Nº de Expediente: 26C-15

SERVICIO PARA EL ESTUDIO DE SEGURIDAD VIAL EN LA RED DE CARRETERAS DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA 2021-2025 ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD Y DETECCIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA). ESTUDIO ESPECÍFICO Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS TCAs.

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS

1.-OBJETO DE LOS TRABAJOS

El objeto de los trabajos es, por una parte, la realización del análisis de la accidentalidad en el período 2021-2025, definiendo y evaluando los parámetros que la definen (índices de peligrosidad y de mortalidad por tipo de red y tipo de vía) e identificar los tramos de concentración de accidentes (TCA) utilizando los criterios más adecuados y óptimos para nuestras carreteras en función del tipo de vía y su correspondiente IMD.

Por otra parte, una vez detectados e identificados los TCAs, en aquellos que aparezcan como nuevos, es necesario la realización de un estudio específico de estos tramos que derive en un proyecto o propuesta de actuación concreta.

2.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

2.1.-ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD Y DETECCIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA).

2.1.1 Actualización de los datos

Se procederá en primer lugar a la actualización de la base de datos de accidentalidad, partiendo de la información existente en años anteriores e incorporando la de los últimos años.

Asimismo, se actualizarán los datos correspondientes a la red de carreteras, tanto los relativos a nuevas carreteras en servicio como a modificaciones del tipo de vía o de la jerarquía de la red, para poder asignar la accidentalidad de manera adecuada a cada uno de los tramos de la misma. De la misma manera se abordará la actualización de los datos de tráfico, a partir de la información recopilada por las estaciones de aforo. Esta actualización incluirá también la identificación y asignación de IMD a todos los tramos de la red, tanto los de nueva puesta en servicio como aquellos que se hayan podido ver afectados por obras o por la instalación de nuevas estaciones.

Egiaztatzeko helbidea Dirección de comprobación https://e-s.araba.eus/wps/portal/ConsultaCove
Egiaztapen kodea Código de verificación H5pa-NIk3-xyDF-c2AV

Con todos los datos actualizados de accidentalidad y de la red se elaborarán las herramientas de explotación de la base de datos que configurarán las tablas respectivas, para poder efectuar los análisis que se describen a continuación.

2.1.2 Informe de accidentalidad 2021-2025

Se preparará un informe de situación de la seguridad vial que, partiendo del que se ha realizado en años anteriores, obtenga para el período de estudio considerado (2021-2025) las principales características de los accidentes registrados, de acuerdo con el esquema abajo indicado, y con las modificaciones que los responsables de la Diputación establezcan oportunas.

Dicho informe incluirá al menos el análisis de los apartados siguientes:

- ✓ Índices medios de peligrosidad, mortalidad y gravedad para el conjunto de la Red Foral de carreteras y por tipo de red.
- ✓ Evolución de la accidentalidad en la Red Foral, con carácter general y por tipo de tramo.
- ✓ Distribuciones de accidentes por meses, por días de la semana y por horas.
- ✓ Distribuciones de accidentes por tipos, por factor concurrente y por el estado de la calzada, tanto para el conjunto de la Red Foral como para cada uno de los tramos.
- ✓ Comparación con el resto de España.
- ✓ Comparación con el resto de Europa.
- ✓ Análisis específicos de la accidentalidad, en función de los resultados obtenidos; como ejemplo la identificación de tramos con problemáticas relativas a la accidentalidad significativa (zonas de acumulación atropellos, tramos de mayoría de accidentes con calzada mojada, etc.).
- ✓ Estudio de accidentalidad de motoristas.
- ✓ Estudio de accidentalidad de ciclistas.
- ✓ Estudio de atropello de animales.
- ✓ Estudio de accidentalidad en intersecciones (ámbitos de 100 m y 200 m a cada lado del punto de conexión).
- ✓ Estudio de accidentalidad en autopistas, autovías o carreteras desdobladas, y en carreteras convencionales.
- ✓ Estudio por tipo de Red
- ✓ Estudio específico de accidentalidad en la Autopista AP-68 (THA).
- ✓ Estudio de accidentalidad en tramos interurbanos y en tramos urbanos.
- ✓ Detección e Identificación de los Tramos de concentración de Accidentes (TCA).

2.1.3 Identificación de TCA 2025 (periodos de 3 y 5 años)

El concepto general de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) está asociado a la idea de que en ciertos tramos de una red de carreteras existe un riesgo de que se produzcan más accidentes que en otras secciones de similares características, lo que en principio hace pensar que esto pueda ser debido a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos. Este concepto implica una comparación entre los tramos en cuestión y el resto de los tramos de características parecidas.

Con carácter general, se emplea el término "Tramo de Concentración de Accidentes (TCA)" para identificar aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media registrada en los tramos de características semejantes, y en el que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad. El número de accidentes que se produce en un tramo durante un año está sometido a variaciones aleatorias debidas a la propia naturaleza del fenómeno de la accidentalidad. Por ello, y a efectos de obtener una identificación más fiable de los TCA, se consideran los datos de accidentes de un período de varios años.

Por otra parte, la medida de los niveles de riesgo se realiza a través de índices que relacionan el número de accidentes o sus consecuencias con el nivel de exposición, representado por el volumen de tráfico en el tramo medido en vehículos-kilómetro.

Se llevará a cabo un cálculo de TCAs en dos periodos (uno de 3 y otro de 5 años), uno con objeto de poder seguir comparando los resultados obtenidos hasta el día de hoy y otro con objeto de ir adecuando los resultados a la actual normativa mientras se va generando una base de datos de información para poder ir comparando con el paso del tiempo los resultados que se vayan obteniendo:

(a) Estudio periodo 5 años.

En línea con el trabajo que se ha venido realizando por esta Diputación Foral de Álava se propone, por una parte, continuar con el estudio de identificación de TCAS en un periodo de 5 años con objeto de no perder la trayectoria llevada a cabo hasta ahora y así poder seguir llevando a cabo una comparativa con años anteriores (Nota de Servicio de Ministerio de Fomento de 2008), adaptándolo a la realidad de la red de la Diputación en cuanto a sus características físicas, su tráfico y su propia jerarquía de la red.

De este modo, serán TCA aquellos tramos de 1 Km que cumpliendo las siguientes condiciones:

$\mathbf{IPM_5 \geq P}$ y $\mathbf{\Sigma\ ACV_5 \geq N}$, cumplen alguno de los siguientes criterios:

$IP_{aa} \geq P/2$ y $IP_{ua} \geq P/2$	Criterio I
$IPM_2 \geq 2P/3$	Criterio II
$\Sigma\ ACV_{aa} \geq N/5$ y $\Sigma\ ACV_{ua} \geq N/5$	Criterio III
$\Sigma\ ACV_2 \geq N/2$	Criterio IV

Siendo:

IPM5: Índice de peligrosidad medio en los últimos 5 años (acv/10^8 veh-km). Cuando a lo largo del período de 5 años se hayan producido modificaciones sensibles en las características físicas o del tráfico del tramo, se considerarán el índice de peligrosidad medio y los accidentes del período en el que el tramo haya permanecido con su configuración actual.

IPM2: Índice de peligrosidad medio en los últimos 2 años (acv/10^8 veh-km).

Σ ACV5: Suma de los accidentes de los últimos 5 años

Σ ACV2: Suma de los accidentes de los últimos 2 años

aa: Año anterior

ua: Último año.

P: Constante dependiente del tipo de tramo (caracterizado por el tipo de vía, el tipo de zona y por el rango de I.M.D.), que se ha calculado, con los índices de peligrosidad de todos los tramos con características semejantes, como la suma de la media de la serie más su desviación media.

N: Constante dependiente del tipo de tramo (tipo de vía, zona, tráfico), que se ha calculado, con el número de accidentes con víctimas de todos los tramos con características semejantes, como la suma de la media de la serie más su desviación media.

Previamente a cualquier cálculo se obtendrán a partir de las tablas de accidentalidad y de red descritas con anterioridad los parámetros estadísticos P y N para la tramificación de la red que se considere más adecuada, considerando como se indica más arriba como parámetros el tipo de vía, la zona y el volumen del tráfico.

Una vez establecida la definición de TCA y obtenidos los parámetros P y N necesarios se efectuará el proceso de cálculo que permita la obtención de los tramos que cumplen las condiciones arriba establecidas. El método propuesto para su identificación ha sido el que se describe a continuación.

Para el cálculo de los tramos de 1 km que presentan valores de los índices de accidentalidad o el número de accidentes superiores a los mínimos exigidos para recibir la consideración de TCA se creará una tabla auxiliar en la base de datos con los partes de accidentes, clasificándolos por el punto kilométrico en el que se han producido y por el año en que tuvieron lugar.

Sobre el listado así obtenido se aplicará un programa informático que calcule automáticamente el índice de peligrosidad y el número de accidentes en los últimos cinco años para cada tramo de un kilómetro de la red, de modo que por comparación con los valores que figuran en la tabla de parámetros P y N para cada clase de tramo se obtenga la relación inicial de tramos de accidentalidad significativa.

Esta relación se ajustará finalmente comprobando la existencia de tramos consecutivos, de modo que en aquellos casos en los que existían al menos dos seguidos se establezcan de manera conjunta Tramos de Concentración de Accidentes de longitud superior a un kilómetro (TCA solapados). El resto de tramos se considerará como TCA de un kilómetro de longitud.

(b) Estudio periodo 3 años.

Según lo recogido en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (art. 15 y anexo III) y en la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del estado y dentro de las "Directrices del procedimiento para la gestión de tramos de concentración de accidentes y la clasificación de la seguridad de la Red de Carreteras del Estado" se define el "Tramo de concentración de accidentes (TCA)" como el tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes". Por lo que en este apartado se procederá a realizar la identificación de TCAs conforme a esta descripción y al procedimiento citado, dentro del periodo comprendido entre los años objeto de estudio: 2021-2023, 2022-2024 y 2023-2025.

2.2- ESTUDIO ESPECÍFICO Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS TCAs.

Los trabajos consisten en el estudio sobre el terreno y elaboración de los correspondientes informes de los TCA identificados como nuevos en la Red de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, correspondientes a la accidentalidad del período 2021-2025 y según la Nota de Servicio de Ministerio de Fomento de 2008, definiendo y proponiendo las actuaciones a realizar y su valoración.

Como no puede precisarse a priori el nº de TCA que aparecerán como nuevos y que precisarán de un Estudio Específico y propuesta concreta de actuación, se han estimado en un número de tres (3).

Los trabajos a realizar se describen a continuación:

2.2.1 Estudio de la accidentalidad

Como paso previo al análisis de cada TCA sobre el terreno se analizará la accidentalidad que se ha registrado en el mismo. Dicho estudio se efectuará sobre los datos de accidentalidad de los cinco años naturales anteriores al de este estudio, salvo que se haya producido una variación notable en sus características en dicho período, en cuyo caso se analizan únicamente los años naturales en los que se haya mantenido la configuración que presente el tramo en el momento actual, para evitar sesgos de estacionalidad.

Dicho estudio incluirá:

- Análisis de índices de accidentalidad y de la distribución de accidentes por años y para el período de estudio. Análisis por meses, días de la semana y distribución horaria.
- Análisis estadístico de la accidentalidad, obteniendo valores significativos atendiendo a la clasificación de los accidentes por tipos, factor concurrente, estado de la calzada y luminosidad.
- Análisis de la distribución espacial de los accidentes en el TCA.
- Análisis, en su caso, de los partes de accidentes, a solicitar a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

2.2.2 Estudio sobre el terreno

El equipo técnico de la empresa Consultora realizará un análisis exhaustivo de cada TCA sobre el terreno, recorriéndolo varias veces en coche y posteriormente a pie, recopilando todas las circunstancias existentes tanto en la vía como en el entorno del tramo. Dicho análisis incluye todas las circunstancias relativas a:

- Estado de conservación, disposición y adecuación a la Normativa vigente de la señalización vertical.
- Estado de conservación, disposición y adecuación a la Normativa vigente de las marcas viales.
- Estado de conservación, disposición y adecuación a la Normativa vigente del balizamiento.
- Estado de conservación, disposición y adecuación a la Normativa vigente de los sistemas de contención.
- Estado de márgenes (existencia de obstáculos, estabilidad de taludes).
- Localización y acondicionamiento de accesos (cálculos de visibilidad, distancia de parada, distancia de cruce,…) .
- Características geométricas del tramo (trazado, sección transversal, peraltes) y de los tramos contiguos.
- Iluminación.
- Acondicionamiento de enlaces e intersecciones.
- Estado del firme (estado de conservación, adherencia, posible acumulación de agua).
- Análisis de las distancias de visibilidad definidas en la Instrucción de Carreteras, Norma 3.1-IC, de trazado.
- Cualquier otra circunstancia significativa existente en el tramo y que pueda presentar alguna relación con la accidentalidad.

El estudio del tramo in situ se completará analizando el comportamiento de los usuarios al circular por el tramo, tanto de los usuarios de los vehículos como de los posibles peatones u otros usuarios vulnerables que crucen o transiten por el mismo.

2.2.3 Análisis de los tramos

Con toda la información anterior se emitirá un juicio sobre las posibles causas de los accidentes ocurridos y su relación o no con la infraestructura, denominándose dicho juicio como "diagnóstico de seguridad vial del tramo". El objetivo será identificar zonas del TCA donde pueda darse la existencia de alguna circunstancia imputable a la carretera como causa o factor concurrente en la accidentalidad que se registra en el mismo. El diagnóstico deberá ser validado por el Servicio de Carreteras de la Diputación Foral de Álava antes de darlo por definitivo, manteniendo al efecto cuantas reuniones sean necesarias.

Basándose en el diagnóstico anterior se propondrá la solución que se considere más adecuada para resolver el problema (puede estimarse que no es necesaria ninguna actuación si no se encuentra una relación clara con la infraestructura); en caso de estudiarse un tramo que se encuentre inmerso en alguna actuación prevista o en ejecución, se analizará la conveniencia de la misma, proponiendo en caso contrario la modificación o medida complementaria que se estime más adecuada.

En caso de estimarse necesaria una actuación específica de seguridad vial se describirá la propuesta y se valorará económicamente, a efectos de su posterior ejecución con medios propios o en su caso, efectuar la propuesta para la contratación de los trabajos correspondientes, o, en el caso de que se precise una actuación de más envergadura, para la redacción del proyecto correspondiente.

2.2.4 Redacción del estudio

El resultado de los análisis anteriores se plasmará en un informe para cada uno de los nuevos TCA identificados y objeto de estudio. El contenido mínimo para dichos informes es el que se describe sucintamente a continuación.

- Identificación y descripción del tramo: En este apartado se incluirán todos los datos que permiten identificar el tramo, así como una descripción de sus características.
- Análisis de la accidentalidad: Se analizará la información recogida en los partes de accidente analizados, haciendo especial hincapié en la distribución espacial y temporal, en la detección de los accidentes tipo, su posible causa y las circunstancias concurrentes en los mismos.
- Análisis del tramo: Se describirá toda la información recopilada acerca del tramo, incluyendo la señalización, estado de las márgenes, características geométricas, etc., es decir, la situación existente en el mismo; el análisis se efectúa considerando especialmente la posible relación con la accidentalidad que se registra en el TCA.
- Diagnóstico de seguridad y propuesta de actuaciones: se emitirá un juicio sobre las posibles causas de los accidentes ocurridos y su relación o no con la infraestructura, para identificar zonas del TCA donde pueda darse la existencia de alguna circunstancia imputable a la carretera como causa o factor concurrente en la accidentalidad que se registra en el mismo. Dicho diagnostico dará lugar, si se considera necesario, a la correspondiente propuesta de actuaciones.
- Modo de gestión y valoraciones económicas: En otro apartado independiente se valorarán las actuaciones propuestas y, en función de su naturaleza, se propondrá el modo de gestión más adecuado para las mismas (corto, medio y largo plazo).

El estudio se complementará con un listado de los accidentes por el punto kilométrico en el que se han producido y con un anejo en el que se incluyan las fotografías de las zonas más singulares del tramo.

2.2.5 Tramos a estudiar

Teniendo en cuenta que de este Estudio y en relación con estudios anteriores, existen una serie de TCAs que se repiten de forma recurrente y otros que han aparecido nuevos, se hace necesario realizar un estudio específico de los tramos que no han sido objeto de estudio hasta el momento, con objeto de proponer y desarrollar actuaciones preventivas dirigidas a reducir la siniestralidad en los mismos, hasta que se realicen las actuaciones globales de mejora de la infraestructura previstas en el PICA, debiendo seleccionarse los tramos de concentración de accidentes en los que se considera prioritaria la realización de un análisis exhaustivo, con un estudio específico de cada uno de ellos, apoyado en un estudio sobre el terreno en el que se analicen y recopilen todas las circunstancias existentes tanto en la vía como en el entorno del tramo, completándolo con el análisis del comportamiento de los usuarios, proponiendo, en su caso, las actuaciones a realizar y su valoración económica.

3. EQUIPO MÍNIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

La dotación mínima del equipo a disponer por el Contratista para la realización de los trabajos objeto de este contrato será la siguiente:

- Un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos o titulación equivalente con experiencia mínima de 10 años en estudios específicos de accidentalidad y otras materias de seguridad vial, que actuará como Delegado/a de la empresa Consultora y Responsable del Estudio.

Un equipo de Oficina Técnica y trabajos en campo, compuesto por la siguiente dotación de personal mínima:

- Un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos o titulación equivalente con al menos 10 años de experiencia en estudios específicos de accidentalidad y otras materias de seguridad vial, que estará al frente de los trabajos de oficina técnica y de campo. Asimismo, deberá acreditar la participación en un mínimo de 4 contratos relacionados con la seguridad vial (TCAs, TAPM, Estudios de Accidentalidad de carreteras en servicio, estudios de seguridad vial).
- Un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos y/o un Ingeniero/a Técnico/a de Obras Públicas o Grado en Ingeniería Civil con experiencia mínima de 5 años en estudios específicos de accidentalidad y otras materias de seguridad vial.
- Un Técnico/a Superior con experiencia mínima de 5 años en análisis, tratamiento de datos y estudios estadísticos.

La acreditación del equipo de trabajo se realizará mediante la aportación de los títulos académicos y Curriculum Vitae de cada uno de los miembros.

La experiencia de cada miembro del equipo se acreditará mediante certificado expedido por la empresa de cuyo equipo forma o formó parte para la ejecución de los trabajos, en el que deberá constar el tipo de trabajo realizado, la fecha de inicio y finalización de estos, y una descripción clara y detallada de la participación de la persona en el proyecto, con indicación expresa de los aspectos o tareas en los que intervino.

La Diputación Foral de Álava se reserva el derecho de solicitar documentación acreditativa adicional, que podrá consistir en certificados expedidos o visados por el órgano competente cuando el destinatario de los trabajos haya sido una entidad del sector público, o en certificado expedido por el cliente cuando el destinatario haya sido un sujeto privado.

La adjudicataria deberá asimismo acreditar, de la forma que considere oportuna (certificado seguridad social, nóminas… etc.), que el equipo de trabajo forma parte de la plantilla de la empresa o, en su caso, de la empresa que corresponda si acredita la solvencia con medios externos, no siendo posible la subcontratación.

4.- PLAZO Y PRESUPUESTO

El plazo máximo total de ejecución de los trabajos ofertados es de cinco (5) meses, contados a partir de la firma del contrato.

El Presupuesto del contrato asciende a la cantidad de CUARENTA Y UN MILNOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS, IVA incluido, (41.987,00 €), desglosado de la siguiente forma; para cada uno de los apartados en que se divide el contrato:

Análisis de la accidentalidad y detección e identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) (según nota servicio 2008 (5 años) y según RD 345/2011 (3 años)):……	20.600,00 €
21% IVA…….	4.326,00 €
TOTAL…….	**24.926,00 €**

Estudio Específico y propuestas de actuación en los nuevos TCAs obtenidos según la Nota de servicio del MF de 2008: 3 Ud x 4.700,00 €/Ud……...	14.100,00 €
21%IVA……..	2.961,00 €
TOTAL……	**17.061,00 €**

Como no puede precisarse a priori el nº de TCA que aparecerán como nuevos y que precisarán de un Estudio Específico y propuesta concreta de actuación, tal y como se ha indicado en el apartado 2.2, se han estimado en un número de tres (3), definiéndose un precio unitario de 4.700,00 €, IVA excluido, para el Estudio Específico y propuesta de actuación en cada uno de los TCA que aparezcan como nuevos.

La empresa Consultora deberá hacer constar en su oferta, por un lado, el importe para la realización del Análisis de la accidentalidad y detección e identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), y, por otro, el precio unitario para el Estudio Específico y propuesta de actuación en cada TCA que aparezca como nuevo.

5.- EDICIÓN Y PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

El Adjudicatario presentará 3 ejemplares completos del Estudio encuadernados en formato UNE tipo A-4, además de los originales del mismo, que se verá complementado por el estudio en formato digital (versión PDF y editable) mediante una memoria externa (USB) o similar. Los planos originales se dibujarán en formato UNE tipo A-3. Para la reproducción de los planos se utilizará Offset sobre papel "couché" o "martelé" de 100 gr.

Todos los trabajos de producción (mecanografía, delineación reproducción, ordenación y similares), tanto de los documentos redactados por el Consultor, como de los preparados directamente por la Administración, serán a cargo de la empresa Consultora.

Todos los ficheros informáticos de texto deberán estar creados o convertidos a formato Word de Microsoft. Los ficheros correspondientes al cuadro de precios, mediciones y presupuestos deberán ser legibles y editables por medio de la aplicación SISPRE.

Todos los ficheros de dibujo estarán en formato AUTOCAD V.2024

6. CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES DEL CONTRATO

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 las delimitadas en el pliego objeto del contrato y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y salud.

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

Será responsabilidad del Contratista la seguridad del personal de toma de datos e inspección durante la realización de los trabajos de campo. Si para la realización de este tipo de trabajos se afectará al normal desarrollo del tráfico en carretera, se deberán establecer las limitaciones al tráfico necesarias, según sea la ocupación de carriles y arcenes por los medios a emplear. La disposición de la señalización necesaria se realizará conforme a lo dispuesto en la Norma de Carreteras 8.3-IC y según lo especificado en las recomendaciones para señalización de obras fijas y móviles. Su desarrollo se encuentra englobado dentro de cada una de las unidades de obra recogidas en el presupuesto y no será objeto de abono independiente.

Vitoria-Gasteiz, mayo de 2026.

ANGEL ROBERTO DIEZ CANTERO - 13131648M

Firmado digitalmente por ANGEL ROBERTO DIEZ CANTERO - 13131648M
Fecha: 2026.05.08 09:03:41 +02'00'

Bide Segurtasun eta Ustiatze Atalaren burua
Jefe de Sección de Explotación y Seguridad Vial

Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava
Ana Martinez de Antoñana Quintana
Jefa del Servicio de Carreteras
Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias

Errepide Zerbitzuaren burua
Jefa del Servicio de Carreteras

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=Izenpe.eus Herritarrak eta Langileen CA - CA personal de AAPP vascas (2), OU=AZZ Ziurtagiri publikoa - Certificado publico SCA, O=IZENPE S.A., C=ES
Número de serie: 267116
Fecha de firma: 2026.05.20 14:00:16 Z