



JARDUKETA, INBERTSIO ETA FINANTZAKETA PROGRAMA

PROGRAMA DE ACTUACIONES, INVERSIONES Y FINANCIACION

EKITALDIKO KUDEAKETA MEMORIA

MEMORIA DE GESTION DEL EJERCICIO

SARRERA

“BIDEGI GIPUZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA-AGENCIA GUIPUZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS, SA” izenarekin — aurrerantzean BIDEGI—, Gipuzkoako Foru Aldundiak (GFA), 2002ko uztailaren 16an, Pertsona bakarreko Merkataritza Sozietate Anonimo bat eratu zuen, berezko eta GFAko zerbitzu teknikoko izaera emanaz, eta Sozietatearen objektu soziala GFAtik jasotako “hitzarmen-enkargu espezifikoak” bidez gauzatzeko prozedura ezarriaz.

GFA eta BIDEGIren arteko erlazioak artikulatzeko helburuarekin, 2004ko ekainaren 29an, Sozietateak hitzarmen bat sinatu zuen GFArekin. Hitzarmen horren bidez ezarri ziren, hain zuzen ere, era guztietako azpiegituren obra publikoak eraikitze eta ustiatzeko Aldundiak egiten dizkion enkarguen ondoriozko jarduketak oinarri erregulatuak. 2011ko apirilaren 8an, Sozietateak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak Hitzarmen berri bat sinatu zuten oinarri erregulatuak berriak ezartzeko. Partikulariki, data horretara arte BIDEGIri enkargaturiko jarduketak kudeaketa gauzatzeko emandako enkargu guztiak Garapeneko 1. Hitzarmen Espezifikoan (1. GHE) batzeko.

2016ko uztailaren 20ko datarekin, Sozietateak eta Aldundiak lankidetzak hitzarmen bat sinatu zuten. Horren arabera, Antzuola-Bergara tarteko GI-632ren saihebidetaren obrak amaitzeko agindu zion bigarrenak lehenengoari. 2017ko maiatzaren 23an Gipuzkoako Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak 1. Garapen Hitzarmen Espezifikoak (1. GHE) aldatzea erabaki zuen; era horretan, Antzuola-Bergara (1-V-41/2015) tartean GI-632 errepideko saihebidetaren obrak amaitzeko lanak arautuko dituen hitzarmena eta lan horiek kudeatzeko agindua bertan sartzeko. Halaber, obra horien zuzendaritza fakultatiboa burutzea ere agindu zen. Inertsio honetarako GFAk jarritako kapital soziala 9.999.000 eurokoa izan zen.

INTRODUCCION

Con la denominación de “BIDEGI GIPUZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA-AGENCIA GUIPUZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS, S.A.”, en lo sucesivo BIDEGI, la Diputación Foral de Gipuzkoa (DFG) constituyó el 16 de julio de 2002 una Sociedad Mercantil Anónima Unipersonal, con la condición de medio propio y servicio técnico de la DFG, con el procedimiento de recibir encargos de ésta para desarrollar su objeto social a través de los correspondientes “convenios-encargos específicos”.

Al objeto de articular las relaciones entre la DFG y BIDEGI, en fecha de 29 de junio de 2004 ambas partes suscribieron un “Convenio General”, que establecía las bases reguladoras de la actuación que debe desarrollar BIDEGI en su relación con la DFG como consecuencia de los encargos que ésta le “encomiende” y que se instrumentan mediante la figura de “convenio-encargo específico”. El 8 de abril de 2011, la DFG y BIDEGI suscribieron un nuevo Convenio General para establecer unas nuevas bases reguladoras. De manera particular, se estableció en este nuevo Convenio General la refundición de todos los encargos en vigor en esa fecha en relación a las actuaciones cuya gestión fue encargada a BIDEGI hasta la fecha, en un primer Convenio Específico de Desarrollo (CED 1).

Con fecha 20 de julio de 2016 la Sociedad y la Diputación firmaron un convenio de colaboración mediante el cual la segunda encomendaba a la primera la terminación de las obras de la variante de la GI-632 tramo Antzuola-Bergara. El 23 de mayo de 2017 el Consejo de Gobierno de la DFG acordó la modificación del Convenio Específico de Desarrollo nº 1 (CED 1) para incorporar al mismo la encomienda de gestión y el convenio que regularía la misma para la terminación de las obras de la variante de la GI-632 tramo Antzuola-Bergara (1-V-41/2015), así como la dirección facultativa de dichas obras. El capital social que aportó la DFG para la inversión ascendió a 9.999.000 €.



Beasain-Bergara korridoreko azken zatia, Antzuola eta Bergara artekoa, zerbitzuan jarrita, Gipuzkoako Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak 2019ko martxoaren 26an hartutako erabakiaren arabera, GI-632 korridore horren izena A-636 da.

2016ko uztailaren 6ko datarekin, Sozietateak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak hitzarmen berri bat sinatu zuten (3. Garapen Hitzarmen Espezifikoa (3. GHE)). Hitzarmen horren arabera, Aldundiak Sozietateari kobratzeko sistemaren (teleordainketa bideratu gabe eta gelditu gabe, matrikulen irakurketa automatiko bidez ibilgailuen identifikazioarekin osatua, ibilbidean zehar kokatutako arkupe edo kobrantza-puntu batzuetatik igarotzean hautemateko mekanismo elektronikoa batean oinarritua (free-flow teknologia) proiektua idazteko, gauzatzeko, abian jartzeko, mantentzeko eta ustiatzeko agindu dio — Gipuzkoan N-1 eta A-15 errepideek osatutako trafiko handiko errepide-ardatzaren tarte batzuetan—, baita errepide-tarte horiek kontserbatzeko eta ustiatzeko ere. Hasierako inbertsioa Foru Aldundiak 2016ko uztailaren 5ean 10.000.000 eurogatik onartutako kapital-ekarpenaren bitartez finantzatu zen. Kantitate hori gainditzen duten kostuak eta aipaturiko errepide tarteetako ohiko eta ez-ohiko gastuak kobrantza-sistemaren ustiapenaren bidez Sozietateak eskuratuko dituen baliabideen bitartez finantzatuko dira.

2018ko azaroaren 19ko 222. zk. Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean 6/2018 Foru Araua argitaratu zen, azaroaren 12koa, zeinaren bidez arautzen baita salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunentzako kanona, Gipuzkoan gaitasun handiko A-15 eta N-1 errepideetako zati jakin batzuk erabiltzeagatik. Foru arau horren ondorioz aldatu egin behar izan zen 3. GHE, araudi berrira egokitzeko. Diputatuen Kontseiluak, 2018ko abenduaren 11ko bileran, eta BIDEGI, SAko Administrazio Kontseiluak, 2018ko abenduaren 4ko bileran, onartu egin zuten 3. GHE aldatzeko gehigarria.

2017ko uztailaren 28an, banku komertzialarekin sinatutako finantza-kontratuak berriro ziren, honela interes-tasaren diferentziala hobetzea eta jatorrizko kontratuan sinatutako hasierako baldintzak malgutzea lortu zen. Inbertsioarako soberazko kutxa erabiltzeko askatasuna izateak, GFAk inbertsio hauek

Con la puesta en servicio del Tramo Final del corredor Beasain-Bergara entre Antzuola y Bergara, por acuerdo de Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Gipuzkoa, de fecha 26 de marzo de 2019, la denominación del citado corredor GI-632 pasó a denominarse A-636.

Con fecha 6 de julio de 2016 la sociedad suscribió un nuevo convenio con la Diputación Foral de Gipuzkoa (Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED 3)), mediante el cual la Diputación le encomienda a la Sociedad la redacción del proyecto, ejecución, puesta en marcha, operación, mantenimiento y explotación del sistema de cobro (telepeaje no canalizado y sin detención, complementado con la identificación de los vehículos mediante lectura automática de matrículas, basado en un mecanismo electrónico de detección al paso bajo unos pórticos o puntos de cobro situados a lo largo de la ruta (tecnología free-flow) en algunos tramos del eje viario de alta capacidad conformado por la N-1 y A-15 en Gipuzkoa, así como la conservación y explotación de los citados tramos viarios. La inversión inicial para la implantación del sistema de cobro fue financiada mediante la aportación de capital aprobada por la Diputación Foral de Gipuzkoa en fecha 5 de julio de 2016 por un importe de 10.000.000 €. Los costes que exceden de esta cantidad y los gastos de carácter ordinario y extraordinario que estén sujetos a los tramos mencionados son financiados mediante los recursos que la Sociedad obtiene de la explotación del sistema de cobro.

Tras la publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa número 222, de 19 de noviembre de 2018 de la Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa, es necesario modificar el CED 3 para adecuarlo a la nueva regulación. El Consejo de Gobierno Foral, en su reunión de fecha 11 de diciembre de 2018 y el Consejo de Administración de BIDEGI, S.A., en su reunión de fecha de 4 de diciembre 2018, aprueban la adenda modificativa del CED 3.

El 28 de julio de 2017 se novaron los contratos de financiación firmados con la banca comercial; el resultado fue una mejora del diferencial del tipo de interés y flexibilizar las condiciones iniciales firmadas en el contrato original. Disponer de la caja excedentaria para realizar nuevas inversiones hace que la DFG no



finantzatzeko kapital zabalkuntzak egitetik aske uzten du.

Gaur egun Sozietatearen kapital soziala 20.719.000 eurokoa da.

Sozietatea Gipuzkoako Merkataritza Erregistroan inskribatua dago, 1972ko Liburukiko 115. Folioan, SS-21020 Orrian, 1. inskripzioan. A20783023 IFK zenbakia dauka.

BIDEGI Saren helburu soziala:

a) Berak edo hirugarren pertsonak, AP-8, Behobia-Bilbo autobidearen eta AP-1, Eibar-Gasteiz autobidearen Gipuzkoako tartea eta bertako instalazioak mantentzea, kontserbatzea eta ustiatzea, baita hauekin lotutako edozein motatako zerbitzuak ere (adibidez, zerbitzuguneak eta garraio-zentroak).

b) Gipuzkoako Foru Aldundiak aginduko dizkien aipatutako azpiegituren tarte berriak, hobekuntzak, zabaltzeak eta luzapenak, berez edo hirugarren pertsonen bidez, proiektatzea, eraikitzea, kontserbatzea, finantzatzea edo ustiatzea.

2005eko irailaren 2an xede soziala zabaldu zen, aurretik aipatutakoari ondorengo puntu hau gehituz:

"Gipuzkoako Foru Aldundiak egiteko agintzen dizkion beste autobide batzuek eta trafiko handiko errepideak eta horiei lotutako edozein motatako instalazio eta zerbitzuak berak zuzenean edo hirugarren pertsonen bidez eraiki, finantzatu, zaindu, artatu eta ustiatzea, eta, hala badagokio, aipatu azpiegituren tarte berriak, hobekuntzak, zabalketak eta luzapenak."

2008ko ekainaren 24an xede soziala zabaldu zen, honako hau gehituz:

"Sozietateak berezko eta Gipuzkoako Foru Aldundiko zerbitzu teknikoko izaera du. Gipuzkoako Foru Aldundiak, kontratuak esleitu eta enkarguak egin diezazkioke beti ere kasu bakoitzean dagokion organoak ezarritako zehaztapen eta baldintzekin."

Sozietateak ezingo du parte hartu Gipuzkoako Foru Aldundiak eginiko lehiaketa publikoetan, baina eskaintzailerik ez legokeen kasuan, Foru Aldundiak, Sozietateari lan horiek egitea agintzea izango luke.

tenga que realizar ampliaciones de capital para financiarlas.

Actualmente el capital social de la Sociedad asciende a 20.719.000 €.

La Sociedad se halla inscrita en el Registro Mercantil de Gipuzkoa al folio 215, del Tomo 1972, Hoja SS-21020, inscripción 1ª. Su número de C.I.F. es el A20783023.

Objeto social de BIDEGI, S.A.:

a) El mantenimiento, la conservación y la explotación, por sí o por terceras personas, de los tramos guipuzcoanos de la Autopista AP-8, Bilbao-Behobia, y de la Autopista AP-1, Eibar-Vitoria, y sus instalaciones, así como los servicios de cualquier naturaleza relacionados con las mismas tales como áreas de servicio y centros de transportes.

b) Proyectar, construir, conservar, financiar y explotar, por sí o por terceras personas, los nuevos tramos, mejoras, ampliaciones y prolongaciones de las citadas infraestructuras que le sean encomendadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El 2 de septiembre de 2005 se amplió el objeto social, agregándose a lo señalado anteriormente el siguiente punto:

"Proyectar, construir, financiar, mantener, conservar y explotar, por sí o por terceras personas, otras autopistas y vías de alta capacidad, así como instalaciones y los servicios de cualquier naturaleza relacionados con las mismas, que le sean encomendadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa y, en su caso, los nuevos tramos, las mejoras, ampliaciones y prolongaciones de las citadas infraestructuras."

El 24 de junio de 2008 se amplió el objeto social, agregándose lo siguiente:

"La Sociedad tiene la condición de medio propio y servicio técnico de la Diputación Foral de Gipuzkoa pudiendo conferirle encomiendas y adjudicarle contratos, en los términos y con las condiciones que se determinen por los órganos correspondientes para cada caso."

La Sociedad no podrá participar en licitaciones públicas convocadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa sin perjuicio de que, cuando no concurra ningún licitador, pueda encargársele la ejecución de la prestación objeto de las mismas.



BIDEGI Saren helbide soziala Zarautzen dago. 2007ko uztailean aldatu zen Donostiatik hona.

Administrazio Kontseilua, 2008ko otsailaren 26ko aldaketa ezker, Sozietateko Akziodunen Batzar Orokorra hautaturiko lehendakari batez, lehendakariorde batez eta hiru eta hamaika batzarkide artean osatua egongo da.

SOZIEATEAREN JARDUERA

Gipuzkoako Foru Aldundiak, BIDEGIren bitartez, zuzeneko kudeaketa-eredu bat ezartzen du:

1. GARAPEN-HITZARMEN ESPEZIFIKOA (1. GHE)

A) Eraikuntza eta inbertsioa.

AP-8 autobidea zabaltzeko eta AP-1 autobidea eraikitzeko, baita Zumarraga – Bergara gaitasun handiko bidea eraikitzeko ere: guztiak Gipuzkoako Lurralde Historikoari dagozkion zatietan daude, eta horretarako egin beharreko inbertsioak finantzatzeko, autobideak berak ustiatzetik sortzen diren diru-sarreraren kontura egingo du.

2020ko urriaren 31ra arte BIDEGIk AP-8 autobidean 709.703 mila euroko inbertsioak egin ditu.

AP-1en kasuan, 2020ko urriaren 31ko data arte autobide honetan 465.850 mila euroko inbertsioak egin dira.

A-636 errepidean, berriz, 1. Garapen Hitzarmen Espezifikoaren (1. GHE) arabera, 2020ko urriaren 31ko data arte 189.302 mila euroko inbertsioak egin dira.

B) Mantentzea eta ustiapena.

BIDEGIri atxikitako errepideen ohiko mantentze- eta ustiapen-lanak hirugarren bati azpikontratatuak daude.

2003ko martxoan AP-8 autobidea mantendu eta ustiatzeko lanak Bidelan

Domicilio Social de BIDEGI, S.A. Se encuentra radicado en Zarautz, trasladándose de Donostia- San Sebastian a esta localidad en julio de 2007.

Consejo de Administración, desde la modificación del 26 de febrero de 2008 se compone de un presidente, un vicepresidente y entre tres y once vocales, elegidos por la Junta General de Accionistas de la Sociedad.

ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

La Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de BIDEGI, implanta un modelo de Gestión Directa para llevar a cabo:

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED 1)

A) Construcción e inversión.

La Ampliación de la Autopista AP-8 y la Construcción de la AP-1 así como la Construcción de la vía de alta capacidad Zumarraga - Bergara, todas ellas en sus trayectos correspondientes al Territorio Histórico de Gipuzkoa financiando las inversiones con cargo a los ingresos que genera la explotación de las propias autopistas.

El conjunto de las inversiones realizadas por BIDEGI a fecha 31 de octubre de 2020 en la Autopista AP-8 ascienden a un importe de 709.703 miles de euros.

En cuanto a la AP-1, el importe de inversiones correspondientes a esta autopista a fecha 31 de octubre de 2020 ha sido de 465.850 miles de euros.

Respecto a la A-636 las inversiones realizadas por BIDEGI de acuerdo al Convenio Específico de Desarrollo nº1 (CED 1) a fecha 31 de octubre de 2020 ascienden a 189.302 miles de euros.

B) Mantenimiento y explotación.

Los trabajos de explotación y mantenimiento ordinario de las carreteras adscritas a BIDEGI se encuentran subcontratados a un tercero.

En marzo del 2003 se adjudicó la ejecución del mantenimiento y la explotación de



Gipuzkoako Autobideak SAri (Dragados, Obras y Proyectos SA, Dragados Concesiones SA, Asfaltos Naturales de Campezo SA eta Serbitzu Elkartea SL enpresek osatutako sozietatea) esleitu zitzaizkion, horrek irabazi baitzuen lehiaketa publikoa, eta 2005eko ekainean AP-1 autobidea mantentzeko eta ustiatzeko lanak Bidelan AP-1 SAri (Dragados Concesiones SA, S.I.C.E. SA, Asfaltos Naturales de Campezo SA eta Serbitzu Elkartea SL enpresek osatutako sozietatea) esleitu zitzaizkion.

2007ko urtarrilaren 1ean bi sozietateak xurgapen bidez Bidelan Gipuzkoako Autobideak SAN bateratu ziren.

BIDELAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK SAK eskatuta, BIDEGIren 2015eko irailaren 18ko Administrazio Kontseiluan, IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS SAK CAMPEZO OBRAS Y SERVICIOS SAri eta TRANSITIA SLari sozietate horren partizipazioak saltzeko baimena eman zen.

“BIDEGIk” eta “BIDELANek” 2010eko martxoaren 5ean kontratu berri bat sinatu zuten, aurretik aipaturiko kontratuak aldatuz eta osatuz.

Egin ziren aldaketak, funtsean, epeari buruzkoak —epea 2018ko ekainaren 5era luzatuz— eta ordainketari buruzkoak izan ziren. Ordainketa, trafiko errearen araberakoa eta, beraz, aldagarri izatetik —hala ezarrita zegoen baldintza-agirian— esleipendunari zenbateko finko bat gehi irabazi edo marjina bermatu bat ordaintzera igarotzen da.

2013ko azaroaren 26an, BIDEGI SAK eta BIDELANek transakzio-akordio bat sinatu zuten. Horren bitartez, indarrean dagoen kontratu-esparrua berretsi zuten eta bertan zehazturiko partidetan oinarrituz aurrekontu-esparru bat finkatu zuten.

2017ko abenduaren 20an, Gipuzkoako Lurralde Historikoko AP-8, GI-20, GI-632 eta AP-1 autobideak —hauei lotutako bide-adarrak, eta autobide horiei lotutako mota guztietako instalazioak, aparkalekuak, lursailak eta lehen aipatutako errepideei loturiko eraikuntza guztiak (Zerbitzuguneak eta Jatetxeak izan ezik)— ustiatzeko, mantentzeko eta kontserbatzeko zerbitzuak kontratatzea onartu zuen BIDEGI SAREN Administrazio Kontseiluak, berrehun eta

la AP-8 a Bidelan Gipuzkoako Autobideak, S.A., sociedad formada por Dragados, Obras y Proyectos S.A., Dragados Concesiones S.A., Asfaltos Naturales de Campezo S.A. y Serbitzu Elkartea S.L., ganadoras del concurso público y en junio de 2005 se adjudicó la ejecución del mantenimiento y explotación de la Autopista AP-1 a Bidelan AP-1, S.A., sociedad formada por Dragados Concesiones S.A., S.I.C.E. S.A., Asfaltos Naturales de Campezo S.A. y Serbitzu Elkartea S.L.

El 1 de enero de 2007 se fusionan por absorción ambas sociedades en Bidelan Gipuzkoako Autobideak, S.A.

En Consejo de Administración de BIDEGI de fecha 18 de septiembre de 2015 se autoriza a petición de BIDELAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK S.A. la venta de participaciones de esta sociedad por parte de IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS, S.A., a CAMPEZO OBRAS Y SERVICIOS S.A. y TRANSITIA, S.L.

“BIDEGI” y “BIDELAN” firmaron con fecha 5 de marzo de 2010 un contrato en virtud del cual se modificaban y complementaban los contratos anteriormente citados.

Básicamente las modificaciones que se hicieron fueron las relativas al plazo, extendiendo éste hasta el 5 de junio de 2018 y las relativas al precio de la contraprestación, ya que pasa de ser una contraprestación variable, establecida en el Pliego de Condiciones y dependiente del tráfico real a una contraprestación consistente en el pago de un importe fijo a la adjudicataria más un beneficio o margen garantizado.

El 26 de noviembre de 2013 se firmó un acuerdo transaccional entre BIDEGI S.A. y BIDELAN por el cual se ratifica el marco contractual existente y se fija un marco presupuestario en base a las partidas definidas en el mismo.

El Consejo de Administración de BIDEGI, S.A. aprobó el 20 de diciembre de 2017 la contratación de los servicios para la explotación, mantenimiento y conservación de la AP-8, GI-20, 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 con un presupuesto base de licitación doscientos



laurogeita hamasei milioi, seiehun mila euroko (296.600.000 €) —BEZ kanpo— lizitazioko oinarri-aurrekontu batekin, eta zerbitzua zortzi (8) urtez eskaintzeko epearekin. Kontratu hori BIDE LAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK SA enpresari esleitu zioten 287.702.000 eurogatik. Kontratua 2018ko ekainaren 15ean sinatu zuten eta jarduera hurrengo egunean hasi zuten, 2018ko ekainaren 16an.

C) Zerbitzuguneen ustiapena.

Aritzeta, Oiartzun eta Itziarko zerbitzuguneen ustiapena. Lan horiek hirugarren batekin harpidetu duen kontratu baten bitartez kudeatzen ditu.

2003an Cepsa Estaciones de Servicio SArI AP-8ko zerbitzuguneen ustiapena esleitu zioten. Kontratua 15 urtetarako (5 urte gehiago luzatzeko aukerarekin) sinatu zuten. Luzapen hori 2014ko abenduaren 16an onartu zenez, kontratua 2023ko azaroaren 1ean amaitzen da.

2007ko abuztuan, AP-1 autobideko zerbitzugunea eta AP-8ko Donostiako 2. ingurabideko zerbitzugunea idazteko, eraikitzeko, kontserbatzeko eta ustiatzeko lehiaketarako baldintzen agiria argitaratu zen Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean. Lehiaketa hori REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS SA enpresari esleitu zioten. Kontratua 2008ko martxoan sinatu zuten 20 urtetarako.

Bestalde, jatetxeen, kafetegien eta denden ustiapena —helburu horietarako dauden eraikinetan— hirugarrenekin azpikontratatzeko kontratuan ematen zitzaion ahalmenaz baliatuz, CEPSAk, 2004ko urtarrilaren 28an AUTOGRILL ESPAÑA SAU merkataritza-enpresarekin sinatu zuen kontratu hori.

CEPSAk alde zuzen eskatuta, 2010eko uztailaren 28an, BIDEGIko Administrazio Kontseiluak baimena eman zuen ostalaritza- eta jatetxe-jarduera eta zerbitzuguneei erantsita dauden denden jarduera kontratu bidez CEPSAk AUTOGRILLeri lagatzeko.

2015eko urtarrilaren 27an, “AP-8ko Gipuzkoako bide-zatian dauden Oiartzungo eta Itziar I eta II-ko jatetxe- eta kafetegiguneen kudeaketa” AUTOGRILL IBERIA SLU enpresari esleitu zitzaion. Kontratua 2015eko urtarrilaren 30ean formalizatu zen 10

noventa y seis millones seiscientos mil euros (296.600.000€) IVA excluido y un plazo de prestación del servicio de ocho (8) años. Dicho contrato fue adjudicado por 287.702.000 € a BIDE LAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK, S.A. El contrato se firmó el 15 de junio de 2018 y se inició la actividad al día siguiente, 16 de junio de 2018.

C) Explotación de las áreas de servicio.

La explotación de las áreas de servicio de Aritzeta, Oiartzun e Itziar, gestionándose a través de la suscripción de un contrato con un tercero.

En 2003 se adjudicó a Cepsa Estaciones de Servicio, S.A., la explotación de las áreas de servicio de la AP-8. El contrato fue firmado por un plazo de 15 años prorrogable por 5 años más. Dicha prórroga fue aprobada el 16 de diciembre de 2014, por lo que el contrato finaliza el 1 de noviembre de 2023.

En agosto de 2007 se publicó en el Boletín Oficial de Gipuzkoa el pliego de condiciones para el concurso de redacción, construcción, conservación y explotación del área de Servicio de la AP-1 y del segundo cinturón de San Sebastian de la AP-8 resultando adjudicatario finalmente REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. El contrato fue firmado en marzo de 2008 por un plazo de 20 años.

Por su parte, CEPSA, haciendo uso de la facultad, otorgada en el contrato, de subcontratar con terceros la explotación de los restaurantes, cafeterías y tiendas que se encuentran en los edificios destinados a dichos negocios en las áreas de servicio, suscribió a tal efecto un contrato con la mercantil AUTOGRILL ESPAÑA S.A.U. el 28 de enero de 2004.

Previa solicitud de CEPSA, el Consejo de Administración de BIDEGI en fecha de 28 de julio de 2010, autorizó la cesión contractual de CEPSA a AUTOGRILL única y exclusivamente en lo referido a la actividad de hostelería, restauración y tiendas anexas a las áreas de servicio.

En fecha de 27 de enero de 2015, se adjudicó el contrato de «Gestión de las zonas de restauración y cafeterías de las áreas de servicio de Oiartzun e Itziar I y II en tramo Guipuzcoano de la Autopista AP-8» a la mercantil AUTOGRILL IBERIA, S.L.U., el cual



urtetarako (aldeek hala adostuz gero, kontratua beste 5 urtez luzatzeko aukera dago).

3. GARAPEN-HITZARMEN ESPEZIFIKOA (3. GHE)

Garapen Hitzarmen Espezifikoa. Horren bidez, Aldundiak Sozietateari honako hau agintzen dio: Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-1 eta A-15 errepideek osatutako gaitasun handiko errepide-ardatzaren zenbait tartetan kobratze-sistemaren proiektua idazteko, exekutatze, zerbitzuan jartzeko, eta mantentzeko eta ustiatzeko lanak betetzeko.

2020ko urriaren 31ko data arte, BIDEGIk 11.613 mila euroko inbertsioa egin du, Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-1 eta A-15 errepideek osatutako gaitasun handiko errepide-ardatzaren zenbait tartetan kobratze-sistema ezartzeko.

2020AN IZANDAKO JARDUKETA NAGUSIAK

Hona hemen aurreko puntuan adierazi den jarduketa-esparruaren barruan, BIDEGIk 2020. urtean egin dituen edo egitea aurreikusi dituen jarduketa nagusiak:

A) Inbertsioak:

1) Eraikuntzaren kapituluan, AP-8 autobidean Irungo lotune berria eraikitze 2018ko abenduan hasitako obrak amaitu direla azpimarratu behar da. Tarte hori zirkulaziora 2020ko martxoaren 28an zabaldu zen eta 9.245.710,41 euroko inbertsioa egin da bertan.

2) "Arrasateko (Gipuzkoa) udal-mugar-tean kokatutako Osinalde II izeneko betelanaren gainean dauden metaketen induskatze-proiektuko lanei" buruzko espedientea amaitu da 2019JKIR0012. Material horiek AP-1 autobidea eraiki zenean metatu zituzten aldi baterako obrak egiten ari ziren bitartean, gerora material horiek kudeatzeko asmoz. Obrak 2019an hasi zituzten eta 2020ko otsailaren 24an jaso ziren. Guztira 1.086.211,05 euroko (BEZ gabe) kostua izan du.

3) Astigarragan eta Oiartzunen kokatutako AP-8 autobideko Garraio Zentro Integralaren eraikuntzari lotuta, "AP-8

se formalizó el 30 de enero de 2015 por un periodo de 10 años prorrogable por mutuo acuerdo por 5 años más.

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO N°3 (CED 3)

Convenio Específico de Desarrollo mediante el cual la Diputación le encomienda a la Sociedad 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.

A fecha 31 de octubre de 2020, la inversión realizada por BIDEGI para la implantación 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, asciende a 11.613 miles de euros.

PRINCIPALES REALIZACIONES DURANTE EL 2020

Las principales actuaciones de BIDEGI durante el año 2020, realizadas o que se prevén realizar, dentro del ámbito de actuación comentado en el punto precedente son:

A) Inversiones:

1) En el capítulo de construcción cabe destacar la finalización las obras iniciadas en diciembre de 2018 para la construcción del nuevo enlace de Irún en la autopista AP-8. El tramo se abrió a la circulación el 28 de marzo de 2020 y ha supuesto una inversión de 9.245.710,41 €.

2) Se ha finalizado el expediente relativo a las "Obras del proyecto de excavación de los acopios existentes sobre el relleno denominado Osinalde II, ubicado en el término municipal de Arrasate (Gipuzkoa)" 2019JKIR0012. Los acopios proceden de la construcción de la autopista AP-1 que fueron depositados temporalmente durante las obras para una futura gestión final. La obra se inició en 2019 y se ha recepcionado el pasado 24 de febrero de 2020 con un coste total de 1.086.211,05 € (IVA no incluido).

3) En relación a la implantación del Centro Integral de Transporte en la AP-8 ubicado en los municipios de Astigarraga y Oiartzun, se han



autobidean, Oiartzungo Garraio Zentro Integralaren Proiektuaren” Eraikuntzari eta Obren Zuzendaritzari lotutako kontratuak esleitu dituzte. 2020ko uztailaren 24ko datarekin, proiektu horretan aurreikusitako obrak UTE CIT OIARTZUN aldi baterako enpresa-elkarteari —JAIZUBIA OBRAS Y SERVICIOS SL eta ASFALTIA SL enpresek osatua— esleitu zizkioten 2.942.402,76 eurogatik (BEZ kanpo) eta 12 hilabeteko epearekin. Proiektu horren Obren Zuzendaritza, 2020ko uztailaren 24ko datarekin, GIRDER INGENIEROS SL enpresari esleitu zioten 219.257,50 eurogatik (BEZ kanpo) eta 27 hilabeteko epearekin. Obrak 2020ko urriaren 1ean hasi zituzten.

Halaber, “AP-8 autobidean, Astigarragako eta Oiartzungo Garraio Zentro Integralaren (GZI) gainegituraren proiektuaren” Obrak Gauzatzeari eta Zuzentzeari buruzko kontratuak esleitu dituzte. 2020ko urriaren 30eko datarekin, obrak ALTUNA Y URIA SA – CONSTRUCCIONES ZUBIEDER SL – CONSTRUCCIONES MARIEZCURRENA S L – GERTEK SA enpresek osatutako ABEEri esleitu zizkioten 4.143.169,15 eurogatik (BEZ kanpo) eta 8 hilabeteko epearekin. Proiektuko Obren Zuzendaritza TECNICA Y PROYECTOS SA (TYPESA) enpresari esleitu zioten, 2020ko urriaren 30ean, 270.424,17 eurogatik (BEZ kanpo) eta 21 hilabeteko epearekin. Segur aski, obrak 2020ko abenduan hasiko dira.

2020ko uztailaren 24an, “AP-8 autobidean, Astigarragako eta Oiartzungo Garraio Zentro Integralaren (GZI) kontserbazio-, mantentze- eta ustiapen-zerbitzuaren emakidaren” kontratua EYSA-PADROSA ABEEri — ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS SAU – PARKING EXIT 3 AP7 SL enpresek osatzen dute— esleitu zioten 6.008.000,00 eurogatik (BEZ kanpo). CIT AUTOPISTA 8 SA da, agiritan eskatutako zerbitzuak emateko, Gipuzkoako lurraldean helbidea duen ABEEK osatutako sozietate anonimoa. 2020-21 epean, emakidadunak bere kostura exekutatuak ditu ibilgailuen eta oinezkoen sarreraren kontrol-sistemari, sarreraren zonetako itxitura perimetralari, Astigarragako zerbitzu sakabanatuen modulu- eta zerbitzu-eremua proiektatzeari eta exekutatzeari, eta Oiartzungo zerbitzu sakabanatuen moduluei dagozkien inbertsioak, baita kontratua arautzen duen Preskripzio Teknikoen Agirian jasotako beste inbertsio batzuk ere.

adjudicado los contratos relativos a la Construcción y Dirección de las Obras del “Proyecto para el Centro Integral del transporte en la AP-8 en Oiartzun” . Con fecha de 24 de julio de 2020 las obras contempladas en el proyecto de referencia fueron adjudicadas a la UTE CIT OIARTZUN conformada por las empresas JAIZUBIA OBRAS Y SERVICIOS, S.L. – ASFALTIA, S.L. por importe de 2.942.402,76 € (IVA no incluido) y un plazo de 12 MESES. La Dirección de las Obras del Proyecto de referencia fué adjudicada con fecha de 24 de julio de 2020 a la Empresa GIRDER INGENIEROS, S.L., por importe de 219.257,50 € (IVA no incluido) y un plazo de 27 meses. Las obras han comenzado con fecha 1 de octubre de 2020.

Asimismo se han adjudicado los contratos relativos a la Ejecución y Dirección de las Obras del “Proyecto de la Superestructura Centro Integral de Transporte (CIT) de Astigarraga y Oiartzun en la autopista AP-8”. Con fecha 30 de octubre de 2020 las obras fueron adjudicadas a la UTE formada por las empresas ALTUNA Y URIA, S.A. – CONSTRUCCIONES ZUBIEDER, S.L. – CONSTRUCCIONES MARIEZCURRENA, S.L. –GERTEK, S.A. por importe de 4.143.169,15 € (IVA no incluido) y un plazo de 8 meses. La Dirección de las Obras del Proyecto fue adjudicada el 30 de octubre de 2020 a la empresa TECNICA Y PROYECTOS S.A. (TYPESA) por importe de 270.424,17 € (IVA no incluido) y un plazo de 21 meses. Las obras comenzaran previsiblemente a lo largo del mes de diciembre del 2020.

El 24 de julio de 2020 se adjudicó el contrato de “Concesión del servicio de conservación, mantenimiento y explotación del Centro Integral de Transporte (CIT) de Astigarraga y Oiartzun en la autopista AP-8” a la UTE EYSA-PADROSA conformada por las empresas ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS, S.A.U. – PARKING EXIT 3 AP7, S.L. por un importe de 6.008.000,00 € (IVA no incluido). CIT AUTOPISTA 8, S.A. es la sociedad anónima constituida por la UTE con domicilio en territorio de Gipuzkoa para prestar el servicio requerido en los pliegos. El concesionario ejecutará a su costa a lo largo del 2020-21 las inversiones correspondientes al sistema de control de accesos de vehículos y peatones, cerramiento perimetral de las zonas de accesos, proyecto y ejecución del Área de Servicio y Módulos de Servicios Diseminados en Astigarraga, módulos de servicios diseminados en Oiartzun, además de otras inversiones contempladas en el Pliego de Prescripciones Técnicas que rige el contrato.



Ustiatzeko 8 urteko epea izango dute, 2022. urtetik kontatzen hasita.

Europar Batasunaren (EB) "Connecting Europe Facility (CEE)" funtsak Bidegiri 2.759.914,98 euroko dirulaguntza eman dio GZiren eraikuntzan egindako inbertsioagatik. Europar Batasuneko estatu kideen artean konektagarritasun handiagoa bilatzen duten garraio, energia eta proiektu digitalean Europako herrialdeen azpiegituran inbertsioak egitera bideratuta dago funts hori. Berrikuntza eta Sareen Agentzia Exekutiboarekin (INEA: garraio, energia eta komunikazioen arloan EBaren programak kudeatzen dituen agentzia) kontratua 2020ko urriaren 20an sinatu zuten. 2020/02/26 – 2022/03/31 epean exekutatzen diren lanek jaso ahal izango dituzte dirulaguntzak, kontratuaren arabera. Kontratua sinatuta, 2020ko urriaren 29an Sozietateak 1.375.407,49 euroko lehen ordainketa jaso zuen. Gainerako diru kopurua 2022an kontratuan adierazitako epea amaitzean jasoko dute, proiektuaren exekuzioaren gainean egingo den azken txostenean oinarrituta.

4) Ingurumenari dagokionez, ekintza akustikoko plana betez, gaur egun lizitatzeko daude "Elgoibarko udalerrian, AP-8 autobideko (66+400 KP eta 67+300 KP artean) zarataren aurkako pantailak ezartzeko lanen proiektua" eta Obren Zuzendaritzarako laguntza. Bidegiren 2020ko azaroaren 27ko Administrazio Kontseiluan esleitzea aurreikusi da.

Halaber, ingurumen-atalaren barruan, "Mazmela hondakin-biltegia handiagotzeko eta ingurumena berreskuratzeko proiektuaren" lanak hasi dituzte. Lan horiek 2020. urtearen barruan amaitzea aurreikusi da.

5) A-636 errepiderako kobratze-sistemari dagokionez, aurrean honako lan hauek lizitatu dituzte: alde batetik, eraikuntza-proiektua idaztea, lanen exekuzioa eta haiek mantentzea; eta, bestetik, obraren zuzendaritza.

- "A-636 autobiarako proiektuaren idazketa, lanen exekuzioa, eta kobratze-sistemaren mantentze-proiektuaren ezarpenerako laguntza teknikorako" kontratua 2020ko urriaren 30ean IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE

El plazo para la explotación será de 8 años contando desde su inicio en 2022

El fondo de la Unión Europea (UE) "Connecting Europe Facility (CEE)" ha otorgado a Bidegi una subvención de 2,759,914.98 € por la inversión de la construcción del CIT. Este fondo está destinado a inversiones en infraestructura paneuropea en transporte, energía y proyectos digitales que apuntan a una mayor conectividad entre los estados miembros de la Unión Europea. El contrato con la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA: agencia que gestiona los programas de la UE en materia de transporte, energía y comunicaciones) se firmó el pasado 20 de octubre de 2020. Los costes que contempla el contrato como subvencionables son aquellos que se ejecuten en el periodo 26/02/2020-31/03/2022. Con la firma del contrato, el 29 de octubre de 2020 la Sociedad ha recibido el primer pago de 1.375.407,49 €. El resto se recibirá al finalizar el periodo recogido en el contrato en 2022, en base al último reporte que se haga sobre la ejecución del proyecto.

4) En el apartado Medio Ambiental, en cumplimiento del plan de acción acústico, actualmente está en licitación el "Proyecto Constructivo para la implantación de pantallas anti ruido entre los P.K. 66+400 y el P.K. 67+300 de la AP-8 en el municipio de Elgoibar" y la asistencia para la Dirección de las Obras. Se prevé su adjudicación en el Consejo de Administración de Bidegi del 27 de noviembre de 2020.

Asimismo, dentro del apartado ambiental, se han acometido las obras del "Proyecto de ampliación y recuperación ambiental del depósito de sobrantes de Mazmela", cuya finalización está prevista dentro de la anualidad 2020.

5) En cuanto al sistema de cobro para la carretera A-636, a lo largo del presente año se han licitado: por un lado, la redacción del proyecto constructivo, la ejecución y su mantenimiento; y, por otro, la dirección de la obra.

- El contrato para la "Asistencia Técnica para la implantación del Proyecto de la Redacción, Ejecución de la Obra y Mantenimiento del Sistema de Cobro para la autovía A-636" fue adjudicada el 30 de octubre de 2020 a la empresa IDOM CONSULTING, ENGINEERING,



SAU enpresari esleitu zioten 327.289,92 eurogatik (BEZ kanpo) eta 18 hilabeteko iraupen-epareekin.

- "A-636 autobiarako proiektuaren idazketa, lanen exekuzioa, eta kobrantza-sistemaren mantentze-proiektua idazteko" kontratua Bidegiren 2020ko azaroaren 27ko Administrazio Kontseiluan esleituko dute.

6) Kobrantza kudeatzeko sistema nagusiaren IT azpiegitura berritzeko lanak amaitu dira. 187.690,31 euroko (BEZ gabe) inbertsioa egin dute.

3. GHEri dagokionez, "A-15 eta N-1 errepideen arteko lotura hobetzeko (Bazkardo—Andoain—), Eraikuntza Proiektua eta Trazadura Proiektuaren idazketarako zerbitzurako" kontratua lizitatu eta, ondoren, esleitu zaio DAIR – SILGA enpresek osatutako ABEEri, 423.500,00 eurogatik (BEZ kanpo) eta 23,5 hilabeteko gauzatze-epareekin.

B) Errepideen ustiapena:

2020ko ekitaldian, COVID-19a ez hedatzeko eta osasun-zerbitzua ez kaltetzeko agintari eskudunek ezarritako prebentzio-neurrien ondorioz, Gipuzkoako Lurralde Historikoan AP8 eta AP1 autobideetako trafikoa, urtarriletik urrira, % 24,41 murriztu da diru-sarrera gordin metatuei dagokienez, 2019ko garai berarekin alderatzen badugu, eta % 28,5 kilometro metatuak kontuan hartzen baditugu. Horrenbestez, diru-sarrera garbiak % 24,61 murriztu dira. Diru-sarrera garbitzat jotzen dugu hileko gastu-muga formatuan deskontua aplikatu ondorengo diru-sarreraren guztizkoa.

2020ko otsailera arte (2020ko martxoaren 11n, Osasunaren Mundu Erakundeak COVID-19 Koronabirusaren agerraldia nazioarteko pandemiatzat deklaratu zuen, eta martxoaren 14an, 463/2020 Errege Dekretu bidez, Espainiako Gobernuak alarma-egoera deklaratu zuen, COVID-19ak eragindako krisi sanitarioaren egoera kudeatzeko), trafikoari zegokionez, ekitaldia gorako joera erakusten ari zen; 2019ko garai bereko datuekin alderatuz, metatutako diru-sarrerek % 5,13 egin baitzuten gora. Hasieran aplikatu zituzten prebentzio-neurriek eragin handia izan zuten,

ARCHITECTURE, S.A.U. por un importe de 327.289,92 € (IVA no incluido) y un plazo de duración de 18 meses.

- El contrato para la "Redacción del Proyecto, Ejecución de la Obra y Mantenimiento del Sistema de Cobro para la autovía A-636" será adjudicada en el Consejo de Administración de Bidegi del 27 de noviembre de 2020.

6) Se ha llevado a cabo la renovación de la infraestructura IT del sistema central de gestión de cobro. La inversión ha ascendido a 187.690,31 € (IVA no incluido).

En cuanto al CED 3, se ha licitado, y, posteriormente adjudicado el contrato para 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 Bazkardo (Andoain)" a la UTE formada por la empresas DAIR – SILGA por un importe de 423.500,00 € (IVA no incluido) y un plazo de duración de 23,5 meses.

B) Explotación de las carreteras:

Durante el ejercicio 2020, debido a las medidas preventivas establecidas por las autoridades competentes para contener la propagación del COVID-19 y su afección al servicio de salud, el tráfico de las autopistas AP8 y AP1 en el territorio Histórico de Gipuzkoa se ha visto repercutido en un -24,41% en cuanto a ingresos brutos acumulados en el periodo de enero a octubre respecto al mismo periodo de 2019 y -28,5% en kilómetros acumulados. Esto ha supuesto una disminución del 24,61% en ingresos netos. Donominamos ingresos netos al total de ingresos una vez aplicado el descuento en formato limite de gasto mensual.

Hasta febrero de 2020, (el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró el brote de Coronavirus COVID-19 una pandemia internacional, y, el de 14 marzo, mediante el Real Decreto 463/2020, el Gobierno de España declara el estado de alarma para la gestión de la situación de las crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19) el ejercicio estaba mostrando una tendencia creciente en el tráfico, mostrando un +5,13% en ingresos acumulados respecto al mismo periodo de 2019. Las medidas preventivas aplicadas inicialmente provocaron un primer impacto con repercusión considerable que empezó a mostrar indicios de



baina ekainetik irailera leheneratzeko eta egonkortzeko zantzuak ikusi ahal izan ziren. Abuztuan eta urrian datuek okerrera egin zutela eta, prebentzio-neurriak berriro indarrean jartzen hasi ziren. Neurri horiek udaberriaren hasieran jarritakoak bezain bortitzak ez ziren arren, kilometroei eta diru-sarrereri dagokienez, berriro murrizketak eragin zituzten. Eta martxoko, apirilko eta maiatzeko mailetara iritsi ez arren, ekitaldiaren itxieraren kalkuluetan eragin negatiboa izan dute.

Azpimarratzekoa da martxoaren 30etik apirilaren 9ra —Aste Santua barne hartuz— funtsezkoa ez zen edozein jardura bertan behera geratu zela. Tarte horretan herritarrak euren etxeetan konfinatuak zeuden. Horrenbestez, apirilean trafikoa askoz gehiago jaitsi zela ikusi zen; iraganbidean -71% , kilometroetan -74% eta diru-sarreretan -69% inpaktua izan zuen, 2019ko apirilko datuekin alderatzen badugu.

Emaitza gisa, 2019ko ekitaldiko diru-sarrerekin alderatuta 2020ko ekitaldiaren itxieran sarrerak -25% izatea aurreikusi da, hasieran uste zen -21% beharrean.

Jasaten ari garen egoeraren ezaugarri nagusi gisa hauxe azpimarratu behar da: aplikatutako neurrien izaera sanitarioa eta hauek ibilgailu arinen trafikoan duten eragina.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-1 eta A-15 errepideek osatutako gaitasun handiko bide-ardatzaren tarte batzuetan kobratze-sistema ustiatzearen ondoriozko diru-sarrereri dagokienez (3. GHE), COVID-19aren ondorioz ezarritako prebentzio-neurrien eragina ez da hain handia izan ibilgailu astunen trafikoaren kasuan. Martxoaren 30etik apirilaren 9ra arte funtsezkoa ez zen edozein jardura bertan behera geratu zenez eta tarte horretan Aste Santua egokitu zenez (egun horietan herritarrak etxean konfinatuak egon ziren), 2019ko apirilarekin alderatuta, tarte horretan beherakada handiena gertatu zen, $39,58\%$ koa. Aldiz, ekainetik aurrera, jada denda eta ostalaritzako establezimendu guztiak zabalik zeudela, 2019ko ekaineko datuekin alderatuta, diru-sarrerak $-6,54\%$ izan ziren. Hala, 2020ko urtarriletik urrira, 2019ko garai berarekin alderatuta, diru-sarrerak $11,72\%$ murriztu dira, eta ekitaldiaren amaieran $13,07\%$ arte murriztea aurreikusten da.

recuperación y estabilización entre los meses de junio y septiembre. Un empeoramiento durante los meses de agosto y octubre trajo consigo una reactivación de medidas preventivas, que aunque no eran tan agresivas como las iniciales de primavera también han provocado un retroceso en cuanto a kilómetros e ingresos que sin llegar a tener el impacto de marzo, abril, mayo, si han influido en forma negativa sobre las estimaciones de cierre del ejercicio.

Destacar el cese de toda actividad no esencial desde el 30 de marzo hasta el 9 de abril y su coincidencia con Semana Santa, periodo durante el cual la población se mantuvo confinada en casa. Ello derivó en que en abril se constara la mayor caída de tráfico, con un impacto de -71% sobre tránsitos, -74% sobre kilómetros y -69% sobre ingresos respecto a abril de 2019.

Como resultado, se espera que el cierre de ejercicio de 2020 refleje un -25% en ingresos respecto a 2019 en vez de -21% estimado inicialmente.

Destacar como característica principal de la situación que padecemos, el carácter sanitario de las medidas aplicadas y su afección al tráfico de vehículos ligeros.

En cuanto a los ingresos derivados de la 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, (CED 3), el impacto de las medidas preventivas establecidas a causa del COVID-19 no ha sido tan fuerte respecto al tránsito de vehículos pesados. El cese de toda actividad no esencial desde el 30 de marzo hasta el 9 de abril y su coincidencia con Semana Santa durante la cual la población se mantuvo confinada en casa, derivó en que en abril se constara la mayor caída, con un $-39,58\%$ respecto a abril de 2019. No obstante, a partir de junio, ya con todo comercio y la hostelería abierta, los ingresos se sitúan en un $-6,54\%$ respecto a junio del año de 2019. Así, en el periodo de enero a octubre de 2020, los ingresos han disminuido en un $11,72\%$ respecto al mismo periodo del año 2019, y se espera que a cierre del ejercicio el resultado sea un $-13,07\%$.



Ikus daitekeen bezala, 1. GHEn jasandako egoeratik oso diferentea.

Ezohiko kontserbazioari dagokionez, urteroko honetan 2016. urtean idatzi zen "AP-8 eta AP-1 autobideen 2016-2020 ezohiko-kontserbazio bost urteko plana" gauzatu jarraitu dute. Hona hemen 2020ko urterokoan egindako jarduketaz azpimarragarrienak:

- Urumeako zubibidearen drainatze-sistema birgaitzea. 1. fasea
- Zarautzen Astiko zubibidea birgaitzea
- AP-1ean Lesarri tunela sendotzeko proiektua idazteko lizitazioa hasia
- AP-8an Bidegik kudeatutako zeharkako hainbat drainatze-obra birgaitzeko eraikuntza-proiektua idaztea
- Itziarko ordainlekuko eremua berritzeko proiektua idazteko kontratua amaitzea.
- Zarauzko ordainleku nagusia eta Zarautz M/O ordainlekua berritzeko proiektua idazteko kontratazioa amaitzea.

Azken bi proiektu horiek, Irungo ordainleku nagusian egindakoaren ildotik, Zarauzko eta Itziarko estazioen zaharberritze integralaren barne hartzen dira, trafikoa handitzean ordainleku trukagarrien kopurua handituz. Horretarako, Via-T/Abiatu bidez ordaintzeko bide azkarrak gaituz, EMV-Contactless ordaintzeko eguneratze teknologikoarekin eta arretarik behar ez duen funtzionamendu autonomoarekin.

- Bidegiko errepide-sareko ezpondetan arriskuak murrizteko lan puntualak egiteko proiektua amaitzea.
- AP8/AP1 autobideetako hainbat tartetan lurzorua egokitzeko proiektua amaitzea

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-1 eta A-15 errepideek osatutako gaitasun handiko bide-ardatzeko tarte batzuetan ezohiko kontserbazio-jarduerei dagokienez, 3. GHEn arabera, 2020an ez da aurrekontuetan aurreikusitako partida exekutatu. Baldintzak bertan behera geratu izanak, eta martxoaren 14tik maiatzaren 5era sektore publikoko erakundeen prozedurak

Como se observa una situación bien distinta a la padecida en el CED N°1.

Respecto a la conservación extraordinaria, a lo largo de esta anualidad se ha continuado con la implementación del "Plan quinquenal de Conservación extraordinaria 2016-2020 de las autopistas AP-8 y AP-1" redactado en el año 2016. Las actuaciones más destacables en relación a la anualidad del 2020 son las siguientes:

- Rehabilitación del sistema de drenaje del Viaducto del Urumea. Fase 1
- Rehabilitación del Viaducto de Asti en Zarautz
- Inicio de la licitación para la Redacción del proyecto de refuerzo del Tunel de Lesarri en la AP-1
- Redacción del proyecto de construcción para la rehabilitación de varias obras de drenaje transversal en la AP8 gestionadas por Bidegi
- Finalización del contrato de Redacción del proyecto de renovación del área de cobro de Itziar.
- Finalización del contrato para la redacción del proyecto de renovación del área de cobro de Zarautz barrera y Zarautz M/O.

Estos dos últimos proyectos, en la línea de lo realizado en Irun Barrera, atienden a remodelación integral de las estaciones de Zarautz e Itziar, ampliando el número de vías reversibles para puntas de tráfico, habilitando vías rápidas para el pago mediante Via-T/Abiatu con la actualización tecnológica para el pago EMV-Contactless y funcionamiento autónomo desatendido.

- Finalización del proyecto de construcción de actuaciones puntuales para la mitigación de riesgos en taludes de la red de carreteras de Bidegi.
- Finalización del proyecto de adecuación del firme en varios tramos de las autopistas AP8/AP1

En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria en algunos tramos del eje viario de alta capacidad conformado por las carreteras N-1 y A-15, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, en virtud del CED 3, en 2020 no se ha ejecutado la partida prevista en los presupuestos. La suspensión de los términos y la interrupción de los plazos para las



tramitatzeko epeak eten izanak ezinezkoa egin dute abuztuan egitekoa zen 444,650 eta 448,110 KPen artean —Gasteiz-Irun noranzkoa— N-1eko lurzoruaren egitura berritzeko eta birgaitzeko proiektua aurrera eramatea. Lan horiek datorren urtera atzeratu dira. Beraz, haiei lotutako partida 2021eko aurrekontu hauetan jaso da.

C) Zerbitzuguneen ustiapena:

Trafikoen kasuan bezala, mugikortasuna murrizteko finkatutako neurriek erregaien salmentan eragin dute. Hala ere, zerbitzuguneak ustiatzeko emakidaren ondoriozko kanonen diru-sarrerak batez ere aldagai finkoz osatuta daudenez, urtariletik urrirako epean diru-sarrerak % 5,88 jaitsi dira datuak aurreko urteko aldi berarekin alderatzen baditugu. 2020ko ekitaldiaren amaieran, 2019ko datuekin alderatuta, % 7,93 inguru murriztea, eta 2020ko aurrekontuetan aurreikusitakoarekiko % 8,14 murriztea espero da.

D) Finantza-arloa:

Finkatutako prebentzio-neurri horiek izan duten eraginaren ondorioz, haiek mugikortasunean izan duten afektazioa Sozietatearen diru-sarreretan ikus daiteke. Sozietatearen altxortegian izan duen eragina arintzeko, finantza-hartzekodunei —Europako Inbertsio Bankua (EIB) eta Kreditu Sindikatuko erakundeak— hauxe eskatu zieten: Zorraren Zerbitzuaren Estaldura Ratioaren balioa 1,10 X edo honen gainetik mantentzeko kontratu bidezko finantza-obligazioa barkatzea, 2020ko martxoa, apirila edo maiatza barne hartuko dituzten kalkulu-epetan. Gainera, Kreditu Sindikatuko hartzekodunei honako hau eskatu diete: 2020ko ekainetik abendura bitartean, Zorraren Zerbitzuaren Erreserba Konturako zuzkidura barkatzea. Biek uko egite hori onartu dute. Hortaz, helburua hau da: Sozietateak likidezia eduki dezan bermatzea zerbitzu egokia ematen jarraitzeko, azpiegitura egoera onean mantentzeko eta bere konpromiso guztiak betetzeko.

Derrigorrezko amortizazioen eta interesen ordainketari dagokionez, finantza-obligazioak beteko dira eta ez da gauzatuko 2020rako

tramitaciones de los procedimientos de las entidades del sector público entre el 14 de marzo y el 5 de mayo, ha impedido que se pudiera llevar a cabo el proyecto para la reconstrucción y rehabilitación estructural del firme de la N-1 entre los p.k. 444,650 y 448,110 en el sentido Vitoria-Irun, que estaba previsto para ejecutar el mes de agosto. La actuación se retrasa al año que viene y, por tanto, su partida queda recogida en estos presupuestos de 2021.

C) Explotación de las Áreas de Servicio:

Al igual que en el caso de los tráfico, las medidas de reducción de la movilidad establecidas has afectado a la venta de carburantes. No obstante, como el ingreso procedente de los cánones por la concesión para la explotación de las áreas de servicio están compuestos sobre todo por variables fijas, en el periodo de enero a octubre los ingresos han disminuido en un -5,68% respecto al mismo periodo del año anterior. Se espera que a cierre del ejercicio 2020, el resultado sea de alrededor de -7,93% respecto a 2019 y de -8,14% respecto a lo previsto en presupuestos para 2020.

D) Área financiera:

Debido al impacto que han tenido las medidas preventivas establecidas y anteriormente mencionadas, su afcción sobre la movilidad se ha visto reflejada en los ingresos de la Sociedad. Para moderar su impacto sobre la tesorería de la sociedad, se procedió a solicitar a los acreedores financieros (Banco Europeo de Inversiones (BEI) y las entidades del Crédito Sindicado) 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 X durante aquellos periodo de cálculo que comprendan, dentro de dichos periodos, los meses de marzo, abril o mayo de 2020. Además, se ha procedido a solicitar 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 junio a diciembre de 2020. Ambos han aprobado el *waiver*. Así, el objetivo es garantizar que la Sociedad disponga de liquidez para seguir ofreciendo el servicio óptimo, mantener la infraestructura en buenas condiciones y cumplir con todos sus compromisos.

Se va a cumplir con las obligaciones financieras en cuanto al pago de intereses y amortizaciones obligatorias, y no se efectuará la amortización



aurrekontuetan aurreikusitako 11.000.000 euroko amortizazio boluntarioa.

2021 ERAKO POLITIKA OROKORRAK

INBERTSIOEN POLITIKA

AP-8an Astigarraga- Oiartzun Garraio Zentro Integrala eraikitzeko obrak 2021eko laugarren hiruhilekoan amaitzea aurreikusten da.

2019-2027 Ekintza Plan Akustikoa abiaraztea, Elgoibarko udalerraren parean, AP-8 autobidearen 66+400 eta 67+250 KPen artean zaratatik babesteko pantailak ezartzeko eraikuntza-proiektuan aurreikusitako obrak exekutatu. Zarautzen kutsadura akustikoa arintzeko eraikuntza-proiektua idaztea.

Bestalde, "Zumaiaren eta Bizkaiko mugaren artean etorkizunean AP-8ko plataforma handitzeko informazio-azterketa" egingo da.

Lesarriko tunela sendotzeko obrak lizitatzea eta hastea.

A-636 autobian kobratze-sistema ipintzeko obraren proiektua idatzi eta, ondoen, exekutatu da. Sistema hori 2021eko abenduaren 31rako jarriko da martxan.

Bestalde, 2021. urtean zehar beste 3 jarduketari ekitea aurreikusi da. Lehendabizi, AP-1 eta AP-8 autobideetako komunikazio-sarean eta Backoffice-n azpiegituran sartzea ahalbidetuko duten firewall-ak eta SLLak berrituko dira, bizitza erabilgarria amaitzen dutelako. AP-8an Itziarko tunelaren egokitze-proiektua idaztea aurreikusi da, datozen urteetan hura berritu ahal izateko. Azkenik, AP-8 autobideko instalazioetatik kontrol-softwarea migratzen hastea aurreikusi da, plataforma ireki, eta gaur egungoa baino malguago eta berriago batera migratuz.

3. GHEri dagokionez, "A-15 eta N-1 errepideen arteko lotura hobetzeko (Bazkardo—Andoain—), Eraikuntza Proiektua eta Trazadura Proiektuaren idazketarako zerbitzurako" kontratuaren esparruan, 2021. urtean zehar, Informazio Azterketa egingo da eta Ingurumen Inpaktuaren Trazadura eta Azterketako Proiektua idatziko da.

voluntaria de 11.000.000 € prevista en los presupuestos para el 2020.

POLITICAS GENERALES PARA EL 2021

POLITICA DE INVERSIONES

La ejecución de las obras para la construcción del Centro Integral de Transporte en la AP-8 Astigarraga- Oiartzun, tienen prevista su finalización en el cuarto trimestre del 2021.

Implementación del Plan de acción Acústico 2019-2027, mediante la ejecución de las Obras contempladas en el Proyecto constructivo para la implantación de pantallas antiruido entre los P.K 66+400 y el P.K. 67+250 de la AP-8 en el municipio de Elgoibar. Redacción del proyecto constructivo para la mitigación de la contaminación acústica en Zarautz.

Por otro lado, se abordará el " Estudio Informativo para la futura ampliación de plataforma de la AP-8 entre Zumaia y muga con Bizkaia"

Licitación y comienzo de las obras de Refuerzo del Tunel de Lesarri.

Se llevará a cabo la redacción del proyecto, y posterior ejecución de la obra para la implantación del sistema de cobro para la autovía A-636, que entrará en funcionamiento para el 31 de diciembre de 2021.

Por otro lado, a lo largo del 2021 se prevé acometer otras 3 actuaciones. Primeramente se renovará los firewalls y SLL que dan acceso a la red de comunicaciones de las autopistas AP-1 y AP-8 y a la infraestructura del Backoffice por fin de su vida útil. En la AP-8 se prevé la redacción del proyecto de adecuaciones del túnel de Itziar de cara a su renovación en años posteriores. Por último se prevé comenzar con la migración del software de control de las instalaciones de la autopista AP-8, migrándolo a una plataforma abierta, más flexible y actual que la existente.

En cuanto al CED 3, en el marco del contrato del 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 Bazkardo (Andoain)" a lo largo del 2021, se abordará el Estudio Informativo y la Redacción del Proyecto de Trazado y Estudio de Impacto Ambiental.



Inpaktu akustikoa murrizteko planaren barruan, Andoainen, Aita Larramendi ikastolaren parean pantaila akustikoak ezartzeko proiektua exekutatu da. Lan horiek 500.000,00 euro (BEZ kanpo) inguruko kostua izango dute.

FINANTZA-POLITIKA

Hartzekodunekiko eta erabiltzaileekiko konpromisoak betetzen direla bermatzeko, likidezia-tentsioak ekiditeko, inbertsioak eta birjartzeak/berrinbertsioak egiteko, eta zerbitzu-maila aldatu gabe mantentzeko, ez da amortizazio boluntariorik egingo egoera egonkortzen ez den bitartean.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan AP-8/AP-1 autobidearen ustiapenaren ondoriozko diru-sarreraren ildotik, 2020koekin alderatuta, 2021eko ekitaldirako diru-sarrerak % 19 inguru handitzea aurreikusi da. Egindako hipotesien artean, 2019an egindako kilometroen inguruko kalkulua egokia dela iruditu zaigu, urte hori azken urte egonkortzat hartuz. Kilometro horiei % 10 deskontatuko diegu eta horien gainean 2019ko tarifa aplikatuko dugu 2020 eta 2021 urteei dagozkien gehikuntzekin. Hortaz, egindako kilometroei dagokienez, 2016. urtera itzuliko gara, eta hori hartuko dugu erreferentziatzat.

Agertoki horrek erakusten du 2020. urtearekiko kilometroek % 21 egingo dutela gora, eta 2019. urtearekiko -% 11n geratuko direla.

COVID-19k sortutako ziurgabetasuna eta ezegonkortasuna ikusita, 2021erako Bidegi SAREN Administrazio Kontseiluak proposatutako tarifen igoera % 3,5koa da.

Zerbitzuguneei dagokienez, % 0,14ko gehikuntza aurreikusi da. Emakidadun enpresek ordaindu beharreko urteko kanonak aurreko ekitaldiko irailetik abuztura bitartean KPIk jasan duen aldaketan oinarrituta eguneratzen dira, Autogrill-en kasuan izan ezik. Enpresa horrek urtero kopuru finko bat ordaintzen du: 245.025,00 euro. 2020an, -% 0,43ko aldaketa gertatu da. Beraz, 2020. urtearekin alderatuta, kanonen zenbatekoa murriztu egin dela ikusita eta 2019 urtearekin alderatuta 2021ean erregai-litroen salmenta % 30 murriztuko dela ikusita, zerbitzuguneetako diru-sarrerak 2020koen antzekoak izatea aurreikusten da.

Dentro del plan de reducción del impacto acústico, se ejecutará el proyecto para la implantación de pantallas acústicas a la altura de la ikastola Aita Larramendi en Andoain. La actuación supondrá un coste de alrededor de 500.000,00 € (IVA no incluido).

POLITICA FINANCIERA

De cara a garantizar el cumplimiento de los compromisos respecto a acreedores y usuarios, evitar tensiones de liquidez, realizar inversiones y reposiciones – reinversiones y mantener el nivel de servicio inalterado, no se realizarán amortizaciones voluntarias tanto en cuanto la situación no este estabilizada.

En la línea de ingresos por explotación de la autopista AP-8/AP-1 en territorio histórico de Gipuzkoa, se contempla un aumento de ingresos equivalente al 19% para el ejercicio 2021 respecto a los obtenidos el 2020. Entre varias hipótesis realizadas, hemos considerado ajustada una estimación entorno a los kilómetros recorridos el 2019, considerado último año estable, a los cuales restamos el 10% y sobre los cuales se aplica la tarifa de 2019 con los incrementos correspondientes a 2020 y 2021. Ello nos hace retroceder al año 2016 en cuanto a kilómetros recorridos, el cual tomaremos como referencia.

Este escenario refleja un incremento de kilómetros de 21% sobre 2020, quedándonos a -11% sobre los del año 2019.

Ante la incertidumbre e inestabilidad generada por el COVID-19, de cara al 2021, la subida de tarifas propuesta por el Consejo de Administración de Bidegi, S.A. es de 3,5%.

En cuanto a las áreas de servicio se contempla un incremento de 0,14%. Los cánones anuales a satisfacer por las concesionarias son actualizados en base a la variación del IPC durante el periodo de septiembre a agosto del ejercicio anterior, a excepción de Autogrill, que el importe es fijo pata todas la anualidades: 245.025,00 €. En 2020, la variación ha sido de -0,43%. Por tanto, viéndose el importe de los cánones reducido respecto a 2020 y considerando que la venta de litros de carburante disminuya en un 30% en 2021 respecto a 2019, se prevé que los ingresos procedentes de las áreas de servicio sean similares a los de 2020.



N-1 eta A-15 errepideek osatutako korridorea erabiltzeagatik ordaindu beharra ezarri ondoren, Gipuzkoako lurraldeko gaitasun handiko Europaz haraindiko bideen artean ibilgailu astunen aldaketa-erritmoa neurritzkoa da. Hortaz, 2020. urtearekin alderatuta, 2021. urterako 3. GHEri dagozkion diru-sarrerak % 0,94 jaitea aurreikusi da, 2020ko ekainetik aurrera erakutsitako joera jarraituz. 2019ko hilabete bereberekin alderatuta, berriz, % 5 eta 6 bitartean jaitea aurreikusten da. Hortaz, ekonomia pixka bat moteldu daitekeela kontuan hartuz, 2019. urtearekin alderatuta, diru-sarrerak % 14 murriztea aurreikusi da.

Gaitasun handiko A-636 errepidean kobratze-sistema 2021. urtean ezarriko da. Hortaz, 2022. urtetik aurrera islatuko da eredu ekonomikoan eta finantzarioan.

KONTSERBAZIOA

AP-8 eta AP-1 autobideen bost urteko ezohiko kontserbazio-planak 2021-2025 eperako planifikatutako ekintzak eta irizpideak deskribatzen ditu.

Jarraian, 2021eko urterokorako plan horretan sartutako aurrekontu-partidak barne hartu dira:

- Arrisku geoteknikoak: 1.550.650 euro
- Tunelak: 700.000 euro
- Egiturak: 1.352.592 euro
- Bide Segurtasuna: 600.000 euro
- Zeharkako drainatze-obrak: 770.000 euro
- Instalazioak: 2.285.000 euro

2021. urteko kuotarako jarduketa hauen guztizkoa 7.758.242 eurotara heltzen da.

3. GHEri dagokionez, 2021ean 2.778.281 euro BIDEGIra atxikitako N-1 eta A-15 errepideen tarte batzuetan kontserbazio arrunta egiteko bideratuko dira. 2021erako tarte horien ezohiko kontserbaziorako bildutako aurrekontu-partida 1.008.265,3 eurokoa izango da. Argi-hornidura, txartelen eta Via-T gailuen bidezko kobrantzaren komisioen, eta kobratze-sistemaren operazio eta mantentze arruntaren operazio-gastuak bere gain hartu ondoren geratzen den

El ritmo de trasvase de vehículos pesados entre las vías trans-europeas de alta capacidad del territorio de Gipuzkoa una vez implantado el pago por uso a lo largo del corredor formado por la N-1 y A-15 es moderado. Así, para el 2021 se espera que los ingresos correspondientes al CED 3 disminuyan en un -0,94 % respecto a 2020, siguiendo la tendencia mostrada a partir de junio de 2020, entre un -5% y un -6% respecto a los mismos meses de 2019. Así, y considerando que se pueda percibir cierto impacto de la ralentización de la economía, se prevé que los ingresos se reduzcan en un -14% respecto a 2019.

La implantación del sistema de cobro de la vía de alta capacidad A-636 se realizará a lo largo de 2021, por lo cual, su reflejo en el modelo económico-financiero será a partir del 2022.

CONSERVACIÓN

El Plan Quinquenal de Conservación Extraordinaria de las autopistas AP-8 y AP-1 describe los criterios y actuaciones planificadas para el periodo 2021-2025.

A continuación, se incluyen las partidas presupuestarias incluidas en dicho plan para la anualidad 2021:

- Riesgos geotécnicos: 1.550.650 €
- Tuneles: 700.000 €
- Estructuras: 1.352.592 €
- Seguridad Vial: 600.000 €
- Obras de drenaje Transversal: 770.000€
- Instalaciones: 2.285.000 €

El importe total de estas actuaciones para la anualidad 2021 asciende a la cantidad de 7.758.242 €

En cuanto al CED 3, en 2021, 2.778.281 € se destinarán a la conservación ordinaria de los tramos de las carreteras N-1 y A-15 adscritas a BIDEGI. La partida presupuestaria recogida para la conservación extraordinaria de los citados tramos para el 2021 asciende a 1.008.265,3 €. El remanente que quede tras asumir los gastos operativos de suministro eléctrico, comisiones por el cobro mediante tarjetas y dispositivos Via-T y el mantenimiento ordinario y operación del sistema de cobro se



soberakina tarte horietan inbertsioak eta hobekuntzak egiteko kontuan jasoko da.

LANGILEAK

2020an ez da aldaketarik egon. Soldaten % 0,9ko igoera aurreikusi da, 2021erako funtzionarioen soldata-igoerarekiko Estatuaren Aurrekontu Orokorretan jasotakoa jarraituz.

acumula en la cuenta para inversiones y mejoras a realizar en los citados tramos.

PLANTILLA

En 2020 no ha habido variaciones. Se ha considerado la subida salarial del 0,9% conforme a lo que recogido en los Presupuestos Generales del Estado respecto a la subida salarial de los funcionarios para el año 2021.