

Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad

TIPO DE DOCUMENTO:

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE
VIAJEROS POR CARRETERA

AÑO:

2019

CÓDIGO:

CV-214

TÍTULO:

CV-214 TORREVIEJA-ALACANT

PROVINCIAS:

ALACANT

COMARCAS:

L'ALACANTÍ
LA VEGA BAJA
EL BAIX
VINALOPÓ

MUNICIPIOS:

ALACANT, SANT
VICENT DEL
RASPEIG, SANTA
POLA, ELX,
CREVILLEN,
GUARDAMAR DEL
SEGURA,
TORREVIEJA, PILAR
DE LA HORADADA,
ORIHUELA, ROJALES,
SAN FULGENCIO,
CATRAL, DOLORES,
DAYA NUEVA, DAYA
VIEJA, BENIJÓFAR,
SAN MIGUEL DE
SALINAS

Fecha:

Abril 2019

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.....	8
4	ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN	8
5	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO.....	11
1.	LÍNEAS	11
2.	TRÁFICOS AUTORIZADOS Y MATRIZ DE DISTANCIAS TARIFARIAS.....	12
3.	ITINERARIOS.....	16
4.	PARADAS	17
5.	CALENDARIO.....	17
6.	EXPEDICIONES	18
6	UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	21
7	COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE	21
1.	RÉGIMEN DE COORDINACIÓN	21
2.	COINCIDENCIAS DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES ...	21
8	VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA	22
1.	Magnitudes básicas del servicio.....	22
2.	RECURSOS ADSCRITOS AL SERVICIO	22
3.	ESTRUCTURA DE COSTES del servicio.....	23
1.	COSTE DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN.....	23
2.	COSTES DE AMORTIZACIÓN.....	24
3.	COSTES FINANCIEROS	25
4.	COSTE DE SEGUROS	26
5.	COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS.....	26
6.	COSTE DE NEUMÁTICOS	27
7.	COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO.....	27
8.	GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL	28
9.	RESUMEN DE COSTES Y COSTES UNITARIOS	28
4.	EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.....	29
1.	VIAJEROS E INGRESOS DEL CONTRATO.....	29
2.	TARIFA DE EQUILIBRIO.....	30
9.	PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO	30
10.	REVISIÓN DE PRECIOS	30
11.	CALIDAD EN LA PRESTACIÓN.....	31
1.	INFORMACIÓN y ATENCIÓN AL USUARIO	31

1.	INFORMACIÓN EN LAS PARADAS	31
2.	INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS.....	31
3.	INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB.....	31
4.	ATENCIÓN AL USUARIO.....	31
2.	PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO	32
12.	MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS	32
1.	INSTALACIONES FIJAS PRECISAS	32
1.	OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES	32
2.	PARADAS	33
3.	MANTENIMIENTO DE PARADAS.....	33
2.	VEHÍCULOS DEL CONTRATO	33
1.	ADSCRIPCIÓN AL CONTRATO.	33
2.	CARACTERÍSTICAS	34
3.	EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO.	35
4.	MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y LIMPIEZA DE VEHÍCULOS.....	35
5.	SUSTITUCION Y REEMPLAZO DE VEHÍCULOS.....	35
3.	MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL.....	36
13.	ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL	37
1.	NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE.	37
1.	EMISIONES ATMOSFÉRICAS.	37
2.	ACÚSTICA.	37
2.	NORMATIVAS RELATIVAS A LA GENERACIÓN Y MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS	37
14.	ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO.	38
15.	ANEJOS.....	40
	Anejo 1: PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de ayuda a la explotación)	41
	Anejo 2: MONÉTICA.....	49
	Anejo 3: INTEGRACIÓN SAE-MONÉTICA	54
	Anejo 4. HORARIOS	55
	Anejo 5. PARADAS.....	60
	Anejo 6. PLANOS	66

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 Alacant
- 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, 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 Mobilitat 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.

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 Comunidad 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 legalmente dispuesto en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

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

Uno de los rasgos identitarios e inherentes del territorio de la provincia de Alacant 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 áreas comarcales 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.

1. 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 recogidos 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 Torreveja, que estructuran en torno a sí mismos las dinámicas socioterritoriales -de interior y litorales respectivamente- del ámbito geográfico-funcional.
- **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'Alcoiá como El Comtat, con otro significativo nodo de centralidad comarcal estructurado sobre el corredor urbano-metropolitano de Muro-Cocentaina-Alcoi.

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

- **Área prestacional de La Marina Alta**, con los núcleos de costa, particularmente Dénia y Jávea, como nodos estructurantes de la movilidad intracomarcal.
- **Área prestacional de La Marina Baja**, 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, cabe articular explotaciones lineales asociadas a corredores específicos de elevada densidad poblacional y significativa intensidad de viajes. Se adjunta mapa ilustrativo de la zonificación geográfica y funcional propuesta para el ámbito territorial de la provincia de Alacant:

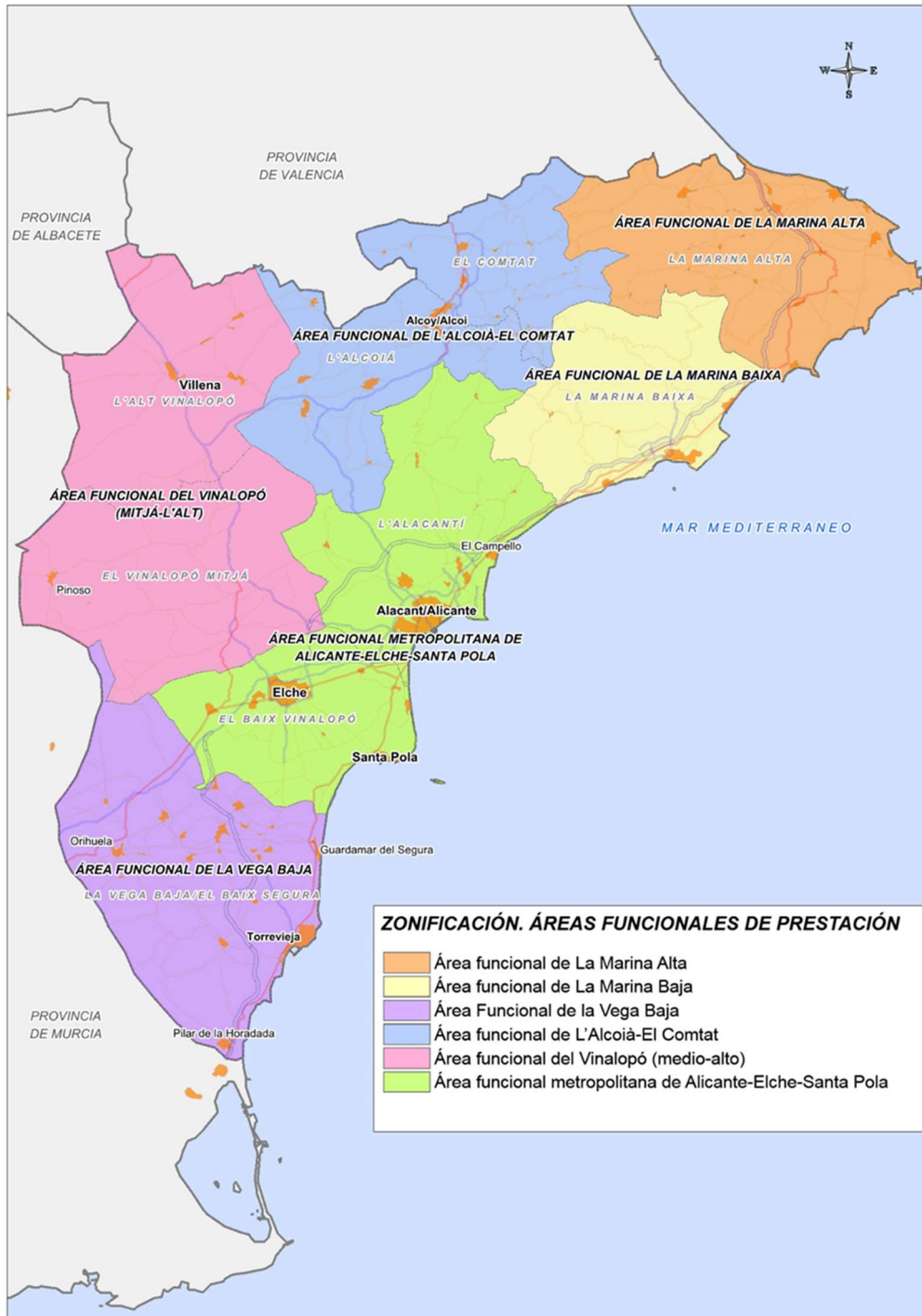


Figura 1. Áreas funcionales

2. 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. 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 rutas de transporte escolar interurbano 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.

3. CRITERIOS DE REORDENACIÓN DE SERVICIOS

La propuesta se configura, con carácter general, conforme a los siguientes principios básicos de actuación:

- Dimensión funcional mínima para el diseño de nuevos títulos contractuales.
- No inclusión en títulos de competencia de la Generalitat, de tráfico urbanos que puedan prestarse de manera autónoma.

- Mejora de la accesibilidad y la cobertura territorial.
- Flexibilización de las condiciones de la prestación sobre principios de eficiencia y racionalidad.

En general, el nuevo sistema contractual se ha diseñado atendiendo a criterios de movilidad, operatividad y de equilibrio económico.

De conformidad con la legislación vigente, resulta necesario la elaboración de Proyectos de Servicio público, que contengan y delimiten las condiciones técnicas y económicas de prestación de las nuevas explotaciones, formuladas administrativamente sobre los pertinentes contratos de servicios.

3 OBJETO

Constituye el objeto del presente Proyecto de Servicio Público la definición de los contenidos técnicos y económicos del contrato para la prestación del servicio de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general, **CV-214 TORREVIEJA-ALACANT**, en virtud de lo dispuesto en el articulado de la Ley 6/2011 de Mobilitat de la Generalitat.

Al respecto del presente Proyecto se ha cumplido la obligación de publicidad prevista en el artículo 7.2 del Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, habiéndose llevado a cabo dicha publicación el día 25 de junio de 2014, en el DO/S S119. 211254-2014-ES.

Se formula como un título concesional que integra las relaciones entre el nodo de centralidad comarcal de Torrevejea y núcleos referentes del entorno funcional del litoral y prelitoral de La Vega Baja, así como las conexiones con las ciudades referencia de Alacant y Elx. En el marco de esta explotación comercial se funden tráficos actualmente en prestación de las concesiones CVA_090 "Orihuela-Alacant" y CVA_002 "Callosa de Segura-Torrevejea-Elx" con otras líneas de nueva creación.

La nueva propuesta, mantiene la funcionalidad de las líneas actuales por el litoral, mejorando la conectividad del espacio funcional con la red AVE provincial y el aeropuerto de Alacant-Elx. Asimismo, se favorece la conexión con el hospital de Torrevejea de las localidades y urbanizaciones del eje costero.

4 ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN

El contrato de SPTV por carretera, **CV-214 TORREVIEJA-ALACANT** transcurre en su integridad por la provincia de Alacant, en las comarcas de La Vega Baja, El Baix Vinalopó y L'Alacantí.

El área funcional de La Vega Baja, además de ejercer su rol de interconexión entre las áreas urbanas de Alacant-Elx y Murcia-Cartagena, es un territorio que en los últimos años ha revertido su tendencia emigratoria hacia dinámicas de asentamiento poblacional, gracias al desarrollo de la actividad económica en sectores como el turismo y la agricultura.

Se trata de un espacio denso y conurbado, que conforma un continuo urbano entre las diferentes realidades municipales que lo integran. Particularmente relevantes son los ejes funcionales siguientes: Redován-Callosa de Segura – Cox – Granja de Rocamora; Algorfa – Almoradí – Dolores - Catral; Orihuela-Albatera; Guardamar-San Fulgencio; Guardamar-Torrevieja-Orihuela costa-Pilar de la Horadada.

Un modelo urbanístico tipo territorio-ciudad, cuyas dinámicas han de ser preservadas y potenciadas en la nueva ordenación propuesta.

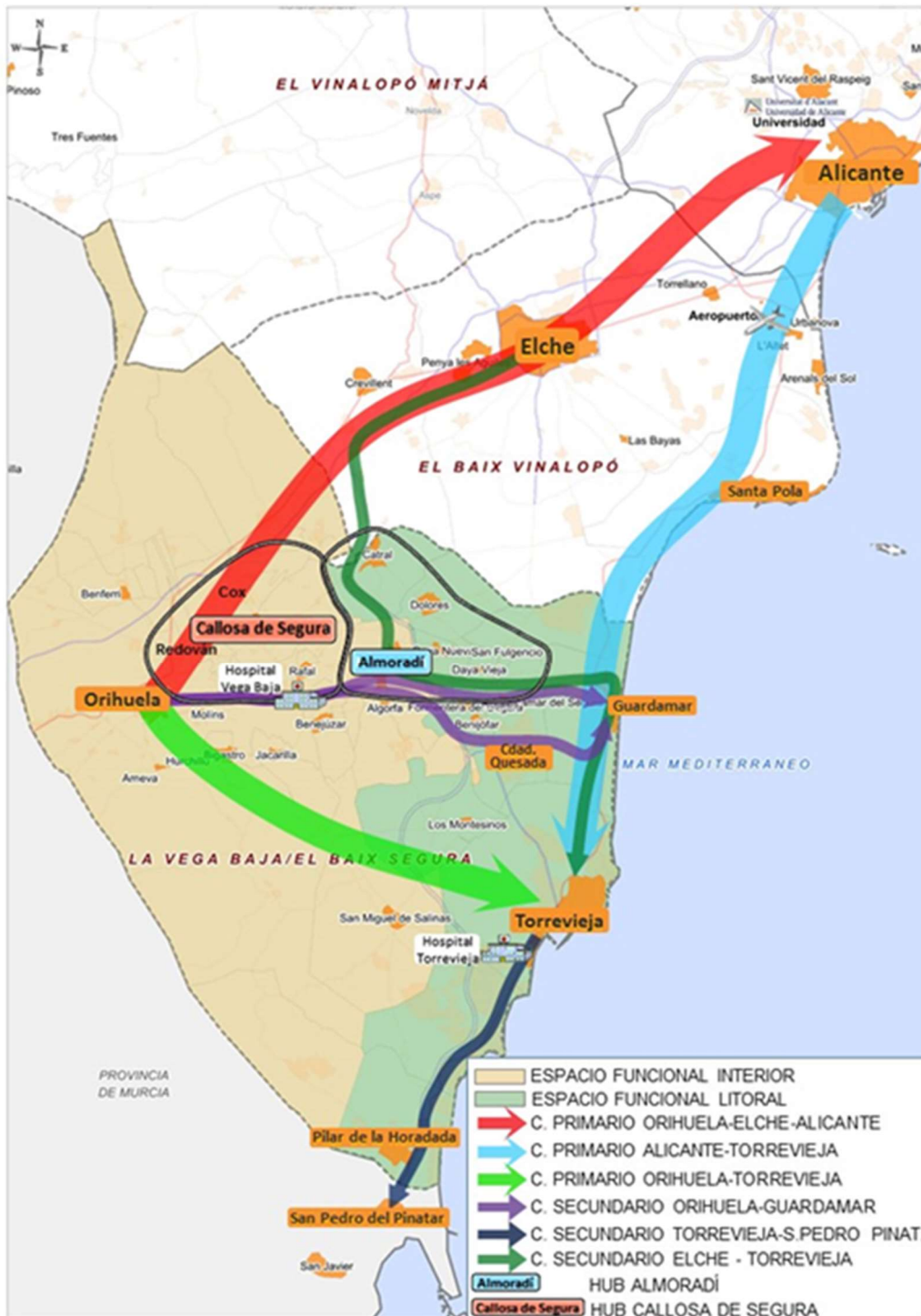


Figura 2. Ámbito territorial del contrato

- Los núcleos de Orihuela y Torrevieja, por su posición y tamaño funcional, se erigen en los nodos estructurantes de la movilidad, polarizando las relaciones funcionales del conjunto comarcal.
- La nueva ordenación ha de potenciar las conexiones del espacio funcional de La Vega Baja con los nodos estratégicos de transporte de media-larga distancia (aeropuerto y AVE), así como las relaciones con los centros hospitalarios de referencia, las playas del litoral y los centros de generación de movilidad más relevantes.
- Por su parte, núcleos de segundo nivel como Callosa de Segura y Almoradí pueden ejercer su rol de pequeños intercambiadores en el área funcional de prestación, dada la conectividad ferroviaria del primero, y la localización estratégica del segundo entre los nodos cabecera de Orihuela y Torrevieja.

La población servida en el ámbito funcional de prestación, considerando los habitantes de los municipios cuyos tráficos tiene autorizada el contrato, e incluyendo el área urbana de Alacant, asciende en 2017, de acuerdo con datos oficiales del padrón municipal (INE), a un total de **860.989 habitantes**.

	2013	2014	2015	2016	2017	Δ%	Flo-tante ²
Alacant	335.052	332.067	328.648	330.525	329.988	-1,51%	
Sant Vicent del Raspeig	55.781	55.946	56.302	56.715	57.175	2,5%	
Crevillent	28.382	28.328	28.465	28.691	28.836	1,60%	x1,66
Elx	230.224	228.647	227.312	227.659	228.675	-0,67%	
Torrevieja	105.205	91.415	88.447	84.213	83.252	-20,87%	
Guardamar del Segura	16.957	15.599	15.589	15.386	14.716	-13,22%	x7,0
Santa Pola	34.134	31.529	31.657	31.309	31.137	-8,78%	x5,25
Orihuela (costa)	32.530	25.780	25.554	23.812	23.812	-26,80%	x6,0
Pilar de la Horadada	23.670	21.588	21.629	21.348	21.202	-10,43%	x3,79
San Fulgencio	12.688	9.237	9.021	7.384	7.646	-39,74%	x1,65
Catral	8.648	8.663	8.690	8.551	8.620	-0,32%	x1,71
Dolores	7.314	7.237	7.246	7.264	7.302	-0,16%	x1,65
Rojales	21.686	18.824	18.127	17.622	16.231	-25,15%	x2,48
Daya Vieja	1.956	1.765	1.732	1.750	1.684	-13,91%	
Daya Nueva	770	681	668	672	713	-7,40%	
Totales	914.997	877.306	869.087	862.901	860.989	-5,90%	

Fuente: INE

Se observa una caída generalizada de la población residente en el ámbito prestacional del contrato, que resulta particularmente drástica en localidades como Torrevieja (≈21%), Orihuela Costa (≈27%), San Fulgencio (≈40%) y Rojales (≈25%).

La salida a sus países de origen de residentes europeos afincados en localidades del litoral y prelitoral alicantino, y el mayor control por parte del INE de los padrones municipales, explican fundamentalmente esta dinámica de regresión demográfica. No obstante, cabe tener presente que se trata de un ámbito espacial sujeto a las variaciones demográficas propias de su realidad turística-

² Población Flotante. Fuente: Encuesta de infraestructuras y equipamientos locales. Ministerio de Hacienda y Administraciones públicas (2013)

estacional, la cual se revela particularmente notable en el eje funcional Santa Pola-Guardamar-Torrevieja-Playas de Orihuela.

Durante el periodo de referencia 2013-2017, la población residente en el ámbito prestacional se contrajo, en conjunto, en un 5,90%.

5 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

Todos los servicios incluidos en este proyecto tienen la condición de básicos, y constituyen obligaciones de servicio público para el operador.

La explotación de los servicios que se prestarán al amparo del nuevo título **CV-214 TORREVIEJA-ALACANT**, se define de acuerdo con los siguientes apartados:

1. LÍNEAS

- LÍNEA 1. "ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"
- LÍNEA 2. "TORREVIEJA-ALACANT"
- LÍNEA 3. "TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"
- LÍNEA 4. "SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO"
- LÍNEA 5A. "ELX-TORREVIEJA (por Rojales)"
- LÍNEA 5B. "ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)"
- LÍNEA 5C. "ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA (directo)"
- LÍNEA 6. "HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA"
- LÍNEA 7. "TORREVIEJA-GUARDAMAR-UNIVERSIDAD-S. VICENT DEL RASPEIG"
- LÍNEA 8. "GUARDAMAR-HOSPITAL DE TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"

2. TRÁFICOS AUTORIZADOS Y MATRIZ DE DISTANCIAS TARIFARIAS

Al amparo del presente contrato se podrán realizar todos los tráficos incluidos en las siguientes matrices origen-destino:

L1

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Pilar de la Horadada	Mil Palmeras	Dehesa de Campoamor	Torreveija	La Mata / Torrelamay	Pinomar	Guardamar del Segura	La Marina	Santa Pola	El Altet	Alacant Estación
1		N	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2			S	S	S	S	S	S	S	S	S
3				S	S	S	S	S	S	S	S
4					N	S	S	S	S	S	S
5						S	S	S	S	S	S
6							S	S	S	S	S
7								S	S	S	S
8									S	C	S
9										N	N
10											N
11											

C: Compartido

L2

Municipios / Nodos	1	2	3
	Torreveija	Guardamar del Segura	Alacant Estación
1		S	S
2			S
3			

L3

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6	7
	Pilar H.	Mil Palmeras	Dehesa de Campoamor	Cabo Roig	La Zenia	Playa Flamenca	Torreveija
1		N	S	S	S	S	S
2			S	S	S	S	S
3				C	C	C	S
4					C	C	S
5						C	S
6							S
7							

C: Compartido

L4

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6
	San Fulgencio	Rojales	Ciudad Quesada	Guardamar	La Marina	Aeropuerto
1		N	N	S	C	S
2			N	N	C	S
3				N	S	S
4					S	S
5						S
6						

C: Compartido

L5A

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6
	Torrevejea	Ciudad Quesada	Benijófar	Rojales	San Fulgencio	Elx Estación
1		N	N	N	S	S
2			N	N	N	S
3				N	N	S
4					N	S
5						S
6						

L5B

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Elx Estación	Elx AVE	Crevillent Iurbano	Crevillent El Roto	Crevillent El Realengo	Camporreal Maspal	Cabral	Dobros	Daya Nueva	Daya Vieja	San Fulgencio	Guardamar	Urb. La Rosa	Pinoamar	La Mota / Torre	Torrevejea
1		N	N	S	S	S	C	C	S	S	S	S	S	S	S	S
2			N	S	S	S	C	C	S	S	S	S	S	S	S	S
3				S	S	S	C	C	S	S	S	S	S	S	S	S
4					S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
5						S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
6							S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
7								N	S	S	S	S	S	S	S	S
8									S	S	S	S	S	S	S	S
9										N	N	S	S	S	S	S
10											N	S	S	S	S	S
11												S	S	S	S	S
12													S	S	S	S
13														S	S	S
14															S	S
15																N
16																

C: Compartido

L5C

Municipios / Nodos	1	2	3
	Torrevejea	Guardamar	Elx Estación
1		S	S
2			S
3			

L6

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6
	Hurchillo	Torremendo	San Miguel	Hospital Torrevejea	Orihuela costa	Pilar H.
1		C	S	S	C	S
2			S	S	C	S
3				N	N	N
4					S	S
5						S
6						

C: Compartido

L7

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5	6
	Torreveija	La Mata / Torrelamata	Guardamar del Segura	La Marina	Universidad d' Alacant	S. Vicent del Raspeig
1		N	S	S	S	S
2			S	S	S	S
3				S	S	S
4					S	S
5						N
6						

L8

Municipios / Nodos	1	2	3	4	5
	Guardamar del Segura	Pinomar	Hospital de Torreveija	Playas Orihuela	Pilar de la Horadada
1		S	S	S	S
2			S	S	S
3				S	S
4					S
5					

Siendo las distancias tarifarias consideradas, en kilómetros, las que se recogen en las siguientes matrices:

PILAR DE LA HORADADA

4	MIL PALMERAS									
7	3	DEHESA CAMPOAMOR								
20	16	13	TORREVEIJA							
27	23	20	7	LA MATA / T.LA MATA						
28	24	21	8	1	PINOMAR					
34	30	27	14	7	6	GUARDAMAR				
44	40	37	24	17	16	10	LA MARINA			
55	51	48	35	28	27	21	11	SANTA POLA		
65	61	58	45	38	37	31	21	10	EL ALTET	
76	72	69	56	49	48	42	32	21	11	ALICANTE

PILAR DE LA HORADADA

4	MIL PALMERAS									
7	3	DEHESA CAMPOAMOR								
11	7	4	CABO ROIG							
13	9	6	2	LA ZENIA						
14	10	7	3	1	PLAYA FLAMENCA					
16	12	9	5	3	2	ROCÍO DEL MAR				
19	15	12	8	6	5	3	LA VELETA			
20	16	13	9	7	6	4	TORREVEIJA			

SAN FULGENCIO

4	ROJALES			
7,8	3,8	CIUDAD QUESADA		
20,4	16,4	12,6	GUARDAMAR	
27,9	23,9	20,1	7,5	LA MARINA
51	47	43,2	30,6	23,1 AEROPUERTO

ELX

22	SAN FULGENCIO			
23,8	1,8	ROJALES		
27,8	5,8	4	BENIJOFAR	
29,8	7,8	6	2	CIUDAD QUESADA
41,2	19,2	17,4	13,4	11,4 TORREVIEJA

ELX

12,4	CREVILLENT							
19,4	7	CAMPING MARJAL						
24,1	11,7	4,7	CATRAL					
27,8	15,4	8,4	3,7	DOLORES				
33,8	21,4	14,4	9,7	6 SAN FULGENCIO				
43	30,6	23,6	18,9	15,2	9,2 GUARDAMAR			
49	36,6	29,6	24,9	21,2	15,2	6 PINOMAR		
50,1	37,7	30,7	26	22,3	16,3	7,1	1,1 LA MATA / TORRE.	
56,3	43,9	36,9	32,2	28,5	22,5	13,3	7,3	6,2 TORREVIEJA

ELX

25,9	GUARDAMAR	
66,3	40,4	TORREVIEJA

HURCHILLO

10,2	TORREMENDO						
20,5	10,3	SAN MIGUEL SALINAS					
27,2	17	6,7	HOSPITAL TORREVIEJA				
37,4	27,2	16,9	10,2	DEHESA CAMPOAMOR			
39,3	29,1	18,8	12,1	1,9	MIL PALMERAS		
45,4	35,2	24,9	18,2	8	6,1	PILAR DE LA HORADADA	

TORREVIEJA

7	LA MATA-TORRELAMATA				
16	9	GUARDAMAR SEGURA			
26	19	10	LA MARINA		
64	57	48	38	UNIVERSIDAD / SANT VICENT	

PILAR DE LA HORADADA

4	MIL PALMERAS					
7	3	DEHESA CAMPOAMOR				
18	14	11	HOSPITAL TORREVIEJA			
28	24	21	8	PINOMAR		
34	30	27	17	6	GUARDAMAR	

3. ITINERARIOS

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

LINEA 1. "ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"

Longitud media por sentido: 70,5 Km.

- Recorrido: Alacant (Estación) - N-332 – L´Altet - N-332 - Santa Pola (Estación) - La Marina - N-332 - Guardamar del Segura (Estación)- N-332 - Pinomar - La Mata-Torrelamata - Torrevieja (Estación) – N-332 – Dehesa de Campoamor - Mil Palmeras - Pilar de la Horadada (Estación).

LINEA 2. "TORREVIEJA-ALACANT (semidirecta)"

Longitud media por sentido: 49,7 Km.

- Recorrido: Torrevieja (Estación) - Guardamar del Segura (Estación) - Alacant (Estación)

LINEA 3. "TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA (por N-332)"

Longitud media por sentido: 21,6 Km.

- Recorrido: Torrevieja (Estación) - La Veleta - Rocío del Mar - Playa Flamenca - La Zenia - Cabo Roig - Dehesa de Campoamor - Mil Palmeras - Pilar de la Horadada

LÍNEA 4. "SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO"

Longitud media por sentido: 50,6 Km.

- Recorrido: San Fulgencio – CV-860 - Rojales - Ciudad Quesada – CV-895 – N-332 - Guardamar del Segura (Estación) - N-332 - Urb. La Marina - N-332a - La Marina - N-332 - N-338 - Aeropuerto

Línea 5A. "ELX-TORREVIEJA (por Rojales)"

Longitud media por sentido: 41,7 Km.

- Recorrido: Elx (Estación) – CV-855 – CV-860 - San Fulgencio – CV-860 - Rojales - Ciudad Quesada - CV-905- Torrevieja (Estación)

LINEA 5B. "ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)"

Longitud media por sentido: 60,0 Km.

- Recorrido: Elx (Estación) – N-340 – Elx-Crevillent (AVE) – N-340 - Crevillent – N-340 – CV-904- (San Felipe Neri*) - Catral – CV-9218 - Dolores – CV-859 – (Daya Nueva – Daya Vieja*) CV-859- San Fulgencio – CV-859 – N-332- Guardamar del Segura (Estación) - N-332 - Pinomar - La Mata / Torrelamata - Torrevieja (Estación)

(*) En el caso de San Felipe Neri y Las Dayas, solo se efectúa el desvío de la ruta en las expediciones programadas.

LÍNEA 5C. “ELX-GUARDAMAR DEL SEGURA-TORREVIEJA”

Longitud media por sentido: 40,6 Km.

- Recorrido: Elx (Estación) – CV-853 - N-332- Guardamar del Segura (Estación) – N-332 – Torrevieja (Estación)

LÍNEA 6. “HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR H.”

Longitud media por sentido: 45,5 Km.

- Recorrido: Hurchillo – CV-925 – Torremendo – CV-951 – San Miguel de Salinas – CV-91 – Hospital Torrevieja - N-332- Orihuela Costa – N-332 – Mil Palmeras - Pilar de la Horadada (Estación)

LÍNEA 7. “TORREVIEJA-UNIVERSIDAD-SANT VICENT DEL RASPEIG”

Longitud media por sentido: 60,4 Km.

- Recorrido: Torrevieja (Estación) – N-332 - La Mata-Torrelamata – N-332 - Guardamar del Segura (Estación)- La Marina – N-332- A-70 – A-77a- Universidad d’Alacant – Sant Vicent del Raspeig

LÍNEA 8. “GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA”

Longitud media por sentido: 34,1 Km.

- Recorrido: Guardamar del Segura (Estación) – N-332 - Hospital de Torrevieja – N-332- Playas de Orihuela - Mil Palmeras - Pilar de Horadada (Estación)

Estos itinerarios se recogen gráficamente en el Anejo 6. Planos.

4. PARADAS

En cada una de estas líneas se establecen las correspondientes paradas para la subida y bajada de viajeros, tal y como se relaciona en el Anejo 5, habiéndose ubicado estas, en general, en el lugar que venían ocupando tradicionalmente las paradas en las líneas de las anteriores concesiones.

5. CALENDARIO

El calendario anual definido para la prestación del servicio al amparo del presente título considera tres clases de días tipo:

- De **lunes a viernes laborables**.
- Los **sábados laborables**.
- Los **domingos y festivos**.

Habiéndose considerado para el cómputo anual, el siguiente número de días por cada clase de día tipo, a efectos de cálculo del número de expediciones anuales y, por tanto, de estimación en la realización de kilómetros recorridos y horas de conducción de la explotación.

Clase de día tipo	Invierno (21/09 - 20/06)	Verano (21/06 - 20/09)	TOTAL
Lunes a viernes laborables	185	65	250
Sábados laborables	39	13	52
Domingos y festivos	49	14	63
TOTAL	273	92	365

En el caso de las líneas con finalidad universitaria se atiende al calendario lectivo correspondiente.

Clase de día tipo	Periodo lectivo (10/09-18/06)	Periodo no lectivo	TOTAL
Lunes a viernes laborables	177	73	250

6. EXPEDICIONES

La oferta de servicio que contempla el presente proyecto se define por las siguientes expediciones:

LÍNEAS	Km de línea	Expediciones anuales	Veh-Km anuales
L1. ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR H.	70,5	4.380	308.790,00
L2. TORREVIEJA-ALACANT (directo)	49,7	4.690	233.093,00
L3. TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA	21,6	3.000	64.800,00
L4. SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO	50,6	2.009	101.655,40
L5A. ELX-TORREVIEJA (por Rojales)	41,7	1.708	71.223,60
L5B. ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)	60	1.764	105.840,00
L5C. ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA (directo)	40,6	2.351	95.450,60
L6. HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR H.	45,5	500	22.750,00
L7. TORREVIEJA-UNIVERSIDAD D'ALACANT	60,4	2.291	138.376,40
L8. GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA	34,1	3.920	133.672,00
TOTALES	474,7	26.613	1.275.651,00

L1. ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR H.	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	6 de ida y 6 de vuelta	6 de ida y 6 de vuelta
Sábados laborables	6 de ida y 6 de vuelta	6 de ida y 6 de vuelta
Domingos y festivos	6 de ida y 6 de vuelta	6 de ida y 6 de vuelta
Total expediciones anuales:	4.380	
L2. TORREVIEJA-ALACANT (directo)	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	9 de ida y 7 de vuelta	9 de ida y 7 de vuelta
Sábados laborables	3 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 3 de vuelta
Domingos y festivos	3 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 3 de vuelta
Total expediciones anuales:	4.690	
L3. TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	6 de ida y 6 de vuelta	6 de ida y 6 de vuelta
Total expediciones anuales:	3.000	
L4. SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	2 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 4 de vuelta
Sábados laborables	2 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 4 de vuelta
Domingos y festivos	2 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 4 de vuelta
Total expediciones anuales:	2.009	
L5A. ELX-TORREVIEJA (por Rojales)	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	3 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 3 de vuelta
Sábados laborables	2 de ida y 2 de vuelta	2 de ida y 2 de vuelta
Total expediciones anuales:	1.708	

L5B. ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	3 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 3 de vuelta
Sábados laborables	2 de ida y 2 de vuelta	2 de ida y 2 de vuelta
Domingos y festivos	-	2 de ida y 2 de vuelta
Total expediciones anuales:	1.764	
L5C. ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA (directo)	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	3 de ida y 4 de vuelta	3 de ida y 4 de vuelta
Sábados laborables	2 de ida y 3 de vuelta	3 de ida y 4 de vuelta
Domingos y festivos	2 de ida y 3 de vuelta	2 de ida y 3 de vuelta
Total expediciones anuales:	2.351	
L6. HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR H.	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	1 de ida y 1 de vuelta	1 de ida y 1 de vuelta
Total expediciones anuales:	500	
L7. TORREVIEJA-UNIVERSIDAD DE ALICANTE	Número de expediciones diarias	
	Lectivo (del 21 de septiembre al 20 de junio)	No lectivo (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	4 de ida y 7 de vuelta	2 de ida y 2 de vuelta
Sábados laborables	-	2 de ida y 2 de vuelta
Total expediciones anuales:	2.351	
L8. GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR H.	Número de expediciones diarias	
	Invierno (del 21 de septiembre al 20 de junio)	Verano (del 21 de junio al 20 de septiembre)
Lunes a viernes laborables	6 de ida y 6 de vuelta	6 de ida y 6 de vuelta
Sábados laborables	4 de ida y 4 de vuelta	4 de ida y 4 de vuelta
Domingos y festivos	4 de ida y 4 de vuelta	4 de ida y 4 de vuelta
Total expediciones anuales:	3.920	

En el Anejo 4 se recoge el horario para la prestación del servicio.

6 UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Con carácter general, el contratista 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 detallan en el capítulo 6 del presente proyecto técnico.

Adicionalmente, el contratista 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 organismos competentes en la materia.

7 COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE

1. RÉGIMEN DE COORDINACIÓN

Al objeto de facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte público, el servicio que se presta al amparo del presente contrato busca potenciar la coordinación física con los servicios de autobús y de ferrocarriles que operen su servicio en municipios coincidentes. En este sentido, el presente título establece puntos específicos de parada en las estaciones AVE de Alacant y Elx-Crevillent.

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 de naturaleza urbana e interurbana.

2. COINCIDENCIAS DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES

La concurrencia de servicios en el ámbito prestacional obedece, bien a la operación de líneas urbanas en conexión con su entorno funcional periurbano –servicios Torrevieja-Torrelamata- bien con relación a la explotación de tráficos interurbanos correspondientes a otros contratos del área funcional de La Vega Baja; en particular, en algunas relaciones de conexión de la zona interior con el litoral costero, y con los núcleos cabecera de Alacant y Elx.

Con carácter general, la gestión de trayectos coincidentes se ajusta vía la correspondiente imposición de prohibiciones de tráfico entre pares O/D, sin perjuicio de las obligaciones de coordinación intercontrato que expresamente se establecen en las matrices de tráfico del Proyecto técnico. De igual forma, el Proyecto queda abierto a incorporar, previo concierto con el ayuntamiento competente de su gestión, fórmulas de prestación delegada o compartida de servicios de transporte interior municipal en el marco de operación de tráficos interurbanos.

8 VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA

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

1. MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO

Los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de conducción consignados en la tabla siguiente, son los obtenidos según cómputo anual de los servicios propuestos, en virtud del calendario y de las frecuencias de prestación consideradas.

TRÁFICOS QUE CONFORMAN EL CONTRATO	Distancia (Km)	Veh-Km anual	Exped. Anual	Horas comerciales
L1. "ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR HORADADA"	70,5	308.790,00	4.380	8.030,95
L2. "TORREVIEJA-ALACANT"	49,7	233.093,00	4.690	4.690,00
L3. "TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"	21,6	64.800,00	3.000	2.000,00
L4. "SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO"	50,6	101.655,40	2.009	2.696,43
L5A. "ELX-TORREVIEJA (por Rojales)"	41,7	71.223,60	1.708	2.230,62
L5B. "ELX-TORREVIEJA (por Catral, Dolores)"	60	105.840,00	1.764	3.528,00
L5C. "ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA"	40,6	95.450,60	2.351	2.438,07
L6. "HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR H."	45,5	22.750,00	500	892,16
L7. "TORREVIEJA-UNIVERSIDAD D'ALACANT"	60,4	138.376,40	2.291	2.672,91
L8. "GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA"	34,1	133.672,00	3.920	5.242,04
TOTALES	474,7	1.275.651,00	26.613	34.421,17

2. RECURSOS ADSCRITOS AL SERVICIO

Para la prestación efectiva de esta producción base se estima necesaria la adscripción al contrato de una flota compuesta, **como mínimo**, por **diecinueve (19) vehículos (reservas inclusive)**, conforme a las siguientes características básicas.

Asignación de flota	Dotación	Clase	Capacidad orientativa	Longitud
L1. "ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR HORADADA"	2	II / III	39-55 plazas	12-13 m.
L2. "TORREVIEJA-ALACANT"	3	III	39-55 plazas	12-13 m.
L3. "TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"	2	II	39-55 plazas	12-13 m.
L4. "SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO"	1	III	39-55 plazas	12-13 m.
L5A. "ELX-TORREVIEJA (por Rojales)"	1	III	26-38 plazas	10-12 m.
L5B. "ELX-TORREVIEJA (por Catral, Dolores)"	2	III	26-38 plazas	10-12 m.
L5C. "ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA"	1	III	26-38 plazas	10-12 m.
L6. "HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA"	1	B	<25 plazas	<10 m.
L7. "TORREVIEJA-UNIVERSIDAD D'ALACANT"	2	III	39-55 plazas	12-13 m.
L8. "GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA"	2	II	26-38 plazas	10-12 m.

(*) **No se contabiliza plaza de conductor.**

A título orientativo, el mix de flota propuesta es el siguiente:

MIX DE FLOTA		<25 pl.	26-38 pl.	39-55 pl.
Clase II	7	0	2	5
Clase III	11	0	5	6
B	1	1	0	0
TOTALES	19	1	7	11

En todo caso, los vehículos contemplados en este proyecto, a efectos de imputación de costes, son todos de nueva adquisición.

Los vehículos serán aptos para el transporte suburbano y de medio recorrido de personas mayoritariamente sentadas, con diferente capacidad de carga en función de las características y del volumen de demanda de las rutas.

Los vehículos adscritos al contrato deberán cumplir con las especificaciones y requerimientos técnicos de accesibilidad, sostenibilidad y eficiencia energética que se contemplan en los apartados 11 y 14 del presente proyecto, en el pliego de cláusulas administrativas particulares y la normativa vigente.

3. ESTRUCTURA DE COSTES DEL SERVICIO

En el presente apartado se indican los criterios seguidos para obtener los costes estimados por la prestación del servicio, a partir de las magnitudes básicas obtenidas, habiéndose establecido los costes unitarios, principalmente, a partir de los datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento en su Observatorio de Costes del Transporte de viajeros en autocar³, aunque también se ha recabado información del Ministerio de Energía, para el coste del combustible, directamente de proveedores, para el precio de los vehículos y el coste de los seguros, y se ha determinado el coste unitario del personal de conducción en base a los Costes salariales del personal en operación.

Los costes definidos son anuales, a no ser que se especifique lo contrario, y para su estimación, se ha aplicado, dependiendo del tipo de servicios, unos determinados incrementos sobre el total anual de horas de conducción y de los kilómetros recorridos, al objeto de tener en cuenta, en los costes totales, 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, además de los vehículos necesarios para la explotación del servicio, se ha repercutido un incremento del 10% en todas las partidas asociadas a los vehículos, al efecto de imputación de costes, en concepto de autobuses de reserva.

1. COSTE DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

- El coste medio anual de un empleado para la función de conducción se establece en 29.830,03 €⁴.
- La jornada anual es de 1.750 horas.

³ Actualizado a julio 2018.

⁴ Según datos del prestatario del contrato actual (CVA-090), y actualizado en un 2% respecto al coste medio del 2018.

- Al total de horas anuales de conducción, se imputa un incremento del 10% en concepto de horas no comerciales.

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

PERSONAL DE CONDUCCIÓN	
Coste medio anual del conductor	29.830,03 euros/año
Horas de conducción anual	1.750,00 horas/año
Coste / Hora de conducción	17,05 euros/hora
Horas conducción (servicio efectivo)	34.421 horas/año
Horas totales (incluye no comerciales)	37.863 10%
Costes de conducción	645.407,44 euros/año

2. COSTES 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).
- A efectos del cálculo, 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.

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

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

Donde:

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

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

R= valor residual sin IVA del autobús (euros).

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

v= vida útil de los elementos (años)

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

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	110.000
Valor residual	10%	10%	10%
Equipos embarcados	14.000	14.000	14.000
Valor residual	0%	0%	0%
Valor neumáticos	663,56	618,35	530,85
Amortización anual Veh.	17.602	12.229	9.900
Amortización anual Equipos	1400	1400	1.400
Amortización anual / veh.	19.002	13.629	10.981
Unidades adscritas	11,0	6,6	1,1
Amortización flota	209.021	89.951	12.080

3. COSTES FINANCIEROS

Para el cálculo de los costes financieros, se ha considerado, como importe de préstamo, el 100% de la inversión, a un tipo de interés del 6%, en un periodo de 5 años; Este modelo detrae de la amortización el valor residual y el valor de los neumáticos inicial, y reparte el coste financiero a lo largo de la vida útil de los vehículos, de modo que para el servicio proyectado se obtiene el siguiente coste financiero anual.

Vida útil	10	Plazo Fin.	5
TIPO DE VEHÍCULO	B	C	D
	39-55	26-38	10-25.
Inversión	214.000	154.000	124.000
Tipo de financiación	6%	6%	6%
Coste financiero	4.001	2.880	2.319
Financiación flota	44.016	19.005	2.550
Unidades adscritas	11,0	6,6	1,1

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

4. COSTE DE SEGUROS

Se estiman anualmente sobre referencias expresas de mercado:

SEGUROS	CATEGORIA VEHÍCULO				
	A	B	C	D	
Coste unitario	N.A	1.800,00	1.300,00	1.100,00	
Uds.	0	11,0	6,6	1,1	
FLOTA	0,00	19.800,00	8.580,00	1.210,00	29.590,00

5. COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS

El coste anual del combustible 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 Alacant (2018): 1,0048 €/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 en función de la producción base anual asociada a cada categoría de vehículo adscrito.
- Costes de lubricante y aditivos: 5,0% adicional respecto al total de costes de combustible.
- Producción anual: Producción comercial base más 6,0% adicional por kilómetros en vacío.

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

COMBUSTIBLE MÁS LUBRICANTES	
Coste medio anual 2018 (Alicante) <i>Fuente: Minetad</i>	1,0048 euros /litro
Descuento por volumen compra	2,5%
Consumo medio ponderado	27,03 litros/100 Km.
Total Kilómetros anual	1.352.190 Km./año
Costes de Combustible	367.318,38 euros/año 9.182,96 DESCUENTO
Costes de lubricante	358.135,42 euros/año 18.365,92 5%

6. COSTE DE NEUMÁTICOS

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

NEUMÁTICOS	
Coste neumático tipo <i>Ponderado</i>	643,19 euros/ud.
Vida útil estimativa	90.000,00 Km.
Kilómetros recorridos	1.352.190 Km./año
Coste anual neumáticos	57.981,46 euros/año

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 vehículo adscrito al contrato.

MANTENIMIENTO, REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	
Coste kilométrico s/ IVA <i>Ponderado</i>	0,13192 euros/km.
Coste anual total	178.374,52 euros/año

8. GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL

Como gastos generales se considera aquellos referentes a gastos de administración empresarial (personal de gerencia y administración), comercialización (billética, encuestas de satisfacción, auditorias de calidad, información al usuario, publicidad y propaganda, servicio web...) y otros (suministros de oficinas, servicios externos, alquileres, canon de estaciones, gastos fiscales, comunicaciones...). Por este concepto se imputa el equivalente a un 13,00% del total de los costes directos del servicio considerados anteriormente.

Como beneficio industrial se ha considerado un 7,00% sobre la suma de los costes directos del servicio, antes de Gastos Generales.

9. RESUMEN DE COSTES Y COSTES UNITARIOS

El coste anual de la explotación del servicio, y su distribución por conceptos, es el siguiente:

AÑO BASE	Costes		€/Km.
	Total coste	% s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
1. Personal de conducción	645.407,44 €	38,78%	
2. Combustible	358.135,42 €	21,52%	
3. Lubricantes y aceites	18.365,92 €	1,10%	
4. Neumáticos	57.981,46 €	3,48%	
5. Mantenimiento, reparaciones y conservación	178.374,52 €	10,72%	
6. Seguros	29.590,00 €	1,78%	
7. Amortización	311.051,48 €	18,69%	
8. Financiación	65.570,85 €	3,94%	
Total Costes directos	1.664.477,08 €	88,50%	1,30 €
Total Gastos generales	216.382,02 €	11,50%	
Total Costes de operación	1.880.859,10 €	100,00%	1,47 €
Beneficio industrial (7%)	116.513		
TOTAL COSTES	1.997.372,49 €		1,57 €

Resultando los siguientes costes unitarios de referencia:

TORREVIEJA-ALACANT	
Coste por Km. comercial	0,576513 €/km
Coste por Hora comercial	36,661845 €/hora

- Las partidas de costes que se han considerado asociadas al tiempo son: Personal de conducción, 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.

4. EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

El nuevo contrato, a fin de asegurar su sostenibilidad en el tiempo, debe mantener el equilibrio económico de su explotación, de modo que los ingresos por recaudación cubrirán la totalidad del coste de prestación de los distintos servicios que se realizan al amparo de dicho título.

1. VIAJEROS E INGRESOS DEL CONTRATO

Se parte de la información facilitada a la Dirección General por las empresas prestatarias de servicios equivalentes a los propuestos. En este caso, la información se corresponde con datos desagregados de oferta y demanda del último ejercicio disponible (2016).

TORREVIEJA-ALICANTE					
AÑO 2016	Veh-Km.	Viajeros	Vkm	Ingresos	Tfm (€/vj)
CVA_090	882.252	461.678	14.148.008,00	1.259.413	2,73
CVA_002	n.d.	n.d	n.d	n.d.	n.d.

- La actual concesión CVA_090, es un título conformado por tráfico heterogéneos que incluye, entre otros, servicios urbanos del municipio de Torrevieja, por lo que los datos agregados de la serie histórica no aportan evidencias objetivas del comportamiento de la nueva explotación.

Los datos consignados en la tabla superior adjunta computan exclusivamente aquellos tráfico cuya estructura base se mantiene en la nueva propuesta concesional. A la vista de los mismos, se observa un grado de aprovechamiento medio de la oferta en operación (16 viajeros/vehículo), en relaciones funcionales que tienen un perfil de recorrido eminentemente suburbano (~30 Km.)

- Con respecto a la concesión CVA_002, dado que se carece de datos fiables y con la desagregación precisa respecto del comportamiento histórico de la explotación, la previsión de demanda de los tráfico provenientes del título original se estima conforme a la aplicación de un factor medio de aprovechamiento equivalente a 1/3 de la capacidad media de un vehículo de 30 plazas.

La nueva propuesta, si bien ha de preservar la funcionalidad de los tráfico actuales, debe potenciar la competitividad de algunos recorridos, con la provisión de rutas directas junto con el refuerzo de las conexiones a nodos de centralidad referentes como el hospital de Torrevieja, la universidad y el aeropuerto de Alacant-Elx.

La prognosis de demanda en el corto plazo se configura conforme a las siguientes previsiones por categorías de tráfico considerados:

- Para los tráfico equivalentes al contrato CVA_090: se estima un crecimiento tendencial de la demanda, sobre el mantenimiento de los parámetros actuales de aprovechamiento de la oferta en servicio.
- Para la producción equivalente al contrato CVA_002: aplicación de factores de aprovechamiento discretos -1/3 de la capacidad del vehículo de 30 plazas-
- Para los nuevos tráfico: aplicación de ratios de generación de demanda según oferta en explotaciones de similar naturaleza.

El resultado se expone en la tabla-resumen siguiente:

TORREVIEJA-ALACANT				
PROGNOSIS DEMANDA	Veh-Km	Viajeros	Vj-Km	Ingresos
Tráficos CVA_090	745.059	483.839	14.901.188	1.326.459
Tráficos CVA_002	272.514	117.555	2.997.656	266.842
Nuevos tráfico	258.077	109.481	3.355.006	298.652
TOTALES	1.275.651	710.874	21.253.850	1.891.953

La tabla siguiente resume la prognosis de demanda resultante:

TORREVIEJA-ALACANT	
Demanda estimada	710.874 viajeros 21.253.850 viajero-km.

2. TARIFA DE EQUILIBRIO

La tarifa kilométrica de equilibrio se obtiene de directamente de dividir el coste total de prestación de las obligaciones de servicio público del contrato por los viajeros-km estimados.

TORREVIEJA-ALACANT	
Costes de prestación	1.997.372,49 €
Demanda estimada (vj-km)	21.253.850
Tarifa Km. equilibrio (€/vj-km)	0,093977

9. PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El plazo de vigencia del presente título concesional es de **diez (10) años**.

10. REVISIÓN DE PRECIOS

De acuerdo con el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera, el presente contrato se revisará con la siguiente fórmula polinómica:

$$K_t = 0,27 \frac{PR_t}{PR_o} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_o} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_o} + 0,02 \frac{N_t}{N_o} + 0,04 \frac{CE_t}{CE_o} + \left(0,22 (1 - X) \frac{G_t}{G_o} \right) + 0,36$$

11. 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 del contrato.

1. INFORMACIÓN y ATENCIÓN AL USUARIO

La información al viajero estará disponible en paradas, el propio vehículo y la página web de la empresa contratista, en la que se informará sobre los distintos aspectos del servicio (horarios, itinerarios, paradas, títulos, tarifas, correspondencia con otras líneas y servicios...). Para la información y la atención al usuario se atenderá a lo dispuesto en la normativa vigente, en relación al uso de las lenguas cooficiales de la Comunidad Valenciana.

1. INFORMACIÓN EN LAS PARADAS

En todas las paradas que dispongan de poste se indicará la siguiente información:

- Nombre de la línea
- Nombre de la parada
- Itinerarios con paradas.
- Horarios de paso.
- Avisos a los usuarios, así como cualquier otra información o incidencia necesaria para el buen funcionamiento del servicio.

En las paradas que dispongan de panel de información se tendrá la información anterior más el tiempo estimado de llegada del próximo autobús.

2. INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS

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

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

3. INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB

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

4. ATENCIÓN AL USUARIO

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

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

2. PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO

Antes del inicio de la prestación del servicio, el contratista presentará un Plan de calidad, acorde con su oferta, para su aprobación de la administración, que contendrá los aspectos siguientes:

- La atención a los usuarios en relación a los servicios prestados, la política de comunicación e información a los usuarios, la información del servicio y la gestión de las reclamaciones.
- Plan de Flota, considerando las características de los vehículos y las medidas de confort y seguridad para el viajero.
- Plan de Mantenimiento y limpieza de la flota, considerando las tareas a realizar, exigencias y frecuencias.
- Plan de auditoría interna con las medidas de inspección y autocontrol del servicio a realizar por la empresa adjudicataria.
- Seguimiento y análisis de la calidad del servicio y comunicación de datos a la administración.

Anualmente, el contratista presentará a la administración un informe de seguimiento del plan de calidad, para su aprobación por la administración.

12. MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS

1. INSTALACIONES FIJAS PRECISAS

1. OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES

El contratista-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 explotación:

- 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. Dispondrán o estarán en disposición de poder contar con puntos de recarga para los vehículos eléctricos o híbridos recargables que puedan conformar la flota.
- Zona de talleres con equipamiento suficiente como para realizar las labores de mantenimiento preventivo y reparaciones de pequeña y mediana entidad.

Los costes por su disposición, mantenimiento y suministros necesarios serán a cargo del contratista.

El contratista acreditará ante la administración, su disposición mediante título de propiedad, contrato de arrendamiento o cualquier otro medio admitido en derecho. Dicha instalación quedará adscrita al contrato y revertirá en el contratista a la finalización del contrato.

2. PARADAS

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

La información de las paradas será plenamente accesible.

El inventario con la localización de cada una de las paradas se encuentra en el Anejo 5.

3. MANTENIMIENTO DE PARADAS.

El contratista se ocupará del mantenimiento de la información expuesta en las paradas de modo que esté debidamente actualizada según las condiciones de explotación.

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

2. VEHÍCULOS DEL CONTRATO

Los vehículos titulares son los requeridos para la operación diaria en función de la asignación de flota necesaria para la prestación del servicio: Los vehículos reservas son los empleados como sustitutos de los titulares por averías u otros casos de fuerza mayor, o para reforzar expediciones en casos necesarios.

Dichos vehículos se dispondrán en propiedad, en arrendamiento ordinario o en arrendamiento financiero, y cumplirán con lo dispuesto en el presente apartado:

En el supuesto que el pliego de cláusulas administrativas particulares permita la subcontratación, los vehículos empleados por las empresas subcontratistas cumplirán las mismas características y antigüedad exigidas en el presente proyecto para los del contratista principal.

1. ADSCRIPCIÓN AL CONTRATO.

El número de vehículos a adscribir al contrato, de manera no exclusiva, deberá cumplir con el mínimo de vehículos titulares y reservas que se determina en el apartado 8.2 del presente proyecto y ser suficientes para garantizar la cobertura correcta de las prestaciones de los servicios incluidos en el presente proyecto.

Los vehículos a adscribir al contrato, con carácter general, serán nuevos, es decir, con fecha de primera matriculación posterior a la de adjudicación del contrato.

No obstante, lo anterior, al objeto de facilitar la puesta en marcha del servicio y aprovechar el material móvil existente, en la primera adscripción de vehículos al contrato que se realice al inicio del contrato, sin menoscabo del cumplimiento de las características y la instalación de los equipos embarcados (SAE), exigidos en presente proyecto, se podrán adscribir:

- vehículos con menos de TRES años contados desde su primera matriculación, de cualquier procedencia.
- vehículos con menos de CINCO años contados desde su primera matriculación, si proceden de concesiones contratadas por la Generalitat.

En su caso, también se procederá a efectuar las adscripciones de los vehículos que presten servicios contemplados en el presente proyecto que hayan sido objeto de subcontratación.

El contratista en el documento que fije las condiciones concretas de prestación del servicio, a redactar conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de LMOV, incluirá la relación de los vehículos concretos adscritos a la prestación de los servicios, tanto titulares, como reservas, en base a las necesidades determinadas y el número mínimo a adscribir exigido en el presente proyecto. Así mismo, será responsable de mantener el fichero de vehículos adscritos actualizado en todo momento de la vida del contrato, comunicando cualquier variación en los mismos.

Para proceder a la adscripción de los vehículos por parte de la administración, el contratista deberá incluir toda la información técnica y económica del mismo

A la finalización del contrato, los vehículos adscritos revertirán en el concesionario saliente, sin menoscabo, en su caso, de los posibles acuerdos posteriores para su transmisión al contratista que asuma la prestación del servicio en el siguiente contrato.

2. CARACTERÍSTICAS

Los vehículos que se adscriban al servicio, deberán cumplir durante el plazo de vigencia del contrato con los requisitos mínimos y características que se describen a continuación, además de las mejoras que, en su caso, se hayan ofertado:

- La longitud mínima de los vehículos será, en general, de 12 metros para los autobuses de aproximadamente 80 plazas, para los vehículos de tipología urbana o suburbana, y de 50 para los de carácter más estrictamente interurbana, de 9 metros para los de aproximadamente 36 plazas, de 8,5 metros para los de aproximadamente 25 plazas y de 7,5 metros para los de aproximadamente 19 plazas. El número y tipología estimados para cubrir este contrato, será el establecido en el punto 9.2 del presente proyecto.
- Los autobuses deberán disponer de un mínimo de 2 asientos reservados para personas con movilidad reducida (PMR) y espacio para 2 sillas de ruedas, o, en función de la tipología de autobús, lo que establezca la normativa vigente.
- Contarán con aire acondicionado y calefacción.
- Los vehículos de más de 6 metros contarán al menos con dos accesos.
- Los vehículos estarán dotados del equipamiento complementario correspondiente (sistema de peaje sin contacto y sistema de ayuda a la explotación SAE), de acuerdo con las características que se recogen en los anejos 1 y 2 del presente proyecto.
- Los vehículos cumplirán con la directiva europea 2001/85 Anexo VII, y demás características establecidas en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, tal como se recoge en el apartado 11 de este proyecto, debiendo estar homologados y cumplir con la normativa vigente en el momento de su adscripción, y en particular con los requerimientos o normas de la Unión Europea en lo relativo a emisión

de gases contaminantes (Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo), ruidos etc.

- Los vehículos deberán cumplir con la imagen corporativa determinada para el servicio público de transporte interurbano por la administración, debiendo asumir el adjudicatario los costes derivados de su implantación y mantenimiento durante la vigencia del contrato.
- Se optará preferentemente por las tecnológicas más limpias y eficientes, que sean acordes con la prestación del servicio.
- La administración podrá modificar las especificaciones técnicas de los vehículos a lo largo de la vigencia del contrato, al objeto de adaptarlas a la normativa vigente en cada momento, a la evolución tecnológica y a la evolución de la demanda.

3. EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO.

La antigüedad máxima de todos los vehículos será de DIEZ años contados desde su primera matriculación y deberá cumplirse durante toda la vigencia del contrato.

Los vehículos adscritos que superen dicha edad máxima deberán ser inmediatamente dados de baja del contrato, no pudiendo prestar servicio alguno, ni siquiera como reservas, y serán reemplazados por otros nuevos que cumplan con las características y antigüedad exigidas.

Los costes asociados en su caso, a la finalización de la vida útil del vehículo, serán a cargo del contratista.

4. MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y LIMPIEZA DE VEHÍCULOS.

El contratista incluirá en el plan de calidad previsto en el apartado 11.2 de este proyecto, 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 el contratista, más allá del cumplimiento de la ITV obligatoria.

Así mismo, también incluirá en el plan de calidad previsto en el apartado 11.2 de este proyecto, un Plan de Limpieza de vehículos, donde se determinarán las tareas de limpieza diaria y periódica del interior de los autobuses, su desinsectación y desinfección, así como la frecuencia de limpieza exterior de los autobuses.

El contratista repondrá los sistemas y equipos instalados en los vehículos a su costa, en caso de fin de su vida útil, averías, roturas, pérdidas, daños, hurtos, etc.

5. SUSTITUCION Y REEMPLAZO DE VEHÍCULOS.

En caso de averías, problemas de tráfico o cualquier otra circunstancia que impida la prestación del servicio con los vehículos titulares, el contratista deberá atender el servicio con los vehículos de reserva adscritos en los tiempos exigidos en el presente proyecto.

Excepcionalmente, por causas debidamente justificadas y previa autorización de la administración, cuando por falta de disposición de vehículos reservas por estar operando, pueda estar en riesgo la

prestación del servicio, se podrá operar con vehículos de sustitución, por un periodo temporal limitado.

En caso de siniestro total de cualquier vehículo adscrito que lo imposibilite para seguir en el servicio, el contratista deberá reemplazarlo, en un plazo máximo de SEIS meses desde dicha contingencia, por otro de igual o menor antigüedad, y cumpliendo las características técnicas exigidas en el presente proyecto e incorporando las mejoras ofertadas.

3. MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL.

El contratista contará con los medios humanos que se consideren imprescindibles para la correcta prestación del servicio proyectado y cumplirá con lo establecido en la legislación laboral y en materia de prevención de riesgos laborales.

Para ello, será necesario tener en cuenta tanto la cobertura ordinaria de los turnos como las demás incidencias que puedan surgir (bajas, correturnos, vacaciones, permisos...) de modo que se garantice la continuidad y correcta prestación del Servicio, estando incluido el coste de sustitución de los trabajadores durante los periodos de vacaciones y absentismo laboral, dentro de los costes de explotación del Servicio.

En concreto, para la organización del servicio y su imputación a costes, de acuerdo con las funciones internas que desempeñan, se ha considerado las siguientes necesidades de personal directamente vinculado al Servicio:

- 1 Responsable del Servicio – Personal de estructura.
- 1 Inspector, revisor del Servicio – Personal de movimiento.
- Mínimo de 25 Conductores⁵ – Personal de movimiento.

El personal de mecánica, dedicado a las funciones del mantenimiento de la flota de vehículos, se consideran imputadas en el concepto de Reparaciones y Mantenimiento, y podrá ser propio o mediante servicio concertado. Y, además, la empresa puede contar con personal complementario o de apoyo, cuya consideración queda incluida dentro del concepto de Gastos Generales.

El contratista deberá ofrecerse a contratar al personal de conducción que en el momento en que asuma la prestación realice el servicio, salvo renuncia de dicho personal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 75.2 de la LOTT, y en su caso, también al resto de personal adscrito a la concesión saliente, en los términos previstos en la legislación laboral que resulte de aplicación.

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

⁵ Se trata de conductores equivalentes necesarios para la prestación del servicio.

13. ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL

Los motores de los vehículos que realicen los servicios del nuevo contrato, **CV-214, TORREVIEJA-ALACANT**, cumplirán con la normativa que les sea de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y ruido. Así mismo se dará adecuado cumplimiento a la normativa de ámbito estatal y autonómico en relación con la generación y manejo de los residuos peligrosos que se generan (pilas y baterías usadas, aceites, combustibles, líquidos, luminarias...) y en lo que se refiere a la emisión de contaminantes atmosféricos.

1. NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE.

1. EMISIONES ATMOSFÉRICAS.

El contratista cumplirá las determinaciones de las normativas reguladoras de la calidad del aire:

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

2. ACÚSTICA.

El contratista 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).

2. NORMATIVAS RELATIVAS A LA GENERACIÓN Y MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS

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

Del mismo modo, el contratista 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.

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

A estos efectos, el 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, a fin de posibilitar la accesibilidad a personas con movilidad reducida o con cualquier otro tipo de diversidad funcional, en especial aquellas que viajen en su propia silla de ruedas

Para ello, se dispondrán los medios necesarios para el acceso al vehículo del viajero en la silla contando, en su interior, con los espacios que reglamentariamente sean exigibles para sillas de ruedas y carritos de bebé.

La flota adscrita al contrato dispondrá de autobuses con las siguientes condiciones básicas:

1. Cada uno de los vehículos adscritos al contrato deberá dotarse de las condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma de las personas con problemas de movilidad, de acuerdo con lo previsto en la citada Ley 9/2009, debiendo tener en cuenta, al menos:
 - a) Contar con cinturones de fijación de sillas de ruedas, avisos acústicos para invidentes y reserva de plazas para personas con discapacidad cercanas a los accesos al vehículo.
 - b) El piso del vehículo no podrá ser deslizante.
 - c) Habrá barras, asideros u otros elementos destinados a facilitar desde el exterior las operaciones de acceso y abandono del vehículo. Estarán fuertemente contrastados con el resto del vehículo.
 - d) Los bordes de los escalones u otros obstáculos que pueda haber deberán estar adecuadamente señalizados.
 - e) Acceso gratuito a perros-guía o de asistencia identificados de acuerdo con la normativa aplicable que acompañen a invidentes o personas con otra discapacidad.
 - f) Señalización interior de los elementos de acceso y abandono del vehículo.

- g) En el caso de proyección audiovisual durante el itinerario, ésta se proporcionará subtitulada.
 - h) Las prótesis y los dispositivos que pueda precisar un viajero con discapacidad se transportarán gratuitamente en bodega.
2. En todo caso tendrán preferencia para la ocupación de los asientos las personas que tengan dificultades de movilidad, pertenecientes a los colectivos indicados en su artículo 5, indicándose la obligación de los usuarios de atender dicha preferencia mediante el distintivo o ideograma correspondiente.
 3. No podrá existir discriminación tarifaria por razón de la movilidad de los usuarios.
 4. La información de servicios en las paradas habrá de ser accesible.

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

València, a 24 de abril del 2019

15. ANEJOS

Anejo 1: PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de Ayuda a la Explotación)

a) Introducción

A continuación, se describirán las características del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) que debe implantarse en el servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera relativo al presente contrato.

Los vehículos que presten el servicio deberán estar dotados de un equipo embarcado 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 (SITM: SAE Informativo de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad), a través de concentrador de datos propio del operador, y preparado para incorporar en el futuro las interfaces con los elementos adicionales que se especifican más adelante.

Dicho equipamiento deberá ser modular y escalable, es decir, preparado para incorporar nuevas funcionalidades mediante las adaptaciones necesarias a futuro sobre el mismo equipo, para la puesta en marcha de nuevas funcionalidades que en su momento determine la administración competente. El equipo deberá ser compacto e independiente del equipo de Monética embarcado.

Las especificaciones de este documento están 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 que deberán implementar por el contratista, estará basado en sistemas de localización geoposicionada por satélite, y comunicaciones de datos de última generación, y deberá proporcionar en tiempo real la información requerida por la Direcció General d'obres públiques, transport i mobilitat (DGOPTiM) y tendrá suficiente detalle para permitir al contratista analizar los datos del servicio para su mejor operación, tanto sea explotando la información recopilada localmente en sus propios sistemas, como consultándola en el Sistema Central de la administración que recibirá esta información.

Estas posiciones GPS -registradas cada 10"-, así como toda la información relacionada con el servicio y el ticketing, que deberán estar totalmente integrados, irán enviándose con una cadencia configurable pero que será de 30" por defecto, al SITM 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 fonética 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. Para el sistema de locución y megafonía se emplearán las lenguas cooficiales de la Comunidad Valenciana, suplementado de inglés para los mensajes más relevantes.

El SAE del contratista 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 a través de una interfaz de datos, tipo web service o similar, usando el formato de los campos que defina la Autoridad (DGOPTIM), habiendo sido elaborado a partir de los protocolos y estándares internacionales Transmodel (CEN TC278, EN12896) – SIRI (EN15531 1-5) - NetEx (CEN 16614).

El operador podrá consultar en **SITM** la información enviada de sus líneas y vehículos y deberá 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 e 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, recibirá los maestros y otra información relevante del 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 coste de las comunicaciones correrá por cuenta del contratista.

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 del Contrato. 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, con envío configurable pero que será cada 30" por defecto.
 - 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, y altavoz manos libres del conductor.
 - Con los sensores de puertas.
 - Con el sistema de megafonía interior y exterior.
 - Adicionalmente, el contratista deberá garantizar que el equipamiento embarcado soporte las siguientes integraciones a instalar en el futuro:
 - 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 GMS/2G/3G con los concentradores o sistemas propios del operador y con el SITM (a través del protocolo establecido por la DGOPTM).
- El equipo embarcado dispondrá, como mínimo, de las siguientes conexiones:
 - Interfaz Ethernet Gigabit
 - RS232/RS485
 - 2 conexiones USB
 - 8 entradas digitales optoacopladas
 - 4 salidas digitales optoacopladas
 - HDMI/VGA
- 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 futuras como las comentadas anteriormente (Videovigilancia, conteo de pasajeros, bus normalizado del autobús, sensores medioambientales).

Equipamiento en central del operador.

- Concentrador Central del operador (o solución equivalente que realice las 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 basará 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 DGOPTiM entregará al contratista, un interfaz de intercambio de datos de comunicación SAE, tipo web service o similar, antes del inicio de las prestaciones del servicio contratado.

e) Otras características que se deberán tener en cuenta:

▪ Validez de los datos.

La máquina del contratista que reciba los datos desde cada uno de los autobuses de su flota, deberá ser inalterable en los datos que recibe, y auditable por parte de la DGOPTM. Deberá registrar en qué momentos y por parte de quien se accede a la misma, creando un registro de accesos y operaciones realizadas. Si se debe proceder a cualquier borrado, este será lógico (no real) y la operación se ajustará a protocolo / procedimiento. El servidor dedicado a la recepción de datos y reemisión al SITM deberá dedicarse exclusivamente para esta función, por lo que deberá remitir en paralelo la información a los servidores del operador donde se establecerán sus aplicaciones.

▪ Pruebas de compatibilidad de sistemas

El sistema del que se dotará el operador debe ser capaz de registrarse en el SITM establecido por la DGOPTiM y no se admitirá hasta haberse comprobado de manera fehaciente que la conexión e integridad de los datos se produce de manera correcta.

La DGOPTiM elaborará un procedimiento de validación de los sistemas embarcados SAE con el objetivo de verificar que estos dispositivos cumplan con las características mínimas exigidas y los ficheros que recopilan los datos generados y enviados al SITM cumplan con los estándares definidos para poder tratarlos con las aplicaciones desarrolladas para tal fin.

- **Sistema de inspección del cumplimiento del contrato**

La DGOPTM podrá realizar inspección de los datos generados en tiempo real a bordo de los vehículos del contratista. El contratista estará obligado a posibilitar la entrega de los datos en tiempo real del aforo en cantidad y tipología de viajero.

- **Servidor de tiempo**

La DGOPTiM establecerá un servidor de tiempo para la obligatoria sincronización de tiempos de los diversos sistemas de los contratistas en el intercambio de datos y mensajes.

Todos los componentes de la solución propuesta deben sincronizar su hora por NTP contra los servidores a definir por la Generalitat Valenciana. La plataforma deberá ser compatible y coherente con los cambios de hora Verano/Invierno, de manera desatendida.

En caso de un error de red, los distintos componentes de la plataforma deberán mantener la hora con un reloj interno hasta que sea posible una nueva sincronización NTP.

- **Videovigilancia embarcada**

Actualmente no existe ningún tipo de restricción a la grabación de imágenes a bordo del autobús, incluyendo personas, siempre y cuando dicha grabación sólo sea visualizada bajo requerimiento judicial/policial. Por tanto, las cámaras no deben recoger imágenes de personas fuera del autobús, y su visualización ha de estar custodiada por el Operador y asociada a requerimiento judicial/policial.

Las grabaciones se conservarán durante un máximo de 20 días, procediéndose a su continuo sobregrabado. Si surgiera interés por alguna de las grabaciones, se deberá separar del sistema la copia de interés, convenientemente custodiada y preservada. En todo caso, para esta materia se estará a lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de los Datos de Carácter Personal, y a su desarrollo.

- **Disponibilidad de datos transferidos a la DGOPTiM**

Serán admisibles desconexiones máximas de hasta 4 horas del sistema del contratista respecto del SITM. Respecto a la desconexión de equipos individuales embarcados en los autobuses, por razones distintas a la cobertura, se admitirá una desconexión máxima de 24 horas es razonable, de tal manera que se disponga de equipos de stock en talleres para sustituir.

Anejo 2: 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 del presente contrato. Estos equipos deberán ser independientes del equipo embarcado para evitar puntos de fallo único, pero deben estar conectados e integrados para alcanzar la funcionalidad completa requerida.

b) Requisitos generales

La empresa operadora deberá dotar a todos los vehículos incluidos en el Contrato 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 del contrato, 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 Comunitat 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, que ha generado las especificaciones.
- Validación con tarjeta bancaria EMV sin contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, certificado PCI/PTS.

- 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) deberá 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 INTEROPERABLE 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.

- Gestionar el monedero Móvilis común de toda la Comunitat Valenciana y los basados en propietario de monedero.
- Superar las pruebas de certificación Móvilis:
 - Pruebas de nivel 1 (General Móvilis)
 - Pruebas de nivel 2 (específicas del operador)
 - Pruebas de comunicación con el Sistema Central Móvilis (SIGAPUNT)
- Gestionar las listas de acciones integradas Móvilis 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 Móvilis (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 Móvilis 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 del Contrato.
- Informes de viajes por parada origen, zona destino y línea.

Adicionalmente, sería conveniente que en la solución se incorporen herramientas o soluciones ya desarrolladas para el:

- Sistema de adquisición de pago bancario EMV.
- Sistema de gestión de cobros, gestión de fraude y pasarela bancaria EMV.

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.
- Capacidad de validar tarjetas bancarias EMV sin contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, Certificado PCI/PTS
- 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 validadoras externas y resto de periféricos.
- Conectividad mínima requerida de:
 - Interfaz Ethernet 10/100 Mbps
 - Puerto USB
 - 2 RS232/RS485
 - 2 entradas y salidas digitales
- Cumpliendo los requisitos de robustez especificados.

Validadora de salida con:

- Capacidad de validar las tarjetas sin contacto Móvilis
- Capacidad de validar tarjetas bancarias EMV si contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, Certificado PCI/PTS
- Capacidad para validar tarjetas TESC.
- Conexión con pupitre de conductor de Monética.
- Conectividad mínima requerida de:

- Interfaz Ethernet 10/100 Mbps
- USB de mantenimiento
- Capacidad de cambiar de modo entrada a salida en menos de 10 segundos.

Adicionalmente, es conveniente disponer de lector EMV de tarjeta bancaria, tanto en el pupitre como en el validador, para asegurar la disponibilidad de dicha funcionalidad a bordo.

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 Móvilis 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 DGOPTiM, desglosados por paradas, tipo de medios de pago, soportes y títulos utilizados y otros datos que se estimen oportunos.

Anejo 3: 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.

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.

En particular, tiene que tener previsto en el sistema y los equipos que una línea regular pueda cambiar a línea basada en transporte a la demanda, y viceversa.

Anejo 4. HORARIOS

LINEA1		ALACANT-TORREVIEJA-PILAR					
SENTIDO		PILAR		SENTIDO		ALACANT	
TODO EL AÑO		ALACANT	PILAR	PILAR	ALACANT		
LABORABLES							
1	06.45			1	07.00		
2	09.00			2	08.40		
3	12.00			3	12.00		
4	14.00			4	14.00		
5	16.00			5	16.00		
6	20.00			6	20.00		
SÁBADOS							
1	07.00			1	07.00		
2	09.00			2	09.00		
3	12.00			3	11.30		
4	14.00			4	14.00		
5	16.00			5	16.00		
6	20.00			6	20.00		
DOMINGOS Y FESTIVOS							
1	07.00			1	07.00		
2	09.00			2	09.00		
3	12.00			3	11.30		
4	14.00			4	14.00		
5	16.00			5	16.00		
6	20.00			6	20.00		

LINEA 2

TORREVIEJA-ALACANT

SENTIDO

ALACANT

SENTIDO

TORREVIEJA

TODO EL AÑO

TORREVIEJA

ALACANT

ALACANT

TORREVIEJA

LABORABLES

1	06.45	
2	08.30	
3	10.15	
4	11.15	
5	12.00	
6	13.30	
7	15.30	
8	17.15	
9	19.15	

1	10.00	
2	11.30	
3	13.00	
4	15.00	
5	17.00	
6	18.30	
7	21.00	
8		
9		

SÁBADOS

1	08.30	
2	11.30	
3	18.30	

1	10.00	
2	17.30	
3	21.00	

DOMINGOS Y FESTIVOS

1	08.30	
2	11.30	
3	18.30	

1	10.00	
2	17.30	
3	21.00	

LINEA 3

TORREVIEJA-PILAR

SENTIDO

PILAR

SENTIDO

TORREVIEJA

TODO EL AÑO

TORREVIEJA

PILAR

PILAR

TORREVIEJA

L-V

1	07.50	
2	10.00	
3	12.45	
4	17.15	
5	18.30	
6	20.30	


1	10.00	
2	14.45	
3	16.45	
4	18.30	
5	19.30	
6	22.00	

LINEA 4 S. FULGENCIO-GUARDAMAR-AERO.		SENTIDO SAN FULGENCIO		SENTIDO AEROPUERTO	
INVERNO		SAN FULGENCIO		AEROPUERTO	
LABORABLES					
1	07.30	1	10:00	1	
2	12:00	2	13:00	2	
3		3	16:30	3	
4		4	20.30	4	
SÁBADOS					
1	07.30	1	10:00	1	
2	12:00	2	13:00	2	
3		3	16:30	3	
4		4		4	
DOMINGOS Y FESTIVOS					
1	07.30	1	10:00	1	
2	12:00	2	13:00	2	
3		3	16:30	3	
4		4		4	

LINEA 4 S. FULGENCIO-GUARDAMAR-AERO.		SENTIDO AEROPUERTO		SENTIDO SAN FULGENCIO	
VERANO		SAN FULGENCIO		AEROPUERTO	
LABORABLES					
1	07.30	1	08.30	1	
2	11.00	2	12.30	2	
3	14.30	3	16.30	3	
4		4	20.30	4	
SÁBADOS					
1	07.30	1	08.30	1	
2	11.00	2	12.30	2	
3	14.30	3	16.30	3	
4		4	20.30	4	
DOMINGOS Y FESTIVOS					
1	07.30	1	08.30	1	
2	11.00	2	12.30	2	
3	14.30	3	16.30	3	
4		4	20.30	4	

LINEA 5A ELX-TORREVIEJA (por Rojas)			
SENTIDO TORREVIEJA		SENTIDO ELX	
TODO EL AÑO		ELX TORREVIEJA	
DE LUNES A VIERNES			
1	8.30	1	07.00
2	14.00	2	12.00
3	20.30	3	19.00
SÁBADOS			
1	07.00	1	07.00
2	15.30	2	15.30

LINEA 5B ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)		SENTIDO TORREVIEJA		SENTIDO ELX	
INVERNO		ELX TORREVIEJA		TORREVIEJA ELX	
LABORABLES					
1	07.00	1	06.45	1	
2	12:30	2	13:00	2	
3	17:30	3	18:00	3	
SÁBADOS					
1	07.00	1	07.00	1	
2	15.30	2	15.30	2	

 Paso por Las Dayas y S. Felipe Neri.

LINEA 5B ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)		SENTIDO TORREVIEJA		SENTIDO ELX	
VERANO		ELX TORREVIEJA		TORREVIEJA ELX	
LABORABLES					
1	7:00	1	06.45	1	
2	12:30	2	13:00	2	
3	17:30	3	18:00	3	
SÁBADOS					
1	07.00	1	07.00	1	
2	15.30	2	15.30	2	
DOMINGOS Y FESTIVOS					
1	09.00	1	15.30	1	
2	12.00	2	20.30	2	

LINEA 5C		ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA	
SENTIDO	TORREVIEJA	SENTIDO	ELX
INVERNO	ELX	TORREVIEJA	ELX
	TORREVIEJA	TORREVIEJA	TORREVIEJA
LABORABLES			
1	9:30	1	9:00
2	11:00	2	10:45
3	15:30	3	14:30
4	19:00	4	
SÁBADOS			
1	9:00	1	9:00
2	14:30	2	14:30
3		3	
4		4	
DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	9:00	1	9:00
2	14:30	2	14:30
3	19:00	3	

LINEA 5C		ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA	
SENTIDO	TORREVIEJA	SENTIDO	ELX
VERANO	ELX	TORREVIEJA	ELX
	TORREVIEJA	TORREVIEJA	TORREVIEJA
LABORABLES			
1	9:30	1	9:00
2	11:00	2	10:45
3	15:30	3	14:30
4	19:00	4	
SÁBADOS			
1	9:30	1	9:00
2	11:00	2	10:45
3	14:30	3	14:30
4	19:00	4	
DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	9:00	1	9:00
2	14:30	2	14:30
3	19:00	3	

LINEA 6		HURCHILLO-HOSPITAL-PILAR H.	
SENTIDO	PILAR H.	SENTIDO	HURCHILLO
TODO EL AÑO	HURCHILLO	PILAR H.	HURCHILLO
	PILAR H.	PILAR H.	HURCHILLO
DE LUNES A SÁBADO			
1	8:30	1	13:30

LINEA 7		TORREVIEJA-UA-SANT VICENT	
SENTIDO	SANT VICENT	SENTIDO	TORREVIEJA
LECTIVOS	TORREVIEJA	SANT VICENT	TORREVIEJA
	SANT VICENT	SANT VICENT	TORREVIEJA
LUNES A VIERNES			
1	06.30	1	12.30
2	07.30	2	13.15
3	13.30	3	14.30
4	14.30	4	15.30
5		5	18.30
6		6	20.30
7		7	21.30

LINEA 7		TORREVIEJA-UA-SANT VICENT	
SENTIDO	SANT VICENT	SENTIDO	TORREVIEJA
VERANO	TORREVIEJA	SANT VICENT	TORREVIEJA
	SANT VICENT	SANT VICENT	TORREVIEJA
LUNES A SÁBADO			
1	15.00	1	09.00
2	19.00	2	10.00

LINEA 8 PILAR DE LA HORADADA-HOSPITAL-GUARDAMAR

SENTIDO

GUARDAMAR

SENTIDO

PILAR DE LA HORADADA

TODO EL AÑO

PILAR DE LA HORADADA

HOSPITAL TORREVIEJA

GUARDAMAR

GUARDAMAR

HOSPITAL TORREVIEJA

PILAR DE LA HORADADA

DE LUNES A VIERNES

1	07.30	08.00	08.30
2	9:00	9:30	10:00
3	11:00	11:30	12:00
4	13:00	13:30	14:00
5	15:00	15:30	16:00
6	17:30	18:00	18:30

1	07.30	08.00	08.30
2	9:00	9:30	10:00
3	11:00	11:30	12:00
4	13:00	13:30	14:00
5	15:00	15:30	16:00
6	17:30	18:00	18:30

SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS

1	07.30	08.00	08.30
2	9:00	9:30	10:00
3	13:00	13:30	14:00
4	16:30	17:00	17:30

1	07.30	08.00	08.30
2	9:00	9:30	10:00
4	13:00	13:30	14:00
6	16:30	17:00	17:30

Anejo 5. PARADAS

LÍNEA 1 ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses de Alacant	Alacant
	2	El Altet	Elx
	3	Estación de Autobuses de Santa Pola	Santa Pola
	4	La Marina	Elx
	5	Camping / Urb. La Marina	Elx
	6	Cruce de San Fulgencio	Guardamar
	7	Guardamar del Segura	Guardamar
	8	Urb. La Rosa	Guardamar
	9	Pinomar	Guardamar
	10	La Mata-Torrelamata	Torrevieja
	11	Depósito del agua	Torrevieja
	12	Estación de Autobuses de Torrevieja	Torrevieja
	13	Los Amigos	Torrevieja
	14	La Veleta	Torrevieja
	15	Rocío del Mar	Torrevieja
	16	Playa Flamenca	Orihuela
	17	Caboroig	Orihuela
	18	Montepiedra	Orihuela
	19	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	20	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	21	La Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	22	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
Vuelta	1	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
	2	La Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	3	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	4	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	5	Montepiedra	Orihuela
	6	Caboroig	Orihuela
	7	Playa Flamenca	Orihuela
	8	Rocío del Mar	Torrevieja
	9	La Veleta	Torrevieja
	10	Los Amigos	Torrevieja
	11	Estación de autobuses	Torrevieja
	12	Depósito del agua	Torrevieja
	13	La Mata-Torrelamata	Torrevieja
	14	Pinomar	Guardamar
	15	Urb. La Rosa	Guardamar
	16	Guardamar del Segura	Guardamar
	17	San Fulgencio cruce	Guardamar
	18	Camping La Marina	Elx
	19	La Marina	Elx
	20	Estación de autobuses	Santa Pola
	21	El Altet	Elx
	22	Estación de autobuses	Alacant

LÍNEA 2 TORREVIEJA-ALACANT (directo)			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses de Torrevieja	Torrevieja
	2	Guardamar del Segura	Guardamar
	3	Estación de Autobuses de Alacant	Alacant
Vuelta	1	Estación de Autobuses de Alacant	Alacant
	2	Guardamar del Segura	Guardamar
	3	Estación de Autobuses de Torrevieja	Torrevieja


LÍNEA 3 TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses	Torrevieja
	2	La Cibeles	Torrevieja
	3	Los Amigos	Torrevieja
	4	La Veleta	Torrevieja
	5	Rocio del Mar	Torrevieja
	6	Playa Flamenca	Orihuela
	7	CC.La Zenia	Orihuela
	8	Cabo Roig	Orihuela
	9	Montepiedra	Orihuela
	10	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	11	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	12	Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	13	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
Vuelta	1	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
	2	Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	3	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	4	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	5	Montepiedra	Orihuela
	6	Cabo Roig	Orihuela
	7	CC.La Zenia	Orihuela
	8	Playa Flamenca	Orihuela
	9	Rocio del Mar	Torrevieja
	10	La Veleta	Torrevieja
	11	Los Amigos	Torrevieja
	12	La Cibeles	Torrevieja
	13	Estación de Autobuses	Torrevieja

LÍNEA 4 SAN FULGENCIO-GUARDAMAR-AEROPUERTO			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	San Fulgencio	San Fulgencio
	2	Rojales	Rojales
	3	Ciudad Quesada	Rojales
	4	Guardamar del Segura	Guardamar
	5	Urbanización La Marina	Elx
	6	La Marina	Elx
	7	Aeropuerto de Alacant-Elx	Elx
Vuelta	1	Aeropuerto de Alacant-Elx	Elx
	2	La Marina	Elx
	3	Urbanización La Marina	Elx
	4	Guardamar del Segura	Guardamar
	5	Ciudad Quesada	Rojales
	6	Rojales	Rojales
	7	San Fulgencio	San Fulgencio

LÍNEA 5A ELX-TORREVIEJA (por Rojales)			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses de Elx	Elx
	2	San Fulgencio	San Fulgencio
	3	Rojales	Rojales
	4	Benijófar	Benijófar
	5	Ciudad Quesada	Rojales
	6	Estación de Autobuses de Torre vieja	Torre vieja
Vuelta	1	Estación de Autobuses de Torre vieja	Torre vieja
	2	Ciudad Quesada	Rojales
	3	Benijófar	Benijófar
	4	Rojales	Rojales
	5	San Fulgencio	San Fulgencio
	6	Estación de Autobuses de Elx	Elx

LÍNEA 5b ELX-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses	Elx
	2	Estación AVE Elx	Elx
	3	Crevillent	Crevillent
	4	Crevillent - El Rocío	Crevillent
	5	Crevillent - EL Realengo	Crevillent
	6	Crevillent - Camping Marjal	Crevillent
	7	San Felipe Neri	Catral
	8	Catral	Catral
	9	Dolores	Dolores
	10	Daya Nueva	Daya Nueva
	11	Daya Vieja	Daya Vieja
	12	San Fulgencio	San Fulgencio
	13	Guardamar del Segura	Guardamar
	14	Urb. La Rosa	Guardamar
	15	Pinomar	Guardamar
	16	La Mata-Torrelamata	Torre vieja
	17	Depósito del agua	Torre vieja
	18	Estación de Autobuses de Torre vieja	Torre vieja
Vuelta	1	Estación de Autobuses de Torre vieja	Torre vieja
	2	Depósito del agua	Torre vieja
	3	La Mata-Torrelamata	Torre vieja
	4	Pinomar	Guardamar
	5	Urb. La Rosa	Guardamar
	6	Guardamar del Segura	Guardamar
	7	San Fulgencio	San Fulgencio
	8	Daya Vieja	Daya Vieja
	9	Daya Nueva	Daya Nueva
	10	Dolores	Dolores
	11	Catral	Catral
	12	San Felipe Neri	Catral
	13	Crevillent - Camping Marjal	Crevillent
	14	Crevillent - EL Realengo	Crevillent
	15	Crevillent - El Rocío	Crevillent
	16	Fontenay - Crevillent centro	Crevillent
	17	Estación AVE Elx-Crevillent	Matola Elx
	18	Estación de Autobuses de Elx	Elx

 Solo en expediciones programadas

LÍNEA 5C ELX-TORREVIEJA (directo)

Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
IDA	1	Estación de autobuses	Elx
	2	Guardamar del Segura	Guardamar
	3	Estación de autobuses	Torreveija
VUELTA	1	Estación de autobuses	Torreveija
	2	Guardamar del Segura	Guardamar
	3	Estación de autobuses	Elx

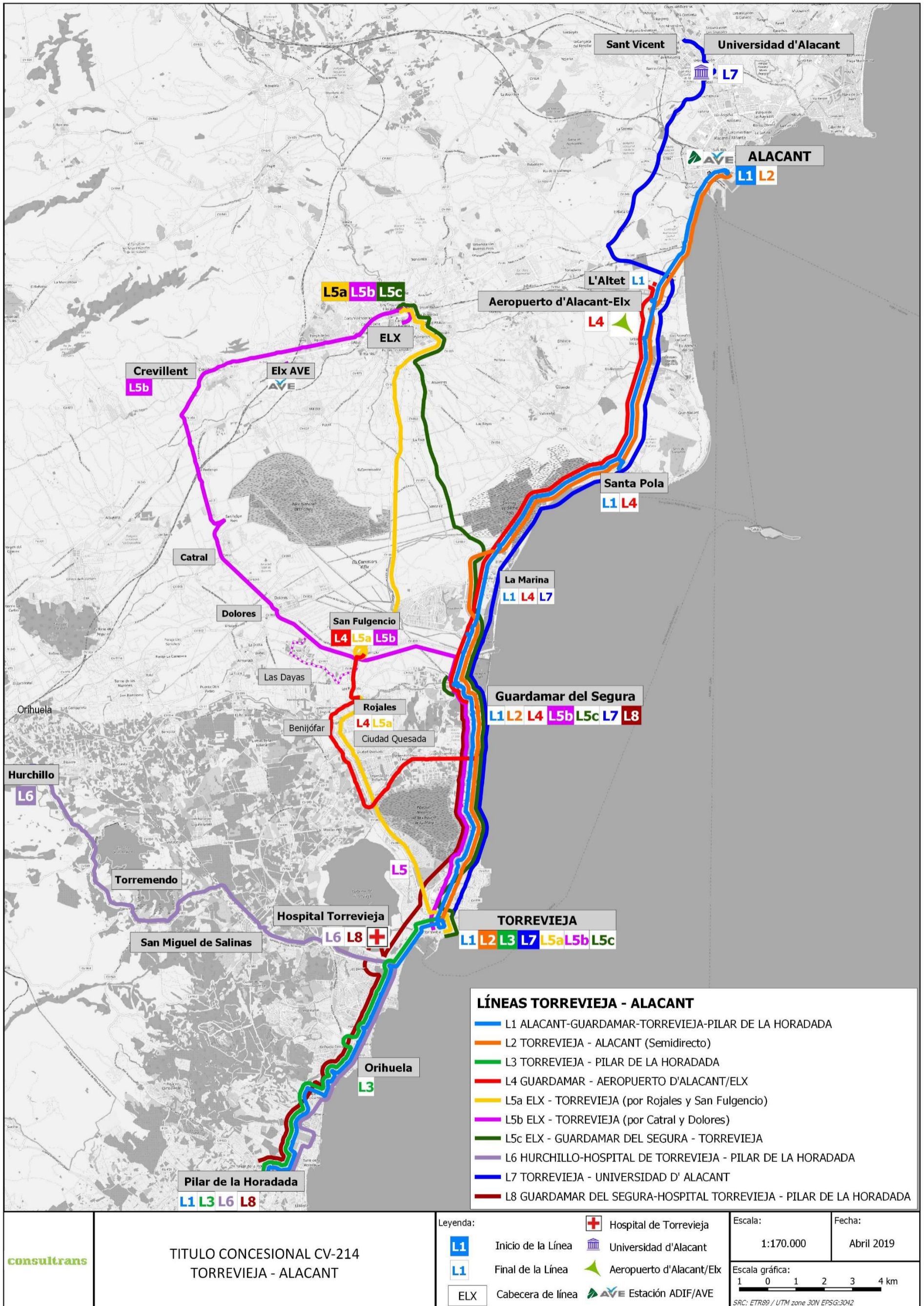
LÍNEA 6 HURCHILLO-TORREMENDO-HOSPITAL-PILAR DE LA HORADADA

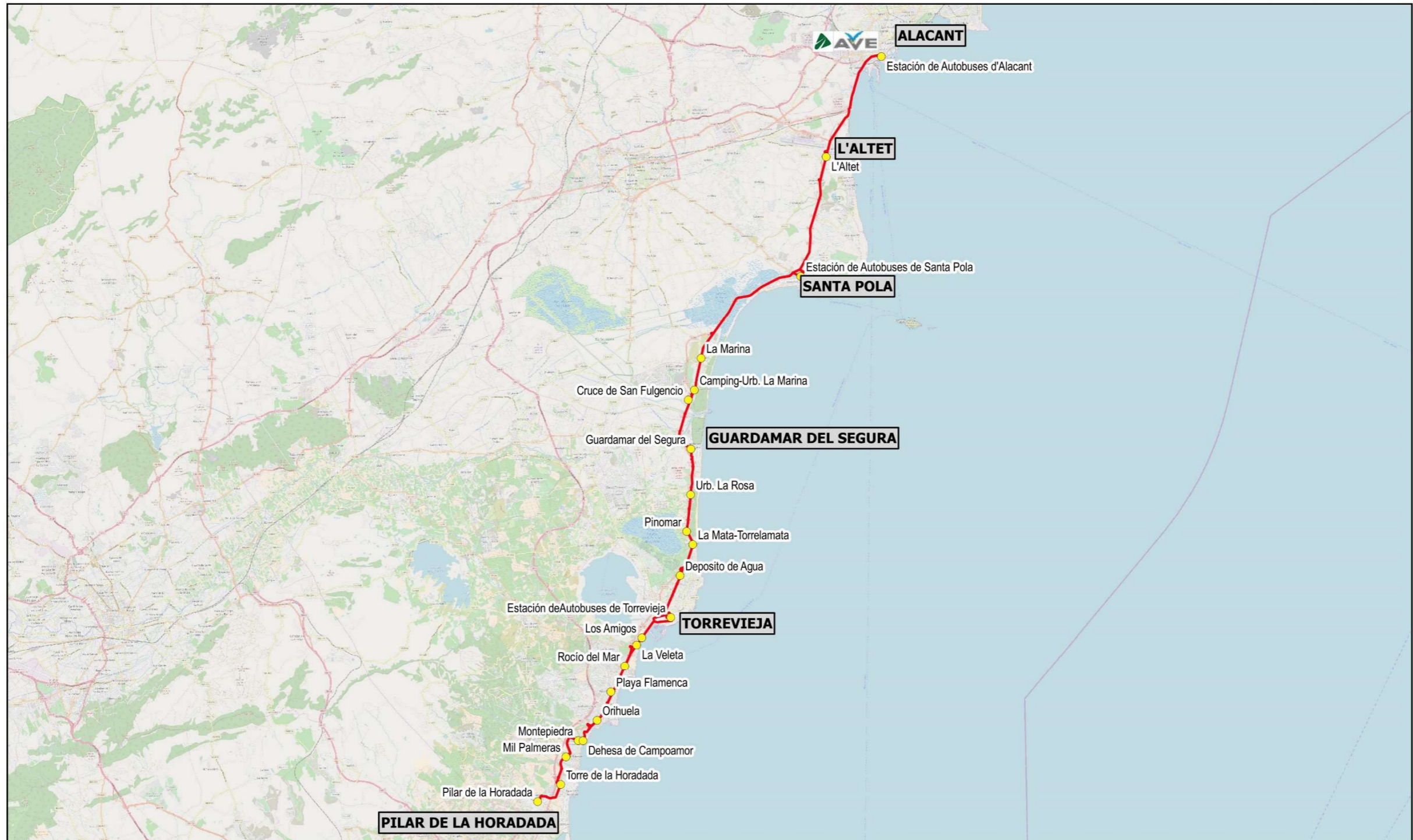
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
IDA	1	Hurchillo	Orihuela
	2	Torremendo	Orihuela
	3	San Miguel de Salinas	San Miguel de Salinas
	4	Hospital de Torreveija	Torreveija
	5	Playa Flamenca	Orihuela
	6	La Zenia	Orihuela
	7	Cabo Roig	Orihuela
	8	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	9	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	10	Pueblo Latino	Pilar de la Horadada
	11	La Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	12	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
VUELTA	1	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
	2	La Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	3	Pueblo Latino	Pilar de la Horadada
	4	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	5	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	6	Cabo Roig	Orihuela
	7	La Zenia	Orihuela
	8	Playa Flamenca	Orihuela
	9	Hospital de Torreveija	Torreveija
	10	San Miguel de Salinas	San Miguel de Salinas
	11	Torremendo	Orihuela
	12	Hurchillo	Orihuela

LÍNEA 7 TORREVIEJA - UNIVERSIDAD D'ALACANT			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Estación de Autobuses de Torrevieja	Torrevieja
	2	Depósito del agua	Torrevieja
	3	La Mata-Torrelamata	Torrevieja
	4	Guardamar del Segura - Rte. Chino	Guardamar
	5	Guardamar del Segura	Guardamar
	6	La Marina	Elx
	7	Universidad de Alicante	Sant Vicent
	8	Sant Vicent del Raspeig	Sant Vicent
Vuelta	1	Sant Vicent del Raspeig	Sant Vicent
	2	Universidad de Alicante	Sant Vicent
	3	La Marina	Elx
	4	Guardamar del Segura	Guardamar
	5	Guardamar del Segura - Rte. Chino	Guardamar
	6	La Mata-Torrelamata	Torrevieja
	7	Depósito del agua	Torrevieja
	8	Estación de Autobuses de Torrevieja	Torrevieja

LÍNEA 8 GUARDAMAR-HOSPITAL-PILAR H.			
Sentido	Nº Orden	Parada Física	Municipio
Ida	1	Guardamar del Segura	Guardamar
	2	Urb. La Rosa	Guardamar
	3	Pinomar	Guardamar
	4	Hospital Torrevieja	Torrevieja
	5	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	6	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	7	Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	8	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
Vuelta	1	Pilar de la Horadada	Pilar de la Horadada
	2	Torre de la Horadada	Pilar de la Horadada
	3	Mil Palmeras	Pilar de la Horadada
	4	Dehesa de Campoamor	Orihuela
	5	Hospital de Torrevieja	Torrevieja
	6	Pinomar	Guardamar
	7	Urb. La Rosa	Guardamar
	8	Guardamar del Segura	Guardamar

Anejo 6. PLANOS




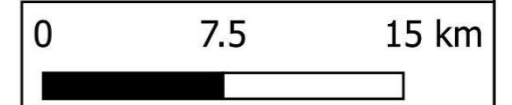


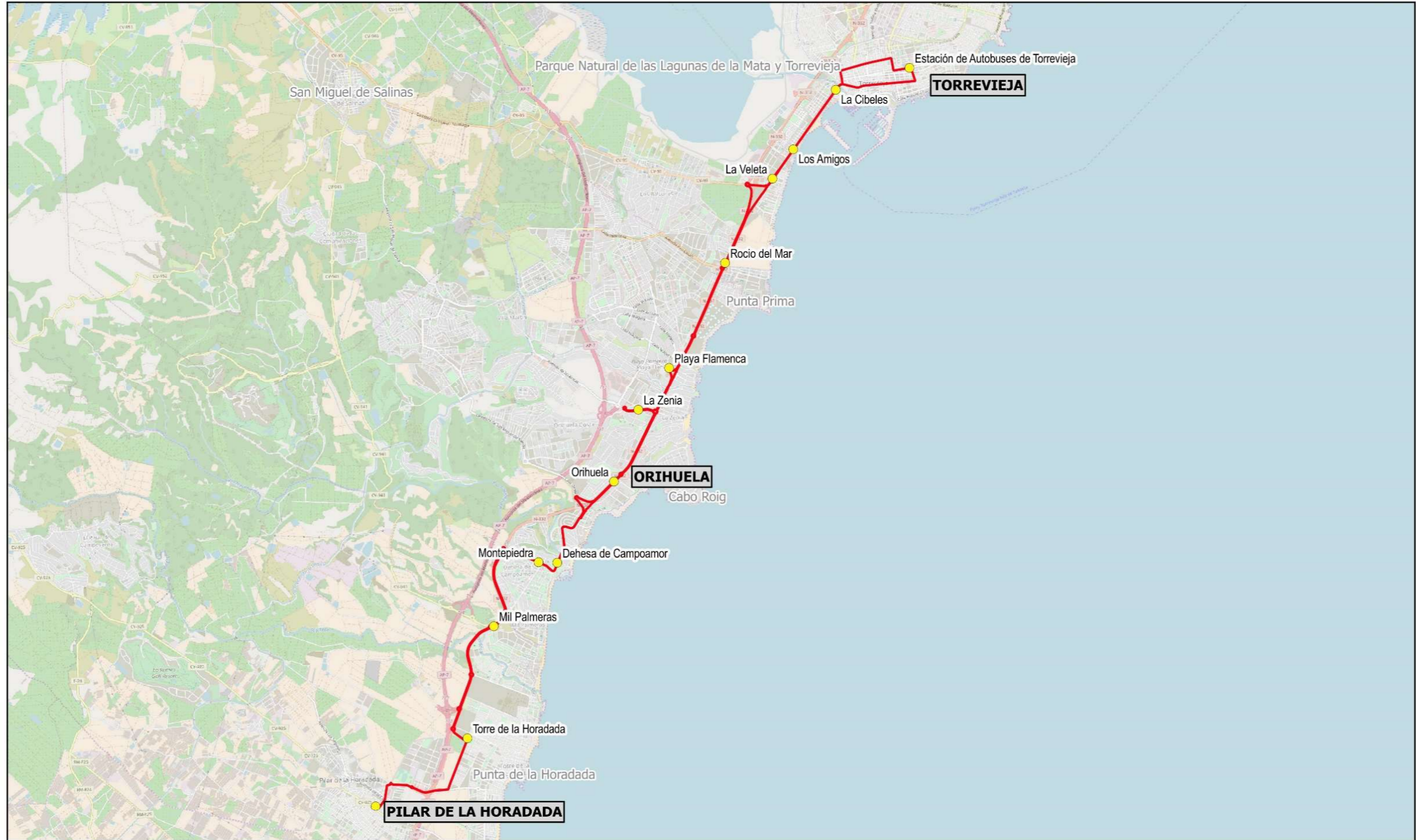
Línea 1. ALACANT - GUARDAMAR - TORREVIEJA - PILAR DE LA HORADADA

— Línea 1. Estación d'Alacant - Guardamar del Segura - Torrevieja (Estación) - Pilar de la Horadada

● Paradas

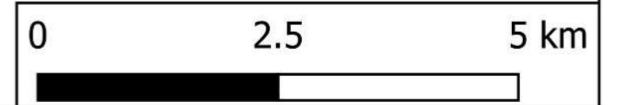
 Estación ADIF/AVE

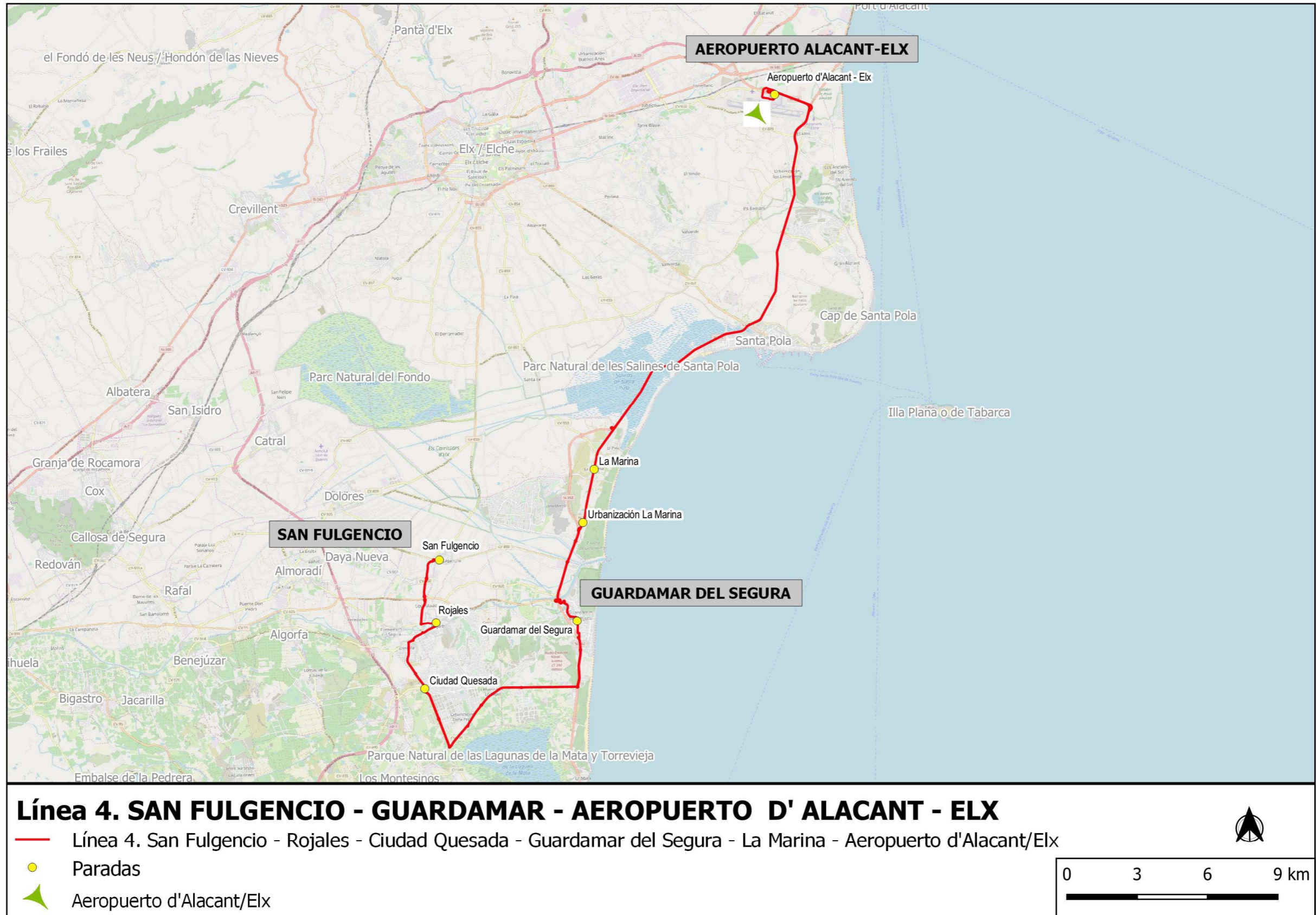


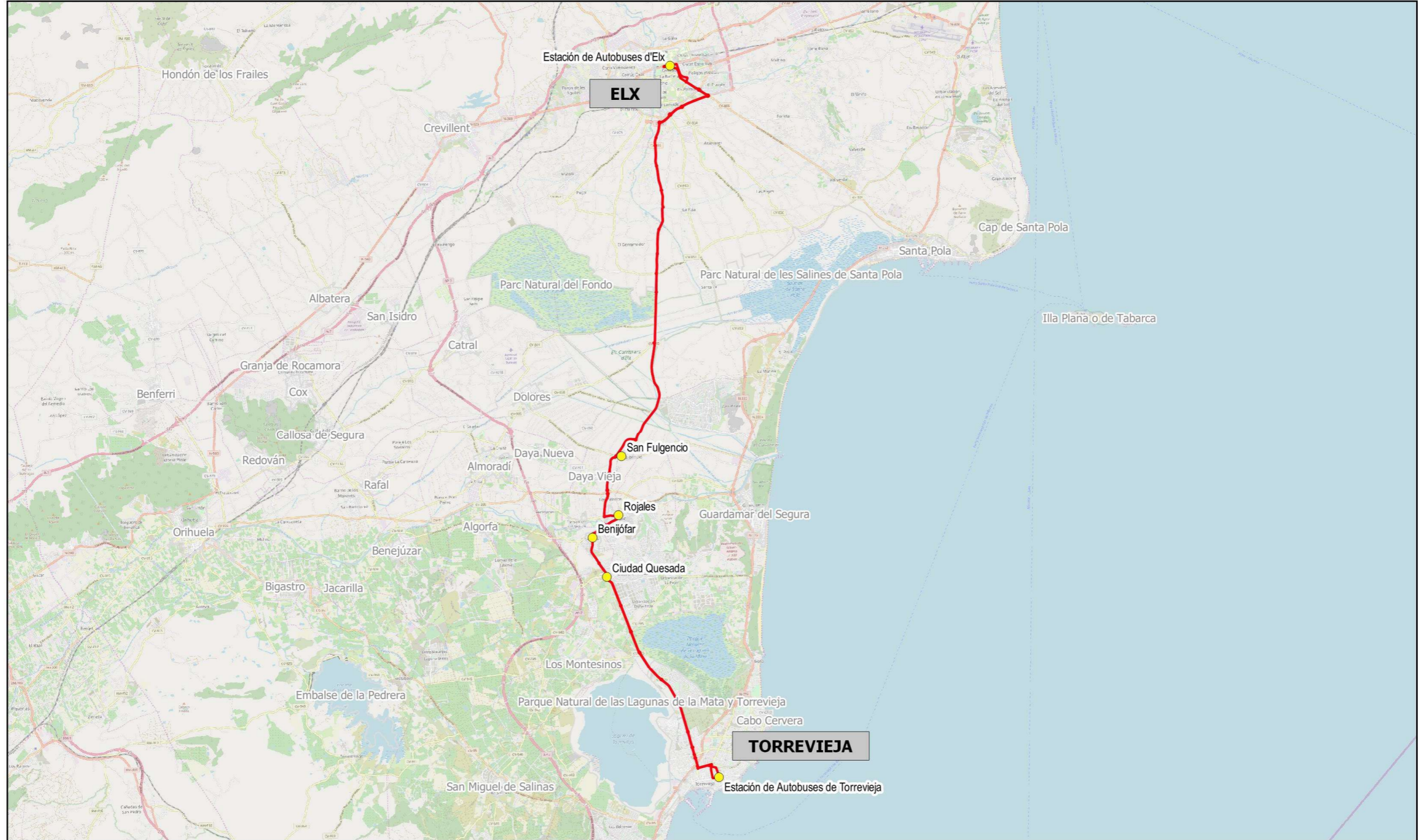


Línea 3. TORREVIEJA - PILAR DE LA HORADADA

- Línea 3. Torrevieja (Estación) - Rocío del Mar - Orihuela - Dehesa de Campoamor - Pilar de la Horadada
- Paradas



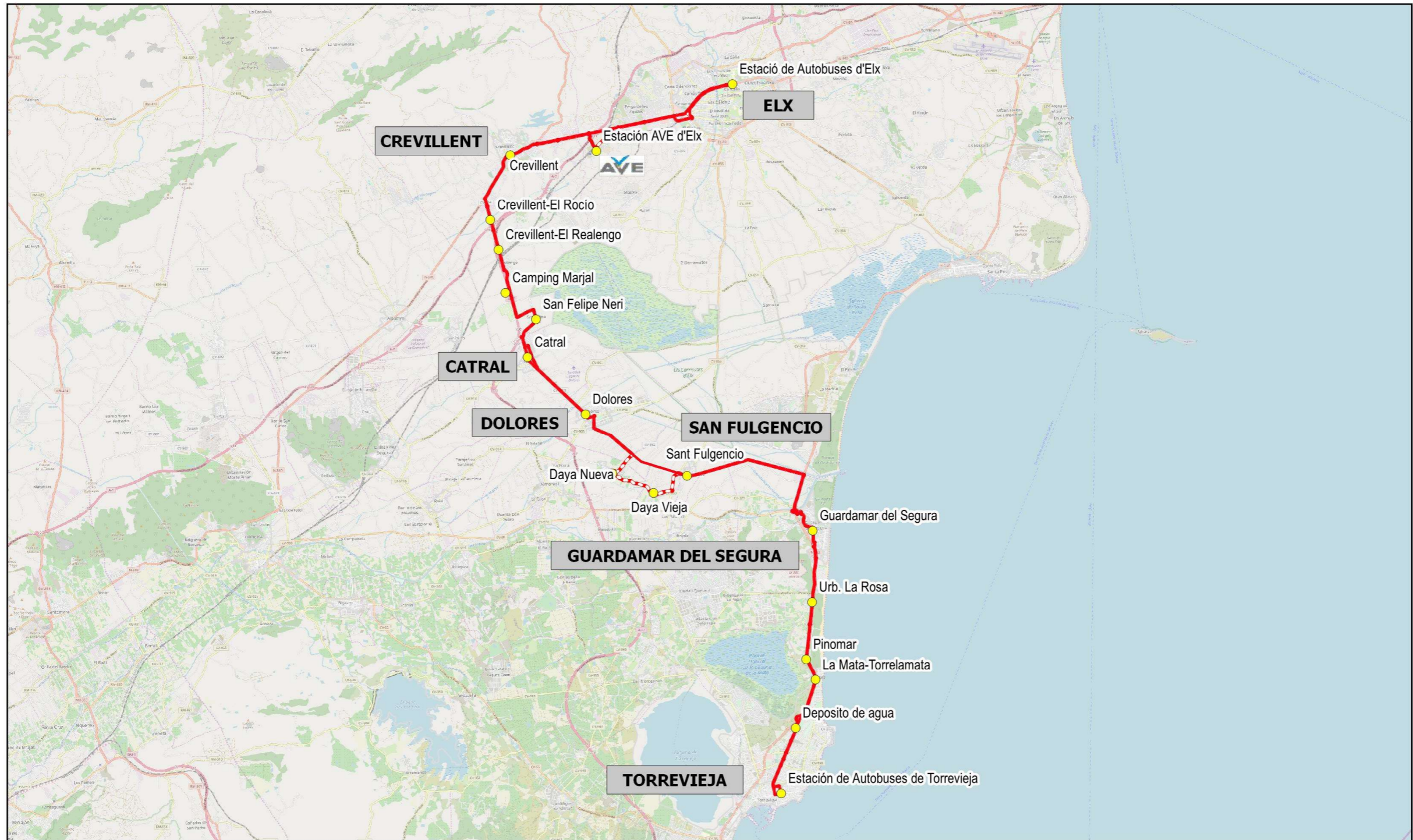




Línea 5a. ELX - TORREVIEJA

- Línea 5a. Elx - San Fulgencio - Rojales - Benijófar - Ciudad Quesada - Torreveija (Estación)
- Paradas



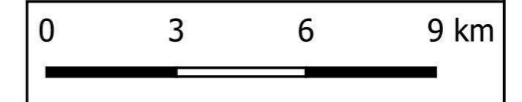


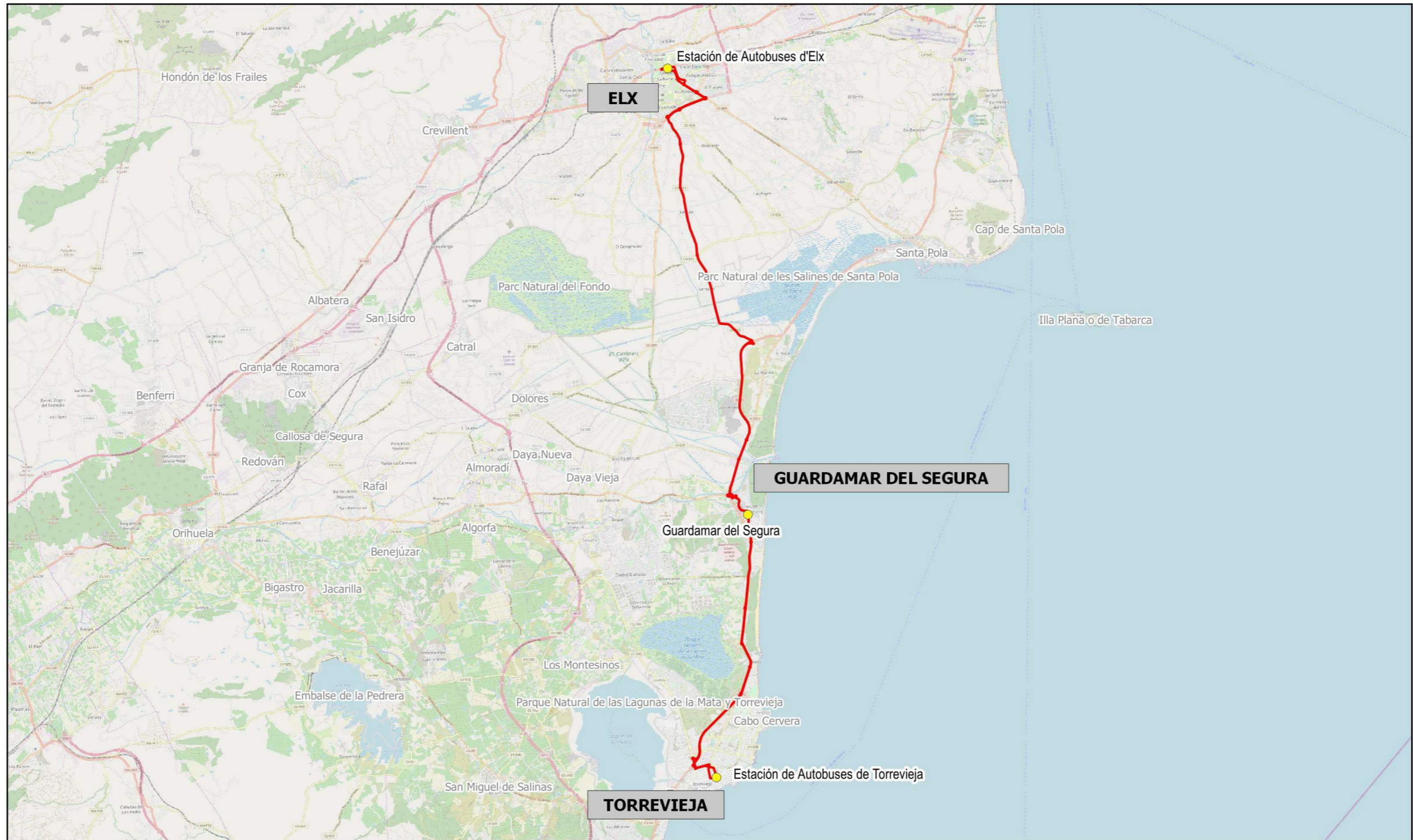
Línea 5b. ELX - TORREVIEJA

— Línea 5b. Elx - Elx AVE - Crevillent - Guardamar del Segura - La Mata-Torrelamata - Torrevieja (Estación)

● Paradas

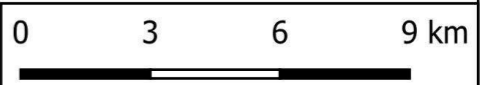
 Estación AVE Elx-Crevillent

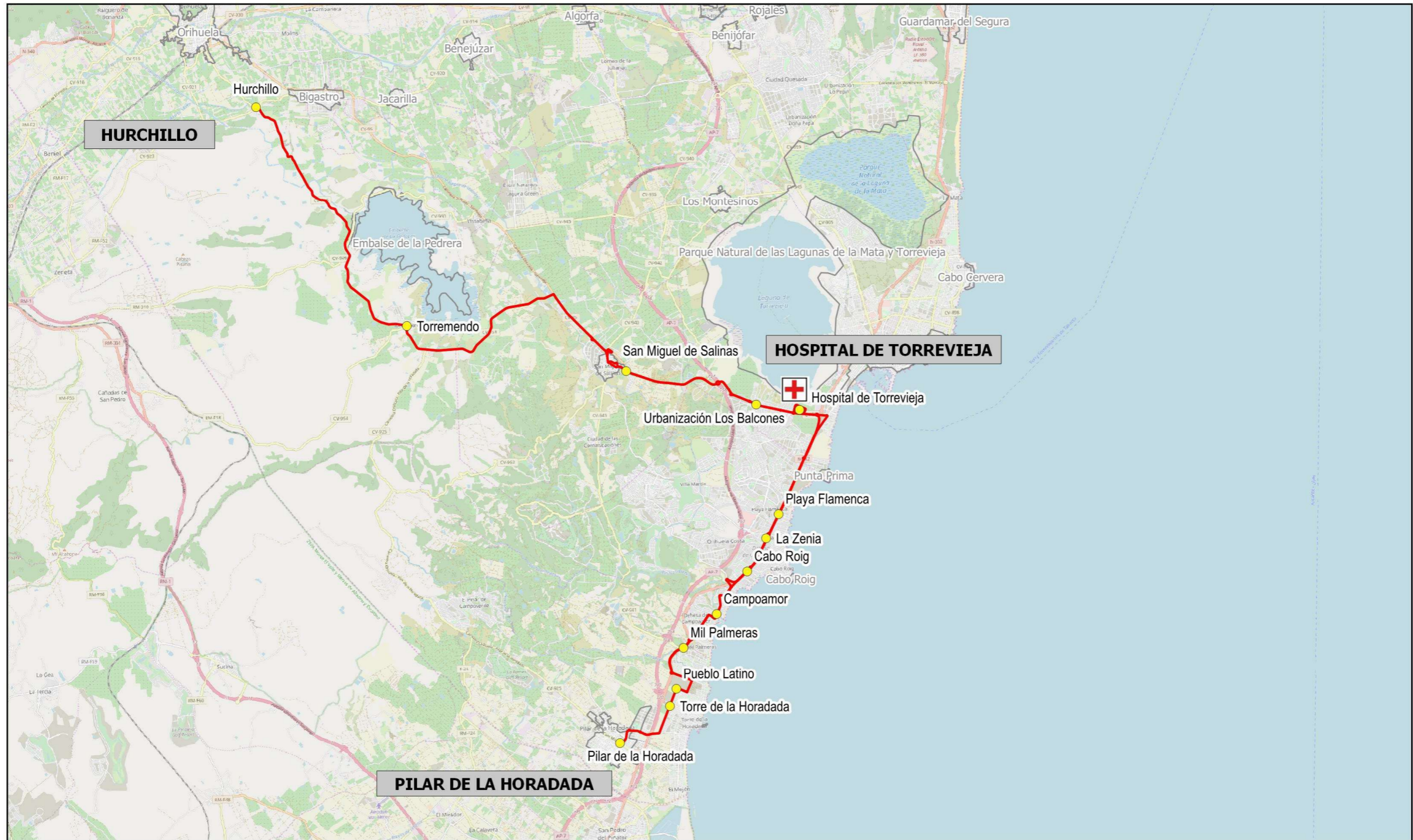




Línea 5c. ELX - GUARDAMAR DEL SEGURA - TORREVIEJA

- Línea 5c. Elx - Guardamar del Segura - Torreveija
- Paradas



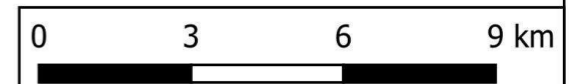


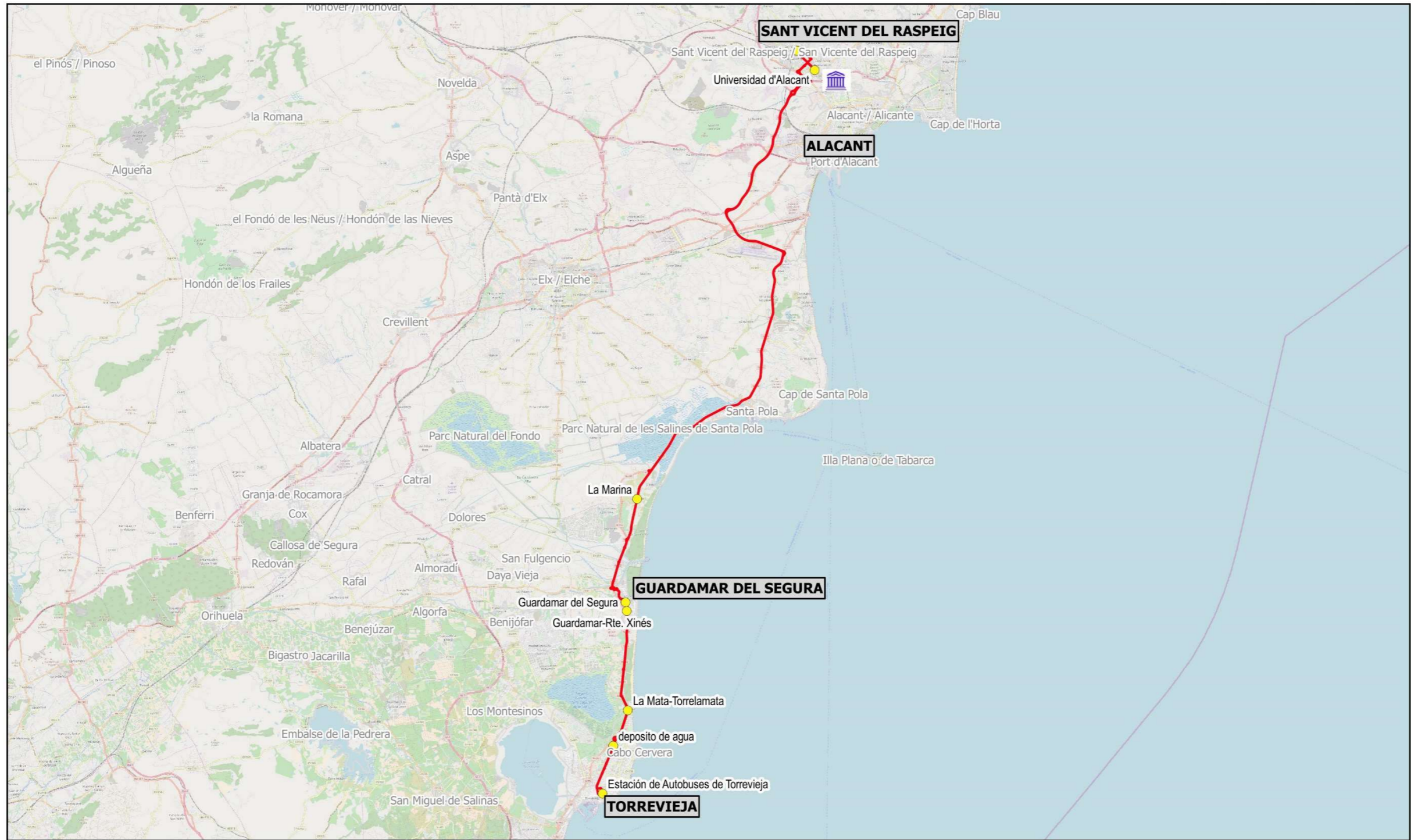
Línea 6. HURCHILLO - HOSPITAL DE TORREVIEJA - PILAR DE LA HORADADA

— Línea 6. Hurchillo-Torremendo-San Miguel de Salinas-Hospital de Torrevieja-Pilar de la Horadada

● Paradas

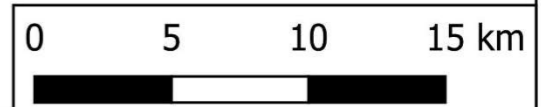
⊕ Hospital de Torrevieja

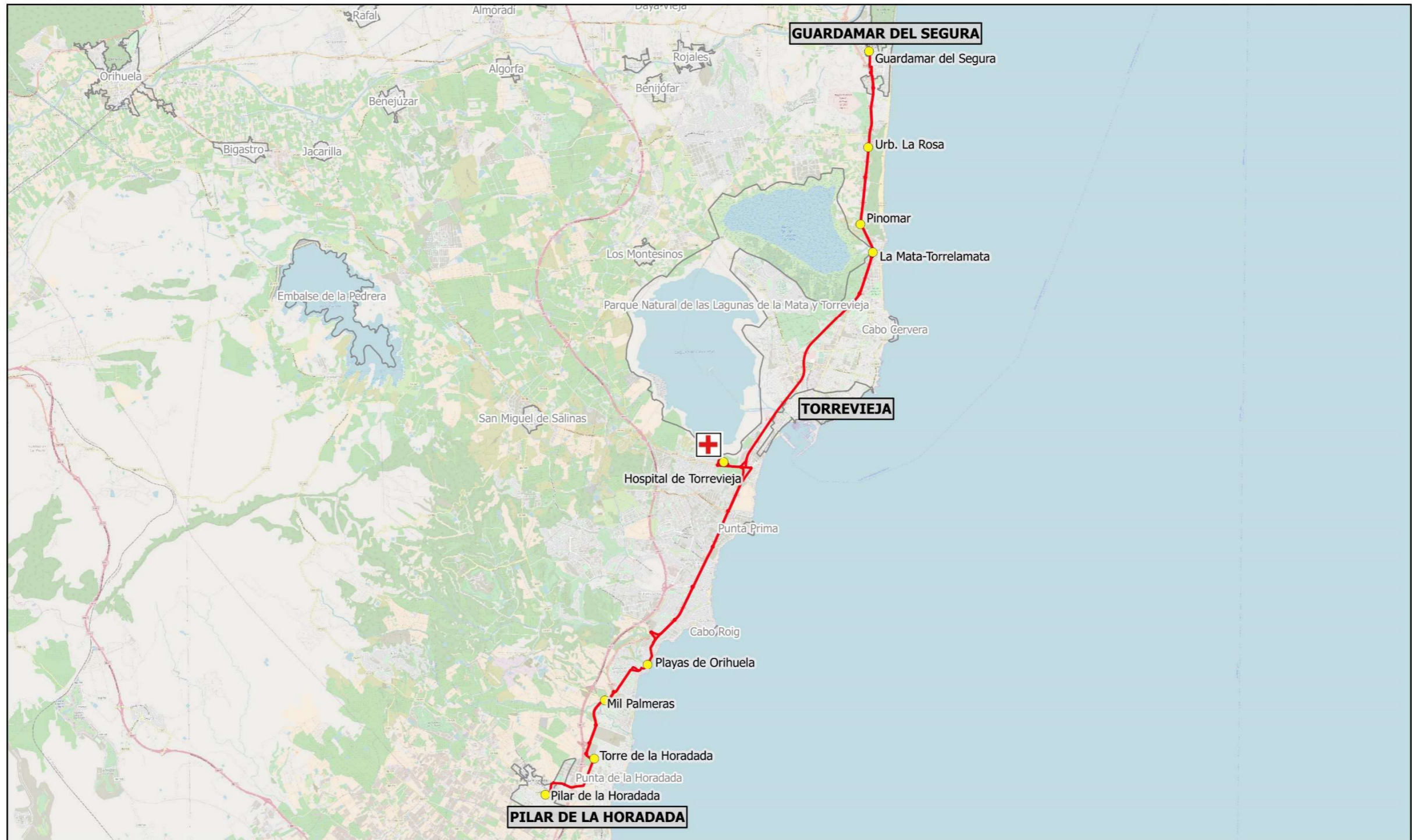




Línea 7. TORREVIEJA - UNIVERSIDAD D'ALACANT

- Línea 7. Torre Vieja (Estación) - La Mata-Torrelamata - Guardamar - La Marina - Universidad d'Alacant - Sant Vicent
- Paradas
- Universidad d'Alacant





Línea 8. GUARDAMAR DEL SEGURA - HOSPITAL TORREVIEJA - PILAR DE LA HORADADA

- Línea 8. Guardamar - La Mata-Torrelamata - Hospital de Torrevieja - Campoamor - Pilar de la Horadada
- Paradas
- + Hospital de Torrevieja



FULL DE CONTROL DE FIRMES DEL PROJECTE

HOJA DE CONTROL DE FIRMAS DEL PROYECTO

Codi expedient / <i>Cód. expediente:</i>	Codi intern DG / <i>Cód. interno D.G.:</i>	Títol del projecte / Título del proyecto:
--	--	--

<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">1</div>	<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">6</div>
<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">2</div>	<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">7</div>
<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">3</div>	<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">8</div>
<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">4</div>	<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">9</div>
<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">5</div>	<div style="background-color: #cccccc; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px;">10</div>