2027ko Aurrekontu Proiektua
Proyecto de Presupuesto 2027

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 espezifikoen" bidez gauzatzeko prozedura ezarriaz. Sozietatearen sorrerako kapitala 360.000 euro izan zen.

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 eraikitzeko eta ustiatzeko Aldundiak egiten dizkion enkarguen ondoriozko jarduketen oinarri erregulatzaileak. 2011ko apirilaren 8an, Sozietateak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak Hitzarmen berri bat sinatu zuten oinarri erregulatzaile berriak ezartzeko. Partikularki, data horretara arte BIDEGIri enkargaturiko jarduketen kudeaketa gauzatzeko emandako enkargu guztiak Garapenerako Berariazko 1. Hitzarmenean (1GBH) batzeko.

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

INTRODUCCIÓN

Con la denominación de "BIDEGI GIPUZKOAKO AZPIEGITUREN AGENTZIA-AGENCIA GUIPUZCOANA DE INFRAESTRUCTURAS SA" —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". El capital social fundacional fue de 360.000 euros.

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 (CED1).

Con fecha 20 de julio de 2016 la Sociedad y la DFG 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 nº1 (CED1) 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, así como la dirección facultativa de dichas obras. El capital social que aportó la DFG para la inversión ascendió a 9.999.000 euros.

Beasain-Bergara korridoreko azken zatia, Antzuola eta Bergara artekoa, zerbitzuan jarrita, GFAko Gobernu Kontseiluak 2019ko martxoaren 26an hartutako erabakiaren arabera, GI-632 korridorearen izena A-636 izatera igaro zen; eta, ondoren, 2024ko irailaren 17ko erabakiaren bidez, AP-636 izatera.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan AP-8, AP-1 eta AP-636 gaitasun handiko errepide-sarea eraikitzeko, kontserbatzeko, kudeatzeko eta ustiatzeko erregimenari dagokio 1GBHa.

Aipatutako errepideetako tarte batzuk eraikitzeko, BIDEGIk kanpo-finantzaketa jaso zuen, honela egituratuta:

- Hainbat finantzaketa-kontratu Europako Inbertsio Bankuarekin (EIB):
    - 200.000.000 euroko kreditua, 2007ko maiatzaren 4an sinatua, Eibar-Gasteiz A1 autobidearen B zatia egiteko proiektua gauzatzeko.
    - 100.000.000 euroko kreditua, 2008ko apirilaren 8an eta 16an sinatua, Eibar-Gasteiz A1 autobidea C tartea proiektua gauzatzeko.
    - 200.000.000 euroko kreditua, 2009ko urtarrilaren 26an sinatua, Donostiako Bigarren Ingurabidea proiektua gauzatzeko.

  Hiru kontratuak berritu eta berretsi ziren (i) 2011ko apirilaren 11n, kreditu-kontratu sindikatu bat sinatu zenean, eta (ii) 2023ko otsailaren 7an, eta GFAren bermea dute.

- Kreditu-kontratu sindikatu bat, 2011ko apirilaren 11n sinatua, 395.800.000 eurokoa, Espainiako zenbait finantza-erakunderekin (eragiketa korporatiboen eta lagapenen ondorioz, gaur egun sei erakunde dira), eta berritua (i), 2014ko uztailaren 8an sinatutako berritze-kontratuaren ondorioz, (ii) Donostiako notarioaren aurrean 2017ko uztailaren 28an publiko egindako kontratu baten ondorioz, eta (iii) 2023ko otsailaren 7an

Con la puesta en servicio del tramo final del corredor Beasain-Bergara entre Antzuola y Bergara, por acuerdo de Consejo de Gobierno de la DFG, de fecha 26 de marzo de 2019, la denominación del citado corredor GI-632 pasó a denominarse A-636; y posteriormente, por acuerdo de fecha 17 de septiembre de 2024, a denominarse AP-636.

El CED1 es aplicable al régimen de construcción, conservación, gestión y explotación de la red de las vías de alta capacidad AP-8, AP-1 y AP-636, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, que se encuentran adscritas a BIDEGI.

Para la construcción de ciertos tramos de las vías mencionadas, BIDEGI contó con financiación externa estructurada de la siguiente manera:

- Diversos contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI):
    - Crédito de 200.000.000 euros firmado el 4 de mayo de 2007 para la ejecución del Proyecto de Autopista A1 Eibar-Vitoria-Tramo B.
    - Crédito de 100.000.000 euros firmado el 8 y 16 de abril de 2008 para la ejecución del Proyecto Autopista A1 Eibar-Vitoria-Tramo C.
    - Crédito de 200.000.000 euros firmado el 26 de enero de 2009 para la ejecución del Proyecto Segundo Cinturón de San Sebastián.

  Los tres contratos fueron novados y ratificados el (i) 11 de abril de 2011, al suscribir un Contrato de Crédito Sindicado, (ii) el 7 de febrero de 2023, y cuentan con el aval de la DFG.

- Un Contrato de Crédito Sindicado suscrito el 11 de abril de 2011 por importe de 395.800.000 euros con varias entidades financieras españolas (como consecuencia de las operaciones corporativas y de las cesiones, actualmente son seis entidades), y novado (i) en virtud de contrato de novación suscrito el día 8 de julio de 2014, (ii) en virtud de contrato elevado a público ante el notario de Donostia-

sinatutako berritze-kontratuaren ondorioz.

San Sebastián, el día 28 de julio de 2017, y (iii) en virtud de contrato de novación suscrito el 7 de febrero de 2023.

Interes-tasaren arriskua estaltzeko, 2011ko apirilaren 11n eta 2011ko maiatzaren 20an Sozietateak Kreditu Sindikatuko Kontratuari lotutako interes-tasen estaldura-eragiketak arautzen dituzten Finantza Eragiketen Esparru Kontratuak sinatu zituen. Gaur egun, BIDEGIren finantza-tresnen zorroa hamar interes-swap-ek osatzen dute, eta horien kontrapartidak Kreditu Sindikatuan partaidetza duten Espainiako lau finantza-erakunde dira.

Para cubrir el riesgo de tipo de interés, el 11 de abril de 2011 y el 20 de mayo de 2011 la Sociedad formalizó los Contratos Marco de Operaciones Financieras que regulan las operaciones de cobertura de tipos de interés asociadas al Contrato de Crédito Sindicado. Actualmente la cartera de instrumentos financieros de BIDEGI está compuesta por diez swaps de tipo de interés cuyas contrapartidas son cuatro entidades financieras españolas que tienen participación en el Crédito Sindicado.

Gainera, BIDEGIk Berme Kontratua sinatuta dauka EIBrekin eta Kreditu Sindikatuko Kontratuaren kreditu-emaileekin, eta GFAren Konpromiso Kontratua BIDEGIren, GFAren, EIBren eta Kreditu Sindikalaren kreditu-emaileen artean, biak 2011ko apirilaren 11n, eta berrituak (i) 2017ko uztailaren 28an Donostiako notarioaren aurrean publiko egindako kontratuen ondorioz, (ii) 2023ko otsailaren 7an sinatutako berritze kontratuen ondorioz, eta (iii) soilik Berme Kontratua, 2025eko otsailaren 13an sinatutako berritze kontratuaren ondorioz.

Además, BIDEGI tiene suscrito el Contrato de Garantías con el BEI y las Acreditantes del Contrato de Crédito Sindicado, y el Contrato de Compromisos de la DFG entre BIDEGI, la DFG, el BEI y las Acreditantes del Crédito Sindicado, ambas de fecha 11 de abril de 2011, y novados (i) en virtud de los contratos elevados a público ante el notario de Donostia-San Sebastián, el día 28 de julio de 2017, (ii) en virtud de los contratos de novación suscritos el 7 de febrero de 2023, y (iii) únicamente el Contrato de Garantías, en virtud del contrato de novación suscrito el 13 de febrero de 2025.

2016ko uztailaren 6ko datarekin, Sozietateak eta GFAk hitzarmen berri bat sinatu zuten (Garapenerako Berariazko 3. Hitzarmena (3 GBH)). Hitzarmen horren arabera, Aldundiak Sozietateari agindu zion 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 elektroniko batean oinarritua (free-flow teknologia) proiektua idazteko, gauzatzeko, abian jartzeko, mantentzeko eta ustiatzeko — Gipuzkoan N-I eta A-15 errepideek osatutako trafiko handiko errepide-ardatzaren tarte batzuetan—, baita errepide-tarte horiek kontserbatzeko eta ustiatzeko ere. GFAk 2016ko uztailaren 5ean 10 milioi eurogatik onartutako kapital-ekarpenaren bitartez finantzatu zen emakida hori.

Con fecha 6 de julio de 2016 la Sociedad suscribió un nuevo convenio con la DFG (Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED3)), mediante el cual la Diputación le encomendó 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-I y A-15 en Gipuzkoa, así como la conservación y explotación de los citados tramos viarios. Esta concesión fue financiada mediante la aportación de capital aprobada por la DFG en fecha 5 de julio de 2016 por un importe de 10 millones de euros.

2018ko azaroaren 12an, Diputatuen Kontseiluak 6/2018 Foru Araua onartu zuen, zeinaren bidez arautzen baita salgaiak garraiatzen dituzten

El 12 de noviembre de 2018 el Consejo de Gobierno Foral aprobó la Norma Foral 6/2018, por la que se regulaba para los vehículos

ibilgailu astunentzako kanona, Gipuzkoan gaitasun handiko A-15 eta N-I errepideetako zati jakin batzuk erabiltzeagatik. Diputatuen Kontseiluak, 2018ko abenduaren 11ko bileran, eta Sozietatearen Administrazio Kontseiluak, 2018ko abenduaren 4ko bileran, 3GBHa aldatzeko gehigarria onartu zuten, erregulazio berrira egokitzeko.

pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I en Gipuzkoa. El Consejo de Gobierno Foral, en su reunión de fecha 11 de diciembre de 2018 y el Consejo de Administración de la Sociedad en su reunión de fecha de 4 de diciembre 2018, aprobaron la adenda modificativa del CED3 para adecuarlo a la nueva regulación.

2021eko urriaren 21ean, Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratu zen 2020ko maiatzaren 5eko 100/2020 epaia, EAEko Justizia Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzien Salarena, 6/2018 Foru Araua baliogabetzat jotzen duena. 2021eko abenduaren 3an, Diputatuen Kontseiluak 2021eko abenduaren 3ko 5/2021 Foru Araua onartu zuen, A-15 eta N-I errepideetan salgaien garraiorako ibilgailu astunak erabiltzeagatiko kanona ezartzekoa. Horrela, Gipuzkoako N-I eta A-15 errepideen trazadura osoak ibilgailu astunentzako ordainketa-sistema bat izango du —zeina bat datorren ezarritako jurisprudentziarekin—. 2021eko abenduaren 30ean, Diputatuen Kontseiluak eta BIDEGIren Administrazio Kontseiluak onartu ondoren, 3GBHa aldatzeko bigarren gehigarria formalizatu zen, 5/2021 Hirugarren Foru Arauari egokitzeko.

El 21 de octubre de 2021, se publicó en el Boletín Oficial de Gipuzkoa la sentencia 100/2020, de 5 de mayo de 2020, de la sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJPV por la que se declara nula la Norma Foral 6/2018. 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 y 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 CED3 para adecuarlo a la Tercera Norma Foral 5/2021.

Bigarren Hitzarmen Orokorra sinatu zen unean —2011ko apirilaren 8an— proiektu bakarra zegoen (1GBHren xede dena), eta, ondorioz, eragin argia zuen haren edukian BIDEGIk une hartan merkatu-finantzaketa lortzeko zuen beharrak. 1GBHren esparrutik kanpoko beste enkargu batzuk gauzatzea aurreikusten bazuen ere —2016ko uztailaren 6an sinatu zen 3GBHa—, haren edukiak zaildu egiten zuen 1GBHan ezarritako eredutik aldentzen zen edozein agindu mota gauzatzea, eta, beraz, mugatu egiten zuen Gipuzkoako Foru Aldundiak errepideen arloan zuen autoantolaketa-ahalmena.

En el momento en el que se suscribió el segundo Convenio General —8 de abril de 2011— sólo existía un proyecto (aquel que es objeto del CED1), y, en consecuencia, su contenido estaba claramente influenciado por la necesidad de BIDEGI de obtener financiación de mercado en aquel momento. Aunque preveía la suscripción de otros encargos ajenos al CED1 —el 6 de julio de 2016 se subscribió el CED3—, su contenido dificultaba el encaje de cualquier tipo de encomienda que difiriera del modelo establecido en el CED1, y, por tanto, limitaba con ello la capacidad autoorganizativa de la Diputación Foral de Gipuzkoa en materia de carreteras.

Antolaketa-tresnak —GFAren eta BIDEGIren artekoak— eta finantzaketa-kontratuak Sozietatearen egungo egoerara egokitzeko helburuarekin, 2023ko otsailaren 7an sinatu zuten Hitzarmen Orokor berria eta 1GBH aldatzeko laugarren eranskina, eta formalizatu finantzaketa kontratuak berritzea.

Con el objeto de adecuar los instrumentos organizativos —entre la DFG y BIDEGI— y los contratos de financiación a la situación actual de la Sociedad, el 7 de febrero de 2023, se formalizó la suscripción del nuevo Convenio General y de la cuarta adenda modificativa del CED1 y la novación de los contratos de financiación.

GFAren Diputatuen Kontseiluak, 2023ko apirilaren 18an, eta BIDEGIren Administrazio Kontseiluak, 2023ko maiatzaren 19an, Garapenerako Berariazko 3. Hitzarmenaren (3GBH) testu berria onartu zuten, Gipuzkoako Lurralde Historikoan N-I eta A-15 errepideek osatutako gaitasun handiko bide ardatzaren kobrantza-sistemaren proiektua idazteko, gauzatzeko, zerbitzuan jartzeko, jarduteko, mantentzeko eta ustiatzeko. Testu berri horrek jasotzen ditu BIDEGIk eta GFAk beren gain hartzen dituzten funtzioak, ahalmenak eta eskubideak. 3GBHren testu berria sinatu ondoren, indarrik gabe geratu zen 2016ko uztailaren 6an sinatutako eta 2018ko abenduaren 12an eta 2021eko abenduaren 30ean berritutako 3GBHa.

GFAren Diputatuen Kontseiluak, 2024ko martxoaren 19an, eta BIDEGIren Administrazio Kontseiluak, 2024ko martxoaren 22an, onartu zuten Garapenerako Berariazko 3. Hitzarmenaren lehen gehigarria, GFAk eta BIDEGIk 2023ko maiatzaren 26an sinatutakoa. Lehen gehigarri horretan jasotzen da zer prozeduraren bidez jasanaraziko dizkion GFAk BIDEGIri 7/2016 eta 6/2018 foru-arauak auzitegiek deuseztatzearen ondorioz ordaindu behar dituen kalte-ordainen zenbatekoak.

GFAren Diputatuen Kontseiluak, 2026ko urriaren 20an, Garapenerako Berariazko 3. Hitzarmenaren (3GBH) testu berria onartu du, N-I eta A-15 errepideetan jarduketak proiektatu, finantzatu eta gauzatzeko. Testu berriak BIDEGIk eta GFAk beren gain hartzen dituzten funtzioak, ahalmenak eta eskubideak birdefinitzen ditu. 3GBHren testu berria sinatu ondoren, indarrik gabe geratuko da 2023ko maiatzaren 26an sinatutako 3GBHa. 2025eko martxoaren 25ean formalizatutako gehigarriaren edukia hitzarmen honen IV. eranskin gisa gehituko da, eta bertan aurreikusitako indarraldiari eutsiko zaio, hau da, lau urte, formalizatzen den egunetik hasita.

El Consejo de Gobierno Foral de la DFG, el 18 de abril de 2023, y el Consejo de Administración de BIDEGI, el 19 de mayo de 2023, aprobaron el nuevo texto del Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED3), para la redacción de proyecto, ejecución, puesta en servicio, operación, mantenimiento y explotación del sistema de cobro del eje viario de alta capacidad conformado por las carreteras N-I y A-15, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Ese nuevo texto recoge las funciones, facultades y potestades que asumen BIDEGI y la DFG. Tras la firma del nuevo texto del CED3, quedó sin efecto el CED3 suscrito en fecha 6 de julio de 2016, novado el 12 de diciembre de 2018 y 30 de diciembre de 2021.

El Consejo de Gobierno Foral de la DFG, el 19 de marzo de la 2024, y el Consejo de Administración de BIDEGI, el 22 de marzo de 2024, aprobaron la primera adenda al Convenio Específico de Desarrollo nº3 formalizado entre la DFG y BIDEGI el 26 de mayo de 2023. Esa primera adenda recoge la regulación del procedimiento mediante el cual la DFG repercutirá a BIDEGI los importes indemnizatorios a los que deba hacer frente como consecuencia de la anulación por parte de los tribunales de las normas forales 7/2016 y 6/2018.

El Consejo de Gobierno Foral de la DFG, el 20 de octubre de la 2026, ha aprobado el nuevo texto del Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED3), para la proyección, financiación y ejecución de actuaciones en las carreteras N-I y A-15. El nuevo texto redefine las funciones, facultades y potestades que asumen BIDEGI y la DFG. Tras la firma del nuevo texto del CED3, quedará sin efecto el CED3 suscrito en fecha 26 de mayo de 2023. El contenido de la Adenda formalizada con fecha 25 de marzo de 2025 se incorporará al presente convenio como anexo IV al mismo, manteniendo la vigencia prevista en el mismo de cuatro años de la fecha de su formalización.

BIDEGI SAren helburu soziala:

a) Berak edo hirugarren pertsonek, AP-8, Behobia-Bilbo autobidearen eta AP-1, Eibar-Gasteiz autobidearen Gipuzkoako tarteak 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 gaitasun 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.

BIDEGI SAren helbide soziala Zarautzen dago. 2007ko uztailean aldatu zen Donostiatik horra.

Objeto social de BIDEGI SA:

a) El mantenimiento, la conservación y la explotación, por si 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 si 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.

Domicilio Social de BIDEGI SA. Se encuentra radicado en Zarautz. Se trasladó de Donostia-San Sebastián a esa localidad en julio de 2007.

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

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.

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.

Actualmente el **capital social** de la Sociedad asciende a 20.719.000 euros.
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 CIF es el A20783023.

GERTAKARI GARRANTZITSUAK

2020an, Europar Batasuneko “Connecting Europe Facility” funtsak 2.759.914,98 euroko diru-laguntza eman zion BIDEGIri, AP-8an Garraio Zentro Integrala eraikitzeko inbertsioagatik.

Astigarragaren parean dagoen kokalekuak Europako 2023ko kamioi-aparkalekuaren saria jaso zuen, Europako Estazionamendu Seguruaren Erakundeak (ESPORG) emana, segurtasunaren arloan duen bikaintasuna eta profesionalei emandako zerbitzuen kalitate handia aitortzeko.

2025eko urtarrilaren 21ean, BIDEGIk "Connecting Europe Facility (CEF) Transport 2021-2027 (CEF-T-2024-SAFEMOBGEN-PARKINGS-WORKS)" Europar Batasunaren funtsaren deialdira «Astigarraga Iparra: eskualdea indartzen duen urrezko mailako SSTPA berri baten garapena» proiektua aurkeztu zuen, eta “Europa konektatu” (CEF) mekanismoak diruz laguntzeko moduko proiektu gisa hautatu. 2025eko uztailean, CEF Batzordeak hautatutako proiektuen zerrendan sartzea onartu zuen, eta, 2025eko irailaren 26an sinatuta Grant Agreement (GA), BIDEGIk Europar Batasunaren baterako finantzaketa eskuratu du hori gauzatzeko.

Proiektuak Astigarragan (Irunerako/Frantziarekiko mugarako norabidean) eta Oiartzunen (Bilborako norabidean) AP-1/AP-8 autobidean SSTPAk (Kamioiak Aparkatzeko Eremu Seguruak eta Babestuak) garatu zuen CEF 2019-ES-TM-0121-W ekintzaren bigarren fasea aurkezten du. Jarduketaren helburua

HECHOS RELEVANTES

En 2020, el fondo de la Unión Europea “Connecting Europe Facility” otorgó a BIDEGI una subvención de 2.759.914,98 euros por la inversión de la construcción del Centro Integral de Transporte en la AP-8.

El emplazamiento situado frente a Astigarraga recibió el premio europeo al estacionamiento de camiones de 2023 otorgado por la Organización Europea de Estacionamiento Seguro (ESPORG) en reconocimiento a su excelencia en materia de seguridad y a la alta calidad de los servicios prestados a los profesionales.

El 21 de enero de 2025, BIDEGI presentó a la convocatoria del fondo de la Unión Europea “Connecting Europe Facility (CEF) Transport 2021-2027 (CEF-T-2024-SAFEMOBGEN-PARKINGS-WORKS)” el proyecto «Astigarraga Norte: desarrollo de una nueva SSTPA de nivel Oro que refuerza la región» que ha sido seleccionado como subvencionable por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). En julio de 2025, el Comité CEF aprobó su inclusión en la lista de proyectos seleccionados, y firmado el Grant Agreement (GA) el 26 de septiembre de 2025, BIDEGI accede a la cofinanciación comunitaria para su ejecución.

El proyecto presenta la segunda fase de la Acción CEF 2019-ES-TM-0121-W que desarrolló las SSTPA (Áreas de Estacionamiento de Camiones Seguras y Protegidas) en la autopista AP-1/AP-8 en Astigarraga (situada en dirección Irun/frontera con Francia) y en Oiartzun (situado en dirección

SSTPA berri bat eraikitzea da; 155 aparkaleku izango ditu AP-1/AP-8 autobidearen iparraldean (Bilborako norabidean) eta Astigarragan hegoaldean (Irun/Frantziarako norabidean) dagoenarekin lotura izango du. SSTPA berri horrek ibilgailu astunentzako aparkaleku-plaza seguruen premiazko eskaerari irtenbidea ematen dio, Oiartzungo aparkalekuak okupazio-maila oso altuak baititu. Hori dela eta, beharrezkoa da kamioiak Bilborako noranzkoan segurtasunez aparkatzeko gaitasuna handitzea, egungo eskaerari erantzun ahal izateko.

Bilbao). La actuación tiene como objetivo llevar a cabo la construcción de una nueva SSTPA que contará con 155 plazas de aparcamiento al norte de la autopista AP-1/AP-8 (dirección Bilbao) y que conectará a la ya existente al sur en Astigarraga (dirección Irun/Francia). Esa nueva SSTPA da solución a la urgente demanda de plazas seguras de aparcamiento para vehículos pesados, dado que el aparcamiento de Oiartzun cuenta con muy altos niveles de ocupación. Ese hecho hace necesario incrementar la capacidad de estacionamiento seguro de camiones en sentido Bilbao, de forma que se pueda satisfacer la demanda actual.

JARDUKETA, INBERTSIO ETA FINANTZAKETA PROGRAMA

EKITALDIKO KUDEAKETA-MEMORIA

PROGRAMA DE ACTUACIONES, INVERSIONES Y FINANCIACIÓN

MEMORIA DE GESTIÓN DEL EJERCICIO

SOZIETATEAREN JARDUERA

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

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

A) Eraikuntza eta inbertsioa.

AP-8 autobidea zabaltzeko eta AP-1 autobidea eraikitzeko, baita gaitasun handiko AP-636 errepidea eraikitzeko ere: guztiak Gipuzkoako Lurralde Historikoari dagozkion zatietan daude, eta horretarako egin beharreko inbertsioak eta azpiegituran berrinbertsioak autobideak berak ustiatzetik sortzen diren diru-sarreren kontura finantzatzen ditu.

B) Mantentzea eta ustiapena.

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

Sozietatearen Administrazio Kontseiluak, 2024ko azaroaren 29an egindako bileran, onartu zuen esleitzea "Gipuzkoako Lurralde Historikoko AP-8, GI-20, A-636 eta AP-1 errepideetan operazio-, mantentze- eta kontserbazio-zerbitzuak eta N-I eta A-15 errepideetan kobrantza-sistemaren operaziorako zerbitzuak" BIDELAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK SA enpresa lizitatzaile bakarrari 320.076.976,32 euroan eta 6 urteko epean (epe hori 2 urtez luzatzeko aukera egongo da). BIDEGIk eta BIDELANek 2025eko urtarrilaren 16an sinatu zuten kontratua, eta 2025eko otsailaren 1etik dago zerbitzuan.

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 (CED1)

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 AP-636, todas ellas en sus trayectos correspondientes al Territorio Histórico de Gipuzkoa; financia las inversiones y las reinversiones sobre la infraestructura con cargo a los ingresos que genera la explotación de las propias autopistas.

B) Mantenimiento y explotación.

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

El Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 29 de noviembre de 2024 aprobó adjudicar los “Servicios para la operación, mantenimiento y conservación de las carreteras AP-8, GI-20, A-636, AP-1 y operación del sistema de cobro en las carreteras N-I, A-15 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa” a la única empresa licitante, BIDELAN GIPUZKOAKO AUTOBIDEAK SA, por importe de 320.076.976,32 euros y plazo de 6 años, prorrogables por 2 años más. BIDEGI y BIDELAN formalizaron el contrato el 16 de enero de 2025 y está en servicio desde el 1 de febrero de 2025.

C) Zerbitzuguneen ustiapena.

Zerbitzuguneak ustiatzea hirugarrenei emandako emakiden bidez.

REPSOL SOLUCIONES ENERGÉTICAS SA enpresari esleitu zitzaion AP-1 autobideko zerbitzuguneak eta AP-8ko Donostiako 2. ingurabideko zerbitzuguneak idazteko, eraikitzeko, kontserbatzeko eta ustiatzeko lehiaketa. 2008ko martxoan sinatu zuten kontratua 20 urtetarako.

2024ko urtarrilaren 26an, BIDEGIko Administrazio Kontseiluak honako hauek esleitzea onartu zuen:

- Oiartzun eta Aritzetako zerbitzuguneak ustiatzeko CEPSA COMERCIAL PETROLEO SAUri egindako kontratua, 6.523.258,00 €/ urteko zenbatekoagatik eta 5 urteko epea du. Zerbitzua martxan jartzeko akta 2024ko martxoaren 1ekoa da; eta
- "ESTACIONES DE SERVICIO DE GIPUZKOA, S.A." eta "ADENOR ENERGY, S.A. UNIPERSONAL" enpresek osatzen duten "ESERGUI-ADENOR E.S. ITZIAR" ABEEari Itziarko gasolina-zerbitzugunea ustiatzeko kontratua, 1.245.463,55 €/ urteko zenbatekoagatik eta 5 urteko epea du. Zerbitzua martxan jartzeko akta 2024ko apirilaren 17koa da.

Oiartzungo eta Itziarko (Ap-8) zerbitzuguneetako jatetxe- eta kafetegi-eremuei dagokienez, ÁREAS SAU enpresak kudeatzen ditu, 2015eko urtarrilaren 27an esleitutako eta 2030eko urtarrilaren 30era arte luzatutako kontratuaren arabera.

2020ko uztailaren 24an, BIDEGIko Administrazio Kontseiluak CIT AUTOPISTA 8 SA enpresari esleitu zion “AP-8 autobidean, Astigarragako eta Oiartzungo Garraio Zentro Integralaren (GZI) kontserbazio-, mantentze- eta ustiapen-zerbitzuaren emakida” kontratua. Jarduera 2022ko urtarrilaren 28tik dago martxan.

<u>GARAPENERAKO BERARIAZKO 3. HITZARMENA (3GBH)</u>

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-I eta A-15 errepideek osatzen duten gaitasun handiko bide-ardatzaren kobrantza-sistemaren proiektua idazteko, gauzatzeko, zerbitzuan jartzeko, jarduteko, mantentzeko eta ustiatzeko.

C) Explotación de las áreas de servicio.

La explotación de las áreas de servicio por medio de concesiones a terceros.

REPSOL SOLUCIONES ENERGÉTICAS SA es la adjudicataria del concurso de redacción, construcción, conservación y explotación de las áreas de servicio de la AP-1 y del segundo cinturón de San Sebastián en la AP-8. El contrato fue firmado en marzo de 2008 por un plazo de 20 años.

El 26 de enero de 2024 el Consejo de Administración de BIDEGI aprobó adjudicar:

- el contrato para la explotación de las áreas de servicio de Oiartzun y Aritzeta a MOEVE COMMERCIAL SAU por importe de 6.523.258,00 €/año y plazo de 5 años. El acta de puesta en servicio es de fecha 1 de marzo de 2024; y
- el contrato para explotación de la estación de servicio de Itziar a la UTE “ESERGUI-ADENOR E.S. ITZIAR” formada por las empresas “ESTACIONES DE SERVICIO DE GUIPUZCOA, S.A.” y “ADENOR ENERGY, S.A. UNIPERSONAL” por importe de 1.245.463,55 €/año y plazo de 5 años. El acta de puesta en servicio es de fecha 17 de abril de 2024.

Respecto a las zonas de restauración y cafeterías de las áreas de servicio de Oiartzun e Itziar (AP-8) es la empresa ÁREAS SAU quien las gestiona en virtud del contrato adjudicado el 27 de enero de 2015 y prorrogado hasta el 30 de enero de 2030.

El 24 de julio de 2020 el Consejo de Administración de BIDEGI adoptó el acuerdo de adjudicar 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 empresa CIT AUTOPISTA 8 SA. La actividad está en servicio desde el 28 de enero de 2022.

<u>CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº3 (CED3)</u>

Redacción de proyecto, ejecución, puesta en servicio, operación, mantenimiento y explotación del sistema de cobro del eje viario de alta capacidad conformado por las carreteras N-I y A-15, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

2026an IZANDAKO JARDUKETA NAGUSIAK

Hona hemen aurreko puntuan adierazi den jarduketa-esparruaren barruan, BIDEGIk 2026. urtean egin dituen edo egitea aurreikusi dituen jarduketa nagusiak:

A) Berrinbertsioak:

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

2026ko ekitaldian garatutako berrinbertsio-jarduerak "2023-2027 Berrinbertsioen Bosturteko Planean" jasotako aurreikuspenen arabera gauzatu dira. Plangintza-tresna horrek azpiegiturak eta instalazioak kontserbatu, berritu eta hobetzeko inbertsioen programazioa ezartzen du. Testuinguru horretan, ekitaldian zehar egindako jarduerak honako programa eta jarduera hauen bidez gauzatu dira:

1) Bide-zorua:
   - BIDEGIk kudeatutako gaitasun handiko errepideen sareko bide-zoruak birgaitzeko kontratuei ekitea. Kontratu horiek 2026ko martxoan esleitu ziren, eta hiru lotetan egituratu ziren: AP-8 (1. lotea), AP-636 (2. lotea) eta AP-1/GI-20 (3. lotea). Bi urteko iraupena dute.

2) Arrisku geoteknikoak kudeatzeko programa:
   - Ezponden eta lubeten aldizkako berrikuspen geoteknikoko lanen kontratuaren esparruan, baldintza geoteknikoen etengabeko ikuskapen-, auskultazio- eta segimendu-jarduerari eusten zaio, eta txosten teknikoak eta proiektuak egiten dira bide-sarearen segurtasuna eta funtzionaltasuna etengabe bermatzeko.

   - AP-8 autobideko 25+940 kilometroan, Behobiarako noranzkoan, dagoen lur-jausia egonkortzeko eraikuntza-proiektuaren obrak amaitzea, ezpondaren egonkortasun-baldintzak lehengoratzeko eta bide-azpiegituraren segurtasuna eta funtzionaltasuna bermatzeko.

PRINCIPALES REALIZACIONES DURANTE EL 2026

Las principales actuaciones de BIDEGI durante el año 2026, realizadas o que se prevén realizar, dentro del ámbito de actuación comentado en el punto precedente son:

A) Reinversiones:

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED1)

Las actuaciones de reinversión desarrolladas durante el ejercicio 2026 se han ejecutado de conformidad con las previsiones contenidas en el “Plan Quinquenal de Reinversiones 2023-2027”, instrumento de planificación que establece la programación de las inversiones destinadas a garantizar la conservación, renovación y mejora de las infraestructuras e instalaciones. En este contexto, las actuaciones llevadas a cabo a lo largo del ejercicio se han materializado a través de los siguientes programas y actuaciones:

1) Firmes:
   - Inicio de la ejecución de los contratos de rehabilitación de firmes de la red de las vías de alta capacidad gestionada por BIDEGI, adjudicados en marzo de 2026 y estructurados en tres lotes: AP-8 (Lote 1), AP-636 (Lote 2) y AP-1/GI-20 (Lote 3). Tienen una duración de dos años.

2) Programa de gestión de riesgos geotécnicos:
   - En el marco del contrato de trabajos de revisión geotécnica periódica de taludes y terraplenes, se mantiene una actividad continua de inspección, auscultación y seguimiento de las condiciones geotécnicas, con la elaboración de informes técnicos y proyectos orientados a garantizar, de forma permanente, la seguridad y funcionalidad de la red viaria.
   - Finalización de las obras correspondientes al proyecto constructivo de estabilización del desprendimiento localizado en el punto kilométrico 25+940 de la autopista AP-8, sentido Behobia, con el objeto de restituir las condiciones de estabilidad del talud y garantizar la seguridad y funcionalidad de la infraestructura viaria.

- AP-636 autobideko Ormaiztegirako irteera-adarreko 2+900 kilometro-puntuan, Arangurentxiki baserriaren inguruan, dagoen ezponda egonkortzeko proiektuaren lanak amaitzea.

3) Tunelak (egitura eta instalazioak):
   - 2026ko uztailaren 17an, AP-1 autobideko Isuskitzako tuneleko IS-8, IS-9 eta IS-10 ebakuazio-galeriak birgaitzeko proiektuaren obrak esleitu ziren, eta 2026ko irailaren 1ean hasi ziren, bederatzi hilabeteko gauzatze-epearekin.

   - Laguntza teknikoko kontratu bat esleitzea, lau urteko iraupena izango duena, BIDEGIk kudeatzen duen sareko tunelen kontrol, jarraipen eta kudeaketa integrala egiteko, aldizkako ikuskapenak, azterlan eta txosten teknikoak, inbentarioak eguneratzea eta beharrezkoak diren kontserbazio- eta hobekuntza-jarduketekin lotutako proiektuak idaztea barne.

4) Egiturak:
   - 2026ko martxoan, BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sarearen egiturak kudeatzeko laguntza teknikoko kontratua amaitzea, eta BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sarearen egiturak kudeatzeko laguntza teknikoko kontratu berria lizitatzea eta esleitzea, BIDEGIren Administrazio Kontseiluaren 2026ko uztailaren 17ko erabakiaren bidez, lau urteko gauzatze-epearekin.

   - AP-1eko 126+00 KPan dagoen Arbizelaiko biaduktua konpontzeko proiektuko obrak amaitzea. I. fasea.
   - Maltzagako biaduktua konpontzeko proiektuko obrekin jarraitzea, AP-1 eta AP-8 errepideak lotzeko adarrean. 2027an amaituko dituzte lanak.
   - Lasarte-Orian, AP-8/AP-1 autobideen eta N-1 errepidearen arteko N-I (Hegoaldea) – Bigarren Ingurabidea (Ekialdea) adarreko zubibidearen 14. baoa konpontzeko proiektuari dagozkion obrak esleitzea, BIDEGIren Administrazio Kontseiluaren 2026ko uztailaren 17ko

- Finalización de las obras correspondientes al proyecto de estabilización del talud situado en el entorno del caserío Arangurentxiki, en el punto kilométrico 2+900 del ramal de salida hacia Ormaiztegi de la autovía AP-636.

3) Túneles (estructura e instalaciones):
   - Adjudicación, con fecha 17 de julio de 2026, e inicio, el 1 de septiembre de 2026, de las obras correspondientes al proyecto de rehabilitación de las galerías de evacuación IS-8, IS-9 e IS-10 del túnel de Isuskitza, en la autopista AP-1, con un plazo de ejecución previsto de nueve meses.
   - Adjudicación de un contrato de asistencia técnica, con una duración de cuatro años, para el control, seguimiento y gestión integral de los túneles de la red gestionada por BIDEGI, incluyendo inspecciones periódicas, estudios e informes técnicos, actualización de inventarios y redacción de proyectos asociados a las actuaciones de conservación y mejora que resulten necesarias.

4) Estructuras:
   - Finalización, con fecha marzo de 2026, del contrato de asistencia técnica para la gestión de las estructuras de la red de carreteras gestionada por BIDEGI, y licitación y adjudicación, por acuerdo del Consejo de Administración de BIDEGI de 17 de julio de 2026, del nuevo contrato de asistencia técnica para la gestión de las estructuras de la red de carreteras gestionada por BIDEGI, con un plazo de ejecución de cuatro años.
   - Finalizar las obras del proyecto de reparación del viaducto de Arbizelai situado en el PK 126+00 de la AP-1. Fase I.
   - Continuar con las obras del proyecto de reparación del viaducto de Maltzaga en el ramal de conexión de la AP-1 y la AP-8 que las finalizarán en 2027.
   - Adjudicación, por acuerdo del Consejo de Administración de BIDEGI de 17 de julio de 2026, e inicio de las obras correspondientes al proyecto de reparación del vano 14 del viaducto del ramal N-I (Sur) - Segundo Cinturón (Este), entre la N-I y las autopistas AP-

erabakiz, eta lanei ekitea.

- 53+195 KPan, AP-8 autobidearen gainean, N-634 errepidearen gaineko pasabidea ordezteko alternatiben azterlana idazteko lanen hasiera, soluzio tekniko bideragarriak ebaluatzeko eta ondoren garatu eta gauzatzeko alternatiba optimoa zehazteko.

5) Bide segurtasuna:
   - BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sareko bide-segurtasunaren kudeaketa integraturako kontratuaren esparruan, etengabeko jarduerari eusten zaio, bide-segurtasunaren maila homogeneo eta handia bermatzeko. 2026ko ekitaldian honako txosten hauek egin dira: BIDEGIren Errepide Sarearen Ebaluazio Bateratuaren emaitzen azterketa; AP-8 autobidea ustiatzeko fasean dagoen Bide Segurtasunaren Ikuskaritza; Istriputasari buruzko txostenak; Bide-segurtasunari buruzko aurretiazko azterlanak, Orio, Eibar, Galarreta eta Aritzetako lotuneei dagozkienak nabarmenduz.

   - BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sareko AP-8, AP-1 eta GI-20 errepideen lotuneetan bide-segurtasuna hobetzeko proiektuaren 2. separatari dagozkion obrak amaitzea 2026ko urtarrilean,.

   - Ura metatzeko putzuak kentzeko bide-segurtasuneko proiektuaren obrak amaitzea 2026ko martxoan.

   - AP-8, AP-1 eta GI-20 errepide-sareko lotuneetan bide-segurtasuna hobetzeko proiektuko lanak lizitatu, esleitu eta hastea 2026ko uztailaren 24an. 3. separata.
   - Zarauzko lotunean BIDEGIren instalazioetarako bide-sarbideak egokitzeko proiektua idaztea.

   - Gaitasun handiko AP-8/AP-1 errepide-sareko ibilbidea hobeto identifikatzeko bide-karakterizaziorako obren proiektua idaztea eta lanei ekitea. Sistema kanalizatuan (AP-8/AP-1) free-flow sistemako trafikoaren karakterizazio-

1/AP-8, en Lasarte-Oria.
- Inicio de los trabajos de redacción del estudio de alternativas para la sustitución del paso superior de la carretera N-634 sobre la autopista AP-8, en el P.K. 53+195, destinados a la evaluación de las distintas soluciones técnicas viables y a la definición de la alternativa óptima para su posterior desarrollo y ejecución.

5) Seguridad vial:
   - En el marco del contrato de gestión integrada de la seguridad vial de la red de carreteras gestionada por BIDEGI, se mantiene una actividad continúa orientada a garantizar un nivel homogéneo y elevado de seguridad viaria. A lo largo del ejercicio 2026 destacan la elaboración de los siguientes informes: Análisis de los resultados de la Evaluación Conjunta de la Red de Carreteras de BIDEGI; la Inspección de Seguridad Viaria en fase de explotación de la autopista AP-8; Informes de Accidentalidad; la realización de Estudios previos de Seguridad Vial destacando los correspondientes a los enlaces de Orio, Eibar, Galarreta y Aritzeta.
   - Finalización, en enero de 2026, de las obras correspondientes a la separata nº2 del proyecto de mejora de la seguridad vial en los enlaces de la AP-8, AP-1 y GI-20 de la red de carreteras gestionada por BIDEGI.
   - Finalización, en marzo de 2026, de las obras del proyecto de seguridad vial para la eliminación de balsas de acumulación de agua.
   - Licitación, adjudicación y comienzo, con fecha 24 de julio de 2026, de los trabajos del proyecto de mejora de la seguridad vial en los enlaces de la AP-8, AP-1, y GI-20 de la red de carreteras de BIDEGI. Separata nº3.
   - Redacción del proyecto de adecuación de los accesos viarios a las instalaciones de BIDEGI en el enlace de Zarautz.
   - Redacción del proyecto y comienzo de las obras de caracterización viaria para mejorar la identificación del recorrido en la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1. Para poder disponer en el sistema canalizado (AP-8/AP-1) de la

gaitasun bera izateko, beharrezkoa da ekipamenduan inbertitzea, tarte bakoitzeko trafikoaren dentsitatearen zuzeneko jarraipena egin ahal izateko. Informazio hori oso baliagarria izango litzateke prebentzio-ekintzak aktibatzeko eta gorabeheren kudeaketa optimizatzeko.

- Errenteria eta Oiartzun arteko AP-8 eta GI-20 errepideen bidegurutzearen egitura birgaitzeko eta egokitzeko eraikuntza-proiektuaren obrak esleitu eta 2026ko apirilaren 24an hastea. 17 hilabetekoa da gauzatze-epea.

- AP-8rako Orioko lotune erdia lotune oso bihurtzeko aurretiazko azterlana idaztea eta eraikuntza-proiektua idazteko lizitazioa egitea.

6) Ingurumena:
   - 2026ko ekainaren 25ean hasi zituzten AP-8an eta GI-20an BIDEGIk kudeatutako zeharkako drainatze-obra batzuk birgaitzeko eraikuntza-proiektuaren 1. separatan (II. fasea) jasotako obrak. 11,5 hilabetekoa da gauzatze-epea.

   - Zarataren aurkako Ekintza Planaren 4. faseko babes akustikoko neurriak eraikitzeko proiektuak idazteko lizitazioa.

7) Kobrantza kudeatzeko sistemak:
   - Kobrantza-guneak berritzeko proiektuak idazteko laguntza teknikoaren kontratua amaitzea Itziarko kobrantza-gunerako proiektuaren idazketarekin.

   - Oiartzungo eta Zarautz Ekialdeko kobrantza-guenak berritzeko lanak amaitzea eta Elgoibarkoak, Zumaiakoak eta Eskoriatzakoak hastea.

   - Firewall berria hornitu, instalatu eta mantentzeko lanak amaitzea.

8) ITS instalazioak:
   - CCTV analogikotik IP sistemara aldatzea eta BIDEGIk kudeatzen dituen AP-1, AP-8 eta AP-636 errepideetako

misma capacidad de caracterización del tráfico que en el sistema free-flow, es necesario invertir en equipamiento que permita hacer un seguimiento en vivo de la densidad del tráfico en cada tramo. Esa información sería muy válida de cara a poder activar acciones preventivas y optimizar la gestión de incidencias.
- Adjudicación e inicio con fecha 24 de abril de 2026, de las obras del proyecto constructivo para la rehabilitación estructural y adecuación de la bifurcación de la AP-8 y GI-20 entre Errenteria y Oiartzun, con un plazo de ejecución de17 meses.
- Redacción del estudio previo de conversión del semienlace de Orio en enlace completo con la AP-8 y licitación de la redacción del proyecto constructivo.

6) Medio ambiente:
   - Comienzo con fecha 25 de junio de 2026 de las obras comprendidas en la separata nº1 del proyecto de construcción para la rehabilitación de varias obras de drenaje transversal en la AP-8 y GI-20 gestionadas por BIDEGI (fase II) con plazo de ejecución de 11,5 meses.
   - Licitación de la redacción de los proyectos constructivos de medidas de protección acústica incluidos en la 4ªfase del Plan de Acción frente al Ruido.

7) Sistemas para gestión de cobro:
   - Finalizar el contrato de asistencia técnica para la redacción de los proyectos para la renovación de las áreas de cobro, finalizando la redacción del último proyecto pendiente para el área de cobro de Itziar.
   - Finalizar las obras de renovación de las estaciones de cobro de Oiartzun y Zarautz Este y comenzar las de Elgoibar, Zumaia y Eskoriatza.
   - Finalizar con el suministro, instalación y mantenimiento renovación nuevo Firewall.

8) Instalaciones ITS:
   - Cambio del sistema de CCTV analógico a IP y renovación de la red de comunicaciones de las carreteras AP-1,

komunikazio-sarea berritzea. Ekitaldian zehar aurrera egin da proiektua gauzatzean, eta aurreikusten da 2027. urtearen erdialderako amaitzea.

- AP-8 autobidearen kontrol-zentroaren kontrol-sistema eta teleagintea eguneratzeko lizitazioa egitea, 2009an ezarritako plataforma zaharkitu eta itxitik gaur egungo eta etorkizuneko teknologia berriak integratzea ahalbidetuko duen sistema ireki batera migratuz.

9) Jarduketa bereziak – kontingentziak:
   - Itziarko, Hernaniko, Oiartzungo eta Astigarragako GZIko zerbitzuguneetan hornidura elektrikoko hartuneei dagokien instalazio partikularra eraikitzeko proiektuaren obrak egitea. .

   - AP8, AP-1 eta GI-20 autobideen zerbitzuguneak berrantolatzeko eraikuntza-proiektuaren idazketa amaitzea. Helburua da zerbitzuguneak egungo testuingurura egokitzea, eta horretarako zerbitzuguneak berrantolatu behar dira, besteak beste, ibilgailu elektrikoak kargatzeko plazen kokapen egokia zehazteko.
     2026an ekin diete Hernaniko, Arrasateko eta Eskoriatzako zerbitzuguneak berrantolatzeko lanei eta lizitatu dira Itziarko (I. fasea) eta Aritzetako obrak.

   - 2026ko otsailean hasi zituzten Astigarraga Iparraldean, Bilborako noranzkoan, Garraio Zentro Integral bat eraikitzeko proiektuko obrak. Lanak gauzatzeko epea 30 hilabetekoa da.

<u>GARAPENERAKO BERARIAZKO 3. HITZARMENA (3GBH)</u>

1) Bazkardon (Andoain) A-15 eta N-I errepideak zuzenean lotzeko begiztaren proiektua idazten amaitzea.

2) Lasarte-Orian, N-I errepideko 450 KPan, Oria ibaiaren gaineko zubiaren euste-sistema egokitzeko eta pantaila akustikoak jartzeko proiektua gauzatzen amaitzea. Proiektuak euste-sistema hobetzen du eta, aldi berean, pantaila akustikoak instalatzen dira.

AP-8 y AP-636 gestionadas por BIDEGI. A lo largo del ejercicio se ha avanzado con la ejecución del proyecto, previendo su finalización para mediados de 2027.
- Licitar la ejecución de la actualización del sistema de control y telemando del centro de control de la autopista AP-8, migrando de la plataforma obsoleta y cerrada implementada en el año 2009 a un sistema abierto que permita la integración de nuevas tecnologías actuales y futuras.

9) Actuaciones especiales – contingencias:
   - Ejecución de las obras del proyecto constructivo de instalación particular correspondiente a las acometidas de suministro eléctrico en las áreas de servicio de Itziar, Hernani, Oiartzun y CIT Astigarraga.
   - Finalizar la redacción del proyecto constructivo de la reordenación de las áreas de servicio de la AP8, AP-1 y GI-20. El objetivo es adecuar las áreas de servicio al contexto actual que requiere, entre otros, llevar a cabo la reordenación de las áreas de servicio con el fin de definir la ubicación óptima de las plazas destinadas a la carga de vehículos eléctricos.
     En 2026 comienzan las obras de reordenación de las áreas de servicio de Hernani, Arrasate/Mondragón y Eskoriatza y se licitan las de Itziar (fase I) y Aritzeta.
   - Inicio, en febrero de 2026, de las obras del proyecto constructivo de un Centro Integral de Transporte en Astigarraga Norte, sentido Bilbao, cuyo plazo de ejecución es de 30 meses.

<u>CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº3 (CED3)</u>

1) Finalizar de redactar el proyecto de lazo de conexión directa entre la A-15 y la N-I en Bazkardo (Andoain).

2) Finalizar de ejecutar el proyecto de adecuación del sistema de contención y pantallas acústicas del puente sobre el rio Oria en el PK 450 de la carretera N-I en Lasarte-Oria. El proyecto mejora el sistema de contención a la vez que se instalan pantallas acústicas.

B) Errepideen ustiapena:

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

AP-8/AP-1

2026ko urtarriletik abuztura, 2025eko aldi berarekin alderatuta, ez da aldatu erregistratutako ibilgailu/kilometro kopurua. Tarifen urteko igoera dela eta (+% 2,80 2026an), 2025arekin alderatuta, urtarriletik abuztura bitarteko diru-sarrera gordinak % 2,94 handiagoak izan dira. 2026ko aurrekontuan jasotako zenbatespenarekin alderatuta, 2026ko urtarriletik abuztura, +% 1,53 ibilgailu erregistratu dira kilometro bakoitzeko, eta diru-sarrera gordinak aurreikusitakoak baino % 0,96 handiagoak izan dira.

Europako Parlamentuaren eta Europar Batasuneko Kontseiluaren Zuzentarauaren ildotik, BIDEGIk deskontu-plan hau du indarrean:

- Ibilgailu arinak, ibilgailua jarduera ekonomikoa garatzeko garraiobide gisa erabiltzen ez dutenak. Eskubidea dute egiten duten bidaia-kopuruaren araberako deskontu progresiboa aplikatzeko, baita joan-etorrikoa eta hileko-muga ere.
- Ibilgailu arinak eta astunak, euren jarduera ekonomikoan ibilgailua garraiobide gisa erabiltzen dutenak. Eskubidea dute deskontu progresiboa aplikatzeko egiten duten bidaia-kopuruaren arabera:
  - % 10eko deskontua: hilabete natural bakoitzeko hogeita batgarrenaren eta berrogeita hamargarrenaren arteko bidaiei.
  - % 13ko deskontua: hilabete natural bakoitzeko berrogeita hamaikagarren bidaiatik aurrerakoei.

Deskribatutako deskontuez gain, kanonaren zenbatekoa murrizten da honako kasu hauetan:

- Salgaiak errepidez garraiatzeko soilik diren eta 3,5 tonatik gorako baimendutako gehieneko masa duten ibilgailuentzat; kanonaren zenbatekoak ibilgailuaren EURO emisio motaren arabera bereizten dira, hurrengo taularen arabera:

B) Explotación de las carreteras:

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED1)

AP-8/AP-1

De enero a agosto de 2026, comparando con el mismo periodo de 2025, no ha variado el número de vehículos/kilómetro registrado. Debido al incremento anual de las tarifas (+2,80% en 2026), respecto a 2025, los ingresos brutos de enero a agosto han sido 2,94% superiores. Respecto a la estimación recogida en el presupuesto de 2026, de enero a agosto de 2026, se han registrado un +1,53% de vehículos/kilómetro y los ingresos brutos han sido un 0,96% superiores a los previstos.

En línea con la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, BIDEGI tiene en vigor el siguiente plan de descuentos:

- Vehículos ligeros que no hacen uso del vehículo como medio de transporte para desarrollar su actividad económica. Tienen derecho a que se les aplique el descuento progresivo en función del número de viajes que realicen, el de ida y vuelta y el de límite mensual.
- Vehículos ligeros y pesados que utilicen el vehículo como medio de transporte para desarrollar su actividad económica. Tienen derecho a que se les aplique un descuento progresivo en función del número de viajes que realicen:
  - Descuento del 10%: a los viajes comprendidos entre el vigésimo primero y el quincuagésimo de cada mes.
  - Descuento del 13%: a todos los viajes a partir del quincuagésimo primero de cada mes.

Además de los descuentos descritos, se reduce la cuantía del canon en los siguientes casos:

- Vehículos utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas; las cuantías del canon se diferencian en función de la clase por emisiones EURO del vehículo, conforme a la siguiente tabla:

	EURO EMISIO MOTAREN ARABERA	%
I.Taldea	Ibilgailu elektrikoak, hibridoak eta gas bidez propultsatutakoak (TZNren sailkapeneko O eta ECO etiketak)	75
II.Taldea	EURO 6 ibilgailu astunak (595/2009 Erregelamendua)	80
III.Taldea	EURO 5 ibilgailu astunak (2005/55/EE Zuzentaraua, 1999/96/EE Zuzentaraua eta 2005/78/EE Zuzentaraua)	85
IV.Taldea	Gainerako ibilgailuak	100

Ordaindu beharreko zenbatekoa honela kalkulatzen da: aurreko taulan zehaztutako ehunekoak bider ibilgailu astunen bi kategoriei aplikatu beharreko kanonaren zenbatekoak (BEZa barne).

- Autobus eta autokarren kanona murriztea: kanonaren zenbatekoa % 50 murrizten da astunak I eta astunak II ibilgailuentzat indarrean daudenekin alderatuta.

2026ko urtarriletik abuztura, 2026ko aurrekontuan aldi bererako goitik esleitutako zenbatespenarekin alderatuta, termino ekonomikoetan, -% 13,10 izan dira guztira emandako deskontuak eta aplikatutako kanonaren murrizketak.

Ondorioz, 2026ko urtarriletik abuztura kontabilizatutako diru-sarrera garbiak 2026ko aurrekontuan aldi horretarako aurreikusitakoak baino % 4,33 handiagoak izan dira.

Diru-sarrera garbiak esaten diegu deskontu-planari atxikitako erabiltzaileei deskontuak eta kanonaren murrizketak aplikatu ondoren lortutako diru-sarrera guztiei.

Litekeena da deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua areagotzea —oinarri hartuta deskontuak aplika dakizkiekeen ibilgailuen kopurua, autobusen eta autokarren maiztasuna

	CATEGORÍA EURO	%
Grupo I	Vehículos eléctricos, híbridos y propulsados por gas (etiquetas O y ECO de la clasificación de la DGT)	75
Grupo II	Vehículos pesados EURO 6 (Reglamento 595/2009)	80
Grupo III	Vehículos pesados EURO 5 (Directiva 2005/55/CE, Directiva 1999/96/CE y Directiva 2005/78/CE)	85
Grupo IV	Resto de vehículos	100

El importe a abonar es el resultante de multiplicar los porcentajes definidos en la tabla precedente por las cuantías del canon (IVA incluido) aplicables a las dos categorías de vehículos pesados.

- Reducción del canon para autobuses y autocares: se reduce la cuantía del canon en un 50 % respecto a las vigentes para los vehículos pesados I y pesados II.

De enero a agosto de 2026, respecto a la estimación consignada al alza para el mismo periodo en el presupuesto de 2026, el total de los descuentos concedidos y reducciones del canon aplicados han variado, en términos económicos, en un -13,10%.

En consecuencia, los ingresos netos contabilizados de enero a agosto de 2026 han sido un 4,33% superiores a los previstos en el presupuesto de 2026 para el mismo periodo.

Denominamos ingresos netos al total de ingresos una vez aplicado los descuentos y reducciones del canon a los usuarios adheridos al plan de descuentos.

Es probable que el impacto de los descuentos y de las reducciones del canon vaya creciendo —en base al número de vehículos susceptibles de aplicarles los descuentos, al aumento

pixkanaka handitzea eta ibilgailu astunen flota etengabe berritzea─.

2026ko ekitaldia ixteari begira, urteko lehenengo zortzi hilabeteetan trafikoaren portaera eta deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua kontuan hartuta, 2026ko ekitaldiaren itxierak diru-sarrera garbietan +% 4,20 inguru islatuko duela espero da, 2026ko aurrekontua egiteko unean kalkulatutako zenbatekoarekin alderatuta, eta +% 1,77 inguru 2025arekin alderatuta.

AP-636

Urtarrilaren 18an abian jarri zen gaitasun handiko AP-636 (Beasain-Bergara) errepideko kobrantza-sistema. 2026ko urtarriletik abuztura, 2025eko aldi berarekin alderatuta, +% 2,63 ibilgailu erregistratu dira kilometro bakoitzeko, eta tarifen urteko igoeraren ondorioz (+% 2,80 2026an), urtarriletik abuztura arteko diru-sarrera gordinak % 5,18 handiagoak izan dira. 2026ko aurrekontuan jasotako zenbatespenarekin alderatuta, 2026ko urtarriletik abuztura arteko aldian, +% 2,67 ibilgailu erregistratu dira kilometro bakoitzeko, eta diru-sarrera gordinak aurreikusitakoak baino % 3,79 handiagoak izan dira.

Deskontu-plana berdina da gaitasun handiko AP-636 eta AP-8 eta AP-1 errepide-sarerako. 2026ko urtarriletik abuztura, 2026ko aurrekontuan aldi bererako goitik esleitutako zenbatespenarekin alderatuta, termino ekonomikoetan, -% 4,25 izan dira guztira emandako deskontuak eta aplikatutako kanonaren murrizketak.

Ondorioz, 2026ko urtarriletik abuztura kontabilizatutako diru-sarrera garbiak 2026ko aurrekontuan aldi horretarako aurreikusitakoak baino % 7,01 handiagoak izan dira.

Diru-sarrera garbiak esaten diegu deskontu-planari atxikitako erabiltzaileei deskontuak eta kanonaren murrizketak aplikatu ondoren lortutako diru-sarrera guztiei.
AP-8/AP-1 gaitasun handiko errepide-sarean bezala, litekeena da deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua areagotzea ─oinarri hartuta deskontuak aplika dakizkiekeen ibilgailuen kopurua, autobusen eta autokarren maiztasun progresivo de frecuencia de autobuses y autocares, y a la renovación continua de la flota de vehículos pesados─.

De cara al cierre del ejercicio 2026, en consideración del comportamiento del tráfico y del impacto de los descuentos y de las reducciones del canon en los primeros ocho meses del año, se espera que el cierre de ejercicio de 2026 refleje en torno a un +4,20% en ingresos netos respecto al importe estimado en el momento de elaboración del presupuesto de 2026 y a un +1,77% respecto 2025.

AP-636

El 18 de enero de 2022 se inició el cobro de la vía de alta capacidad AP-636 (Beasain-Bergara). De enero a agosto de 2026, comparando con el mismo periodo de 2025, se han registrado un +2,63% de vehículos/kilómetro, y debido al incremento anual de las tarifas (+2,80% en 2026), respecto a 2025, los ingresos brutos de enero a agosto han sido 5,18% superiores. Respecto a la estimación recogida en el presupuesto de 2026, de enero a agosto de 2026, se han registrado un +2,67% de vehículos/kilómetro y los ingresos brutos han sido un 3,79% superiores a los previstos.

El plan de descuentos es el mismo para la red de las vías de alta capacidad AP-636, AP-8 y AP-1. De enero a agosto de 2026, respecto a la estimación consignada al alza para el mismo periodo en el presupuesto de 2026, el total de los descuentos concedidos y reducciones del canon aplicados han variado, en términos económicos, en un -4,25%.

En consecuencia, los ingresos netos contabilizados de enero a agosto de 2026 han sido un 7,01% superiores a los previstos en el presupuesto de 2026 para el mismo periodo.

Denominamos ingresos netos al total de ingresos una vez aplicado los descuentos y reducciones del canon a los usuarios adheridos al plan de descuentos.
Al igual que en la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1, es probable que el impacto de los descuentos y de las reducciones del canon vaya creciendo ─en base al número de vehículos susceptibles de aplicarles los descuentos, al aumento

pixkanaka handitzea eta ibilgailu astunen flota etengabe berritzea─.

2026ko ekitaldia ixteari begira, urteko lehenengo zortzi hilabeteetan trafikoaren portaera eta deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua kontuan hartuta, 2026ko ekitaldiaren itxierak diru-sarrera garbietan +% 5,61 inguru islatuko duela espero da, 2026ko aurrekontua egiteko unean kalkulatutako zenbatekoarekin alderatuta, eta +% 2,99 inguru 2025arekin alderatuta.

C) Zerbitzuguneen ustiapena:

Urtarriletik abuztura, AP-8 eta AP-1 errepideetako zerbitzuguneetan erregai-litroen salmenta +% 22,32koa izan da 2025eko aldi berarekin alderatuta. Hala ere, haiek ustiatzeko eta mantentzeko emakidatik datozen diru-sarreren % 90 kanon finkotik datorrenez, urtarriletik abuztura bitartean lortutako diru-sarrerak +% 3,29 izan dira 2026ko aurrekontuan jasotako aurreikuspenarekin alderatuta.

Garraio Zentro Integrala ustiatzeko emakidari dagokionez, emakidadunak 2026an ordainduko duen emakida-kanona 751.000 eurokoa izango da.

Bestalde, Arabako Lurralde Historikoan AP-1 autobidea kudeatzen duen enpresa publikoak (ARABAKO BIDEAK SA) hilero zenbateko finko bat ordaintzen dio BIDEGIri, BIDEGIk, operadoraren bidez, Arabako lurraldean AP-1 autobideko tunelak mantentzeko ematen duen zerbitzuagatik. 2026ko zenbatekoa, guztira, 489.11,67 eurokoa da.

GARAPENERAKO BERARIAZKO 3. HITZARMENA (3GBH)

GFAren Diputatuen Kontseiluak 2023ko urtarrilaren 17ko bilkuran hartutako erabakiaren arabera, BIDEGI bidesariak kobratzen hasi zen 2023ko urtarrilaren 23an, 2021eko abenduaren 3ko 5/2021 Foru Arauan ezarritakoaren arabera. Arau horrek Gipuzkoako A-15 eta N-I errepideetan salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunek errepidea erabiltzeagatik ordaindu beharreko kanona ezartzen du.

progresivo de frecuencia de autobuses y autocares, y a la renovación continua de la flota de vehículos pesados─.

De cara al cierre del ejercicio 2026, en consideración del comportamiento del tráfico y del impacto de los descuentos y de las reducciones del canon en los primeros ocho meses del año, se espera que el cierre de ejercicio de 2026 refleje en torno a un +5,61% en ingresos netos respecto al importe estimado en el momento de elaboración del presupuesto de 2026 y a un +2,99% respecto 2025.

C) Explotación de las Áreas de Servicio:

De enero a agosto, la venta de litros de combustible en las áreas de servicio de la AP-8 y AP-1 ha variado en un +22,32% respecto al mismo período de 2025. Como el 90% de los ingresos provenientes de la concesión para su explotación y mantenimiento proviene del canon fijo, los ingresos obtenidos de enero a agosto han sido un +3,29% respecto a la previsión recogida para el mismo periodo en el presupuesto de 2026.

Respecto a la concesión para la explotación del Centro Integral de Transporte, el canon concesional que abonará la concesionaria en 2026 asciende a 751.000 euros.

Por otro lado, la empresa pública que gestiona la AP-1 en el territorio histórico de Álava (VÍAS DE ÁLAVA SA) abona mensualmente un importe fijo por el servicio que le presta BIDEGI, a través de la operadora, para el mantenimiento de los túneles de la AP-1 en territorio alavés. El importe total de 2026 asciende a 489.11,67 euros.

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº3 (CED3)

En virtud del acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Foral de la DFG en su sesión 17 de enero de 2023, el 23 de enero de 2023 BIDEGI comenzó a cobrar peajes según lo establecido en 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.

2026ko urtarriletik abuztura, 2025eko aldi berarekin alderatuta, -% 2,42 ibilgailu erregistratu dira kilometro bakoitzeko. 2026an, 2023ko ekitaldirako onartutako tarifa berak mantentzen dira. 2026ko urtarriletik abuztura arteko diru-sarrera gordinen aldakuntza, 2025eko aldi beraren aldean, -% 1,71koa izan da. 2026ko aurrekontuan jasotako zenbatespenarekin alderatuta, 2026ko urtarriletik abuztura bitarte, -% 2,14 ibilgailu erregistratu dira kilometro bakoitzeko, eta diru-sarrera gordinak -% 1,51 izan dira aurreikusitakoekiko.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, N-I eta A-15 gaitasun handiko errepide-saretik zirkulatzen duten salgaiak garraiatzeko ibilgailuei dagokienez, BIDEGIk indarrean duen deskontu-plana honako hau da:

- Deskontu progresiboa aplikatzeko eskubidea dute egiten duten bidaia-kopuruaren arabera:
  - % 10eko deskontua: hilabete natural bakoitzeko hogeita batgarrenaren eta berrogeita hamargarrenaren arteko bidaiei.
  - % 13ko deskontua: hilabete natural bakoitzeko berrogeita hamaikagarren bidaiatik aurrerakoei.

Deskribatutako deskontuez gain, kanonaren zenbatekoa murrizten da honako kasu hauetan:

- Salgaiak errepidez garraiatzeko soilik diren eta 3,5 tonatik gorako baimendutako gehieneko masa duten ibilgailuentzat; kanonaren zenbatekoak ibilgailuaren EURO emisio motaren arabera bereizten dira, hurrengo taularen arabera:

	EURO EMISIO MOTAREN ARABERA	%
I.Taldea	Ibilgailu elektrikoak, hibridoak eta gas bidez propultsatutakoak (TZNren sailkapeneko O eta ECO etiketak)	75
II.Taldea	EURO 6 ibilgailu astunak (595/2009 Erregelamendua)	80

De enero a agosto de 2026, comparando con el mismo periodo de 2025, se han registrado un -2,42% de vehículos/kilómetro. En 2026, se mantienen las mismas tarifas aprobadas para el ejercicio 2023. La variación de los ingresos brutos de enero a agosto de 2026, respecto al mismo periodo de 2025, ha sido de -1,71%. Al comparar con la estimación recogida en el presupuesto de 2026, de enero a agosto de 2026, se han registrado un -2,14% de vehículos/kilómetro y los ingresos brutos han sido de -1,51% respecto a los previstos.

El plan de descuentos que tiene en vigor BIDEGI para los vehículos de transporte de mercancías que circulan por la red de las vías de alta capacidad N-I y A-15, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa es el siguiente:

- Tienen derecho a que se les aplique un descuento progresivo en función del número de viajes que realicen:
  - Descuento del 10%: a los viajes comprendidos entre el vigésimo primero y el quincuagésimo de cada mes.
  - Descuento del 13%: a todos los viajes a partir del quincuagésimo primero de cada mes.

Además de los descuentos descritos, se reduce la cuantía del canon en los siguientes casos:

- Vehículos utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas; las cuantías del canon se diferencian en función de la clase por emisiones EURO del vehículo, conforme a la siguiente tabla:

	CATEGORÍA EURO	%
Grupo I	Vehículos eléctricos, híbridos y propulsados por gas (etiquetas O y ECO de la clasificación de la DGT)	75
Grupo II	Vehículos pesados EURO 6 (Reglamento 595/2009)	80

III.Taldea	EURO 5 ibilgailu astunak (2005/55/EE Zuzentaraua, 1999/96/EE Zuzentaraua eta 2005/78/EE Zuzentaraua)	85
IV.Taldea	Gainerako ibilgailuak	100

Ordaindu beharreko zenbatekoa honela kalkulatzen da: aurreko taulan zehaztutako ehunekoak bider ibilgailu astunen bi kategoriei aplikatu beharreko kanonaren zenbatekoak (BEZa barne).

2026ko urtarriletik abuztura, 2026ko aurrekontuan aldi bererako goitik esleitutako zenbatespenarekin alderatuta, termino ekonomikoetan, -% 39,25 izan dira guztira emandako deskontuak eta aplikatutako kanonaren murrizketak.

Ondorioz, 2026ko urtarriletik abuztura kontabilizatutako diru-sarrera garbiak 2026ko aurrekontuan aldi horretarako aurreikusitakoak baino % 3,15 handiagoak izan dira.

Diru-sarrera garbiak esaten diegu deskontu-planari atxikitako erabiltzaileei deskontuak eta kanonaren murrizketak aplikatu ondoren lortutako diru-sarrera guztiei.

AP-8/AP-1/AP-636 gaitasun handiko errepide-sarean bezala, litekeena da deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua areagotzea —oinarri hartuta deskontuak aplika dakizkiekeen ibilgailuen kopurua eta ibilgailu astunen flota etengabe berritzea—.

2026ko ekitaldia ixteari begira, urteko lehenengo zortzi hilabeteetan trafikoaren portaera eta deskontuen eta kanonaren murrizketen inpaktua kontuan hartuta, 2026ko ekitaldiaren itxierak diru-sarrera garbietan +% 0,76 inguru islatuko duela espero da, 2026ko aurrekontua egiteko unean kalkulatutako zenbatekoarekin alderatuta, eta -% 3,39 inguru 2025arekin alderatuta.

Grupo III	Vehículos pesados EURO 5 (Directiva 2005/55/CE, Directiva 1999/96/CE y Directiva 2005/78/CE)	85
Grupo IV	Resto de vehículos	100

El importe a abonar es el resultante de multiplicar los porcentajes definidos en la tabla precedente por las cuantías del canon (IVA incluido) aplicables a las dos categorías de vehículos pesados.

De enero a agosto de 2026, respecto a la estimación consignada al alza para el mismo periodo en el presupuesto de 2026, el total de los descuentos concedidos y las reducciones del canon aplicados han variado, en términos económicos, en un -39,25%.

En consecuencia, los ingresos netos contabilizados de enero a agosto de 2026 han sido un 3,15% superiores a los previstos en el presupuesto de 2026 para el mismo periodo.

Denominamos ingresos netos al total de ingresos una vez aplicado los descuentos y reducciones del canon a los usuarios adheridos al plan de descuentos.

Al igual que en la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1/AP-636, es previsible que el impacto de los descuentos y de las reducciones del canon vaya creciendo —en base al número de vehículos susceptibles de aplicarles los descuentos y a la renovación continua de la flota de vehículos pesados—.

De cara al cierre del ejercicio 2026, en consideración del comportamiento del tráfico y del impacto de los descuentos y de las reducciones del canon en los primeros ocho meses del año, se espera que el cierre de ejercicio de 2026 refleje en torno a un +0,76% en ingresos netos respecto al importe estimado en el momento de elaboración del presupuesto de 2026 y a un -3,39% respecto 2025.

D) Finantza-arloa:

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

Sozietateak finantza-betebeharrak betetzen ditu, nahitaezko interesak eta amortizazioak ordaintzeari eta erreserba-kontuak zuzkitzeari dagokienez.

Zorraren Zerbitzuaren gaineko Estaldura Ratioa, 2025eko uztailaren 1etik 2026ko ekainaren 30era arteko aldian, 2,19 izan da. Aurreikusten da 2026ko ekitaldikoa 2,12 izatea.

Diputatuen Kontseiluak 2024ko urriaren 22an hartutako erabakia betez, 2026ko maiatzaren 26an egindako Akziodunen Batzar Orokorrean, akziodun bakarrari 8 milioi euroko dibidendua banatzea erabaki zuten, 2025eko ekitaldiko emaitzaren kargura, mugikortasun iraunkorreko politiketarako.

D) Área financiera:

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED1)

La Sociedad cumple con las obligaciones financieras en cuanto al pago de intereses y amortizaciones obligatorias y dotación de las cuentas de reserva.

La Ratio de Cobertura al Servicio de la Deuda del periodo entre el 1 de julio de 2025 y 30 de junio de 2026 ha sido 2,19. Se prevé que la del ejercicio 2026 sea 2,12.

En cumplimiento del acuerdo de 22 de octubre de 2024 del Consejo de Gobierno Foral, en la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada con carácter universal el día 26 de mayo de 2026, adoptaron el acuerdo de proceder al reparto al accionista único de un dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2025, por importe de 8 millones de euros, para políticas de movilidad sostenible.

2027rako POLITIKA OROKORRAK

BERRINBERTSIOEN POLITIKA

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

"2023-2027 Berrinbertsioetarako Bosturteko Planaren" esparruan, eta azpiegiturak kontserbatzeko eta hobetzeko beharrei erantzunez, 2027ko ekitaldirako aurreikusitako inbertsioak honako programa eta jarduera hauen bidez egituratzen dira:

1) Bide-zorua:
   - BIDEGIk kudeatzen duen gaitasun handiko errepide-sarean (AP-8, AP-636, AP-1 eta GI-20) zorua birgaitzeko jarduketekin jarraitzea, bide-zorua kontserbatzeko eta birgaitzeko indarrean dauden kontratuen esparruan, bide-azpiegituraren segurtasun-, funtzionaltasun- eta kontserbazio-baldintza egokiei eusteko helburuarekin.

POLÍTICAS GENERALES PARA EL 2027

POLÍTICA DE REINVERSIONES

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED1)

En el marco del “Plan Quinquenal de Reinversiones 2023-2027”, y atendiendo a las necesidades de conservación y mejora de las infraestructuras, las inversiones previstas para el ejercicio 2027 se articulan a través de los siguientes programas y actuaciones:

1) Firmes:
   - Continuación de las actuaciones de rehabilitación del firme en la red de vías de alta capacidad gestionada por BIDEGI (AP-8, AP-636, AP-1 y GI-20), en el marco de los contratos vigentes de conservación extraordinaria y rehabilitación de pavimentos, con el objetivo de mantener las adecuadas condiciones de seguridad, funcionalidad y conservación de la infraestructura viaria.

2) Arrisku geoteknikoak kudeatzeko programa:
   - BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sareko ezponden eta lubeten aldizkako azterketa geoteknikoko lanekin jarraitzea, txosten teknikoak, azterlanak eta proiektuak egitea barne, bai eta AP-8, AP-1, AP-636 eta GI-20 korridoreetan beharrezkoak diren jarduketa zuzentzaileak gauzatzea ere, 2027ko abuzturako aurreikusitako laguntza teknikoko kontratua amaitu arte. Halaber, aurreikusten da laguntza teknikorako kontratu berria lizitatzea.

   - BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sareko ezpondak egonkortzeko proiektuak lizitatzea eta gauzatzen hastea.

3) Tunelak ((egitura eta instalazioak):

   - AP-1eko Isuskitzako tuneleko IS8, IS9 eta IS10 ebakuazio-galeriak konpontzeko lanak amaitzea.
   - BIDEGIren errepide-sareko tunelak kudeatzeko laguntza teknikoko kontratuaren hasiera. Lehenengo urtean, hasierako diagnostikoa egingo da, tunelen gaineko jarduketei lehentasuna emango zaie, eta etorkizuneko esku-hartzeak definitzeko behar diren ikuskapenak eta azterlanak egingo dira.

4) Egiturak:
   - BIDEGIk kudeatzen duen errepide-sarearen egiturak kudeatzeko laguntza teknikoaren kontratua gauzatzea.
   - AP-1 eta AP-8ak lotzeko adarrean Maltzagako biaduktua konpontzeko proiektuko obrak amaitzea, bai eta, Lasarte-Orian, AP-8/AP-1 autobideen eta N-1 errepidearen arteko N-I (Hegoaldea) – Bigarren Ingurabidea (Ekialdea) adarreko zubibidearen 14. baoa konpontzeko proiektuari dagozkion obrak ere.
   - "53+175 KPan AP-8aren gaineko N-634 gaineko pasabidea ordezkatzea" proiektua idaztea.
   - AP-8ko 35+300 KPan Orioko biaduktua konpontzeko proiektuaren eta Ipuruako (Eibar) biaduktuaren erreparazio-proiektuaren lizitazioa eta obren hasiera.

2) Programa de gestión de riesgos geotécnicos:
   - Continuación de los trabajos de revisión geotécnica periódica de taludes y terraplenes de la red de carreteras gestionada por BIDEGI, incluyendo la elaboración de informes técnicos, estudios y proyectos, así como la ejecución de las actuaciones correctoras necesarias en los corredores AP-8, AP-1, AP-636 y GI-20, hasta la finalización del contrato de asistencia técnica prevista para agosto de 2027. Asimismo, se prevé licitar el nuevo contrato de asistencia técnica.
   - Licitación y comienzo de ejecución de los proyectos de estabilización de diversos taludes en la red de carreteras gestionada por BIDEGI.

3) Túneles (estructura e instalaciones):

   - Finalizar las obras para reparar las galerías de evacuación IS8, IS9 e IS10 del túnel de Isuskitza en la AP-1.
   - Inicio del contrato de asistencia técnica para la gestión de los túneles de la red de carreteras de BIDEGI. Durante el primer año se llevará a cabo el diagnóstico inicial y la priorización de actuaciones sobre los distintos túneles, así como la ejecución de las inspecciones y estudios necesarios para la definición de futuras intervenciones.

4) Estructuras:
   - Ejecución del contrato de asistencia técnica para la gestión de las estructuras de la red de carreteras gestionada por BIDEGI.
   - Finalizar las obras del proyecto de reparación del viaducto de Maltzaga en el ramal de conexión de la AP-1 y la AP-8, así como las obras del proyecto de reparación del vano 14 del viaducto del ramal N-I (Sur)- Segundo Cinturón (Este) entre la N-I y la AP-1/AP-8, en Lasarte-Oria.
   - Redacción del proyecto “Sustitución del paso superior N-634 sobre la AP-8 en el PK 53+175”.
   - Licitación e inicio de las obras del proyecto de reparación del viaducto de Orio en el PK 35+300 de la AP-8 y del proyecto reparación del viaducto de Ipurua (Eibar).

5) Bide-segurtasuna:
   - BIDEGIren errepide-sareko bide-segurtasunaren kudeaketa integraturako zerbitzuak emateko kontratuan jasotako lanekin jarraitzea.
   - BIDEGI errepide-sareko AP-8, AP-1 eta GI-20 errepideen lotuneetan bide-segurtasuna hobetzeko proiektuko lanak amaitzea (3. separata), eta 1. separatakoak egitea.
   - Zarauzko lotunean BIDEGIren instalazioetarako bide-sarbideak egokitzeko proiektua gauzatzea.
   - Gaitasun handiko AP-8/AP-1 errepide-sareko ibilbidea hobeto identifikatzeko bide-karakterizaziorako obrak amaitzea.
   - Errenteria eta Oiartzun artean, AP-8aren eta GI-20aren arteko bidegurutzearen egitura birgaitzeko eta egokitzeko eraikuntza-proiektuaren obrak amaitzea, pantaila akustikoak barne hartzen dituena (11+670 eta 11+910 KP) eta enbor eta adarretako egiturak birgaitzea.
   - Autobidearekiko loturak hobetzeko jarduketak, errepide-sarearekiko eta hiri-bilbadurekiko iragazkortasuna hobetzeko.

6) Ingurumena:
   - AP-8an eta GI-20an BIDEGIk kudeatutako zeharkako drainatze-obrak birgaitzeko eraikuntza-proiektuaren 1. separatan jasotako obrak amaitzea (II. fasea), eta 2. separatakoak egitea (II. fasea).
   - Irun, Orio eta Mendaro ingurukoei dagozkien Zarataren Aurkako Ekintza Planaren 4. fasean jasotako babes akustikoko neurriak eraikitzeko proiektuak gauzatzen hastea.

7) Kobrantza kudeatzeko sistemak:
   - Elgoibarko, Zumaiako eta Eskoriatzako kobrantza-guneak berritzeko proiektuko obrak amaitzea.
   - Eibarko kobrantza-gunea berritzeko proiektuko obrak lizitatu eta hastea.
   - Monitorizazioko eta urruneko eragiketako software bateratuaren proiektuko lanak lizitatu eta hastea; aurreikusten da 2029rako amaitzea.

5) Seguridad vial:
   - Continuar con las labores recogidas en el contrato de prestación de servicios para la gestión integrada de la seguridad vial de la red de carreteras de BIDEGI.
   - Finalizar los trabajos del proyecto de mejora de la seguridad vial en los enlaces de la AP-8, AP-1, y GI-20 de la red de carreteras de BIDEGI, separata nº3, así como ejecutar las de la separata nº1.
   - Ejecutar el proyecto de adecuación de los accesos viarios a las instalaciones de BIDEGI en el enlace de Zarautz.
   - Finalizar las obras de caracterización viaria para mejorar la identificación del recorrido en la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1.
   - Finalizar las obras del proyecto constructivo para la rehabilitación estructural y adecuación de la bifurcación de la AP-8 y GI-20 entre Errenteria y Oiartzun que integra pantallas acústicas (PK 11+670 a 11+910) y rehabilitación de estructuras en tronco y ramales.
   - Actuaciones de mejoras en conexiones a la autopista para mejora de permeabilidad con la red de carreteras y entramados urbanos.

6) Medio ambiente:
   - Finalizar las obras comprendidas en la separata nº1 del proyecto de construcción para la rehabilitación de varias obras de drenaje transversal en la AP-8 y GI-20 gestionadas por BIDEGI (fase II), así como ejecutar las de la separata nº2 (fase II).
   - Inicio de la ejecución de los proyectos constructivos de medidas de protección acústica incluidos en la 4ª fase del Plan de Acción frente al Ruido correspondientes a las zonas de Irun, Orio y Mendaro.

7) Sistemas para gestión de cobro:
   - Finalizar las obras del proyecto de renovación de las áreas de cobro de Elgoibar, Zumaia y Eskoriatza.
   - Licitar e iniciar las obras del proyecto de renovación del área de cobro de Eibar.
   - Licitar e iniciar las labores del proyecto de software unificado de monitorización y operación remota, prevista su finalización para 2029.

- Lizitazioa egitea, batetik, free-flow sistema berritzeko, 2017an ezarritako lehen instalazioak zaharkituta geratu direlako, eta, bestetik, backoffice eta free-flow DPZen IT azpiegitura berritzeko. Hori guztia AP-8/AP-1 eta AP-636 errepideen kobrantza-sistemari dagokion zatiagatik.

8) ITS instalazioak:
   - CCTV analogikotik IP sistemara aldatzeko eta BIDEGIk kudeatzen dituen AP-1, AP-8 eta AP-636 errepideetako komunikazio-sarea berritzeko lanak amaitzea.
   - AP-8ko kontrol-zentroko softwarea sistema ireki batean oinarritutako software moderno batera migratzeko proiektua gauzatzen hastea.
   - AP-1/AP-8 tuneletarako irratiko, megafoniako eta SOS zutoinetako komunikazio-segurtasuneko sistema berritzeko lizitazioa egitea.

9) Jarduketa bereziak – kontingentziak:
   - AP-8an, 1+640 eta 0+000 KPen artean, Irungo udalerrian, Behobiarako noranzkoan, hirugarren erreia zabaltzeko eraikuntza-proiektuari dagokionez, 2027an proiektuaren administrazio-izapideak egiten jarraituko da eta desjabetzeak kudeatzen. Era berean, Enagás Transporte del Norte eta Red Eléctrica-ren eraginpeko zerbitzuak berrezartzeko proiektuak gauzatzen hastea aurreikusten da, beharrezko lursailak eskuratu ondoren.

   - Hernaniko, Arrasateko eta Eskoriatzako zerbitzuguneak berrantolatzeko lanak amaitzea, Itziarko (I. fasea) eta Aritzetako zerbitzuguneei dagozkienak egitea, Oiartzungoak hastea eta Itziarko zerbitzugunekoak (II. fasea) lizitatzea.
   - Astigarraga Iparraldean, Bilborako noranzkoan, Garraio Zentro Integral bat eraikitzeko proiektuko obrekin jarraitzea. Lanak 2028an amaituko dituzte.
   - Gaitasun handiko errepide-sarea hobetzeko proiektuen jarduera osagarriak.

- Licitar los trabajos para iniciar, por un lado, la renovación del sistema de free-flow por obsolescencia de las primeras instalaciones implementadas en año 2017, y, por otro lado, la renovación de la infraestructura IT de los CPD's de backoffice y free-flow. Todo ello por la parte que corresponde al sistema de cobro de la AP-8/AP-1 y AP-636.

8) Instalaciones ITS:
   - Finalizar los trabajos para cambiar el sistema de CCTV analógico a IP y renovar la red de comunicaciones de las carreteras AP-1, AP-8 y AP-636 gestionadas por BIDEGI.
   - Iniciar la ejecución del proyecto para migrar el software del centro de control de la AP-8 a un software moderno y basado en un sistema abierto.
   - Licitar la renovación del sistema de seguridad comunicación de radio, megafonía y postes SOS para los túneles AP-1/AP-8.

9) Actuaciones especiales – contingencias:
   - En relación con el proyecto constructivo para la ampliación del tercer carril en la AP-8 entre los PK 1+640 y 0+000, sentido Behobia, en el término municipal de Irun, durante 2027 se continuará con la tramitación administrativa del proyecto y la gestión de las expropiaciones. Asimismo, se prevé iniciar la ejecución de los proyectos de reposición de los servicios afectados de Enagás Transporte del Norte y Red Eléctrica, una vez se disponga de los terrenos necesarios.
   - Finalizar las obras de reordenación de las áreas de servicio de Hernani, Arrasate/Mondragón y Eskoriatza, ejecutar las de Itziar (fase I) y Aritzeta, comenzar las de Oiartzun y licitar las del área de servicio de Itziar (fase II).
   - Continuar con las obras del proyecto constructivo de un Centro Integral de Transporte en Astigarraga Norte, sentido Bilbao. Finalizarán las obras en 2028.
   - Actuaciones complementarias a los proyectos de mejora de la red de vías de alta capacidad.

GARAPENERAKO BERARIAZKO 3. HITZARMENA (3GBH)

1) Bazkardon (Andoain) A-15 eta N-I errepideak zuzenean lotzeko begiztaren proiektua gauzatzen hastea. Obra 2027tik 2029ra bitartean egingo da.

2) Lizitazioa egitea, batetik, free-flow sistema berritzeko, 2017an ezarritako lehen instalazioak zaharkituta geratu direlako, eta, bestetik, backoffice eta free-flow DPZen IT azpiegitura berritzeko. Hori guztia N-I/A-15 errepideen kobrantza-sistemari dagokion zatiagatik.

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº3 (CED3)

1) Comenzar a ejecutar el proyecto de lazo de conexión directa entre la A-15 y la N-I en Bazkardo (Andoain). La obra se llevará a cabo entre 2027 y 2029.

2) Licitar los trabajos para iniciar, por un lado, la renovación del sistema de free-flow por obsolescencia de las primeras instalaciones implementadas en año 2017, y, por otro lado, la renovación de la infraestructura IT de los CPD's de backoffice y free-flow. Todo ello por la parte que corresponde al sistema de cobro de la N-I/A-15.

FINANTZA-POLITIKA

Errepideen ustiapena:

GARAPENERAKO BERARIAZKO 1. HITZARMENA (1GBH)

AP-8/AP-1

Gipuzkoako lurralde historikoan, AP-8 eta AP-1 gaitasun handiko errepide-sarea erabiltzeagatiko kanonaren diru-sarrerei dagokienez, aurreikusten da diru-sarrera gordinak % 2,62 inguru handituko direla 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta. Trafikoaren proiekzioari dagokionez, azken urteetako eta uneko ekitaldiko joerari irizpide zuhur bat aplikatzean, 2026rako aurreikusitako itxieraren aldean +% 0,20 ibilgailu kilometro bakoitzeko hurbilketa kontserbadorea da emaitza. +% 2,25ekoa da 2027ko ekitaldirako tarifen igoera-proposamena (ekitaldian KPIaren igoera handia oso azkarra izaten ari denez, GFAk Kreditu Sindikatuko finantza-erakundeekin eta Europako Inbertsio Bankuarekin duen Konpromisoen Kontratuaren estipulazioak ezartzen duen gutxieneko ehunekoa). Deskontuen eta kanona murriztearen ─errepidez salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailu astunei EURO isurien arabera eta autobusei eta autokarrei % 50─ eraginari dagokionez, pixkanaka handitzen joango direla aurreikusita, 2027ko aurrekontuan horretarako esleitutako zenbatekoa 42 milioi eurokoa da (2026ko itxierarako zuhurtziazko aurreikuspena: 39 milioi euro). Horrek dakar diru-

POLÍTICA FINANCIERA

Explotación de las carreteras:

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº1 (CED1)

AP-8/AP-1

En cuanto a los ingresos por canon de utilización de la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1 en el territorio histórico de Gipuzkoa, se prevé que los ingresos brutos aumenten en torno al 2,62% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026. En cuanto a la proyección del tráfico, al aplicar un criterio cauto a la tendencia de los últimos años y del ejercicio en curso, el resultado es una aproximación conservadora de +0,20% de vehículos/kilómetro respecto al cierre previsto para 2026. La propuesta de incremento de tarifas para el ejercicio 2027 es de +2,25% (dada la celeridad de la fuerte subida del IPC en el ejercicio, el porcentaje mínimo que establece la estipulación del Contrato de Compromisos de la DFG con las entidades financieras del Crédito Sindicado y el Banco Europeo de Inversiones). Respecto al impacto de los descuentos, de la reducción del canon en función de la clase por emisiones EURO del vehículo a los vehículos pesados utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y la reducción del 50% a autobuses y autocares, en previsión de que vayan aumentando progresivamente, el importe consignado para ello en el presupuesto de 2027 es de 42

sarrera garbiak +% 1,59 inguru aldatzen direla 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta.

AP-636

AP-636 gaitasun handiko errepideari dagokionez, aurreikusten da diru-sarrera gordinak % 2,55 inguru handituko direla 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta. Proiektatutako trafikoaren hurbilketa kontserbadorea + % 0,14 ibilgailu kilometro bakoitzeko da, 2026rako aurreikusitako itxieraren aldean. 2027. urterako tarifak igotzeko proposamena AP-8 eta AP-1 gaitasun handiko errepide-sareko tarifen bera da, + % 2,25. Deskontuen eta kanona murriztearen ─errepidez salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailu astunei EURO isurien arabera eta autobusei eta autokarrei % 50─ eraginari dagokionez, pixkanaka handitzen joango direla aurreikusita, 2027ko aurrekontuan horretarako esleitutako zenbatekoa 3,7 milioi eurokoa da (2026ko itxierarako zuhurtziazko aurreikuspena: 3,6 milioi euro). Horrek dakar diru-sarrera garbiak +% 2,09 inguru aldatzen direla 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta.

Ustiapeneko beste diru-sarrera batzuk

Zerbitzuguneei dagokienez, horiek ustiatzeko eta mantentzeko emakidetatik datozen diru-sarreren % 90 inguru kanon finkoetatik datozenez, 2026aren aldean, 2027rako kanon horietatik datozen diru-sarreren igoera txiki bat aurreikusten da, +% 1,10. Zehazki, honako hauek dira:

- Oiartzun eta Aritzetako zerbitzuguneak. MOEVE COMMERCIAL SAU da ustiatzeko, kontserbatzeko eta mantentzeko emakidaren enpresa esleipenduna. Urtean 6.523.258,00 euroko zenbateko finkoa ordaintzen dio BIDEGIri.

- Itziarko zerbitzugunea. "ESERGUI-ADENOR E.S. ITZIAR" ABEEa da hura ustiatzeko, kontserbatzeko eta mantentzeko emakidaren esleipenduna. Urtean 1.245.463,55 euroko zenbateko finkoa ordaintzen dio BIDEGIri.

millones de euros (previsión cauta para el cierre de 2026: 39 millones de euros). Ello supone que los ingresos netos varíen en torno a +1,59% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026.

AP-636

En cuanto a la vía de alta capacidad AP-636, se estima que los ingresos brutos aumenten en torno al 2,55% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026. La aproximación conservadora del tráfico proyectado es de +0,14% de vehículos/kilómetro respecto al cierre previsto para 2026. La propuesta de incremento de tarifas para el ejercicio 2026 es la misma que para las tarifas de la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1, +2,25%. Respecto al impacto de los descuentos, de la reducción del canon en función de la clase por emisiones EURO del vehículo a los vehículos pesados utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y la reducción del 50% a autobuses y autocares, en previsión de que vayan aumentando progresivamente, el importe consignado para ello en el presupuesto de 2027 es de 3,7 millones de euros (previsión cauta para el cierre de 2026: 3,6 millones de euros). Ello supone que los ingresos netos varíen en torno a +2,09% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026.

Otros ingresos de explotación

En cuanto a las áreas de servicio, como en torno al 90% de los ingresos provenientes de las concesiones para su explotación y mantenimiento provienen de cánones fijos, respecto a 2026, para 2027 se contempla un breve aumento en los ingresos provenientes de esos cánones, +1,10%. En concreto se trata de:

- Estaciones de servicio de Oiartzun y Aritzeta. MOEVE COMMERCIAL SAU es la empresa adjudicataria de la concesión para su explotación, conservación y mantenimiento. Abona anualmente a BIDEGI un importe fijo anual de 6.523.258,00 euros.

- Estación de servicio de Itziar. UTE “ESERGUI-ADENOR E.S. ITZIAR” es la adjudicataria de la concesión para su explotación, conservación y mantenimiento. Abona anualmente a BIDEGI un importe fijo anual de 1.245.463,55 euros.

- Hernani, Arrasate eta Eskoriatzako zerbitzuguneak. Gaur egun REPSOL SOLUCIONES ENERGÉTICAS SA enpresak ustiatzen ditu. Urteko emakida-kanonaren zati bat finkoa da (kanon osoaren % 55 inguru), eta zati aldakorra kalkulatzen da urtean saltzen duen litro bakoitzeko tarifa finkoa aplikatuta. Zati finkoa eta litroko tarifa finkoa aurreko ekitaldiko abuztuko KPIaren urteko aldakuntzaren arabera eguneratzen dira. 2026an, aldakuntza +% 4,50ekoa izan da (Euskal Autonomia Erkidegoko KPI ofizialaren urteko aldakuntza-tasa 2026ko abuztuaren 31n). Horrela, 2027ko kanona honela finkatuta geratzen da: urteko kanon finkoa 1.683.310,83 eurotan, eta urteko kanon aldakorra 0,0384 euro saldutako litro bakoitzeko. Kontuan hartuta 2025eko apiriletik salmentek izan duten joera, eta irizpide zuhur bat aplikatuta, litroen salmenta +%15ekoa izango dela kalkulatzen da 2025eko salmentekin alderatuta (2025 apirila-abendua/2024 apirila-abendua: +%14; 2026 urtarrila-abuztua/2025 urtarrila-abuztua: +%27), eta, beraz, 2027ko emakida-kanona 3.108.712,65 eurokoa izango dela.

- Oiartzun eta Itziarko zerbitzuguneetako jatetxeak eta kafetegiak. ÁREAS SLUk — gaur egun kudeatzen ditu — 202.500 euroko emakida-kanon finkoa ordaintzen du urtero.

CIT AUTOPISTA 8 SA enpresak 751.000 euro ordaintzen ditu urtero AP-8ko Garraio Zentro Integrala ustiatu eta mantentzeagatik.

Aurreikuspenen arabera, 2027ko ekainean hasiko da AP-8/AP-1 autobideetan, Gipuzkoako tartean, ibilgailu elektrikoak ultra-azkar kargatzeko estazioak ustiatzeko emakida. 2027ko finantza-egoerek BIDEGIk emakidaren truke 2027an kobratuko duen kanon zenbatetsia jasotzen dute.

Azkenik, 2027an ARABAKO BIDEAK SAk 588.905,40 euro ordainduko dizkio BIDEGIri, operadorearen bidez, Arabako lurraldean AP-1eko tunelak mantentzeko ematen duen zerbitzuagatik.

- Estaciones de servicio de Hernani, Arrasate/Mondragón y Eskoriatza. En la actualidad las explota REPSOL SOLUCIONES ENERGÉTICAS SA. Parte del canon concesional anual que aporta es fija (alrededor de 55% del total del canon), y la parte variable se calcula aplicando una tarifa fija anual por cada litro que venda en el año. Tanto la parte fija como la tarifa fija por litro se actualizan en base a la variación anual del IPC a agosto del ejercicio anterior. En 2026, la variación ha sido de +4,50% (la tasa de variación anual del IPC oficial de la Comunidad Autónoma Vasca a 31 de agosto de 2026). De ese modo, el canon de 2026 queda fijada de la siguiente manera: canon fijo anual en 1.683.310,83 euros, y canon variable anual en 0,0384 €/litro vendido. Considerando la tendencia de ventas desde abril de 2025 y aplicando un criterio cauto, se estima que la venta de litros sea de +15% respecto a las ventas de 2025 (abril-diciembre 2025/abril-diciembre 2024: +14%; enero-agosto 2026/enero-agosto 2025: +27%), y, por tanto, que el canon concesional de 2027 sea de 3.108.712,65 euros.

- Zonas de restauración y cafeterías de las áreas de servicio de Oiartzun e Itziar. ÁREAS SLU —quien las gestiona en la actualidad— abona anualmente un canon concesional fijo de 202.500 euros.

CIT AUTOPISTA 8 SA abona anualmente 751.000 euros por la explotación y mantenimiento del Centro Integral de Transporte en la AP-8.

Se prevé que en junio de 2027 comience la concesión para la explotación de estaciones de recarga ultrarrápida para vehículos eléctricos en las autopistas AP-8/AP-1 en su tramo de Gipuzkoa. Los estados financieros de 2027 recogen el canon estimado que vaya a cobrar BIDEGI en 2027 por la concesión.

Por último, el importe que abonará en 2027 VÍAS DE ÁLAVA SA a BIDEGI por el servicio que le presta, a través de la operadora, para el mantenimiento de los túneles de la AP-1 en territorio alavés asciende a 588.905,40 euros.

GARAPENERAKO BERARIAZKO 3. HITZARMENA (3GBH)

Gipuzkoan N-I eta A-15 gaitasun handiko errepideetatik zirkulatzeagatik salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunek ordaintzen duten kanonari dagokionez, aurreikusten da diru-sarrera gordinak ez direla apenas aldatuko, - % 0,05 inguru, 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta. Proiektatutako trafikoaren hurbilketa kontserbadorea – % 2,29 ibilgailu kilometro bakoitzeko da, 2026rako aurreikusitako itxieraren aldean. Gipuzkoan N-I eta A-15 gaitasun handiko errepide-saretik zirkulatzeagatik salgaiak errepidez garraiatzeko ibilgailu astunen kanonaren tarifei buruzko proposamena da 2027rako AP-8/AP-1/AP-636 gaitasun handiko errepide-sareko tarifei egindako igoera-proposamen bera aplikatzea, + % 2,25. Maiztasunagatiko deskontuaren eta errepidez salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailu astunei EURO isurien arabera kanona murriztearen eraginari dagokionez, pixkanaka handitzen joango direla aurreikusita, 2027ko aurrekontuan horretarako esleitutako zenbatekoa 2,8 milioi eurokoa da (2026ko itxierarako zuhurtziazko aurreikuspena: 2,2 milioi euro). Horrek dakar diru-sarrera garbiak - % 2,12 inguru aldatzen direla 2027ko ekitaldirako, 2026rako aurreikusitako itxierarekin alderatuta.

Diru-sarrerak honako hauek finantzatzeko erabiliko dira: BIDEGIren langile-gastua kudeaketagatik, kobrantza-sistemaren operazio- eta mantentze-gastua, txartelak eta VIA-Tak jaulkitzen dituzten erakundeei ordaindutako komisioak ordainbide horiekin egindako ordainketengatik, eta errepidearen ohiko kontserbazio-gastua eta argiztapenagatiko elektrizitate-kontsumoa. Gainera, berrinbertsio-politikaren atalean deskribatutako jarduerak gauzatuko dira.

Ohiko ustiapen-gastuez eta inbertsio berriez eta berrinbertsioez gain, 2024an, GFAk zenbatetsitako eta 2023ko urteko kontuetan hornitutako gastuaren zati bat BIDEGIri jasanarazten hasi zen, 7/2016 eta 6/2018 foru-arauak baliogabetzearen ondorioz GFAk aurre egin beharreko kalte-ordainengatik. Hornitutako gastuaren zenbatekoa 10.912.082,22 eurokoa

CONVENIO ESPECÍFICO DE DESARROLLO Nº3 (CED 3)

En cuanto a los ingresos por el canon que abonan los vehículos pesados de transporte de mercancías por circular por las vías de alta capacidad de las carreteras N-I y A-15 en Gipuzkoa, se estima que los ingresos brutos apenas varíen en torno al -0,05% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026. La aproximación conservadora del tráfico proyectado es de -2,29% de vehículos/kilómetro respecto al cierre previsto para 2026. La propuesta sobre las tarifas del canon de los vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera por circular por la red de las vías de alta capacidad de las carreteras N-I y A-15 en Gipuzkoa para el 2027 es aplicar la misma propuesta de incremento que a las tarifas de la red de las vías de alta capacidad AP-8/AP-1/AP-636, +2,25%. Respecto al impacto del descuento por frecuencia y de la reducción del canon en función de la clase por emisiones EURO del vehículo pesado utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera, en previsión de que vayan aumentando progresivamente, el importe consignado para ello en el presupuesto de 2027 es de 2,8 millones de euros (previsión cauta para el cierre de 2026: 2,2 millones de euros). Ello supone que los ingresos netos varíen en torno a -2,12% para el ejercicio 2027 respecto al cierre previsto para 2026.

Los ingresos se destinarán a financiar los gastos de personal de BIDEGI por su gestión, los de operación y mantenimiento del sistema de cobro, las comisiones por los pagos con tarjetas y VIA-T de las entidades emisoras de esos medios de pago, y los de conservación ordinaria de las vías y el consumo de electricidad por la iluminación. Además, se ejecutarán las actuaciones descritas anteriormente en el apartado de política de reinversiones.

Además de los gastos ordinarios de explotación y de nuevas inversiones y reinversiones, en 2024, la DFG comenzó a repercutir a BIDEGI parte del gasto estimado y provisionado en las cuentas anuales de 2023 por las indemnizaciones a las que deba hacer frente la DFG como consecuencia de la anulación de las normas forales 7/2016 y 6/2018. El importe del

da, eta hor sartzen dira jarritako errekurtsoak eta erreklamazioak, bai eta sortutako interesak ere. Aurreikusten da 2027an amaitzea horiei guztiei erantzuten; milioi bat eurokoa da 2027ko aurrekontuan horretarako jasotako zenbatekoa.

gasto provisionado asciende a 10.912.082,22 euros e incluye los recursos y las reclamaciones interpuestas más los intereses devengados. Se prevé finalizar de responder a todas ellas en 2027; el importe recogido para ello en el presupuesto de 2027 es de un millón de euros.

Funts propioen kudeaketa:

2026ko ekitaldian bezala, Diputatuen Kontseiluaren 2024ko urriaren 22ko erabakia betez, 2027ko finantza-egoerek jasotzen dute dibidendu baten banaketa, 2026ko ekitaldiko emaitzaren kargura, 8 milioi eurokoa, mugikortasun iraunkorreko politiketarako.

Gestión de fondos propios:

Al igual que en el ejercicio 2026, en cumplimiento del acuerdo de 22 de octubre de 2024 del Consejo de Gobierno Foral, los estados financieros de 2027 recogen el reparto de un dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2026, por importe de 8 millones de euros, para políticas de movilidad sostenible.

LANGILE-GASTUA

Diputatuen Kontseiluak, 2025eko abenduaren 23an egindako bilkuran, onartu zuen erretiro partzialaren testuinguruan txanda-kontratu baten beharrak betetzeko pertsona bat kontratatzea.

BIDEGIko Administrazio Kontseiluak, 2026ko martxoaren 27an egindako bileran, baimena eman zion zuzendari nagusiari kontratazio berria egiteko, eta, beraz, larrialdietako eta babes zibileko goi-mailako teknikarien lanpostu bat erretiro partzial bati lotutako txanda-kontratu baten bidez betetzeko hautaketa-prozesua hasteko. Aurreikusten da hautatutako pertsona 2026ko ekitaldia amaitu baino lehen sartzea plantillan.

BIDEGIk 2027ko ekitaldirako bere gain hartu beharreko guztizko kostua 2.418.686 eurokoa da. Zenbateko horrek barne hartzen du bajen eta absentismoagatiko balizko ordezkapenetarako kalkulatutako gastua, baita prestakuntzarako partida ere. 2027rako aintzat hartutako soldata-igoera Diputatuen Kontseiluak 2026ko irailaren 16an onartutako 2027ko aurrekontuak egiteko jarraibide ekonomikoek jasotzen dutena da: % 0,5eko igoera gehigarria 2026rako eta % 4,5eko igoera 2027rako.

GASTO DE PERSONAL

El Consejo de Gobierno Foral, en la sesión celebrada el 23 de diciembre de 2025, acordó aprobar la contratación de una persona para cubrir las necesidades de un contrato de relevo en el contexto de una jubilación parcial.

El Consejo de Administración de BIDEGI, en su sesión celebrada el 27 de marzo de 2026, autorizó al director general a realizar la nueva contratación, y, por tanto, a iniciar el proceso de selección para la cobertura de un puesto de personal técnico superior en emergencias y protección civil, mediante un contrato de relevo vinculado a una jubilación parcial. La incorporación en plantilla de la persona seleccionada está prevista antes de la finalización del ejercicio 2026.

El coste total a asumir por parte de BIDEGI para el ejercicio 2027 asciende a 2.418.686 euros. Ese importe incluye el gasto calculado para las posibles sustituciones de bajas y por absentismo, así como la partida para formación. El incremento de salario considerado para el 2027 es el que recogen las directrices económicas para elaborar los presupuestos de 2027 aprobadas por el Consejo de Gobierno Foral el 15 de septiembre de 2026: 0,5% de incremento adicional para 2026 y 4,5% de incremento para 2027.

2027ko aurrekontuaren laburpena, baita 2026ko aurrekontua eta 2026ko itxiera-aurreikuspena ere, hori guztia Garapenerako Berariazko 1. Hitzarmenak (1GBH) araututako jarduerari dagokionez. / Resumen del presupuesto de 2027, así como el presupuesto de 2026 y la previsión de cierre real de 2026, todo ello en lo que se refiere a la actividad regulada por el Convenio Específico de Desarrollo nº1 (CED1).

1GBH / CED1	2027 AURREKONTUA / PRESUPUESTO 2027	2026 ITXIERA-AURREIKUSPENA / PREVISIÓN CIERRE 2026	2026 AURREKONTUA / PRESUPUESTO 2026
DIRU-SARRERAK / INGRESOS	**199.337.651**	**194.044.038**	**186.047.976**
AP-8/AP-1: bidesaria / peaje	172.645.981	169.938.552	163.087.017
AP-636: bidesaria / peaje	9.354.989	9.163.159	8.676.052
Zerbitzugunueak eta beste batzuk / Áreas de servicio y otros	12.539.230	12.227.058	11.815.766
Finantza-sarrerak / Ingresos financieros	4.797.451	2.715.269	2.469.141
OHIKO GASTUAK / GASTOS ORDINARIOS	**- 60.160.436**	**- 58.546.624**	**- 58.720.363**
Kudeaketako gastu orokorrak/Gastos generales de gestión	- 4.417.404	- 3.467.844	- 3.555.813
Ohiko mantentze-lanak (kobru-sistema + errepidea) / Conservación ordinaria (sistema cobro + carretera)	- 50.911.550	- 50.715.907	- 50.715.907
Segurtasun, errepide eta back-officeko laguntza tekniko errepikakorra / Asistencias técnicas recurrentes en seguridad, carretera y back-office	- 1.100.000	- 660.000	- 800.000
Azpiegitura hobetzeko eta konpontzeko jarduketa puntualak / Actuaciones puntuales para mejoras y reparaciones sobre la infraestructura	- 1.000.000	- 1.000.000	- 1.000.000
Komisioak Txartela eta VIA-T / Comisiones Tarjetas y VIA-T	- 2.731.482	- 2.702.873	- 2.648.643
Kutxa operatiboa / Caja operativa	**20.000.000**	**20.000.000**	**20.000.000**
BERRINBERTSIOAK / REINVERSIONES	**- 77.071.429**	**- 46.666.591**	**- 57.306.378**
Bide-zoruak / Firmes	- 7.704.086	- 5.236.057	- 5.000.000
Arrisku geoteknikoak / Riesgos geotécnicos	- 2.592.750	- 1.669.987	- 1.246.652
Arrisku geoteknikoak - tunelak / Riesgos geotécnicos - Túneles	- 1.722.258	- 887.083	- 700.000
Egiturak / Estructuras	- 5.955.236	- 4.200.971	- 8.060.892
Bide-segurtasuna / Seguridad vial	- 15.348.831	- 6.247.436	- 7.114.490
Ingurumena / Medio ambiente	- 8.063.033	- 2.707.796	- 5.102.099
Kobrantza kudeatzeko sistemak / Sistemas gestión de cobro	- 8.606.679	- 8.235.169	- 6.793.230
ITS instalazioak / Instalaciones ITS	- 7.226.382	- 6.300.000	- 6.805.000
Jarduketa bereziak - Kontingentzia eta beste batzuk / Actuaciones Especiales - Contingencias y otros	- 19.852.174	- 11.182.092	- 16.484.015
Birjarpen Handien Erreserba Kontua / CR de Grandes Reposiciones (CRGR)	**49.401.654**	**38.535.715**	**35.489.684**
ZORRA / DEUDA	**- 61.645.193**	**- 63.368.651**	**- 63.582.509**
Finantza-gastuak / Gastos financieros	- 13.754.394	- 14.646.280	- 14.860.138
Maileguen amortizazioa / Amortización de los préstamos	- 47.890.799	- 48.722.371	- 48.722.371
Zorraren Zerbitzuko Erreserba Kontua / CR al Servicio de la Deuda (CRSD)	**31.965.402**	**25.612.384**	**24.954.454**
MUGIKORTASUN-POLITIKETARAKO KUTXA /CAJA PARA POLÍTICAS MOVILIDAD	**- 8.000.000**	**- 8.000.000**	**- 8.000.000**
Zirkulatzaileak eragindako aldaketak / Variaciones por el circulante	**3.256.285**	**5.843.720**	**6.469.873**
SOBERAKO KUTXA / CAJA EXCEDENTARIA	**53.597.668**	**75.099.747**	**65.671.736**

2027ko aurrekontuaren laburpena, baita 2026ko aurrekontua eta 2026ko itxiera-aurreikuspena ere, hori guztia Garapenerako Berariazko 3. Hitzarmenak (3GBH) araututako jarduerari dagokionez. / Resumen del presupuesto de 2027, así como el presupuesto de 2026 y la previsión de cierre real de 2026, todo ello en lo que se refiere a la actividad regulada por el Convenio Específico de Desarrollo nº3 (CED3).

3GBH / CED3	2027 AURREKONTUA / PRESUPUESTO 2027	2026 ITXIERA-AURREIKUSPENA / PREVISIÓN CIERRE 2026	2026 AURREKONTUA / PRESUPUESTO 2026
DIRU-SARRERAK / INGRESOS	**27.754.802**	**27.837.106**	**27.506.747**
N-I/A-15: bidesaria / peaje	26.688.261	27.265.024	27.059.758
Finantza-sarrerak / Ingresos financieros	1.066.541	572.082	446.989
OHIKO GASTUAK / GASTOS ORDINARIOS	**- 16.753.956**	**- 15.612.699**	**- 15.698.660**
Kudeaketako gastu orokorrak/Gastos generales de gestión	- 342.782	- 275.653	- 350.034
Free-flow sistema operazio eta mantentzea / Operación y mantenimiento sistema free-flow	- 2.791.258	- 2.410.757	- 2.410.757
A-15/N-I errepidearen mantentze-lanak / Conservación vía N-I/A-15	- 12.495.431 (12.912.251 BEZ barne / IVA incluido*)	- 11.796.324 (12.189.824 BEZ barne / IVA incluido*)	- 11.796.324 (12.189.824 BEZ barne / IVA incluido*)
Hornidura elektrikoa / Suministro eléctrico	- 870.947 (900.000 BEZ barne / IVA incluido*)	- 870.947 (900.000 BEZ barne / IVA incluido*)	- 870.947 (900.000 BEZ barne / IVA incluido*)
Komisioak Txartela eta VIA-T / Comisiones Tarjetas y VIA-T	- 253.538	- 259.018	- 270.598
BERRINBERTSIOAK / REINVERSIONES	**- 16.837.497**	**- 886.555**	**- 1.525.076**
Zaratatik babesteko sistema Ordizia / Sistema protección ruido Ordizia			- 111.179 (114.888 BEZ barne / IVA incluido*)
Lasarteko (N-I) zubia birgaitzea + pantaila akustikoak / Rehabilitación puente Lasarte (N-I) + pantallas acústicas		- 652.134 (673.8872 BEZ barne / IVA incluido*)	- 177.839 (183.772 BEZ barne / IVA incluido*)
N-I bide-zorua birgaitzea / Rehabilitación firme N-I			- 148.771 (153.734 BEZ barne / IVA incluido*)
Begizta lotune zuzena N-1/A-15 Bazkardon (Andoain) / Lazo conexión directa N-1/A-15 en Bazkardo (Andoain)	- 16.837.497 (17.399.159 BEZ barne / IVA incluido*)	- 234.421 (242.241 BEZ barne / IVA incluido*)	- 1.087.287 (1.123.556 BEZ barne / IVA incluido*)
7/2016 eta 6/2018 Foru Arauak erreklamazioak / Normas Forales 7/2016 y 6/2018 reclamaciones			**- 3.133.360**
Gordetako kutxa 7/2016 eta 6/2018 Foru Arauak erreklamazioetarako / Caja reservada para reclamaciones Normas Forales 7/2016 y 6/2018		**1.000.000**	**3.133.360**
Zirkulatzaileak eragindako aldaketak / Variaciones por el circulante	**8.070.847**	**- 504.406**	**- 563.412**
Diruzaintza metatua inbertsioetarako/berrinbertsioetarako Caja acumulada para inversiones/reinversiones	**34.063.029**	**31.828.833**	**28.877.806**

*1 oharra: goian adierazitako zenbatekoek BIDEGIk jasandako kostua adierazten dute, BEZik gabe. N-I eta A-15 errepideak ustiatzeko gastuei dagokienez —zerikusirik ez dutenak kobrantza-sistemarekin— eta errepide horiek hobetzeko jarduketei dagokienez , BIDEGIk gastu horien fakturetatik jasandako BEZa kentzen du salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunei zerbitzua ematen dien gastuaren zatiagatik. Zati hori salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunen EBBI (Eguneko Batez Besteko Intentsitatea) da, N-I eta A-15 errepideetan dabiltzan ibilgailu guztien EBBIrekiko: %18,60.

*Nota 1: los importes arriba indicados representan el coste para BIDEGI excluido IVA. En cuanto a los gastos de explotación de las carreteras N-I y A-15 —ajenos al sistema de cobro— y las actuaciones de mejora sobre esas carreteras, BIDEGI deduce el IVA soportado de las facturas de esos gastos por la parte del gasto que presta el servicio a los vehículos pesados de transporte de mercancías: el 18,60%, el IMD (Intensidad Media Diaria) de los vehículos pesados de transporte de mercancía sobre el total de la IMD de los vehículos que circulan por las carreteras N-I y A-15.