

**Dirección General de Obras Públicas,
Transportes y Movilidad**

TIPO DE DOCUMENTO: PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA	AÑO: 2018	CÓDIGO: CV-204
---	------------------	-----------------------

TÍTULO: CV-204: ALCOI Metropolità		
PROVINCIAS: ALACANT VALÈNCIA	COMARCAS: L'ALCOIÀ EL COMTAT FOIA DE CASTALLA L'ALT VINALOPÓ LA MARINA ALTA VALL D'ALBAIDA	MUNICIPIOS: Agres, Alfafara, Alcocer de Planes, Alcoleja, Alcoi, Almudaina, Alqueria d'Asnar, l', Alcudia, Atzúbia, l', Balones, Banyeres, Benasau, Beniarrés, Benifallim, Benilloba, Benillup, Benimarfull, Benimassot, Ibi, Biar, Onil, Castalla, Villena, Cocentaina, Muro de Alcoy, Facheca, Famorca, Gaianes, Gorga, Orxa l', Millena, Pego, Penáguila, Planes, Quatretondeta, Tollos, La Vall de Alcalá, Vall de Gallinera, Bocairent

Fecha:
Marzo 2018

AUTORES DEL PROYECTO: CONSULTRANS

VERSIÓN FINAL

ÍNDICE DE CONTENIDOS:

1	ANTECEDENTES.....	4
2	DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE ALACANT	5
3	OBJETO.....	11
4	ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN	12
5	PLAZO.....	14
6	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO.....	14
6.1	Líneas de la concesión.....	15
6.2	Tráficos autorizados	16
6.3	Itinerarios.....	17
6.4	Paradas.....	19
6.5	Calendario	19
6.6	Expediciones	19
7	UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	25
8	COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE	25
8.1	Régimen de coordinación.....	25
8.2	Coincidencias de itinerarios con otros servicios concurrentes.....	26
9	VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA	26
9.1	Magnitudes básicas del servicio	26
9.2	Vehículos adscritos	28
9.3	Estructura costes del servicio	30
9.4.	Demanda.....	37
9.5.	Equilibrio económico de la concesión.....	39
10.	CALIDAD EN LA PRESTACIÓN	41
10.1.	Información y atención al usuario	41
11.	MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS	42
11.1.	Instalaciones fijas.....	42
11.2.	Vehículos	42
11.3.	Medios humanos.....	44
11.4.	Otros medios auxiliares del servicio.....	45
12.	ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL	45
12.1.	Relativas a la calidad del aire	45
12.2.	Relativas a la generación y manejo de residuos peligrosos.....	46
13.	ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO	46
14.	ANEJOS.....	48

ANEJO I. PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de ayuda a la explotación)	49
ANEJO II. MONÉTICA	56
ANEJO III. INTEGRACIÓN SAE-MONÉTICA.....	60
ANEJO IV. TRANSPORTE A LA DEMANDA (TAD)	61
ANEJO V: HORARIOS	63
ANEJO VI: PARADAS	68
ANEJO VII: PLANOS.....	76

1 ANTECEDENTES

En la actualidad, más del 90% de los contratos de concesión de servicio público de transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera de la Comunitat Valenciana se encuentran caducados (prorrogados), o próximos a la fecha de su vencimiento. En conjunto, se trata de 89 autorizaciones administrativas de servicio público competencia de la Consellería de Vivienda, OOPP y Vertebración del Territorio de la Generalitat, que se distribuyen territorialmente de la siguiente forma:

- 45 concesiones de transporte en la provincia de Valencia
- 30 concesiones de transporte en la provincia de Alicante
- 8 concesiones de transporte en la provincia de Castellón
- 3 concesiones de naturaleza interprovincial

El sistema vigente obedece a un modelo obsoleto, diseñado sobre otros criterios y necesidades, que evidencia carencias y disfuncionalidades, que generan sobrecostes y empeoran la calidad del servicio prestado al usuario.

A resultas de lo anterior, razones de interés público justificaron en el pasado (2014) iniciar de forma progresiva la elaboración de proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera, que sirvieran de base para los posteriores procedimientos de licitación de los nuevos contratos. No obstante lo anterior, estos proyectos no pudieron llevarse operacionalmente a efecto tras detectar, al amparo de las alegaciones formuladas en el preceptivo trámite de audiencia pública, inconsistencias técnicas y legales en su contenido base, que aconsejaban realizar un análisis más prolijo de las condiciones técnico-funcionales y económicas.

El REGLAMENTO (CE) 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 establecía, con carácter general, un plazo máximo de 10 años para la prórroga de las autorizaciones administrativas de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera, previendo, a su vez, la disposición de un régimen transitorio -hasta el año 2019- para la renovación del sistema concesional territorial.

El vencimiento de la mayoría de los contratos, obliga, conforme a las directrices europeas, así como a las determinaciones de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, al inicio de un expediente que finalizará con la convocatoria de un concurso público para la adjudicación de los nuevos contratos.

La Consellería de Vivienda, OOPP y Vertebración del Territorio, consciente de todo lo anterior, ha definido y aprobado una nueva estructura y modelo concesional, que favorezca la racionalización y modernización de los servicios públicos de transporte de su titularidad.

A tal efecto, se ha definido un marco de planificación integrada, que tenga en consideración las mejoras de cobertura y accesibilidad que aportan los servicios de transporte regular de uso especial que sirven a la red pública de centros docentes de la Comunitat Valenciana, y que son competencia de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport.

Cabe señalar que estos contratos de transporte escolar han sido adjudicados en 2017 por resolución del Conseller d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, por un plazo de tres años, estando vigentes, por tanto, hasta junio de 2020 (cursos escolares de 2017/18, 2018/19 y 2019/20).

La situación de transitoriedad actual representa, por tanto, una oportunidad estratégica inmejorable para generar un nuevo marco de equidad y procompetitividad en el mercado de transporte interurbano regular de viajeros por carretera en la Comunitat Valenciana, que, además de favorecer la apertura a la competencia entre los operadores, tenga por objetivo principal la mejora de la calidad en la prestación del servicio público. Todo ello al amparo de un sistema de transporte por carretera moderno, accesible, seguro y eficiente, en virtud de lo dispuesto en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

El objeto del presente proyecto es la definición de las condiciones técnicas y económicas para la prestación de la concesión de servicio público regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera, **CV-204 ALCOI metropolità**.

2 DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE ALACANT

2.1. INTRODUCCIÓN

Uno de los rasgos identitarios e inherentes del territorio de la provincia de Alicante es su elevada compacidad poblacional, que se traduce en la disposición de importantes ejes de conurbación urbana-metropolitana en la práctica totalidad de las áreas comarcales.

No cabe duda de que la dispersión de la actividad económica y la heterogeneidad en la especialización productiva de las diversas comarcas coadyuvan en la disposición de un modelo territorial más equilibrado y funcionalmente menos dependiente de las relaciones radiales con la capital provincial.

La estructuración funcional de las relaciones de transporte viene a responder a este modelo territorial, con la disposición de un sistema polinuclear de ciudades medias y continuos metropolitanos como nodos de centralidad, que concitan las dependencias funcionales recurrentes de su red de municipios orbitales (comarcalización de las relaciones).

La nueva red de autobuses interurbanos se ha de organizar, en consecuencia, estructural y operativamente en torno a las referidas áreas funcionales y territoriales de prestación, ajustando el modelo final a las particularidades socioterritoriales y a los diferentes grados de polaridad comarcal que se establecen en las relaciones de dependencia funcional más significativas.

2.2. ÁREAS FUNCIONALES DE TRANSPORTE

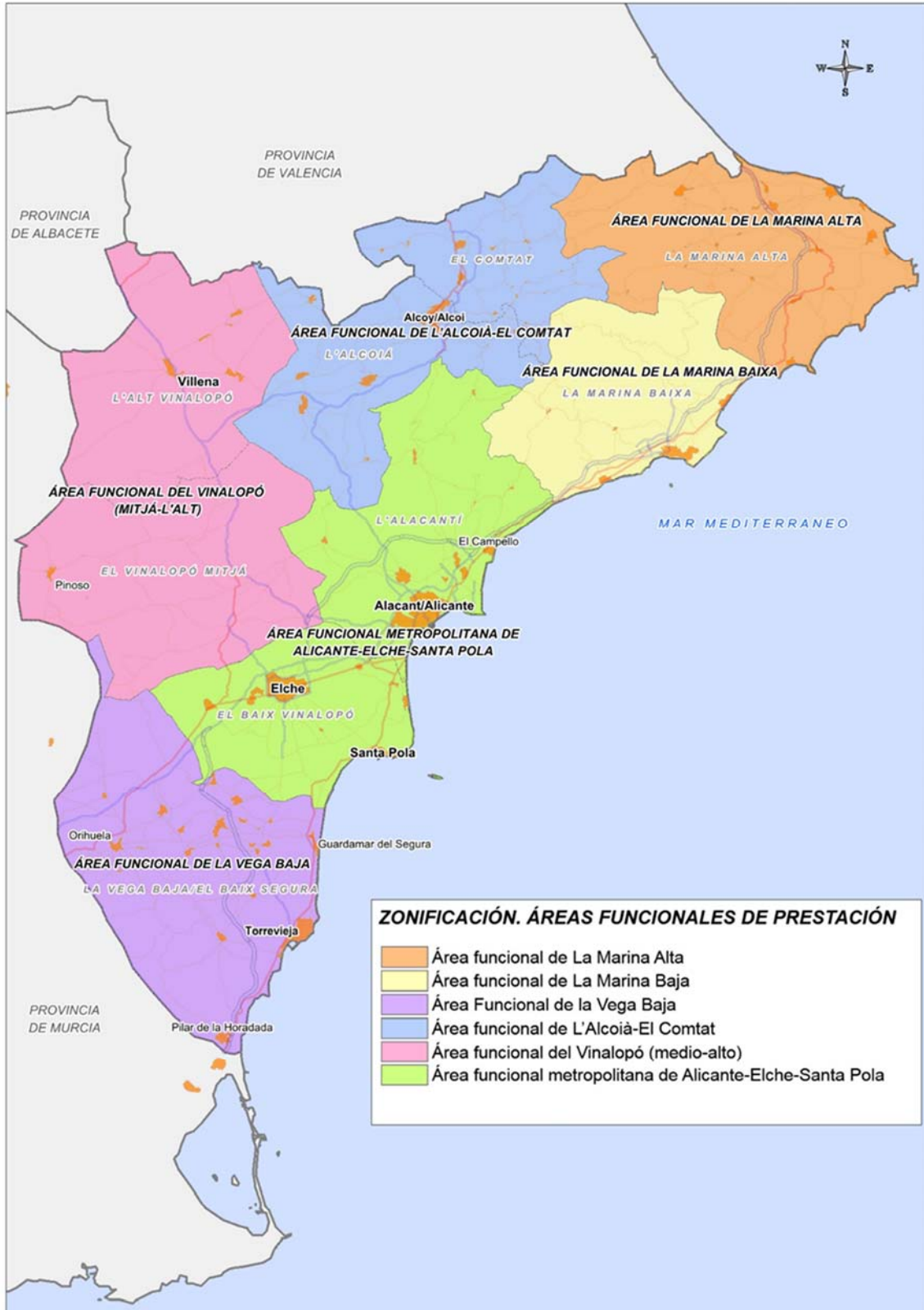
En base a una articulación efectiva del Territorio (interrelaciones sociales, económicas, de corredores de transporte público), que favorece la homogeneidad en el diseño de la nueva red regional de autobuses, en línea con los objetivos de eficiencia e integración recogida en las directrices de la ETCV 2030 (Objetivo 19)¹, se delimitan un **total de seis macroáreas funcionales de transporte**:

- **Área de prestación integrada de Alacant-Elx-Santa Pola**, como una región urbana-metropolitana con gran dinamismo y capacidad de crecimiento y atracción, y que actúa como una célula independiente a escala supramunicipal.
- **Área prestacional de La Vega Baja**, conformada por dos importantes nodos de polaridad comarcal, Orihuela y Torrevieja, que estructuran en torno a ellos las dinámicas socioterritoriales (de interior y litorales) del ámbito geográfico.
- **Área prestacional del Vinalopó**, que integra tanto el Medio como el Alto Vinalopó, y que constituye en sí mismo un tronco vertebrador de la movilidad provincial sobre un importante sistema polinuclear de ciudades medias.
- **Área prestacional de Alcoi**, que integra tanto la comarca de L'Alcoià como El Comtat, con otro significativo nodo de centralidad comarcal estructurado sobre el corredor urbano-metropolitano de Muro-Cocentaina-Alcoi.
- **Área prestacional de La Marina Alta**, con los núcleos de costa, particularmente Dénia y Jávea, como nodos estructurantes de la movilidad comarcal.
- **Área prestacional de La Marina Baixa**, caracterizada por la polaridad diferencial que ejerce el nodo de Benidorm y el continuo urbano-metropolitano asociado a su área natural de influencia.

Adicionalmente a estos ámbitos comarcales / zonales, cabrá articular explotaciones lineales asociadas a corredores específicos de significativa intensidad de viajes (intra e intercomarcales) así como a las propias líneas interprovinciales.

Se adjunta, a continuación, mapa ilustrativo de la zonificación geográfica y funcional propuesta para el ámbito territorial de la provincia de Alicante:

¹ ETCV. Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (2030). Decreto 1/2011, de 30 de enero, del Consell.



2.3. PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA NUEVA RED

A partir del análisis-diagnóstico de la red de transporte público interurbano, y una vez establecido los principios de articulación zonal y territorial, resulta necesario exponer unas directrices y objetivos generales de actuación que se tengan en cuenta en la elaboración de los nuevos proyectos concesionales.

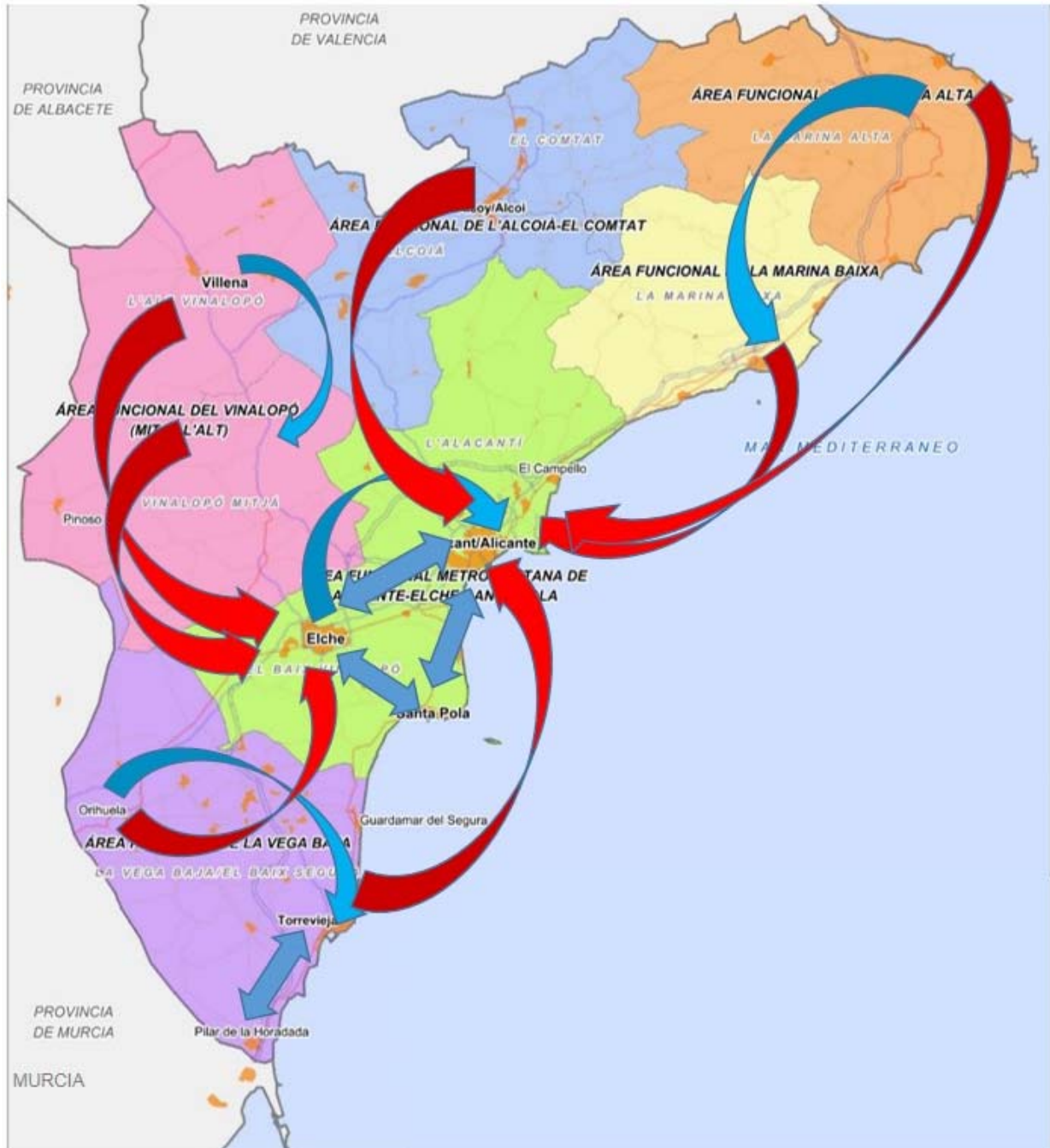
El objetivo general que persigue el nuevo modelo concesional es la mayor eficiencia y sostenibilidad del sistema en el medio-largo plazo. Adicionalmente, y vinculado con el objetivo anterior, estaría el fomento de la utilización del transporte público (en este caso el autobús) frente al vehículo particular.

Los objetivos particulares y medidas que se formulen, con relación a la definición del nuevo modelo concesional, habrán de obedecer, por tanto, a estos criterios generales o principios de actuación. Se trata de objetivos vinculados, entre otros, con los siguientes aspectos técnico-funcionales y económicos:

- ↘ Incremento de la accesibilidad de la población al sistema de transporte público regional (mayor equidad y cobertura territorial).
- ↘ Adecuación de la oferta de servicio (expediciones, flota...) a las necesidades de la demanda. Perspectiva de racionalización (costes).
- ↘ Búsqueda de complementariedad entre los diferentes modos de transporte existentes en el Territorio.
- ↘ Apuesta por la racionalidad en la integración y coordinación de tráfico.
- ↘ Jerarquización de los corredores de transporte interurbano. Disposición de servicios altamente competitivos (prestaciones, atributos...) en los ejes troncales de la red.
- ↘ Flexibilización de los modelos de prestación según realidades socio-territoriales.
 - Consideración de soluciones de transporte a la demanda (TAD) en zonas rurales o de débil tráfico.
 - Potencial aprovechamiento de las líneas regulares de transporte escolar en aquellos ámbitos con núcleos poblacionales de menor tamaño y/o de complicada accesibilidad territorial.
- ↘ Apuesta por la disposición a futuro de un sistema tarifario integrado y bonificable (red interoperable) en el conjunto del territorio.

2.4. EJES ESTRUCTURANTES DE LA MOVILIDAD INTERURBANA

Se identifican los siguientes ejes estructurantes de los flujos y relaciones funcionales de movilidad interurbana en el territorio de la provincia de Alicante:



2.5. ÁREA FUNCIONAL DE ALCOI METROPOLITÀ

El Área funcional de Alcoi metropolità, que incluye las áreas comarcales de Foia de Castalla y L'Alcoià-Ei Comtat, se caracteriza por su elevado número de núcleos poblacionales pequeños, que precisan de soluciones prestacionales flexibles que garantizan a su población el acceso a los servicios básicos en los nodos cabecera del espacio funcional.

2.5.1. Consideraciones territoriales:

- Espacio de conexión interprovincial que resulta clave en la articulación de rutas entre el área funcional de Alacant-Elx y la provincia de València.
- El conjunto urbano-metropolitano de Alcoi constituye el espacio de referencia de centralidad comarcal, con Alcoi y Muro de Alcoy como nodos intercambiadores de las relaciones de movilidad del ámbito prestacional.
- Por su parte, Ibi, en su condición de núcleo comarcal de cierta relevancia, actuaría como nodo de polaridad secundaria, con capacidad también para ejercer una función intercambiadora en las relaciones de interconexión con el área funcional del Alt Vinalopó.
- Adicionalmente, cabe considerar la importancia de nodos de polaridad en el ámbito más rural, como es el caso de Planes, en la configuración de relaciones de intercambio hacia el eje metropolitano de Alcoi, por un lado, y el área comarcal de La Marina Alta, por el otro.



2.5.2. Criterios de reordenación concesional:

La propuesta se configura, con carácter general, conforme a los siguientes criterios básicos:

- Agrupación de títulos concesionales. Dimensión funcional mínima.
- Segregación de tráficos íntegramente urbanos en los nuevos títulos competencia de la Generalitat.
- Consolidación de tráficos de naturaleza lineal o metropolitana en contratos singulares.
- Mejora de la accesibilidad y cobertura territorial.
- Flexibilización de las condiciones de la prestación sobre principios de eficiencia y racionalidad, mediante la articulación de soluciones de transporte a la demanda e integración en la prestación de rutas regulares de naturaleza escolar (uso especial).

El nuevo sistema concesional se ha diseñado, con carácter general, atendiendo a criterios de movilidad, operatividad y de equilibrio económico.

3 OBJETO

Constituye el objeto del presente **Proyecto de Servicio Público** la definición de los contenidos técnicos y económicos de la concesión de servicio de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera, **CV-204 ALCOI METROPOLITÀ**, al amparo de lo dispuesto en el articulado de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, y en virtud del proceso de reordenación del sistema concesional territorial llevado a cabo por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

Se formula como un título concesional de naturaleza zonal con vistas a favorecer la incorporación de servicios escolares al contrato en el escenario temporal previsto para la ordenación de un nuevo modelo de prestación integrada de servicio.

La nueva propuesta de ordenación integra los tráficos en el eje metropolitano de Muro de Alcoy-Cocentaina-Alcoi, además de las relaciones de dependencia funcional de los municipios –algunos muy menores en términos demográficos- presentes en su órbita natural de influencia. Adicionalmente, incorpora tráficos de interconexión con las áreas comarcales colindantes de La Marina Alta (relación Muro-Pego) y el Alt Vinalopó (relación Ibi-Villena).

La integración efectiva de servicio de rutas escolares actualmente en prestación en el horizonte 2020, no solo permitirá garantizar y mejorar la conectividad de muchos municipios muy pequeños (< 1.000 habitantes) sino que incidirá especialmente en un mejor aprovechamiento de los recursos públicos destinados al transporte regular de viajeros por carretera.

Desde el punto de vista jurídico normativo, el nuevo procedimiento de licitación comienza con el envío del anuncio relativo al servicio, para su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), en aplicación del artículo 7.2 del Reglamento 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

La publicación en el DOUE se efectuó con fecha 25 de junio del 2014, sin perjuicio de las modificaciones relativas a la actualización de la estructura del contrato inicial que deban ser oportunamente comunicadas².

² DO/S S119. 25/06/2014. 211254-2014-ES

4 ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN

La concesión, **CV-204 ALCOI Metropolità**, transcurre prácticamente en su integridad por la provincia de Alicante, en el ámbito territorial definido por las comarcas de L'Alcoià, El Comtat, Foia de Castalla, Alt Vinalopó y La Marina Alta. Simbólicamente, se realiza una incursión en la provincia de València, en la comarca del Vall de l'Albaida, para servir al municipio de Bocairent en la relación entre los núcleos de Banyeres de Mariola y Muro de Alcoy.

La población total servida en el ámbito funcional de prestación, considerando únicamente los habitantes de los municipios cuyos tráficos tiene autorizada la concesión, ascendía en 2017, de acuerdo con datos oficiales del padrón municipal (INE), a un total de **188.818 habitantes**.

	2013	2014	2015	2016	2017	Δ%
Alcoi	60.105	59.675	59.567	59.198	59.106	-1,66%
Ibi	23.634	23.456	23.321	23.365	23.423	-0,89%
Castalla	10.579	10.143	9.994	9.859	9.876	-6,65%
Onil	7.544	7.565	7.548	7.494	7.493	-0,68%
Agres	565	583	574	565	549	-2,83%
Alfafara	415	418	406	399	405	-2,41%
Alcocer de Planes	241	238	216	221	230	-4,56%
Alcoleja	199	191	184	194	185	-7,04%
Almudaina	128	112	114	119	113	-11,72%
Alqueria d'Asnar, l'	512	527	522	517	496	-3,13%
Atzúbia, l'	744	627	632	689	664	-10,75%
Balones	147	139	133	129	128	-12,93%
Banyeres de Mariola	7.157	7.174	7.155	7.108	7.102	-0,77%
Bocairent	4.411	4.516	4.357	4.288	4.271	-3,17%
Benasau	157	158	155	158	157	0,00%
Beniarrés	1.268	1.254	1.208	1.164	1.137	-10,33%
Benifallim	123	121	114	114	111	-9,76%
Benilloba	794	789	786	769	755	-4,91%
Benillup	110	104	101	100	102	-7,27%
Benimarfull	423	431	433	427	418	-1,18%
Benimassot	113	113	111	99	99	-12,39%
Biar	3.689	3.670	3.657	3.647	3.650	-1,06%
Villena	34.834	34.530	34.361	34.163	33.968	-2,49%
Cocentaina	11.558	11.519	11.406	11.432	11.461	-0,84%
Muro de Alcoy	9.062	9.114	9.167	9.307	9.319	2,84%
Facheca	101	104	103	107	101	0,00%
Famorca	51	52	52	58	57	11,76%
Gaianes	446	449	457	452	448	0,45%
Gorga	264	274	275	267	273	3,41%
Orxa l'	710	676	650	627	606	-14,65%

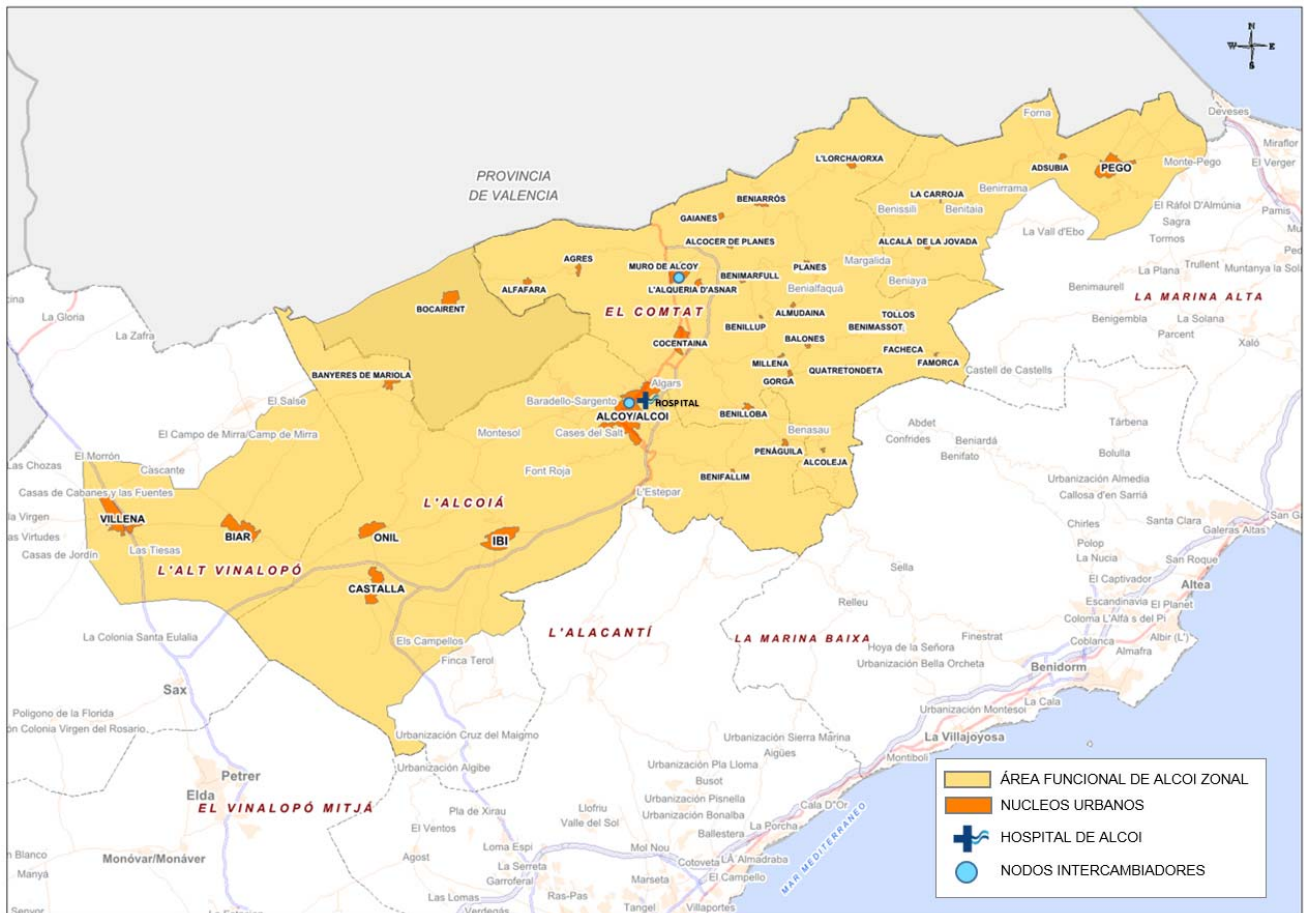
Millena	215	210	224	221	230	6,98%
Pego	10.957	10.144	10.331	10.158	9.923	-9,44%
Penáguila	321	324	353	328	308	-4,05%
Quatretondeta	117	115	111	113	109	-6,84%
Tollos	38	59	52	53	50	31,58%
Planes	817	778	753	725	733	-10,28%
Vall de Gallinera	609	595	609	582	594	-2,46%
Vall de Alcalá, la	177	175	169	171	168	-5,08%
Totales	193.335	191.122	190.361	189.387	188.818	-2,34%

Cabe señalar, como rasgo identitario del ámbito territorial de prestación, que el **90% de la población servida se concentra en municipios situados en el área metropolitana de Alcoi o en su área natural de influencia directa**, así como en núcleos referentes de comarcas aledañas, como son los casos de Villena, Pego y Bocairent.

Se evidencia, por tanto, la necesidad de articular un sistema de rutas capilares, que proporcionen cobertura y accesibilidad territorial a esta red de núcleos muy menores, por debajo de los 1.000 habitantes.

Con excepciones, se constata igualmente una significativa contracción demográfica en la mayor parte de estos núcleos pequeños, que, si bien en términos porcentuales puede no resultar tan determinante (caída del 2% en promedio), sí lo es en términos de envejecimiento poblacional – menos gente residente, cada vez más envejecida- y de creciente dificultad en la provisión de los servicios básicos en el medio rural –fenómenos localizados de intenso despoblamiento-.

Se adjunta mapa ilustrativo del ámbito prestacional de la concesión de referencia.



5 PLAZO

El plazo de vigencia del presente título concesional es de **Diez (10) años**, con opción de prórroga por **un (1) año adicional**. El periodo se computará a partir de la fecha de formalización del contrato, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.

6 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

Entre el momento de la adjudicación del nuevo contrato de servicio público de transporte y la finalización de los vigentes contratos de servicio público de transporte escolar, se producirá, como ya se ha señalado, un desfase temporal, de aproximadamente dos años, lo que obliga a tener que plantear dos esquemas de explotación diferentes, uno por cada período de referencia, lo que dará como resultado dos realidades económicas financieras.

Así pues, se diseña un **Escenario inicial** de prestación, caracterizado por la provisión de rutas regulares de uso general en exclusiva, que se iniciará con motivo de la adjudicación del contrato objeto de licitación.

Posteriormente, y a partir del vencimiento de los contratos de lotes escolares suscritos por la Conselleria d'Educació, se definirá un **Escenario futuro** de explotación, en el que algunas rutas escolares serán integradas en la prestación concesional. Estos nuevos servicios serán de naturaleza regular con preferencia escolar; es decir, servicios con puertas abiertas al uso general, pero con reserva de plazas para usuarios escolares que irán debidamente acreditados.

6.1 LÍNEAS DE LA CONCESIÓN

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

- LÍNEA 1. "ALCOI-COCENTAINA-MURO DE ALCOY (metropolitana)"
- LÍNEA 2. "ALCOI-COCENTAINA-MURO DE ALCOY (por Alcúdia I´ y Alqueria d´Asnar, I´)"
- LÍNEA 3. "ALCOI-BANYERES DE MARIOLA"
- LÍNEA 4. IBI-VILLENA"
- LÍNEA 5. "BANYERES DE MARIOLA-MURO DE ALCOY (por Bocairent, Alfafara y Agres)"
- LÍNEA 6A. "MURO DE ALCOY-PLANES (con prolongación de servicio a la demanda)"
- LÍNEA 6B. "MURO DE ALCOY-PLANES (por Benimarfull, Benillup, Almudaina, Benialfaquí)"
- LÍNEA 7. "MURO DE ALCOY-ORXA L´ (por Alcocer de Planes, Gaianes, Beniarrés)"
- LÍNEA 8. "PLANES-PEGO (por Patró, L´Atzúbia)"
- LÍNEA 9. "ALCOI-BENILLOBA-GORGA (con prolongación de servicio a la demanda)"
- LÍNEA 10. "ALCOI-BENASAU-ARES (con prolongación de servicio a la demanda)"

El escenario futuro incorporará expediciones adicionales (1+1) a la oferta de servicio existente en el escenario inicial (base), al integrar en la prestación regular de uso general los servicios de naturaleza escolar que actualmente atienden a las localidades servidas en la siguiente relación de tráficos:

- LÍNEA 6A. "MURO DE ALCOY-PLANES (con prolongación de servicio a la demanda)"
- LÍNEA 6B. "MURO DE ALCOY-PLANES (por Benimarfull, Benillup, Almudaina, Benialfaquí)"
- LÍNEA 7. "MURO-ORXA L´ (por Alcocer de Planes, Gaianes, Beniarrés)"
- LÍNEA 8. "PLANES-PEGO (por Patró, L´Atzúbia)"
- LÍNEA 9. "ALCOI-BENILLOBA-GORGA (con prolongación de servicio a la demanda)"
- LÍNEA 10. "ALCOI-BENASAU-ARES (con prolongación de servicio a la demanda)"

6.2 TRÁFICOS AUTORIZADOS

Se realizarán exclusivamente los tráficos autorizados en las siguientes matrices origen-destino.

L1-L5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Municipios / Nodos	Alcoi	Cocentaina	Muro de Alcoi	Alqueria de Asnar	Banyeres	Bocairent	Alfafara	Agres	Ibi	Onil	Castalla	Biar	Villena
1		S	S	S	S								
2			S	S									
3				S	S	S	S	S					
4													
5						S	S	S					
6							S	S					
7								S					
8													
9										(*)	(*)	S	S
10											(*)	S	S
11												S	S
12													N
13													

(*) Tráficos compartidos

L6-L8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Municipios / Nodos	Muro de Alcoi	Planes	Alcozer de Planes	Almudaina	Azúbia, I'	Beniarriés	Benillup	Benimarfull	Gaianes	Lorcha	Catamarfuch	Margarida	Pego	Vall de Alcalá	Vall de Gallinera
1		S	S	S		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2				S	S		S	S			S	S	S	S	S
3						S			S	S					
4							S	S							
5													(*)		(*)
6									S	S					
7								S							
8														S	
9										S					
10															
11												S		S	
12														S	
13															(*)
14															
15															

(*) Tráficos compartidos

L9-L10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Municipios / Nodos	Alcoi	Alcolecha	Balones	Beresau	Benitallim	Benilloba	Benimassot	Fabresa	Fanoyca	Gorga	Milena	Peníscola	Quatretoneta	Tollos
1		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2				S	S							S		
3						S	S	S	S	S	S		S	S
4					S							S		
5												S		
6							S	S	S	S	S		S	S
7								S	S	S	S		S	S
8									S	S	S		S	S
9										S	S		S	S
10											S		S	S
11													S	S
12														
13														S
14														

En virtud de las características del ámbito prestacional y de la reducida oferta de servicio existente en los núcleos menores que lo conforman, se opta por favorecer la prestación compartida de tráficos en algunas de estas relaciones comarcales. Así pues, las relaciones OD marcadas con el símbolo (*) corresponden a tráficos compartidos con otro contrato; en este caso, los correspondientes a las concesiones **CV-205 ALCOI-ALACANT** y **CV-201 LA MARINA ALTA**.

6.3 ITINERARIOS

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

Se señalan las carreteras y los núcleos de población / nodos principales de parada, sin perjuicio de otros adicionales, particularmente en el ámbito urbano, que quedarán establecidos en el anejo correspondiente de paradas del presente proyecto técnico.

LINEA 1. "ALCOI-COCENTAINA-MURO DE ALCOY (metropolitana)"

Longitud media por sentido: 13,2 Km.

- Recorrido: Alcoi (Estación) – N-340 – Cocentaina – N-340 - CV-700 – Muro de Alcoy

LINEA 2. "ALCOI-COCENTAINA-MURO DE ALCOY (por Alcúdia I´ y Alqueria d´Asnar, I´)"

Longitud media por sentido: 13,3 Km.

- Recorrido: Alcoi (Estación) – N-340 – Cocentaina – CV-703 – Alcúdia I´ – CV-703 – Alqueria d´Asnar I´ – CV-703 – CV-700 – Muro de Alcoy

LINEA 3. "BANYERES DE MARIOLA-ALCOI"

Longitud media por sentido: 28,9 Km.

- Recorrido: Alcoi (Estación) – CV-795 -Banyeres de Mariola

LÍNEA 4. "IBI-VILLENA"

Longitud media por sentido: 38,3 Km.

- Recorrido: IBI - CV-806 – CV-8153 – ONIL – CV-8153 – CV-8152 – CASTALLA – CV-8152 – CV-80 – CV-799 – BIAR – CV-799 - VILLENA

LINEA 5. "BANYERES DE MARIOLA-MURO DE ALCOY"

Longitud media por sentido: 29 Km.

- Recorrido: Banyeres de Mariola - CV-81- Bocairent – CV-700 - Alfafara- CV-700 – Agres - CV-700 - Muro de Alcoy

LÍNEA 6A. "MURO DE ALCOI-PLANES (con prolongación a núcleos a demanda)"

Longitud media por sentido: 10,7 Km.

- Recorrido BASE: Muro de Alcoy - CV-700 - Benámer - CV-700 - Benimarfull - CV-700 – Planes

Prolongación a demanda: 13,4 Km.

- Recorrido A DEMANDA: Planes – CV-700 – CV-7090 – Catamarruch - CV-7090 - CV-700 - CV-712 – Margarida – Vall de Alcalá

LÍNEA 6B. “MURO DE ALCOY-PLANES (por Benimarfull, Benillup, Almudaina, Benialfaquí)”

Longitud media por sentido: 17,5 Km.

- Recorrido: Muro de Alcoy - CV-700 – Benámer – CV-700 – Benimarfull – CV-704 – Benillup – CV-710 – Almudaina – Benialfaquí – CV-708 – Planes

LÍNEA 7. “MURO DE ALCOY – ORXA L´ (por Alcocer de Planes, Gaianes, Beniarrés)”

Longitud media por sentido: 18,2 Km.

- Recorrido: Muro de Alcoy - CV-700 – CV-705 – Alcocer de Planes (*) – CV-705 – Gaianes – CV-705 – Beniarrés – CV-701 – Orxa L´

(*) El desvío de ruta a Alcocer de Planes se realizará previa solicitud por parte del usuario, a excepción de los servicios integrados en el escenario futuro.

LÍNEA 8. “PLANES-PEGO”

Longitud media por sentido: 33,3 Km.

- Recorrido: Planes - CV-700 - CV-714 - Benisili - CV-714 - Patró - CV-700 - La Carroja - CV-700 - Benisiva - CV-700 - Beniali - CV-700 - Benirrama - CV-700 – Atzubia I´ - CV-700 – Pego

LÍNEA 9. “ALCOI-BENILLOBA-GORGA (con prolongación a núcleos a demanda)”

Longitud media por sentido: 19,9 Km.

- Recorrido BASE: Alcoi (Estación) – N-340 – CV-790 – Benilloba – CV-710 - Gorga

Prolongación a demanda: 32,2 Km.

- Recorrido A DEMANDA: Gorga – CV-754 – Quatretondeta – CV-754- Facheca – CV-720 – Famorca – CV-720 – Tollos – CV-720 – Benimassot – CV-720 – Balones - Millena – CV-710- Gorga

LÍNEA 10. “ALCOI-BENASAU-ARES DEL BOSQUE (con prolongación a núcleos a demanda)”

Longitud media por sentido: 19,4 Km.

- Recorrido BASE: Alcoi (Estación) – N-340 – CV-790 – Benilloba – CV-70 – Benasau – CV-70 – Ares del Bosque

Prolongación a demanda: 24,9 Km.

- Recorrido A DEMANDA: Benilloba – CV-787 – Benifallim – CV-785 - Penáguila – CV-770 – Alcoleja – CV-770 – CV-70 - Ares del Bosque – CV-70 – Benasau – CV-70 - Benilloba

6.4 PARADAS

El anejo V recoge la relación de paradas expresamente autorizadas para la carga / descarga de pasajeros, según ruta considerada y municipios concernidos, en la consideración de las prohibiciones de tráfico consignadas en el epígrafe 6.2.

En el caso de los núcleos servidos como prolongación de ruta a la demanda, tan solo se rendirá parada en los mismos en caso de reserva previa por parte del usuario, de conformidad con las prescripciones detalladas en el anejo III del presente proyecto técnico.

6.5 CALENDARIO

El calendario definido para la prestación del servicio del presente contrato considera los siguientes días tipo:

- Laborables lectivos, de lunes a viernes.
- Laborables no lectivos, de lunes a viernes
- Sábados laborables.
- Domingos o festivos.

Se computa el nº de jornadas correspondientes a cada categoría de día considerado, a efectos del cálculo del número de expediciones anuales y, por tanto, de la estimación de los kilómetros comerciales y horas de conducción de la explotación.

Tipo de día	Número de días
Laborables lectivos	180
Laborables no lectivos	70
Sábados laborables	52
Domingos o festivos	63
TOTAL	365

6.6 EXPEDICIONES

Se exponen, a continuación, los cuadros anuales de resumen de expediciones para ambos escenarios operacionales, inicial y futuro (con integración efectiva de servicio).

6.6.1 ESCENARIO INICIAL

ESCENARIO INICIAL		RECORRIDO (KM.)		BASE ANUAL		A DEMANDA	
		BASE	A DEMANDA	EXP. TOTALES	KM SERV.	EXP.	KM. serv.
L1.	Alcoi-Cocentaina-Muro	13,2		13.428	177.250		
L2.	Alcoi-Cocentaina-Muro (por Alqueria y Alcudia)	13,3		1.886	25.084		
L3.	Banyeres-Alcoi	28,9		1.230	35.547		
L4.	Ibi-Villena	38,3		1.230	47.109		
L5.	Banyeres-Muro (por Bocairent, Alfafara y Agres)	29		604	17.516		
L6A.	Muro-Planes (con prolongación a demanda)	10,7	13,4	604	6.463	201	2.698
L6B.	Muro-Planes (por Almudaina y Benialfaqui)	17,5		300	5.250		
L7.	Muro-L'Orxa	18,2		300	5.460		
L8.	Planes-Pego	33,3		300	9.990		
L9.	Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación a demanda)	19,1	32,2	300	5.730	100	3.220
L10.	Alcoi-Benasau-Ares (con prolongación a demanda)	19,4	24,9	300	5.820	100	2.490
				20.482	341.218	401	8.408
					349.626		

El desglose de expediciones por cada uno de los tráficos que estructuran la concesión se detalla, a continuación:

Línea 1. Alcoi-Cocentaina-Muro de Alcoy (metropolitana)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	20	20
Sábados	16	16
Domingos y Festivos	14	14

Número anual de expediciones: 13.428

Línea 2. Alcoi-Cocentaina-Muro de Alcoy (por Alcúdia I' y Alquería d'Asnar I')

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	3	3
Sábados	2	3
Domingos y Festivos	1	1

Número anual de expediciones: 1.886

Línea 3. Banyeres de Mariola-Alcoi

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	2	2
Sábados	1	1
Domingos y Festivos	1	1

Número anual de expediciones: 1.230

Línea 4. Ibi-Villena

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	2	2
Sábados	1	1
Domingos y Festivos	1	1

Número anual de expediciones: 1.230

Línea 5. Banyeres de Mariola-Muro de Alcoy

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	1	1
Sábados	1	1
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 604

(*) Línea 6A. Muro de Alcoy-Planes (con prolongación de servicio a la demanda)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables	1	1
Sábados	1	1
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 604

Línea 6B. Muro de Alcoy-Planes (Benimarfull, Almudaina, Benialfaquí)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
M, X, J	1	1
Sábados	0	0
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 300

Línea 7. Muro de Alcoy-Orxa I´ (por Alcocer de Planes, Gaianes, Beniarrés)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
M, X, J	1	1
Sábados	0	0
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 300

Línea 8. Planes-Pego

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
M, X, J	1	1
Sábados	0	0
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 300

(*) Línea 9. Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación de servicio a la demanda)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
M, X, J	1	1
Sábados	0	0
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 300

(*) Línea 10. Alcoi-Benilloba-Benasau-Ares (con prolongación de servicio a demanda)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
M, X, J	1	1
Sábados	0	0
Domingos y Festivos	0	0

Número anual de expediciones: 300

(*) A efectos del cómputo de los kilómetros comerciales, se considera que 1/3 de las expediciones programadas de las líneas con prolongación de recorrido a la demanda realizan el recorrido íntegro previsto.

6.6.2 ESCENARIO FUTURO (con integración efectiva de servicio)

En el horizonte de integración, las rutas 6A, 6B, 7, 8, 9 y 10 (en azul), además de mantener la producción y el nivel de servicio del escenario inicial, incluirán expediciones adicionales (1+1) con preferencia escolar. Estas expediciones con preferencia escolar se caracterizan por rendir parada en el itinerario completo de la ruta, prestando un servicio diario por sentido (días lectivos) a núcleos concebidos inicialmente a la demanda.

ESCENARIO FUTURO CON INTEGRACIÓN		RECORRIDO (Km.)		BASE ANUAL		A DEMANDA	
		BASE	A DEMANDA	EXP. TOTALES	KM SERV.	EXP.	KM.
L1.	Alcoi-Cocentaina-Muro	13,2		13.428	177.250		
L2.	Alcoi-Cocentaina-Muro (por Alqueria y Alcudia)	13,3		1.886	25.084		
L3.	Banyeres-Alcoi	28,9		1.230	35.547		
L4.	Ibi-Villena	38,3		1.230	47.109		
L5.	Banyeres-Muro (por Bocairent, Alfafara y Agres)	29		604	17.516		
L6A.	Muro-Planes (con prolongación a demanda)	10,7	13,4	964	15.139	201	2.698
L6B.	Muro-Planes (por Almudaina y Benialfaquí)	17,5		660	11.550		0
L7.	Muro-L'Orxa	18,2		660	12.012		0
L8.	Planes-Pego	33,3		660	21.978		0
L9.	Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación a demanda)	19,1	32,2	660	24.198	100	3.220
L10.	Alcoi-Benasau-Ares (con prolongación a demanda)	19,4	24,9	660	21.768	100	2.490
				22.642	409.150	401	8.408
					417.558		

El desglose de expediciones por cada uno de los tráficos integrados (con preferencia escolar) queda como sigue:

(*) Línea 6A. Muro de Alcoy-Planes (con prolongación de servicio a la demanda)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	2	2
Laborables no lectivos (L-V)	1	1
Sábados	1	1

Número anual de expediciones: 964

Línea 6B. Muro de Alcoy - Planes (Benimarfull, Almudaina, Benialfaquí)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	1	1
Laborables resto (M, X, J)	1	1

Número anual de expediciones: 660

Los centros educativos de referencia para las relaciones en el eje funcional Muro de Alcoy-Planes-La Vall de Alcalá son:

- IES Serra Mariola de Muro de Alcoy.
- Colegio L' Encantada de Planes.

Línea 7. Muro de Alcoy-Orxa L´ (por Alcocer de Planes, Gaianes, Beniarrés)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	1	1
Laborables resto (M, X, J)	1	1

Número anual de expediciones: 660

El centro educativo de referencia en el eje funcional Muro-Orxa L´ es el IES Serra de Mariola.

Línea 8. Planes-Pego

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	1	1
Laborables resto (M, X, J)	1	1

Número anual de expediciones: 660

Los centros educativos de referencia en el eje funcional Planes-Pego son:

- Colegio L´Encantada de Planes.
- IES Enric Valor de Pego.

(*) Línea 9. Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación de servicio a la demanda)*

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	1	1
Laborables resto (M, X, J)	1	1

Número anual de expediciones: 660

(*) Línea 10. Alcoi-Benilloba-Benasau-Ares (con prolongación de servicio a demanda)

TODO EL AÑO	IDA	VUELTA
Laborables lectivos (L-V)	1	1
Laborables resto (M, X, J)	1	1

Número anual de expediciones: 660

Los centros educativos de referencia en el eje funcional Alcoi-Benilloba-Resto de núcleos son:

- IES Padre Arques de Benilloba.
- CEIP Virgen de los Dolores de Benilloba

(*) A efectos del cómputo de los kilómetros comerciales, se considera que 1/3 de las expediciones programadas de las líneas regulares con prolongación de recorrido a la demanda, a excepción de los servicios integrados, realizan el recorrido íntegro previsto.

Tal y como se relaciona en el anejo correspondiente, se establecen horarios orientativos de salida de expedición –según núcleos cabecera de línea- por cada uno de los tráficos que conforman el presente título concesional.

7 UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Con carácter general, el concesionario vendrá obligado a emplear las infraestructuras viarias que, salvo disposición en contrario (en virtud de nuevas actuaciones y desarrollos en la red viaria del territorio), específicamente se detallen en el capítulo 6 del presente proyecto técnico.

Adicionalmente, el concesionario tiene la obligación de utilizar las paradas establecidas en el título concesional, así como las estaciones de autobuses en aquellas poblaciones en las que se disponga tales infraestructuras. Asimismo, por la utilización de las infraestructuras referidas abonará los precios públicos (tasas, peajes...) establecidos en cada caso por las instituciones y autoridades competentes en la materia.

8 COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE

8.1 RÉGIMEN DE COORDINACIÓN

Al objeto de facilitar la intermodalidad con otros modos y servicios de transporte público, el servicio que se preste al amparo de la presente concesión deberá potenciar la coordinación física con las líneas de autobús y de ferrocarriles que operen en municipios del ámbito prestacional (si así procede).

En este sentido, resulta preciso destacar a los núcleos de Alcoi y Muro de Alcoy, como nodos intercambiadores referentes en las relaciones funcionales de interconexión con municipios menores del ámbito prestacional.

En las paradas interurbanas provistas de marquesina y en las estaciones de autobuses, se acordará con el órgano municipal competente de tales infraestructuras la forma más adecuada de informar acerca de las características del servicio (horarios, frecuencias...), así como de las opciones de conexión intermodal con otros servicios de transporte terrestre de naturaleza urbana e interurbana.

8.2 COINCIDENCIAS DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES

Con carácter general, la gestión de trayectos coincidentes se ajusta vía la correspondiente imposición de prohibiciones de tráfico entre relaciones O/D, sin perjuicio de las obligaciones de coordinación efectiva que pudieran determinarse con vistas a mejorar el nivel de servicio prestado a núcleos menores.

En este sentido, y en el contexto operacional de esta explotación, resulta preciso señalar el eje funcional Ibi-Castalla-Onil, como uno de los trayectos que comparte parcialmente itinerario con los servicios de la concesión **CV 205 ALCOI-ALACANT**.

9 VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA

La Generalitat, por medio de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad, explotará en régimen de gestión indirecta los tráficos de la presente explotación, al amparo de un contrato de concesión de servicios, a firmar con la empresa que resulte adjudicataria del concurso público que se licite a tal efecto, y que determinará las obligaciones, responsabilidades y competencias de las partes.

El contrato se prestará por un **periodo no inferior a diez años** sobre la **base de las Obligaciones de Servicio Público** consignadas al amparo del presente **Proyecto técnico**, y en atención a las condiciones técnicas, económicas y legales que resulten de aplicación a lo largo de la vida útil de la concesión.

9.1 MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO

Los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de conducción, referidos en las tablas inferiores, son los obtenidos según cómputo anual de los servicios propuestos, a tenor del calendario y de las frecuencias de prestación de los dos escenarios de operación considerados en el marco del contrato.

9.1.1. ESCENARIO INICIAL:

TRÁFICOS QUE CONFORMAN LA CONCESIÓN		Veh-Km Anual	Exp. Anual	Horas comerciales
Ruta 1	Alcoi-Cocentaina-Muro	177.250	13.428	7.385
Ruta 2	Alcoi-Cocentaina-Muro (por Alqueria y Alcudia)	25.084	1.886	1.045
Ruta 3	Banyeres-Alcoi	35.547	1.230	1.016
Ruta 4	Ibi-Villena	47.109	1.230	1.346
Ruta 5	Banyeres-Muro (por Bocairent, Alfafara y Agres)	17.516	604	626
Ruta 6A	Muro-Planes (con prolongación a demanda)	6.463	604	231
Ruta 6B	Muro-Planes (por Almudaina y Benialfaqui)	5.250	300	219
Ruta 7	Muro-L'Orxa	5.460	300	228
Ruta 8	Planes-Pego	9.990	300	416
Ruta 9	Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación a demanda)	5.730	300	239
Ruta 10	Alcoi-Benasau-Ares (con prolongación a demanda)	5.820	300	243
		341.218	20.482	12.992
CON PRESTACIÓN A LA DEMANDA (recorrido adicional)		8.408		350
ESCENARIO INICIAL		349.626		13.343

9.1.2. ESCENARIO FUTURO (con integración de servicio):

TRÁFICOS QUE CONFORMAN LA CONCESIÓN		Veh-Km. Anual	Exp. Anual	Horas comerciales
Ruta 1	Alcoi-Cocentaina-Muro	177.250	13.428	7.385
Ruta 2	Alcoi-Cocentaina-Muro (por Alqueria y Alcudia)	25.084	1.886	1.045
Ruta 3	Banyeres-Alcoi	35.547	1.230	1.016
Ruta 4	Ibi-Villena	47.109	1.230	1.346
Ruta 5	Banyeres-Muro (por Bocairent, Alfafara y Agres)	17.516	604	626
Ruta 6A	Muro-Planes (con prolongación a demanda)	15.139	964	541
Ruta 6B	Muro-Planes (por Almudaina y Benialfaqui)	11.550	660	481
Ruta 7	Muro-L'Orxa	12.012	660	501
Ruta 8	Planes-Pego	21.978	660	916
Ruta 9	Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación a demanda)	24.198	660	1.008
Ruta 10	Alcoi-Benasau-Ares (con prolongación a demanda)	21.768	660	907
		409.150	22.642	15.771
CON PRESTACIÓN DE SERVICIO A LA DEMANDA		8.408		350
ESCENARIO FUTURO (TRANSPORTE INTEGRADO)		417.558		16.121

9.2 VEHÍCULOS ADSCRITOS

9.2.1. ESCENARIO INICIAL:

Para la prestación efectiva de esta producción base, se estima necesaria la adscripción a la concesión de una flota compuesta, **como mínimo**, por **diez (10) vehículos**, conforme a las siguientes características básicas.

ASIGNACIÓN FLOTA SEGÚN LINEAS - ESCENARIO INICIAL		CLASE	CAPACIDAD ORIENTATIVA	LONGITUD
Ruta 1.	Alcoi-Cocentaina-Muro	II	39-55 plazas	12-13 m.
Ruta 2.	Alcoi-Cocentaina-Muro (por Alqueria y Alcudia)			
Ruta 3.	Banyeres-Alcoi	III	26-38 plazas	10-12 m.
Ruta 4.	Ibi-Villena			
Ruta 5.	Banyeres-Muro (por Bocairent, Alfafara y Agres)	III	<25 plazas	<10 m.
Ruta 6A.	Muro-Planes (con prolongación a demanda)	III	26-38 plazas	10-12 m.
Ruta 6B.	Muro-Planes (por Almudaina y Benialfaqui)			
Ruta 7.	Muro-L'Orxa	III	26-38 plazas	10-12 m.
Ruta 8.	Planes-Pego			
Ruta 9.	Alcoi-Benilloba-Gorga (con prolongación a demanda)	III	39-55 plazas	12-13 m.
Ruta 10.	Alcoi-Benasau-Ares (con prolongación a demanda)			

Se adscribirán un mínimo de dos (2) vehículos de la CLASE II y ocho (8) coches de la CLASE III, con diferente capacidad de carga en función de las características y del volumen de demanda de las líneas en operación.

Los vehículos de CLASE III serán de características versátiles para garantizar su empleo en rutas regulares de uso general con preferencia escolar.

Se detalla, a continuación, la producción base asociada a cada categoría de vehículos adscritos al contrato de referencia:

Tipología de vehículo	Nº Vehículos necesarios	Expediciones anuales	Horas anuales	Veh-Km / año
Autocar de >39 plazas	4	15.914	9.150	219.593
Autocar de 26 a 38 plazas	5	3.964	3.567	112.517
Microbús de < 25 plazas	1	604	626	17.516

Los vehículos adscritos a la concesión deberán cumplir con las especificaciones y requerimientos técnicos de accesibilidad, sostenibilidad y eficiencia energética que precise la Generalitat, y que se anticipan en el capítulo 10 del presente proyecto.

9.2.2. ESCENARIO FUTURO:

En el escenario futuro, se adscribirá al contrato un vehículo adicional de la CLASE III y capacidad de 39 a 55 plazas, para componer una flota mínima de **once (11) coches**.

Se distinguen las categorías de tráficos que podrán integrar el contrato de concesión en el escenario futuro. A tal efecto, se detallan los parámetros de producción y vehículos adscritos en cada caso.

a) Tráficos de uso general en exclusiva (líneas 1 a 5)

Tipología de vehículo	Nº Vehículos necesarios	Expediciones anuales	Horas anuales	Veh-Km / año
Autocar de >39 plazas	2	15.314	8.431	202.333
Autocar de 26 a 38 plazas	2	2.460	2.362	82.656
Microbús de < 25 plazas	1	604	626	17.516

b) Tráficos integrados con preferencia escolar (líneas 6A a 10)

Tipología de vehículo	Nº Vehículos necesarios	Expediciones anuales	Horas anuales	Veh-Km / año
Autocar de >39 plazas	3	1.320	2.153	51.676
Autocar de 26 a 38 plazas	3	2.944	2.551	63.377

9.3 ESTRUCTURA DE COSTES DEL SERVICIO

9.3.1. ESCENARIO INICIAL:

Los costes unitarios, que conforman la estructura de costes del servicio, se desglosan de conformidad con las indicaciones y referencias objetivas del *Observatorio de Costes del Transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Fomento (actualizado a septiembre, 2017)*, si bien se han incorporado referencias expresas de mercado en cuestiones como seguros, precios de material móvil.

Los costes definidos son anuales, a no ser que se especifique lo contrario, y para su estimación, se ha aplicado incrementos sobre el total anual de horas de conducción y de los kilómetros recorridos, al objeto de tener en cuenta las operaciones de toma y deje del servicio, los tiempos de regulación, el absentismo y otro personal de conducción.

En relación con el uso de los vehículos, se han distinguido dos situaciones diferentes, en las que se ha dado distinto tratamiento, a efectos de imputación de costes de amortización, financiación y seguros:

- En aquellas líneas donde los vehículos tienen una dedicación completa al contrato de concesión se imputa a costes el 100% de la inversión.
- Por el contrario, en aquellas líneas donde la dedicación es parcial se ha considerado una imputación del vehículo a costes equivalente a la proporción de horas de prestación anuales respecto a una producción de referencia, resultante de considerar un rendimiento de 10 horas diarias en día laborable tipo de lunes a viernes.

9.3.1.1. COSTE DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN

- El coste medio anual de un empleado para la función de conducción se estima en 32.000,00 €
- La jornada anual pactada en convenio provincial es de 1.800 horas.
- Al total de horas anuales de conducción, se imputa un incremento del 10% en concepto de toma y deje del servicio (recorridos en vacío para posicionamiento en cabecera, descansos en jornada continua), absentismo laboral, etc.

De este modo, el coste anual de personal de conducción de este servicio queda como sigue:

PERSONAL DE CONDUCCIÓN	
Coste medio anual del conductor	32.000,00 euros/año
Horas de conducción anual	1.800,00 horas/año
Coste / Hora de conducción	17,78 euros/hora
Horas conducción (servicio efectivo)	13.314 horas/año
Horas totales (incluye no comerciales)	14.645
Costes de conducción	260.358,86 euros/año

9.3.1.2. COSTE DE AMORTIZACIÓN

Las condiciones fijadas para la amortización técnica de inversiones son las siguientes:

- Amortización lineal a 10 años para el material renovado, y lineal por la diferencia entre 10 años y la antigüedad del activo a fecha de referencia, para el subrogado (en caso de acaecer tal circunstancia).
- Se parte de la adscripción de flota nueva con independencia de que se establezcan – conforme a pliego- acuerdos de transmisión empresarial del inmovilizado de material en los nuevos contratos.
- La inversión en material móvil, se estima a partir de los siguientes parámetros:
 - ✓ Precio de adquisición de vehículo según Categoría (sin IVA)
 - ✓ Inversión en equipos embarcados de SAE / Ticketing (sin IVA)
 - ✓ Periodo de amortización: 10 años
 - ✓ Valor residual: 10% para los vehículos y nulo para los elementos embarcados.
- Se considera una dedicación completa al contrato de concesión para los vehículos en servicio en las líneas 1 y 2, y parcial (40%) para el resto de la flota adscrita.

Vida útil	10	Plazo Fin.	5
TIPO DE VEHÍCULO	B	C	D
	39-55	26-38	10-25.
Valor adquisición vehículo	200.000	140.000	80.000
Valor residual	10%	10%	10%
Equipos embarcados	14.000	14.000	14.000
Valor residual	0%	0%	0%
Valor neumáticos	651,84	607,43	521,47
Amortización anual/veh. (100%)	19.009	13.636	8.287
Unidades adscritas	4	5	1
Amortización flota (dedicación)	53.225	27.271	3.315

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

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

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).

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

v= vida útil de los elementos (años)

9.3.1.3. COSTES FINANCIEROS

Para el cálculo de los costes financieros, se ha considerado, como importe de préstamo, el total de la inversión en activos (flota, equipos embarcados) a un tipo de interés del 6%; este modelo reparte el coste financiero a lo largo de los cinco primeros años de la concesión.

La imputación a costes se realiza de conformidad con los parámetros relativos a la dedicación de la flota adscrita al contrato.

Vida útil	10	Plazo Fin.	5
TIPO DE VEHÍCULO	B	C	D
	39-55	26-38	10-25.
Inversión	214.000	154.000	94.000
Tipo de financiación	6%	6%	6%
Coste financiero	4.001	2.880	1.758
Financiación flota (100%)	16.006	14.398	1.758
Financiación flota (dedicación)	11.204	5.759	703
Unidades adscritas	4	5	1

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)

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

9.3.1.4. COSTE DE SEGUROS

Se determinan a partir de referencias expresas de mercado y de conformidad con los parámetros relativos a la dedicación de la flota adscrita al contrato:

SEGUROS	CATEGORIA VEHÍCULO				
	A	B	C	D	
Coste unitario	N.A	1.800,00	1.300,00	1.100,00	
Uds.	0	4	5	1	
FLOTA	0,00	5.040,00	2.600,00	440,00	8.080,00

9.3.1.5. COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS

Se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio del gasóleo: se toma como referencia objetiva el precio medio (s/ IVA) en la provincia de Alicante en el ejercicio 2017: 0,9217 €/litro. Fuente: Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.
- Descuento por volumen en el precio del gasóleo: 2,5%.
- Consumo por cada 100 km. Se considera un consumo medio ponderado según producción base asociada a las categorías de vehículos adscritos (ver epígrafe 9.2).
- Costes de lubricante y aditivos: 5% adicional respecto al total de costes de combustible
- Producción anual: Producción comercial más 6,0% adicional por km. en vacío.

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

COMBUSTIBLE MÁS LUBRICANTES	
Coste medio anual 2017 (Alicante)	0,9217 euros /litro
<i>Fuente: Minetad</i>	
Descuento por volumen compra	2,5%
Consumo medio ponderado flota	27,92 litros/100 Km.
Total Kilómetros anual	370.604 Km./año
Costes de Combustible	95.362,56 euros/año
	2.384,06 DESCUENTO
	92.978,49 euros/año
Costes de lubricante	4.768,13 5%

9.3.1.6. COSTE DE NEUMÁTICOS

Se considera un coste medio ponderado sobre la base de la producción anual asociada a cada categoría de vehículos adscritos al contrato.

NEUMÁTICOS	
Coste neumático tipo <i>Ponderado</i>	646,57 euros/ud.
Vida útil estimativa	90.000,00 Km.
Kilómetros recorridos	370.604 Km./año
Coste anual neumáticos	15.974,63 euros/año

9.3.1.7. COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

Se estiman los costes de mantenimiento de la flota de vehículos en base al coste medio ponderado correspondiente a la producción anual asociada a cada categoría de vehículos adscritos.

MANTENIMIENTO, REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	
Coste kilométrico s/ IVA <i>Ponderado</i>	0,13329 euros/km.
Coste anual total	49.396,50 euros/año

9.3.1.8. OTROS COSTES Y BENEFICIO INDUSTRIAL

Se incluyen bajo este concepto costes indirectos de estructura, personal y materiales, y gastos generales. Por este concepto se imputa el equivalente a un 13% del total de los costes directos del servicio considerados anteriormente. Como beneficio industrial se ha considerado un 7% sobre la suma de los costes directos del servicio, antes de otros costes.

9.3.1.9. RESUMEN DE COSTES Y COSTES UNITARIOS

La explotación comercial de esta concesión en la consideración del **Escenario inicial** tiene un ratio de coste kilométrico para el año base de: **1,83 €/Veh-km.**

ESCENARIO INICIAL	Costes		€/Km.
	Total coste	% s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
1. Personal de conducción	260.922,38 €	48,90%	
2. Combustible	92.978,49 €	17,42%	
3. Lubricantes y aceites	4.768,13 €	0,89%	
4. Neumáticos	15.974,63 €	2,99%	
5. Mantenimiento, reparaciones y conservación	49.396,50 €	9,26%	
6. Seguros	8.080,00 €	1,51%	
7. Amortización	83.810,84 €	15,71%	
8. Financiación	17.666,06 €	3,31%	
Total costes directos	533.597,03 €	88,50%	1,53 €
Total costes indirectos	69.367,61 €	11,50%	
Total costes de operación	602.964,65 €	100,00%	1,72 €
Beneficio industrial (7%)	37.352		
TOTAL COSTES	640.316,44 €		1,83 €

9.3.2. ESCENARIO FUTURO:

En términos de estimación de los costes de prestación del servicio, las variaciones operacionales del Escenario futuro refieren principalmente a la incorporación de los servicios con preferencia escolar en las rutas integradas del contrato zonal.

A tal efecto:

- Se adscribe al contrato de concesión un vehículo adicional de la Clase III, categoría B (de 39 a 55 plazas), para la prestación efectiva de los nuevos servicios.
- Dada su dedicación parcial al contrato, la imputación a costes de esta unidad adicional se realiza al 40%.
- Se modifican las variables de producción, con el incremento asociado a la incorporación de expediciones regulares con preferencia escolar en aquellos tráficos susceptibles de acoger servicios de transporte integrado.
- Se incorporan los costes laborales del personal de acompañamiento en cada uno de los tráficos integrados (6 rutas), a razón de 70 € por día lectivo-acompañante.

PERSONAL DE ACOMPAÑAMIENTO	
Coste tipo	70,00 euros/jornada
Días lectivos	180 días/año
Coste anual	12.600,00 euros/hora
Horas prestación (servicio efectivo)	2.779 horas/año
Nº de rutas integradas	6 rutas
Costes de acompañamiento	75.600,00 euros/año

Con arreglo a las premisas anteriores, se formula la estructura de costes resultante de la prestación integrada en el Escenario futuro.

La explotación comercial en la consideración del escenario operacional futuro tiene un ratio de coste kilométrico para el año base de referencia de: **2,01 €/Veh-Km.**

ESCENARIO FUTURO - TRANSPORTE INTEGRADO	Costes		€/Km.
	Total coste	% s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
1. Personal de conducción	315.264,48 €	45,05%	
2. Personal de acompañamiento	75.600,00 €	10,80%	
3. Combustible	107.920,81 €	15,42%	
4. Lubricantes y aceites	5.534,40 €	0,79%	
5. Neumáticos	18.614,46 €	2,66%	
6. Mantenimiento, reparaciones y conservación	57.448,89 €	8,21%	
7. Seguros	8.800,00 €	1,26%	
8. Amortización	91.414,40 €	13,06%	
9. Financiación	19.267,63 €	2,75%	
Total costes directos	699.865,06 €	88,50%	1,68 €
Total costes indirectos	90.982,46 €	11,50%	
Total costes de operación	790.847,52 €	100,00%	1,89 €
Beneficio industrial (7%)	48.991		
TOTAL COSTES	839.838,08 €		2,01 €

9.4. DEMANDA

Al amparo de la nueva concesión se realizarán dos tipos de servicios, unos de uso general, a los que puede acceder cualquier usuario mediante el pago de la tarifa establecida, y otros que, siendo de uso general, son de uso escolar preferente; en estos últimos, además de poder acceder los usuarios en general, mediante el pago de la tarifa correspondiente, podrán acceder gratuitamente los estudiantes que vayan debidamente acreditados, para los que existirá reserva específica de plazas.

Para la estimación de la demanda e ingresos de los viajeros de uso general de la nueva concesión, se parte de la información facilitada a la Dirección General por las actuales empresas prestatarias de servicios equivalentes a los propuestos, y que se corresponde con datos de oferta y demanda de los últimos ejercicios disponibles.

AÑO 2016					
CVA-015 ALCOY - ALICANTE E HIJUELAS	VEH-KM	VIAJEROS	VKM	TFM	INGRESOS
Ruta. Alcoy - Villena	44.652	14.133	157.924		
Ruta. Alcoy - Bañeres de Mariola	27.500	1.924	33.404		
Ruta. Alcoy - Benasau - Ares	14.940	212	4.121		
Ruta. Alcoy - Famorca - Quatretondeta - Millena	18.302	520	10.092		
TOTALES	105.394	16.789	205.541	3,45	57.922

CVA-018 ALCOY - PEGO - EL VERGER	VEH-KM	VIAJEROS	VKM	TFM	INGRESOS
Ruta. Alcoy - Muro de Alcoy	229.012	222.957	3.273.773		
Ruta. Muro de Alcoy - Denia	52.286	2.152	65.572		
Ruta. Muro de Alcoy - Bocairent - Alcoy	35.856	1.482	45.157		
Ruta. Alcoy - Planes	18.136	759	23.117		
TOTALES	335.290	227.350	3.407.619	1,39	316.017

A excepción de la ruta de naturaleza metropolitana entre Alcoi y Muro de Alcoy, que concentra más del 90% de los viajeros actuales, la concesión está conformada por tráficos débiles con escasa incidencia en términos de demanda (máximos de tres viajeros de media por expedición).

En el caso particular de la relación entre Villena y el eje metropolitano de Alcoi, si bien las cifras de demanda resultan interesantes, cabe señalar que su comportamiento obedece principalmente a la presencia de intensas relaciones intracomarcales de corto recorrido en el entorno funcional de Ibi.

Este nivel de demanda, que resulta inherente al ámbito prestacional de la concesión, habida cuenta de la multitud de núcleos poblacionales pequeños y dispersos a los que se presta servicio, no ofrece perspectivas de cambio significativo en el tiempo, más allá de discretos crecimientos asociados a variaciones incrementales de la oferta en servicio en los escenarios operacionales considerados.

A razón de lo anterior, la prognosis de demanda en los escenarios operacionales de futuro se formula en la consideración de los siguientes parámetros de referencia:

- Media de viajeros por expedición (2016) de rutas asimilables a las propuestas. En el caso de las líneas de tráfico débil se considera una media tipo de tres viajeros por expedición.
- Tarifa media ponderada (€/viajero) de rutas asimilables a las propuestas.

El resultado queda como sigue:

ESCENARIO INICIAL	EXP.	Viajeros	TFM	INGRESOS
Ruta 1. "ALCOI-COCENTAINA-MURO"	13.428	183.022		
Ruta 2. "ALCOI-MURO (por ALQUERIA-ALCUDIA)"	1.886	25.706		
Ruta 3. "ALCOI-BANYERES DE MARIOLA"	1.230	3.690		
Ruta 4. "IBI-VILLENA"	1.230	23.748		
Ruta 5. "BANYERES-MURO (por Bocairent, Alfafara, Agres)"	604	1.812		
Ruta 6a. "MURO-PLANES (con núcleos a demanda)"	604	1.812		
Ruta 6b. "MURO-PLANES (por Benimarfull-Beniillup-Almudaina-Benialfaquí)"	300	900		
Ruta 7. "MURO-L'ORXA (por Gaianes y Beniarrés y Alcocer de Planes)"	300	900		
Ruta 8. "PLANES-PEGO"	300	900		
Ruta 9. "ALCOI-BENILLOBA-GORGA" (con núcleos a demanda)"	300	900		
Ruta 10. "ALCOI-BENASAU-ARES (con núcleos a demanda)"	300	900		
Totales	20.482	244.290	1,54	375.239

ESCENARIO FUTURO	EXP.	Viajeros	TFM	INGRESOS
Ruta 1. "ALCOI-COCENTAINA-MURO"	13.428	183.022		
Ruta 2. "ALCOI-MURO (por ALQUERIA-ALCUDIA)"	1.886	25.706		
Ruta 3. "ALCOI-BANYERES DE MARIOLA"	1.230	3.690		
Ruta 4. "IBI-VILLENA"	1.230	23.748		
Ruta 5. "BANYERES-MURO (por Bocairent, Alfafara, Agres)"	604	1.812		
Ruta 6a. "MURO-PLANES (con núcleos a demanda)"	964	2.892		
Ruta 6b. "MURO-PLANES (por Benimarfull-Beniillup-Almudaina-Benialfaquí)"	660	1.980		
Ruta 7. "MURO-L'ORXA (por Gaianes y Beniarrés y Alcocer de Planes)"	660	1.980		
Ruta 8. "PLANES-PEGO"	660	1.980		
Ruta 9. "ALCOI-BENILLOBA-GORGA" (con núcleos a demanda)"	660	1.980		
Ruta 10. "ALCOI-BENASAU-ARES (con núcleos a demanda)"	660	1.980		
Totales	22.642	250.770	1,54	385.192

Se estima un crecimiento discreto en la demanda -en el entorno del 3,0%- entre ambos escenarios operacionales.

9.4.1. RÉGIMEN TARIFARIO

El contratista adjudicatario estará obligado a adecuar la prestación del servicio al marco tarifario general aprobado por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad de la Generalitat para los servicios regulares de transporte de su competencia.

Las tarifas de aplicación serán las que determine la Dirección General en cada momento, de conformidad con los criterios que resulten de aplicación. El contratista adjudicatario no podrá percibir tarifas superiores a las establecidas por contrato.

El título de transporte consistirá principalmente en un billete ordinario kilométrico o tarjeta monedero, sin perjuicio de la aplicación (a futuro) de un sistema tarifario integrado sobre tarjeta chip multiviaje (título Mobilis) o cualquier otro dispositivo con funcionalidades equivalentes (tarjeta bancaria, smartphone...).

9.5. EQUILIBRIO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

La concesión, a fin de asegurar su sostenibilidad en el tiempo, debe mantener el equilibrio económico de su explotación, de modo que los ingresos por recaudación deberán cubrir la totalidad del coste de prestación de los distintos servicios que se realizan al amparo de dicha concesión.

9.5.1. COMPENSACIÓN ECONÓMICA

La Generalitat podrá participar en la financiación de los costes derivados del servicio como compensación por las obligaciones de servicio público impuestas, pero no cubiertas por los ingresos generados. Tal compensación se determinará anualmente sobre la base de las condiciones económicas derivadas de la oferta del adjudicatario y se liquidará de conformidad con el procedimiento expresamente establecido en los pliegos de licitación.

La compensación no podrá exceder del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta derivada de los costes e ingresos comprometidos por el adjudicatario del contrato. A tal efecto, se establecen los siguientes parámetros de referencia con relación a los costes unitarios de prestación del servicio (por km. y hora comercial) e ingresos estimados:

ESCENARIO INICIAL		ESCENARIO FUTURO (TRANSPORTE INTEGRADO)	
Coste por Km. comercial	0,47 €/km	Coste por Km. comercial	0,45 €/km
Coste por Hora comercial	27,77 €/hora	Coste por Hora comercial	31,66 €/hora
Demanda estimada	244.290 viajeros	Demanda estimada	250.770 viajeros
Tarifa media ponderada	1,54 €/viajero	Tarifa media ponderada	1,54 €/viajero
Ingresos estimados	375.239 €	Ingresos estimados	385.192 €

- Las partidas de costes que se han considerado asociadas al tiempo son: Personal móvil (conducción / acompañamiento en su caso), Amortización, Financiación y Seguros.
- Las partidas de costes que se han considerado asociadas a la realización de kilómetros son: el consumo de Combustibles y Lubricantes, Neumáticos y Reparaciones y mantenimiento.

De acuerdo con los datos considerados, la explotación de la nueva concesión tendría una tasa de cobertura de, aproximadamente, el 59% del coste de explotación en el año base de referencia del Escenario inicial, y del 46 % en el Escenario futuro de prestación integrada.

En resumen, la aportación extraordinaria de la Administración Autonómica, para equilibrar el coste de prestación de la explotación zonal quedaría como sigue:

	Escenario inicial	Escenario futuro
Ingresos estimados por recaudación:	375.238,54 €	385.192,08 €
Aportación por déficit de explotación:	265.077,90 €	454.646,00 €
Coste de prestación del servicio:	640.316,44 €	839.838,08 €
Resultado de explotación	0,00 €	0,00 €

9.5.2. PROYECCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS

Los nuevos servicios que se empezarán a prestar al amparo de la presente concesión entrarán en funcionamiento, previsiblemente en septiembre del 2018. Esto significa que, de los diez años del período concesional, dos ejercicios se corresponderán con la explotación del Escenario Inicial, y los restantes ocho con la explotación del Escenario Futuro, dado que, como ya se ha comentado, los contratos actuales al amparo de los cuales se están prestando los servicios de transporte escolar no vencerán hasta septiembre del año 2020.

Así pues, considerando una evolución plana, tanto de la oferta como de la demanda, la previsión de los gastos e ingresos y, por tanto, del resultado de cada ejercicio, en euros constantes de 2017, sería la siguiente:

Escenario	Anualidades			Ingresos por recaudación	Aportación por déficit de explotación	Costes de prestación del servicio
INICIAL	1	sep-18	sep-19	375.238,54 €	265.077,90 €	640.316,44 €
	2	sep-19	sep-20	375.238,54 €	265.077,90 €	640.316,44 €
FUTURO	3	sep-20	sep-21	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	4	sep-21	sep-22	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	5	sep-22	sep-23	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	6	sep-23	sep-24	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	7	sep-24	sep-25	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	8	sep-25	sep-26	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	9	sep-26	sep-27	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	10	sep-27	sep-28	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
	Prórroga	sep-28	sep-29	385.192,08 €	454.646,00 €	839.838,08 €
TOTALES				4.217.205,79 €	4.621.969,78 €	8.839.175,57 €

10. CALIDAD EN LA PRESTACIÓN

El servicio se prestará de acuerdo con los estándares de calidad en la prestación establecidos por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad de la Generalitat, y lo recogido expresamente en el pliego de licitación de la concesión.

10.1. INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO

La información al viajero estará disponible en las paradas y estaciones, a bordo del propio vehículo y en la web del concesionario-explotador, así como en cualquier otro medio digital que se considere de particular interés. Por medio de estos canales se dará cuenta al usuario de los diferentes aspectos clave de la explotación y del servicio (horarios, itinerarios, paradas, títulos, tarifas, correspondencia con otras líneas y servicios...).

10.1.1. INFORMACIÓN EN LAS PARADAS Y ESTACIONES

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

10.1.2. INFORMACIÓN A BORDO

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. 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.

10.1.3. INFORMACIÓN A TRAVÉS DE MEDIOS DIGITALES

Se dará cuenta de la información relativa a las líneas: itinerario, frecuencias y horarios, y cualquier otra información que se considere de interés para el usuario, al objeto de facilitar la adecuada planificación de su desplazamiento. Esta información se suministrará por mediación de la Web del operador prestatario, y adicionalmente según las circunstancias a través de redes sociales, aplicaciones móviles, etc.

10.1.4. 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 Web, permitiendo la presentación de quejas y sugerencias a través de dicho medio.

11. MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS

11.1. INSTALACIONES FIJAS

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 condiciones de la licitación el documento en el que se incluya el contenido y servicios de las instalaciones de oficinas, cocheras y talleres.

11.2. VEHÍCULOS

Salvo en el caso de los vehículos adscritos a la nueva concesión, procedentes de la subrogación del material móvil actualmente en operación, **toda la flota será de primera adquisición (vehículos nuevos)** con la puesta en marcha de los servicios de la concesión.

11.2.1. 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:

- El número, tipología, capacidad y características mínimas que habrán de satisfacer los vehículos será conforme a lo establecido en el punto 9.2 del presente proyecto.
- En todo momento se atenderá a los principios que establece la normativa en materia de accesibilidad universal, con relación a la reserva de asientos y adecuación de espacios funcionales en el interior del vehículo, para las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.
- En la medida de lo posible los vehículos serán versátiles con vistas a poder ser empleados en los servicios regulares con preferencia escolar. En todo caso, los vehículos que realicen servicios de transporte donde se trasladen escolares deberán cumplir con los requisitos legales exigidos en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, y normativa complementaria.
- Los asientos deberán poseer las características necesarias en cuanto a diseño, materiales y acabado que garanticen la comodidad del pasaje durante el trayecto.
- Los vehículos contarán al menos con dos accesos de servicio. Deberán disponer de mecanismo de seguridad de apertura y cierre de puertas.

- Los vehículos de la CLASE II serán de plataforma baja o low-entry.
- Los vehículos dispondrán de un número suficiente de asideros y de barras de sujeción tanto horizontales como verticales, debidamente protegidas, para asegurar puntos de apoyo para los viajeros de pie (si procede).
- Contarán con aire acondicionado y calefacción en perfecto estado de servicio, para su utilización cuando las condiciones climatológicas lo requieran, o a demanda de los usuarios.
- El compartimento del motor deberá estar separado del habitáculo de los pasajeros, a fin de reducir el nivel de emisión de ruidos en el interior del vehículo.
- En materia de emisión de gases a la atmósfera, todos los vehículos ofertados se ajustarán a la normativa europea más restrictiva que resulte de aplicación.
- Los vehículos estarán dotados del equipamiento tecnológico a bordo que determine la administración competente. Las características y especificaciones técnicas de estos equipos quedarán detalladas en el pliego de condiciones del contrato.
- Todos los vehículos adscritos a la Concesión se someterán a las condiciones de imagen corporativa que establezca la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat.

11.2.2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS OBLIGATORIAS

El operador adjudicatario, cumplirán en particular las disposiciones siguientes:

- Reglamento 36.03, Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo del 20 de noviembre de 2001 (Disposiciones especiales aplicables a vehículos utilizados por el transporte de viajeros).
- Reglamento 107, RD 2028 y sus posteriores modificaciones en vigor.
- Reglamento R66, sobre resistencia al vuelco de la superestructura.
- Reglamento R80 o de la Directiva 74/408, según última actualización aplicable con carácter obligatorio, sobre resistencia de asientos y anclajes.
- Nivel de emisiones mínimo exigible, que esté en vigor a 1 de enero del 2018.
- Compatibilidad electromagnética. Todos los componentes electrónicos instalados acreditarán su compatibilidad electromagnética en los términos establecidos por la Directiva 72/45/CE según versión 95/54.
- Condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
- Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, y normativa complementaria.

- Y cuantas disposiciones le sean de aplicación en el momento de la matriculación del autobús.

11.2.3. EDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS

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, en particular si acontecen las circunstancias y acuerdos interempresariales que favorezcan la transmisión del material móvil actualmente en operación:

- 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 10 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 Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio podrá prorrogar, por un plazo no superior a 2 años, la permanencia de vehículos con una antigüedad superior a 10 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.

11.2.4. 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.

11.3. MEDIOS HUMANOS

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

La relación de trabajadores afectos al servicio de la concesión, y que el nuevo concesionario subrogará -siempre y cuando las trabajadoras y trabajadores afectados manifiesten su voluntad de aceptar la absorción- de conformidad con lo previsto en la normativa vigente, se relacionará en el anejo correspondiente del Pliego de Prescripciones técnicas.

La relación incluida en este anejo será actualizada a la fecha de adjudicación del nuevo contrato, según los términos y condiciones detallados en los pliegos de licitación, eliminando el personal que cause baja definitivamente en la empresa, ya sea por extinción del contrato de trabajo, por jubilación, reconocimiento de situaciones de incapacidad permanente, fallecimiento, etc., e incluyendo aquel que sea dado de alta en sustitución del personal saliente. Se acreditarán las razones organizativas, productivas o de otra índole que justifiquen debidamente tal sustitución, así como la existencia de compromisos fehacientes y válidos previamente adquiridos frente a su personal que acrediten la susodicha sustitución.

La documentación e información que proporciona la Dirección General de Obras públicas, Transportes y Movilidad de la Generalitat en relación con las condiciones sociolaborales de los conductores adscritos a la concesión de referencia (fecha de antigüedad, tipo de contrato, régimen

retributivo, jornada de trabajo...) es meramente informativa, siendo facilitada por los operadores prestatarios del servicio en la actualidad.

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 conducción responsable.

11.4. OTROS MEDIOS AUXILIARES DEL SERVICIO

La Generalitat Valenciana, desde su Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad impulsa la implementación de Sistemas de Transporte Inteligentes (SIT), los cuales suponen un eje de referencia para favorecer una movilidad más sostenible y racional. Este planteamiento se promueve decididamente desde la UE y abarca multitud de cuestiones, como venta y pago electrónico de billetes, la gestión del tráfico, la información sobre los viajes, la regulación del acceso y la gestión de la demanda o las tarjetas inteligentes en el transporte.

El anejo 1 del presente proyecto técnico detalla los requerimientos funcionales asociados a los equipos ITS embarcados en los vehículos.

12. ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL

La tecnología motor de los vehículos adscritos al contrato de concesión cumplirá con la normativa que les sea de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y contaminantes atmosféricos y ruido. No obstante lo anterior, es voluntad de la Generalitat dar pasos firmes en la mejora de la sostenibilidad energética de la flota adscrita, tanto en lo relativo al empleo de energías alternativas como a la tipología de combustibles.

Asimismo, 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...).

12.1. RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE

12.1.1. EMISIONES ATMOSFÉRICAS.

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

- Directivas europeas que en cada momento resulten de aplicación.
- 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)
- Cualquier otra referencia normativa de naturaleza autonómica que resulte de aplicación.

12.1.2. RUIDO:

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).

12.2. 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.

13. 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 accesible (artículo 16).

A tal efecto, 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 y segura 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 referidos 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 las condiciones de movilidad de los usuarios.
4. La información de servicios en las paradas habrá de ser plenamente legible y 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 prestatario del servicio.

En Valencia, marzo del 2018

14. ANEJOS

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

a) Introducción

Se describen las características del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) que deberá implantarse en los servicios públicos regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera que se presten en el territorio de la Comunitat Valenciana.

Los vehículos de la concesión deberán estar dotados de un ordenador de abordo con capacidad para controlar todo el sistema móvil, dotado de los interfaces mínimos necesarios para su conexión con los distintos elementos embarcados que se especifican en este documento así como con Centro de Control de la GVA, a través de concentrador de datos propio del operador, y preparado para incorporar en el futuro las interfaces con los elementos adicionales que especifican más adelante.

Dicho equipamiento deberá ser modular y escalable, y prever a futuro las adaptaciones necesarias, sobre el mismo equipo, para la puesta en marcha de nuevas funcionalidades que en su momento determine la administración competente.

Las especificaciones de este documento son preferentemente funcionales, aunque se describen las especificaciones esenciales mínimas, 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 **en tiempo real** la información requerida por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad (DGOPTM) y tendrá suficiente detalle para permitir al concesionario analizar los datos del servicio para su mejor operación, tanto sea explotando la información recopilada localmente como consultándola en el Sistema Central de la administración que recibirá esta información.

Estas posiciones GPS, así como toda la información relacionada con el servicio y el ticketing por estar totalmente integrados, irán enviándose con una cadencia aproximada de 30" al Centro de Control de la administración de la GVA (SITM: SAE Informativo de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad) para su análisis y proceso, y será el elemento básico para el correcto funcionamiento de otros dispositivos: avance automático de paradas en los sistemas de monetización embarcados, envío de datos al Centro de Control para su conocimiento en tiempo real, descarga de ficheros de ventas realizadas por GPRS/3G directamente al Centro de Control, comunicación con el sistema de ticketing para carga de nuevas programaciones y firmware; Gestión, actualización y emisión de las locuciones para ofrecer información del servicio.

El SAE deberá enviar **en tiempo real** al Sistema Central de la administración (**SITM: SAE Informativo de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad**) la posición de los vehículos con la frecuencia y precisión suficientes para conocer los pasos por parada, la línea seguida entre paradas, y la información adicional requerida para evaluar la calidad del servicio y su relación con otros operadores y sistemas, y para la planificación integrada de todos los modos de transporte e intercambiadores, etc., y para poder informar al viajero sobre los pasos por parada estimados con suficiente antelación y precisión.

Esta información será enviada al **SITM** en el **protocolo de comunicaciones que la administración entregará**, habiendo sido elaborado a partir de los protocolos y estándares internacionales Transmodel (CEN TC278, EN12896) – SIRI (EN15531 1-5) - NetEx (CEN 16614)

El concesionario podrá consultar en **SITM** la información enviada de sus líneas y vehículos y podrá volcar los históricos para su análisis, cuando este sistema esté plenamente operativo.

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 billeteo implantado, que utilizará los canales de comunicación del SAE para la transmisión de los datos.

La arquitectura prevista del sistema consiste en:

- Un equipamiento embarcado del operador incluyendo un ordenador SAE y los elementos que se especifican en este anejo.
- Un concentrador de datos centralizado del operador encargado de monitorizar el estado del sistema, recopilar, conectar con el SITM y transferir los maestros y información relevante de SAE y ticketing al SAE embarcado. Opcionalmente, a criterio del operador y tamaño de la explotación podrá ampliar las funciones del concentrador a la de Centro de Control SAE.
- El SAE informativo SITM de GVA que recibirá toda la información de posición y estado de los vehículos, enviará los maestros y otra información relevante al operador. El operador se podrá conectar al SITM para ver el estado de su servicio y realizar consultas y descargas sobre la explotación.

El sistema contará con un módem de comunicaciones GSM/GPRS/3G integrado dentro del PC embarcado que permitirá la transmisión de datos de servicio y la comunicación bidireccional entre los vehículos y el concentrador del operador. Además, el equipamiento embarcado contará con un sistema de voz manos libres para facilitar la operativa de los conductores al efectuar comunicaciones de voz con los responsables de coordinación de la empresa operadora, así como mensajes de texto que se visualizarán sobre el sistema de ticketing entre el conductor y su centro de control.

El equipamiento embarcado deberá incluir un dispositivo para poder conectarse vía WiFi con otros elementos del sistema, y facilitar con ello la operativa diaria y el envío de información de forma masiva, así como el mantenimiento y actualización del software embarcado, a lo largo de la Concesión. En particular, los siguientes elementos y funciones se deben cumplir con soluciones tecnológicas actualizadas. En particular los siguientes elementos y funciones se deben cumplir con soluciones tecnológicas actualizadas.

Equipamiento embarcado

- Elemento de localización: Equipo GPS con precisión suficiente para los requerimientos especificados.
- Ordenador SAE: Ordenador SAE con características y potencia suficiente para cumplir con los siguientes requisitos:

- Registrar la localización, velocidad y aceleración constante del vehículo como mínimo cada 10 segundos, y la ocupación comunicada por el sistema de Monética y envío cada 30 segundos.
- Capacidad para comunicar con otros dispositivos embarcados por algún canal estandarizado de datos (USB, Ethernet, WIFI, Bluetooth...). En particular:
 - Interfaces obligatorios:
 - Con la pantalla de interfaz del SAE con el conductor.
 - Con el Sistema de Monética para:
 - Sincronizar con este sistema la información necesaria para tarificación de paso por parada.
 - Recibir la información de ocupación.
 - Transmitir nuevas configuraciones y versiones de software.
 - Transmitir listas de acciones a realizar con las tarjetas.
 - Recibir operaciones realizadas con el billeteaje.
 - Con los displays informativos externos e internos.
 - Con el micrófono.
 - Con los sensores de puertas.
 - Interfaces a instalar en el futuro sin necesidad de cambiar de equipo:
 - Con sistema de videovigilancia.
 - Con sistema de conteo de pasajeros.
 - Con bus normalizado del autobús (CAN-BUS, CEN-13149...)
 - Con sensores medioambientales (temperatura y humedad)
- Capacidad para almacenar la información en caso de fallo de comunicaciones, por un período mínimo de 72 horas.
- Comunicación GSM/2G/3G con los concentradores o sistemas propios del concesionario y con el **SITM** (a través del protocolo establecido por la DGOPTM)
- Robustez mecánica y medioambiental, suficientes para el uso en vehículos por carretera embarcados. En particular:
 - Temperatura y humedad:

- Almacenamiento -20°C a 70°C.
- Funcionamiento: -10°C a 50°C.
 - UNE EN 60068-2-1 (letra índice d) para frío
 - UNE EN 60068-2-2 (letra índice d) para calor seco.
- Humedad relativa: 95% UNE EN 60068-2-56.
 - Vibración: UNE EN 60068-2-6 (tabla C.1, 10-150Hz 10/m/s², 20 ciclos)
 - Choque: UNE EN 60068-2-27 (tabla 2. equipos no embalados)
- Aislamiento, emisiones radioeléctricas, sobretensión y corrientes transitorias: De acuerdo a requerimientos de marcado CE para cada dispositivo.
- Deberá permitir adaptaciones, sobre el mismo equipo embarcado, y sin necesidad de instalar un equipo adicional, para sustentar nuevas funcionalidades a futuro.

Equipamiento en central de concesionario.

- Concentrador Central de concesionario (o solución equivalente que realice la mismas funciones) con las siguientes características:
 - Características **mínimas** exigidas para suministrar la información requerida por la DGOPTM.
 - Capacidad para la recepción de la información de los equipos embarcados en tiempo real.
 - Capacidad para almacenar esta información en previsión de fallos de comunicación hacia la administración. En particular información de posición, velocidad y aceleración y otros u otros datos de interés que se puedan considerar).
 - Capacidad para reenviar esta información en tiempo real al **SITM** en el protocolo especificado y con un máximo de 10 segundos de retraso respecto a la información recibida en sus sistemas.
 - Capacidad para reenviar toda la información a los equipos embarcados propia y recibida del SITM (maestros de SAE y ticketing, nuevas versiones de software, listas de acciones etc.)

Funcionalidades requeridas al operador

- Funcionalidades **mínimas** requeridas al operador.
 - Transmitir la información en tiempo real de datos de localización y servicio de cada uno de los vehículos. Los parámetros de envío de información deben ser configurables remotamente.

- El sistema embarcado debe gestionar y notificar alarmas del sistema como, alarma GPS, vehículo parado, vehículo apagado (sin contacto), equipo apagado (apagado del equipo embarcado) etc., pudiendo configurarse cuales de ellas se enviarán al SITM.
- El sistema deberá contemplar la integración de un pulsador de emergencia del conductor en el vehículo. Esta emergencia será gestionada por los responsables de la explotación del operador y en caso de disponer de esta función, desde centro de control, permitiendo al operador realizar varias acciones: seguimiento en tiempo real, establecer llamada de voz, iniciar video vigilancia (en caso de disponer de ello), etc.
- El sistema debe disponer de un modo desatendido de forma que ante ausencias del operador del sistema todas las llamadas y emergencias sean desviadas a un número de teléfono configurable por el usuario.
- Capacidad de gestión de la información siguiente:
 - Maestros de los sistemas de ayuda a la explotación siguiendo los requisitos necesarios de integración con SITM. Elementos principales a gestionar:
 - Empleados, vehículos, mensajes predefinidos, cocheras, áreas de control, estacionalidades, tipos de día, desde el operador.
 - Definición de red completa (líneas, itinerarios y paradas), georreferenciación de paradas y áreas de control, horarios y expediciones desde el SITM.
 - Maestros de ticketing (parámetros de configuración del sistema y del sistema tarifario, listas de acciones etc.) desde el SITM.
 - Toda la gestión de maestros se debe hacer en base a los requisitos establecidos en el sistema actual manteniéndose la coherencia de códigos y descripciones comunes en el sistema.
 - Funcionalidades opcionales recomendadas de Centro de Control propio a criterio del operador y del tamaño de su explotación.
 - Visualización de la información GIS sobre su propio Centro de Control con la cartografía suministrada por la DGOPTM. La representación de los vehículos deberá ser diferente en función de los diferentes estados y alarmas en cada momento.
 - Alarmas del servicio, el sistema deberá notificar al operador de las siguientes incidencias en el servicio: alarma de salida retrasada o adelantada de cabecera (cumplimiento), alarma de parada de inicio no detectada, alarma de parada no detectada, alarma de paradas detectadas en orden incorrecto, alarma de distancia recorrida (debe detectar si el recorrido entre paradas es superior a la distancia existente entre las mismas), alarma de ocupación, alarma de fin de viaje antes de llegar a la última parada, etc.
 - El sistema debe permitir gestionar puntos de interés del operador sobre cartografía.

- El sistema debe permitir gestionar incidencias de la vía. Esta herramienta debe permitir la georreferenciación de obras y cortes que influyen en el servicio normal del operador sobre cartografía.
- Módulo de Explotación y estadísticas de históricos de SAE integrados con ticketing propio interno del operador. Informes recomendados:
 - Informe de servicios por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo de tiempo seleccionado, etc.
 - Informe de cumplimiento del servicio por expedición permitiéndose el filtrado por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo de tiempo seleccionado, etc.
 - Informe de paso por parada (rejilla completa) por empresa, línea, itinerario en el intervalo de tiempo seleccionado. En esta rejilla se debe incluir información de entrada y salida de parada, ocupación en cada parada, cumplimiento de paso y hora de paso teórica, etc.
 - Informe de paso por área de control por empresa o vehículo en el intervalo seleccionado. Se debe incluir información de entrada y salida de área e información de localización y servicio, etc.
 - Informe de paso por zona, etc.
 - Informe de descargas de liquidaciones por GPRS por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo seleccionado, etc.
 - Informe de ruta por vehículo en el intervalo seleccionado con posibilidad de representación cartográfica del mismo, etc.
 - Informe de kilómetros estadísticos: por servicio y totalizado por vehículo, etc.
 - Informe de liquidaciones en tiempo real, etc.
 - Informes de alarmas del sistema embarcado: el sistema deberá detectar y notificar las alarmas de GPS, comunicaciones, vehículo parado, vehículo apagado (sin contacto), equipo apagado, etc.
 - Informe de estado de flota: información completa de localización, servicio y alarmas de la flota en tiempo real, etc.

Funcionalidades que proveerá el SITM de GVA al operador

- Visualización de la información GIS sobre cartografía de la DGOPTM.
- Información de pasos por parada para la publicación en los paneles informativos.
- Módulo de gestión: módulo de parametrización de maestros de los sistemas de ayuda a la explotación para enviar a los operadores. Elementos principales:

- Definición de red completa (líneas, itinerarios y paradas), georreferenciación de paradas y áreas de control, horarios y expediciones desde GVA.
 - Toda la gestión de maestros se basarán en el sistema actual manteniéndose la coherencia de códigos y descripciones comunes en el sistema.
- Módulo de Explotación y estadísticas de históricos de SAE integrados con ticketing. Se podrán obtener informes similares a los recomendados para el módulo de explotación y estadísticas del operador excepto en aquello de lo que no se disponga de información (por ejemplo, de conductores)

d) Protocolo hacia el SAE

La DGOPTM está elaborando un protocolo de comunicación SAE. La versión actual de este protocolo (*DGTL-AMM-ITS-PSA v Protocolo SAE AAMMDD*) estará disponible para consulta por el concesionario.

ANEJO II. MONÉTICA

a) Introducción

En este anejo se resume la tecnología, suministros y funcionalidades que deben cumplir los equipos y sistemas de billeteo a utilizar en el servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera competencia de la GVA.

b) Requisitos generales

La concesionaria deberá dotar a todos los vehículos incluidos en la Concesión con el equipamiento necesario para el cobro del trayecto correspondiente, tanto a través de la tarjeta interoperable MOBILIS como por los modos y medios de pago de última generación que se implemente a lo largo de la concesión, en las condiciones acordadas para la integración del transporte público competencia de la Comunitat Valenciana.

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

Este equipamiento deberá tener conexión con el equipamiento embarcado de localización según protocolo existente, con el objetivo de poder enviar información en tiempo real al Centro de Control de la GVA con datos reales de la ocupación del vehículo, y descargar diariamente la información de ticketing a Centro de Control, entre otras funcionalidades.

c) Funcionalidades y características exigidas al suministro

El SVV (Sistema de Validación y Venta) deberá permitir tratar los siguientes medios de pago:

- Ticket sencillo en papel.
- Validación de títulos en QR tanto en papel como en pantallas de móviles.
- Validación de la tarjeta Móbilis (tarjeta interoperable de la Comunitat Valenciana) en las diferentes versiones previstas y con capacidad para ser interoperable con el resto de las tarjetas Móbilis de la Comunidad Valenciana.
 - Móbilis actual sobre tarjetas Mifare CLASSIC.
 - Móbilis actual adaptada para tarjetas Mifare PLUS en sus dos principales niveles de seguridad (SL1 y SL3)
 - Móbilis 2.0 sobre tarjetas Mifare PLUS.
 - Móbilis 2.0 sobre una de las tarjetas ISO 14443 habitual en las ciudades con las que Valencia tiene un gran intercambio de viajeros (Mifare DESFIRE, CIPURSE)
 - Validación de aplicación TESC (Tarjeta Española Sin Contacto) en formato Mifare CLASSIC, Mifare DESFIRE y Java Card, definida por el comité de normalización en el transporte público AEN/CTN 159 SC3, y que ha generado un conjunto de especificaciones técnicas que serán detalladas en el pliego de prescripciones técnicas del contrato.
- Validación con tarjeta bancaria EMV sin contacto.
- Validación con móviles (Móbilis NFC), relojes, Smartwatches, pulseras, llaveros etc.

El sistema deberá permitir la actualización de programaciones y/o Firmware del sistema de ticketing de forma remota a través del sistema de ayuda a la explotación.

Para gestionar todo lo anterior deberá al menos:

- Soportar la gestión habitual para poder configurar el equipo para las líneas, servicios y conductores habituales en el sector.
- Permitir la anulación de operaciones.
- Soportar tarjetas personalizadas y no personalizadas Móbilis.
- Permitir la aplicación de tarifas diferentes en función del perfil de usuario, que además podrá tener más de un perfil (ej. Familia numerosa y desempleado).
- El modelo (monedero, viajes, recargas, derechos de transbordo)
- Soportar al menos 20 títulos de transporte diferentes de tipo dinero, viajes, tiempo (diarios, semanales, mensuales) o mixtos, para una línea o servicio en particular.
- Soportar la gestión de versiones de claves de acceso a las tarjetas (soportar varias versiones simultáneamente y los procesos de actualización de claves en las tarjetas)
- Permitir la gestión de hasta 3 tipos de versiones de tarifa simultáneas en los títulos.
- Soportar la venta-emisión y carga/recarga de tarjetas Móbilis en los diferentes soportes posibles (tarjeta, llavero, pulsera, reloj, móvil, etc.)
- Cancelación en entrada y salida del autobús de los títulos integrados en el sistema INTER-OPERABLE de la GVA. Deberá permitir la multicancelación.
- Configuración de diferentes títulos para los servicios definidos por la DGOPTM (diurnos, nocturnos, especiales, etc.)
- Configuración de los servicios para la definición de trasbordos entre el mismo operador y/o con otros operadores del sistema territorial.
- Soportar la comunicación y sincronización con la planificación y servicios a través del SAE embarcado y de la información de localización, para poder posicionar los equipos a efectos de las tarifas a aplicar y del registro y correcta asignación.
- Disponer de validación en salida con posibilidad de devolución de saldos en esta operación y modificar el modo de la validadora de modo entrada a modo salida sin tener que reiniciar el equipo en menos de 10 segundos para permitir poner la validadora de salida en entrada para que valide los perfiles PMR al incorporarse por la puerta central del vehículo.
- Capacidad para enviar on-line las operaciones realizadas en el vehículo y estimación de ocupación del vehículo en base las validaciones de entrada y salida y a los destinos informados en los tickets expendidos y QRs validados.
- Soportar la gestión de seguridad de acceso a las tarjetas y de la información (firmado, encriptado etc.) basada en módulos SAM, en particular módulos Mifare SAM AV1 y AV2 y la ejecución de scripts remotos de reconfiguración de los módulos SAM.
- Permitir la gestión de sistemas zonales por coronas o saltos de zona.
- Capacidad para validar tarjetas TESC.

- Gestionar el monedero Móbilis común de toda la Comunitat Valenciana y los basados en propietario de monedero.
- Superar las pruebas de certificación Móbilis:
 - Pruebas de nivel 1 (General Móbilis)
 - Pruebas de nivel 2 (específicas del concesionario)
 - Pruebas de comunicación con el Sistema Central Móbilis (SIGAPUNT)
- Gestionar las listas de acciones integradas Móbilis de la Comunitat Valenciana.
 - Las operaciones se podrán transmitir en listas incrementales con gran frecuencia (cada x minutos) y completas con menor frecuencia (cada “x” horas o cambio de servicio).
 - Conectarse al SIGAPUNT para descarga de acciones de lista a realizar. Tipos de lista a gestionar:
 - Listas Negras de rechazo, bloqueo o destrucción de tarjetas.
 - Listas Blancas de recarga automática diferida abonadas previamente por web u otros medios de pago (p. ej. cajeros bancarios).
 - Listas grises de tratamiento específicos de tarjetas según los comandos que se especifiquen en las diferentes versiones de Móbilis (actual y 2.0)
- Gestionar un sistema configurable de mensajería al usuario asociada a las diferentes situaciones que se puedan producir para que todo el sistema Móbilis tenga un lenguaje común con los viajeros.
- Robustez mecánica, eléctrica y medioambiental, suficientes para el uso en vehículos por carretera embarcados. En particular:
 - Temperatura y humedad:
 - Almacenamiento -20°C a 70°C.
 - Funcionamiento: -10°C a 50°C.
 - UNE EN 60068-2-1 (letra índice d) para frío
 - UNE EN 60068-2-2 (letra índice d) para calor seco.
 - Humedad relativa: 95% UNE EN 60068-2-56.
 - Vibración: UNE EN 60068-2-6 (tabla C.1, 10-150Hz 10/m/s², 20 ciclos)
 - Choque: UNE EN 60068-2-27 (tabla 2. equipos no embalados)
 - Aislamiento, emisiones radioeléctricas, sobretensión y corrientes transitorias: De acuerdo a requerimientos de marcado CE.
- Posibilitar la elaboración de informes de gestión:
 - Informes de Recaudación, por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
 - Informe de Servicios realizados por línea, itinerario, fecha, conductor, etc.

- Informe de liquidaciones por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
- Informe de títulos por tipo, por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
- Informes de Hojas de Ruta.
- Informes de origen destino de viajes realizados por los viajeros dentro de la Concesión.
- Informes de viajes por parada origen, zona destino y línea.

d) Descripción de elementos del sistema.

Los elementos de los que debe constar el sistema de Monética son:

Pupitre de conductor de Monética con:

- Capacidad para validar los medios de pago especificados en el apartado anterior y emitir tickets en papel.
- Pantalla para el conductor y display para el usuario.
- Conexión con el sistema de SAE para configuración del equipo y para configuración automática de localización y parada.
- Conexión con validoras externas.
- Cumpliendo los requisitos de robustez especificados.

Validadora de salida con:

- Capacidad de validar las tarjetas sin contacto Móbilis
- Capacidad de validar tarjetas bancarias EMV si contacto.
- Conexión con pupitre de conductor de Monética.
- Capacidad de cambiar de modo entrada a salida en menos de 10 segundos.

e) Seguimiento de datos.

Tanto las operaciones individuales como los datos acumulados serán enviados de la siguiente manera a través del canal de comunicación del SAE:

- Los datos de operaciones individuales serán enviados al sistema central Móbilis SIGAPUNT, incluyendo los tickets sencillos, billetes QR, validaciones TESC y validaciones EMV.
- Los datos acumulados de ventas del servicio se enviarán al SITM a través del protocolo SAE especificado por la DGTL, desglosados por paradas, tipo de medios de pago, soportes y títulos utilizados y otros datos que se estimen oportunos.

ANEJO III. INTEGRACIÓN SAE-MONÉTICA

El sistema de Monética y de SAE deberá estar plenamente integrado para permitir la adecuada gestión del servicio. En particular:

- El sistema SAE debe transferir toda la información de configuración general (topología, líneas, paradas, títulos de transporte, listas, etc.).
- El Sistema SAE debe transferir toda la información particular (línea a utilizar, servicio, asignación de conductores, posición etc.).
- El equipamiento de Monética se debe configurar con toda la información recibida y posicionarse en las paradas adecuadas para tarificar correctamente a los usuarios.
- El equipamiento de Monética debe trasladar todas las operaciones realizadas (validación en todos los medios de pago, anulaciones, recargas, operaciones ejecutadas de lista, rechazos, transacciones incompletas, etc.) tanto a nivel individual como agrupado (por línea, parada, medio de pago, soporte y título) al SAE para que lo envíe al sistema que corresponda.

Las concesiones deben tener contemplado el transporte regular y el transporte a la demanda.

La solución integrada de Monética-SAE debe ser tal que los mismos equipos, aplicaciones y comunicaciones puedan soportar el operar en modo transporte regular y en modo transporte a la demanda, configurándose como un modo particular de configuración de la línea, sin cambio de hardware o software.

ANEJO IV. TRANSPORTE A LA DEMANDA (TAD)

Se desarrolla, a continuación, un protocolo de reserva y funcionamiento de los servicios de TAD previstos en el marco de la presente explotación.

A. DEFINICIÓN DEL SERVICIO

Las especificaciones del servicio serían las siguientes:

1. El servicio se activa con la petición de reserva previa de una persona.
2. El servicio opera los mismos días que la ruta base predefinida, en atención al nivel de servicios y horarios establecidos para la misma.
3. Abierto a todos los públicos.
4. La tarificación del servicio es la del servicio regular.
5. El servicio a la demanda se basa en la modificación del itinerario de una ruta regular existente y predefinida, para rendir parada en determinadas poblaciones menores previamente definidas en la explotación.

En línea con lo anterior, el cliente no podrá definir ni la hora de salida ni la hora de llegada, sino que tendrá que amoldarse a los horarios previstos por la línea regular en su servicio básico.

6. La contratación previa de la prestación deberá poder efectuarse a través de los siguientes canales de comunicación:
 - a. Teléfono de reserva con horario de atención preestablecido.
 - b. Página Web del operador prestatario.
 - c. Se incluye la opción de App móvil si bien a modo de recomendación.

El operador deberá garantizar la fiabilidad y trazabilidad de la reserva.

La reserva se debe efectuar como máximo media hora antes de la salida del servicio básico preestablecido.

El operador estará obligado a enviar al solicitante una confirmación de recepción de su petición de reserva, en menos de media hora desde la realización de la misma. En la comunicación, que se realizará por cualquiera de los medios siguientes: correo electrónico, mensajería instantánea (a elección del usuario), se indicará número de localizador, fecha y hora de realización del servicio indicado.

Igualmente, el operador deberá enviar, en el mismo momento, copia de la confirmación a la Administración, a través del canal que a tal efecto se establezca en el Acta de Inicio de la concesión.

B. EL PROCESO

El proceso tendrá los siguientes pasos:

1. Comunicación de reserva, según lo indicado en el apartado anterior. El operador deberá registrar la comunicación para poder controlar la trazabilidad de la misma, así como informar al cliente y a la Administración de dicho servicio.

La información a recoger del cliente sería, como mínimo, la siguiente (se creará una ficha de registro para facilitar las reservas en caso de clientes recurrentes):

- Nombre y apellidos
 - Domicilio
 - Teléfono de contacto
 - Email
 - Movilidad reducida (opcional y con observaciones): con silla de ruedas, tipo de silla, sólo ayuda en las escaleras para subir o bajar.
 - Fecha y horario previsto de servicio.
 - Otras cuestiones de interés (a discreción del explotador).
2. Confirmación de reserva. Según el procedimiento indicado con anterioridad. Esta acción deberá quedar registrada para garantizar la trazabilidad del servicio.
 3. Ejecución del servicio. El operador debe ejecutar el servicio solicitado.

Cualquier incumplimiento de esta obligación de confirmación, o de la prestación de las expediciones solicitadas por los potenciales usuarios del Transporte a la Demanda, será considerada como infracción grave, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 apartado 2 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, y sancionada con la máxima multa de acuerdo con lo previsto en su mismo artículo 103.

4. Comprobación del servicio. El sistema SAE implantado por el operador debe comprobar que el vehículo realizó el servicio comprometido

ANEJO V: HORARIOS

L1 MURO-COCENTAINA-ALCOI							
SENTIDO ALCOI		SENTIDO MURO					
TODO EL AÑO	MURO	ALCOI	MURO				
LABORABLES		SÁBADOS					
1	6.00	1	5.30	1	07.30	1	07.00
2	7.00	2	7.30	2	08.30	2	08.00
3	8.00	3	8.00	3	09.30	3	09.00
4	8.30	4	8.30	4	10.30	4	10.00
5	9.00	5	9.00	5	11.30	5	11.00
6	9.30	6	9.30	6	12.30	6	12.00
7	10.00	7	10.00	7	13.30	7	13.00
8	10.30	8	10.30	8	14.30	8	14.00
9	11.00	9	11.00	9	15.30	9	15.00
10	11.30	10	12.00	10	16.30	10	16.00
11	12.30	11	13.30	11	17.30	11	17.00
12	14.00	12	14.00	12	18.30	12	18.00
13	14.30	13	14.30	13	19.30	13	19.00
14	15.30	14	15.00	14	20.30	14	20.00
15	16.00	15	16.30	15	21.30	15	21.00
16	17.00	16	17.30	16	22.30	16	22.00
17	18.00	17	18.30				
18	19.00	18	20.30				
19	21.00	19	21.30				
20	22.00	20	22.30				
DOMINGOS Y FESTIVOS							
				1	07.30	1	07.00
				2	09.30	2	09.00
				3	10.30	3	10.00
				4	11.30	4	11.00
				5	12.30	5	12.00
				6	13.30	6	13.00
				7	14.30	7	14.00
				8	15.30	8	15.00
				9	16.30	9	16.00
				10	17.30	10	17.00
				11	18.30	11	18.00
				12	19.30	12	19.00
				13	20.30	13	20.00
				14	21.30	14	21.00

L2 MURO-COCENTAINA-ALCOI			
SENTIDO	ALCOI	SENTIDO	MURO
TODO EL AÑO			
MURO		ALCOI	
LABORABLES			
1	7.30	1	7.00
2	13.30	2	13.00
3	20.00	3	19.30
SÁBADOS			
1	08.00	1	08.30
2	15.00	2	14.30
3	20.00	3	
DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	08.00	1	14.30
2		2	
3		3	

L3 BANYERES-ALCOI			
SENTIDO	ALCOI	SENTIDO	BANYERES
TODO EL AÑO			
BANYERES		ALCOI	
LABORABLES			
1	07.30	1	15.00
2	13.00	2	19.00
3		3	
SÁBADOS			
1	07.30	1	15.00
2		2	
3		3	
DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	08.30	1	16.30
2		2	
3		3	

L4 IBI-VILLENA	
SENTIDO VILLENA	SENTIDO IBI
TODO EL AÑO	VILLENA
LABORABLES	
1 07.30	1 15.00
2 13.00	2 19.00
3	3
SÁBADOS	
1 07.30	1 15.00
2	2
3	3
DOMINGOS Y FESTIVOS	
1 08.30	1 16.30
2	2
3	3

L5 BANYERES-MURO	
SENTIDO MURO	SENTIDO BANYERES
TODO EL AÑO	MURO
LABORABLES	
1 07.30	1 15.00
2	2
3	3
SÁBADOS	
1 07.30	1 15.00
2	2
3	3

L6A MURO-PLANES			
SENTIDO	PLANES	SENTIDO	MURO
TODO EL AÑO			
MURO		PLANES	
LABORABLES		LABORABLES	
1	14.30	1	7.30
2		2	
3		3	
SÁBADOS		SÁBADOS	
1	14.30	1	7.30
2		2	

L6B MURO-PLANES			
SENTIDO	PLANES	SENTIDO	MURO
TODO EL AÑO			
MURO		PLANES	
LABORABLES (M, X, J)		LABORABLES (M, X, J)	
1	15.30	1	08.00
2		2	
3		3	

L7 MURO-L'ORXA			
SENTIDO	L'ORXA	SENTIDO	MURO
TODO EL AÑO			
MURO		L'ORXA	
LABORABLES (M, X, J)			
1	14.30	1	7.30
2		2	
3		3	

L8 PLANES-PEGO			
SENTIDO	PEGO	SENTIDO	PLANES
TODO EL AÑO			
PLANES		PEGO	
LABORABLES (M, X, J)			
1	7.30	1	15.30
2		2	
3		3	

L9 ALCOI-BENILLOBA-GORGA			
SENTIDO	GORGA	SENTIDO	ALCOI
TODO EL AÑO	ALCOI		GORGA
LABORABLES (M, X, J)			
1	13.30	1	7.30
2		2	
3		3	

L10 ALCOI-BENILLOBA-ARES			
SENTIDO	ARES	SENTIDO	ALCOI
TODO EL AÑO	ALCOI		ARES
LABORABLES (M, X, J)			
1	13.30	1	7.30
2		2	
3		3	

ANEJO VI: PARADAS

LÍNEA 1		ALCOI-COCENTAINA-MURO (metropolitano)	
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi
	2	Alcoi Wagen	Alcoi
	3	Glorieta Bomberos	Alcoi
	4	Av. del Pais Valencia, 91	Cocentaina
	5	Toledo Gres S.L.	Cocentaina
	6	Garajes Catarro	Cocentaina
	7	Avinguda de Valencia	Muro
	8	Mercadona	Muro
	9	Muro de Alcoi	Muro
	10	IES Serra Mariola	Muro
Vuelta	1	IES Serra Mariola	Muro
	2	Muro de Alcoi	Muro
	3	Mercadona	Muro
	4	Avinguda de Valencia	Muro
	5	Garajes Catarro	Cocentaina
	6	Toledo Gres S.L.	Cocentaina
	7	Av. del Pais Valencia, 82	Cocentaina
	8	Glorieta Bomberos	Alcoi
	9	Alcoi Wagen	Alcoi
	10	Carrer Mestre Espí	Alcoi
	11	Av. l'Alameda, 56	Alcoi
	12	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi

LÍNEA 2 ALCOI-COCENTAINA-MURO (por Alcúdia y Alquería de Aznar)			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi
	2	Alcoi Wagen	Alcoi
	3	Glorieta Bomberos	Alcoi
	4	Av. del Pais Valencia, 91	Cocentaina
	5	Toledo Gres S.L.	Cocentaina
	6	Garajes Catarro	Cocentaina
	7	Alcudia	Alcudia
	8	Ctra Denia, 1	Alquería de Aznar
	9	Muro de Alcoi	Muro
Vuelta	1	Muro de Alcoi	Muro
	2	Ctra Denia, 1	Alquería de Aznar
	3	Alcudia	Alcudia
	4	Garajes Catarro	Cocentaina
	5	Toledo Gres S.L.	Cocentaina
	6	Av. del Pais Valencia, 82	Cocentaina
	7	Glorieta Bomberos	Alcoi
	8	Alcoi Wagen	Alcoi
	9	Carrer Mestre Espí	Alcoi
	10	Av. l'Alameda, 56	Alcoi
	11	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi

LÍNEA 3 BANYERES DE MARIOLA-ALCOI			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Banyeres de Mariola	Banyeres
	2	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi
Vuelta	1	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi
	2	Banyeres de Mariola	Banyeres

LÍNEA 4 IBI-VILLENA			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Av. de Juan Carlos I, 39	Ibi
	2	Av. de Juan Carlos I, 65	Ibi
	3	Polideportivo	Onil
	4	Av. de la Pau, 7	Onil
	5	Av. de Onil, 60	Castalla
	6	Av. Alicante	Biar
	7	Barrio San Francisco de Asis	Villena
	8	Plaza del Rollo	Villena
	9	La Ibense	Villena
	10	Av. Constitucion, 80	Villena
Vuelta	1	Av. Constitucion, 80	Villena
	2	La Ibense	Villena
	3	Plaza del Rollo	Villena
	4	Barrio San Francisco de Asis	Villena
	5	Av. Alicante	Biar
	6	Av. de Onil, 60	Castalla
	7	Polideportivo	Onil
	8	Av. de la Pau, 7	Onil
	9	Av. de Juan Carlos I, 65	Ibi
	10	Av. de Juan Carlos I, 39	Ibi

LÍNEA 5 BANYERES DE MARIOLA-MURO DE ALCOI			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Banyeres de Mariola	Banyeres
	2	Bocairent	Bocairent
	3	Alfafara	Alfafara
	4	Agres	Agres
	5	Muro de Alcoi	Muro
Vuelta	1	Muro de Alcoi	Muro
	2	Agres	Agres
	3	Alfafara	Alfafara
	4	Bocairent	Bocairent
	5	Banyeres de Mariola	Banyeres

Las rutas de transporte integrado, que incluyen servicios de preferencia escolar, se presentan con la inclusión de una parada específica por sentido en los centros educativos de referencia de la concesión.


LÍNEA 6A MURO DE ALCOI-PLANES (con núcleos a demanda)

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	IES Serra de Mariola	Muro
	2	Muro de Alcoi	Muro
	3	Benàmer	Muro
	4	Benimarfull	Benimarfull
	5	Planes-Colegio L'Encantada	Planes
	6	Catamarruch	Planes
	7	Margarida	Planes
	8	Valle de Alcalá	Vall de Alcalá
Vuelta	1	Valle de Alcalá	Vall de Alcalá
	2	Margarida	Planes
	3	Catamarruch	Planes
	4	Planes-Colegio L'Encantada	Planes
	5	Benimarfull	Benimarfull
	6	Benàmer	Muro
	7	Muro de Alcoi	Muro
	8	IES Serra de Mariola	Muro

	Núcleos a la demanda (vía prolongación de ruta)
	Centros escolares

LÍNEA 6B MURO-PLANES (por Benimarfull, Benillup, Almudaina, Benialfaquí)

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	IES Serra de Mariola	Muro de Alcoy
	2	Muro de Alcoy	Muro de Alcoy
	3	Benàmer	Muro de Alcoy
	4	Benimarfull	Benimarfull
	5	Benillup	Benillup
	6	Almudaina	Almudaina
	7	Benialfaquí	Planes
	8	Planes-Colegio L'Encantada	Planes
Vuelta	1	Planes-Colegio L'Encantada	Planes
	2	Benialfaquí	Planes
	3	Almudaina	Almudaina
	4	Benillup	Benillup
	5	Benimarfull	Benimarfull
	6	Benàmer	Muro de Alcoy
	7	Muro de Alcoi	Muro de Alcoy
	8	IES Serra de Mariola	Muro de Alcoy

 Centros escolares

LÍNEA 7 MURO DE ALCOY-L'ORXA

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Muro de Alcoy	Muro
	2	IES Serra de Mariola	Muro
	3	Alcocer de Planes	Alcocer de Planes
	4	Gaïanes	Gaïanes
	5	Beniarrés	Beniarrés
	6	L'Orxa	L'Orxa
Vuelta	1	L'Orxa	L'Orxa
	2	Beniarrés	Beniarrés
	3	Gaïanes	Gaïanes
	4	Alcocer de Planes	Alcocer de Planes
	5	IES Serra de Mariola	Muro
	6	Muro de Alcoi	Muro

 A demanda
 Centro educativo

LÍNEA 8 PLANES-PEGO

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Planes-Colegio L'Encantada	Planes
	2	Benisili	Vall de Gallinera
	3	Patró	Vall de Gallinera
	4	La Carroja	Vall de Gallinera
	5	Benisivá	Vall de Gallinera
	6	Benialí	Vall de Gallinera
	7	Benirrama	Vall de Gallinera
	8	I'Atzúbia	I'Atzúbia
	9	Pego-IES Enric Valor	Pego
Vuelta	1	Pego-IES Enric Valor	Pego
	2	I'Atzúbia	I'Atzúbia
	3	Benirrama	Vall de Gallinera
	4	Benialí	Vall de Gallinera
	5	Benisivá	Vall de Gallinera
	6	La Carroja	Vall de Gallinera
	7	Patró	Vall de Gallinera
	8	Benisili	Vall de Gallinera
	9	Planes-Colegio L'Encantada	Planes



Centro educativo

LÍNEA 9 ALCOI-BENILLOBA-GORGA (con prolongación servicio a demanda)

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación Autobuses	Alcoi
	2	Benilloba-IES Padre Arqués	Benilloba
	3	Gorga	Gorga
	4	Cuatretondeta	Cuatretondeta
	5	Facheca	Facheca
	6	Famorca	Famorca
	7	Tollos	Tollos
	8	Benimasot	Benimasot
	9	Millena	Millena
	10	Gorga	Gorga
Vuelta	1	Millena	Millena
	2	Gorga	Gorga
	3	Benimasot	Benimasot
	4	Tollos	Tollos
	5	Famorca	Famorca
	6	Facheca	Facheca
	7	Cuatretondeta	Cuatretondeta
	8	Gorga	Gorga
	9	Benilloba-IES Padre Arqués	Benilloba
	10	Estación Autobuses	Alcoi

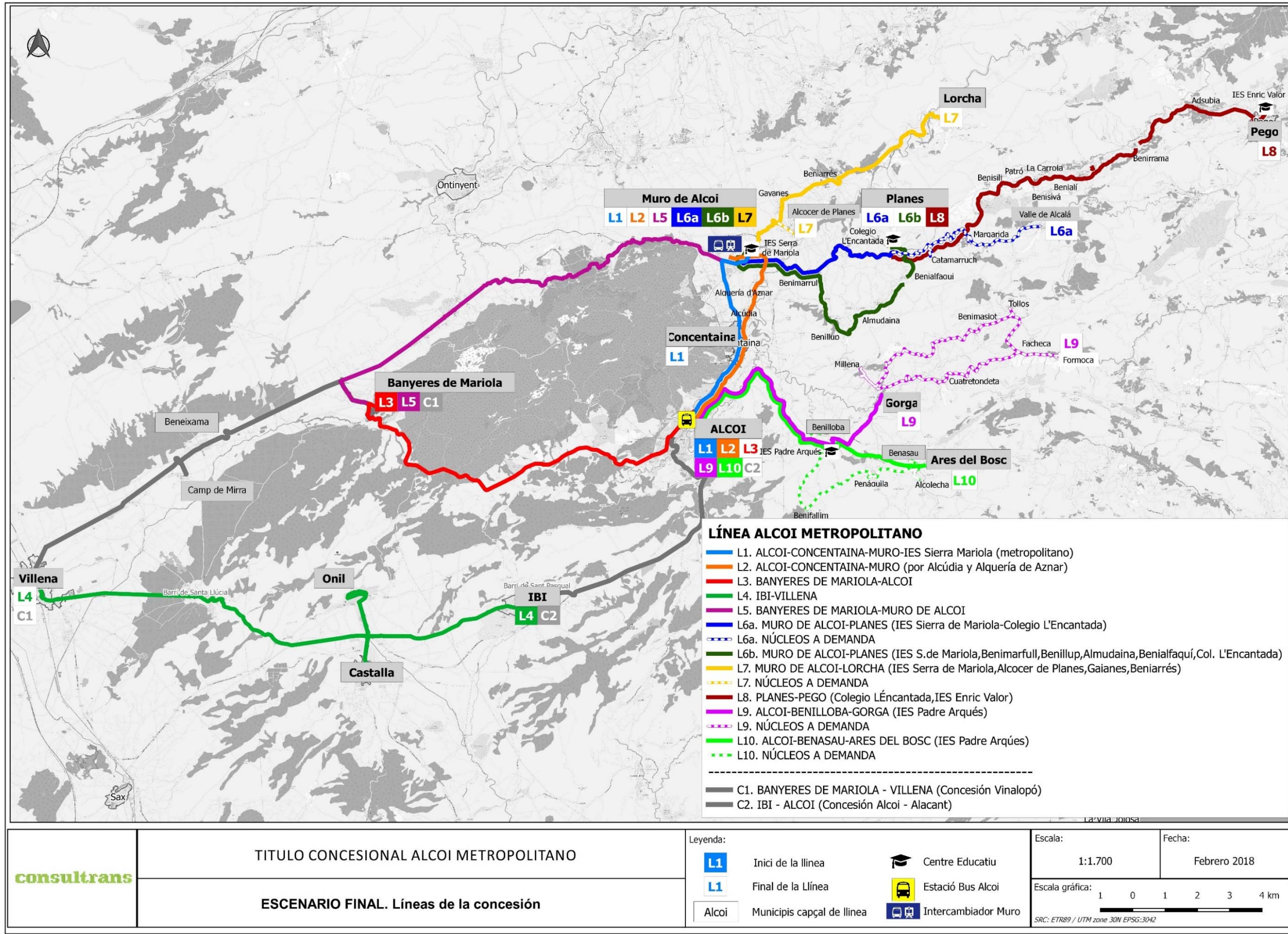
	A demanda
	Centros educativos

LÍNEA 10 ALCOI-BENILLOBA-BENASAU (con prolongación servicio a demanda)

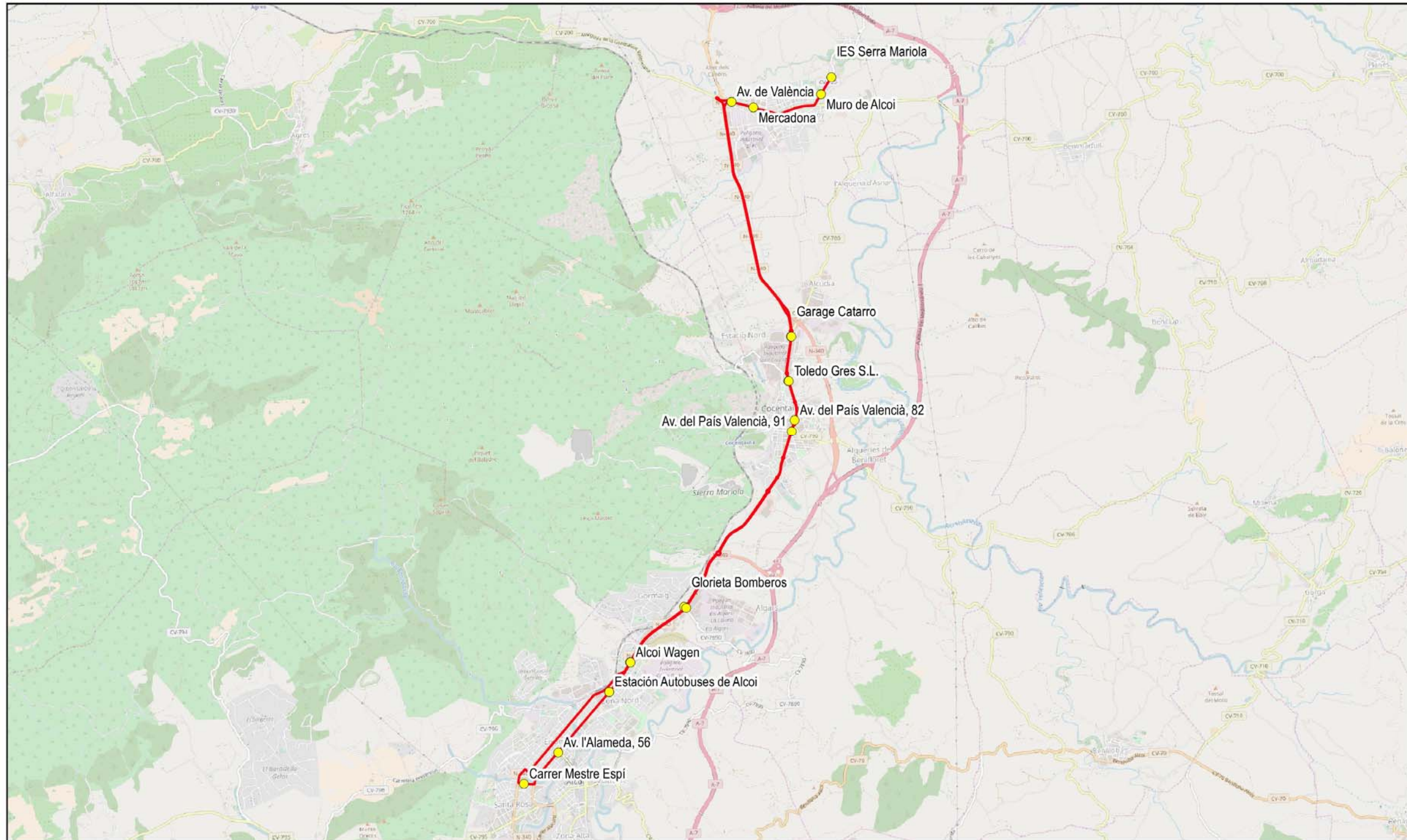
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi
	2	Benilloba-IES Padre Arqués	Benilloba
	3	Benifallim	Benifallim
	4	Penáguila	Penáguila
	5	Alcolecha	Alcolecha
	6	Benasau	Benasau
	7	Ares del Bosque	Benasau
Vuelta	1	Ares del Bosque	Benasau
	2	Benasau	Benasau
	3	Alcolecha	Alcolecha
	4	Penáguila	Penáguila
	5	Benifallim	Benifallim
	6	Benilloba-IES Padre Arqués	Benilloba
	7	Estación Autobuses de Alcoi	Alcoi

	A demanda
	Centros educativos

ANEJO VII: PLANOS



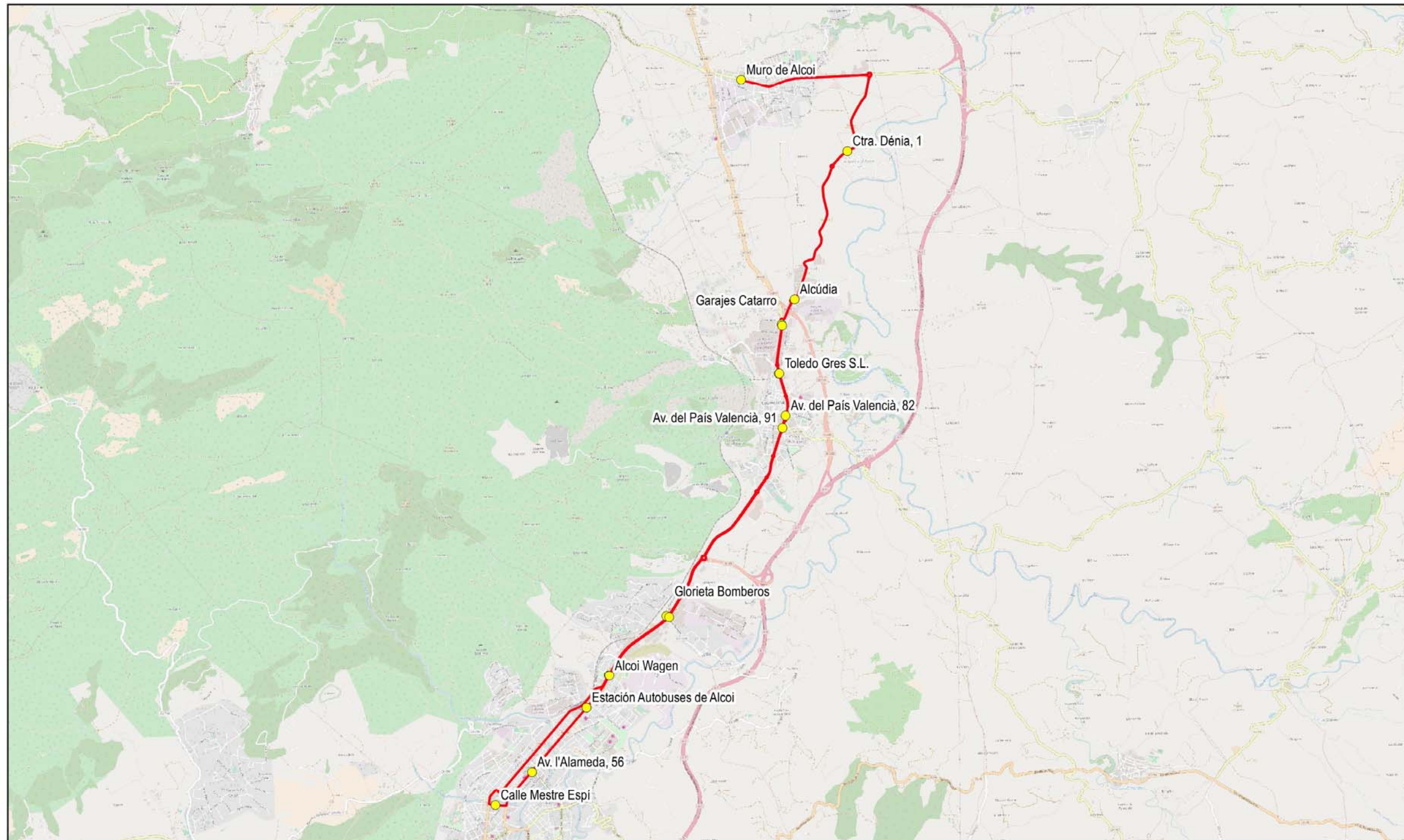
consultrans	TITULO CONCESIONAL ALCOI METROPOLITANO	Leyenda: L1 Inici de la línia Centre Educatiu L1 Final de la Línia Estació Bus Alcoi Alcoi Municipis capçal de línia Intercambiador Muro	Escala: 1:1.700	Fecha: Febrero 2018
	ESCENARIO FINAL. Líneas de la concesión		Escala gráfica: 1 0 1 2 3 4 km <small>SRC: ETR89 / UTM zone 30N EPSG:3042</small>	



LÍNEA 1. ALCOI-COCENTAINA-MURO (metropolitano)

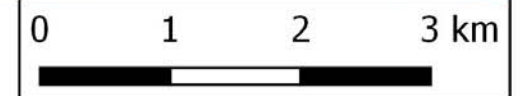
- LÍNEA 1. Alcoi-Concentaina-Muro de Alcoi
- Paradas



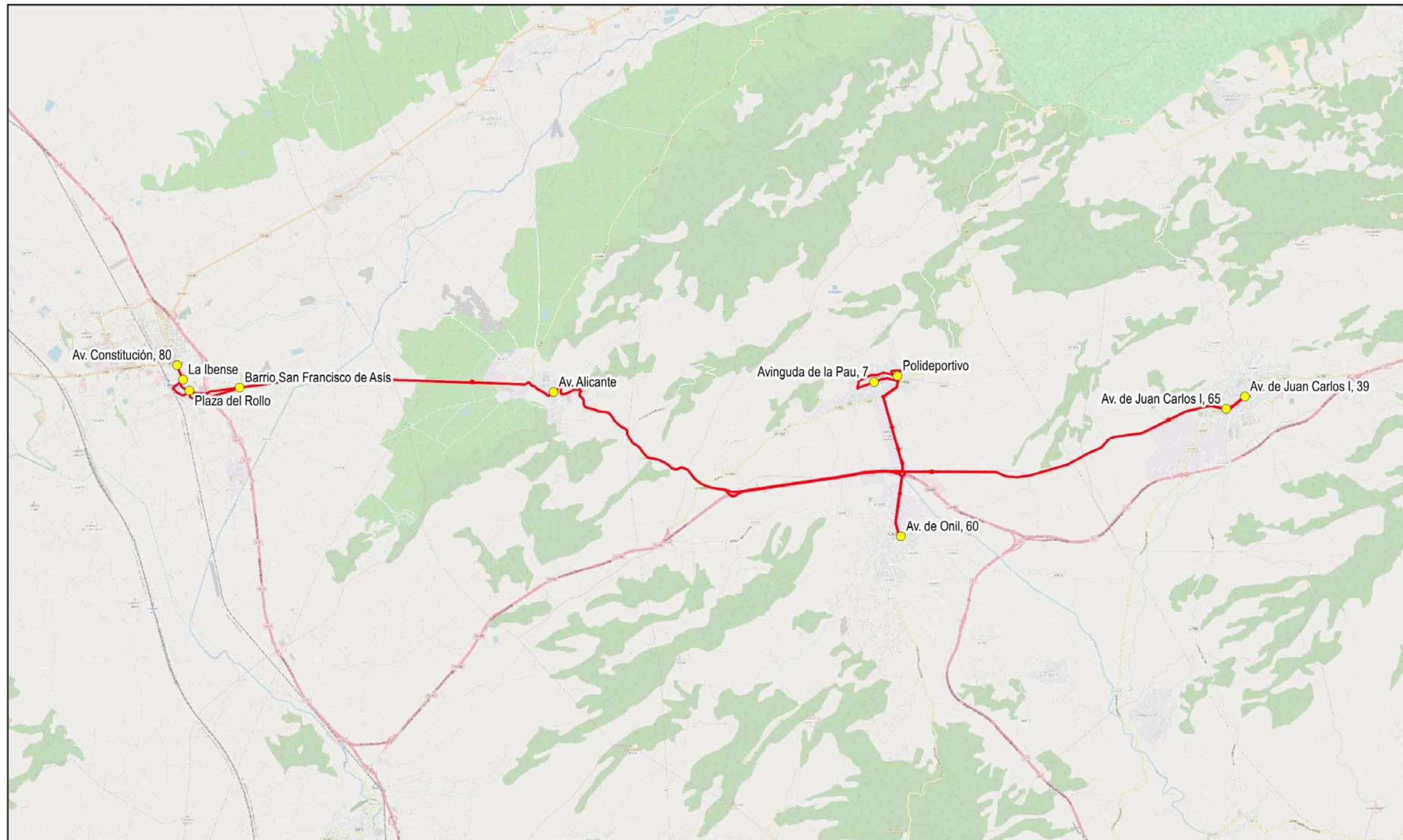


LÍNEA 2. ALCOI-COCENTAINA-MURO (por Alcúdia y Alquería de Aznar)

- LÍNEA 2. Alcoi-Concentaina-Muro de Alcoi
- Paradas

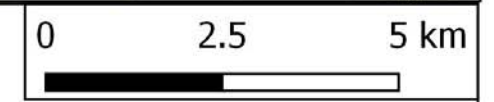




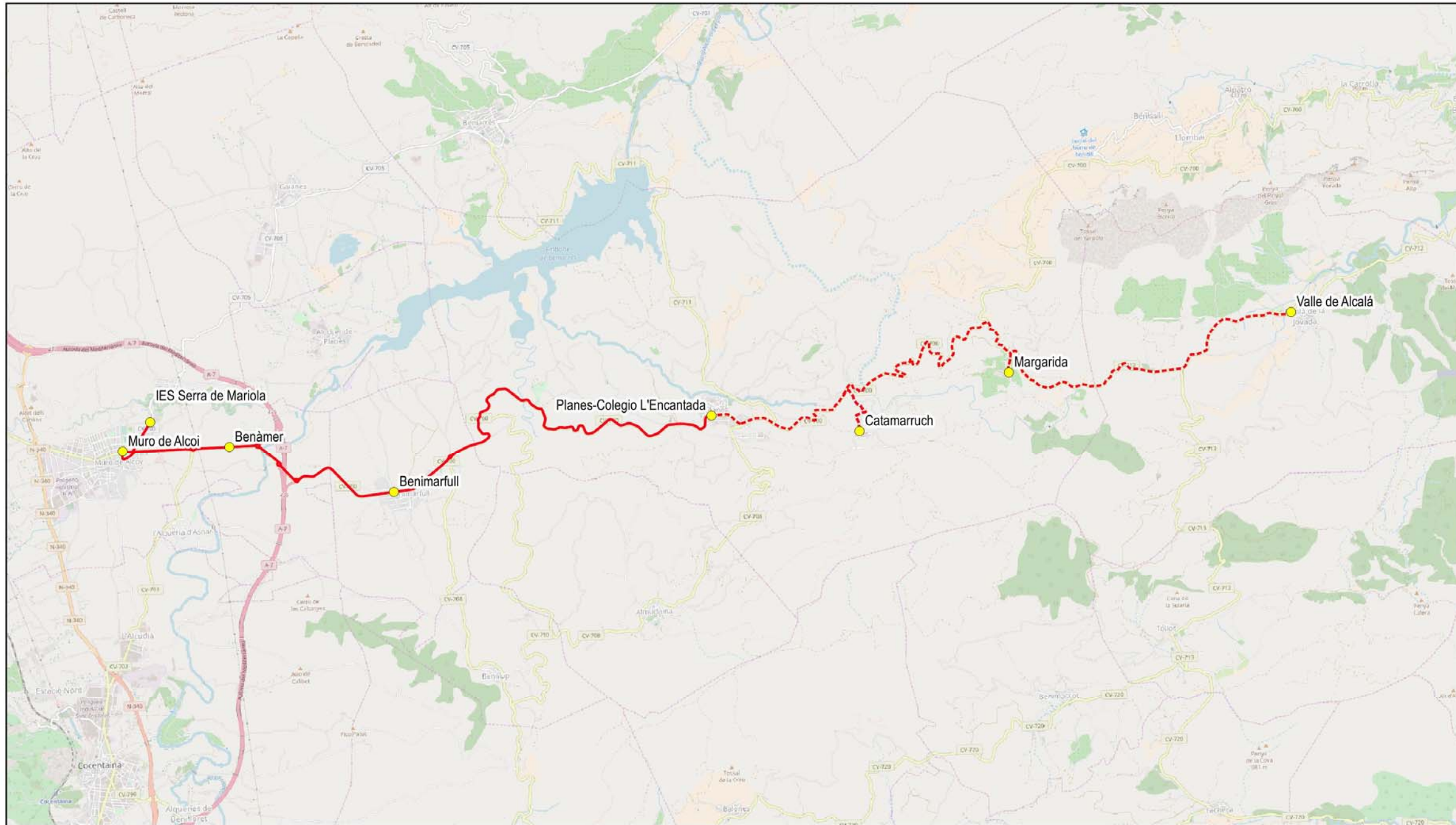


LÍNEA 4. IBI - VILLENA

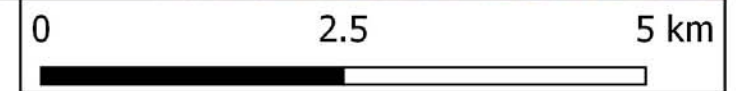
- LÍNEA 4. Ibi-Onil-Castalla-Biar-Villena
- Paradas







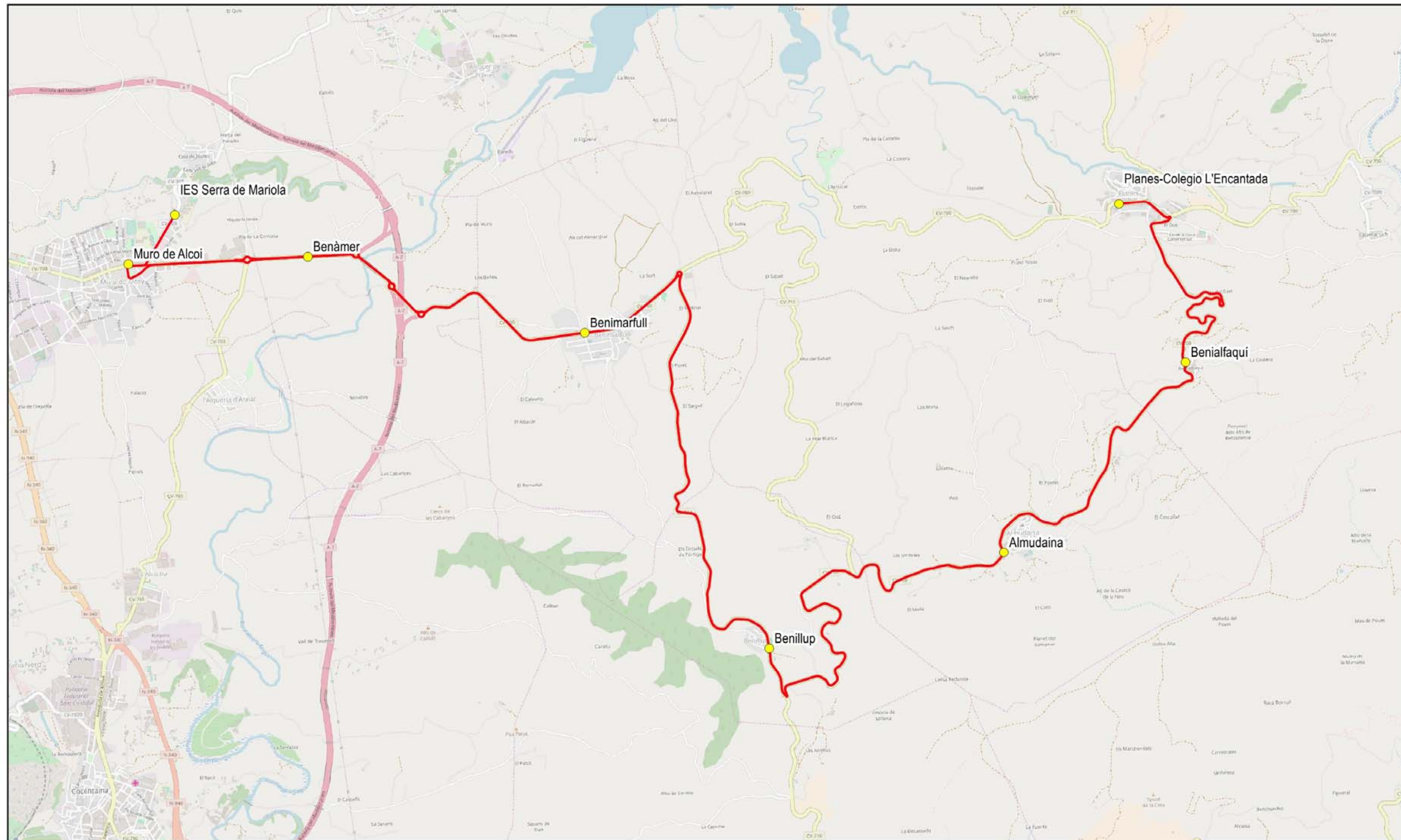
LÍNEA 6A. MURO DE ALCOI-PLANES (con núcleos a demanda)



LÍNEA 6. Muro de Alcoi-Benàmer-Benimarfull-Planes (con núcleos a demanda)

- Recorrido BASE
- - - - Recorrido A DEMANDA
- Paradas

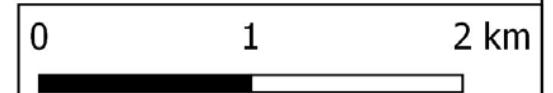


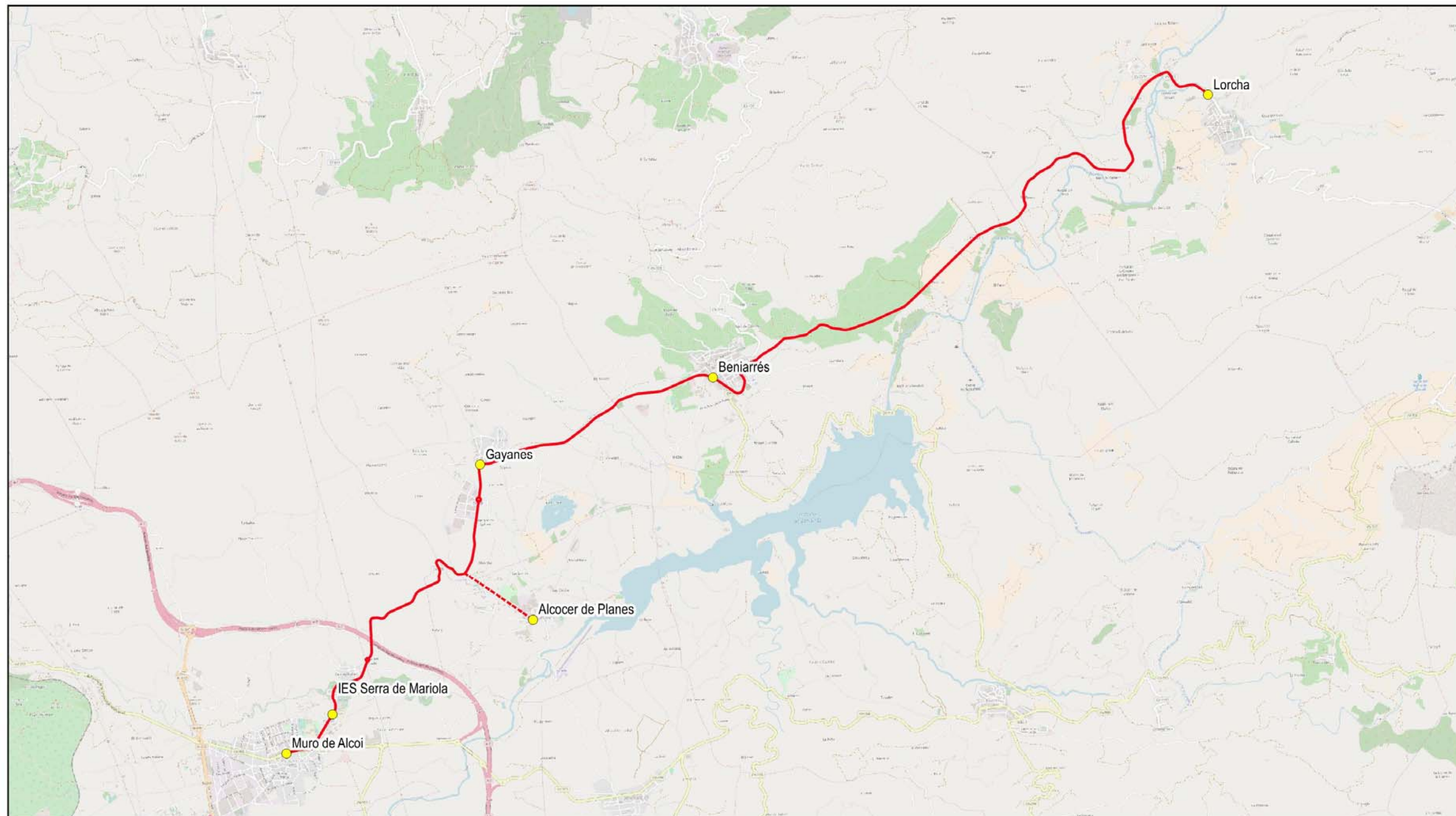


LÍNEA 6B. MURO DE ALCOI-PLANES (por Benimarfull, Benillup, Almudaina, Benialfaquí)

— LÍNEA 6B. Muro de Alcoi-Benàmer-Benimarfull- Benillup-Almudaina-Benialfaquí-Planes




● Paradas



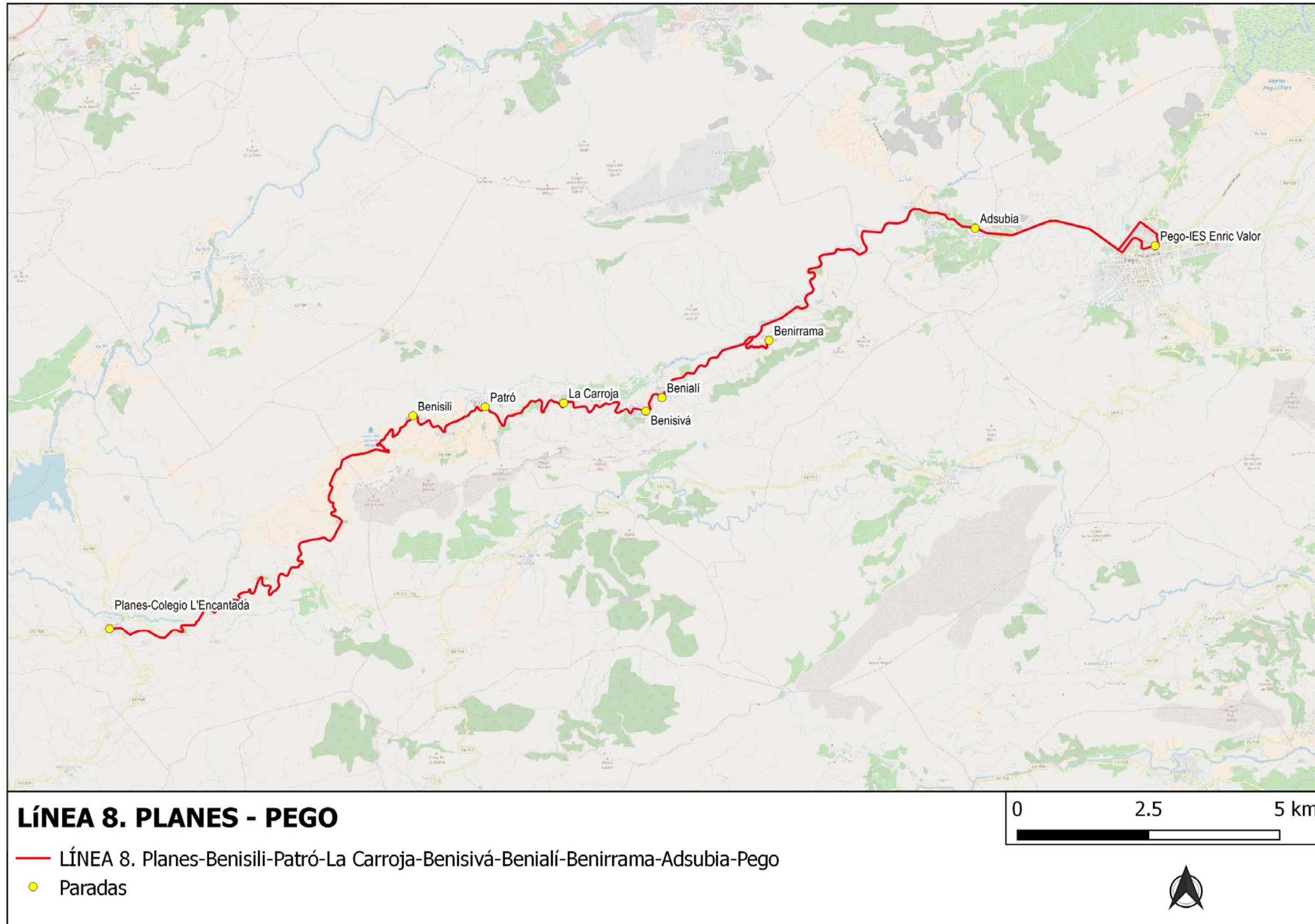


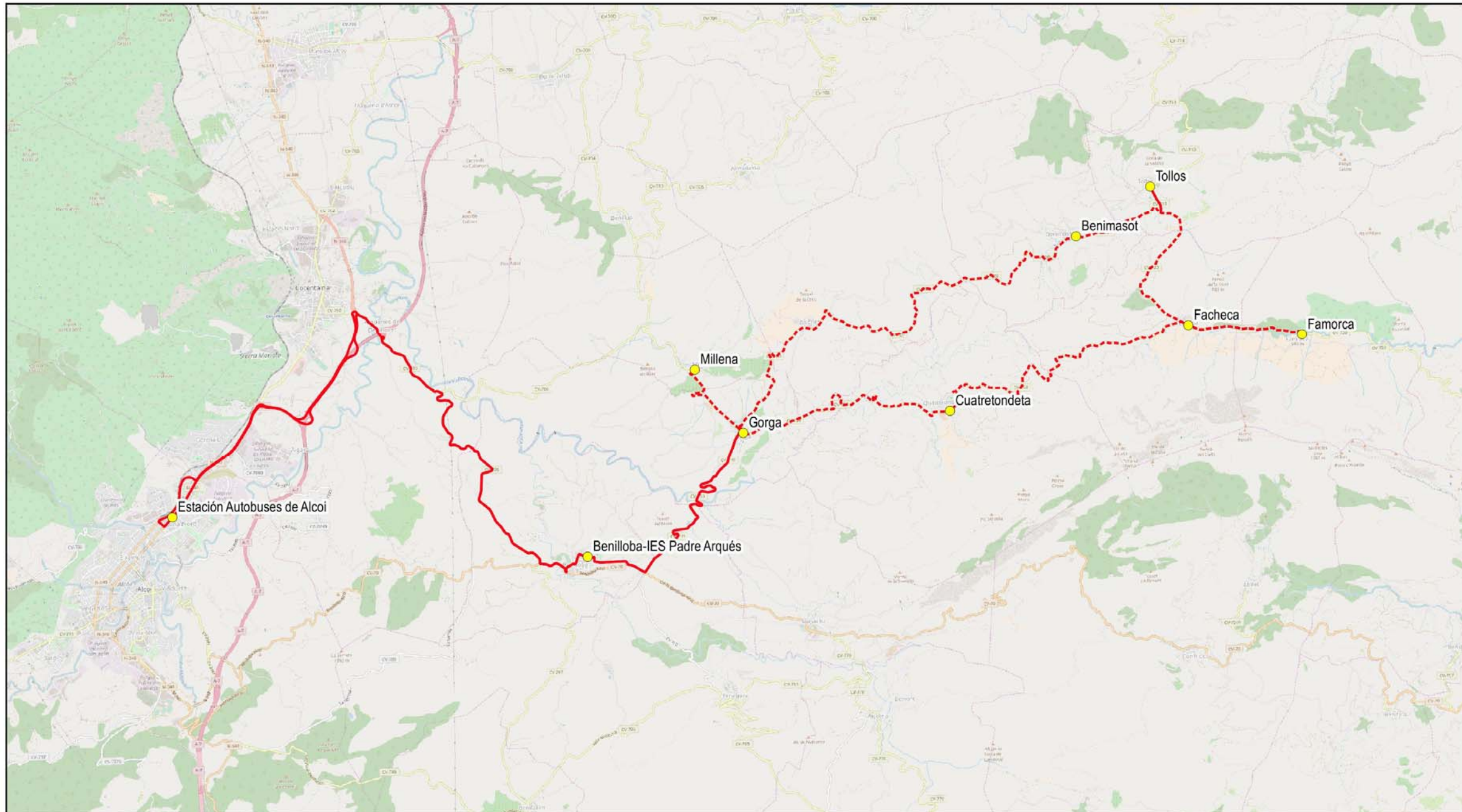
LÍNEA 7. MURO DE ALCOI-LORCHA (por Alcozer de Planes, Gaianes, Beniarrés)

LÍNEA 7. Muro de Alcoi-Alcozer de Planes-Gayanes-Beniarres-Lorcha

-  Recorrido BASE
-  Recorrido A DEMANDA
-  Paradas






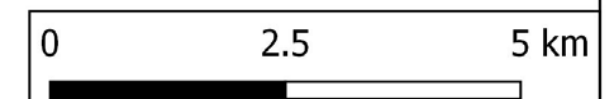


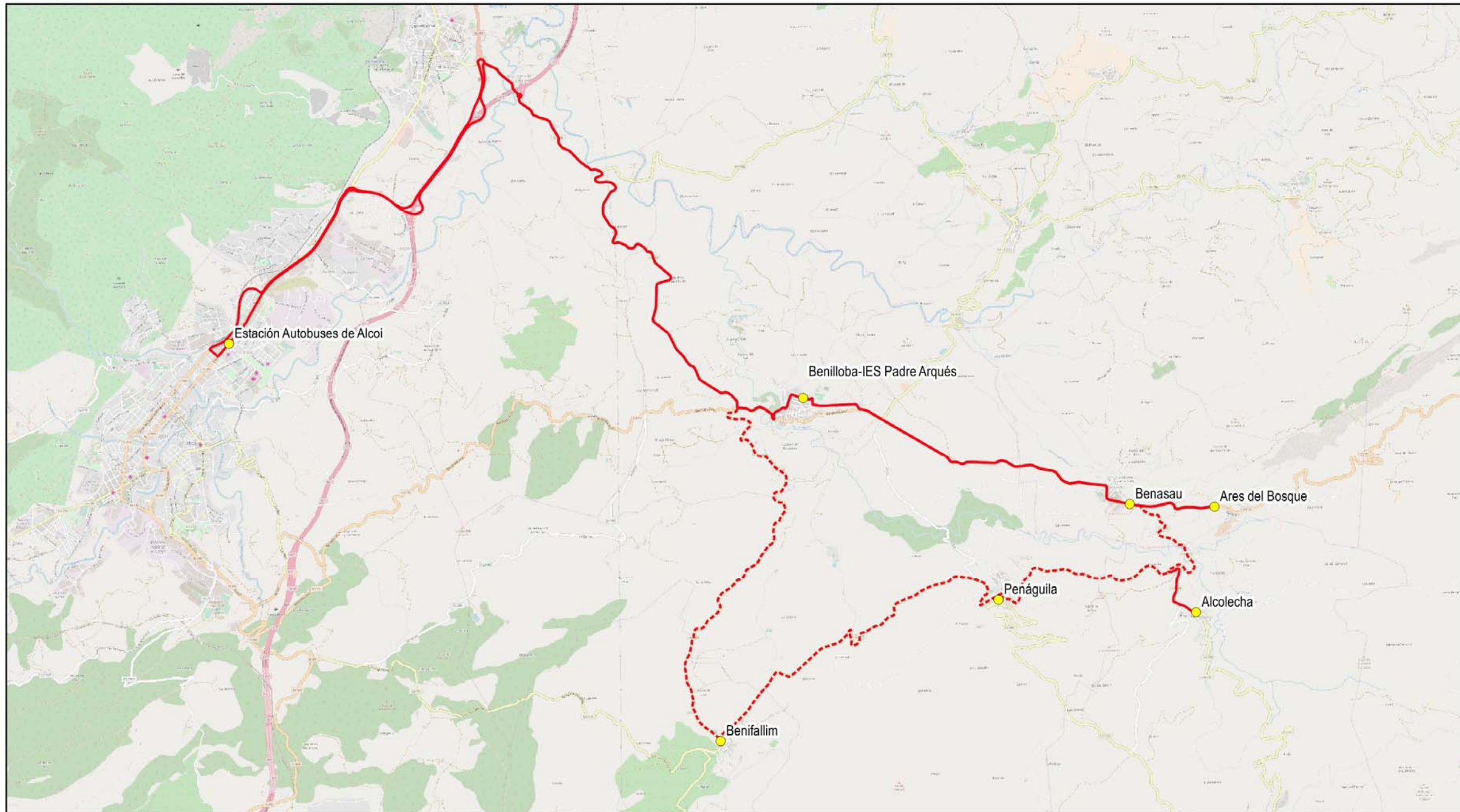


LÍNEA 9. ALCOI-BENILLOBA-GORGA (con prolongación a núcleos a demanda)

LÍNEA 9. Alcoi-Benilloba-Gorga (con núcleos a demanda)




-  Recorrido BASE
-  Recorrido A DEMANDA
-  Paradas





LÍNEA 10. ALCOI-BENASAU-ARES DEL BOSQUE (con prolongación a núcleos a demanda)

LÍNEA 10. Alcoi-Benasau-Ares del Bosque (con núcleos a demanda)

-  Recorrido BASE
-  Recorrido A DEMANDA
-  Paradas

