



Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava

www.araba.eus

Nº de Expediente: _____

Código servicio: **5012**
Fecha de Registro de Salida:
16/5/2024
Registro de salida: *551*

***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 ("THA")***

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

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

Egiarzapen kodea Código de verificación
M6QY-irWT-WCSR-JKBY



Mugikortasun Jasangarriaren eta Bide
Azpiegituren Saila

Departamento de Movilidad Sostenible e
Infraestructuras Viarias

Errepide Zerbitzua

Servicio de Carreteras

Probintzia Plaza, 4
01001 Vitoria-Gasteiz
Tel. 945 18 18 18
Fax: 945 18 18 91



Contenido

1	ANTECEDENTES	1
2	OBJETO DEL CONTRATO	5
3	ALCANCE DE LOS TRABAJOS DEL ESTUDIO	6
4	CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD DEL THA Y DE SUS CONEXIONES CON LAS REDES EXTERIORES. COSTES Y FINANCIACIÓN EN LA ACTUALIDAD.	8
4.1	TIPOLOGÍA Y EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD DEL THA Y TERRITORIOS DE CONEXIÓN	8
4.2	COSTES DE INVERSIÓN, DE OPERACIÓN Y DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DEL THA	9
4.3	SISTEMAS DE FINANCIACIÓN Y DE GESTIÓN DE LA RED ACTUAL DEL THA Y SUS ALTERNATIVAS	10
4.3.1	Análisis de los diferentes sistemas de financiación y gestión de la red actual, incluidas las autopistas de peaje.	10
4.3.2	Análisis de los diferentes sistemas de financiación y gestión de la red de los territorios contiguos	10
4.3.3	Ventajas e inconvenientes de los diferentes sistemas en su conjunto	11
4.3.4	Tendencias actuales en financiación y gestión de vías de alta capacidad	11
5	FINANCIACIÓN MEDIANTE PAGO POR USO	11
5.1	NECESIDADES DE FINANCIACIÓN PARA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED... ..	11
5.2	VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN MEDIANTE EL PAGO POR USO	12
5.3	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS DIVERSOS SISTEMAS DE PAGO POR USO	13
5.3.1	Evaluación de las características técnicas de los diferentes sistemas existentes (cabinas, viñeta y pórticos) y métodos de pago (pago por kilómetro recorrido, tarifa plana)	13
5.3.2	Sistemas previstos o en uso en los territorios contiguos	13
5.3.3	Propuesta de sistema a implantar	13
6	PARÁMETROS BÁSICOS DEL SISTEMA A IMPLANTAR	13
6.1	EVALUACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA DEL SISTEMA	14
6.1.1	Estimación de las tarifas a aplicar	15
6.1.2	Flujos proyectados de ingresos, costes y gastos del sistema	16
6.1.3	Estimación de los recursos a generar por el sistema	16
6.2	REVISIÓN DEL ACTUAL MODELO DE BONIFICACIONES Y PROPUESTA	16
6.3	ESTUDIO DE TRÁFICO	18
6.4	APARTADO ESPECÍFICO PARA LA AP-68 CON LOS ESTUDIOS DE LOS APARTADOS ANTERIORES	19
7	ASPECTOS JURÍDICOS A CONSIDERAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PPU	19
7.1	CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE EL SISTEMA DE PAGO APLICABLE	19
7.2	ADAPTACIONES NORMATIVAS NECESARIAS PARA LOS 55,2 KM DE LA AP-68 DEL THA	20
7.3	PROPUESTA DE ADAPTACIONES. BORRADOR DE NORMA FORAL	20
7.4	ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA NECESIDAD DE INFORME DE VALIDACIÓN / AUTORIZACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA PARA LA CONTINUIDAD DEL PEAJE DE LA AP-68	21
8	EFFECTOS SOCIOECONÓMICOS, FINANCIEROS Y MEDIOAMBIENTALES DE LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA.	22
9	ACTIVIDADES Y TRABAJOS A REALIZAR PARA LA TRAMITACIÓN DEL SISTEMA FRENTE A LA COMISIÓN EUROPEA	22
9.1	REDACCIÓN DEL INFORME	23
9.2	SOPORTE EN LA TRAMITACIÓN ANTE LA COMISIÓN EUROPEA	25
10	DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS Y EQUIPO DE PERSONAL DEL CONSULTOR	25
10.1	DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS	25
10.2	PERSONAL Y OFICINA DEL CONSULTOR	26



11	OTRAS OBLIGACIONES DEL CONSULTOR	26
12	CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES DEL CONTRATO	27
13	PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	27
14	PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS	28
15	PRESUPUESTO DE LOS TRABAJOS	29
16	IDIOMA	29
17	ANEXOS.....	29



Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares de la Asistencia Técnica 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 (“THA”)”

1 ANTECEDENTES

Como Antecedentes principales a tener en cuenta en los trabajos objeto del presente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (“PPTP”) cabe destacar los siguientes:

- 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 al 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 queda traspasada al Territorio Histórico de Álava (“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 (“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.

- 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 las siguientes:
 1. Las Juntas Generales de Álava otorgan mandato a la Diputación Foral de Araba 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 de Álava ("el Estudio"). El Estudio deberá contener, entre otras, estas cuestiones:
 - Deberá determinar las características técnicas, las tarifas, las vías y los tipos de vehículo sobre las que será de aplicación el nuevo modelo de financiación.
 - Deberá determinar 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. En cualquier caso, el sistema deberá ser, de acuerdo a normativa europea, un sistema *free-flow* o sin barreras, y deberá tener en cuenta que el pago por distancia es el modelo recomendado por las instituciones europeas.
 - El Estudio deberá concretar, con anterioridad al año 2026, fecha de expiración del régimen de concesión actual, el modelo de financiación a aplicar, 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.
 5. Una vez definidas todas las cuestiones explicitadas en los puntos anteriores, se procederá a la revisión del actual modelo de bonificaciones, convergiendo hacia un sistema integral, sostenible y eficiente, para los usuarios y usuarias frecuentes, garantizando la inclusión social en el uso de las infraestructuras. De la misma manera se estudiarán medidas específicas de apoyo al sector del transporte con domicilio fiscal en Álava, dentro del marco legal.
 6. Los recursos que se generen mediante el nuevo modelo de financiación serán 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).

7. 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.
8. ARABAT, ARABAKO BIDEAK-VÍAS DE ÁLAVA, S.A., en adelante ARABAT, como empresa pública foral que gestiona la explotación de la AP-1, asumirá la gestión 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.
9. Se establecerán mecanismos entre los diferentes territorios que garanticen la coordinación, la coherencia y la accesibilidad de la población.
10. 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.

Como otros antecedentes a tener en cuenta, son de destacar:

- Competencias, en materia de Carreteras, de la Diputación Foral de Álava

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

En coherencia 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, hayan de recobrar a tenor del artículo 3º de este Estatuto”

Como no podría ser menos, el artículo 7.a).8 de la Ley 27/83, en concordancia con el Estatuto, 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, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos”.

- Álava, nodo logístico de primer orden



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 inter-autonómicos 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.

- Un nuevo escenario

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.

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 inter-autonómicos 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 Álava. 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 Km de red	1.454,684 Km

2 OBJETO DEL CONTRATO

El objetivo del sistema de gestión de las vías de alta capacidad de la red foral de carreteras en el THA, es garantizar su sostenibilidad y el uso eficiente de los recursos económicos de la Diputación Foral, asegurando la interoperabilidad de los sistemas y, por tanto, la consiguiente comodidad de los usuarios.

Es objeto del presente PPTP establecer las condiciones generales y particulares que habrán de regir en la contratación de los trabajos de asistencia técnica 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"*.

Este Estudio deberá dar respuesta a todas y cada una de 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, aprobada por la Comisión de Infraestructuras Viarias y Movilidad de las Juntas Generales de Álava.



3 ALCANCE DE LOS TRABAJOS DEL ESTUDIO

Para dar cumplimiento a lo establecido en las conclusiones de la Ponencia, en particular, el consultor deberá realizar un análisis detallado de los siguientes aspectos fundamentales que deberá contener el Estudio, sin que la relación sea exhaustiva:

1. Descripción y análisis de la Red de Alta Capacidad del THA (RAC) y sus conexiones con las redes exteriores. Características, tipología y evolución del tráfico.
2. Descripción y análisis de los costes de conservación y mantenimiento de la Red de Carreteras del THA (RCA), diferenciando los costes correspondientes a la Red de Alta Capacidad en sus diferentes tipos de vías, y los del resto de la red.
3. Análisis de los diferentes sistemas de financiación y gestión de la red actual del THA y de la red de los territorios contiguos, así como de los ingresos generados para la DFA con los sistemas de gestión de la red actual, y las ventajas e inconvenientes de los diferentes sistemas en su conjunto. Tendencias actuales en financiación y gestión de vías de alta capacidad.
4. Descripción y análisis de las necesidades de financiación para la conservación y mantenimiento de la red.
5. Financiación mediante pago por uso. Ventajas e inconvenientes. Características técnicas de los diferentes sistemas de pago por uso. Propuesta razonada del sistema a implantar.
6. Definición de los parámetros básicos del sistema a implantar:
 - Características técnicas, vías afectadas, tipología de vehículos sobre los que se aplicará, tarifas a aplicar.
 - Intensidades de tráfico de las diferentes vías a tarificar y distinción entre vehículos ligeros y vehículos pesados.
 - Costes de operación y mantenimiento actuales de las vías de alta capacidad del THA. Estimación, a aportar por la DFA, de las inversiones previstas en las vías de alta capacidad.
 - Estimación de los costes de implantación, operación y mantenimiento del sistema.
 - Calendario de implantación y principales hitos.
7. Viabilidad económica del proyecto de implantación del sistema:
 - Estimación de las tarifas a aplicar para generar los ingresos del sistema.
 - Evaluación económico-financiera del sistema.



- Revisión del actual modelo de bonificaciones y medidas para el control del fraude.
 - Valoración de costes externos/externalidades.
 - Evaluación de la sostenibilidad económico-financiera del sistema.
8. Aplicación de los estudios reseñados en los apartados anteriores a la AP-68.
9. Aspectos jurídicos a considerar en los modelos de tarificación por uso:
- Consideraciones jurídicas sobre el sistema de pago aplicable.
 - Adaptaciones normativas necesarias para los 55,214 km de la AP-68 del THA y de las nuevas vías afectadas.
 - Propuesta de adaptaciones. Definición y desarrollo de las aprobaciones legislativas necesarias.
 - Definiciones y acciones políticas sobre su aprobación y puesta en marcha.
 - Definiciones y acciones sobre información pública del Proyecto.
 - Análisis jurídico de si la AP-68 necesita informe de validación / autorización de la Comisión Europea para continuar con el peaje.
10. Impacto económico, social y medioambiental de la implantación del sistema. Aplicación de los recursos a generar por el sistema. Medidas de apoyo al sector del transporte.
11. Actividades y trabajos a realizar para la tramitación del sistema frente a la Comisión Europea.

Las actividades objeto del presente documento se refieren por un lado a la justificación de la necesidad de implantar un Sistema de Cobro de Canon en el THA y, por otro, a las actividades preparatorias de diseño y definición del sistema de pago por uso en las Vías de Alta Capacidad.

La normativa que rige la tramitación del Sistema se encuentra recogida en la Directiva de la Comisión Europea 1999/62/EC y sus últimas actualizaciones (2022/362/EC) que regula la implantación de gravámenes a vehículos pesados de transporte de mercancías en la Unión Europea, siendo necesario poner a su disposición la realización de diferentes trabajos y puesta a disposición de este ente la información para la valoración de la conformidad del sistema con la norma aplicable.

En este sentido, es también objeto de este contrato la preparación de la documentación necesaria para la valoración, por el organismo de la Comisión Europea competente, del sistema de peaje que se plantee en Álava.



4 CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD DEL THA Y DE SUS CONEXIONES CON LAS REDES EXTERIORES. COSTES Y FINANCIACIÓN EN LA ACTUALIDAD.

4.1 TIPOLOGÍA Y EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD DEL THA Y TERRITORIOS DE CONEXIÓN

Se definen como vías de alta capacidad del Territorio Histórico de Álava, las autopistas y autovías de peaje (69,444 Km de la AP-1 y AP-68), las autovías o autopistas actualmente sin peaje (101,795 Km de las vías A-1, AP-1, N-124, N-240, N-622 y N-102), y las carreteras multicarril (10,61 Km de las vías N-622, N-624) que discurren por territorio alavés, de acuerdo a la legislación general, y en atención a la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que amplía el ámbito de aplicación de obligado cumplimiento, circunscribiéndose no sólo a la Red Transeuropea de Carreteras, sino también a las autopistas y a otras carreteras principales, autopistas, autovías y carreteras multicarril.

El adjudicatario, a partir de los datos facilitados por la DFA, analizará los flujos de tráfico por tipología siguiendo la siguiente estructura:

AUTOPISTA DE PEAJE (KM)			
VÍA	DENOMINACIÓN	TRAMO	LONGITUD
AP-1	VITORIA-GASTEIZ - EIBAR	Etxabarri - L.P. Gipuzkoa	14,23
AP-68	BILBAO - ZARAGOZA	L.P. Bizkaia - L.P. Burgos	55,214
TOTAL			69,444 KM

AUTOVÍAS O AUTOPISTAS SIN PEAJE (KM)			
VÍA	DENOMINACIÓN	TRAMO	LONGITUD
A-1	MADRID - IRÚN	L.P. Burgos (Miranda de Ebro) - L.P. Burgos (Treviño Sur)	7,75
A-1	MADRID - IRÚN	L.P. Burgos (Treviño N.) - L.P. Navarra Eguino	55,54
N-102		Ariñez (Int. A-1) - Rotonda Boulevard Mariturri	4,97
N-124		Enlace A-1 Puente Nuevo - P.K. 31,00	6,465
N-240		Gamarra Mayor - Urbina	10,45
N-622	VITORIA-GASTEIZ - ALTUBE	Enlace Letona - AP-68	10,62
AP-1	BURGOS - ARMIÑÓN	L.P. Burgos - Enlace 7 Armiñón	6,000
TOTAL			101,795 KM

CARRETERAS MULTICARRIL			
VÍA	DENOMINACIÓN	TRAMO	LONGITUD
N-622	VITORIA-GASTEIZ - ALTUBE	Ramales acceso puente sobre Avd. Zadorra - Enlace Letona	8,73
N-624	ACCESO AEROPUERTO FORONDA	Int. A-3606 (Glorieta Foronda) - Enlace Aeropuerto	1,88
TOTAL			10,61 KM

TOTAL VÍAS ALTA CAPACIDAD T.H. ÁLAVA			181,849 KM
--------------------------------------	--	--	------------

No se incluye como tales, aunque tenga características de autovía, el tramo de 2,64 KM de la Variante de Llodio en la A-625 entre Areta y el enlace con la A-3638, por tratarse de



un tramo corto, pendiente de completar para que exista una homogeneidad de características en su recorrido y sin discontinuidades.

Además, complementando el anterior análisis, el adjudicatario analizará los flujos de tráfico de la red de alta capacidad de los territorios de conexión del THA:

- Vías de conexión con Bizkaia
- Vías de conexión con Gipuzkoa
- Vías de conexión con Navarra
- Vías de conexión con el Estado

4.2 COSTES DE INVERSIÓN, DE OPERACIÓN Y DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DEL THA

El adjudicatario deberá recopilar y elaborar la siguiente información conforme a los establecidos en la Directiva Europea:

Valores referentes a la **inversión y mantenimiento de la vía**:

- Costes de inversión por tramo y unidad de inventario
- Costes de mantenimiento
- Costes de financiación
- Costes de operación
- Vida útil y periodos de amortización

Valores referentes a la inversión, **mantenimiento y operación del sistema de peaje**:

- Costes de inversión por tramo y unidad de inventario (desglosado por capítulos)
- Costes de mantenimiento
- Costes de financiación
- Costes de operación
- Vida útil y periodos de amortización

El estudio abarcará los **siguientes ámbitos**:

- Costes derivados de aplicación de la Directiva 2019/1936 sobre seguridad de las infraestructuras
- Autopistas de peaje
- Autopistas y autovías libres de peaje
- Otras vías de interés del THA
- Resto de la red (costes de conservación y mantenimiento por ratios)

Todos los costes indicados en esta sección se actualizarán al año de implantación del sistema con el fin de hacerlos homogéneos y aplicables al nuevo estudio.



4.3 SISTEMAS DE FINANCIACIÓN Y DE GESTIÓN DE LA RED ACTUAL DEL THA Y SUS ALTERNATIVAS

4.3.1 Análisis de los diferentes sistemas de financiación y gestión de la red actual, incluidas las autopistas de peaje.

El adjudicatario del Estudio deberá analizar los diferentes sistemas de financiación y gestión de la actual Red de Carreteras del THA (RCA), incluidas las autopistas de peaje. Para ello, la DFA le proporcionará la información pertinente de la RCA.

El análisis de los sistemas de financiación y gestión se realizará recopilando de manera comparativa la información necesaria de cada una de las vías de la RCA: nombre de la vía, tipología de vía, tipología de gestión, longitud, intensidad de tráfico distinguiendo entre vehículos ligeros y vehículos pesados, gastos promedio anual de operación y mantenimiento, inversiones previstas e ingresos recaudados, si procede.

4.3.2 Análisis de los diferentes sistemas de financiación y gestión de la red de los territorios contiguos

El adjudicatario del Estudio deberá analizar los diferentes sistemas de financiación y gestión de la RAC actual de los territorios contiguos.

4.3.2.1 Sistemas de financiación y gestión de las diferentes redes actuales

El análisis de los sistemas de financiación y gestión se realizará recopilando de manera comparativa la información necesaria de cada una de las vías de la RCA: nombre de la vía, tipología de vía, tipología de gestión, longitud, intensidad de tráfico distinguiendo entre vehículos ligeros y vehículos pesados, gastos promedio anual de operación y mantenimiento, inversiones previstas e ingresos recaudados, si procede.

4.3.2.2 Compatibilidad de los diferentes sistemas vigentes

El adjudicatario deberá analizar la compatibilidad de los diferentes sistemas vigentes en los territorios contiguos y, en su caso, identificar las potenciales dificultades para facilitar dicha compatibilidad del sistema o sistemas de territorios contiguos y, en tal caso, proponer las medidas mitigadoras de tal falta de compatibilidad.

4.3.2.3 Ingresos generados para la DFA con los sistemas de gestión de la red actual

La DFA aportará a la adjudicataria de este Estudio la información pertinente relativa a los ingresos generados para la DFA en concepto de cobro de peaje, con información sobre las vías sujetas al mismo, la estructura de tarifas, las intensidades de tráfico por categorías, las bonificaciones y deducciones aplicables, así como los ingresos generados en cada uno de los últimos años.

El adjudicatario deberá organizar dicha información para que sea de aplicación en los capítulos correspondientes del Estudio.

Además, el adjudicatario realizará un primer análisis comparativo de los ingresos generados en cada uno de los [tres, cinco, ocho, diez...] últimos años por este concepto,



junto con los costes y gastos identificados en la sección 4.2 anterior con el fin de estimar el grado de cobertura de los costes por parte de los ingresos en la actualidad.

Se deberán también tener en cuenta los ingresos provenientes de la AP-68 a partir de noviembre de 2026

4.3.3 Ventajas e inconvenientes de los diferentes sistemas en su conjunto

El adjudicatario realizará un análisis comparativo de los diferentes sistemas objeto de estudio, exponiendo para cada uno de ellos sus ventajas e inconvenientes desde los diferentes ámbitos: técnico y tecnológico, jurídico y normativo, económico, financiero y presupuestario.

Por otro lado, realizará dicho análisis comparativo desde la perspectiva de cada grupo de interés: la DFA, los usuarios y los potenciales operadores.

4.3.4 Tendencias actuales en financiación y gestión de vías de alta capacidad

El adjudicatario deberá realizar un análisis de los diferentes modelos de financiación y gestión de vías de alta capacidad, y las tendencias más recientes en los mismos, tanto en otras comunidades autónomas como en otros países de nuestro entorno y que sean susceptibles de ser aplicados en el THA.

5 FINANCIACIÓN MEDIANTE PAGO POR USO

Se ha previsto que el sistema de tarificación de la Red de Alta Capacidad ("RAC") del THA se financie mediante el concepto de pago por uso ("PPU"). A tal efecto, se deberá realizar un conjunto de actividades a partir de la información generada en el capítulo anterior de Características de la red vigente y de Costes y financiación en la actualidad.

5.1 NECESIDADES DE FINANCIACIÓN PARA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED

En primer lugar, se identificarán los conceptos que son objeto de financiación para la operación, conservación y mantenimiento de la red, tanto ordinaria como extraordinaria y de reposición.

En la actualidad existen dos vías de financiación y pago de los costes y gastos:

- Presupuesto de la DFA → para toda la RED del THA
- Ingresos de peaje → para la Autopista AP-1 (tramo Foronda – LP con Gipuzkoa)

Para las necesidades de financiación, el adjudicatario efectuará el análisis atendiendo a tres grupos principales de tipología de la red: Autopistas de peaje (AP-1 y AP-68), autovías y vías de Pago por Uso (PPU) y resto de la red del THA. En esos grupos se evaluarán tanto las inversiones de la implantación del sistema de pago por uso como las de homogeneización de los sistemas de gestión de cobro de las autopistas AP-1 y AP-68.



Además de estas inversiones se evaluarán detalladamente las correspondientes a la reposición en función de la vida útil de las distintas partidas.

Con respecto a las inversiones y costes de operación y mantenimiento, así como de las necesidades de financiación de la red, el adjudicatario deberá analizar al menos tres escenarios alternativos:

- Escenario en el que ARABAT gestione la totalidad de las cargas de trabajos de la explotación de la gestión de cobro y de la conservación y mantenimiento de todas las autopistas y tramos de PPU a través de contratos de servicios de operación, conservación y mantenimiento.
- Escenario en el que ARABAT gestione la operación, conservación y mantenimiento de las autopistas de peaje y la gestión de cobro de los tramos de PPU y que la DFA gestione la conservación y mantenimiento de los tramos de PPU.
- Escenario en el que ARABAT gestione solamente la operación de la gestión de cobro de las autopistas y los tramos de PPU y que la DFA gestione la conservación y mantenimiento de estas infraestructuras, tanto de las autopistas de peaje como de los tramos sujetos a PPU.
- En su caso, cualquier otra combinación de escenarios que pueda ser razonable.

A partir de dicho análisis comparativo de los, al menos, tres escenarios analizados, el adjudicatario realizará una propuesta de la solución más conveniente para los intereses de la DFA.

Además de las inversiones del propio sistema de pago por uso, se considerarán las inversiones de reposición necesarias en función de la vida útil de las distintas partidas, que se detallarán en este apartado.

5.2 VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN MEDIANTE EL PAGO POR USO

Se elaborará un análisis de las potenciales ventajas e inconvenientes del sistema de financiación de la RAC del THA mediante el PPU, como método seleccionado frente a otras alternativas identificadas en la sección 4.3 anterior. Como principal alternativa al PPU se destaca el pago presupuestario mediante los recursos anuales de los presupuestos de la DFA. Este análisis tendrá en cuenta el análisis comparativo expuesto en la sección 5.1 anterior.

Tales ventajas e inconvenientes deberán identificarse desde el punto de vista técnico y tecnológico, así como desde el punto de vista jurídico y normativo y, finalmente, desde el punto de vista económico, financiero y presupuestario.



5.3 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS DIVERSOS SISTEMAS DE PAGO POR USO

5.3.1 Evaluación de las características técnicas de los diferentes sistemas existentes (cabinas, viñeta y pódicos) y métodos de pago (pago por kilómetro recorrido, tarifa plana)

En este apartado se deberán analizar los diferentes sistemas existentes (cabinas, viñeta y pódicos) y destacar las características técnicas de cada uno de ellos, así como sus ventajas e inconvenientes y sus presupuestos orientativos. Y a tal efecto, se tendrá en cuenta la información y las conclusiones que aporte el "Estudio de viabilidad y alternativas de cobro de canon en la autopista AP-68" ("el Estudio AP-68").

Este análisis deberá hacerse también para los dos métodos de pago considerados: pago por distancia recorrida (o pago por kilómetro) y pago periódico por tiempo (o tarifa plana para uso de la RAC durante un año completo).

5.3.2 Sistemas previstos o en uso en los territorios contiguos

Un aspecto relevante del sistema a definir es la compatibilidad del mismo con los sistemas aplicados – o previstos de ser aplicados – en los territorios contiguos, como son la Diputación Foral de Bizkaia (DFB), la Diputación Foral de Gipuzkoa (DFG), Comunidad Foral de Navarra y el Estado (provincias de Burgos y La Rioja), así como las conclusiones que aporte el Estudio AP-68, con el fin de facilitar la utilización, los pagos y la gestión del sistema.

5.3.3 Propuesta de sistema a implantar

El adjudicatario del Estudio deberá elaborar un informe del sistema a implantar propuesto, con toda la información pertinente, y presentarlo a la DFA con el fin de que ésta disponga de la información suficiente para la toma de decisiones.

El contenido mínimo que debe mostrar dicho informe del sistema propuesto es el siguiente:

- Vías susceptibles de ser aplicado
- Intensidades de tráfico de las vías, con desglose entre categorías de vehículos
- Tecnología aplicable
- Potencial coste de inversión
- Potenciales costes de operación y mantenimiento
- Ventajas e inconvenientes

6 PARÁMETROS BÁSICOS DEL SISTEMA A IMPLANTAR

Estas actividades serán la base de los trabajos relacionados con la tramitación del informe a la Comisión Europea, donde se explique y justifique el Sistema a implantar de acuerdo con la normativa aplicable.



La solución tecnológica del sistema de Pago por Uso (PPU) será definida por el adjudicatario, basándose en las soluciones previstas en la AP-68, que preverán su implantación en la red de alta capacidad del THA, a partir de la información y las conclusiones que aporte el Estudio AP-68.

Entre las tecnologías posibles, que dan más comodidad al usuario, están los sistemas Free Flow con pódicos, aplicados con éxito en numerosas autopistas del mundo. Este sistema, o el que se decida implantar, deberá permitir la interoperabilidad con toda la red del THA y de los principales corredores de transporte europeos.

El resultado será un modelo de cálculo del precio por kilómetro obtenido de la evaluación económico-financiera del Sistema.

El adjudicatario deberá definir y concretar los parámetros básicos que deben ser tenidos en consideración del Sistema y que deben evaluarse en el modelo, siendo estos, entre otros, los siguientes:

- Tecnología a aplicar, definida en los estudios realizados sobre la AP-68
- Vías del Sistema:
 - Definición concreta de las vías y tramos a aplicar el pago por uso
 - Propuesta de puntos y zonas de cobro
- Tráfico: se elaborará un Modelo de Tráfico del THA, que permita el análisis de distintos escenarios tarifarios y horizontes temporales con objeto de estimar adecuadamente los ingresos del Sistema:
 - Capacidad de la vía por tipología y tramo
 - Tipología de vehículos sobre los que se aplicará el Sistema. Categorización
 - Prognosis de tráfico por tipología de vehículo y escenarios
 - Emisiones por tipo de vehículo
- Inversiones comunes, necesarias del sistema. Centro de control unificado
- Estimación de los costes de implantación, mantenimiento y operación del sistema
- Calendario de implantación del Sistema
- Tarificación del Sistema:
 - Tarifa por tipo de vehículo
 - Tarifa por tipología ambiental (clasificación Dirección General de Tráfico, DGT)
 - Posibles bonificaciones
 - Estimación del fraude y medidas para su control
- Otros posibles gravámenes por costes externos.

6.1 EVALUACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA DEL SISTEMA

Uno de los principales puntos del sistema a implantar del PPU es la evaluación económico-financiera del mismo, de forma que se pueda estimar cuál sería la tarifa de equilibrio y la ratio de recuperación de los costes y gastos del sistema mediante el cobro de las tarifas de PPU a los usuarios derivados de la prognosis de demanda; es decir, se



trata de estimar la sostenibilidad financiera del sistema en cuanto a qué porcentaje de los costes y gastos pueden ser cubiertos por los ingresos procedentes de la tarificación. Esta tasa de recuperación debe ser, en su caso, aceptable por la Comisión Europea en cuanto a que no suponga ayudas públicas no justificables o subvenciones indebidas.

Para ello, el adjudicatario deberá elaborar un modelo financiero que permita proyectar los flujos de caja de ingresos (incluyendo prognosis de demanda y tarifas estimadas para cada tipo de vehículo y, en su caso, para cada vía a tarificar si estas tarifas fueran diferentes), los flujos de caja de gastos (incluyendo los gastos de operación y mantenimiento, así como los posibles gastos de estructura de una hipotética sociedad operadora) y los flujos de costes de inversión (incluyendo la inversión inicial y las inversiones de reposición).

A partir de dichos flujos de caja proyectados en un plazo de análisis de 20 años, se generarán los indicadores financieros necesarios para determinar el grado de cobertura de los costes y gastos y, en su caso, la posible viabilidad y rentabilidad del sistema.

6.1.1 Estimación de las tarifas a aplicar

La estructura de tarifas deberá tener en cuenta, al menos, la diferenciación entre vehículos ligeros y vehículos pesados, considerando los distintos instrumentos contemplados en la Directiva 2011/76/UE¹ ("la Directiva"):

- Tasa por infraestructura: tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento, y desarrollo, relacionados con infraestructuras, soportados por un Estado miembro.
- Tasa por costes externos: tasa percibida con objeto de recuperar los costes soportados en un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica o las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico
- Tasa por congestión: tasa que grava a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados y tendentes a su reducción.

En este sentido, el apartado (25) de la Directiva menciona lo siguiente: *"Con objeto de incentivar la transición hacia un parque de vehículos pesados más limpio, la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización en función de las emisiones de CO₂ de tales vehículos debe ser obligatoria, salvo en aquellos casos en los que se aplique una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂."*

El adjudicatario deberá considerar distintos escenarios de tarifas aplicables. Entre ellos, se sugieren sin carácter exhaustivo, como mínimo, los siguientes:

¹ DIRECTIVA 2011/76/UE DEL Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011 por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras



- Escenario 1: una tarifa por kilómetro para ligeros y otra para pesados que sea similar para todas las vías.
- Escenario 2: una tarifa por kilómetro para ligeros y otra para pesados que garantice los ingresos necesarios para el mantenimiento y conservación de cada vía.
- Escenario 3: una tarifa por kilómetro para ligeros y otra para pesados que maximice el tráfico de cada vía

Salvo en el caso de las autopistas de peaje, en las que se cobrará tanto a vehículos ligeros como vehículos pesados, en el caso de las vías sujetas a PPU se estudiarán también tales escenarios con el supuesto de que sólo estuvieran sujetos a tarificación los vehículos pesados.

Se generarán por el adjudicatario las conclusiones oportunas de los citados escenarios.

6.1.2 Flujos proyectados de ingresos, costes y gastos del sistema

El adjudicatario deberá generar, mediante el modelo financiero arriba descrito, las proyecciones de ingresos de cada uno de los escenarios descritos, así como las correspondientes proyecciones de costes y gastos del sistema para cada año del período de análisis de 20 años.

Se generarán por el adjudicatario las conclusiones oportunas de los flujos de ingresos, de costes y de gastos proyectados de los citados escenarios.

6.1.3 Estimación de los recursos a generar por el sistema

Como resultado de los anteriores flujos de ingresos, de costes y de gastos proyectados, se generarán los flujos de caja netos del sistema para cada año del período de análisis de 20 años, representando los recursos netos anuales a generar con su correspondiente grado de cobertura o, en su caso, el déficit anual a generar.

Se generarán por el adjudicatario las conclusiones oportunas de los flujos de caja netos proyectados de los citados escenarios.

6.2 REVISIÓN DEL ACTUAL MODELO DE BONIFICACIONES Y PROPUESTA

El Consultor recopilará la información sobre el modelo actual de bonificaciones existente que se facilitará a través de la Dirección del Contrato y recopilará también información de las bonificaciones existentes en los territorios limítrofes para realizar un análisis conjunto y plantear propuestas de revisión del modelo de bonificaciones².

A partir del análisis del sistema actual, incorporando los requisitos de la norma comunitaria, se estudiará también la posibilidad de bonificaciones cruzadas teniendo en

² En la actualidad, existen en las vías de pago dentro del THA dos modelos de bonificaciones generales: uno para la AP-68 y otro para la AP-1, así como uno específico para vehículos pesados.



cuenta el nuevo ámbito geográfico de aplicación del sistema de Pago por Uso y su entorno.

Para realizar las propuestas de bonificación se tendrá en cuenta la Directiva europea en vigor. Entre otras:

- Frecuencia de uso, basado en un número de viajes mensuales, a partir del cual se aplica un descuento en la tarifa. Este concepto se considera también en los apartados siguientes de la Directiva (UE) 2022/363 de 24 de febrero de 2022:

(17) “Debe instarse a los Estados miembros a que, cuando apliquen los regímenes de tarificación de las infraestructuras viarias para los turistas, tengan en cuenta los factores socioeconómicos. Por ejemplo, las tasas para los turistas se pueden modular, a fin de evitar una penalización excesiva de los usuarios frecuentes.

(43) Cuando un Estado miembro introduzca un sistema de tarificación viaria, las compensaciones concedidas pueden dar lugar en algunos casos a la discriminación de los usuarios de la carretera no residentes. La posibilidad de conceder compensaciones debe por tanto limitarse a los peajes y no debe seguir disponible en el caso de las tasas por utilización

- Etiqueta ambiental. En este sentido se menciona el apartado (22) de la Directiva (UE) 2022/363 de 24 de febrero de 2022:

“La diferenciación de las tasas por infraestructura en función de la clase de emisiones EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe esperar que la diferenciación de las tasas según dicho criterio en la red interurbana sea menos efectiva a medio plazo. Por consiguiente, se debe permitir a los Estados miembros que dejen de aplicar la diferenciación en las tarifas de peaje basada en ese criterio.”

- En relación a la tipología de vehículos y sus emisiones, se tendrá en cuenta, con carácter no exhaustivo, el apartado (26) de la Directiva:

“Con objeto de recompensar a los vehículos pesados con mejor rendimiento, debe permitirse a los Estados miembros aplicar el nivel más alto de reducción de las tasas a los vehículos que funcionen sin emisiones de gases de escape. A fin de promover la implantación de los vehículos de emisión cero, debe permitirse a los Estados miembros eximir temporalmente a dichos vehículos del pago de las tasas viarias. Por las mismas razones y para garantizar que la proporción de vehículos que se benefician de una reducción de los peajes permanezca estable a lo largo del tiempo, de modo que los Estados miembros puedan efectuar su planificación a largo plazo con certeza en cuanto a los ingresos por peaje, los nuevos vehículos deben ser asignados a las diferentes clases por emisiones de CO₂ en función de su comportamiento en comparación con la trayectoria lineal de reducción de emisiones entre 2021 y 2030 definida en el Reglamento (UE) 2019/1242.”



6.3 ESTUDIO DE TRÁFICO

Se deberá realizar un estudio de tráfico que contemple el ámbito de la RAC del THA en su conjunto ("el Estudio de Tráfico") y que servirá de base para los trabajos a realizar en este contrato.

El ámbito del Estudio de Tráfico abarcará el de la RAC del THA, con sus conexiones por el este con la AP-1, con la AP-15 a Pamplona y con la A-1; por el sur, con la A-1 y la AP-1 y por el Oeste, con la AP-68, tal como se muestra en la imagen siguiente:



En cuanto al contenido, se elaborará un Modelo de Tráfico del THA, que permita el análisis de distintos escenarios tarifarios y horizontes temporales con objeto de estimar adecuadamente la captación de tráfico por tipología de vehículos, procedencia de los mismos, y los ingresos del Sistema:

- Capacidad de la vía por tipología y tramo
- Tipología de vehículos sobre los que se aplicará el Sistema. Categorización
- Prognosis de tráfico por tipología de vehículo y escenarios
- Emisiones por tipo de vehículo

La totalidad del estudio de tráfico: memoria, datos y resultados de las prognosis de los diferentes escenarios estudiados se incorporará en un Anexo independiente, aunque también se incluirán los resultados en el cuerpo principal del Estudio.



6.4 APARTADO ESPECÍFICO PARA LA AP-68 CON LOS ESTUDIOS DE LOS APARTADOS ANTERIORES

A partir de la información y las conclusiones que aporte el Estudio AP-68, se realizará un análisis específico de la AP-68 y que tendrá el siguiente contenido:

- Tecnología a aplicar, según el Estudio AP-68
- Características de la vía a efectos del Sistema:
 - Definición concreta de la longitud sujeta a tarificación
 - Propuesta de puntos y zonas de cobro y, en su caso, modificando los existentes (información del Estudio AP-68)
- Tráfico (información a obtener del Estudio Tráfico):
 - Tipología de vehículos sobre los que se aplicará el Sistema. Categorización
 - Prognosis de tráfico por tipología de vehículo
 - Emisiones por tipo de vehículo
- Inversiones comunes de las autopistas de peaje y las vías de PPU, necesarias del sistema. Centro de control unificado
- Estimación de los costes de implantación, mantenimiento y operación del sistema (información del Estudio AP-68)
- Calendario de implantación del nuevo Sistema (información que deberá ser recogida del Estudio AP-68)
- Tarificación del Sistema:
 - Tarifa por tipo de vehículo
 - Tarifa por tipología ambiental (clasificación DGT)
 - Posibles bonificaciones
 - Estimación del fraude y medidas para su control
- Otros posibles gravámenes por costes externos.

Sin perjuicio de la evaluación económico-financiera del Sistema en su conjunto, se realizará una evaluación económico-financiera de la AP-68 en particular, estimando las tarifas adecuadas para cumplir los objetivos que determine la DFA. Como parte de este trabajo, se recogerán las conclusiones sobre tarificación del Estudio AP-68.

7 ASPECTOS JURÍDICOS A CONSIDERAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PPU

7.1 CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE EL SISTEMA DE PAGO APLICABLE

Con el fin de permitir la adaptación normativa de la Diputación Foral y de ARABAT, el adjudicatario debe definir claramente, desde el punto de vista jurídico, los siguientes aspectos:

- El tipo de sistema a aplicar
- Los tramos del nuevo sistema



- La tipología de vehículos que serán objeto de cobro
- El proceso de actualización de las tarifas a aplicar
- Las bonificaciones adoptadas
- Las fechas y calendarios de implantación del sistema de PPU

Por otro lado, se establecerá el proceso de habilitación por parte de la DFA del sistema para llevar a cabo el Pago por Uso (PPU).

7.2 ADAPTACIONES NORMATIVAS NECESARIAS PARA LOS 55,2 KM DE LA AP-68 DEL THA

Para el caso particular de los 55,2 km de la AP-68 que discurren por el THA, se analizarán los aspectos jurídicos necesarios para permitir la adaptación de la normativa correspondiente con el fin de que se continúe con el cobro de peaje en dicho tramo del corredor.

7.3 PROPUESTA DE ADAPTACIONES. BORRADOR DE NORMA FORAL

El adjudicatario deberá analizar las Normas Forales de Bizkaia y Gipuzkoa que en estos momentos soportan el PPU que se encuentra implantado en sus respectivos territorios en su normativa con el objeto de contrastar si existen diferencias con respecto a la Norma Foral de Álava actualmente vigente y que deban ser tenidas en cuenta para adecuar la Normativa a las nuevos condicionantes derivados de la posible puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de financiación mediante el PPU de la red de alta capacidad del THA y de las condiciones de gestión de tarificación y del sistema de bonificaciones sobre las autopistas AP-1, AP-68 y de la red de pago por uso.

A partir de las conclusiones del estudio y análisis de las necesidades de adaptación de la Norma Foral en vigor, **se redactará una propuesta de Norma Foral para su aprobación en Juntas Generales** que incluya las adaptaciones necesarias, que recoja entre otras cuestiones la regulación de la tarifa a cobrar en los tramos de las carreteras en las que se desea implantar el sistema de PPU, la diferenciación de tarifas, la uniformidad en el proceso de actualización de tarifas, etc. y habilite a la DFA para la implantación de sistemas de PPU en su red de carreteras.

Dicha propuesta deberá garantizar la utilización futura de infraestructuras viarias exigibles en todo el territorio de Álava a fin de, en su caso, sufragar los gastos de proyecto y construcción, explotación, mantenimiento y conservación, o los derivados de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica provocadas por el tráfico en las carreteras de alta capacidad o tramos de esta que se proponga, su instalación, así como al tipo de vehículos a los que resulte de aplicación.

Dicha Norma Foral, que habrá de tener su reflejo en la que aprueben los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Álava para el año (o años) en que se aplique, deberá propiciar que los vehículos que circulen por las carreteras sujetas a PPU sean identificados y clasificados en la categoría correspondiente en los distintos pórticos



situados sobre la vía, mediante el sistema *Free Flow* (o el que se decida), permitiendo que se les pueda imputar, una vez vinculada la matrícula correspondiente a una tarjeta de crédito o a una cuenta corriente, el importe correspondiente a los trayectos realizados.

Asimismo deberá garantizar la ausencia de discriminación alguna en razón del origen y destino, y en los términos exigidos en el **Reglamento General de Protección de Datos – Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016**, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, y en la **Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales** y deberá incluir disposiciones específicas relativas a su tratamiento, en cumplimiento de un objetivo de interés público y proporcional al fin legítimo perseguido.

La cuantía del canon podrá determinarse en función del principio de recuperación de los costes de la infraestructura y/o en función de los costes externos, entendiendo estos como los derivados de la contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico, y/o la congestión.

Los fondos recaudados deberán tener un destino eminentemente finalista, esto es, para su mantenimiento y mejora, incluida la reparación estructural o la contribución a la adopción de medidas de mejora ambiental y/o acústica.

El del Pago por Uso (PPU) tiene una naturaleza jurídica de prestación patrimonial de carácter público no tributario y su impago generará su exacción por vía de apremio.

A tenor de lo dispuesto en el **art. 7 nonies de la Directiva 1999/62/CE**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, según la última de las modificaciones habidas al respecto, **establecida por la Directiva 2022/362/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022**, al menos seis meses antes de la aplicación del régimen de tasas por infraestructura se deberá enviar a la Comisión la información necesaria para que ésta pueda emitir su preceptivo dictamen en un plazo de seis meses desde su recepción, por lo que la aplicación de la NF quedará supeditada en su vigencia y aplicación a dicho informe.

7.4 ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA NECESIDAD DE INFORME DE VALIDACIÓN / AUTORIZACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA PARA LA CONTINUIDAD DEL PEAJE DE LA AP-68

El adjudicatario, en caso afirmativo y atendiendo a los plazos pertinentes exigidos, describirá las actuaciones que se deben realizar ante la CE para poder seguir cobrando peaje a los usuarios en la AP-68 cuando venza la concesión actual si no se va a liberar de cobro esta vía.

En lo **ATINENTE AL PROCEDIMIENTO** ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en la **Decisión del Consejo de 21 de marzo de 1962** por la que se establece un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legales, reglamentarias o



administrativas previstas por los Estados miembros en el sector del transporte, modificada por la **Decisión del Consejo de 22 de noviembre de 1973**, así como lo preceptuado en el **artículo 7 nonies, de la Directiva 1999/62/CE, a tenor de la última modificación introducida por la Directiva 2022/362 (UE)** del Parlamento y del Consejo, de 24 de septiembre de 2022.

8 EFECTOS SOCIOECONÓMICOS, FINANCIEROS Y MEDIOAMBIENTALES DE LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA.

Una vez se haya procedido con los trabajos técnicos y justificada la sostenibilidad del Sistema, deberá realizarse un estudio socioeconómico que analice el efecto de la ampliación del peaje en las vías de alta capacidad del THA y, particularmente, en el sector del transporte de mercancías por carretera.

Deberán incluirse los principales aspectos sociales, medioambientales, económicos, financieros y presupuestarios. En concreto:

- Efectos previstos en el THA y en el sector de transporte de mercancías por carretera, fundamentalmente cálculo de emisiones, huella de Carbono, que formará parte del Informe enviado a la Comisión responsable en la Unión Europea.
- Medidas de apoyo al sector del transporte de mercancías por carretera.
- Efectos presupuestarios derivados de la implantación del sistema de PPU, tanto en ingresos corrientes como en gastos corrientes.
- Aplicación de los recursos a generar por el sistema.

9 ACTIVIDADES Y TRABAJOS A REALIZAR PARA LA TRAMITACIÓN DEL SISTEMA FRENTE A LA COMISIÓN EUROPEA

Con el objetivo de eliminar distorsiones de competencia entre empresas de transporte de la Unión Europea, en 1999 se publicó la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias. Dicha Directiva se ha visto actualizada cuatro veces, en 2006, 2011, 2013 y 2022, con las publicaciones 2006/38/CE, 2011/76/CE, 2013/22/UE y la actual 2022/362/CE, respectivamente, de fecha 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

Según se dispone en la Directiva, se establece que al menos seis meses antes de la implantación de un nuevo peaje, los Estados miembros lo notificarán a la Comisión con vistas a llevar a cabo una evaluación del cumplimiento de la Directiva y emitir un dictamen antes de la aplicación del acuerdo de peaje. Este documento de comunicado a presentar



a la Comisión Europea deberá ser desarrollado y tramitado por el adjudicatario, siguiendo para su elaboración las directrices establecidas en la Directiva 2002/362/CE y de las guías específicas para la confección de estas notificaciones.

En este apartado el adjudicatario realizará las actividades de redacción del informe y dará soporte a la tramitación del informe ante la CE.

El objetivo principal de este apartado será elaborar el informe que contemple sus especificaciones para poder presentarlo a la Comisión Europea y recibir posteriormente su aprobación para la implantación.

9.1 REDACCIÓN DEL INFORME

El informe deberá recoger las especificaciones técnicas y contenidos administrativos requeridos por la mencionada Directiva, informando a la DFA de cuantos requisitos, trámites y plazos administrativos sean necesarios para la implantación final del Sistema.

Para la redacción del informe el adjudicatario realizará el cálculo de los costes de infraestructura y su porcentaje de recuperación de acuerdo con la Directiva 1999/CE/62 y sucesivas modificaciones a la misma.

Para ello, se tomarán de base las hipótesis del esquema global de peaje propuesto y se tomarán en consideración todos los condicionantes necesarios para adecuar el cálculo de los costes de infraestructuras para los distintos tramos, entre los cuales se distinguirán entre otros:

- Inventario de activos por tramo elegido
- Costes de planificación, proyecto y construcción (incluidos los de asistencias técnicas, expropiaciones, servicios afectados, etc.) para obtener el valor de la infraestructura según los costes de depreciación y obras de adecuación y rehabilitación, atendiendo al desglose de activos por cada tramo.
- Costes de mantenimiento y conservación ordinaria anual de cada tramo
- Costes de conservación extraordinaria previstos para cada tramo.
- Costes de los servicios y consumos tales como: alumbrado, comunicaciones, agua, residuos, etc.
- Costes del sistema de peaje entre los cuales se encuentran los de implantación, vida útil de los diferentes elementos/activos incluidos en el sistema de peaje, gestión de supervisión y mantenimiento, control del fraude, servicios de atención al cliente, etc.
- Costes de financiación, teniendo en cuenta la posible exclusión de la financiación de algunos tramos de peaje o por ejemplo casuísticas como la de aquellos fondos provenientes de Fondos FEDER y su impacto en el valor total de los activos y su depreciación.
- Factores de equivalencia, para la asociación de cada concepto de coste a cada tipología de vehículo en función de los Km-vehículos realizados.
- Factores de diseño y valor Km, con el objetivo de evaluar la referencia del valor-Km según el inventario de activos de cada tramo.



Una vez obtenidos los datos para cada tramo el consultor deberá:

- Calcular las tasas de recuperación y las principales ratios de ingresos y costes por vehículos kilómetros.
- Calcular los ingresos teniendo en cuenta los KM- vehículo de cada tramo, las tarifas aplicables e inflaciones soportada. Para ello deberá atender a los flujos de tráfico sobre el IMD y Km- vehículos.
- Parametrizar los ingresos y los gastos en base a los kilómetros vehículo realizados por cada tipología de vehículo.

Una vez obtenidos las ratios respecto a los kilómetros vehículo de ingresos y gastos, el consultor deberá obtener las tasas de recuperación.

El informe deberá contar con la base de un modelo económico-financiero sólido de acuerdo con la Directiva, además de ser un documento técnico que justifique y detalle la necesidad del nuevo sistema de Pago por Uso, permitiendo el impulso y sostenibilidad de la red de vías de alta capacidad en el THA. Todo ello facilitará la respuesta de las autoridades competentes de la Comisión Europea.

El informe deberá ser fundamentado para que el sistema de PPU sea aprobado por la CE por lo que deberá ser redactado en idioma inglés y contemplará el desarrollo de los capítulos preceptivos establecidos para este tipo de notificaciones, que sin carácter exhaustivo serán al menos los siguientes:

- **Resumen ejecutivo**
- **Introducción**
 - Últimas actualizaciones de la red de carreteras de Álava
 - Características del tráfico de la red Alavesa
 - Régimen de peaje como solución
 - Normativa Foral
 - Atribuciones de ARABAT
- **Disposición de peaje**
 - Red elegible
 - Vehículos elegibles
 - Sistema de peaje Free Flow
 - Fecha de implementación
- **Cálculo de costes**
 - Cálculo del coste de la/s infraestructuras/
 - Valor Actual Neto
 - Costes de financiación
 - Costes de conservación, mantenimiento y reparación
 - Costes de adaptación a la nueva normativa
 - Costes de conservación ordinaria
 - Costes de la disposición del peaje
- **Distribución de costes**
 - Porcentaje de tráfico de vehículos pesados



- Costes de distribución
- Cobro promedio máximo
- **Cobro promedio ponderado**
 - Cobro de infraestructura
 - Variaciones en la tarifa
 - Previsión de ingresos
 - Tasa de cobro promedio ponderada
 - Tasa de recuperación de costes
- **Plan de uso de los fondos recaudados**
- **Métodos de corrección**

9.2 SOPORTE EN LA TRAMITACIÓN ANTE LA COMISIÓN EUROPEA

Una vez elaborado el informe de comunicación para presentar a la Comisión, las tareas a realizar por el adjudicatario se centrarán en facilitar el soporte técnico necesario para la resolución de incidencias y dudas que se puedan generar desde el órgano de la Comisión Europea con el objeto de garantizar la validación del modelo y viabilidad del Sistema de PPU propuesto.

10 DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS Y EQUIPO DE PERSONAL DEL CONSULTOR

10.1 DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La Dirección de los trabajos será llevada en todo momento por el Servicio de Carreteras de la Diputación Foral de Álava, que tendrá que dar conformidad a todos los trabajos que se realicen, y en caso contrario indicar las condiciones precisas.

Serán funciones del Ingeniero Director del Proyecto entre otras las siguientes:

- Dirigir los trabajos, estableciendo y concretando los criterios de actuación.
- Facilitar al Consultor credenciales y contactos con otros Organismos oficiales. Aprobar modificaciones al presente Pliego y su, incidencia en el presupuesto y plazo de Estudio.
- Emitir las certificaciones para el abono de los mismos, y preparar la recepción y liquidación del contrato.

El Ingeniero Director desempeñará una función de comprobación, coordinación y vigilancia de la correcta realización del estudio, establecerá criterios y líneas generales, complementarias del presente Pliego, para la actuación del Consultor. El personal de éste realizará los necesarios trabajos de análisis y detalle, y será responsable de su exactitud en todo caso. El Director no será responsable, ni directa ni solidariamente, de los que con plena responsabilidad técnica y legal elabore el Consultor.



10.2 PERSONAL Y OFICINA DEL CONSULTOR

El adjudicatario de los trabajos propondrá en su oferta al Delegado del Consultor para la realización de los trabajos que tendrá la titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y la suficiente experiencia en trabajos similares al objeto del trabajo del presente contrato. Aparte de su dedicación durante la redacción del Estudio, deberá estar disponible para consultas posteriores, incluso presentaciones de los informes en diferentes foros en los siguientes 6 meses a la finalización del plazo.

El licitador presentará en su oferta una relación nominal y funcional del personal que quedará adscrito a la redacción de los trabajos en cada una de las partes objeto del contrato, indicando titulación, experiencia y labor específica asignada, así como la dedicación al contrato. El Director de los trabajos podrá en cualquier momento, previa justificación, reclamar del Consultor el relevo del personal que no considere adecuado.

El consultor deberá proponer en su oferta y disponer en caso de resultar adjudicatario un equipo con experiencia en proyectos de similares características, que velarán por el cumplimiento y la consecución de todos los objetivos fijados en el presente contrato.

El equipo de especialistas mínimo a disponer por el adjudicatario para la ejecución de los trabajos estará formado por los siguientes perfiles profesionales:

- 1 ICCP en funciones de Delegado del Consultor y Jefe de Equipo del Estudio, especialista en Infraestructuras del transporte con un mínimo de 15 años de experiencia.
- 1 ICCP especialista en tráfico y financiación de proyectos de infraestructuras del transporte con un mínimo de 10 años de experiencia.
- 1 ICCP o Ingeniero Civil especialista en evaluación de costes con un mínimo de 10 años de experiencia.
- 1 Ingeniero Industrial/Telecomunicaciones especialista en sistemas de peaje y Free-Flow Multi Lane con un mínimo de 10 años de experiencia.
- 1 Economista especialista en modelos económico-financieros y financiación de proyectos de Infraestructuras del transporte con un mínimo de 15 años de experiencia.
- 1 Licenciado en Derecho especialista en Derecho internacional público, administrativo y mercantil con un mínimo de 15 años de experiencia.
- 1 Especialista en Ciencias Ambientales o Biólogo con un mínimo de 10 años de experiencia.

Con independencia del equipo de especialistas a disponer, el Consultor deberá poner a disposición del contrato el personal auxiliar que se necesite para la elaboración del Estudio, como personal administrativo, mecanografía y delineación.

11 OTRAS OBLIGACIONES DEL CONSULTOR

Entre otras obligaciones del Consultor adjudicatario del contrato:



- Corresponderá al Consultor la obtención de la información, permisos y licencias oficiales o particulares que se requieran para la ejecución de los trabajos encomendados.
- Asimismo, el pago de los cánones, compensaciones y demás indemnizaciones a que haya lugar para la realización del contrato y el de la publicación de la información, tanto pública como privada que origine.
- Los datos relativos a la coordinación con las actuaciones de las Administraciones Públicas, Entidades Privadas o afección a otros servicios deben ser recogidos por el personal del Consultor. Por su parte, la Administración facilitará la gestión oficial con los Organismos afectados.

12 CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES DEL CONTRATO

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 salvo que, excepcionalmente, sea autorizada a prestar sus servicios en las dependencias de la DFA ...)

13 PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los textos escritos que integran los trabajos objeto de este contrato se presentarán en formato UNE tipo A-4. Los planos originales que, en su caso, se precisen se dibujarán en formato UNE tipo A-1 a las escalas convenientes, obteniéndose por reproducción fotográfica y otro procedimiento de calidad similar, que apruebe el Director, una colección A-3 a escala mitad de la original, que servirá de base para la realización de las copias de los ejemplares. El Director podrá autorizar la realización en tamaño UNE tipo A-3 de los planos originales.

Se hará entrega del trabajo en formato electrónico firmado electrónicamente y de diez (10) ejemplares completos encuadernados, además de los originales.



Los ejemplares se entregarán numerados en la cubierta y en todas sus páginas, tanto de textos como de planos, con independencia del número correspondiente de estos últimos.

Los títulos e inscripciones que deban constar en la cubierta o en su envoltorio general serán determinados por el Director del Contrato.

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 del Consultor.

Asimismo, deberá entregarse un ejemplar completo del trabajo en soporte electrónico de uso común por la DFA.

Los soportes electrónicos deberán estar dotados de portadas numeradas e índice de la documentación que contienen.

14 PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

El plazo estimado para la ejecución de la totalidad de los trabajos es de veintiséis (26) semanas, desde el acta de inicio de los trabajos o la firma del contrato. A estos efectos, se tendrán en cuenta los plazos internos de la DFA para su proceso de aprobación de las nuevas normas forales relativas a la tarificación de la RAC del THA.

Para poder conseguir finalizar todas las labores requeridas en el pliego en el plazo total previsto en el contrato, la mayoría del grueso de los trabajos a realizar deberán comenzar a realizarse prácticamente en paralelo. No obstante, lo anterior se establecen los siguientes hitos con los plazos máximos de presentación de documentación:

- Análisis de la Red, características, tipología, costes, sistemas de financiación y determinación de los tramos de las vías elegibles para el PPU: a las 6 semanas del inicio de los trabajos.
- Financiación mediante pago por uso. Necesidades de financiación para operación, conservación y mantenimiento de la red. Estudio y determinación del sistema a implantar y de la ubicación de los sistemas de gestión de cobro de los tramos elegibles: a las 10 semanas del inicio de los trabajos.
- Estudio de tráfico: a las 12 semanas del inicio de los trabajos.
- Recopilación de datos y cálculo de los costes de los tramos elegibles: a las 14 semanas del inicio de los trabajos.
- Informe y estudio económico-financiero específico de la AP-68: a las 14 semanas del inicio de los trabajos.
- Parámetros básicos del sistema a implantar. Estudio económico-financiero del Sistema: a las 16 semanas del inicio de los trabajos.
- Aspectos jurídicos a considerar para la implantación del PPU. Estudio y Propuesta de adaptaciones a la Norma Foral: a las 18 semanas del inicio de los trabajos.



- Informe para Presentación a Juntas Generales: a las 20 semanas del inicio de los trabajos.
- Recopilación de datos e Informe para remisión a la Comisión Europea: a las 24 semanas del inicio de los trabajos.
- Informe Final definitivo: a las 26 semanas del inicio de los trabajos.

15 PRESUPUESTO DE LOS TRABAJOS

El Presupuesto Base de Licitación sin IVA asciende a la cantidad de 220.000 €.

El importe del 21% del IVA asciende a la cantidad de 46.200 €

El Presupuesto Base de Licitación incluido el IVA asciende a la cantidad de 266.200€.

Este Presupuesto Base de Licitación incluye los gastos generales y beneficio industrial, así como el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) actualmente vigente del 21 % y se corresponde al establecido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del presente contrato

En este presupuesto se encuentran incluidos todos los costes de personal y materiales de los estudios y trabajos a realizar, así como otros gastos como material, desplazamientos, dietas, etc. Por tanto, se entenderá que el precio del contrato comprende todos los gastos directos e indirectos que la empresa contratista deba realizar para la normal ejecución de la prestación contratada, y cualesquiera otras tasas que resulten de aplicación según las disposiciones vigentes, y toda clase de impuestos y licencias tanto municipales, como provinciales y estatales.

16 IDIOMA

La empresa adjudicataria utilizará el castellano para la presentación de su trabajo. El documento de comunicación a la Comisión Europea se redactará preferentemente en idioma inglés, aunque la DFA podrá optar por su presentación en idioma español si se considera conveniente. El adjudicatario realizará además una memoria reducida o resumen ejecutivo de la memoria general en las dos lenguas oficiales (euskera y castellano).

17 ANEXOS

El adjudicatario incluirá en Anexos la documentación, resultados, planos o demás información que por su volumen no resulte conveniente incluir en el documento principal del estudio o aquella que se vaya a presentar a organismos oficiales, como pueden ser entre otros los siguientes:

- Anejo 1: Informe para Presentación a Juntas Generales.
- Anejo 2: Estudio de Tráfico.



- Anejo 3: Informe específico relativo a la AP-68
- Anejo 4: Resultados modelo económico financiero y escenarios de tarificación relativos a la AP-68.
- Anejo 5: Resultados modelo económico financiero. Escenarios de tarificación.
- Anejo 6: Documento de comunicación a la CE.
- Anejo 7: Propuesta de Norma Foral.

Vitoria-Gasteiz, mayo de 2024.

El Jefe del Servicio de Carreteras

M. S. Ortiz de Landaluce