ambas situaciones ascendería, en el Escenario 2 de tarificación, a unos **1.117,1 M€** en el periodo analizado, destacando la clara ventaja financiera de implantar el sistema de pago por uso.

El análisis diferencial entre ambas situaciones año a año se presenta en el siguiente gráfico. La implantación del sistema no supondrá un esfuerzo presupuestario adicional durante los 2 primeros años (obra), debido a que se considera una financiación mediante deuda bancaria del 100%, que será amortizada y generará intereses durante los 10 primeros años de puesta en servicio del sistema. A partir del año uno de explotación, el sistema dará lugar a un superávit presupuestario anual, que se cuantifica y representa gráficamente en la siguiente figura (línea azul),

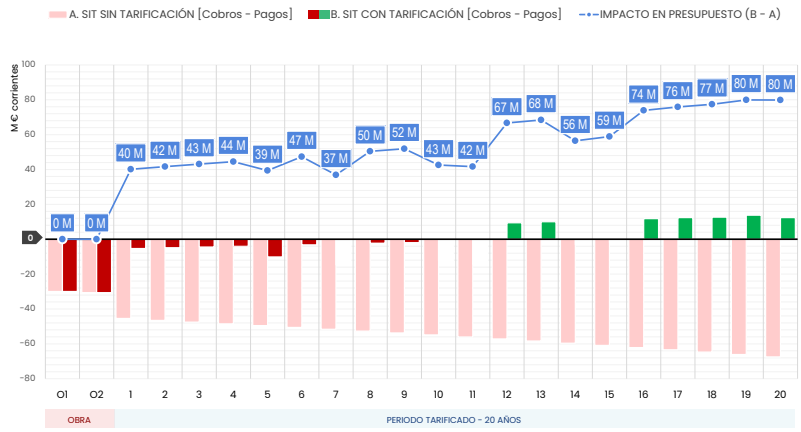


Figura 3. Evolución anual del de las situaciones con y sin tarificación y del ahorro para la DFA. Escenario 2

De la misma forma que, en el Escenario 2, el cálculo de la repercusión tarifaria en el presupuesto público de la Diputación Foral de Álava se cuantifica en 1.117,1 M€ en el periodo analizado, en el caso de los Escenarios 1 y 3, la cantidad que resultaría es de **368,8 M€** y **1.934,9 M€** respectivamente.

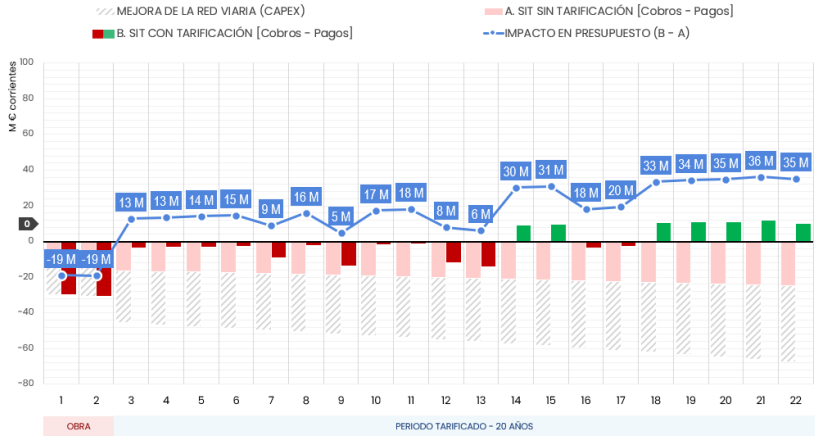


Figura 4. Evolución anual del de las situaciones con y sin tarificación y del ahorro para la DFA. Escenario 1

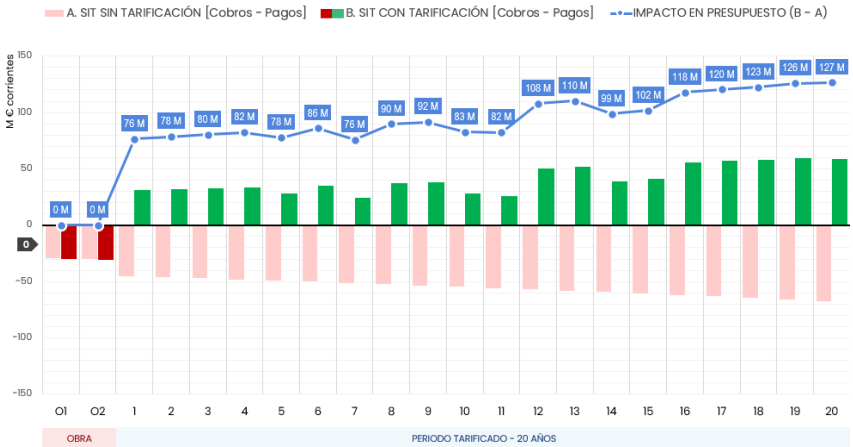


Figura 5. Evolución anual del de las situaciones con y sin tarificación y del ahorro para la DFA. Escenario 3



Firmante: CN=ARABAKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACION FORAL DE ALAVA, SERIALNUMBER=P0100000I, OU=SELLO ELECTRONICO, ORGANIZATIONIDENTIFIER=VATES-P0100000I, O=ARABAKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACION FORAL DE ALAVA, C=ES
Emisor del certificado: CN=EAEko HAetako langileen CA - CA personal de AAPP vascas (2), OU=AZZ Ziurtagiri publikoa - Certificado publico SCA, O=IZENPE S.A., C=ES
Número de serie: 267136
Fecha de firma: 2025.12.23 10:57:47 Z