



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Dirección General de Transportes y Logística

TIPO DE DOCUMENTO:

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE
VIAJEROS POR CARRETERA

AÑO:

2014

CLAVE:

CVV-212

TÍTULO:

CVV-212: CATADAU - ALZIRA

PROVINCIAS:

VALENCIA

COMARCAS:

LA RIBERA ALTA

MUNICIPIOS:

ALZIRA,
GUADASSUAR,
L'ALCUDIA,
BENIMODO, LLOMBAI,
CATADAU, ALFARP

Fecha

Noviembre de 2014

AUTORES DEL PROYECTO

TOMÁS CEBRIÁN CUESTA

ÍNDICE DE CONTENIDO:

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | ANTECEDENTES | 5 |
| 2 | ÁMBITO DE PRESTACIÓN | 5 |
| 3 | DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO | 6 |
| 3.1 | RUTAS DE LA CONCESIÓN | 6 |
| 3.2 | TRÁFICOS AUTORIZADOS | 6 |
| 3.3 | ITINERARIOS | 6 |
| 3.4 | MATRIZ DE DISTANCIAS TARIFARIAS | 7 |
| 3.5 | PARADAS | 7 |
| 3.6 | CALENDARIO | 7 |
| 3.7 | EXPEDICIONES | 8 |
| 4 | INFRAESTRUCTURAS QUE DEBEN UTILIZARSE Y PEAJES, CÁNONES, O ALQUILERES QUE DEBAN SER ABONADOS POR EL OPERADOR | 8 |
| 5 | COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS | 8 |
| 5.1 | ESTIPULACIONES EN RELACIÓN CON TERMINALES, HORARIO, INFORMACIÓN Y OTROS ASPECTOS QUE RESULTEN NECESARIOS PARA LA COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE | 8 |
| 5.2 | RÉGIMEN DE COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE | 8 |
| 5.3 | COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES | 8 |
| 6 | VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA | 8 |
| 6.1 | MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO | 8 |
| 6.2 | COSTES DEL SERVICIO | 9 |
| 6.2.1 | COSTE DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN | 9 |
| 6.2.2 | COSTE DE AMORTIZACIÓN | 9 |
| 6.2.3 | COSTES FINANCIEROS | 10 |
| 6.2.4 | COSTE DE SEGUROS | 11 |
| 6.2.5 | COSTES FISCALES | 11 |
| 6.2.6 | COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS | 11 |
| 6.2.7 | COSTE DE NEUMÁTICOS | 12 |
| 6.2.8 | COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO | 12 |
| 6.2.9 | GASTOS GENERALES, BENEFICIO INDUSTRIAL Y COSTE DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA | 12 |
| 6.2.10 | ESTRUCTURA DE COSTES Y COSTES UNITARIOS | 13 |
| 6.3 | MARCO TARIFARIO Y TÍTULOS DE TRANSPORTE | 13 |
| 6.4 | VIAJEROS DE LA CONCESIÓN | 14 |
| 6.5 | EQUILIBRIO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN | 14 |
| 6.5.1 | TARIFA DE APLICACIÓN E INGRESOS | 14 |
| 6.5.2 | COMPENSACIÓN ECONÓMICA | 14 |
| 6.5.3 | PROYECCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS | 15 |
| 7 | CALIDAD EN LA PRESTACIÓN | 15 |
| 7.1 | INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO | 15 |
| 7.1.1 | INFORMACIÓN EN LAS PARADAS | 15 |

| | | |
|--------|---|----|
| 7.1.2 | INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS | 16 |
| 7.1.3 | INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB | 16 |
| 7.1.4 | ATENCIÓN AL USUARIO | 16 |
| 7.2 | MEDICIÓN DE LA CALIDAD | 16 |
| 7.3 | INFORME DE GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO | 17 |
| 7.3.1 | DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO (DS) | 17 |
| 7.3.2 | REGULARIDAD DEL SERVICIO (RS) | 17 |
| 7.3.3 | INFORMACIÓN AL USUARIO..... | 18 |
| 7.3.4 | IMAGEN COMERCIAL (L) | 18 |
| 7.3.5 | FIABILIDAD DEL SERVICIO (DF) | 19 |
| 7.4 | PLAN DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD (PAC) | 19 |
| 8 | MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS..... | 20 |
| 8.1 | INSTALACIONES FIJAS PRECISAS | 20 |
| 8.1.1 | OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES | 20 |
| 8.1.2 | PARADAS | 20 |
| 8.1.3 | MANTENIMIENTO DE PARADAS..... | 20 |
| 8.2 | VEHÍCULOS DE LA CONCESIÓN | 20 |
| 8.2.1 | CARACTERÍSTICAS | 20 |
| 8.2.2 | EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO. | 21 |
| 8.2.3 | MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS..... | 21 |
| 8.3 | MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL..... | 21 |
| 9 | PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO | 22 |
| 10 | ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL..... | 22 |
| 10.1 | NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE | 22 |
| 10.1.1 | EMISIONES ATMOSFÉRICAS..... | 22 |
| 10.1.2 | ACÚSTICA..... | 22 |
| 10.2 | NORMATIVAS RELATIVAS A LA GENERACIÓN Y MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS.. | 22 |
| 11 | ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO..... | 23 |
| 12 | SEGURIDAD VIAL..... | 23 |
| 13 | ANEJOS..... | 25 |
| 1 | ANEJO: PROPIEDADES DEL S.A.E. (SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN) | 27 |
| 2 | ANEJO: MONÉTICA | 29 |
| 3 | ANEJO: HORARIOS | 31 |
| 4 | ANEJO: PARADAS | 33 |
| 5 | ANEJO: PLANOS..... | 35 |

1 ANTECEDENTES

El objeto del presente proyecto es la definición de los aspectos básicos de la prestación de los servicios actualmente integrados en la concesión de servicio público regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera, entre CATADAU y ALZIRA (CVV-212).

Por resolución del entonces Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 7 de JUNIO de 1999, se adjudicó, a la mercantil AUTOCARES BISBAL CANOVAS, S.L., el contrato de gestión de servicio público regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera, entre CATADAU y ALZIRA (CVV-212) con una vigencia hasta el 9 de AGOSTO de 2012.

La Presidenta de la Agencia Valenciana de Movilidad (AVM), antes de la finalización del plazo de duración de la concesión y en ejercicio de las competencias otorgadas en los artículos 4 y 22 de la Ley 6/2001, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, y el apartado 3 del artículo 35 de la citada Ley, acordó prorrogar el contrato de gestión de los servicios de la citada concesión durante el plazo necesario para la resolución del correspondiente procedimiento prórroga o licitación del servicio, sin que dicho plazo pudiera exceder de un año, contado a partir de la expiración del plazo de vigencia.

Como consecuencia del paquete de medidas aprobadas por el Decreto Ley 7/2012, de 19 de octubre, del Consell, de Medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, convalidado por la Ley 1/2013, de 21 de mayo, con efectos 1 de enero de 2013, quedó suprimida la AVM, asumiendo a partir de ese momento sus funciones administrativas la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Estando próxima la finalización de la vigencia del plazo de la concesión, sin haber concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio y ante el riesgo inminente de cesación del servicio, razones de interés público aconsejaron la adopción de las medidas necesarias para el mantenimiento de los servicios hasta la finalización del procedimiento de licitación iniciado por acuerdo del Director General de Transportes y Logística, de fecha 28 de diciembre de 2012.

A tal efecto, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 97.3, del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la Dirección General de Transportes y Logística requirió a la empresa concesionaria para que prolongase la gestión de los servicios de la concesión hasta la finalización del procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio.

El desarrollo del presente proyecto debe servir de base para la convocatoria de un concurso abierto para la adjudicación de un nuevo contrato, en cumplimiento de las determinaciones del *REGLAMENTO (CE) No 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, así como de la LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana* en donde este reglamento ha sido traspuesto.

2 ÁMBITO DE PRESTACIÓN

La concesión CVV-212: CATADAU – ALZIRA transcurre por la provincia de Valencia, en la comarca de La Ribera Alta.

La población total servida, considerando únicamente los habitantes de los municipios cuyos tráficos tiene autorizada la concesión y la relación funcional de estos municipios entre sí, asciende en 2013, de acuerdo con los datos oficiales del INE, a 71.752 habitantes.

| | 2013 | 2012 | 2011 | 2001 | 1996 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| L´Alcudia | 11.563 | 11.437 | 11.432 | 10.674 | 10.511 |
| Alfarp | 1.550 | 1.579 | 1.604 | 1.340 | 1.336 |
| Alzira | 44.788 | 44.941 | 44.752 | 40.818 | 40.556 |
| Benimodo | 2.269 | 2.301 | 2.291 | 1.816 | 1.757 |
| Catadau | 2.789 | 2.766 | 2.760 | 2.351 | 2.189 |
| Guadassuar | 6.013 | 6.115 | 6.101 | 5.349 | 5.415 |
| Llombai | 2.780 | 2.817 | 2.786 | 2.250 | 2.220 |
| TOTAL | 71.752 | 71.956 | 71.726 | 64.598 | 63.984 |

Fte.: INE 2013.

3 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

3.1 RUTAS DE LA CONCESIÓN

Las rutas que definen el servicio que se prestará al amparo del presente título concesional son las siguientes:

- Ruta 1, Catadau - Alzira

3.2 TRÁFICOS AUTORIZADOS

Se realizarán exclusivamente los tráficós incluidos en la siguiente matriz (origen-destino):

Ruta 1, Catadau - Alzira:

Se realizarán exclusivamente los tráficós incluidos en la siguiente matriz (origen-destino):

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|--------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 Alfarp | | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| 2 Llombai | | | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| 3 Catadau | | | | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| 4 Carlet | | | | | NO | SI | SI | SI | SI |
| 5 Benimodo | | | | | | SI | SI | SI | SI |
| 6 L´Alcudia | | | | | | | SI | SI | SI |
| 7 Guadassuar | | | | | | | | SI | SI |
| 8 Alzira | | | | | | | | | NO |
| 9 Hospital | | | | | | | | | |

3.3 ITINERARIOS

Los itinerarios objeto del presente título concesional son los que se describen a continuación:

Ruta 1, Catadau - Alzira:

Longitud: 29km.

Itinerario ida: Alfarp - Llombai – Catadau – Carlet – Benimodo – L´Alcudia - Guadassuar – Alzira – Hospital de La Ribera.

Itinerario vuelta: Hospital de La Ribera - Alzira – Guadassuar – L´Alcudia - Benimodo – Carlet – Catadau – Llombai – Alfarp.

3.4 MATRIZ DE DISTANCIAS TARIFARIAS

Ruta 1, Catadau – Alzira:

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|--------------|---|---|---|---|----|----|----|----|----|
| 1 Alfarp | | 1 | 3 | 4 | 12 | 13 | 18 | 22 | 19 |
| 2 Llombai | | | 2 | 3 | 11 | 12 | 17 | 21 | 28 |
| 3 Catadau | | | | 1 | 9 | 10 | 15 | 19 | 26 |
| 4 Carlet | | | | | 8 | 9 | 14 | 18 | 25 |
| 5 Benimodo | | | | | | 1 | 6 | 10 | 17 |
| 6 L'Alcudia | | | | | | | 5 | 9 | 16 |
| 7 Guadassuar | | | | | | | | 4 | 11 |
| 8 Alzira | | | | | | | | | 7 |
| 9 Hospital | | | | | | | | | |

3.5 PARADAS

En cada una de estas líneas o rutas se establecen las correspondientes paradas de subida y bajada de viajeros, tal y como se relaciona en el **Anejo 4** del presente proyecto, habiéndose ubicado, en general, en el lugar que venían ocupando tradicionalmente.

3.6 CALENDARIO

El calendario definido para la prestación del servicio de la presente concesión considera tres días tipo:

- Laborables de lunes a viernes.
- Sábados laborables.
- Domingos o festivos.

Habiéndose considerado el siguiente número de días por cada tipo, a efectos de cálculo del número de expediciones anuales y, por tanto, de estimación de la realización de kilómetros comerciales y horas de conducción de la explotación.

| TIPO DE DÍA | Número de días |
|-------------------------------|----------------|
| Laborables de lunes a viernes | 249 |
| Sábados laborables | 52 |
| Domingos o festivos | 64 |
| TOTAL | 365 |

3.7 EXPEDICIONES

Ruta 1, Catadau – Alzira:

| | Expediciones anuales |
|---------------------|----------------------------|
| Laborables | 747 de ida y 747 de vuelta |
| Sábados | Sin servicio |
| Domingos y Festivos | Sin servicio |

Número anual de expediciones: 1.494

En cada una de estas líneas o rutas se establecen los correspondientes horarios, tal y como se relaciona en el **Anejo 3**.

4 INFRAESTRUCTURAS QUE DEBEN UTILIZARSE Y PEAJES, CÁNONES, O ALQUILERES QUE DEBAN SER ABONADOS POR EL OPERADOR.

El concesionario tiene obligación de mantener y utilizar las paradas establecidas en el título concesional, así como utilizar las estaciones de autobuses en aquellas poblaciones en donde se disponga de ellas.

5 COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS

5.1 ESTIPULACIONES EN RELACIÓN CON TERMINALES, HORARIO, INFORMACIÓN Y OTROS ASPECTOS QUE RESULTEN NECESARIOS PARA LA COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE.

En las paradas provistas de marquesina y en las estaciones de autobuses, se indicarán los horarios y frecuencias del servicio, además de contemplarse los requerimientos de información al usuario que asimismo se señalan en el apartado 7.1 de Calidad en la información y atención al usuario.

5.2 RÉGIMEN DE COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE.

Al objeto de facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte público, el servicio que se preste al amparo de la presente concesión deberá potenciar la coordinación física con los servicios de autobús y de ferrocarriles que presten su servicio en municipios coincidentes, si así fuera.

5.3 COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES.

No coexisten coincidencias relevantes de itinerarios de esta concesión con los servicios de otras concesiones.

6 VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA

En los apartados posteriores se indican los criterios seguidos para la obtención de la previsión de costes e ingresos que se han utilizado para conocer la viabilidad económico-financiera de la concesión.

6.1 MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO

Los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de conducción, detallados en la tabla inferior, son los obtenidos para los servicios propuestos para los distintos tipos de días (laborables de lunes a viernes, Sábados laborables, y domingos y festivos, etc.) y tipos de frecuencias.

| | Longitud (Km) | Expediciones (año) | Veh-Km (año) | Horas Conducción | Velocidad comercial (Km/h) |
|----------------------------------|---------------|--------------------|--------------|------------------|----------------------------|
| Ruta 1, Catadau – Alzira: | 29 | 1.494 | 43.326 | 1.494 | 29 |

Las magnitudes básicas del servicio proyectado son las siguientes:

| Tipo de vehículo | Nº Vehículos | Horas anuales | Vh-Km / año | Expediciones anuales |
|-------------------------|--------------|---------------|-------------|----------------------|
| Autocar de 26-38 plazas | 1 | 1.494 | 43.326 | 1.494 |

6.2 COSTES DEL SERVICIO

En el presente apartado se indican los criterios seguidos para obtener los costes del servicio, habiéndose establecido los costes unitarios a partir de los datos ofrecidos por el Observatorio de Costes del Ministerio.

Los costes definidos son anuales a no ser que se especifique lo contrario.

6.2.1 COSTE DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN

- El coste medio anual de un empleado para la función de conducción es de 30.000,00 euros.
- La jornada anual pactada en convenio es de 1.800 horas.
- Adicionalmente, al total de horas anuales de conducción, se imputa un incremento del 4% en concepto de toma y deje del servicio.

De este modo, el coste anual de personal de conducción de este servicio será:

| COSTE DE PERSONAL CONDUCCIÓN | | |
|-------------------------------------|--------------------|------------|
| Coste conductor | 30.000,00 (*) | euros |
| Horas anuales/conductor | 1.800 (*) | horas |
| COSTE HORA CONDUCIDA | 16,6667 € | euros/hora |
| COSTE ANUAL HORAS CONDUCIDAS | 25.896,00 € | euros |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.2 COSTE DE AMORTIZACIÓN

La inversión en material móvil, se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio de adquisición de vehículo 26-38 plazas sin IVA : 120.000,00 euros.
- Precio de adquisición del Sistema de Peaje y el SAE (sin IVA): 6.000,00 € por autobús.
- Periodo de amortización: 12 años
- Valor residual: 5% del precio de adquisición.
- El número de vehículos se incrementa en un 10% en concepto de vehículos de reserva.

La fórmula de cálculo del coste anual de la amortización de los vehículos utilizada es:

$$A = \frac{C - R - N}{v}$$

Donde:

A= coste anual de amortización de los elementos (euros)

C= valor de adquisición sin IVA de los elementos (euros)

R= valor residual sin IVA del autobús (euros); se considera que el del Sistema de peaje y el SAE es cero.

N= valor sin IVA de los neumáticos del autobús (euros)

v= vida útil de los elementos (años)

Para el servicio proyectado se obtienen los siguientes costes de amortización de las inversiones:

| COSTE DE AMORTIZACIÓN VEHÍCULO | |
|---|--------------------|
| Tipo autobús | 26-38 plazas |
| Precio de adquisición de vehículo sin IVA (euros) | 120.000,00(*) |
| Valor residual sin IVA del vehículo | 5 % |
| Valor de los neumáticos del vehículo (euros)/ud | 590,00 € (*) |
| Precio de adquisición del Sistema de Peaje y SAE | 6.000,00€ |
| Valor residual sin IVA del Sistema de Peaje y SAE | 0,00 € |
| Vida útil de los elementos (años) | 12 |
| Coste amortización anual/veh (euros) | 9.705,00 € |
| Coste anual amortización (euros) | 10.675,80 € |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.3 COSTES FINANCIEROS

La fórmula de cálculo del coste anual de financiación utilizada ha sido la siguiente:

$$F = \frac{\frac{n \cdot P \cdot i \cdot j}{j - 1} - P}{v}$$

Donde:

F = coste anual de financiación

P = préstamo para la compra del elemento

i = interés anual en tanto por uno (interés en % dividido por 100)

n = periodo de financiación (años)

v = vida útil de los elementos (años)

$$j = (1+i)^n$$

Para el cálculo se ha considerado:

- Capital a financiar sobre el precio de compra: 100% de la inversión.
- Periodo de financiación: 12 años.
- Interés: 6% anual.

El capital a financiar por vehículo es:

| | |
|---|---------------|
| Tipo de autobús | 26-38 plazas |
| Precio de adquisición material móvil + Sistema de Peaje y SAE | 126.000,00(*) |
| Número de vehículos | 1,1 |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

Para el cálculo de los costes financieros, se ha considerado, como importe de préstamo, el total del precio de compra de la flota; este modelo detrae de la amortización el valor residual y el valor de los neumáticos inicial y reparte el coste financiero a lo largo de la vida útil de los vehículos, de modo que para el servicio proyectado se obtiene un coste financiero anual de **4.981,80 euros**.

6.2.4 COSTE DE SEGUROS

| COSTE DE SEGUROS | |
|---|-------------------|
| Coste anual de seguros / vehículo (euros/veh) | 3.300,00(*) |
| COSTE ANUAL SEGUROS (coste unitario x 1,1 vehículos) | 3.630,00 € |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.5 COSTES FISCALES

Costes fiscales susceptibles de repercutir por vehículo (I.T.V., I.A.E., I.V.T.M, revisión tacógrafo...)

| COSTES FISCALES | |
|---|-----------------|
| Coste fiscal anual / vehículo | 435 (*) €/veh |
| COSTES FISCALES ANUALES (coste unitario x 1,1 vehículos) | 478,50 € |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.6 COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS

El coste anual del combustible se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio del gasóleo: se toma la media de los siete primeros meses en la provincia de Valencia en 2014, IVA incluido, que ha sido de **1,3197 euros/litro** (fuente: Ministerio de Industria. Media Enero-Julio de 2014 en la provincia de Valencia).
- Descuento por volumen en el precio del gasóleo de **2,2%**.
- Consumo por cada 100 kilómetros por tratarse de vehículos de 26 a 38 plazas, con velocidad

comercial entre 25 y 30 km/h: **28,37 litros**.

- Número de kilómetros anuales = kilómetros comerciales + 4% por toma y deje del servicio.

Para los kilómetros totales anuales se obtiene el siguiente coste (sin IVA):

| | |
|---|--------------------|
| Coste unitario combustible (euros/litro) | 1,066 € |
| COSTE ANUAL COMBUSTIBLE (Km-vh/100 x Coste unitario x consumo) | 13.625,25 € |

6.2.7 COSTE DE NEUMÁTICOS

- Vida útil del neumático: 90.000 km.
- Precio medio del neumático (sin IVA) para vehículo de más de 26-38 plazas: 590,00 euros.

| COSTE DE NEUMÁTICOS | |
|--|-------------------|
| Tipo autobús | 26-38 plazas |
| Nº neumáticos / autobús | 6 |
| Precio adquisición neumático sin IVA (euros) | 590,00 € (*) |
| Duración media neumático (km) | 90.000,00 (*) |
| COSTE TOTAL NEUMÁTICOS (euros) | 1.772,32 € |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.8 COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

Se consideran los siguientes costes de mantenimiento de vehículos de entre 26 y 38 plazas:

| COSTE REPARACIONES Y MANTENIMIENTO | |
|---|-----------------------|
| Coste de reparaciones y mantenimiento/km | 0,1155 €/km (*) |
| Número de kilómetros anuales (kilómetros comerciales + 4% por toma y deje del servicio) | 43.326x 1,04 = 45.059 |
| COSTE ANUAL REPARACIONES Y MANTENIMIENTO | 5.204,32 € |

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Fomento. Julio 2014.

6.2.9 GASTOS GENERALES, BENEFICIO INDUSTRIAL Y COSTE DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA.

Como **gastos generales** se considera aquellos referentes a gastos de administración empresarial (personal de gerencia y administración), comercialización (billética, encuestas de satisfacción, auditorías de calidad, información al usuario, publicidad y propaganda, servicio web, mantenimiento de paradas..) y otros (suministros de oficinas, servicios externos, alquileres, comunicaciones...). Por este concepto se imputa el equivalente a un **12,00%** del total de los costes directos del servicio considerados anteriormente.

Como **beneficio industrial** se ha considerado un **6,00%** sobre la suma de los costes directos del servicio, antes de Gastos Generales.

La explotación deberá contar además con una **Auditoría técnico-económica**, pagada por el

concesionario, que se llevará a cabo por una empresa externa seleccionada por la Administración, y cuyo coste se estima en 1.000,00 € fijos más un 0,25% del Coste Total.

6.2.10 ESTRUCTURA DE COSTES Y COSTES UNITARIOS

El coste anual de la explotación del servicio asciende a un total de **79.386,63 €**, obteniéndose un coste unitario por veh-km recorrido de **1,762 euros/km**, con la siguiente distribución por conceptos:

| | COSTES ANUALES | | |
|--|--------------------|----------------|-----------------|
| | EUROS | EUROS / KM | DISTRIBUCIÓN(%) |
| Personal de conducción | 25.896,00 € | 0,575 € | 32,62 |
| Amortización | 10.675,50 € | 0,237 € | 13,45 |
| Financiación | 4.981,80 € | 0,111 € | 6,28 |
| Seguros | 3.630,00 € | 0,081 € | 4,57 |
| Costes fiscales | 478,50 € | 0,011 € | 0,60 |
| Combustible | 13.625,25 € | 0,302 € | 17,16 |
| Neumáticos | 1.772,32 € | 0,039 € | 2,23 |
| Reparaciones y mantenimiento | 5.204,32 € | 0,116 € | 6,56 |
| COSTES DIRECTOS | 66.263,69 € | 1,471 € | 83,47 |
| Gastos Generales | 7.951,64 € | 0,176 € | 10,02 |
| Beneficio Industrial | 3.975,82 € | 0,088 € | 5,01 |
| Coste de Gestión Administrativa | 1.195,48 € | 0,027 € | 1,51 |
| COSTES TOTALES | 79.386,63 € | 1,762 € | 100,00 |

6.3 MARCO TARIFARIO Y TÍTULOS DE TRANSPORTE

En la presente concesión será de aplicación el **Régimen Tarifario Ordinario**, consistente en un Billeto Ordinario kilométrico, cuyo precio se calcula aplicando la tarifa general de la concesión a los kilómetros de la distancia entre el origen y el destino del viaje. Sobre dicho precio se aplican una serie de bonificaciones, según condiciones específicas del usuario:

- **TARIFA BASE:** tarifa partícipe-empresa, sin IVA.
- **TARIFA MAYORES DE 65 AÑOS:** de aplicación al colectivo de personas mayores de 65 años con un descuento del 30% respecto de la tarifa base. A estos efectos basta la presentación por el interesado de su Documento Nacional de Identidad, para que se le aplique el descuento.
- **TARIFA FAMILIA NUMEROSA GENERAL:** de aplicación al colectivo de familia numerosa de categoría general con un descuento del 20% respecto de la tarifa base.
- **TARIFA FAMILIA NUMEROSA ESPECIAL:** de aplicación al colectivo de familia numerosa de categoría especial con un descuento del 50% respecto de la tarifa base.

- **TARIFA GENERAL:** de aplicación a todos los viajeros no incluidos en los colectivos anteriores con un incremento del 5,29% respecto de la tarifa base.

En todo caso, existe un **mínimo de percepción** (IVA INCLUIDO) que se establece en 1,35 euros para la Tarifa General. Este mínimo tendrá una bonificación del 30% para las personas mayores de 65 años, quedando el mínimo de percepción establecido en 0,95 euros para este colectivo. A estos efectos bastará la presentación por el interesado de su Documento Nacional de Identidad. Igualmente, los miembros de familias numerosas tendrán una reducción del veinte o del cincuenta por ciento según categoría (general o especial, respectivamente), previa presentación del Título de Familia Numerosa, quedando establecidos sus mínimos de percepción en 1,10 euros para las de categoría general y 0,70 euros para las de categoría especial.

El mínimo de percepción podrá incrementarse a 1,50 euros, en los servicios en los que el concesionario introduzca bonos de 10 viajes con una reducción de 15,00 céntimos respecto del mínimo general en el precio del viaje (precio del viaje bonificado: 1,20 euros; precio del bono 12,00 euros), debiendo incluirse dicha circunstancia en los cuadros de tarifas.

6.4 VIAJEROS DE LA CONCESIÓN

La estimación de la demanda actual y para el año base se realiza a partir de la información facilitada por la propia empresa a la Dirección General, de los viajeros y vj.xkm. transportados en los ejercicios 2012 y 2013, últimos datos disponibles, habiéndose considerado la hipótesis de que tanto la demanda de viajeros como la de viajeros-km tienden a reducir la pérdida que vienen registrando, hasta que finalmente se estabilice y se empiece a recuperar a partir de 2016.

| | 2012 | 2013 | Δ | 2014 | Δ | 2015 | Δ |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|
| Viajeros | 33.145 | 25.132 | -24,18% | 23.309 | -7,25% | 22.802 | -2,18% |
| Vj/Km | 563.378 | 427.178 | -24,18% | 396.196 | -7,25% | 387.576 | -2,18% |

6.5 EQUILIBRIO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

La concesión, a fin de asegurar su sostenibilidad en el tiempo, debe, al menos, mantener el equilibrio económico de su explotación, de modo que los ingresos por recaudación cubrirán la totalidad del coste de prestación de los distintos servicios que se realizan al amparo de dicha concesión. En caso contrario, el exceso de coste se compensará mediante la aportación extraordinaria de la Administración, que evite la entrada en pérdidas, para poder asegurar en todo momento la prestación del servicio.

6.5.1 TARIFA DE APLICACIÓN E INGRESOS

La Tarifa Base de aplicación de esta concesión en 2014, aprobada por resolución de 1 de abril de 2014, del Director General de Transportes y Logística, es de **0,08321 € por cada viajero-km**. Para el año de inicio de la concesión se estima un incremento en la tarifa de un 1,5%, de modo que si se aplica dicha tarifa a los viajeros-km estimados para 2015, los ingresos por recaudación de la concesión serían de **32.733,93 €**

6.5.2 COMPENSACIÓN ECONÓMICA

De acuerdo con los datos considerados, para el año de inicio de la nueva concesión, la explotación tendría una **tasa de cobertura** de aproximadamente el **41,23% del coste de explotación**, lo que comportaría la necesidad de una aportación extraordinaria desde la Administración Autonómica para equilibrar el coste de prestación de aproximadamente **46.652,71 €** anuales.

| | |
|---|--------------------|
| Ingresos por recaudación: | 32.733,93 € |
| Aportación por déficit de explotación: | 46.652,71 € |

Coste de prestación del servicio:
79.386,63 €
Resultado de explotación:
0,00 €

6.5.3 PROYECCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS

La previsión, para el periodo concesional 2015-2018, del resultado de explotación de los servicios prestados al amparo de la concesión, parte de considerar que la oferta se mantendrá estable durante los cuatro años del período concesional, que los costes y la tarifa concesional evolucionarán parejos a la evolución del IPC (un 2,0% anual), excepto el coste de amortización y financiación que permanece estable, que la demanda se mantiene estable en el período 2015-2016, y que empieza a recuperarse levemente a partir de 2016, con un 1% anual de incremento acumulado. De este modo, la evolución del resultado de explotación de la concesión sería la siguiente:

| COSTES | PERIODO CONCESIONAL | | | | | | PRÓRROGA | | |
|--------------------------|---------------------|------|------------------|------|------------------|------|------------------|------|------------------|
| | 2015 | Δ | 2016 | Δ | 2017 | Δ | 2018 | Δ | 2019 |
| Coste de Explotación | 50.606,40 | 2,0% | 51.618,52 | 2,0% | 52.650,89 | 2,0% | 53.703,91 | 2,0% | 54.777,99 |
| Coste de Amortización | 10.675,50 | 0,0% | 10.675,50 | 0,0% | 10.675,50 | 0,0% | 10.675,50 | 0,0% | 10.675,50 |
| Coste Financiero | 4.981,80 | 0,0% | 4.981,80 | 0,0% | 4.981,80 | 0,0% | 4.981,80 | 0,0% | 4.981,80 |
| Total Coste Directo | 66.263,69 | | 67.275,82 | | 68.308,19 | | 69.361,21 | | 70.435,29 |
| 6% Beneficio Industrial | 3.975,82 | | 4.036,55 | | 4.098,49 | | 4.161,67 | | 4.226,12 |
| 12% Gastos Generales | 7.951,64 | | 8.073,10 | | 8.196,98 | | 8.323,34 | | 8.452,23 |
| Gestión Administrativa | 1.195,48 | | 1.198,46 | | 1.201,51 | | 1.204,62 | | 1.207,78 |
| Total Costes | 79.386,63 | | 80.583,93 | | 81.805,17 | | 83.050,84 | | 84.321,42 |
| Vh-km anuales (Km) | 45.059,04 | 0,0% | 45.059,04 | 0,0% | 45.059,04 | 0,0% | 45.059,04 | 0,0% | 45.059,04 |
| Coste kilométrico (€/km) | 1,762 | | 1,788 | | 1,816 | | 1,843 | | 1,871 |

| INGRESOS | 2015 | Δ | 2016 | Δ | 2017 | Δ | 2018 | Δ | 2019 |
|-----------------------|------------------|------|------------------|------|------------------|------|------------------|------|------------------|
| Vj anuales | 22.802 | 0,0% | 22.802 | 1,0% | 23.030 | 1,0% | 23.260 | 1,0% | 23.493 |
| Vj-km anuales | 387.576 | 0,0% | 387.576 | 1,0% | 391.451 | 1,0% | 395.366 | 1,0% | 399.320 |
| Tarifa (euros/vj-km) | 0,08446 | 2,0% | 0,08615 | 2,0% | 0,08787 | 2,0% | 0,08963 | 2,0% | 0,09142 |
| Total Ingresos | 32.733,93 | | 33.388,61 | | 34.396,94 | | 35.435,73 | | 36.505,89 |

| | | | | | |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| RESULTADO (€) | -46.652,71 | -47.195,33 | -47.408,23 | -47.615,11 | -47.815,53 |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|

7 CALIDAD EN LA PRESTACIÓN

El servicio se prestará de acuerdo con los estándares de calidad establecidos por la Dirección General de Transportes y Logística, y lo recogido en el pliego de licitación de la concesión.

7.1 INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO

La información al viajero estará disponible en paradas, el propio vehículo y la página web de la empresa, en la que se informará sobre los distintos aspectos del servicio (horarios, itinerarios, paradas, títulos, tarifas, correspondencia con otras líneas y servicios...).

7.1.1 INFORMACIÓN EN LAS PARADAS

En las paradas que dispongan de marquesina y en las estaciones de autobuses, se dispondrá de paneles de dimensiones suficientes, en los que se muestre, la información referente a las líneas que paran:

itinerario, frecuencias y horarios, información referente a títulos que se considere relevante e información sobre modificaciones o desvíos temporales.

7.1.2 INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS

En el interior de los vehículos se dispondrá de paneles informativos en los que se indique el recorrido de la línea, las paradas de la misma, y las correspondencias con el resto de líneas, así como el itinerario esquemático de las distintas líneas, siempre que el cartel sea legible.

En el exterior de los vehículos se dispondrá de letrero en el que se indique el número de línea y el destino de la misma.

7.1.3 INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB

Se dispondrá publicada en página web de la información referente a las líneas: itinerario, frecuencias y horarios, información referente a títulos que se considere relevante e información sobre modificaciones o desvíos temporales.

7.1.4 ATENCIÓN AL USUARIO

Se dispondrán canales adecuados para la recepción y tramitación de posibles quejas de los usuarios en relación con la prestación del servicio y el trato con el personal encargado de la misma; conductores, inspectores, etc. En particular, se dará información al respecto a través de la página web, permitiendo la presentación de quejas y sugerencias a través de dicho medio.

7.2 MEDICIÓN DE LA CALIDAD

Los parámetros de calidad y capacidad del servicio se medirán en función de una serie de indicadores por los que, en caso de no alcanzar unos determinados valores, se aplicarán una serie de penalizaciones:

| Parámetro | Indicador | Penalización |
|-----------------------------|--|--------------|
| Disponibilidad del servicio | DS – Disponibilidad del servicio | P1 |
| Regularidad del servicio | RS – Retrasos en las expediciones | P2 |
| Información al usuario | IU – Información al Usuario | P3 |
| Imagen comercial | LV – Limpieza de los Vehículos | P4 |
| Fiabilidad del servicio | DF – Disponibilidad de la flota de autobuses | P5 |

El valor de la penalización se calculará trimestralmente, por la aplicación del producto del coeficiente total de la penalización (CTP) al valor de la facturación trimestral total del servicio, obteniéndose el coeficiente CTP a partir de la fórmula (1), hasta un valor máximo del 10%, a aplicar sobre los ingresos por recaudación obtenidos en los distintos servicios de la concesión.

Los diferentes indicadores que se toman como base para el cálculo de penalizaciones se obtendrán con una precisión de dos decimales y el factor de pago final se obtendrá con una precisión de tres decimales.

Cuando se verifique que un mismo suceso puede dar lugar a la aplicación de más de una penalización, sólo se aplicará la del valor mayor.

Los primeros seis (6) meses de funcionamiento del servicio no se considerarán a efectos del cálculo de las penalizaciones contractuales anteriormente definidas.

El coeficiente total de penalización (CTP) se calculará según la fórmula (1):

$$CTP = 0,2 \times (P1) + 0,2 \times (P2) + 0,2 \times (P3) + 0,2 \times (P4) + 0,2 \times (P5)$$

En la justificación del cálculo de las penalizaciones contractuales, el concesionario entregará el “Informe de Garantía de Disponibilidad del Servicio” que habrá de incluir los parámetros de la disponibilidad de los vehículos, la regularidad, la información al usuario, la imagen comercial y la fiabilidad.

7.3 INFORME DE GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO

Los parámetros a incluir en este Informe, y los indicadores a tener en cuenta en cada uno de ellos para su aplicación al cálculo del CTP tal y como se ha señalado en el punto anterior, son los siguientes:

7.3.1 DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO (DS)

La disponibilidad del servicio es el cociente entre el número de expediciones realizadas y el previsto.

En el caso de que en un determinado trimestre este indicador no alcance el valor del 98,0% previsto, o el valor comprometido en la oferta por el licitador, se aplicará el coeficiente P1 contenido en la siguiente tabla.

| DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO | P1 |
|-----------------------------|------|
| 0,980 - 1,00 | 0,00 |
| 0,970 - 0,9799 | 0,01 |
| 0,960 - 0,9699 | 0,05 |
| 0,950 - 0,9599 | 0,10 |
| 0,940 - 0,9499 | 0,16 |
| 0,930 - 0,9399 | 0,23 |
| 0,920 - 0,9299 | 0,30 |
| < 0,92 | 1,00 |

La tabla se recalculará en función del índice comprometido en la oferta por el licitador.

Si en dos (2) trimestres consecutivos no se alcanza una disponibilidad de servicio igual o superior al 92%, la Administración podrá resolver el contrato.

7.3.2 REGULARIDAD DEL SERVICIO (RS)

La regularidad del servicio es el cociente entre el número de salidas en terminal en hora (adelanto cero, retraso menor de tres minutos) y el número de salidas realizadas desde los terminales.

En el caso de que en un determinado trimestre este indicador no alcance el valor del 95,0% previsto en este pliego se aplicará el coeficiente P2 contenido en la siguiente tabla.

| REGULARIDAD DEL SERVICIO | P2 |
|--------------------------|------|
| 0,950 - 1,00 | 0,00 |
| 0,940 - 0,9499 | 0,05 |
| 0,930 - 0,9399 | 0,10 |
| 0,920 - 0,9299 | 0,15 |

| REGULARIDAD DEL SERVICIO | P2 |
|--------------------------|------|
| 0,910 - 0,9199 | 0,20 |
| 0,900 - 0,9099 | 0,25 |
| < 0,90 | 1,00 |

Si en dos (2) trimestres consecutivos no se alcanza una regularidad de servicio igual al 90%, la Administración podrá resolver el contrato.

7.3.3 INFORMACIÓN AL USUARIO

La información al viajero deberá estar actualizada y disponible en paradas, el propio vehículo y la página web de la empresa, en la que se informará sobre los distintos aspectos del servicio (horarios, itinerarios, paradas, títulos, tarifas, correspondencia con otras líneas y servicios...).

En el caso de que algún canal de información no esté disponible o actualizado se aplicará el coeficiente P3 conforme a la siguiente tabla:

| INFORMACIÓN AL USUARIO | P3 |
|--|------|
| Un canal de información no actualizado y/o no disponible | 0,50 |
| Dos canales de información no actualizados y/o no disponibles | 0,75 |
| Tres canales de información no actualizados y/o no disponibles | 1,00 |

7.3.4 IMAGEN COMERCIAL (L)

La empresa deberá disponer de un servicio de limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones, a fin de tener en un adecuado estado de limpieza el servicio que se preste.

Para instalaciones o equipamientos en condiciones de higiene inapropiadas, se dispondrá la aplicación de la penalización P4. El coeficiente medio mensual ponderado de evaluación (L) calculado por el servicio de inspección, dará a la aplicación de descuentos sobre la facturación mensual de operación, de acuerdo con la tabla siguiente:

| LIMPIEZA | P4 |
|----------------|------|
| $\leq 4,0$ | 1,00 |
| De 4,00 a 4,99 | 0,70 |
| De 5,00 a 5,99 | 0,50 |
| De 6,00 a 6,99 | 0,30 |
| De 7,00 a 7,99 | 0,10 |
| ≥ 8 | 0 |

Si en tres (3) meses consecutivos no se alcanza un índice de limpieza superior a 4, la Administración podrá resolver el contrato.

7.3.5 FIABILIDAD DEL SERVICIO (DF)

La Fiabilidad del Servicio se mide a través de la disponibilidad del material móvil, siendo el indicador a considerar el cociente entre el número de expediciones reales realizadas con los vehículos adscritos a la concesión y las expediciones reales realizadas.

En el caso de que el sistema no alcance una fiabilidad del servicio superior al 98%, se aplicará el coeficiente P5 conforme a lo indicado a continuación:

| DISPONIBILIDAD DE LA FLOTA | P5 |
|----------------------------|-------|
| 0,980 - 1,00 | 0,00 |
| 0,970 - 0,9799 | 0,005 |
| 0,960 - 0,9699 | 0,025 |
| 0,950 - 0,9599 | 0,050 |
| 0,940 - 0,9499 | 0,080 |
| 0,930 - 0,9399 | 0,115 |
| 0,920 - 0,9299 | 0,150 |
| < 0,92 | 1,00 |

Si en tres (3) meses consecutivos no se alcanza una disponibilidad de flota superior o igual al 92%, la Administración podrá resolver el contrato.

7.4 PLAN DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD (PAC)

El concesionario de los servicios objeto del presente proyecto presentará, antes de finalizar el plazo de los primeros seis (6) meses de funcionamiento del sistema, un Plan de Aseguramiento de la Calidad que deberá ser aprobado por la Administración.

Los aspectos mínimos que deberá contemplar dicho Plan y que se reflejarán en el Pliego de Cláusulas Particulares, serán:

- ✓ Objetivos a cumplir.
- ✓ Medios técnicos y humanos a disposición del cumplimiento del PAC.
- ✓ Parámetros e indicadores de la calidad del servicio.
- ✓ Toma de datos.
- ✓ Elaboración de encuestas de satisfacción.
- ✓ Recepción y tratamiento de quejas del usuario.
- ✓ No conformidades.
- ✓ Acciones preventivas y correctivas.
- ✓ Emisión de informes internos y para la Administración.
- ✓ Auditorías internas y externas.

8 MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS.

8.1 INSTALACIONES FIJAS PRECISAS

8.1.1 OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES

El concesionario deberá disponer, ya sea mediante alquiler o adquisición, de instalaciones que permitan su uso como oficinas, cocheras y talleres, con las condiciones necesarias para cumplir las necesidades de la concesión:

- Oficinas de dimensiones y equipamiento suficientes para la plantilla y operaciones previstas.
- Equipos de mantenimiento y limpieza.
- Zona de cocheras con capacidad suficiente para albergar la flota completa.
- Zona de talleres con equipamiento suficiente como para realizar las labores de mantenimiento preventivo y reparaciones de pequeña y mediana entidad.

La relación anterior no se considera exhaustiva, siendo el pliego de la concesión el documento en el que se incluya el contenido y servicios de las instalaciones de oficinas, cocheras y talleres.

8.1.2 PARADAS

El adjudicatario de la concesión explotará las instalaciones, emplazadas en el viario público, correspondientes al sistema de paradas, siendo responsable del correcto mantenimiento de los carteles y otros dispositivos de información al usuario dispuestos en cada una de ellas, de forma que la información del servicio expuesta en cada parada, tal y como se describe en el apartado de calidad del presente proyecto, se mantenga constantemente actualizada según las condiciones de explotación.

La información de las paradas será plenamente accesible.

El inventario con la localización de cada una de las paradas se encuentra en el Anejo 4.

8.1.3 MANTENIMIENTO DE PARADAS.

El concesionario se ocupará del mantenimiento de las paradas, asegurando tanto su estado físico como su correcto emplazamiento, y que la información expuesta en las mismas esté debidamente actualizada según las condiciones de explotación.

Para ello el concesionario concretará las operaciones a realizar para mantener el buen estado de las paradas (limpieza, reparación y /o sustitución de piezas, etc.) y la periodicidad de cada una de dichas operaciones.

Así mismo, y siempre que sea materialmente posible, se exige al concesionario anunciar tanto en la página web como en las paradas, toda modificación temporal o permanente de los servicios con una antelación mínima de 15 días hábiles.

8.2 VEHÍCULOS DE LA CONCESIÓN

En los pliegos que regirán la licitación de la presente concesión se fijarán las condiciones de subrogación del material móvil.

8.2.1 CARACTERÍSTICAS

Cualquier nueva adquisición o renovación de vehículo que se lleve a cabo deberá ser mediante autobuses que, como mínimo, mantengan la calidad de los vehículos que se describen a continuación:

- La longitud mínima de los vehículos será, en general, de 12 metros para los autobuses de 39-55 plazas, de 9 metros para los de 26-38 plazas, de 8 metros para los de 17-25 plazas y de 6 metros para los de 10-16 plazas. El número y tipología estimados para cubrir la concesión, será el establecido en el punto 6.1 del presente proyecto.

- Capacidad mínima teórica de 55 plazas para los autobuses de 39-55 plazas, de 38 plazas para los de 26-38 plazas, de 25 plazas para los de 17-25 plazas y de 16 plazas para los de 10-16 plazas, con un mínimo de 2 asientos reservados para personas con movilidad reducida (PMR) y espacio para 2 sillas de ruedas, o, en función de la tipología de autobús, lo que establezca la normativa vigente.
- Contarán con aire acondicionado y calefacción.
- Los vehículos contarán al menos con dos accesos.
- Los vehículos estarán dotados del equipamiento complementario correspondiente (sistema de peaje sin contacto y sistema de ayuda a la explotación SAE), de acuerdo con las características que se recogen en los anejos 1 y 2 del presente proyecto.

Los vehículos cumplirán con la directiva europea 2001/85 Anexo VII, y demás características establecidas en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, tal como se recoge en el apartado 11 de este proyecto, debiendo estar homologados y cumplir con la normativa vigente en el momento de su adscripción, y en particular con los requerimientos o normas de la Unión Europea en lo relativo a emisión de gases contaminantes (Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo), ruidos etc.

8.2.2 EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO.

A fin de garantizar el mantenimiento constante de la calidad del servicio, el Concesionario queda obligado a una renovación del parque de vehículos adscritos a la Concesión, de forma que se cumplan las siguientes condiciones relativas a la antigüedad de los vehículos:

- La antigüedad media del conjunto de los vehículos adscritos con carácter de utilización exclusiva deberá mantenerse a 31 de diciembre de cada año igual o inferior a 10 años.
- La antigüedad máxima de los vehículos se establece en 12 años, cualquiera que sea su régimen de adscripción, siendo dados de baja automáticamente los vehículos con antigüedad superior.

De manera excepcional, por razones debidamente acreditadas de interés público, la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente podrá prorrogar, por un plazo no superior a DOS años, la permanencia de vehículos con antigüedad superior a 12 años. No obstante, deberá mantenerse la antigüedad media de la flota de vehículos adscrita igual o inferior a 10 años a 31 de diciembre de cada año.

8.2.3 MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS.

El licitador debe presentar un plan de mantenimiento que garantice el buen funcionamiento de los vehículos, y permita alcanzar el periodo de amortización previsto. Dicho plan de mantenimiento incluirá el alcance y periodicidad de las operaciones de chequeo de vehículos y el programa de mantenimiento preventivo y correctivo, previstos por la empresa, más allá del cumplimiento de la ITV obligatoria.

8.3 MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL.

La empresa concesionaria contará con los medios humanos y requisitos laborales que se consideren imprescindibles para la correcta prestación del servicio proyectado.

Se establece como condición especial, que el adjudicatario de la nueva concesión deberá ofrecerse a contratar al personal de conducción que en el momento en que asuma la prestación realice el servicio, salvo renuncia de dicho personal.

El licitador deberá acreditar la puesta en marcha de planes de formación del personal en materia de seguridad vial y prevención de riesgos laborales, incluyendo así mismo la formación continua de los conductores en materia de conducción eficiente.

9 PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El plazo para la prestación del servicio es de **CUATRO (4) AÑOS**, prorrogable por **UN (1) AÑO** más.

10 ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL

Los motores de los vehículos que realicen los servicios de la concesión objeto del presente proyecto, cumplirán con la normativa que les sea de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y ruido.

Así mismo se dará adecuado cumplimiento a las normativa de ámbito estatal y autonómico en relación con la generación y manejo de los residuos peligrosos que se generan (pilas y baterías usadas, aceites, combustibles, líquidos, luminarias...) y en lo que se refiere a la emisión de contaminantes atmosféricos.

10.1 NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE.

10.1.1 EMISIONES ATMOSFÉRICAS.

El concesionario habrá de cumplir las determinaciones de las normativas reguladoras de la calidad del aire:

- Normativa básica estatal: Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE nº275, de 16/11/2007) y su reglamento de desarrollo, Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de calidad de aire (BOE nº25, de 29/01/2011)

10.1.2 ACÚSTICA.

El concesionario cumplirá así mismo la normativa autonómica de la Comunitat Valenciana, reguladora de la contaminación acústica:

- Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor. (DOCV nº4694, de 18/02/2004 y corrección de errores DOCV nº4695, de 19/02/2004).
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica (DOCV nº5305, de 18/07/2006).
- Decreto 43/2008, de 11 de abril, del Consell, por el que se modifican los dos anteriores,(DOCV nº5742, de 15/04/2008 y corrección de errores DOCV nº5759, de 9/05/2008).

10.2 NORMATIVAS RELATIVAS A LA GENERACIÓN Y MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS

La gestión de los residuos derivados del funcionamiento y mantenimiento de los vehículos e instalaciones se llevará a cabo en cumplimiento de lo regulado en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados (BOE nº181, de 29/07/2011).

Del mismo modo la empresa concesionaria cumplirá los preceptos de la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de residuos de la Comunitat Valenciana, especialmente en lo que respecta a:

- las condiciones relativas a la generación y entrega a gestor autorizado, de los residuos peligrosos procedentes de los vehículos, como son los aceites, combustibles líquidos, baterías y luminarias.
- las exigencias que le sean de aplicación en relación con la inscripción en el Registro Administrativo de Productores de Residuos de la Generalitat.
- la obligatoriedad de elaborar el correspondiente Plan de Prevención y Reducción de Residuos Peligros, conforme a los criterios y determinaciones de la autoridad ambiental competente.

11 ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO.

El presente proyecto de servicio público de transporte cumple las especificaciones de la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Los vehículos adscritos a la concesión cumplirán con el Anexo VII de la directiva europea 2001/85 relativo a los "Requisitos para los dispositivos técnicos que facilitan el acceso a los viajeros con movilidad reducida", así como las demás características establecidas en la citada Ley 9/2009, de modo que el servicio público objeto de este proyecto sea completamente adaptado (artículo 16).

A estos efectos, el futuro operador deberá atender las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos en todos los vehículos que se integren en el servicio adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones cómodas, seguras y autónomas a todas las personas usuarias del mismo:

1. Cada uno de los vehículos adscritos a la concesión deberán dotarse de las condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma de las personas con problemas de movilidad, de acuerdo con lo previsto en la citada Ley 9/2009.
2. En todo caso tendrán preferencia para la ocupación de los asientos las personas que tengan dificultades de movilidad, pertenecientes a los colectivos indicados en su artículo 5, indicándose la obligación de los usuarios de atender dicha preferencia mediante el distintivo o ideograma correspondiente.
3. No podrá existir discriminación tarifaria por razón de la movilidad de los usuarios.
4. La información de servicios en las paradas habrá de ser accesible.

Las **disposiciones relativas** a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones de la concesión **tendrán el carácter de esenciales** para el operador del servicio.

12 SEGURIDAD VIAL.

El concesionario de los servicios objeto del presente proyecto presentará, antes de finalizar el plazo de los primeros seis (6) meses de funcionamiento del sistema, un Plan de previsiones en materia de Seguridad Vial en la gestión de su actividad, particularizado en lo que respecta a la prestación de los servicios de la presente concesión, y que deberá ser aprobado por la Administración.

Dicha planificación atenderá los siguientes aspectos:

- o Sobre el factor humano:
 - Formación e información periódica de los riesgos asociados al tráfico: cursos, campañas internas, mensajes, etc.
 - Indicaciones de cómo trata la empresa la seguridad vial en la prevención de riesgos
 - Vigilancia del estado psico-físico de los conductores.
 - Equilibrio entre el cumplimiento de frecuencias objetivo y la seguridad. Estrés, ansiedad.

- Análisis de malas prácticas de conducción.
- Sobre el factor vehículo:
 - Elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos ofertados. Enumerar los sistemas.
 - Estado del vehículo más allá del cumplimiento de la ITV obligatoria. Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la empresa, chequeo del vehículo.
- Así mismo, se planificará la obtención y tratamiento de información respecto de los accidentes e incidentes que se detecten durante la prestación del servicio:
 - Partes de accidente y seguimiento. Detección de causas.
 - Información a los conductores de problemas detectados.
 - Tratamiento de malas prácticas en los conductores.
 - Detección de la accidentalidad de las distintas rutas.
 - Análisis de la situación de las paradas y su afección al tráfico.

Valencia, 10 de noviembre de 2014

El autor del Proyecto

Fdo.: Tomás Cebrián Cuesta

13 ANEJOS

1 ANEJO: PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de ayuda a la explotación)

a) Introducción

A continuación se describirán las características del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) que debe implantarse en el servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera relativo a la concesión CVV-212: CATADAU – ALZIRA.

Las especificaciones de este documento son preferentemente funcionales, estando abiertas a cualquier mejora tecnológica en la implementación del mismo que se pueda ofrecer durante el proceso de licitación.

b) Definición y Objetivos del Sistema

El Sistema de Ayuda a la Explotación, basado en sistemas de localización geoposicionada por satélite, y comunicaciones de datos de última generación, deberá proporcionar las herramientas necesarias para la localización y gestión de los vehículos, con el objeto de llevar a cabo una adecuada regulación de las líneas a las que estén asignados los mismos. Para ello el sistema permitirá la comunicación entre el centro de control y los vehículos, así como el conocimiento en todo momento de la posición geográfica de los mismos tanto sobre cartografía digital como en modo esquemático.

El SAE posibilitará el “volcado” en tiempo real de las bases de datos a los sistemas centrales de la Dirección General de Transportes y Logística de la Generalitat (DGTL), con la finalidad de evaluar la calidad del servicio y su relación con otros operadores y sistemas, para la planificación integrada de todos los modos de transporte, intercambiadores, etc.

c) Descripción del Sistema

El Sistema estará constituido por el equipamiento de última generación de comunicaciones, embarcado a bordo de los vehículos, así como el sistema de billeteaje implantado, que utilizará los canales de comunicación del SAE para la transmisión de los datos.

Todo este equipamiento instalado en los vehículos mandará los datos necesarios en tiempo real a los centros de control, en donde se utilizarán de la forma más conveniente, bien para poder actuar en dicho momento sobre la explotación o bien para almacenarlos para la gestión de informes y estadísticas. Se almacenarán a diario todos los datos relevantes generados durante la explotación, a los que se podrá tener acceso en tiempo real (kilómetros, horarios de coche, u otros datos de interés que se puedan considerar).

2 ANEJO: MONÉTICA

a) Introducción

En este anejo se resume la tecnología, suministros y funcionalidades que deben cumplir los equipos y sistemas de billeteaje a utilizar en el servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera la concesión CVV-212: CATADAU – ALZIRA.

b) Requisitos

El sistema de billeteaje a implantar deberá estar adaptado para la tarjeta Móbilis. Así, se garantizará que este sistema de billeteaje y las actualizaciones futuras de las aplicaciones del mismo que se requieran, de acuerdo con las necesidades y objetivos marcados por la DGTL, quede implementado para la totalidad de los servicios de la concesión.

El sistema cumplirá con todos los procedimientos de homologación, comunicaciones, operativa, etc. que la DGTL considere aplicables.

c) Funcionalidades exigidas al suministro

El SVV (Sistema de Validación y Venta) con TSC (Tarjeta Sin Contacto) deberá permitir el tratamiento de cualquier tarjeta ISO14443 A y B sin necesidad de efectuar cambios Hw en los equipos.

El suministro que se homologue debe cumplir las características de robustez y fiabilidad habituales en el sector.

Se garantizará así mismo la interoperabilidad con todos los equipos y sistemas instalados en la Comunitat Valenciana y que están basados en las tarjetas o dispositivos Móbilis.

1. SEGUIMIENTO DE DATOS

Los datos de validación deben ser enviados a los concentradores de datos y se debe poder realizar su seguimiento. Estos datos se enviarán en tiempo real (on-line) a través de los canales de comunicación del SAE.

2. PERMITIR EL USO DE SOPORTES DIFERENTES A LAS TARJETAS.

Las tarjetas Móbilis pueden ir cargadas sobre soportes diferentes al físico de una tarjeta como por ejemplo relojes, llaveros o móviles. Los sistemas deben estar diseñados para que estos soportes puedan ser igualmente tratados.

d) Características del Equipamiento

El SVV (Sistema de Validación y Venta) deberá permitir, tanto la validación mediante TSC (Tarjeta Sin Contacto) como el pago del billete, en función de cada una de las distintas tarifas aprobadas en cada periodo de tiempo.

Se realizará la transmisión de todos los datos existentes al Sistema de Información y Gestión ApunT SIGAPUNT.

La transmisión de datos se realizará en tiempo real mediante las conexiones de comunicaciones del sistema SAE.

En la transmisión de datos se incluirán, tanto las validaciones y marcados de tarjetas, como los billetes sencillos, según se indica en las especificaciones de los protocolos de comunicaciones del SIGAPUNT definidos por la DGTL, así como los datos de emisión de tarjetas y de recargas.

3 ANEJO: HORARIOS

Ruta 1, Catadau – Alzira:

De Lunes a Viernes:

IDA

| Alfarp – Catadau - Llombai | Carlet | Benimodo | L´Alcudia | Guadassuar | Alzira | Hospital |
|----------------------------|--------|----------|-----------|------------|--------|----------|
| 7:35 | 7:50 | 8:00 | 8:05 | 8:10 | 8:20 | 8:30 |
| 10:40 | 11:00 | 11:10 | 11:15 | 11:20 | 11:30 | 11:40 |
| 15:45 | 16:00 | 16:10 | 16:15 | 16:20 | 16:30 | 16:40 |

VUELTA

| Hospital | Alzira | Guadassuar | L´Alcudia | Benimodo | Carlet | Alfarp – Catadau - Llombai |
|----------|--------|------------|-----------|----------|--------|----------------------------|
| 10:00 | 10:10 | 10:20 | 10:25 | - | 10:30 | 10:40 |
| 13:00 | 13:10 | 13:20 | 13:25 | 13:30 | 13:40 | 13:50 |
| 18:15 | 18:25 | 18:35 | 18:40 | 18:45 | 18:50 | 19:00 |

4 ANEJO: PARADAS

Ruta 1, Catadau – Alzira:

IDA: Alfarp - Llombai – Catadau – Carlet – Benimodo – L´Alcudia - Guadassuar – Alzira – Hospital de La Ribera.

VUELTA: Hospital de La Ribera - Alzira – Guadassuar – L´Alcudia - Benimodo – Carlet – Catadau – Llombai – Alfarp.

5 ANEJO: PLANOS

