



“BIDEGI, GIPUZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA - AGENCIA GUIPUZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS SA”

IFZ / CIF: A-20783023

KUDEAKETA TXOSTENA / INFORME DE GESTIÓN

2021eko ekitaldia / Ejercicio 2021

2021eko ekitaldian, hainbat gertaera garrantzitsu gertatu dira, eta ondoren zehaztuko ditugu:

En el ejercicio 2021 han acontecido varios hechos relevantes que señalamos a continuación:

Ustiapen-jarduera.

Actividad de explotación

1. Garapen Hitzarmen Espezifikoari (1. GHE)

dagokionez, trafikoaren bilakaerari dagokionez, 2020arekin alderatuta, % 21,36ko igoera izan da ibilgailu/kilometroko: % 19,72 AP-8an eta % 29,39 AP-1ean; 2019arekin alderatuta, -% 13,25ekoa izan da aldaketa ibilgailu/kilometroko: -% 13,54 AP-8an eta -% 11,91 AP-1ean

En relación con el **Convenio Específico de Desarrollo nº1 (CED 1)**, en cuanto a la evolución del tráfico, respecto a 2020, se ha constatado un aumento del 21,36% en vehículos/kilómetro: 19,72% en la AP-8 y 29,39% en la AP-1; respecto a 2019, la variación ha sido de -13,25% de vehículos/kilómetro: -13,54% en la AP-8 y -11,91% en la AP-1.

2021eko lehen sei hilekoan ikusi da ibilgailuen zirkulazioa sentibera dela udal-konfinamenduen aurrean, arin gisa katalogatutako ibilgailuen trafikoari dagokionez:

autonomia-erkidegoko konfinamendu-egoeran edo alarma-egoera kendu ondoren, 2019arekin alderatuta, ibilgailu arinen trafikoa (ibilgailuak/kilometroko) -% 13tik -% 19ra bitartekoa izan da; udal-konfinamendu-egoeran, berriz, -% 35ekoa. Hala ere, esan behar da tokikoak ez diren ibilgailu arinen trafikoaren jaitzierak izan duela, nagusiki, eragin negatiboa trafikoaren erregistroan, precovid ekitaldiei dagokienez. Tokiko erabiltzaileen trafikoa (ibilgailu/kilometroko),

En el primer semestre de 2021 se ha observado la vulnerabilidad ante confinamientos municipales del tráfico de vehículos catalogados como ligeros: en estado de confinamiento a nivel de comunidad autónoma o tras el levantamiento del estado de alarma, el tráfico de vehículos ligeros/kilómetro se ha comportado entre un -13% y un -19% respecto a 2019; en confinamiento municipal en un -35% respecto a 2019. No obstante, hay que añadir que la caída del tráfico de vehículos ligeros no locales es, principalmente, el que mayor impacto negativo ha tenido en el registro del tráfico respecto a ejercicios precovid. Los



udal-konfinamendurik gabe, 2019koaren berdina izan da.

Uztailean eta abuztuan, ez zen izan Afrikara joaten diren ibilgailu arinen joan-etorririk, eta, beraz, 2019arekin alderatuta, batez beste -% 14 ibilgailu arin/kilometroko igaro ziren. Irailetik abenduaren erdialdera arte, ia bere osotasunean berreskuratu zen 2019ko ibilgailu arin/kilometroko igarobide kopurua, biztanle txertatuen ehuneko kopuru altuagatik eta aurrez aurreko lanari nabarmen berriro ekin izanagatik. Abenduaren 2. hamabostaldian, seigarren olatuarekin —Ómicron aldaera dela eta— trafikoa murriztu zen.

Ibilgailu astunak II gisa katalogatutako ibilgailuei dagokienez —12tn baino gehiago—, 2019arekin alderatuta, 2020ko azarotik trafikoa hazi egin da. 2021ean, 2020arekin alderatuta, % +10,08 ibilgailu/kilometro igaro dira, eta, 2019arekin alderatuta, % +5,14.

2020arekin alderatuta, trafikoa % 21,36 hazi da ibilgailu/kilometroko, eta 2021ean tarifak % 3,5 igo dira. Horren ondorioz, BIDEGIk 125.625.417,80 euroko diru-sarrerak izan ditu autobideetako kanona kobratzeagatik, 2020an baino % 23,27 gehiago. Hala ere, pandemiak eragindako mugikortasun-murrizketek 2021ean trafikoan izan duten eraginaren ondorioz, kanonagatik diru-sarrerak, 2019arekin alderatuta, % -7koak izan dira.

usuarios locales, sin confinamiento municipal, se han comportado como en 2019.

Los meses de julio y agosto, no se produjo el tránsito de vehículos ligeros con destino al Estrecho, y, por tanto, se registró de media un -14% de vehículos ligeros respecto a 2019. A partir de septiembre y hasta mediados de diciembre, prácticamente se recuperó el tráfico de ligeros en vehículos/kilómetro respecto a 2019 debido al alto porcentaje de vacunados y a que se retomó significativamente el trabajo presencial. En la 2ª quincena de diciembre, con la sexta ola —debido a la variante Ómicron—, disminuyó el tráfico.

En cuanto a vehículos catalogados como pesados II —más de 12tn—, desde noviembre de 2020 se constata un aumento de tráfico respecto a 2019. En 2021, se ha registrado +10,08% de vehículos/kilómetro respecto a 2020, y un +5,14% respecto a 2019.

El aumento del tráfico en +21,36% en vehículos/kilómetro respecto a 2020, sumado a la subida de las tarifas en un 3,5% en el ejercicio 2021, hace que los ingresos de BIDEGI por cobro de canon hayan ascendido a 125.625.417,80 euros, un 23,27% superiores a los registrados en 2020; no obstante, la afección que ha tenido en el tráfico las restricciones a la movilidad por la pandemia en 2021 ha supuesto que los ingresos hayan sido de -7% respecto a 2019.



2019an, AP-8/AP-1 autobideetako guztizko diru-sarrera garbien % 60,40 Abiatu gailua ez zeramaten ibilgailu arinen igarobideetatik jaso zen —erabilera partikularrerako Gipuzkoako erabiltzaileentzako gailua—; 2021ean % 55,24. Astunak II gisa katalogatutako ibilgailueo dagokienez, 2019an AP-8/AP-1 autobideetako diru-sarrera garbi guztien % 22,87 ibilgailu horien joan-etorrietatik jaso zen, eta 2021ean, berriz, % 27,4.

CEPSA ESTACIONES DE SERVICIO SA, REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS SA eta ÁREAS 2021SLU — 2021eko urtarrilaren 14an, AUTOGRILL IBERIA SLU enpresak izena aldatu zuen honakoagatik: ÁREAS 2021 SLU— enpresek kudeatutako AP-8 eta AP-1 autobideetako zerbitzuguneei dagokienez, zerbitzuguneen ustiapen-kontratuen ondoriozko 2021eko diru-sarrerak 7.953.279,62 eurokoak izan dira, aurreko ekitaldian baino % 0,30 gehiago. 2021eko ekitaldian saldutako erregaien guztizko litroko salmentak, 2020koarekin alderatuta, % +6,98ko aldaketa izan badu ere —2019arekiko: % -29,64—, kontratuetan hitzartutako kuotaren osagai nagusia finkoa denez eta aurreko urteko KPIaren aldakuntzarekiko eguneratzen denez, 2021erako kuotak % 0,43 jaitsi ziren. Horren ondorioz, Sozietateak zerbitzuguneen ustiapenerako eta mantentze-lanetarako emandako kontratuen prestazio gisa jasotako diru-sarrerak ez dira hazi zerbitzuguneetan saldutako litroen ehuneko berean.

En 2019, el 60,40% de los ingresos totales netos de la AP-8/AP-1 provino de los vehículos ligeros no adheridos al dispositivo Abiatu —dispositivo para usuarios guipuzcoanos para uso particular—; en 2021 han supuesto el 55,24%. En cuanto a los vehículos pesados II, en 2019 supusieron el 22,87% de los ingresos totales netos de la AP-8/AP-1; en 2021 han supuesto el 27,43%.

En relación con las Áreas de Servicio con las que cuenta la AP-8 y AP-1, gestionadas por CEPSA ESTACIONES DE SERVICIO SA, REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS SA y ÁREAS 2021 SLU — el 14 de enero de 2021, AUTOGRILL IBERIA SLU cambio su denominación por ÁREAS 2021 SLU—, los ingresos de 2021 provenientes de los contratos de explotación de las Áreas de Servicio ascienden a 7.953.279,62 euros, siendo un 0,30% superiores al ejercicio anterior. Aunque la variación en la venta de carburantes en litros totales vendidos en el ejercicio 2021 ha sido +6,98% respecto a 2020 —respecto 2019: -29,64%—, como el principal componente de la cuota contractual es fija y se actualiza respecto a la variación del IPC en el año precedente, para 2021, las cuotas bajaron en un 0,43%. Ello conlleva a que el aumento de los litros vendidos en las Áreas de Servicio no se haya replicado en el ingreso recibido por la Sociedad en concepto de prestaciones por contratos otorgados para la explotación y mantenimiento de las Áreas de Servicio.



Sozietatearen gastu operatiboak —azpiegiturearen ohiko mantentze- eta kobrantzaren kudeaketa-lanez arduratzen den operadorearen gastua kontuan hartu gabe— egonkor mantendu dira, % 5,24ko igoera izan dute, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, eta aldaketa hori, batez ere, autobideetako kanon bidezko diru-sarreraren bolumenaren arabera aldatzen den gastu bakarrari dagokio: ordainbideen komisioei.

BIDEGIk kudeatzen dituen errepideen kontserbazio- eta mantentze-lanekin erlazionaturiko operadorearen kontratuari dagokienez, kontratuan aurreikusten denaren arabera egin dira Gipuzkoako lurralde historikoko AP-8, GI-20, A-636 (lehen, GI-632) eta AP-1 errepideak ustiatzeko, mantentzeko eta kontserbatzeko zerbitzuak, baita zerrendatutako errepide horiekin lotzen diren bide-adarrak eta orotariko instalazioak, aparkalekuak, partzelak eta eraikinak —zerbitzuguneak eta jatetxe-arioko eremuak izan ezik— ustiatzeko, mantentzeko eta kontserbatzeko zerbitzuak ere. 2021eko urrian, pleguetan jasotako aldaketak aktibatu ziren honetarako: A-636 errepidea kontserbatzeko, eta errepide horretako elektrizitate-konsumorako eta tunel-instalazioen behar berrietarako. Gainera, abenduaren 22an A-636 errepidearen kobrantza kudeatzeko pleguetan jasotako aldaketa onartu zen. 2021eko kostu osoa 37.092.948,88 eurokoa izan da.

Sozietatearen Administrazio Kontseiluak, 2021eko martxoaren 26an egindako bileran,

Los gastos operativos de la Sociedad -sin considerar el gasto de la operadora encargada del mantenimiento ordinario de la infraestructura y operación de la gestión de cobro- se mantienen estables con un incremento de 5,24% respecto al ejercicio anterior, y se debe, principalmente, al único gasto que varía según el volumen de los ingresos por canon de las autopistas: las comisiones de los medios de pago.

En relación con el contrato de la operadora para la conservación y mantenimiento de las diferentes carreteras gestionadas por BIDEGI, el servicio para la explotación, mantenimiento y conservación de la AP-8, GI-20, A-636 (antigua GI-632), y AP-1 en el territorio histórico de Gipuzkoa incluidos sus ramales asociados y todo tipo de instalaciones, aparcamientos, parcelas y edificios vinculados a las vías anteriormente enumeradas —con excepción de las áreas de servicio y de restauración— ha sido desarrollado cumpliendo con lo previsto en su contrato. En octubre de 2021 se activaron los modificados recogidos en los pliegos para la conservación de la carretera A-636, para el incremento por consumos eléctricos y para las nuevas necesidades de instalaciones de túneles de la A-636. Además, el 22 de diciembre se aprobó el modificado para la gestión de cobro de la A-636. El coste total para la anualidad de 2021 ha sido de 37.092.948,88 euros.

Además de ello, en Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 26



2020ko ekitaldiko likidazio-proposamena onartu zuen, eta operadorearen aldeko saldoa 45.852,63 eurokoa da.

Zoruaren gaineko jarduketei dagokienez, AP-8ko 0+000 eta 7+500 KPen arteko errodaduraren konponketa orokorra egin da; jarduketa horretan, 2021ean, 1.262.355,19 euro gastatu dira.

Ezohiko kontserbazioari dagokionez, 2021ean egindako lanen kostua 3.253.471,79 euro izan da. Jarduera aipagarrienak honako hauek izan dira:

➤ Azpiegituraren ezohiko kontserbazioaren kudeaketa bermatzeko etengabe beharrezkoak diren kontratuak, eta lege-eskakizunei erantzuten dieten kontratuak —egiturazko kontratuak—:

- Ohiko eta ezohiko aurrekontuko obretan segurtasun- eta osasun-arloko koordinazioa egiteko laguntza teknikoa; zerbitzu-, eragiketa-, mantentze- eta kontserbazio-kontratuetan laneko arriskuen prebentzioaren jarraipena eta kontrola egiteko laguntza teknikoa; eta laguntza teknikoa obretako hondakinak kudeatzeko programan.
- GIS errepideen agenda mantentzeko zerbitzua. Autobideak kontserbatzeko eta mantentzeko lanak kudeatzeko eta laguntzeko sistema.

de marzo de 2021 se aprobó la propuesta de liquidación del ejercicio 2020, con un saldo pendiente a favor de la operadora por importe de 45.852,63 euros.

En cuanto a actuaciones sobre el firme, se ha acometido la reparación general de la rodadura entre los PK 0+000 al 7+500 de la AP-8; el gasto incurrido por dicha actuación en 2021 ha sido de 1.262.355,19 euros.

Respecto a la conservación extraordinaria, en 2021 los trabajos certificados han ascendido a 3.253.471,79 euros. Las actuaciones más destacables han sido las siguientes:

➤ Contratos que de forma continua son necesarios para garantizar la gestión de la conservación extraordinaria en la infraestructura, y contratos que responden a requerimientos legales —contratos estructurales—:

- Asistencia técnica para la realización de la coordinación en materia de seguridad y salud en las obras del presupuesto ordinario y extraordinario; asistencia técnica para el seguimiento y el control de la prevención de riesgos laborales en los contratos de servicio, operación, mantenimientos y conservación; y asistencia técnica en el programa de gestión de residuos de las obras.
- Servicio de mantenimiento de la agenda de carreteras GIS. Sistema de gestión y ayuda a las operaciones de conservación y mantenimiento de las autopistas.



- Tunelak ikuskatzeko segurtasun eta laguntza teknikoko arduradunaren laguntza teknikoa.
 - Kobrantza kudeatzeko sistema zentralaren mantentze-lan aplikatiboko zerbitzuak.
- Obrak, proiektuak eta obra-zuzendaritzak:
- Urumeako biaduktuko drainatze-sistema birgaitzeko proiektuko obrak
 - Astiko (Zarautz) biaduktua birgaitzeko obren likidazioa.
 - Errepide-sareko bide-segurtasunaren kudeaketa integraturako zerbitzuak.
 - Aldizkako azterketa geoteknikoa egitea eta ezponden arrisku-kudeatzaile berria ezartzea.
 - Orioko biaduktuko euri-urak biltzeko eta AP-8 autobidearen azpiko Iñurrita erreka-ostean pasabidea garbitzeko lanak, 38+550 KPan (Zarautz).
 - AP-1 autobideko transformazio-zentroetarako sarbideak hobetzeko obrak.
 - AP-8 eta GI-20 errepideetan zeharkako drainatze-lanak birgaitzea.
 - Zarautz Barrerako eta Zarautz M/O-ko kobrantza-eremua berritzeko lanak hastea.
- Asistencia técnica de responsable de seguridad y asistencia técnica para la supervisión de los túneles.
- Servicios de mantenimiento aplicativo del sistema central de gestión de cobro.
- Obras, proyectos y direcciones de obra:
- Obras del proyecto de rehabilitación del sistema de drenaje del viaducto del Urumea.
 - Liquidación de las obras de rehabilitación del viaducto de Asti en Zarautz.
 - Servicios para la gestión integrada de la seguridad vial de la red de carreteras.
 - Trabajos de revisión geotécnica periódica e implantación del nuevo gestor de riesgos de los taludes.
 - Obras para la recogida de las aguas pluviales del viaducto de Oriu, y para la limpieza del paso de la regata Iñurrita bajo la autopista AP-8 en el PK 38+550 (Zarautz).
 - Obras para la mejora de los accesos a los centros de transformación de la autopista AP-1.
 - Rehabilitación de varias obras de drenaje transversal en la AP-8 y GI-20.
 - Inicio de las obras para la renovación del área de cobro de Zarautz Barrera y Zarautz M/O.

Ekitaldi-itxieran, exekuzioan dauden kontratuen egiaztatzeke dagoen zenbatekoa 5.910.094,09 eurokoa da.

3. Garapen Hitzarmen Espezifikoa (3. GHE).

3. GHEren bidez, Gipuzkoako Foru Aldundiak

A cierre del ejercicio, el importe pendiente de certificación de los contratos en ejecución asciende a 5.910.094,09 euros.

En cuanto al **Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED 3)**, por el cual la



agindu zion BIDEGIri Gipuzkoako Lurralde Historikoko N-1 eta A-15 errepideek osatzen duten ahalmen handiko bide-ardatzaren zati batzuetarako kobrantza-sistema ezartzeko proiektua idazteko, gauzatzeko, abian jartzeko, operatzeko, mantentzeko eta ustiatzeko. 2021eko urriaren 21az geroztik —Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean kobrantzaren kudeaketa arautzen zuen foru-araua baliogabetzen duen epaia argitaratu zenetik—, ez da ibilgailu astunen pasabidea kobratzen N-1/A-15 errepidetik.

2018ko apirilaren 9an, Euskal Autonomia Erkidegoko Auzitegi Nagusiko Lehen Sekzioak 119/2018 epaia eman zuen, 7/2016 Foru Araua zuzenbidearekin bat ez zetorrela eta, ondorioz, baliogabetu egiten zela adieraziz. 2021eko otsailaren 18an, Auzitegi Goreneko Administrazioarekiko Auzien Salako Bigarren Sekzioak 227/2021 epaian ezetsi zituen Gipuzkoako Batzar Nagusiek eta Gipuzkoako Foru Aldundiak EAEko Auzitegi Nagusiko Lehen Sekzioak emandako 119/2018 epaiaren aurka jarritako errekurtsoak. 2020ko maiatzaren 5ean, EAEko Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzien Salak, 100/2020 epaiaren bidez, 6/2018 Foru Arauaren deuseztasuna deklaratu zuen, eta 2021eko irailaren 23an, Auzitegi Gorenak atzera bota zituen GFAk eta Gipuzkoako Batzar Nagusiek Auzitegi Gorenak 2021eko maiatzaren 6an hartutako erabakiaren aurka aurkeztutako deuseztasun-intzidentek. 2021eko maiatzaren 6an Auzitegi Gorenak hartutako erabaki horretan, probidentzia bidez, deklaratu zuen ez zuela onartu GFAk eta Gipuzkoako

Diputación Foral de Gipuzkoa encomendó a BIDEGI la redacción de proyecto, ejecución, puesta en servicio, operación, mantenimiento y explotación del sistema de cobro en algunos tramos del eje viario de alta capacidad conformado por las carreteras N-1 y A-15, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, desde el 21 de octubre de 2021 —fecha en el que se publicó en el Boletín Oficial de Gipuzkoa el fallo que anula la norma foral que regulaba la gestión del cobro—, no se cobra el paso de vehículos pesados por la carretera N-1/A-15.

El 9 de abril de 2018, la Sección Primera del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) dictó la sentencia 119/2018, en la cual declaraba que la Norma Foral 7/2016 era disconforme a derecho y en consecuencia se anulaba. Con fecha 18 de febrero de 2021 la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo dictó Sentencia núm. 227/2021 por la que se desestimaba los recursos interpuestos por las Juntas Generales de Gipuzkoa y la Diputación Foral de Gipuzkoa contra la sentencia 119/2018 dictada por la Sección Primera del TSJPV. El 5 de mayo de 2020, la sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJPV mediante la sentencia 100/2020 declaró la nulidad de la Norma Foral 6/2018, y el 23 de septiembre de 2021 el Tribunal Supremo rechazó los incidentes de nulidad presentados por la DFG y las Juntas Generales de Gipuzkoa contra su decisión de 6 de mayo de 2021, por el cual mediante providencia declaró la no admisión del recurso de casación interpuesto por parte



Batzar Nagusiek EAeko Auzitegi Nagusiaren epaiari jarritako kasazio-errekurtsoa.

2021eko abenduaren 3an, Foru Gobernu Kontseiluak 2021eko abenduaren 3ko 5/2021 Foru Araua onartu zuen, Gipuzkoako A-15 eta N-I errepideetan salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunentzat erabiltzeagatik kanona ezartzekoa. Horrela, ezarritako jurisprudentziarekin bat etorritik, Gipuzkoako N-I/A-15 errepide osoak ibilgailu astunentzako ordainketa-sistema bat izango du. 2021eko abenduaren 30ean, Foru Gobernu Kontseiluak eta BIDEGIren Administrazio Kontseiluak onartu ondoren, 3. GHE aldatzeko bigarren gehigarria gauzatu zen, 5/2021 Foru Arauari egokitzeko.

2021eko urtarrilaren 1etik 2021eko urriaren 20ra arte, kontabilizatutako diru-sarrerak 8.228.323,44 euro izan dira —2020ko ekitaldi osoarekin alderatuta: -% 11,12—. 2021eko urtarrila-iraila 2020koarekin eta 2019koarekin alderatuta, aldaketa +% 13,51koa eta -% 0,97koa izan da, hurrenez hurren. Lehen aipatu dugun bezala, 2020ko azarotik astunak II ibilgailuen trafikoak gora egin du.

Joan-etorrien kobrantzari dagokionez, Free-Flow sistemak eraginkortasunez funtzionatzen du; 2021ean kobrantza-eskubideen % 96,89 jaso da diru-serreretan.

3. GHE aldatzeko bigarren gehigarrian, kobrantza-sistema 5/2021 Foru Arauari egokitzeko enkargua jasotzeaz gain,

de la DFG y las Juntas Generales de Gipuzkoa a la sentencia del TSJPV.

El 3 de diciembre de 2021, el Consejo de Gobierno Foral aprobó la Norma Foral 5/2021, de 3 de diciembre de 2021, de implantación de un canon por uso para los vehículos pesados de transporte de mercancías en las carreteras A-15 y N-I en Gipuzkoa. De esta forma todo el trazado de las carreteras N-I/A-15 en Gipuzkoa estará sujeto a un sistema de pago para vehículos pesados -acorde con la jurisprudencia establecida-. El 30 de diciembre de 2021, previa aprobación por el Consejo de Gobierno Foral y el Consejo de Administración de BIDEGI, se formalizó la segunda adenda modificativa del CED 3 para adecuarlo a la Norma Foral 5/2021.

Desde el 1 de enero de 2021 hasta el 20 de octubre 2021, los ingresos contabilizados han sido 8.228.323,44 euros —respecto al ejercicio anual completo de 2020: -11,12%—. Al comparar enero-septiembre de 2021 respecto a 2020 y 2019, la variación ha sido de +13,51% y -0,97%, respectivamente. Tal y como se ha mencionado anteriormente, desde noviembre de 2020 se constata un aumento del tráfico de vehículos pesados II.

Respecto al cobro de los tránsitos, el sistema Free-Flow funciona con eficacia, en 2021 se ha ingresado el 96,89% de los derechos de cobro.

En la 2ª adenda modificativa del CED 3, además de recoger el encargo para adecuar el sistema de cobro a la Norma Foral 5/2021,



Gipuzkoako Foru Aldundiak eta BIDEGIk kobrantza eteteko aldi hartzen dituzten konpromisoak jasotzen dira, hau da, 2021eko urriaren 21etik kanon berria kobratzen hasi arte —ez da izango 2023ko martxoaren 31 baino geroago, eta aurreikusten da 2023ko urtarrilaren 1a izango dela—.

Ohiko gastuei dagokienez:

- BIDEGIk bere gain hartuko ditu:
 - Kobratzeko sistemaren egungo ekipamendua kontserbatzea eta mantentzea. 2021ean, kostua 1.313.839,35 eurokoa izan da.
 - N-I errepideko zoruaren egitura birgaitzeko obrak finantzatzea, 445,500 eta 448,110 KPen artean, Gasteizko noranzkoan. Jarduketa hau aparteko mantentze-lanen eta azpiegituraren gaineko hobekuntzen epigrafeari dagokio; kanonaren ondoriozko diru-sarreretatik, 894.269,51 euro jardun hori finantzatzeko erabili dira. Lanak 2021eko abuztuan egin ziren.
- GFAk bere gain hartuko ditu:
 - N-I eta A-15 errepide-zatietan dauden argiteriako instalazio elektrikoaren energia elektrikoaren hornidura-kontratuen gastuak. 2021eko urtarrilaren 1etik 2021eko urriaren 20ra bitarteko aldi hartzen, bere garaian kobratu beharreko zatietan kontzeptu horrengatik 89.638,84 eurokoa izan da, eta zati horiek kobratzatik jasotako diru-sarreraren kontura joan da.
 - Kobrantza-kanona zuten N-I eta A-15 errepide-zatien ohiko kontserbazio- eta mantentze-gastuak. 2021eko kobrantza-

se recogen los compromisos que asumen la DFG y BIDEGI durante el periodo de suspensión del cobro que transcurre desde el 21 de octubre de 2021 hasta la fecha de inicio de cobro del nuevo canon que no será posterior al 31 de marzo de 2023, y que se estima que pueda ser el 1 de enero de 2023.

En cuanto a los gastos ordinarios:

- BIDEGI asumirá:
 - La conservación y mantenimiento del actual equipamiento del sistema de cobro. En 2021, su coste ha ascendido a 1.313.839,35 euros.
 - La financiación de las obras para la rehabilitación estructural del firme de la N-I entre los PK 445,500 y PK 448,110 en el sentido Vitoria-Irún. Esta actuación corresponde al epígrafe de mantenimiento extraordinario y mejoras sobre la infraestructura; de los ingresos derivados del canon, 894.269,51 euros se han destinado a financiar dicha actuación. Los trabajos se hicieron en agosto de 2021.
- DFG asumirá:
 - Los gastos de los contratos de suministro de energía eléctrica de las instalaciones eléctricas de alumbrado ubicadas en los tramos de carretera N-I y A-15. En el periodo entre el 1 enero de 2021 y el 20 de octubre de 2021, el gasto por dicho concepto en los tramos sujetos a cobro en su momento ha ascendido a 89.638,84 euros, y ha ido a cargo de los ingresos derivados del cobro de dichos tramos.
 - Los gastos de conservación y mantenimiento ordinario de los tramos de carretera N-I y A-15 que estaban sujetos a



aldian — 2021eko urtarrilaren 1etik 2021eko urtarrilaren 20ra — 2.231.674,46 euro erabili dira gastu hori finantzatzeko.

cobro del canon. Durante el periodo de cobro de 2021 —del 1 de enero de 2021 al 20 de enero de 2021—, se han destinado 2.231.674,46 euros a la financiación de ese gasto.

Bestalde, 2021ean, ordainbideen komisioen gastua 86.302,54 eurokoa izan da —diru-sarreraren % 1,05—, eta aholkularitza-zerbitzuen eta azterlanen epigrafean egindako gastua 10.500 eurokoa izan da —bai 5/2021 Foru Arauaren Eredu Ekonomiko Finantzarioa egiteko, bai 3. GHEaren Eredu Ekonomiko Finantzarioa eta BIDEGIren Eredu Finantzario Orokorra eguneratzeko zerbitzu-ematea—.

Por otro lado, en 2021, el gasto de comisiones de los medios de pago ha sido de 86.302,54 euros —el 1,05% de los ingresos—, y el gasto incurrido en el epígrafe de servicios de consultoría y estudios ha ascendido a 10.500 euros, fruto de la prestación de servicio para la elaboración del Modelo Económico Financiero de la Norma Foral 5/2021, y, por tanto, la actualización del Modelo Económico Financiero del CED 3 y el General de BIDEGI.

Inbertsioak

Programatutako eta **1. Garapen Hitzarmen Espezifikoren (1. GHE)** Ekonomia eta Finantza Planean jasotako inbertsioak gauzatu dira. 2021eko ekitaldian, guztira, 17.582.537,37 euro gauzatu dira 1. Garapen Hitzarmen Espezifikolari (1. GHE) dagozkion inbertsioetan, eta horietatik 10.992.049,54 euro AP-8an Garraio Zentro Integrala (CIT) eraikitzeke lanei dagozkie. 2021eko urriaren 20an, AP-8 autobidean garraio-zentroa eraikitzeke Oiertzungo kokalekuko obren harrera-akta sinatu zen; 2021eko azaroaren 25ean, Astigarragako kokalekukoena, eta 2021eko azaroaren 29an, bi kokalekuetako gainegitura-proiektuarena. 2021eko azaroaren 15ean, CIT AUTOPISTA 8 SA enpresak —ustiapenaren emakidadun esleipendunak— Oiertzungo kokalekuan martxa zuriaren aldia

Inversiones

Se han ejecutado las inversiones programadas y contempladas en el Plan Económico Financiero **Convenio Específico de Desarrollo nº1 (CED 1)**. El importe total ejecutado en el ejercicio 2021 en cuanto a las inversiones englobadas dentro del Convenio Específico de Desarrollo nº 1 (CED 1) asciende a 17.582.537,37 euros, de los cuales 10.992.049,54 euros corresponden a la construcción del Centro Integral de Transporte (CIT) en la AP-8. El 20 de octubre de 2021 se firmó el acta de recepción de las obras correspondientes a la construcción del emplazamiento situado en la AP-8 en Oiertzun, el 25 de noviembre de 2021 de las de Astigarraga, y el 29 de noviembre de 2021 del proyecto de superestructura en ambos emplazamientos. El 15 de noviembre de



hasi zuen, eta 2021eko abenduaren 1ean Astigarragakoan.

Ingurumen-atalean, eta 2020ko urtarrilaren 28an onartutako Gipuzkoako Foru Aldundiaren "Errepideen zaratari aurre egiteko plana" betez, honako ekintza hauek egin dira:

- AP-8ko 66+400 eta 67+300 KPen artean, Elgoibar, zarataren aurkako pantailak jartzea. Guztira 1.797.461,19 euroko kostua izan du; falta da obruzendaritzaren azken ziurtagiria eta likidazioa.
- Honako hauek ezartzeko eraikuntza-proiektuak idaztea:
 - zarataren aurkako pantailak GI-20 errepideko 1+250 eta 2+400 KPen artean, Errenteria. 14.900,00 euroko kostua izan du. Eta Ekintza Planaren 2. zonako azterketa akustikoa ere egokitu da, Errenteriako Udalaren alegazioak onartu direlako. 1.900,00 euroko kostua izan du.
 - zarataren aurkako pantailak AP-8 autobideko 38+130 eta 39+512 KPen artean, Zarautz. Kostua 14.900,00 eurokoa izan da.

Gainera, Free-Flow teknologia bidez kobratzeko sistema ezarri da A-636 autobidean

2021, la concesionaria adjudicataria de la explotación del CIT, CIT AUTOPISTA 8 SA, inició el periodo de marcha blanca del emplazamiento de Oiartzun, y el 1 de diciembre de 2021 el de Astigarraga.

En el apartado Medio Ambiental, y en cumplimiento del "Plan frente al ruido de las carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa" aprobado con fecha de 28 de enero de 2020, se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- La implantación de pantallas anti ruido entre los PK 66+400 y 67+300 de la AP-8 en el municipio de Elgoibar. Su coste total ha ascendido a 1.797.461,19 euros, a falta de la certificación final y liquidación de la dirección de obra.
- La redacción de los proyectos constructivos para la implantación de:
 - pantallas anti ruido entre los PK 1+250 y 2+400 de la GI-20 en el término municipal de Errenteria. Su coste ha sido de 14.900,00 euros. Y se ha llevado a cabo, también, la adecuación del estudio acústico en la zona 2 del Plan de Acción como consecuencia de la aceptación de las alegaciones del ayuntamiento de Errenteria. Su coste ha ascendido a 1.900,00 euros.
 - pantallas anti ruido entre los PK 38+130 y 39+512 de la autopista AP-8 en el término municipal de Zarautz. Su coste ha sido de 14.900,00 euros.

Además, se ha implantado el sistema de cobro mediante tecnología Free-Flow en la carretera A-636 —antigua GI-632—. Los



—lehen, GI-632—. 2021ean, 4.768.278,74 euro ziurtatu dira egindako lanengatik.

Bestalde, AP-1 autobidean Lesarriko tunelean egin beharreko jarduketak zehazteko proiektua idazten hasi dira. 2021ean, 94.747,80 euro ziurtatu dira egindako lanengatik.

Azkenik, AP-8 autobidean, Zumaia eta Bizkaiairekiko muga arteko zatian, hirugarren erreia sortzeari eta trazadura hobetzeari buruzko informazio-azterlana idazteko zerbitzua emateko lizitazioa egin da.

3. Garapen Hitzarmen Espezifikoari (3. GHE)

dagokionez, 2021ean 147.182,65 euro ziurtatu dira Bazakardon (Andoain) A-15 eta N-1 errepideen arteko lotura hobetzeko trazadura-proiektua eta eraikuntza-proiektua idazteko zerbitzuengatik.

3. GHE aldatzeko bigarren gehigarrian jasotzen denez, kobrantza eteteko aldiari —2021eko urriaren 21etik kanon berria kobratzen hasi arte—, Bidegik bere gain hartuko ditu:

- aurrez aipatutako proiektuaren idazketa amaitzea: A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea hobetzea Bazakardon (Andoain).
- Gipuzkoako A-15 eta N-1 errepideetan salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunak erabiltzeagatik kanona diseinu berriaren pean kobratzeko sistema idazteko, gauzatzeko eta martxan jartzeko gastuak —5/2021 Foru Araua. 2021ean, proiektua

trabajos certificados en 2021 han ascendido a 4.768.278,74 euros.

Por otro lado, se ha iniciado la redacción del proyecto para determinar las actuaciones a ejecutar en el túnel de Lesarri en la autopista AP-1. En 2021, los trabajos certificados han ascendido a 94.747,80 euros.

Por último, se ha licitado la prestación del servicio para la redacción del estudio informativo correspondiente a la generación del tercer carril y mejora de trazado de la autopista AP-8 en el tramo de Zumaia-muga con Bizkaia.

En relación al **Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED 3)**, el importe certificado en 2021 por el servicio para la redacción de proyecto de trazado y proyecto constructivo para la mejora de la conexión de la A-15 con la N-1 en Bazakardo (Andoain) ha ascendido a 147.182,65 euros.

En la 2ª adenda modificativa del CED 3 se recoge que, durante el periodo de suspensión del cobro —desde el 21 de octubre de 2021 hasta la fecha de inicio de cobro del nuevo canon— BIDEGI asumirá:

- la terminación de la redacción del proyecto mencionado previamente: mejora de la conexión de A-15 con la N-1 en Bazkardo (Andoain).
- los gastos de redacción del proyecto, ejecución y puesta en servicio del sistema de cobro bajo el nuevo diseño para el canon por uso para los vehículos pesados de transporte de mercancías



idazteko, gauzatzeko eta zerbitzuan jartzeko espedienteak lizitatu eta esleitu dira, baita obra-zuzendaritzakoak ere. Aurreproiekturako kobrantza-azpiegituren kokalekuak aztertzeko laguntza teknikoak 14.800,00 euroko kostua izan du.

en las carreteras A-15 y N-I en Gipuzkoa —Norma Foral 5/2021—. En 2021, se han licitado y adjudicado los expedientes para la redacción de proyecto, ejecución y puesta en servicio, así como para su dirección de obra. El coste por la asistencia técnica para el análisis de los emplazamientos de la infraestructura del cobro para el anteproyecto ha ascendido a 14.800,00 euros.

Zorpetzea. Finantza-politika

1. Garapen Hitzarmen Espezifikoaren (1. GHE). BIDEGIk bere finantza-konpromiso guztiak bete ditu Europako Inbertsio Bankuaren (EIB) eta Merkataritza Bankuaren maileguren amortizazioei dagokienez, nahitaezko kontratu-egutegiaren arabera. Interesak ordaintzeko 22.914.488,66 euro bideratu dira guztira, eta amortizazioak ordaintzeko, berriz, 44.156.159,80 euro.

COVID-19aren hedapena geldiarazteko ezarritako prebentzio-neurriek Sozietatearen diru-sarreretan izan duten eragina dela eta, 2020an bezala, finantza-hartzekodunei (Europako Inbertsio Bankuari (EIB) eta Kreditu Sindikatuko erakundeei) honakoa eskatu zitzaien: alde batetik, Zorraren Zerbitzuaren gaineko Estaldura Ratioa 1,10 edo gehiago mantentzeko kontratuko finantza-betebeharretik salbustea, epe horien barruan 2021eko ekitaldian perimetro-itxieraren bat duten kalkulu-aldietan; eta, bestetik, Kreditu

Endeudamiento. Política financiera

Convenio Específico de Desarrollo nº1 (CED 1). BIDEGI ha cumplido con todos sus compromisos financieros respecto a las amortizaciones de los préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y de la Banca Comercial según el calendario obligatorio contractual. El importe total destinado al pago de intereses ha sido de 22.914.488,66 euros y al pago de las amortizaciones de 44.156.159,80 euros.

Debido al impacto que han tenido las medidas preventivas establecidas para contener la propagación del COVID-19 en los ingresos de la Sociedad, al igual que en 2020, se procedió a solicitar a los acreedores financieros (Banco Europeo de Inversiones (BEI) y las entidades del Crédito Sindicado): por un lado, la dispensa de la obligación financiera contractual de mantener el valor del Ratio de Cobertura del Servicio de la Deuda igual o superior a 1,10, durante aquellos periodos de cálculo que comprendan, dentro de dichos



Sindikatuaren hartzekodunei Zorraren Zerbitzuaren Erreserba Kontuaren zuzkidura-betebeharretik salbuestea, 2021eko eta 2022ko uztailetik abendura bitarteko aldirako. Kontua urtariletik ekainera izan beharreko saldoarekin hornituko da, bai 2021ean, bai 2022an. Gainera, 2023ko abenduaren 31ra arte Berritze Handien Erreserba Kontuaren saldoa libreki erabiltzeko eskatu da; gaur egun 7.758.242,00 euro daude kontuan.

Ekitaldi-itxieran, erreserba-kontuak Kreditu Sindikatuko Kontratuan eta waiverraren baimenean ezarritako eskakizunen arabera hornitu dira. Zorraren Zerbitzuaren gaineko Estaldura Ratioa, 2021eko ekitaldia ixtean, 1,33 izan da.

2021eko abenduaren 31n, zor biziaren zenbatekoa 588.475.095,42 eurokoa da.

Sozietatearen akzio propioak eskuratzea

Sozietateak ez du erosi akzio propiorik 2021eko ekitaldian, eta ez du zorroan akzio propiorik 2021eko abenduaren 31n.

I+G jarduerak

Sozietateak ez du egin I+G jarduerarik ekitaldian.

periodos, algún tipo de cierre perimetral durante el ejercicio 2021; y, por otro, a los acreedores del Crédito Sindicado, la dispensa de la obligación de dotación de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda para el periodo de julio a diciembre de 2021 y 2022. La cuenta quedaría dotada con el saldo requerido para el periodo de enero a junio de 2021 y 2022. Además, se ha solicitado la libre disposición de la Cuenta de Reserva de Grandes Reposiciones hasta la fecha 31 de diciembre de 2023, en la actualidad dotada con 7.758.242,00 euros.

A cierre del ejercicio, las cuentas de reserva están dotadas según las exigencias marcadas en el Contrato de Préstamo Sindicado y la autorización del waiver. El RCSD a cierre del ejercicio de 2021 ha sido de 1,33.

A 31 de diciembre de 2021 el importe de la deuda viva asciende a 588.475.095,42 euros.

Adquisición de acciones propias de la Sociedad

La Sociedad no ha adquirido acciones propias durante el ejercicio 2021 ni tiene en cartera acciones propias al 31 de diciembre de 2021

Actividades de I+D

La Sociedad no ha llevado a cabo actividades de I+D durante el ejercicio.



Negozio-arrisku nagusiak

Sozietatearen finantza-arriskuen kudeaketa Finantza Zuzendaritzan zentralizatuta dago. Zuzendaritza horrek ezarrita ditu interes-tasetan aldaketak izateko eta kreditu- eta likidezia-arriskuak pairatzeko aukerak kontrolpean izateko beharrezko mekanismoak.

Sozietateak kreditu-maila egokiko finantza-erakundeetan ditu diruzaintza eta aktibo likidoak. Salmenten eta zerbitzuak ematearen ondoriozko bezeroen saldoari dagokienez, ez dago kreditu-arriskuaren kontzentrazio esanguratsurik, hainbat bezerotan baitago banatuta.

Likidezia ziurtatu ahal izateko eta jardueraren ondorioz sortzen diren ordainketa-konpromiso guztiei erantzun ahal izateko, datozen ekitaldietarako zenbatetsitako kutxa-fluxuen eta diruzaintzaren arabera, Sozietateak ez du arazorik izango bere ordainketa-betebeharrak betetzeko.

Merkatuko prezioen aldaketen ondorioz finantza-tresna baten arrazoizko balioan edo etorkizuneko diru-fluxuetan izandako aldaketek eragin dezaketen galeraren ondorioz sortzen da merkatu-arriskua.

Interes-tasaren arriskuari dagokionez, Sozietateak interes-tasen gaineko swap finantzarioak erabiltzen ditu bere banku-maileguren interes-tasen gorabeheretikiko esposizioa kudeatzeko.

Principales riesgos de negocio

La gestión de los riesgos financieros de la Sociedad está centralizada en la Dirección Financiera, la cual tiene establecidos los mecanismos necesarios para controlar la exposición a las variaciones en los tipos de interés, así como a los riesgos de crédito y liquidez.

La Sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de adecuado nivel crediticio. En relación con el saldo de clientes por ventas y prestación de servicios no existe concentración significativa de riesgo de crédito, al estar distribuido en varios clientes.

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, de acuerdo con los flujos de caja estimados para los próximos ejercicios y la tesorería disponible se estima que la Sociedad no tendrá problemas para cumplir con sus obligaciones de pago.

El riesgo de mercado se produce por la posible pérdida causada por variaciones en el valor razonable o en los futuros flujos de efectivo de un instrumento financiero debidas a cambios en los precios de mercado.

En relación con el riesgo del tipo de interés la Sociedad utiliza swaps financieros sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones de tipo de interés de sus préstamos bancarios.



Geroko gertaerak

Ez da ondorengo gertaera aipagarririk izan ekitaldia itxi zenetik eta urteko kontu hauek egin diren arte.

Hechos posteriores

No ha acontecido ningún hecho posterior relevante y digno de mención, desde el cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de estas cuentas anuales.



BIDEGI, GIPIIZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA - AGENCIA GUIPIIZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS SA"

"BIDEGI, Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana del Infraestructuras SA" sozietatearen Administrazio Kontseiluak, 2022ko martxoaren 25ean, indarrean dagoen legerian ezarritako baldintzak betez, 2021eko abenduaren 31n amaitutako urteko ekitaldiko "BIDEGI, Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana del Infraestructuras SA" Ssozietatearen urteko kontuak formulatu zituen. Kontu horiek idazki honen aurreko erantsitako dokumentuek osatzen dituzte.

El Consejo de Administración de la Sociedad "Bidegi, Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana del Infraestructuras SA" en fecha 25 de marzo de 2022 y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación vigente, procede a formular las cuentas anuales de "Bidegi, Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana del Infraestructuras SA" del ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

2022ko martxoaren 25a Donostia/San Sebastián, 25 de marzo de 2022

SINATZAILEAK / FIRMANTES

Presidentea/Presidenta
Sin/Sin/Fdo: Dña. Aintzane Oiartzabal Iruretagoiena And.
NAN/DNI: 15.968.386-S

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo: D. Jon Andoni Urdangarin Urrutia Jn.
NAN/DNI: 72.523.695-A

Kontseilaria/Consejera
Sin/Fdo: Dña. Rafaela Romero Pozo And.
NAN/DNI: 18.601.122-X



Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo.: D. Ander Iturri Torrea Jn.
NAN/DNI: 72.512.793-A

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo.: D. Juan Luis Merino Sanabria Jn.
NAN/DNI: 16.268.106-E

Kontseilaria/Consejera
Sin/Fdo: Dña. Silvia Pérez Yéboles And.
NAN/DNI: 44.125.136-G

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo:D. Carlos Ormazabal Urbizu Jn.
NAN/DNI: 15.974.530-H

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo:D. Iban Asenjo Garde Jn.
NAN/DNI: 30.680.035-J

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo:D. Miguel Angel Crespo Rico Jn.
NAN/DNI: 15.935.504-T

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo. : D. Mikel Durán Gonzálo Jn.
NAN/DNI: 72.466.431-D

Kontseilaria/Consejero
Sin/Fdo:D. Mikel Uribebeberria Barrena Jn.
NAN/DNI: 72.573.568-N