



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ENCARGO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA A LA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A. (INECO), ADSCRITA A DICHO MINISTERIO, PARA EL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ESTABLECIMIENTO DE UN NUEVO SISTEMA DE FINANCIACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO Y LA DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES PARA SU DISEÑO E IMPLANTACIÓN (FASE I)

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

1. OBJETO
El objeto del presente documento es el encargo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de Carreteras, a la Sociedad Mercantil Estatal INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE, S.M.E. M.P., S.A. (en adelante, "INECO") para el estudio de alternativas de establecimiento de un nuevo sistema de financiación de la Red de Carreteras del Estado y la determinación de las necesidades para su diseño e implantación (Fase I)
NÚMERO DE EXPEDIENTE: 01.237/22

2. NECESIDADES A SATISFACER Y CIRCUNSTANCIAS DEL ENCARGO
El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) articula una agenda coherente de reformas estructurales que responden al diagnóstico compartido por las instituciones europeas, el gobierno español y los principales agentes económicos y sociales. En concreto, el Plan responde a las recomendaciones específicas hechas a España en el marco del Semestre Europeo 2019-2020 y el alineamiento también es pleno con las agendas estratégicas de la Unión Europea. En el ámbito de la transición verde, el Plan confirma el compromiso de España con la transformación de la economía de la UE para promover un futuro sostenible en línea con las prioridades del Pacto Verde Europeo, así como con la consecución de los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima –que ha constituido la guía para el diseño de las reformas e inversiones del Plan relacionadas con la transición verde-. Igualmente, en el ámbito de la transición digital, el Plan recoge las actuaciones plasmadas en la Agenda España Digital 2025 que está a su vez perfectamente alineada con los objetivos, ejes estratégicos y actuaciones de la renovada agenda digital europea.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

En este contexto, la tarificación de infraestructuras está contemplada como reforma a desarrollar en las componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) relacionadas con la Movilidad Sostenible y la Fiscalidad Verde.

La Componente 1 del PRTR, tiene como principales objetivos impulsar la descarbonización de la movilidad urbana, la mejora de la calidad del aire y de la calidad de vida en las ciudades, aprovechando las oportunidades económicas, sociales e industriales asociadas a esta transformación.

Esta componente contempla como reforma C1.R2, la redacción y tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Dicha ley regulará aspectos para promocionar el transporte y la movilidad sostenibles, incluyendo temas relacionados con la fiscalidad, las inversiones, los combustibles alternativos, digitalización e innovación, y con la financiación del transporte en general y el público y urbano en particular, así como permitirá mejorar las herramientas de gobernanza y colaboración entre distintas administraciones y con el sector privado, la academia y la sociedad civil en materia de movilidad y transportes.

En particular esta Ley también prevé, tal y como se establece en la descripción de la reforma C1.R2.: *la posible articulación de un mecanismo de pago por el uso de las carreteras estatales que podría implantarse a partir del año 2024, buscando un acuerdo social y político, lo que supone avanzar hacia la internalización de los costes externos del transporte bajo el principio del cobro al usuario "usuario pagador" y también del principio de "quien contamina paga"*.

Por otro lado, la Componente 28 del PRTR (Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI) incluye la Reforma de medidas fiscales que contribuyan a la transición ecológica (C28.R4), que contempla específicamente, entre otras actuaciones: Crear un pago por uso de la red viaria de carreteras.

Con respecto a esta actuación, la Componente 28 del PRTR establece que "con el fin de lograr una movilidad más sostenible, deberán analizarse las figuras que gravan o que podrían gravar la utilización o disposición de vehículos o el uso de carreteras, entre otros", estableciendo el cuarto trimestre de 2023 la fecha en la que se realizará la revisión de esta medida y otras que inciden sobre la movilidad sostenible.

Asimismo, España, a través de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 (en adelante, es.movilidad) ha establecido los objetivos, principios y retos derivados del cambio de paradigma en la movilidad y el transporte, siendo en esta estrategia donde se incluyen las medidas que implementar para suscitar el cambio en las pautas de movilidad de la ciudadanía y en el transporte de las mercancías, que serán financiadas a través del fondo de recuperación europeo.

Entre las medidas incluidas en la es.movilidad, en el "Eje 2 Nuevas políticas inversoras", línea de actuación "Planificación y Gestión de la red Viaria Estatal", se incluye: el *Estudio del modelo de gestión y financiación de la red viaria. particularización a la red de carreteras del Estado*.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

En este contexto se hace necesario desarrollar trabajos para analizar las alternativas para la implantación de un nuevo sistema de financiación de la Red de Carreteras del Estado y la determinación de las necesidades para su diseño e implantación. Estos trabajos se han dividido en tres fases:

- FASE 1: Desarrollo de un Estudio de alternativas del modelo de gestión y financiación de la red viaria, en el que se analizarán las distintas opciones para el establecimiento de un sistema de pago por uso en la Red de Carreteras del Estado, necesidades a cubrir, ingresos, y efectos sobre el tráfico. En esta fase se analizarán también distintas alternativas de gestión del sistema de pago por uso, así como sus implicaciones jurídicas, administrativas y económicas.
- FASE 2: Diseño e ingeniería de la solución adoptada, a partir del resultado del Estudio de Alternativas desarrollado en la anterior fase, se procederá a desarrollar el sistema de pago por uso a nivel de ingeniería.
- FASE 3: La última fase estará constituida por los servicios necesarios de soporte al MITMA para la licitación de la implantación del nuevo sistema de cobro.

Para desarrollar con rigor y eficacia los trabajos considerados en la Fase 1, correspondiente al desarrollo de un Estudio de alternativas del modelo de gestión y financiación de la red viaria, se requieren unos conocimientos técnicos especializados y unos medios humanos complementarios, precisando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana contar con medios adicionales por lo que, en aras a una mayor eficacia, se propone encargar a INECO, Sociedad Mercantil Estatal con consideración de "medio propio personificado" de la Administración General del Estado, tal y como consta en el artículo 2 de sus Estatutos Sociales, por medio de la escritura pública autorizada por el Notario de Madrid D. Fernando Sánchez-Arjona Bonilla, en fecha 5 de abril de 2019, número de protocolo 770, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, en el tomo 38107, folio 108, hoja M-85151 e inscripción 351, la gestión de las tareas que se enumeran en el siguiente apartado.

3. TAREAS INTEGRADAS EN EL ENCARGO

Los trabajos a desarrollar en el marco del presente encargo se concretarán en las siguientes actuaciones:

- Análisis de la configuración actual del sistema de gestión y financiación de las carreteras
- Benchmarking internacional sobre los sistemas de pago por uso adoptados en los países de la UE
- Modelo de pago por uso de infraestructuras. Estudio técnico general sobre la adopción





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- de sistemas de pago basados en el tiempo (viñetas) o en la distancia (peajes)
- Modelo de gestión. Estudio sobre las implicaciones administrativas y jurídicas de las distintas opciones para gestionar el sistema de tarificación
 - Alcance de la red vial a tarificar
 - Estudio de demanda de la red a tarificar y efectos sobre la movilidad
 - Estudio de las distintas alternativas tecnológicas de tarificación, así como de sistemas de enforcement o de gestión del fraude
 - Cuantificación de costes estimados tecnológicos, de CAPEX y OPEX de la infraestructura y de externalidades
 - Definición de criterios y variables para el diseño de tarifas
 - Determinación del catálogo tarifario
 - Estudio de afección a la seguridad vial y reducción de emisiones
 - Estudio socioeconómico de planificación general, de progresividad fiscal en el cobro a usuarios y del impacto de la tarificación entre transportistas y cargadores
 - Propuesta para la selección de alternativas
 - Análisis cualitativo de la extensión del sistema de pago a vías de alta capacidad de otras administraciones públicas
 - Hoja de ruta para la implementación del nuevo sistema de cobro en España
 - Impacto económico preliminar derivado de la posible reversión de la red de autopistas del estado
 - Impacto económico preliminar derivado de la posible repercusión de los costes de gestión de la red de carreteras en el impuesto de hidrocarburos
 - Partida alzada para la realización de trabajos de actualización de la selección de alternativas
 - Actuaciones transversales

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

4. PRESUPUESTO SEGÚN TARIFAS

Presupuesto total 1.440.423,21 €

La distribución del presupuesto por anualidades es la siguiente:

<u>ANUALIDAD</u>	<u>IMPORTE (€)</u>
2022	1.008.296,24 €
2023	432.126,97 €

Aplicación presupuestaria: 17 38 453B 601

5. ESTIMACIÓN DE LOS MEDIOS HUMANOS ADSCRITOS AL ENCARGO

A la vista de la carga de trabajo que conllevan las tareas encargadas, se estima que debe adscribirse a la realización del encargo los siguientes medios humanos:

- 182,00 horas de Responsable de trabajo
- 5.787,50 horas de Titulado Superior de más 15 años
- 3.376,00 horas de Titulado Superior de 10 a 15 años
- 3.098,00 horas de Titulado Superior de 5 a 10 años
- 2.337,00 horas de Titulado Superior de 2 a 5 años
- 669,00 horas de Titulado Medio mayor de 15 años
- 825,00 horas de Titulado Medio de 10 a 15 años
- 905,00 horas de Titulado Medio de 5 a 10 años
- 620,00 horas de Consultor TI
- 260,00 horas de Analista

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

6. PLAZO DE EJECUCIÓN
El presente encargo tendrá una duración de diez (10) meses considerando como fecha de inicio la fecha de la firma digital. Se prevé la posibilidad de prórroga por mutuo acuerdo de las partes.

7. ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS MATERIALES AL ENCARGO
- <input checked="" type="checkbox"/> No se exige. - <input type="checkbox"/> Sí se exige.

8. RESPONSABLES DEL ENCARGO
Director del encargo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: <ul style="list-style-type: none"> • Beltrán Hernández de la Torre Belda. Vocal Asesor Asuntos Técnicos. Secretaría General de Infraestructuras Responsable del encargo por INECO: <ul style="list-style-type: none"> • Jorge Pérez Algaba.

FECHA DE APROBACIÓN POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
En Madrid, en la fecha de la firma digital





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

CLÁUSULAS Y ANEXOS QUE INTEGRAN EL ENCARGO

TÍTULO PRELIMINAR

1º. El Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, modificado por Real Decreto 495/2021, de 6 de julio, en su artículo 1 establece que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; a fin de garantizar una movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social, de acceso a la vivienda, de políticas urbanas y de suelo y arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa de los servicios postales; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.

Así mismo, el artículo 4 del citado Real Decreto señala que corresponde a la Dirección General de Carreteras el ejercicio de las siguientes funciones en el ámbito de las carreteras del Estado, en el contexto de la adaptación al cambio climático, la descarbonización y la movilidad sostenible:

- a) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de la planificación de carreteras, así como de los estudios previos e informativos, en el ámbito de su competencia.
- b) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos, proyectos básicos o de trazado y proyectos de construcción de carreteras estatales. Así como la realización de evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad y auditorías de seguridad viaria de los anteproyectos y proyectos, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.
- c) La tramitación ambiental de actuaciones de creación de infraestructuras viarias, teniendo en cuenta los principios de adaptación al cambio climático.
- d) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los estudios de viabilidad de concesiones de carreteras, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- e) La gestión y control de la construcción y de la calidad de las nuevas infraestructuras y de las obras de acondicionamiento, así como el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias. La realización de auditorías de seguridad viaria de proyectos modificados, de la

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

fase previa a la puesta en servicio, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

f) La elaboración y actualización de los inventarios de elementos de las carreteras del Estado, la preservación del patrimonio vial, en los que basar la programación de actuaciones de rehabilitación, mejora y adecuación de las carreteras del Estado.

g) La completa conservación de las carreteras del Estado y la gestión de la calidad del servicio público viario en ellas, a través de las actividades de ayuda a la vialidad, la vialidad invernal y de las actividades de mantenimiento básico, así como la programación y control de las actuaciones de conservación y vigilancia de la vía.

h) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos y proyectos de conservación y de seguridad vial para la realización de obras en las carreteras del Estado, así como de las auditorías de seguridad viaria en la fase inicial en servicio y de las inspecciones de seguridad viaria, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

i) La gestión, seguimiento y control técnico y económico de la construcción y de la calidad de las obras de seguridad vial, conservación y rehabilitación de las carreteras del Estado, y sus incidencias.

j) La coordinación, inspección y control de las concesiones de carreteras sin pago directo del usuario, desde el momento de su puesta en servicio, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

k) La participación en los órganos que se constituyan ante eventuales emergencias, así como la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos ministeriales.

l) El inventario, análisis, seguimiento estadístico y elaboración de informes y estudios de accidentalidad. El establecimiento de las directrices para llevar a cabo los procedimientos recogidos en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, o procedimientos similares que la legislación comunitaria establezca, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior. La coordinación de los programas de formación de los auditores de seguridad viaria.

m) La actualización, seguimiento y control de la situación y funcionamiento de las carreteras del Estado, incluyendo el análisis, diagnóstico y pronóstico de la oferta vial y de la demanda del transporte.

n) La gestión de la cesión de los tramos de las carreteras del Estado que se transfieran a los Ayuntamientos y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas, así como la actualización del inventario y catálogo de las carreteras del Estado establecidos por ley.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- ñ) La elaboración de estudios e informes y la coordinación, inspección y control de las carreteras explotadas en concesión con peaje directo al usuario.
- o) La gestión del patrimonio vial, su defensa y su mejor uso en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, así como en las zonas de influencia de las carreteras del Estado.
- p) La gestión y seguimiento en materia de ruido, así como la elaboración de los mapas de ruido en las carreteras del Estado y sus correspondientes planes de acción.
- q) El proyecto y la coordinación, inspección y control de las concesiones de áreas de servicio.
- r) El seguimiento de los convenios y protocolos en los que participe la Dirección General de Carreteras, excepto los relativos a cesión de tramos de carreteras a Ayuntamientos, y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas.
- s) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la licitación, contratación, adquisiciones y expropiaciones, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.
- t) La elaboración y propuesta de instrucciones relativas a todos los procedimientos tramitados por la Dirección General.
- u) El impulso a la innovación, así como la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en la carretera, en especial de la metodología BIM, prestando especial atención a la sostenibilidad, la descarbonización y la vulnerabilidad frente al cambio climático además de la elaboración y actualización de los sistemas de gestión de la información de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría en materia de Tecnologías de la Información. Participación en los programas de I+D+i de la Administración General del Estado relacionados con la carretera.
- v) La elaboración y propuesta de la normativa técnica, instrucciones internas y documentos técnicos de aplicación en las carreteras del Estado. La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales.
- w) La elaboración de estudios e informes de carácter técnico. La planificación y explotación técnica de la auscultación e instrumentación de los firmes, estructuras, dotaciones viales y otros elementos de las carreteras.
- x) La participación de la Dirección General de Carreteras en lo relativo a sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

y) La coordinación e impulso de las actividades desarrolladas por las Demarcaciones de Carreteras.

z) La participación en las conferencias de direcciones generales de Europa e Iberoamérica y de las asociaciones mundiales de carreteras.

2º. INECO es una sociedad mercantil de carácter estatal, de conformidad con lo previsto en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, cuyo capital pertenece íntegramente a las Entidades Públicas Empresariales ENAIRE, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF Alta Velocidad y Renfe-Operadora, y que está adscrita funcionalmente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3º. Al mismo tiempo, de conformidad con lo señalado en el artículo 32 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), INECO debe ser considerada como medio propio personificado de la Administración General del Estado y de cualquier otro poder adjudicador integrado en el ámbito de la Administración General del Estado, estando dicha condición publicada en la Plataforma de Contratación del Sector Público, tal y como establece el artículo 32.6 apartado a) de la LCSP.

Al amparo de la normativa anteriormente citada, INECO ha hecho constar en sus Estatutos sociales su condición de medio propio personificado de la Administración General del Estado por medio de escritura pública autorizada por el Notario de Madrid, D. Fernando Sánchez-Arjona Bonilla, en fecha 5 de abril de 2019, número de protocolo 770.

4º. Tal y como se señala en el artículo 2 de dichos Estatutos sociales, INECO tiene la consideración de medio propio personificado de la Administración General del Estado y de las demás entidades del sector público estatal, ya sean personificaciones jurídico-públicas o jurídico-privadas, siempre que tengan la condición de poder adjudicador respecto de las que se cumpla lo dispuesto en el artículo 32 de la LCSP.

La retribución abonable a la sociedad por razón del encargo, se fijará aplicando las tarifas aprobadas por la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

5º. Las necesidades a satisfacer por medio del presente encargo, así como la adecuación del objeto de la misma para cubrir dichas necesidades se encuentran debidamente justificadas en el **apartado 2 del cuadro de características**.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

6º. Por razones de eficacia, en atención a las especiales características técnicas de los trabajos a realizar y no disponiendo de todos los medios técnicos idóneos para el ejercicio de las tareas asignadas, es propósito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Carreteras, encargar a INECO las tareas que se enumeran en el apartado 3 del cuadro de características, sin que ello implique el ejercicio por sujetos de derecho privado de la autoridad inherente a los poderes públicos.

La Sociedad Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), realizará el presente encargo con estricta sujeción a lo establecido en el presente documento y en la normativa que le resulte aplicable.

CLAUSULADO DEL ENCARGO

Cláusula 1. Objeto del encargo.

El objeto del presente encargo por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a INECO es el descrito en el apartado 1 del cuadro de características.

La correcta realización del objeto del encargo requerirá la ejecución de las concretas tareas detalladas en la cláusula 3 del presente documento de conformidad con las especificaciones técnicas concretadas en el Anexo II.

Cláusula 2. Régimen jurídico.

El presente encargo se rige por lo establecido en el artículo 32 de la LCSP, al tener INECO la consideración de medio propio personificado de la Administración General de Estado y contar con la cualificación y medios necesarios para el desarrollo del encargo, que será de ejecución obligatoria para la sociedad y llevará aparejada la potestad para el órgano que confiere el encargo de dictar las instrucciones necesarias para su ejecución, de conformidad con lo recogido en el art. 2 de los Estatutos sociales de INECO.

Asimismo, el presente encargo se rige por los principios generales de colaboración y cooperación que deben presidir las actuaciones de las Administraciones Públicas, en orden a conseguir la mayor eficacia y la mejor utilización de los recursos de que dispone la Administración General del Estado, sus organismos, entes y entidades.

Subsidiariamente, se aplicarán los principios de la citada LCSP para resolver las dudas y lagunas que puedan presentarse.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

Cláusula 3. Tareas integradas en el encargo.

Para la adecuada consecución del objeto del presente encargo, INECO vendrá obligada a realizar, en debido tiempo y forma, las tareas concretadas en el **apartado 3 del cuadro de características**.

Las características técnicas a las que deberán ajustarse las tareas indicadas en el apartado 3 del cuadro de características se encuentran especificadas en el Anexo II del presente pliego.

Cláusula 4. Adscripción de medios humanos y materiales.

INECO deberá realizar los trabajos objeto del presente encargo de acuerdo con las prescripciones técnicas y el clausulado del presente documento, debiendo aplicar a la correcta realización del encargo, en los términos que en el mismo se fijan, todos los medios materiales y humanos que resulten necesarios para garantizar la calidad técnica de los trabajos que desarrolle y de las prestaciones y servicios realizados.

Los perfiles ofertados por Ineco para la realización del presente Encargo podrán ser sustituidos, por causa debidamente justificada, por otros con la capacidad suficiente para la ejecución de los trabajos. La facturación de los trabajos se hará teniendo en cuenta los perfiles que realmente los hayan ejecutado. En ningún caso podrá superarse el presupuesto unitario previsto en el Encargo para cada actividad.

Cláusula 5. Presupuesto.

5.1 La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se hará cargo de los costes derivados de las actividades encargadas a INECO en el marco del presente encargo por importe fijado en el **apartado 4 del cuadro de características**.

5.2 El presupuesto se ha calculado conforme a las estimaciones y el desglose que figura de manera detallada en el Anexo I al presente documento.

El presupuesto se ha elaborado en función de las tareas a realizar, en cuya valoración se han tenido en cuenta las tarifas de la Sociedad Mercantil Estatal INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P. S.A., aprobadas por la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.



FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid.jspx> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid.jspx> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid.jspx>

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

5.3 El presupuesto consignado en la presente cláusula engloba todos los posibles costes directos e indirectos; gastos generales, materiales y de personal, así como cualquier impuesto, tasa o tributo que debe abonarse para la correcta realización del encargo.

Cláusula 6. Plazo de ejecución.

El plazo de ejecución del encargo será el especificado en el **apartado 6 del cuadro de características**.

Podrá procederse a la prórroga del plazo inicial de ejecución del encargo por mutuo acuerdo de las partes, antes de finalizar aquél, por el periodo adicional que se considere necesario para cumplir los fines del encargo.

Cláusula 7. Modificación y ampliación del encargo.

Si fuera necesario añadir nuevas tareas relacionadas con el objeto del encargo y no previstas inicialmente en el Pliego, se procederá a la aprobación de la correspondiente Adenda al mismo, una vez cumplidos los trámites preceptivos. En dicha Adenda se describirán las tareas a realizar, los medios humanos y materiales que se estimen necesarios para su desarrollo y su presupuesto.

Cláusula 8. Responsabilidad de INECO.

8.1 INECO será responsable de las consecuencias que se deriven para la Administración o para terceros de las omisiones, errores, métodos inadecuados o conclusiones incorrectas en la ejecución del encargo.

8.2 La ejecución del encargo se realizará a riesgo y ventura de INECO, sin que tenga derecho a indemnización alguna por causa de pérdida, avería, caso fortuito o fuerza mayor.

Cuando los daños o perjuicios ocasionados a INECO o a terceros se deriven de una orden directa de la Administración o de vicios o defectos en el presente documento redactado por la misma, la Dirección General de Carreteras deberá responder de dichos daños.

Cláusula 9. Responsables del encargo.

9.1 La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana designa como Director del presente encargo a la persona **indicada en el apartado 8 del cuadro de características**.

Serán funciones del Director del encargo designado por la Dirección General de Carreteras la dirección y coordinación en la vigilancia y control de la correcta ejecución del trabajo, de su recepción y certificación.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

9.2 INECO designa como responsable del encargo a la persona indicada en el apartado 8 del cuadro de características.

Cláusula 10. Condiciones de ejecución.

10.1 La realización de los trabajos se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el presente documento y de acuerdo con las instrucciones que para su interpretación diere a INECO el Director del encargo designado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

10.2 Los trabajos se realizarán con el máximo sigilo profesional, discreción, cuidado y diligencia con respecto a los intereses y procedimientos de la Administración General del Estado y conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantías de los derechos digitales, y el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016

En este sentido, y de conformidad con lo previsto en el artículo 13 de la citada Ley Orgánica, no se considerará comunicación el acceso de INECO a los datos cuyo responsable de tratamiento sea la Dirección General de Carreteras. Por lo anterior, INECO únicamente tratará dichos datos conforme a las instrucciones de la Dirección General de Carreteras y no los aplicará o utilizará para un fin distinto del cumplimiento de los trabajos objeto del presente encargo.

Para tal fin, INECO adoptará las medidas de índole técnica y organizativas que sean necesarias para garantizar la seguridad de los datos y evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado, habida cuenta del estado de la tecnología, la naturaleza de los datos almacenados y los riesgos a que estén expuestos.

10.3 En ningún caso la realización de los trabajos objeto del encargo interferirá o menoscabará el ejercicio de las competencias que corresponden a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Ninguna estipulación del encargo podrá interpretarse en un sentido que implique disposición, renuncia o delegación de competencia alguna de la Administración. Conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 11 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente encargo no implica cesión de titularidad de competencia alguna, correspondiendo la resolución de los recursos y reclamaciones que en su caso se interpongan al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

10.4 En su caso, los documentos, informes o proyectos realizados por INECO respecto de las actividades objeto del presente pliego quedarán en propiedad de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

La documentación en la que consten los resultados de la totalidad de los trabajos objeto del encargo podrá ser entregada en lotes parciales o mediante una entrega única, a opción del Director del encargo. La documentación se deberá entregar tanto en papel como en formato digital.

10.5 Las dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación de este encargo serán resueltas con carácter ejecutivo por el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o persona a quien designe.

Cláusula 11. Personal de INECO adscrito al encargo.

11.1 Con carácter general, INECO estará obligada a dedicar a la ejecución del encargo todo el personal que resulte necesario para su correcta realización, debiendo contar con la cualificación técnica y experiencia necesarias para garantizar la calidad técnica del producto o servicio a realizar.

11.2 El personal que integre el equipo de trabajo por parte de INECO estará vinculado laboralmente a ésta que, a todos los efectos, asume con respecto al mismo el carácter legal de empresario, con todos los derechos y obligaciones inherentes a esta condición con arreglo a la legislación vigente.

Todo el personal de INECO estará sometido en todo momento a las instrucciones y órdenes de INECO emitidas a través del responsable del encargo, sin que en ningún caso dependa orgánica ni funcionalmente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y sin que, en consecuencia, pueda recibir órdenes o instrucciones del personal de ésta.

En caso de que las necesidades del presente encargo exijan realizar alguna de las tareas objeto de la misma en las dependencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, INECO se compromete a recabar del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la autorización expresa y singular para cada uno de los empleados que precise ser trasladado.

11.3 Las personas destinadas por INECO que tomen parte en las actividades objeto del presente pliego deberán mantener la más estricta confidencialidad respecto de las informaciones que reciban de los interesados en el desarrollo de dichas actividades.

Cláusula 12. Reglas especiales respecto del personal laboral de INECO.

12.1. Corresponde exclusivamente a INECO la selección del personal que, reuniendo los requisitos de titulación y experiencia exigidos en el encargo, formará parte del equipo de trabajo adscrito a la ejecución de la misma, sin perjuicio de la verificación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del cumplimiento de aquellos requisitos.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

INECO procurará que exista estabilidad en el equipo de trabajo, y que las variaciones en su composición sean puntuales y obedezcan a razones justificadas, en orden a no alterar el buen desarrollo de las tareas encargadas, informando en todo momento a la Dirección General de Carreteras.

12.2. INECO asume la obligación de ejercer de modo real, efectivo y continuo, sobre el personal integrante del equipo de trabajo encargado de la ejecución del encargo, el poder de dirección inherente a todo empresario. En particular, asumirá la negociación y pago de los salarios, la concesión de permisos, licencias y vacaciones, las sustituciones de los trabajadores en casos de baja o ausencia, las obligaciones legales en materia de Seguridad Social, incluido el abono de cotizaciones y el pago de prestaciones, cuando proceda, las obligaciones legales en materia de prevención de riesgos laborales, el ejercicio de la potestad disciplinaria, así como cuantos derechos y obligaciones se deriven de la relación contractual entre empleado y empleador.

12.3. INECO velará especialmente porque los trabajadores adscritos a la ejecución del encargo desarrollen su actividad sin exralimitarse en las funciones desempeñadas respecto de la actividad delimitada en el objeto del encargo.

12.4. INECO estará obligada a ejecutar sus tareas en sus propias dependencias o instalaciones salvo que, excepcionalmente, sea autorizada a prestar sus servicios en las dependencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o que los servicios que preste no puedan ejecutarse de forma eficiente si no es a partir de la presencia de personal de INECO cuasi permanente en las oficinas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En este **caso el personal de INECO ocupará espacios de trabajo diferenciados de los que ocupan el personal laboral y funcionario.** Corresponde también a INECO velar por el cumplimiento de esta obligación.

12.5. INECO deberá designar al menos un coordinador técnico o responsable, integrado en su propia plantilla, que tendrá entre sus obligaciones las siguientes:

Actuar como interlocutor de la empresa contratista frente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, canalizando la comunicación entre INECO y el personal integrante del equipo de trabajo adscrito al encargo, de un lado, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de otro lado, en todo lo relativo a las cuestiones derivadas de la ejecución del encargo.

Distribuir el trabajo entre el personal encargado de la ejecución del encargo, e impartir a dichos trabajadores las órdenes e instrucciones de trabajo que sean necesarias en relación con la prestación de los trabajos encargados.

Supervisar el correcto desempeño por parte del personal integrante del equipo de trabajo de las funciones que tienen encargadas, así como controlar la asistencia de dicho personal al puesto de trabajo.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Organizar el régimen de vacaciones del personal adscrito a la ejecución del encargo, debiendo a tal efecto coordinarse adecuadamente INECO y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a efectos de no alterar el buen funcionamiento del servicio efectuando las sustituciones de personal que fueran necesarias, en su caso.

Informar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acerca de las variaciones, ocasionales o permanentes, en la composición del equipo de trabajo adscrito a la ejecución del encargo, que en todo caso deberían ser autorizadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Cláusula 13. Contratación de empresarios colaboradores por INECO.

13.1 De acuerdo con el artículo 32.7 de la LCSP, a los negocios jurídicos que INECO celebre en ejecución del presente encargo se le aplicarán las siguientes reglas:

- a) El contrato quedará sometido a la LCSP, en los términos que sean procedentes, de acuerdo con la naturaleza de la entidad que los celebre y el tipo y valor estimado de los mismos.
- b) En el caso de INECO, al no tener la condición de poder adjudicador, se le aplicarán las normas contenidas en el Título I del Libro Tercero de la LCSP.
- c) El importe de las prestaciones parciales que INECO puede contratar con terceros no excederá del 50 por ciento de la cuantía del encargo.

13.2 El apartado anterior no será aplicable a los contratos de obras que celebren los medios propios a los que se les haya encargado una concesión, ya sea de obras o de servicios. Igualmente, no será de aplicación en los supuestos en los que la gestión del servicio público se efectúe mediante la creación de entidades de derecho público destinadas a este fin, ni a aquellos en que la misma se atribuya a una sociedad de derecho privado cuyo capital sea, en su totalidad, de titularidad pública.

Cláusula 14. Recepción y abono de los servicios.

14.1 No se efectuará ningún pago a INECO sin que previamente el Director del encargo designado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana haya certificado que los trabajos o servicios realizados se ajustan a las prescripciones y clausulado establecido para su correcta ejecución y cumplimiento en el presente encargo.

14.2 Con carácter general, INECO facturará los servicios o trabajos efectivamente realizados de forma mensual. Estos pagos serán considerados abonos a cuenta.

Mediante acuerdo del Director del encargo y del responsable designado por INECO podrán establecerse plazos distintos de facturación.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

En el último mes de ejecución del encargo podrá facturarse por un periodo inferior al mensual, facturándose a la terminación del plazo de ejecución la liquidación resultante.

14.3 La Administración tendrá la obligación de abonar el precio dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de la presentación de las facturas, siempre que dicha presentación venga precedida por la correspondiente certificación de conformidad expedida por el Responsable del encargo designado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y avalada por el propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El citado plazo no comenzará a contar hasta que el contenido de la factura se ajuste exactamente a lo recogido en el certificado de conformidad

Cláusula 15. Perfección del encargo.

El presente encargo queda perfeccionado con la aprobación llevada a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, formalizándose mediante la firma del presente documento para su posterior publicación en la Plataforma de Contratación del Estado, tal y como establece el artículo 32.6.b) de la LCSP.

POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	POR "INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.A. S.M.E. M.P." (INECO)
<p>EL SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p> <p>P.D. (OM TMA/1007/2021, modificada por la OM TMA/221/2022)</p> <p>Fdo: Francisco Javier Flores García</p>	<p>EL PRESIDENTE</p> <p>Sergio Vázquez Torrón</p>





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ANEXO I

DESGLOSE DE LAS PARTIDAS ESTIMADAS PARA EL CÁLCULO DEL PRESUPUESTO

Todas las Tarifas consideradas se refieren a la categoría de acuerdo a la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.0 ANÁLISIS DE LA CONFIGURACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS CARRETERAS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	5,00	345,25		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	76,00	4.359,36		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	45,00	2.218,95		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	75,00	3.205,50		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)						371,74
PRECIO UNITARIO				10.500,80	1,00	10.500,80
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.1 BENCHMARKING INTERNACIONAL SOBRE LOS SISTEMAS DE PAGO POR USO ADOPTADOS EN LOS PAÍSES DE LA UE						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	6,00	414,30		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	104,00	5.965,44		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	160,00	7.889,60		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	96,00	4.103,04		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	48,00	1.833,60		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	72,00	3.871,44		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)						919,16
PRECIO UNITARIO				25.964,44	1,00	25.964,44
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.2 MODELO DE PAGO POR USO DE INFRAESTRUCTURAS. ESTUDIO TÉCNICO GENERAL SOBRE LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE PAGO BASADOS EN EL TIEMPO (VIÑETAS) O EN LA DISTANCIA (PEAJES)						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	5,00	345,25		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	183,00	10.496,88		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	72,00	3.550,32		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	96,00	4.103,04		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	48,00	1.833,60		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)						781,60
PRECIO UNITARIO				22.078,55	1,00	22.078,55
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.3 MODELO DE GESTIÓN. ESTUDIO SOBRE LAS IMPLICACIONES ADMINISTRATIVAS Y JURÍDICAS DE LAS DISTINTAS OPCIONES PARA GESTIONAR EL SISTEMA DE TARIFICACIÓN						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	17,00	1.173,85		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	295,00	16.921,20		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	600,00	29.586,00		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	200,00	8.548,00		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	80,00	3.056,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)						2.199,44
PRECIO UNITARIO				62.129,73	1,00	62.129,73
Partida Alzada a justificar en materia fiscal, contable y legislación asociada para la actuación 4.3				74.000,00	1,00	74.000,00
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.4 ALCANCE DE LA RED VIAL A TARIFICAR						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	7,00	483,35		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	218,00	12.504,48		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	150,00	6.411,00		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	550,00	21.010,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)						1.506,68
PRECIO UNITARIO				42.560,75	1,00	42.560,75

ÁMBITO- PREFIJO

CSV

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

GEISER

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Nº registro

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

Validez del documento

REGAGE22s00018338231

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.5 ESTUDIO DE DEMANDA DE LA RED A TARIFICAR Y EFECTOS SOBRE LA MOVILIDAD						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	53,00	3.659,65		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	1258,00	72.158,88		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	960,00	41.030,40		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	1106,00	42.249,20		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				5.862,58		
PRECIO UNITARIO				165.605,95	1,00	165.605,95
Partida Alzada a justificar para la obtención de datos de tráfico				308.000,00	1,00	308.000,00
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.6 ESTUDIO DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS DE TARIFICACIÓN, ASÍ COMO DE SISTEMAS DE ENFORCEMENT O DE GESTIÓN DEL FRAUDE						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	13,00	897,65		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	148,00	8.489,28		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	285,00	15.324,45		
Titulado Medio > 5 AÑOS	hora	38,30	905,00	34.661,50		
Consultor TI	hora	60,94	440,00	26.813,60		
Analista	hora	49,61	200,00	9.922,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				3.550,86		
PRECIO UNITARIO				100.304,58	1,00	100.304,58
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.7 CUANTIFICACIÓN DE COSTES ESTIMADOS TECNOLÓGICOS, DE CAPEX Y OPEX DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE EXTERNALIDADES						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	15,00	1.035,75		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	616,00	35.333,76		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	400,00	19.724,00		
Titulado Medio >10 AÑOS	hora	42,18	825,00	34.798,50		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	105,00	4.011,00		
Consultor TI	hora	60,94	180,00	10.969,20		
Analista	hora	49,61	60,00	2.976,60		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				4.018,43		
PRECIO UNITARIO				113.512,48	1,00	113.512,48
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.8 DEFINICIÓN DE CRITERIOS Y VARIABLES PARA EL DISEÑO DE TARIFAS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	4,00	276,20		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	133,00	7.628,88		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	58,00	2.859,98		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				418,76		
PRECIO UNITARIO				11.829,06	1,00	11.829,06

ÁMBITO- PREFIJO

CSV

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

GEISER

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Nº registro

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

Validez del documento

REGAGE22s00018338231

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.9 DETERMINACIÓN DEL CATÁLOGO TARIFARIO						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	8,00	552,40		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	437,00	25.066,32		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	150,00	7.396,50		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	246,00	10.514,04		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	100,00	3.820,00		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.737,72		
PRECIO UNITARIO				49.086,98	1,00	49.086,98
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.10 ESTUDIO DE AFECCIÓN A LA SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE EMISIONES						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	4,00	276,20		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	287,00	16.462,32		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	100,00	4.931,00		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	77,00	3.290,98		
Titulado Superior > 2 AÑOS	hora	38,20	300,00	11.460,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	12,00	645,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.360,31		
PRECIO UNITARIO				38.426,05	1,00	38.426,05
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.11 ESTUDIO SOCIOECONÓMICO DE PLANIFICACIÓN GENERAL, DE PROGRESIVIDAD FISCAL EN EL COBRO A USUARIOS Y DEL IMPACTO DE LA TARIFICACIÓN ENTRE TRANSPORTISTAS Y CARGADORES						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	10,00	690,50		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	407,00	23.345,52		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	192,00	9.467,52		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.265,10		
PRECIO UNITARIO				35.736,50	1,00	35.736,50
Partida Alzada a justificar en materia jurídica y fiscal para la actuación 4.11				57.000,00	1,00	57.000,00
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.12 PROPUESTA PARA LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	4,00	276,20		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	256,00	14.684,16		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	72,00	3.871,44		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	247,00	12.179,57		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	120,00	5.128,80		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.361,86		
PRECIO UNITARIO				38.469,89	1,00	38.469,89
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.13 ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA EXTENSIÓN DEL SISTEMA DE PAGO A VÍAS DE ALTA CAPACIDAD DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	4,00	276,20		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	146,00	8.374,56		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	80,00	3.944,80		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	150,00	6.411,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				733,06		
PRECIO UNITARIO				20.707,48	1,00	20.707,48
Partida Alzada a justificar en materia jurídica y fiscal para la actuación 4.13				19.000,00	1,00	19.000,00

ÁMBITO- PREFIJO

CSV

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

GEISER

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Nº registro

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

Validez del documento

REGAGE22s00018338231

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.14 HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE COBRO EN ESPAÑA						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	2,00	138,10		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	125,00	7.170,00		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	48,00	2.580,96		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	80,00	3.944,80		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	32,00	1.367,68		
Titulado Medio >15 AÑOS	hora	53,77	18,00	967,86		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				593,42		
PRECIO UNITARIO				16.762,82	1,00	16.762,82
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.15 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REVERSIÓN DE LA RED DE AUTOPISTAS DEL ESTADO						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	6,00	414,30		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	471,50	27.045,24		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	267,00	13.165,77		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	420,00	17.950,80		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				2.149,74		
PRECIO UNITARIO				60.725,85	1,00	60.725,85
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.16 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REPERCUSIÓN DE LOS COSTES DE GESTIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	4,00	276,20		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	250,00	14.340,00		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	91,00	4.487,21		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				701,10		
PRECIO UNITARIO				19.804,51	1,00	19.804,51
Partida Alzada a justificar en materia jurídica y fiscal para la actuación 4.16				19.000,00	1,00	19.000,00
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.17 PARTIDA ALZADA PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ACTUALIZACIÓN DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	5,00	345,25		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	420,00	20.710,20		
Titulado Superior > 5 AÑOS	hora	42,74	476,00	20.344,24		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.519,37		
PRECIO UNITARIO				42.919,06	1,00	42.919,06
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.18 ACTUACIONES TRANSVERSALES						
4.18.1 PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA DE DIVULGACIÓN						
Partida alzada a justificar en materia de divulgación				42.000,00	1,00	42.000,00
Concepto	Ud	TARIFA (€/h)	DEDICACIÓN (h)	PRESUPUESTO UNITARIO (€/UNIDAD)	UNIDADES	IMPORTE TOTAL (€)
4.18.2 ELABORACIÓN DE INFORME PARTICULARIZADO						
Responsable de Trabajo	hora	69,05	10,00	690,50		
Titulado Superior >15 AÑOS	hora	57,36	377,00	21.624,72		
Titulado Superior >10 AÑOS	hora	49,31	414,00	20.414,34		
Gastos de equipos de funcionamiento (3,67% s/ tarifa de personal)				1.568,17		
PRECIO UNITARIO				44.297,73	1,00	44.297,73
PRESUPUESTO TOTAL						1.440.423,21

ÁMBITO- PREFIJO

CSV

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

GEISER

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Nº registro

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

Validez del documento

REGAGE22s00018338231

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida

Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ANEXO II: PROGRAMA DE TRABAJOS

ÁMBITO- PREFIJO
GEISER
Nº registro
REGAGE22s00018338231

CSV
GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN
<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Validez del documento
Original





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



INTERVALO TEMPORAL ACTUACIÓN	MES 1 may-22	MES 2 jun-22	MES 3 jul-22	MES 4 ago-22	MES 5 sep-22	MES 6 oct-22	MES 7 nov-22	MES 8 dic-22	MES 9 ene-23	MES 10 feb-23
4.0 ANÁLISIS DE LA CONFIGURACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS CARRETERAS										
4.1 BENCHMARKING INTERNACIONAL SOBRE LOS SISTEMAS DE PAGO POR USO ADOPTADOS EN LOS PAISES DE LA UE										
4.2 MODELO DE PAGO POR USO DE INFRAESTRUCTURAS. ESTUDIO TÉCNICO GENERAL SOBRE LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE PAGO BASADOS EN EL TIEMPO (VIÑETAS) O EN LA DISTANCIA (PEAJES)										
4.3 MODELO DE GESTIÓN. ESTUDIO SOBRE LAS IMPLICACIONES ADMINISTRATIVAS Y JURÍDICAS DE LAS DISTINTAS OPCIONES PARA GESTIONAR EL SISTEMA DE TARIFICACIÓN										
4.4 ALCANCE DE LA RED VIAL A TARIFICAR										
4.5 ESTUDIO DE DEMANDA DE LA RED A TARIFICAR Y EFECTOS SOBRE LA MOVILIDAD										
4.6 ESTUDIO DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS DE TARIFICACIÓN, ASÍ COMO DE SISTEMAS DE ENFORCEMENT O DE GESTIÓN DEL FRAUDE										
4.7 CUANTIFICACIÓN DE COSTES ESTIMADOS TECNOLÓGICOS, DE CAPEX Y OPEX DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE EXTERNALIDADES										
4.8 DEFINICIÓN DE CRITERIOS Y VARIABLES PARA EL DISEÑO DE TARIFAS										
4.9 DETERMINACIÓN DEL CATÁLOGO TARIFARIO										
4.10 ESTUDIO DE AFECCIÓN A LA SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE EMISIONES										
4.11 ESTUDIO SOCIOECONÓMICO DE PLANIFICACIÓN GENERAL, DE PROGRESIVIDAD FISCAL EN EL COBRO A USUARIOS Y DEL IMPACTO DE LA TARIFICACIÓN ENTRE TRANSPORTISTAS Y CARGADORES										
4.12 PROPUESTA PARA LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS										
4.13 ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA EXTENSIÓN DEL SISTEMA DE PAGO A VÍAS DE ALTA CAPACIDAD DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS										
4.14 HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE COBRO EN ESPAÑA										
4.15 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REVERSIÓN DE LA RED DE AUTOPISTAS DEL ESTADO										
4.16 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REPERCUSIÓN DE LOS COSTES DE GESTIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS										
4.17 PARTIDA ALZADA PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ACTUALIZACIÓN DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS										
4.18 ACTUACIONES TRANSVERSALES										
4.18.1 PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA DE DIVULGACIÓN										
4.18.2 ELABORACIÓN DE INFORME PARTICULARIZADO										
MENSUALIDAD (€)	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,32	144.042,33
ANUALIDAD (€)	1.008.296,24							432.126,97		
PRESUPUESTO DEL ENCARGO (€)	1.440.423,21									

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST

SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST

Código seguro de verificación: GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

Este documento es copia original y no puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_XoW5v3PDLQ1JXNjWE9ELLA6BYZ4 en <https://www.pap.hacienda.gob.es>

FIRMADO

en <https://www.pap.hacienda.gob.es>



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ANEXO III

PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE LAS TAREAS INTEGRADAS EN EL ENCARGO

1 OBJETO DE LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

Las presentes Prescripciones Técnicas tienen como objeto describir los trabajos y enumerar las materias que constituyen el encargo, así como definir las condiciones y criterios técnicos para llevarlos a cabo, y concretar la forma de presentación de los documentos que INECO ha de entregar a la Administración.

Con la excepción de los documentos e información que la Administración ponga a disposición de INECO, será de cuenta de éste la realización de todo el trabajo necesario para alcanzar el objeto del encargo.

2 OBJETO DEL ENCARGO

El objeto del encargo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de Carreteras, a la Sociedad Mercantil Estatal INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE, S.M.E. M.P., S.A. (en adelante, "INECO") es el estudio de alternativas de establecimiento de un nuevo sistema de financiación de la Red de Carreteras del Estado y la determinación de las necesidades para su diseño e implantación.

3 ANTECEDENTES

El Fondo de Recuperación Next Generation EU y el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia REACT-EU permitirán el establecimiento en España de las reformas e inversiones necesarias para una recuperación duradera derivada de los efectos de la pandemia del COVID-19, mejorando la resiliencia económica y social, apoyando la transición verde y digital en los Estados Miembros. Asimismo, España, a través de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 (en adelante, es.movilidad) ha establecido los objetivos, principios y retos derivados del cambio de paradigma en la movilidad y el transporte, siendo en esta estrategia donde se incluyen las medidas que implementar para suscitar el cambio en las pautas de movilidad de la ciudadanía y en el transporte de las mercancías, que serán financiadas a través del fondo de recuperación europeo.

Entre las medidas incluidas en la es.movilidad, en el "Eje 2 Nuevas políticas inversoras", línea de actuación "Planificación y Gestión de la red Viaria Estatal", se incluye la implantación de un nuevo sistema de financiación de la Red de Carreteras del Estado y la determinación de las necesidades para su diseño e implantación. Estos trabajos se han dividido en tres fases:

- FASE 1: Desarrollo del Estudio de alternativas del modelo de gestión y financiación de la red viaria, en el que se analizarán las distintas opciones para el establecimiento de un

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

sistema de pago por uso en la Red de Carreteras del Estado, necesidades a cubrir, ingresos, y efectos sobre el tráfico. En esta fase se analizarán también distintas alternativas de gestión del sistema de pago por uso, así como sus implicaciones jurídicas, administrativas y económicas.

- FASE 2: Diseño e ingeniería de la solución adoptada, a partir del resultado del Estudio de Alternativas desarrollado en la anterior fase, se procederá a desarrollar el sistema de pago por uso a nivel de ingeniería.
- FASE 3: La última fase estará constituida por los servicios necesarios de soporte al MITMA para la licitación de la implantación del nuevo sistema de cobro.

Para desarrollar con rigor y eficacia los trabajos considerados en la Fase 1 de Estudio de alternativas del modelo de gestión y financiación de la red viaria, se requieren unos conocimientos técnicos especializados y unos medios humanos complementarios, precisando la DGC contar con medios adicionales por lo que, en aras a una mayor eficacia, se propone encargar a INECO, Sociedad Mercantil Estatal con consideración de "medio propio y servicio técnico" de la Administración General del Estado, tal y como consta en el artículo 2 de sus Estatutos Sociales, por medio de la escritura pública autorizada por el Notario de Madrid D. Fernando Sánchez-Arjona Bonilla, en fecha 5 de abril de 2019, número de protocolo 770, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, en el tomo 38107, folio 108, hoja M-85151 e inscripción 351, la gestión de las tareas que se enumeran en el siguiente apartado.

4 DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

Los trabajos por desarrollar en el marco del presente encargo se concretarán en las siguientes actuaciones:

4.0 ANÁLISIS DE LA CONFIGURACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS CARRETERAS

En agosto de 2018 el Ministerio de Fomento, a través de Ineco, realizó el estudio "Análisis de sistemas de financiación para la gestión óptima de la red de carreteras del Estado", cuyo objetivo era el análisis de diferentes alternativas de financiación de la Red de Carreteras del Estado, que resultasen determinantes en la configuración de un modelo de gestión eficiente y sostenible.

Este documento abordará la actualización del capítulo 3.1 del citado restudio, con el fin de revisar el estado del arte del modelo actual de la gestión y financiación de carreteras en España.

La actualización abordará una distinción de vías en torno a las categorías de la red de carreteras Estatales, las carreteras Autonómicas y las carreteras de titularidad provincial o municipal.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

De manera particular se tratará el estado actual del modelo de gestión y financiación, una aproximación a los costes de inversión y mantenimiento declarados, tanto en la red estatal como en la de concesiones de autopistas, así como los ingresos provenientes de las autopistas de peaje del Estado y de las de competencia de las CCAA.

Para la realización de estos trabajos el MITMA facilitará los datos que sean necesarios para realizar la actualización, bien por a través de información proveniente de la DGC, de Informes y anuarios oficiales o del OTLE u otros inventarios que considerar. Serán de especial interés los inputs a recibir o consultar relativos a la red de autopistas del Estado. Asimismo, el MITMA proveerá las gestiones necesarias para recabar los datos necesarios relativos a las administraciones con competencias autonómicas y locales.

Ineco redactará un informe que recogerá los análisis realizados en esta actuación del estado del arte del modelo de gestión y financiación de las carreteras.

4.1 BENCHMARKING INTERNACIONAL SOBRE LOS SISTEMAS DE PAGO POR USO ADOPTADOS EN LOS PAÍSES DE LA UE

En este documento se analizará el Estado del arte de las diferentes alternativas tecnológicas para la tarificación de la red de carreteras en España y el grado de implantación de las principales experiencias europeas que hayan implementado un sistema de tarificación vial acorde a las políticas estratégicas de transporte de la UE.

Utilizando fuentes públicas de internet se analizarán los principales parámetros de cada una de las experiencias: gestor, modelo de gestión (si es directo o indirecto), operadores involucrados, sistema tecnológico de tarificación empleado, alcance de la red/kilómetros y tipo de red a nivel administrativa afectada, vehículos sujetos a tarificación y categorías que definan el catálogo tarifario, sistema de enforcement o control del fraude implantado y medios adscritos, y el destino que pudieran tener los ingresos en el caso de resultar una información accesible.

Adicionalmente, se analizará, en la medida de lo posible y siempre que los datos fueran accesibles de manera pública en internet, la inversión que hubiera resultado, en cada país analizado, para la implantación de los distintos sistemas de cobro, así como sus plazos asociados en el despliegue.

El número máximo de países a analizar es de ocho (8).

Ineco redactará un informe que recogerá todos los análisis realizados, discretizado por países y sistemas, que dé respuesta a las tendencias en Europa sobre el pago por uso y sus sistemas empleados y que servirá de apoyo para la determinación de las distintas alternativas a desarrollar en las siguientes actuaciones.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original



FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original cuya autenticidad de verificación se completa mediante el código QR en <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

4.2 MODELO DE PAGO POR USO DE INFRAESTRUCTURAS. ESTUDIO TÉCNICO GENERAL SOBRE LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE PAGO BASADOS EN EL TIEMPO (VIÑETAS) O EN LA DISTANCIA (PEAJES)

Los trabajos de esta actuación comenzarán con un análisis inicial de las ventajas e inconvenientes que la adopción de un modelo de pago por uso de las infraestructuras, así como las implicaciones que tiene desde un punto de vista “para los usuarios”.

A continuación, se estudiará de forma cualitativa las implicaciones técnicas, pros y contras de establecer un sistema de cobro basado en una viñeta¹, que dé derecho a los usuarios al uso de las vías tarifadas (derecho de uso), o bien a la selección de un sistema basado en el cobro por distancia recorrida, también denominado de pago por uso sin barreras o free flow.

El estudio conceptual tendrá en consideración los factores particularizados sobre la Red de Carreteras del Estado (tráficos, longitud y tipología de la red), tipos de vehículos o plazos preliminares de implantación.

Ineco redactará un informe recopilatorio de los estudios y análisis realizados, que incluirá las posibles alternativas que adoptar al respecto, y que alimentará el análisis multicriterio final que se desarrolle en la actuación 4.12, definiendo los supuestos donde es mejor la implantación de cada sistema, teniendo en consideración posibles soluciones mixtas (diferenciando por la tipología de los vehículos) o una aplicación de los dos sistemas en sucesivos espacios temporales.

4.3 MODELO DE GESTIÓN. ESTUDIO SOBRE LAS IMPLICACIONES ADMINISTRATIVAS Y JURÍDICAS DE LAS DISTINTAS OPCIONES PARA GESTIONAR EL SISTEMA DE TARIFICACIÓN

Dentro de esta actuación se analizarán, en primer lugar, las distintas alternativas de:

1. “Modelo de gestión a implementar” para el desarrollo del sistema de tarificación, estudiándose de manera específica si esta se realiza a través de una gestión directa o indirecta.

1 Referenciado a los condicionantes de la Directiva Euroviñeta.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid/siguiendo> dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

2. También la finalidad de los ingresos con el fin de identificar las alternativas fiscales a donde se destinarán los ingresos, si a caja única o una tasa finalista para financiar la Red de Carreteras del Estado.

Se realizará una caracterización de stakeholders, identificando las principales implicaciones de estos en cada alternativa de modelo de gestión, así como las relaciones entre estos, tanto en el marco de la gestión, como el de la supervisión del nuevo sistema de cobro.

Se analizarán dos modelos de gestión:

- El caso en el que la gestión del sistema de cobro de los ingresos correspondientes sea realizada de forma directa por la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- El caso en el que sea una sociedad de titularidad o Agencia pública, o bien una privada, la encargada de gestionar el sistema de cobro.

En segundo lugar, se analizará y justificará el ajuste de las alternativas a la normativa de la Unión Europea relativa al establecimiento de gravámenes, tarifas y peajes en las redes de carreteras de la Unión Europea con el objetivo de proporcionar seguridad jurídica a las distintas propuestas del nuevo sistema de tarificación. Se atenderá con especial dedicación el encaje legal de las alternativas del modelo de gestión propuestas, dentro de la normativa europea en la materia, teniendo en consideración tanto la normativa vigente, como la que es previsible que pueda aprobarse en el corto plazo y tenga un texto acordado² por las instituciones europeas.

En tercer lugar, se analizarán las implicaciones y los posibles impactos jurídicos que se pudieran derivar debido a la implementación del nuevo sistema de tarificación. De manera particular:

- Legislación nacional en la que impacta
- Limitaciones de en el marco legal vigente
- Principales ámbitos de regulación para desarrollar el nuevo sistema, tanto para el diseño y su implementación, como para la gestión y operación de este y su control (enforcement)

Ineco redactará un informe en el que se incluirán las alternativas que adoptar al respecto y que alimentarán el análisis multicriterio final detallado en la actuación 4.12, y en el que se determinarán los resultados de los estudios realizados en esta actuación: (i) los modelos de gestión del sistema, (ii) los resultados del encaje de las alternativas del modelo de gestión propuestas con el marco jurídico normativo europeo vigente (iii) las correspondientes implicaciones jurídicas, administrativas y fiscales en cada uno de las alternativas analizadas.

² Será condición que esta normativa a analizar sea identificada de manera referencial al inicio de los trabajos por parte del MITMA, para acotar el conjunto que analizar.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid/valida> o en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid/valida> o en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid/valida>

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA FISCAL, CONTABLE Y LEGISLACIÓN ASOCIADA PARA LA ACTUACIÓN 4.3.

Se considera necesario obtener de proveedores externos un apoyo en materia fiscal, contable y en la legislación asociada para los trabajos a realizar en la actuación 4.3, en concreto, este apoyo externo se precisa de manera extensiva para las siguientes actividades:

- Apoyo para la identificación y análisis de la normativa de derecho comunitario europeo y derecho nacional existente en materia de infraestructuras y transporte, y las particularidades relativas al establecimiento de gravámenes, tarifas y peajes en las redes de carreteras de la Unión Europea.
- Apoyo para el análisis del encaje legal de las distintas alternativas del modelo de gestión para el nuevo sistema de cobro de la red de carreteras propuesta, dentro de la normativa europea, e identificación de los impactos jurídicos que se pudieran derivar debido a la implementación del nuevo sistema de tarificación.
- Apoyo para el análisis y definición de las medidas y mecanismos de mejor aplicación para la implementación, gestión y operación del modelo de tarificación y para el control de su cumplimiento por parte de los usuarios, y establecimiento en su caso del procedimiento de prevención del fraude y del régimen de sanciones. (*enforcement*)

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono será el importe exacto emitido a Ineco por parte del proveedor incluyendo el IVA correspondiente de la factura y un coeficiente de mayoración del 1,31% según lo dispuesto en la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

4.4 ALCANCE DE LA RED VIAL A TARIFICAR

En esta actuación se realizarán los trabajos cuya metodología se describe a continuación:

- **Alcance de la red a tarificar**

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Se analizarán las vías sobre las que aplicar el pago por uso bajo una serie de escenarios de tarificación. Para ello se analizará la Red de Carreteras del Estado de alta capacidad en la península ibérica. Este trabajo se realizará utilizando datos geográficos publicados por el Instituto Geográfico Nacional (IGN). La base del IGN contiene un alto grado de detalle, incluyendo información del tipo de vía, titularidad, tipo de calzada etc.

En cada provincia se estudiará la existencia de rutas alternativas de carácter estatal, carreteras de otra titularidad tanto de alta capacidad como convencional, así como la conectividad entre localidades, con objeto de definir escenarios de la Red de Carreteras del Estado de alta capacidad a tarificar.

Ineco elaborará una serie de escenarios de red a tarificar para su posterior análisis con los modelos de tráfico. En esta actuación Ineco analizará un máximo de cinco (5) escenarios de red a tarificar, considerándose que dos escenarios son distintos cuando tienen distintos tramos de carreteras, conteniendo adicionalmente cada escenario un número reducido de tramos de carreteras que permitan mitigar el efecto de evasión del abono de la tarifa.

▪ Puntos de cobro y zonas de tarificación

Ineco estudiará la implementación de las alternativas analizadas en los puntos anteriores sobre tarificación y en los escenarios de red a tarificar identificados. La base para el análisis espacial requerido, en esta etapa, serán (i) los datos del IGN mencionados en el punto anterior, así como (ii) el benchmarking realizado con anterioridad, estableciendo en qué medida se aplica en territorio nacional y si es necesario realizar algún ajuste por las diferencias existentes con otros países de nuestro entorno.

Para cada tipo de tecnología considerada se estudiarán opciones en materia de zonas de tarificación y puntos de cobro que mejor resuelven las necesidades, que puedan ser, por ejemplo, por distancia recorrida, cruce de cordones de cobro en el caso de tecnología GNSS, etc. La zonificación para la tarificación quedará condicionada por las particularidades de la Red de Carreteras del Estado de alta capacidad.

Sobre la base del estudio realizado por Ineco en el año 2012, de localización de puntos de cobro en la red de carreteras de alta capacidad Estado, se analizarán en total dos (2) opciones de zona de tarificación, cada una de ellas con una longitud o superficie distinta acordada con el director del Encargo, de tal forma que estén dentro del intervalo entre 5 y 50 km.

El análisis espacial de la red a tarificar estudiará la ubicación de puntos de control en la Red de Carreteras del Estado de alta capacidad, buscando minimizar opciones para la evasión del pago por uso. Cada zona de tarificación tendrá un punto de control.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

capacidad como convencional que resulten de interés para la generación de itinerarios de tráfico alternativos a considerar. La selección de tramos de carretera a incluir en el modelo de oferta quedará condicionada en cualquier caso por el grado de detalle alcanzado en la zonificación previamente definida.

Tomando como referencia la zonificación previamente definida, se construirán las **matrices origen-destino** de vehículos por tipo (ligeros, pesados) correspondientes a un día tipo del año base de modelización (2019), tomando como principal fuente de información los registros de telefonía móvil procedentes de proveedores especializados. En la estimación de estas matrices se utilizarán otros datos e hipótesis, como, por ejemplo, cifras de ocupación de los vehículos. El importe correspondiente a la adquisición de estos datos se abonará con cargo a la Partida Alzada a justificar para la obtención de datos de tráfico.

Con todo ello, se desarrollará el **modelo de asignación de rutas** (última de las 4 etapas de la metodología clásica de modelización) mediante el software de modelización Visum, definiéndose para ello las funciones de coste generalizado correspondientes que permitan evaluar los diferentes caminos de los vehículos entre cada par de zonas origen-destino y el reparto de la demanda por cada uno de ellos, teniendo en consideración tanto los tiempos como los costes de recorrido, entre los que se encontrarán tanto los peajes actualmente existentes en la red como las tarifas de pago por uso que se evalúen en los diferentes escenarios.

Este modelo de tráfico, cuyo periodo de análisis será el mismo día tipo seleccionado en la obtención de las matrices, y cuya única segmentación de tráfico serán los vehículos ligeros y pesados (sin diferenciación por motivo de viaje, frecuencia, categorías vehiculares, etc.), será calibrado y validado al año base 2019 tomando como referencia dos fuentes de datos:

- Aforos de tráfico por tipo de vehículo (ligeros, pesados) en las diferentes estaciones recogidas en el Mapa de Tráfico 2019 del MITMA o de otras administraciones competentes. Se realizará una selección de puntos de aforo a tener en cuenta en función de los tramos de carretera que queden dentro de cada zona de transporte del modelo.
- Registros GPS facilitados por proveedores especializados, que permiten conocer tanto las trazas recorridas por los vehículos, como los tiempos de viaje. El importe correspondiente a la adquisición de estos datos se abonará con cargo a la Partida Alzada a justificar para la obtención de datos de tráfico.

Al ser un modelo de tráfico para un día tipo, no reflejará la fluctuación en las condiciones de circulación a lo largo del tiempo o en diferentes periodos, ni tampoco las limitaciones de capacidad o la congestión.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

En cuanto a los escenarios futuros a modelizar, se plantean **dos horizontes temporales**, los cuales serán definidos y consensuados con el director del Encargo:

- El año de puesta en servicio,
- El primer año completo en el que se estime que el sistema de pago haya completado su despliegue en su confección técnica.

A su vez, en cada uno de ellos se analizarán los **cinco (5) escenarios de red a tarificar** previamente definidos en la actuación anterior. Asimismo, para cada año horizonte se tomarán en consideración las siguientes hipótesis de modelización:

- En relación con la **oferta de transportes**: únicamente se tendrán en cuenta aquellas actuaciones de infraestructuras de carreteras que se encuentren planificadas y aprobadas, con previsión de estar en servicio antes del año horizonte correspondiente, y cuyo impacto en los análisis a realizar posteriormente para el presente Encargo sea relevante.
- En relación con la **demanda**: se estimará el crecimiento de la demanda conforme a lo indicado en la Orden FOM/3317/2010 de eficiencia.
- En relación con la **tarifa**: será necesario establecer una tarifa media por kilómetro de referencia a consensuar con el director del Encargo que servirá como punto de partida para la estimación del tráfico en los diferentes escenarios. Esta tarifa únicamente diferenciará entre vehículos ligeros y pesados, acorde a la segmentación del modelo de tráfico.

En este punto es importante destacar que el sistema de tarificación implementado condiciona la metodología de modelización a emplear. Una viñeta anual no penaliza la realización de un viaje adicional al tratarse de un coste que el usuario percibe de forma internalizada, por lo que su análisis con el modelo de tráfico se realizará asumiendo la hipótesis de que el coste de esta viñeta no condiciona la elección de ruta

Una vez estimados los ingresos totales de cada uno de los cinco (5) escenarios que se considerarán en esta actuación, se compararán con la cifra de ingresos objetivo de la Administración para posibles modificaciones. En esta actuación se considera la modelización de hasta cinco escenarios de red a tarificar en cada horizonte temporal.

▪ **Resultados del estudio de tráfico**

Como resultado de esta actuación, se producirán estimaciones de las variaciones de tráfico para cada uno de los diez escenarios considerados en el análisis (2 horizontes temporales por 5 escenarios de red a tarificar). Las estimaciones de tráfico en cada vía se proporcionarán en formato base de datos, con un nivel de desagregación correspondiente a la tramificación de la red de





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

carreteras definida para los trabajos y acorde con la zonificación del modelo de tráfico, con un grado de detalle siempre menor al del Mapa de tráfico del MITMA y la red de aforos regionales. Estos resultados serán utilizados para estimar los ingresos de sistema, así como el tráfico provincial en cada tipo de vía analizada, que posteriormente servirán para estimar el impacto de la propuesta en emisiones y seguridad vial.

A la finalización de esta actuación, Ineco elaborará un informe con los resultados de todos los análisis y estudios efectuados.

▪ **Consideraciones a tener en cuenta**

A continuación, se enumeran, como recapitulación de lo expuesto en este capítulo, las principales consideraciones a tener en cuenta en la realización de los trabajos correspondientes al estudio de demanda:

- El modelo de tráfico desarrollado para este Encargo solamente considerará:
 - o El modo carretero, asumiendo que las condiciones en el reparto modal del transporte de viajeros y mercancías son las del año base de modelización (2019),
 - o Un día tipo como periodo de simulación,
 - o Dos segmentos de demanda: vehículos ligeros y vehículos pesados.
- Para los escenarios futuros, se estimará el crecimiento de la demanda conforme a lo indicado en la Orden FOM/3317/2010 de eficiencia.
- En relación con la oferta de transportes futura, únicamente se tendrán en cuenta aquellas actuaciones de infraestructuras de carreteras que se encuentren planificadas y aprobadas, con previsión de estar en servicio antes del año horizonte correspondiente, y cuyo impacto en los análisis a realizar posteriormente para el presente Encargo sea relevante.
- Se trabajará con una tarifa media por kilómetro de referencia por tipo de vehículo (ligeros y pesados) a consensuar con el director del Encargo que servirá como punto de partida para la estimación del tráfico en los diferentes escenarios.

PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR PARA LA OBTENCIÓN DE DATOS DE TRÁFICO.

Se considera necesario obtener de proveedores externos información de tráfico procedente de datos de GPS o de registros de telefonía móvil.

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

será el importe exacto emitido a Ineco por parte del proveedor incluyendo el IVA correspondiente de la factura y un coeficiente de mayoración del 1,31% según lo dispuesto en la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

4.6 ESTUDIO DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS DE TARIFICACIÓN, ASÍ COMO DE SISTEMAS DE ENFORCEMENT O DE GESTIÓN DEL FRAUDE

Se adoptarán todos los parámetros obtenidos en el benchmarking de la actuación 4.1 con el fin de partir de este conocimiento inicial, y en coordinación con los interlocutores designados por el MITMA, se establecerán las necesidades y objetivos a cubrir por la nueva plataforma que se constituirán como criterios de diseño del futuro sistema.

También, tomando como punto de partida el análisis de necesidades, se analizarán las diferentes alternativas técnicas para la definición de la nueva plataforma tecnológica del sistema de pago por uso, con un análisis, desde el punto de vista tecnológico, de las fortalezas y debilidades, así como de los riesgos e implicaciones de seguridad (confidencialidad de la información, protección de datos personales, detección de fraude y resiliencia ante ciberataques).

La metodología para determinar los sistemas tecnológicos a implantar partirá de la definición de los requisitos funcionales del sistema y criterios funcionales de diseño para la selección de la/s tecnología/s a implementar. Ineco redactará un informe con la propuesta de estos requisitos para la aprobación del MITMA.

Asimismo, se analizará el marco regulatorio europeo sobre requisitos de interoperabilidad aplicables a los sistemas de telepeajes.

A continuación, se analizarán soluciones de mercado sobre cinco (5) sistemas o tecnologías que se acuerden con el MITMA para satisfacer los requisitos una vez hayan sido aprobados.

Entre las posibles tecnologías que se podrían analizar de acuerdo con el criterio anterior, se identifican las siguientes:

- Sistemas sin barrera (free flow) por posicionamiento GNSS
- Sistema basado en App para posicionamiento y pago con el teléfono móvil
- DSRC y/o RFID
- Soluciones basadas en tacógrafos inteligentes (ejemplo tacógrafo suizo)
- Sistema videocámaras de lectura de matrículas, etc.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- Sistema de comunicaciones asociado.
- Viñeta Electrónica, entendiéndose como tal la aplicación de la tecnología al sistema de Viñeta.

Para todos estos sistemas/tecnologías, se analizarán tanto las funcionalidades como las arquitecturas a implementar en función de los requisitos y necesidades como:

- Georreferenciación/posicionamiento y navegación GNSS (precisión métrica o submétrica), GPS receptor absoluto o diferencial, posicionamiento cinemático, y transmisión de datos en tiempo real o post-procesado.
- Unidad embarcada de uso comercial (OBE/Free flow Tolling)
- Requisitos y costes de implantación
- Terminales móviles (Apps)
- Definición de los tipos de usuarios (también usuarios en tránsito)
- Necesidades de detección de fraude o errores de configuración e instalación de los sistemas a bordo
- Disponibilidad del sistema

Además del equipamiento tecnológico para implementar una solución de pago por uso, es necesario incluir un sistema de gestión integral (SGI) que trate toda la información generada, y la integre dentro de los procesos de *backoffice* del organismo responsable de la gestión de esta iniciativa. En este ámbito, Ineco analizará qué soluciones comerciales existen en el mercado, de tal forma que se puedan integrar dentro del sistema tecnológico de pago, así como se identificarán a alto nivel todas las interfaces con la capa tecnológica implantada y los agentes participantes en todo el proceso (además del MITMA, fuerzas de seguridad, Ministerio Hacienda, Ministerio del Interior, etc.).

Como fase inicial de este trabajo, se establecerá un diseño de arquitectura a alto nivel, donde se definirán los componentes o módulos del sistema, entre los que formará parte fundamental el sistema o pasarela de pago, y que determinará el alcance del análisis.

Para este estudio se realizará un análisis de mercado, que permita las consultas tanto a los posibles fabricantes de soluciones o plataformas generalistas, analizando su capacidad de integración con las tecnologías analizadas, así como las plataformas específicas que puedan proporcionar los integradores de tecnología y sus posibilidades de adaptación y personalización.

Siguiendo con la metodología, a continuación, se analizará la arquitectura del sistema con todos sus elementos:

- Arquitectura del sistema:
 - Unidad embarcada y sistema de registro
 - Tecnología de Comunicaciones móviles (3GPP)
 - Routers/Firewalls/Cloud/ Servidor de Comunicaciones (almacenamiento de datos)
 - Ciberseguridad: Análisis de riesgos y de las medidas de seguridad aplicadas de cada una de las tecnologías.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- Integraciones: en función de los requisitos establecidos, se definirán las comunicaciones lógicas o intercambio de información entre los diferentes componentes del sistema, y con otras plataformas externas con las que sea necesario interoperar. Estos sistemas pueden ser plataformas operacionales, que producen o consumen datos en tiempo real para el funcionamiento de esta, o que realizan funciones de control o auditoría (contabilización de ingresos, notificaciones de fraude, etc.)
- Parámetros del sistema:
 - Distancia recorrida/tiempo
 - Tipo de vehículo (peso, dimensiones, niveles de emisión, etc.)
 - Tipo de carretera
 - Plataforma de ticketing o pago
 - Sistema de gestión de ticketing, protocolos de comunicaciones
 - Pasarela bancaria
 - Arquitectura del sistema de pago
 - Pago en tiempo real o no
- Se analizarán los sistemas tecnológicos con los que se puede hacer el control o enforcement y detección del fraude de la forma más eficaz y en función del nivel de precisión que se haya definido en los requisitos del sistema. Entre estos sistemas se analizará la tecnología de cámaras en pórticos con reconocimiento de matrículas para control de fraude (enforcement)

Los trabajos descritos en esta actuación se ejecutarán por un equipo multidisciplinar compuesto por personal técnico y personal TIC, siendo su alcance la realización de estudios, análisis y consultoría en las materias descritas, no incluyéndose ningún desarrollo software ni la creación de ningún modelo, herramienta o sistema tecnológico.

Ineco redactará un informe con las conclusiones de los estudios y análisis realizados en esta actuación.

4.7 CUANTIFICACIÓN DE COSTES ESTIMADOS TECNOLÓGICOS, DE CAPEX Y OPEX DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE EXTERNALIDADES

En esta actuación se realizarán los trabajos cuya metodología se describe a continuación:

- **Análisis de costes y plazos de implementación del sistema tecnológico de cobro**

Ineco determinará, de forma justificada, los plazos estimados para la implantación de cada una de las alternativas tecnológicas estudiadas con un diagrama Gantt.

Asimismo, establecerá de forma desglosada y detallada la valoración de cada alternativa para la implantación y mantenimiento del sistema de cobro. Para ello se empleará un sistema de macro

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

precios de unidades completas de ejecución, que proponga el Consultor, de acuerdo con la situación del mercado de los precios de las componentes e infraestructuras necesarias para la implantación de distintas alternativas de sistemas de tarificación. En caso de que no sea posible, se emplearán macro precios, de acuerdo con su experiencia en otros Estudios o proyectos que haya realizado, con experiencias desarrolladas por otras Administraciones en nuestro país, o experiencias en países extranjeros. En esta fase no se considera necesario el análisis de los costes de gestión ligados al nuevo sistema de cobro. En fase 2 y una vez definido el modelo de gestión, se abordará este análisis.

Dicho sistema de macro precios será sometido a la aprobación del director del Encargo.

Se explicarán y justificarán los macro precios, incluyendo la descomposición en sus componentes elementales.

▪ **Análisis de CAPEX y OPEX de la infraestructura**

Se determinará el escenario relativo a la planificación pública de inversión, gestión, operación y mantenimiento en la red de carreteras del Estado.

Para ello, la DGC u otras unidades funcionales del MITMA proveerá la información que necesite Ineco para dicho escenario que recoja las anualidades determinadas como parte del presupuesto de la planificación de inversiones y reinversiones (CAPEX), así como los de gestión, operación y mantenimiento (OPEX) en la red de carreteras del Estado. Estas anualidades al menos deberán facilitarse desde el año previsto de la puesta en servicio del nuevo sistema de pago por uso, incluyendo los años sucesivos hasta que el sistema de tarificación se haya completado. Esto es así para las posibles alternativas mixtas que se puedan proponer, que se originen con sistemas de pago basados en el tiempo, en primer lugar y, posteriormente, evolucionen a soluciones basadas en la distancia recorrida.

Ineco realizará un estudio en el que se analicen las alternativas relacionadas con los costes de CAPEX y OPEX en la red de carreteras, particularizado a dos hitos:

- Año de puesta en servicio
- Fecha en la que se produzca la implantación del sistema en el entorno de tres a cinco años desde la puesta en servicio

▪ **Costes relativos a las externalidades del tráfico**



FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original en su totalidad. Verificación de autenticidad mediante el CSV: -CjF-X86W9v8V3pPpEChJXNp9eSEfLCAVBYZr en https://www.pap.madrid.gob.es/sede.administracionespublicas.gob.es/valida



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

objeto de que, tras la elección del catálogo definitivo, se continúen con los trabajos de esta actuación y que se describen a continuación.

Se analizará el marco regulatorio europeo que condiciona la estructuración de la tarifa de pago por uso (contemplando los criterios establecidos en la *Directiva Euroviñeta*). Seguidamente se definirán los parámetros o conceptos que estructurarán la tarifa del nuevo sistema de aplicación para España (p. ej. tipo de vehículo, de sus emisiones, congestión y su nivel de ruido).

Ineco elaborará un informe con los resultados de los estudios y análisis realizados en esta actuación.

4.9 DETERMINACIÓN DEL CATÁLOGO TARIFARIO

Se desarrollará un catálogo de tarifas analizando las distintas componentes que estructurarán la tarifa para el catálogo de vehículos que se acuerde. Ineco analizará TRES (3) propuestas de catálogo de tarifas distintas, las cuales considerarán los siguientes aspectos:

- Uso de la red: se considerará la aplicación de *descuentos por uso frecuente*, así como en desplazamientos al lugar de trabajo o viajes a centros médicos.
- Zona en la que se sitúa la infraestructura: se realizará un análisis de *la accesibilidad* para considerar posibles descuentos de la tarifa aplicada en zonas en las que no existan alternativas de transporte competitivas o en las que la red estatal de alta capacidad sea utilizada para desplazamientos de carácter local. Este ejercicio empleará información geográfica del IGN para caracterizar las distintas redes de transporte y estudiar la accesibilidad de cada zona, con el fin de identificar la accesibilidad a modos de transporte alternativos.

A partir de los inputs facilitados por el MITMA y de los “costes de la implementación y gestión del sistema de cobro”, así como del “cálculo de las externalidades del tráfico en la red” definidos en la actuación 4.7, Ineco definirá el volumen de ingresos que precisará el sistema desde una perspectiva de equilibrio técnico. Esto permitirá, de acuerdo con cada una de las alternativas estudiadas en el estudio, establecer las tarifas de cobro a los usuarios del sistema de tarificación.

Por tanto, para cada propuesta del catálogo de tarifas, se establecerán las siguientes CUATRO (4) distinciones:

- Tarifa resultante de repercutir el coste de la implementación y gestión del sistema de

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

cobro³.

- Tarifa resultante de repercutir adicionalmente al anterior, el coste de O&M de la red de carreteras objeto del cobro del peaje.
- Tarifa resultante de repercutir adicionalmente al anterior, el coste de las inversiones y reinversiones (CAPEX) en la red de carreteras objeto del cobro del peaje.
- Tarifa resultante de repercutir adicionalmente al anterior, el coste de las externalidades del tráfico.

Para estimar los ingresos del sistema en función de la tarifa resultante, se aplicarán hipótesis de desviaciones de tráfico, hipótesis relativas al uso fraudulento del sistema, porcentajes de vehículos exentos de pago, u otras basadas en la información recopilada en las fases anteriores del estudio.

Para la realización del catálogo tarifario, no se tendrá en cuenta la red de autopistas de peaje del Estado.

Ineco elaborará un informe con los resultados de los estudios y análisis realizados en esta actuación.

4.10 ESTUDIO DE AFECCIÓN A LA SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE EMISIONES

En esta actuación se analizarán las implicaciones de la seguridad vial y la reducción de emisiones, con las siguientes consideraciones:

▪ Seguridad vial

Para estimar el impacto de la propuesta en la seguridad vial se elaborará una herramienta en formato hoja de cálculo para calcular la siniestralidad en función del número de vehículos-km por tipo de vía y teniendo en cuenta los valores medios en cada provincia.

Los factores para este análisis se obtendrán del “estudio de accidentes” 2019, publicado por el MITMA. En concreto se aplicarán el índice de peligrosidad para la estimación de los accidentes con víctimas y el índice de mortalidad para calcular el número de víctimas mortales. Para las provincias en las que no haya datos publicados se adoptarán valores medios de provincias limítrofes.

3 El coste que repercutir incluye únicamente los costes directos de implementación y O&M del sistema tecnológico desarrollado (infraestructura y software). No incluye el coste indirecto de todo el personal ligado al sistema.





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

A nivel provincial Ineco analizará el tráfico que se estima captarán carreteras convencionales con objeto de obtener el impacto esperado de dicha transferencia en el aumento de las cifras de accidentalidad y de mortalidad.

▪ **Reducción de emisiones**

El cálculo de emisiones de los principales contaminantes atmosféricos se realizará utilizando la "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook", una guía técnica preparada para obtener el inventario de emisiones, desarrollada por la Agencia Europea del Medio Ambiente (EEA). Esta guía metodológica integra factores de emisión por vehículo-km, diferenciando entre vehículos ligeros y pesados.

En concreto, se elaborará un módulo de cálculo de emisiones basado en la herramienta desarrollada para el Modelo Nacional de Transporte, en la que se **estiman variaciones en los contaminantes CO₂, CO, NO_x, PM₁₀, SO₂** en función del consumo de combustible de vehículos ligeros y pesados. Este módulo de emisiones se adaptará a las salidas del modelo de asignación de tráfico.

Se **excluye el cálculo de las emisiones de metano (CH₄)**, puesto que no puede obtenerse un factor de emisión fiable que sea acorde con el nivel de detalle del modelo de asignación y el consiguiente enfoque metodológico (*Tier*) de la EMEP/EEA empleado para los cálculos.

Ineco elaborará un informe con los resultados de los análisis y estudios de seguridad vial y reducción de emisiones realizados en esta actuación.

4.11 ESTUDIO SOCIOECONÓMICO DE PLANIFICACIÓN GENERAL, DE PROGRESIVIDAD FISCAL EN EL COBRO A USUARIOS Y DEL IMPACTO DE LA TARIFICACIÓN ENTRE TRANSPORTISTAS Y CARGADORES

En primer lugar, se realizará un estudio socioeconómico, bajo la óptica de analizar los efectos de la tarificación sobre diferentes variables de la economía (índice general de precios del consumo, déficit público, etc.), en el medio ambiente (emisiones de CO₂) y territoriales (competitividad de regiones o localización de actividades). De manera específica se prestará especial atención al sector del transporte de mercancías por carretera. Dentro del estudio se incluirán también, de forma cualitativa, los impactos y las oportunidades que se deriven de los análisis realizados proponiendo las acciones para mitigar dichos impactos.

Seguidamente se analizarán las fórmulas que faciliten o mitiguen la aceptación social del nuevo sistema de cobro de peaje, desde un punto de vista de la progresividad fiscal hacia los usuarios, poniendo especial foco en:

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- El análisis del grado actual de la aceptación del sistema pretendido en la sociedad española.
- La identificación de mecanismos que promuevan una progresividad fiscal o de descuentos en el pago por parte de los usuarios.
- El análisis de las implicaciones legales de las propuestas, en término nacional y europeo, para garantizar su viabilidad.

Por último, se analizarán las alternativas y las herramientas jurídicas a desarrollar para que los costes de la tarificación de los vehículos pesados de transporte de mercancías puedan ser trasladados, de forma efectiva, del transportista al cargador, en el caso de que estos costes no sean trasladados por la propia dinámica sectorial de este mercado. Para ello se tendrá en cuenta la figura jurídica "sustituto del contribuyente".

Ineco redactará un informe con los resultados de los análisis realizados en esta actuación, el cual incluirá el estudio socioeconómico general desarrollado, la propuesta del o de los mecanismos que posibiliten una progresividad en la tarificación y la propuesta para posibilitar el traslado de la tarifa de pago por uso a los cargadores.

PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA JURÍDICA Y FISCAL PARA LA ACTUACIÓN 4.11.

Se considera necesario obtener de proveedores externos un apoyo en materia jurídica y fiscal para los trabajos a realizar en la actuación 4.11, en concreto, este apoyo externo se precisa para las actividades que se enumeran a continuación:

- Identificación y estudio del régimen jurídico de los distintos tributos aplicables al transporte por carretera, incluyendo entre otros aspectos; el hecho imponible, ámbito de aplicación (nacional, autonómico o local), los tipos impositivos, exenciones al impuesto y supuestos de no sujeción, y especialidades respecto a los procesos de gestión y recaudación.
- Estudio y análisis de las figuras jurídicas del transportista y del cargador, y de su naturaleza, derechos y obligaciones dentro de la actividad del transporte de mercancías por carretera.
- Análisis de la naturaleza jurídica de los distintos tributos e impuestos (fiscalidad general y específica) que asumen ambas partes dentro la operación del transporte de mercancías por carretera.
- Análisis de la forma en que ambos sujetos soportan y liquidan los pagos correspondientes a los impuestos exigidos correspondientes a las operaciones que realizan entre ambos.

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- Su afección al modelo de gestión.
- Las implicaciones jurídicas y legales derivadas de la titularidad de las competencias de las administraciones públicas en las redes a la que se extienda éste.

Ineco redactará un informe sintético del análisis realizado, detallando las conclusiones desde cada perspectiva estudiada. El informe también incluirá recomendaciones para facilitar la posible extensión del sistema a otras redes de alta capacidad.

PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA JURÍDICA Y FISCAL PARA LA ACTUACIÓN 4.13.

Se considera necesario obtener de proveedores externos un apoyo en materia jurídica y fiscal para los trabajos a realizar en la actuación 4.13 y, de forma particular, para las siguientes actividades:

- Análisis de la normativa nacional de reparto y distribución de competencias entre las distintas Administraciones Públicas relativa a la imposición de gravámenes y tributos.
- Identificación de normativa autonómica y foral existente de tarificación de vías de alta capacidad.
- Identificación de las implicaciones, hitos y hoja de ruta para la implantación de estos sistemas al ámbito autonómico y regional en caso de declararse jurídicamente viable.

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono será el importe exacto emitido a Ineco por parte del proveedor externo incluyendo el IVA correspondiente de la factura y un coeficiente de mayoración del 1,31% según lo dispuesto en la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

4.14 HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE COBRO EN ESPAÑA

Ineco desarrollará una propuesta de hoja de ruta que defina las necesidades y los principales hitos para el correcto despliegue e implementación de la alternativa seleccionada.

Esta hoja de ruta facilitará tomar visión estratégica conjunta global para su implementación, no sólo en el ámbito de las implicaciones en el MITMA, sino las afecciones y tareas necesarias del resto de

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

actores implicados (aspectos legales, reformas administrativas, “diálogo abierto con la ciudadanía”, etc.) con el objetivo de poder planificar las acciones a realizar.

El entregable correspondiente a esta actuación consiste en recoger la hoja de ruta para una correcta implementación del nuevo sistema de tarificación.

4.15 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REVERSIÓN DE LA RED DE AUTOPISTAS DEL ESTADO

En esta actuación se realizará un cálculo preliminar ante una posible reversión de los contratos de concesión vigentes de las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado.

Para ello, se realizará un estudio empírico de alto nivel que abarque los contratos vigentes de una forma conjunta.

Para ello, en primer lugar, el MITMA a través de la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje facilitará los contratos de las autopistas en vigor, así como la documentación complementaria de cada uno, con el fin de recabar la siguiente información:

- Características geométricas básicas de las autopistas de la red del Estado.
- Tráficos actuales declarados en las autopistas (IMDs por tramos).
- Plazo de la concesión y años restantes hasta el final del contrato.
- Histórico de inversiones y reinversiones estimativas realizadas por la sociedad concesionaria.
- Programa de mantenimiento ordinario de los últimos 3 años.
- Programa de otras actuaciones periódicas de mantenimiento realizadas en el marco del contrato.
- N.º de personal adscrito a la sociedad concesionaria y gasto de personal aproximado reconocido.
- Estados financieros de los últimos 3 últimos años de las sociedades concesionarias.

En segundo lugar, se determinarán ratios de gestión, operación y mantenimiento, así como de reinversiones tipo, teniendo en cuenta rangos más optimistas y pesimistas.

En una primera aproximación, se estructurarán en torno a las siguientes categorías de autopistas:





SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- De meseta
- De costa
- De montaña
- Con singularidades, de estructuras y túneles

Seguidamente se realizará un modelo económico simplificado en el que se incluyen como datos de entrada la estructura de flujos de ingresos y gastos de cada una de las sociedades concesionarias. Para ello se tendrán en cuenta, tanto la información facilitada por el MITMA, como los umbrales de ratios de gastos generalistas realizados por Ineco, la estimación tipo de reinversiones, la estimación de ingresos para cada una de las autopistas en análisis, basada en la estimación de demanda en las autopistas a partir de la información de tráfico oficial del MITMA, y la estructura de deuda que pueda inferirse del análisis de los estados financieros.

El modelo arrojará unas horquillas conjuntas de lo que supondría, en términos económicos, el rescate de las autopistas en términos de VAN.

No se contempla la integración de los resultados de esta actuación en la actuación anterior "Propuesta para la selección de alternativas".

Ineco redactará un informe con los resultados de los análisis realizados en esta actuación, describiendo el coste preliminar derivado de la posible reversión de la red de autopistas del Estado.

4.16 IMPACTO ECONÓMICO PRELIMINAR DERIVADO DE LA POSIBLE REPERCUSIÓN DE LOS COSTES DE GESTIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS

En esta actuación Ineco realizará un estudio que permita establecer la cuantía que deberá incrementarse sobre el actual impuesto a los hidrocarburos, con el fin de internalizar en éste tanto (i) el coste de gestión, operación y mantenimiento de la Red General de Carreteras del Estado de alta capacidad, (ii) el presupuesto de inversiones y reinversiones en dicha red y (iii) las externalidades del transporte rodado asociado.

Para la realización de este estudio, se establecerá un horizonte de cálculo del incremento sobre el impuesto de los hidrocarburos de 2024.

Como punto de partida inicial, Ineco realizará una primera aproximación a la regulación que afecta al impuesto de hidrocarburos, su ámbito objetivo y territorial interno, así como los supuestos de no

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

sujeción, exención y los diferentes tipos de gravamen aplicables a usuarios, tanto en lo que respecta al tramo estatal como al autonómico.

A continuación, y una vez presentado el impuesto se analizarán las repercusiones fiscales que asume el usuario final, procedentes tanto de este impuesto de hidrocarburos como del IVA. En este sentido se analizarán los mecanismos a través de los cuales se repercuten estos impuestos, tomando como referencia el precio que pagan los diferentes usuarios por litro de combustible, identificando a partir de este precio, qué porcentaje de aplicación corresponde a cada tributo.

Finalmente se presentarán los datos de recaudación del Estado en España por este concepto de fiscalidad a los carburantes, a partir de los datos que se recabarán de fuentes como la Agencia Tributaria, el Instituto de Estudios Fiscales, entre otros.

Gráficamente se incluirá una representación de 1 litro de hidrocarburo tipo, para cada tipo de usuario sujetos a las distintas afecciones fiscales, con el fin de mostrar la representatividad de la parte que corresponde a tarifa técnica de producción, la tributaria en sus diferentes modalidades.

Una vez realizado el análisis de las repercusiones fiscales sobre el precio de los hidrocarburos que se podría aplicar a los usuarios, Ineco diseñará un modelo económico que permita calcular los ingresos necesarios del sistema que permitan recuperar los gastos de la gestión de las infraestructuras y servicios de la Red de Carreteras del Estado de alta capacidad, así como las externalidades al transporte en esta misma red. A partir de los ingresos calculados que equilibren los costes en el sistema y por diferencia de los costes recaudados por el Estado en la Caja única provenientes de las partidas del impuesto a los hidrocarburos, se calculará el incremento total resultante que se precise para la recuperación de los costes antes enunciados, que Ineco presentará a través de tres niveles:

- Por un lado, se calculará el montante total que precise para recuperar los costes de repercutir el coste de O&M de la red de carreteras de alta capacidad del Estado.
- Por otro lado, y adicionalmente al anterior, el coste de repercutir las inversiones y reinversiones (CAPEX) en la red de alta capacidad.
- Y, final y adicionalmente al anterior, el coste de repercutir las externalidades del tráfico en la red de alta capacidad.

Para ello, Ineco utilizará los inputs provenientes de la actuación 4.7, particularizados solo al año 2024.

Seguidamente se realizará una prognosis del volumen de hidrocarburos que se espera dispensar en el año 2024, a partir de los últimos datos publicados de fuentes públicas de las patronales

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original



FRANCISCO JAVIER FLORES GARCIA - 2022-06-09 16:25:37 CEST
SERGIO VAZQUEZ TORRON - 2022-06-03 10:10:41 CEST
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida> en <https://www.pap.madrid.gob.es/pap/madrid/sigbojies>

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

petrolíferas o agencias estadísticas disponibles, con el fin de repercutir los montos anteriormente calculados y así identificar el incremento necesario que sea preciso repercutir para cada una de las opciones.

Ineco redactará un informe con los resultados de los análisis realizados en esta actuación, describiendo el impacto económico preliminar derivado de la posible repercusión de los costes de gestión de la red de carreteras en el impuesto de hidrocarburos.

PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA JURÍDICA Y FISCAL PARA LA ACTUACIÓN 4.16.

Se considera necesario obtener de proveedores externos un apoyo en materia jurídica y fiscal para los trabajos a realizar en la actuación 4.16. En concreto este apoyo externo se precisa para las siguientes actividades:

- Estudio de la regulación y las particularidades del impuesto de hidrocarburos, identificación de su ámbito objetivo y territorial interno de aplicación, así como de los supuestos de no sujeción, exención y tipos de gravamen aplicable a usuarios, tanto en lo que respecta al tramo estatal como autonómico.
- Estudio y análisis jurídico de las repercusiones fiscales que asume el usuario final tanto en lo referente al impuesto sobre hidrocarburos, como al IVA.

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono será el importe exacto emitido a Ineco por parte del proveedor externo incluyendo el IVA correspondiente de la factura y un coeficiente de mayoración del 1,31% según lo dispuesto en la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

4.17 PARTIDA ALZADA PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ACTUALIZACIÓN DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Una vez finalizados los trabajos de la actuación 4.12, y a medida que se continúe avanzando en el proceso de toma de decisión para la elección de la tipología y parámetros constitutivos del sistema

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00018338231

CSV

GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

de pago por uso a implantar, se prevé la necesidad de contar con el apoyo técnico extraordinario preciso en cada momento a este respecto.

Por ello, se prevé la necesidad de que el director del Encargo precise demandar asesoramiento técnico para realizar estudios adicionales a los ya realizados en la Selección de Alternativas con objeto de actualizar la propuesta de sistema de pago por uso a implantar a nuevas necesidades que tenga el MITMA en ese momento.

Con objeto de asegurar la trazabilidad de todos los trabajos que se realicen con cargo a esta actuación, desde el MITMA se realizará una petición formal (podrá ser vía correo electrónico) detallando el alcance y plazo del trabajo solicitado a Ineco, con objeto de que pueda valorarse las dedicaciones necesarias para cada tipo de perfil profesional requerido. Una vez acordado el alcance y el presupuesto del trabajo concreto, se procederá al desarrollo del trabajo correspondiente.

4.18 ACTUACIONES TRANSVERSALES

4.18.1 PARTIDA ALZADA A JUSTIFICAR EN MATERIA DE DIVULGACIÓN

Se estima necesario que para la realización de actividades de comunicación que desarrolle el MITMA en materia del sistema de pago por uso a implantar, así como para la divulgación de los trabajos del presente Encargo sea necesario obtener de proveedores externos servicios de diseño, edición, maquetación y reprografía de documentos y de material divulgativo tanto en formato papel como de audio y de vídeo.

Para su abono, en el presupuesto del Encargo se incluye la presente Partida Alzada a justificar cuyo importe se irá consumiendo a medida que Ineco vaya ejecutando los pagos en estos conceptos y los justifique adecuadamente mediante su carta de pago. El importe a considerar para el abono será el importe exacto emitido a Ineco por parte del proveedor externo incluyendo el IVA correspondiente de la factura y un coeficiente de mayoración del 1,31% según lo dispuesto en la Resolución del Secretario de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encargos a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A., de fecha 24 de junio de 2021.

4.18.2 ELABORACIÓN DE INFORME PARTICULARIZADO

A solicitud del Director del Encargo Ineco elaborará informes particularizados sobre análisis y estudios realizados sobre una materia parcial de las incluidas en el sistema de pago por uso, así

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original





MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

como sobre el desarrollo de los trabajos. Estos informes se elaborarán en formato de texto plano o de diapositivas de software de presentaciones según se acuerde con el director del Encargo.

En el presente Encargo se incluye la realización de 9 informes.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-b5a5-53bc-c64b-4524-a1dd-887d-61e4-d53b	12/05/2022 13:52:59 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22s00018338231	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original

