

**CONTRATO ADMINISTRATIVO PARA EL SERVICIO DENOMINADO  
“SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL,  
COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA  
LUCÍA DE TIRAJANA”**

De una parte, **D. MIGUEL ÁNGEL PÉREZ DEL PINO**, Vicepresidente Primero de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, AUTGC en adelante, con facultad para suscribir el presente contrato de conformidad con el Acuerdo de la sesión ordinaria de la Junta de Gobierno de fecha 4 de noviembre de 2021, publicado en el BOP nº 23 de fecha 23 de febrero de 2022, y actuando como fedatario de este acto la Oficial Mayor del Cabildo de Gran Canaria por delegación de la Secretaria de la Junta de Gobierno mediante Resolución nº 90/2021, de 1 de diciembre.

De otra parte **D. ISAAC ÁLVAREZ MENÉNDEZ** con N.I.F. **09432455V**, en calidad de apoderado solidario, en representación de la empresa **GUAGUAS GUMIDAFE, S.L.U.** con NIF **B35016583**, con correo electrónico habilitado a efectos de notificaciones “ialvarez@alsa.es”, en adelante el contratista.

Reconociéndose ambas partes respectivamente competencia y capacidad legal suficientes, suscriben el presente contrato administrativo de “**SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA**”, cuyos antecedentes administrativos y cláusulas son las siguientes

**ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS**



**Primero.** - Mediante acuerdo de la Junta de Gobierno de la AUTGC en sesión ordinaria celebrada el 4 de noviembre de 2021, se aprueba el expediente de contratación denominado “Servicio público de transporte regular de uso general, colectivo y urbano de viajeros en el municipio de Santa Lucía de Tirajana” mediante el procedimiento abierto.

**Segundo.-** Mediante Resolución nº 2022-0005 de fecha 31 de enero, se adjudica el presente contrato a la empresa GUAGUAS GUMIDAFE, S.L., procediéndose a la notificación de dicha resolución a los licitadores, y a su publicación en el perfil del contratante, y contra la que cabe la interposición de recursos en la forma y plazos que se disponen en la cláusula 3 del PCAP.

Una vez transcurrido el plazo para la interposición de recurso especial contra el acuerdo de adjudicación sin que conste la interposición de alguno, y conviniendo a ambas partes, en calidad de adjudicador y adjudicatario, el presente contrato de servicios, lo formalizan en este documento administrativo, con arreglo a las siguientes

## CLÁUSULAS

**Primera.-** El adjudicatario **GUAGUAS GUMIDAFE, S.L.U.**, se compromete a la realización del servicio denominado “SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA”, con arreglo al pliego de cláusulas administrativas particulares y al pliego de prescripciones técnicas, que figuran en el expediente, documentos contractuales que acepta



incondicionalmente y sin reserva alguna y de lo que deja constancia firmando en este acto su conformidad en él.

**Segunda.** - El precio del contrato asciende a la cantidad de **QUINIENTOS SESENTA MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON TRES CÉNTIMOS (560.885,03 €)**, que corresponde a la aportación pública al sostenimiento del equilibrio económico (subvención al déficit), en las condiciones que figuran en su oferta y las que se detallan en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.

El pago del precio se realizará mediante un pago único anual o mediante pagos trimestrales o mensuales. (Cláusula 23 del PCAP)

**Tercera.** - El plazo de ejecución del contrato es de **OCHO (8) AÑOS** contados a partir de la fecha de inicio del servicio. Dicho plazo podrá prorrogarse por plazo no superior a dos años, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 82.2 de la LCSP en relación con el artículo 85 de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El adjudicatario dispondrá de un mes para iniciar la prestación del servicio, debiendo en ese momento inicial tener afectos al contrato los medios a adscribir. En todo caso, se firmará el correspondiente Acta de inicio del servicio.

**Cuarta.-** El adjudicatario presta su conformidad al Pliego de Prescripciones Técnicas y al Pliego de Cláusulas Administrativas, **que se anexan**, como parte integrante del mismo, firmándolos en este acto y se somete, para cuando no se encuentre en él establecido a los preceptos de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, a la Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014, sobre Contratación Pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE, al Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del



Sector Público, y al Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Asimismo, el presente contrato se somete a la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos. Supletoriamente se aplicarán las restantes normas de derecho administrativo y, en su defecto, las normas de derecho privado.

**Quinta.** – El contratista tiene la obligación del mantenimiento de la plantilla adscrita al objeto del contrato, durante toda su vigencia, incluidas las prórrogas, sin que proceda suspensión o extinción de puestos de trabajo salvo por bajas voluntarias, despidos disciplinarios, disconformidad de la administración o modificación del contrato por razones de estabilidad presupuestaria (clausula 27 del PCAP).

**Sexta.** - El adjudicatario se compromete a cumplir durante todo el periodo de ejecución del contrato las normas y condiciones fijadas en el convenio colectivo de aplicación, así como con las disposiciones existentes en materia de Previsión y Seguridad Social y, manifiesta hallarse al corriente en el pago de las obligaciones tributarias impuestas por las disposiciones vigentes.

**Séptima.** - El contratista deberá guardar sigilo respecto a los datos o antecedentes que, no siendo públicos o notorios, estén relacionados con el objeto del contrato y hayan llegado a su conocimiento con ocasión del mismo.

**Octava.** - Para responder del cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato, el adjudicatario ha constituido a favor de la AUTGC una garantía definitiva mediante Aval de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., por un importe de 28.044,25 € de fecha 22 de diciembre de 2021, inscrito en misma



fecha en el Registro Especial de Avaluos con el número 0182001030064 cuyo resguardo se une como Anexo al presente contrato.

**Novena.** - Las cuestiones litigiosas surgidas sobre la interpretación, modificación, resolución y efectos de ésta, serán resueltas por el órgano de contratación, cuyos acuerdos pondrán fin a la vía administrativa y serán inmediatamente ejecutivos, pudiendo ser recurridos potestativamente en reposición ante el mismo órgano que los dictó, o ser impugnado mediante recurso contencioso-administrativo, conforme a lo dispuesto en la Ley reguladora de dicha Jurisdicción. Las partes contratantes se someten a la jurisdicción contencioso-administrativa de los Juzgados de Las Palmas de Gran Canaria.

Y para que así conste, se firma este contrato en Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma electrónica

EL VICEPRESIDENTE I DE LA  
AUTGC  
(Acuerdo de la JG de 30/09/2021)

EL CONTRATISTA

Fdo.: D. Miguel Ángel Pérez del Pino

EL SECRETARIO DE LA JUNTA DE GOBIERNO  
P.D. OFICIAL MAYOR DEL CABILDO DE G.C.  
Resolución nº 90/2021, de 01/12/2021

Fdo.: M<sup>a</sup> Mercedes Contreras Fernández



**PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES  
PARA EL CONTRATOS DE SERVICIO DENOMINADO “SERVICIO  
PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL,  
COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE  
SANTA LUCIA DE TIRAJANA”,  
PROCEDIMIENTO ABIERTO**



## Tabla de contenido

### **CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES**

- CLÁUSULA 1.- OBJETO DEL CONTRATO
- CLÁUSULA 2.- ÓRGANO COMPETENTE
- CLÁUSULA 3.- LEGISLACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO Y JURISDICCIÓN
- CLÁUSULA 4.- CRÉDITO PRESUPUESTARIO
- CLÁUSULA 5.- VALOR ESTIMADO, PRESUPUESTO DEL CONTRATO Y REVISIÓN DE PRECIOS
- CLÁUSULA 6.- GARANTÍAS
- CLÁUSULA 7.- PLAZO Y DURACIÓN DEL CONTRATO
- CLÁUSULA 8.- GASTOS DE PUBLICACIÓN
- CLÁUSULA 9.- PERFIL DEL CONTRATANTE

### **CAPÍTULO II: DISPOSICIONES RELATIVAS AL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN, ADJUDICACIÓN Y FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO**

#### A) CAPACIDAD Y SOLVENCIA PARA CONTRATAR

CLÁUSULA 10.- CAPACIDAD Y SOLVENCIA PARA CONTRATAR. HABILITACIÓN PROFESIONAL

#### B) ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO.

- CLÁUSULA 11.- PRESENTACIÓN DE PROPOSICIONES. ASPECTOS GENERALES.
- CLÁUSULA 12.- LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACIÓN
- CLÁUSULA 13.- DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR
- CLÁUSULA 14.- CONFIDENCIALIDAD
- CLÁUSULA 15.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN
- CLÁUSULA 16.- MESA DE CONTRATACIÓN Y APERTURA DE PROPOSICIONES
- CLÁUSULA 17.- REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN, GARANTÍA Y ADJUDICACIÓN
- CLÁUSULA 18.- FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO
- CLÁUSULA 19.- INICIO DE LA PRESTACIÓN.
- CLÁUSULA 20.- RIESGO Y VENTURA.

### **CAPÍTULO III: CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO**

- CLÁUSULA 21.- TARIFA, DESCUENTOS POR BONOS Y REVISIÓN DE TARIFA
- CLÁUSULA 22.- CANON



CLÁUSULA 23.- FINANCIACIÓN PÚBLICA

#### **CAPÍTULO IV: CONTENIDO OBLIGACIONAL**

CLÁUSULA 24.- DERECHOS Y OBLIGACIONES

#### **CAPÍTULO V: MODIFICACIÓN DEL CONTRATO, CESIÓN Y SUBCONTRATACIÓN**

CLÁUSULA 25.- MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

CLÁUSULA 26.- CESIÓN DEL CONTRATO Y SUBCONTRATACIÓN

CLÁUSULA 27.- SUBROGACIÓN DEL PERSONAL

#### **CAPÍTULO VI: RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

CLÁUSULA 28.- INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

CLÁUSULA 29.- CAUSAS DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO

CLÁUSULA 30.- CAUSAS DE RESOLUCIÓN.

#### **CAPÍTULO VII: DISPOSICIONES FINALES**

CLÁUSULA 31.- CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DE CARÁCTER SOCIAL RELATIVAS A LAS CONDICIONES LABORALES MÍNIMAS DE LAS EMPRESAS CONTRATISTAS EN LA CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA DEL SECTOR PÚBLICO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

CLÁUSULA 32.- PROTECCIÓN DE DATOS.

#### **ANEXOS**

ANEXO I: MODELO DE PROPOSICIÓN DE CRITERIOS CUANTIFICABLES POR FÓRMULA (AUTOMÁTICOS)

ANEXO II: MODELO DE DECLARACIÓN DE EMPRESAS VINCULADAS



**PLIEGO TIPO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONTRATOS DE SERVICIOS DENOMINADO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA DE TIRAJANA”, MEDIANTE PROCEDIMIENTO ABIERTO.**

**CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES**

**1. OBJETO DEL CONTRATO**

Es objeto del contrato el servicio público de transporte regular de uso general, colectivo y urbano de viajeros por carretera en el municipio de Santa Lucía de Tirajana.

El ámbito territorial del contrato comprenderá el municipio de Santa Lucía de Tirajana.

El contrato se entenderá otorgadas en régimen de exclusividad, sin perjuicio de su coincidencia con la modalidad de transporte regular de viajeros que forme parte del transporte insular integrado.

La ejecución del objeto del contrato deberá adecuarse a las prescripciones técnicas anexas que tienen carácter contractual.

Dicho objeto corresponde al código 60100000 Servicios de transporte por carretera de la nomenclatura Vocabulario Común de Contratos (CPV) de la Comisión Europea.

Dada la naturaleza del contrato no procede su división por lotes ya que la naturaleza de su objeto hace necesaria, para su correcta ejecución, la coordinación de las diferentes prestaciones que lo integran, que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes. Así mismo se justifica esta opción ya que tal división dificultaría la correcta ejecución del contrato desde el punto de vista técnico.

**2. ÓRGANO COMPETENTE. -**

Será órgano de contratación la JUNTA DE GOBIERNO de la AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE DE GRAN CANARIA (AUTGC) sin perjuicio de la delegación o desconcentración de sus competencias y facultades.

El mencionado órgano tiene facultad para adjudicar el contrato y ostenta las prerrogativas de interpretarlo, resolver las dudas que ofrezca su cumplimiento, modificarlo por razones de interés público, declarar la responsabilidad imputable al contratista a raíz de la ejecución del mismo, suspender dicha ejecución, acordar la resolución del contrato y determinar los efectos de ésta, con sujeción a la normativa aplicable.



Igualmente, el órgano de contratación ostenta las facultades de inspección de las actividades desarrolladas por la persona contratista durante la ejecución del contrato, de conformidad con lo establecido en el segundo párrafo del artículo 190 de la LCSP.

Será responsable del contrato según dispone el art. 62 de la LCSP

### 3. LEGISLACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO Y JURISDICCIÓN. -

El contrato definido tiene la calificación de contrato administrativo de servicios, de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, quedando sometida a dicha ley, a las normas reglamentarias que la desarrollen, y a las cláusulas contenidas en el presente pliego de cláusulas administrativas particulares y en el de prescripciones técnicas.

Será de aplicación:

- LEY 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y su Reglamento de desarrollo aprobado por Decreto 72/2012, de 2 de agosto.
- En cuanto normas básicas la Ley 16/ 1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT], y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Siendo AUTGC un poder adjudicador y excediendo el valor estimado del contrato el umbral contemplado en el art. 44.1.c) de la LCSP para el contrato de servicio serán susceptibles de **recurso potestativo especial en materia de contratación** los siguientes actos y decisiones relacionadas en el apartado 2 del artículo 44 de la LCSP:

- a) Los anuncios de licitación, los pliegos de cláusulas administrativas particulares, los pliegos de prescripciones técnicas, así como aquellos documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación.
- b) Los actos de trámite adoptados en el procedimiento de adjudicación, siempre que éstos decidan directa o indirectamente sobre la adjudicación, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos. Se considerarán actos de trámite que determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento los actos de la Mesa de Contratación por los que se acuerde la exclusión de licitadores.
- c) El acuerdo de adjudicación.



d) Las modificaciones basadas en el incumplimiento de lo establecido en los artículos 204 y 205 de la LCSP, por entender que la modificación debió ser objeto de una nueva adjudicación.

Los defectos de tramitación que afecten a actos distintos de los contemplados en el apartado anterior podrán ser puestos de manifiesto por las personas interesadas al órgano de contratación, a efectos de su corrección con arreglo a derecho, y sin perjuicio de que las irregularidades que les afecten puedan ser alegadas al recurrir el acto de adjudicación.

Contra las actuaciones mencionadas en el artículo 44.2 de la LCSP como susceptibles de ser impugnadas mediante recurso especial, no procederá la interposición de recursos administrativos ordinarios.

La resolución del recurso especial podrá ser objeto de impugnación en la jurisdicción contencioso-administrativa de conformidad con lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

No obstante, lo anterior, los acuerdos que adopte el órgano de contratación en los procedimientos relativos a las prerrogativas establecidas en el artículo 190 de la LCSP, pondrán fin a la vía administrativa, y serán inmediatamente ejecutivos, pudiendo ser recurridos potestativamente en reposición ante el mismo órgano que los dictó, o ser impugnado mediante recurso contencioso-administrativo, conforme a lo dispuesto en la Ley reguladora de dicha Jurisdicción.

#### 4. CRÉDITO PRESUPUESTARIO.

Existe el crédito presupuestario preciso para atender a las obligaciones económicas derivadas de la anualidad de 2021 que nacen de la contratación con cargo a la partida presupuestaria por los siguientes importes:

- Aplicación Presupuestaria 03290.4411.472.030021 denominada Aportación de **bonificación** Transporte Público Urbano: 58.478,35 euros.
- Aplicación Presupuestaria 03290.4411.479.000221 denominada Aportación para **Déficit** de Explotación de Transporte Público Urbano de Santa Lucía: 116.909,92 €
- Aplicación Presupuestaria 03290.4411.472.000021 denominada Aportación para la **Inversión** del Transporte Público Urbano de Santa Lucía: 344.000,00 €

La adjudicación del contrato queda condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente para las anualidades 2021 a 2028, para hacer frente a los gastos que del mismo se deriven.



## 5. VALOR ESTIMADO, PRESUPUESTO DEL CONTRATO Y REVISIÓN DE PRECIOS.

- Valor estimado del contrato.

El valor estimado del contrato comprenderá los siguiente conceptos y cuantías:

- Importe neto de la cifra de negocios que según estimaciones generará la empresa contratista durante la ejecución del contrato por importe de 1.106.193,25 de euros.
- Aportación pública al viajero (bonos) por importe de 566.451,31euros.
- Aportación pública al sostenimiento del equilibrio económico (subvención al déficit) por importe de 812.876,85 euros.
- Aportación pública para la adquisición de vehículos (subvención de capital), por importe de 344.000 euros.

El importe total del valor estimado del contrato asciende a 2.829.521,41 euros, siendo su desglose por conceptos y anualidades el siguiente:

CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª
Ingresos por ventas	114.199,33	125.443,57	130.511,48	135.784,14
Subvención al viajero	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20
Subv. de Capital	344.000,00			
<b>TOTAL</b>	<b>633.587,60</b>	<b>295.379,35</b>	<b>301.286,94</b>	<b>307.312,68</b>

CONCEPTOS	5ª	6ª	7ª	8ª
Ingresos por ventas	141.269,83	146.977,12	152.915,01	159.092,77
Subvención al viajero	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05
Subv. Explotación	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31
<b>TOTAL</b>	<b>313.458,93</b>	<b>319.728,11</b>	<b>326.122,67</b>	<b>332.645,13</b>

Dado que el coste de los salarios de las personas empleadas para la ejecución del contrato forman parte del precio total del contrato, los costes salariales estimados del personal afecto al servicio son los siguientes:



CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª
GASTOS DE PERSONAL	199.873,02	203.870,48	207.947,89	212.106,85

CONCEPTOS	5ª	6ª	7ª	8ª
GASTOS DE PERSONAL	216.348,99	220.675,97	225.089,49	229.591,28

- Presupuesto de licitación.

El presupuesto base de licitación (máximo) se corresponde con la aportación pública al sostenimiento del equilibrio económico (subvención al déficit) del periodo objeto del servicio (8 años), por importe de 812.876,85 euros.

Su desglose por anualidades es el siguiente:

CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20

CONCEPTOS	5ª	6ª	7ª	8ª
Subv. Explotación	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31

El desglose por anualidades de los costes directos e indirectos del servicio, así como los relativos al personal se encuentran recogidos en el anexo I (PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA) del PPT.

El importe previsto para la anualidad 1ª de la aportación pública al sostenimiento del equilibrio económico del servicio se abonará, en función del precio de adjudicación, proporcionalmente al tiempo que resulte de la efectiva prestación del servicio, una vez se comience a realizar el mismo de acuerdo con la presente concurrencia.

El porcentaje de rebaja ofertado se aplicará a cada una de las anualidades previstas dentro del precio base de licitación.

- Revisión de precios.

No procede.

## 6. GARANTÍAS.



a) Provisional: de acuerdo con lo establecido en el artículo 106.1 del LCSP, los licitadores no constituirán garantía provisional.

b) Definitiva: el cinco -5- por ciento del precio final del contrato –sin IGIC.-.

Se entiende por precio final del contrato el precio adjudicado por el concepto (criterio de adjudicación) de aportación pública para cubrir el equilibrio económico (déficit de explotación).

Las garantías admisibles, constitución, reposición, reajuste, devolución y cancelación, así como las responsabilidades a las que están afectos se regularán de conformidad con lo dispuesto en los arts. 106 a 111 de la Ley 9/2017.

## **7. PLAZO DE DURACIÓN DEL CONTRATO.**

La duración del contrato será de 8 años contados desde la fecha de formalización del contrato.

Cuando finalice el plazo establecido y no haya sido adjudicado el servicio, podrá disponerse atendido el carácter de servicio público de este transporte, la continuidad de los efectos del contrato originario hasta que concluya el procedimiento de adjudicación del nuevo sin que esta continuidad pueda prolongarse por plazo superior a 2 años según los arts. 82.2 en relación con el art. 85 de la Ley 16/87.

## **8. GASTOS DE PUBLICACIÓN.**

Son de cuenta del contratista todos los gastos derivados de la publicación de la licitación en boletines oficiales o en prensa o en cualquier medio que no tenga carácter gratuito y que se utilice para el cumplimiento del principio de publicidad.

Así mismo, serán de cuenta de la contratista los gastos de formalización del contrato, si éste se elevare a escritura pública.

## **9. PERFIL DEL CONTRATANTE**

El acceso al perfil de contratante del órgano de contratación se efectuará a través de la siguiente dirección de Internet: <http://www.autgc.net/la-administracion/perfil-del-contratante>. En dicho perfil, así como en la Plataforma de Contratación del Sector Público ([www.contrataciondelestado.es](http://www.contrataciondelestado.es)) se publicará toda la información recogida en el artículo 63 LCSP, así mismo se publicará anuncio de licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) al ser un contrato sujeto a regulación armonizada (Art. 22 LCSP).



## **CAPÍTULO II: DISPOSICIONES RELATIVAS AL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN, ADJUDICACIÓN Y FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO**

### **A) CAPACIDAD Y SOLVENCIA PARA CONTRATAR**

#### **10. CAPACIDAD Y SOLVENCIA PARA CONTRATAR. HABILITACIÓN PROFESIONAL.**

- Capacidad para contratar.

Podrán contratar las personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras que, teniendo plena capacidad de obrar, no se hallen comprendidas en alguna de las circunstancias previstas en el artículo 71 de la Ley 9/2017.

Las empresas deberán ser personas físicas o jurídicas, cuya finalidad o actividad tenga relación directa con el objeto del contrato, según resulte de sus respectivos estatutos o reglas fundacionales y dispongan de una organización con elementos personales y materiales suficientes para la debida ejecución del contrato.

Podrán licitar –igualmente- empresas comunitarias o de Estados signatarios del Acuerdo sobre Espacio Económico Europeo –art. 67 de la Ley 9/2017-, empresas no comunitarias – art. 68 de la Ley 9/2017- y Uniones de empresarios –art. 68 de la Ley 9/2017.

- Especial habilitación profesional o empresarial.

Sólo podrán participar en el procedimiento para la adjudicación del servicio quienes reúnan los requisitos establecidos en el artículo 13 de la Ley 13/2007.

- Clasificación de los Licitadores.

Para ser adjudicatario del presente contrato no es preciso estar en posesión de clasificación empresarial alguna.

- Representación.

Los que liciten y contraten con **LA AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE**, podrán hacerlo por sí o mediante la representación de personas debidamente facultadas, que deberá acreditarse mediante la documentación establecida en el Pliego.

- Solvencia.

Solvencia económica o financiera:



Volumen anual de negocios en el ámbito funcional al que se refiere el contrato, **por importe igual o superior a 138.274,16 euros** (media de ingreso anual estimada en concepto de ingresos por ventas de la estimación realizada), referido al año de mayor volumen de negocio de los tres (3) últimos concluidos.

El volumen anual de negocio del licitador se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en el caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocio mediante sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

#### Solvencia profesional y técnica:

Experiencia en la realización de servicios o trabajos del mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato, mediante una relación de los realizados en los últimos tres (3) años, incluyendo importe, fechas, destinatarios, público o privado, cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea **igual o superior a 247.583,12 euros** (70% de la anualidad media del contrato)

Los servicios o trabajos efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público o, cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por éste o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario; en su caso, estos certificados serán comunicados directamente al órgano de contratación por la autoridad competente.

- Adscripción de medios.

Se adscribirán los medios personales y materiales que se enumeran en la cláusula 4 del pliego de condiciones técnicas (PPT).

## **B) ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO.**

### **11. PRESENTACION DE PROPOSICIONES. ASPECTOS GENERALES.**

El contrato se adjudicará por procedimiento abierto de adjudicación, de carácter ordinario, previsto en el artículo 156 de la LCSP.

Cada licitador no podrá presentar más de una oferta. Tampoco podrá suscribir ninguna oferta en unión temporal de empresas con otros licitadores si lo ha hecho individualmente, ni figurar en más de una de esas agrupaciones.



La presentación de proposiciones supone la aceptación incondicional por el licitador del contenido de la totalidad de las cláusulas o condiciones previstas en los pliegos que rigen el contrato, sin salvedad o reserva alguna.

Si durante la tramitación del procedimiento de adjudicación, y antes de la formalización del contrato, se produce la extinción de la personalidad jurídica de la empresa licitadora por fusión, escisión o por la transmisión de su patrimonio empresarial, o de una rama de su actividad, le sucederá en su posición en el procedimiento la sociedad absorbente, la resultante de la fusión, la beneficiaria de la escisión o la adquirente del patrimonio o rama de actividad, siempre que reúna las condiciones de capacidad y ausencia de prohibiciones de contratar y acredite la solvencia exigida en la presente contratación.

Las proposiciones se presentarán **EXCLUSIVAMENTE DE FORMA ELECTRÓNICA** en la dirección electrónica designada al efecto.

En lo no previsto en este Pliego se seguirá el procedimiento de contratación que prevé la Ley 9/2017 para el procedimiento ordinario abierto.

## **12. LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACIÓN.**

En este procedimiento de licitación no se admitirán aquellas ofertas que no sean presentadas a través de los medios descritos.

El plazo de presentación de proposiciones será hasta las doce (12:00) horas del último día del plazo que se señale en el anuncio de licitación publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) y en el perfil del contratante. Los plazos se computarán **en horario peninsular.**

**La dirección de la plataforma electrónica de presentación de ofertas electrónicas:**  
**[https://elconsultorelicita.wolterskluwer.es/SLE\\_Internet/autgc](https://elconsultorelicita.wolterskluwer.es/SLE_Internet/autgc)**

Las personas interesadas en la licitación podrán examinar los pliegos y documentación complementaria en la Plataforma de Contratación del Sector Público ([www.contrataciondelestado.es](http://www.contrataciondelestado.es))

Asimismo, podrán solicitar información adicional sobre los mismos hasta 12 días antes del cierre del plazo de licitación. Dicha solicitud se efectuará a través de la citada plataforma.

Las respuestas a las solicitudes de aclaración del contenido de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas tendrán carácter vinculante, y se publicarán en el Perfil del Contratante, a más tardar 6 días antes de que finalice el plazo fijado para la presentación de ofertas.



### 13. DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR.

**Las personas o entidades que deseen tomar parte en el presente procedimiento de licitación deberán presentar sus proposiciones a través de <https://elconsultorelicita.wolterskluwer.es/SLE/Internet/autgc> , estructurada en los dos sobres o archivos electrónicos siguientes:**

- Sobre o archivo electrónico Nº 1: Declaración responsable
- Sobre o archivo electrónico Nº 2: Criterios cuantificables por fórmula

SOBRE Nº1 de “Declaración responsable”. –

- Declaración responsable, obligatoriamente, con el documento europeo único de contratación (DEUC), conforme al modelo que se publicará junto a cada contratación.  
En caso de constituir una unión de empresarios o acreditar la solvencia con medios externos, deberá cumplimentarse tal extremo en el DEUC y cumplimentarse por todos los miembros de la unión de empresarios, y, en su caso, por las entidades cuya solvencia se integrase. En el compromiso se indicarán los nombres y circunstancias de los que la constituyan y la participación de cada uno, así como que asumen el compromiso de constituirse formalmente en unión temporal en caso de resultar adjudicatarios del contrato. Cada empresa deberá presentar su DEUC. También deberá presentarse un DEUC por las empresas cuya solvencia se integrase.
- Declaración responsable de relación de empresas vinculadas con el oferente ajustada al anexo II PCAP.
- Para las empresas extranjeras –en los casos en que el contrato vaya a ejecutarse en España-, declaración de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden, para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir del contrato, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al licitante.
- En su caso, declaración de confidencialidad en los términos indicados en la cláusula 14 del presente pliego.

SOBRE Nº2 de “Criterios cuantificables por fórmula”.



Las licitadoras incluirán en este sobre su oferta económica, propuesta de aportación pública para el equilibrio económico (déficit de explotación), redactada según modelo anexo al presente pliego.

Si algún licitador no aporta la documentación relativa a alguno de los criterios a que se refiere este apartado, o la misma no contiene todos los requisitos exigidos en los párrafos anteriores, la proposición de dicho licitador no será valorada respecto del criterio de que se trate.

Los licitadores incluirán en este sobre la documentación relacionada con los criterios de adjudicación a que se refiere la cláusula 15 del presente pliego, conteniendo todos los elementos que la integran, incluidos los aspectos técnicos de la misma, especificando claramente los datos a valorar en cada uno de los apartados de la cláusula 15.

El contenido de la oferta relativa a los criterios de adjudicación evaluables automáticamente será redactado según modelo que se acompañan en el Anexo I, y se aportarán –en su caso- los siguientes documentos:

Para la valoración del criterio d) de la cláusula 15 deberá aportarse, junto con el modelo correspondiente contenido en el anexo, la documentación que acredite la primera matriculación de los vehículos ofertados, así como las tarjetas de transporte de cada vehículo ofertado.

Para la valoración del criterio e) de la cláusula 15 deberá aportarse, junto con el modelo correspondiente contenido en el anexo, las tarjetas de transporte de cada vehículo ofertado.

Para la valoración del criterio f) de la cláusula 15 deberá aportarse, junto con el modelo correspondiente contenido en el anexo, la documentación que acredite la primera matriculación de los vehículos ofertados.

**No se aceptarán aquellas proposiciones que** contengan omisiones, errores o tachaduras que impidan conocer claramente lo que la Administración estime fundamental para considerar la oferta, carezcan de concordancia con la documentación examinada y admitida, excedan del presupuesto de licitación, varíen sustancialmente el modelo de proposición establecido que figura como Anexo I a este Pliego, tengan cifras comparativas como, por ejemplo, las expresión “tanto menos” o bien “tanto por ciento menos” que la proposición más ventajosa o conceptos similares, así como aquellas en las que existiese reconocimiento por parte del licitador de que adolece de error o inconsistencia que la hagan inviable.

**En caso de discrepancia entre la oferta expresada en letras y la expresada en números, prevalecerá (con la excepción en el supuesto de que únicamente dicha cantidad exceda**



del tipo de licitación), la cantidad que se consigne en letras, salvo que, utilizando criterios racionales derivados del examen de la documentación, la Mesa de Contratación adopte otra postura.

Se hace constar que los errores de cuenta en la oferta económica darán lugar a su corrección.

En caso de contradicciones que no supongan rechazo de ofertas, se tomará en cuenta lo que resulte más ventajoso para la Administración.

Toda la documentación a presentar por los licitadores habrá de ser documentación original, o bien copias que tengan carácter de auténticas o compulsadas conforme a la legislación vigente en la materia. Del mismo modo, los licitadores presentarán su documentación en castellano, debiendo estos proporcionar traducciones en caso de que los documentos consten en idiomas distintos al castellano. La validez de la traducción aportada se apreciará dependiendo de la naturaleza del documento original.

#### 14. CONFIDENCIALIDAD

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 LCSP, las empresas licitadoras tendrán que indicar, si es el caso, mediante una declaración complementaria **motivada** qué documentos administrativos y técnicos y datos presentados son, a su parecer, constitutivos de ser considerados confidenciales. Esta circunstancia deberá además reflejarse claramente (sobreimpresa, al margen o de cualquier otra forma) en el propio documento señalado como tal. Los documentos y datos presentados por las empresas licitadoras pueden ser considerados de carácter confidencial cuando se trate de secretos técnicos o comerciales, a los aspectos confidenciales de las ofertas y a cualesquiera otras informaciones cuyo contenido pueda ser utilizado para falsear la competencia, ya sea en ese procedimiento de licitación o en otros posteriores. El deber de confidencialidad del órgano de contratación, así como de sus servicios dependientes no podrá extenderse a todo el contenido de la oferta del adjudicatario ni a todo el contenido de los informes y documentación que, en su caso, genere directa o indirectamente el órgano de contratación en el curso del procedimiento de licitación. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida, y en ningún caso a documentos que sean públicamente accesibles.

De no aportarse esta declaración **DEBIDAMENTE MOTIVADA** se considerará que ningún documento o dato posee dicho carácter.

#### 15. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN.

Los criterios de adjudicación serán los siguientes:

El contrato se adjudicará a la proposición que oferte la mejor relación calidad-precio en la ejecución del contrato, evaluada mediante la aplicación de los siguientes criterios de adjudicación:



15.1.- Criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor no evaluable mediante fórmulas aritméticas

No existen.

15.2.- Criterios cuya cuantificación depende de un juicio evaluable mediante fórmulas aritméticas –criterios objetivos-automáticos

**a) Aportación pública para el equilibrio económico (déficit de explotación):  
Puntuación máxima 30 puntos.**

El importe estimado del estudio económico (importe máximo) asciende a 812.876,85 euros durante todo el precio de duración del servicio.

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:

Se valorará atendiendo al porcentaje mayor de rebaja, siguiendo el procedimiento detallado a continuación:

- 1.- Todas las ofertas serán clasificadas por orden de mejor a peor respecto al criterio.
- 2.- Obtenido el orden de prelación de todas las ofertas respecto al criterio, se asignará a la mejor oferta (% rebaja mayor) el máximo de los puntos correspondientes a dicho criterio.
- 3.- A las ofertas siguientes en el orden de prelación del criterio se les asignarán los puntos que proporcionalmente correspondan por su diferencia con la mejor oferta (% rebaja mayor), de acuerdo con la siguiente fórmula:  $P = pm * (\%Baja\ Ofertada / \% Max\ Baja\ Ofertada)$ .

Los valores que se usarán para realizar los cálculos matemáticos y obtener las valoraciones correspondientes de este criterio son los siguientes: % **Max. Baja Ofertada** se corresponderá con la mayor rebaja ofertada expresada en % con respecto al presupuesto de licitación, %**Baja Ofertada** se corresponderá con la Baja ofertada por el licitador a puntuar expresada en % sobre el presupuesto de licitación, y **pm** se corresponderá con la puntuación máxima de este criterio.

**b) Número de expediciones o frecuencia diaria de mejora ofertada de lunes a viernes: puntuación máxima 20 puntos.**

Las expediciones mínimas contenidas en el proyecto de servicio son las siguientes:



DE LUNES A VIERNES	FRECUENCIA MINIMA
LINEA 1	16
LINEA 1A	4
LINEA 2	10
LINEA 2A	7
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:

- Mejora de 3 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 20 puntos
  - Mejora de 2 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 15 puntos
  - Mejora de 1 expedición diarias en cualquiera de las líneas: 10 puntos
- c) **Número de expediciones o frecuencia diaria de mejora ofertada los sábados, domingos y festivos: puntuación máxima 15 puntos.**

Las expediciones mínimas contenidas en el proyecto de servicio son las siguientes:

SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS	FRECUENCIA MINIMA
LINEA 1	4
LINEA 1A	5
LINEA 2	4
LINEA 2A	7
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:

- Mejora de 2 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 15 puntos
  - Mejora de 1 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 10 puntos
- d) **Antigüedad de los vehículos iniciales puestos a disposición para la prestación del servicio: 20 puntos.**

En el proyecto del servicio de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de carácter urbano en el municipio de Santa Lucía en la isla de Gran Canaria se ha dispuesto la necesidad de que el servicio sea prestados con un



mínimo de 4 vehículos y así mismo ha sido establecida una subvención de capital para la adquisición de los vehículos referidos, con el objeto de que el servicio sea prestado con las máximas garantías de eficiencia y eficacia.

Dado que será obligación del adjudicatario iniciar la prestación del servicio con 4 vehículos temporales, afectos al contrato, mientras se produce la adquisición de los nuevos vehículos afectos a la subvención de capital antes referida, se hace necesario establece un criterio que mida la antigüedad de los vehículos temporales ofertados.

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:

- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) inferior o igual a 3 años: 20 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 3 años, pero inferior o igual a 5 años: 10 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 5 años: 5 puntos.

**e) Vehículos de reserva destinados al servicio: puntuación máxima 5 puntos.**

Este criterio permite valorar el número de vehículos de reserva adicionales (ya que se exige como obligación disponer como mínimo de uno) destinados al servicio para cubrir posibles roturas de los mismo, periodos de mantenimiento y aumentos puntuales de la demanda que deban ser atendidos.

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:

- Afectación al servicio de 1 vehículo adicional de reserva: 5 puntos.

**f) Antigüedad de los vehículos de reserva destinados al servicio: puntuación máxima 10 puntos.**

Este criterio valorará la antigüedad de los vehículos de reserva destinados al servicio (tanto del que está obligado a poner el licitador como del posible que oferte en el criterio e) anterior).

La valoración de este criterio se realizará de la siguiente manera:



- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) inferior o igual a 3 años: 10 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 3 años, pero inferior o igual a 5 años: 7,5 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 5 años: 5 puntos.

Dado que los licitadores pueden ofrecer varios vehículos de reserva, se entenderá como antigüedad media para el cálculo de este criterio el valor resultante de dividir la suma de las antigüedades de los vehículos (desde su primera matriculación) por el número de vehículos de reserva ofertados.

La antigüedad máxima de los vehículos ofertados tanto de los iniciales como de los de reserva, no puede superar los 10 años (Clausula 4 del PPT), la fecha límite para valorar la antigüedad de los vehículos será el último día de presentación de las ofertas.

Si, efectuada la valoración de las proposiciones, con arreglo a lo establecido en las cláusulas anteriores, se produjese algún empate en la puntuación final, el desempate se resolverá en favor de las proposiciones presentadas por aquellas empresas que, al vencimiento del plazo de presentación de ofertas, tengan en su plantilla un porcentaje de trabajadores con discapacidad superior al que les imponga la normativa. En este supuesto, si varias empresas licitadoras de las que hubieren empatado en cuanto a la proposición más ventajosa acreditan tener relación laboral con personas con discapacidad en un porcentaje superior al que les imponga la normativa, tendrá preferencia en la adjudicación del contrato el licitador que disponga del mayor porcentaje de trabajadores fijos con discapacidad en su plantilla. Y si aún así siguiera produciéndose un empate, en último término se resolverá por sorteo.

## **16. MESA DE CONTRATACIÓN Y APERTURA DE PROPOSICIONES.**

- Mesa de Contratación.

. Como órgano de asistencia la AUTGC ha constituido una Mesa Permanente de Contratación (última modificación en el BOP Nº 86, de 19 de julio de 2021) con los cometidos que enumera el art. 326 de la Ley 9/2017.

La Mesa de Contratación es el órgano competente para valorar las proposiciones de los licitadores, proponer la calificación de una oferta como anormalmente baja, y elevar al órgano de contratación la propuesta de adjudicación que corresponda.



La Mesa de Contratación podrá solicitar, previa autorización del órgano de contratación, el asesoramiento de personal técnico o personas expertas independientes, con conocimientos acreditados en las materias relacionadas con el objeto del contrato.

También podrá requerir informe a las organizaciones sociales de personas usuarias destinatarias de la prestación, a las organizaciones representativas del ámbito de actividad al que corresponda el objeto del contrato, a las organizaciones sindicales, a las organizaciones que defiendan la igualdad de género y a otras organizaciones para la verificación de las consideraciones sociales y ambientales.

Sus miembros serán nombrados por el órgano de contratación y su composición publicada en el perfil del contratante.

- Apertura de proposiciones.

La apertura de la oferta económica según establece al art. 157.4 de la LCSP, se realizará en acto público, salvo cuando se prevea que en la licitación puedan emplearse medios electrónicos.

Deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas. Tendrán la consideración de anormales aquellas que como tal se contemplen en los supuestos que enumera el art. 85 del RD 1098/2001.

Se estará en todo caso a lo dispuesto en el art. 149 de la LCSP.

## **17. REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN, GARANTÍA Y ADJUDICACIÓN. -**

### **Adjudicación.**

La Mesa de contratación, tras solicitar en su caso, los informes técnicos que estime oportunos, elevará al órgano de contratación la propuesta de adjudicación razonada que estime adecuada, que incluirá en todo caso la ponderación de los criterios de adjudicación.

Dicha propuesta no crea derecho alguno mientras el órgano de contratación no dicte el acuerdo de adjudicación.

### **Documentación necesaria para ser adjudicatario.**



El órgano de contratación requerirá al licitador propuesto como adjudicatario para que, dentro del plazo de diez (10) días hábiles desde el siguiente a aquel en que haya recibido el requerimiento, presente la documentación necesaria para ser adjudicatario.

Dicha documentación necesaria para ser adjudicatario del contrato es la siguiente:

- La documentación acreditativa de la personalidad, representación, capacidad, solvencia y ausencia de prohibición para contratar –art. 140 de la Ley 9/2017-.

Los que acrediten la personalidad de la persona empresaria, en la forma siguiente:

1.- Cuando se trate de persona física, Documento Nacional de Identidad y cuando se trate de persona jurídica Escritura de Constitución de la sociedad o de modificación, en su caso, inscritas en el Registro Mercantil, cuando este requisito fuera exigible por la legislación específica aplicable. Si no lo fuere, la acreditación de la capacidad de obrar se realizará mediante la escritura o documento de constitución, estatutos o acta fundacional, en el que consten las normas por las que se regula su actividad, inscritos, en su caso, en el correspondiente Registro Oficial.

2.- Los poderes de representación, debidamente bastanteados por la Asesoría Jurídica del Cabildo de Gran Canaria.

La capacidad de obrar de personas empresarias no españolas **que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea** se acreditará mediante su inscripción en su registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado respectivo o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan reglamentariamente, de acuerdo con las disposiciones comunitarias de aplicación.

Las personas empresarias no españolas de Estados **no pertenecientes a la Unión Europea** deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Oficina Económica y Comercial de España en el exterior. Para celebrar contratos de obras será necesario, además, que estas empresas tengan abierta sucursal en España, con designación de apoderados/as o representantes para sus operaciones, y que estén inscritas en el Registro Mercantil. b) Que cuenta con la correspondiente clasificación, en su caso, o que cumple los requisitos de solvencia económica, financiera y técnica o profesional y la habilitación profesional exigidos en el presente pliego y en los apartados F) y G) del Cuadro de Características.

En caso de que haya recurrido a otras empresas para acreditar su solvencia deberá aportar acreditación de disponer efectivamente de los medios que se hubiese comprometido a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato conforme al artículo 76.2 LCSP.



**Los documentos deberán ser originales o bien copias, que tengan carácter de auténticas o compulsadas conforme a la legislación vigente en la materia y en lengua castellana o mediante traducción oficial.**

La presentación del certificado de estar inscrito en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público o en el Registro Oficial de la Comunidad Autónoma de Canarias, a tenor de lo en él reflejado y salvo prueba en contrario, eximirá a la licitadora de acreditar las condiciones de aptitud del empresario en cuanto a su personalidad y capacidad de obrar, representación, habilitación profesional o empresarial, solvencia económica y financiera y técnica o profesional, clasificación y demás circunstancias inscritas, así como la concurrencia o no concurrencia de las prohibiciones de contratar que deban constar en el mismo (art. 96 LCSP).

- Autorizaciones o títulos administrativos habilitantes necesarios para el ejercicio de la actividad contractual/concesional-art. 13 de la Ley 13/2007\_.
- Hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias relativas a la Hacienda Estatal, a la Canaria -específico para contratar con la Administración- e Insular del Cabildo de Gran Canaria y, con la Seguridad Social.
- De haber constituido la garantía definitiva.
- Documento que acredite la disponibilidad de los medios que se adscriben a la ejecución del contrato.
- Documento acreditativo de tener suscrito el seguro obligatorio previsto en el art. 21 de la Ley 16/87, así como otras coberturas.

Si se observasen defectos u omisiones subsanables en la documentación presentada se requerirá al interesado, concediéndole un plazo no superior a tres (3) días, para su corrección o subsanación.

De no aportarse esta documentación se procederá en la forma que determina el art. 150 de la Ley 9/2017; esto es, se entenderá que el propuesto retira su oferta y se procederá a requerir la documentación al licitador siguiente.

Si la propuesta de adjudicación recayera en una unión temporal de empresas, cada una de las entidades partícipes en la misma deberá presentar la documentación relacionada en los apartados anteriores, salvo la relativa a la garantía definitiva.

**El acuerdo de adjudicación.**



El órgano de contratación deberá adjudicar el contrato dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la documentación.

La adjudicación deberá acomodarse a la propuesta de la Mesa de contratación, salvo que expresamente se justifiquen los motivos para apartarse de tal propuesta. La adjudicación deberá dictarse en todo caso, siempre que alguna de las proposiciones presentadas reúna los requisitos exigidos en el presente pliego, no pudiendo en tal caso declararse desierta la licitación. No obstante, en los términos previstos en el artículo 152 de la Ley 9/2017 el órgano de contratación antes de dictar la adjudicación, podrá renunciar a celebrar el contrato o desistir del procedimiento tramitado, cuando éste adolezca de defectos no subsanables, debiendo indemnizar a los licitadores, en ambos casos, de los gastos que su participación en la licitación les hubiese efectivamente ocasionado.

La adjudicación deberá notificarse a los licitadores y perfil de contratante del contratante, así como en DOUE.

La adjudicación del contrato deberá realizarse en todo caso en el plazo máximo de tres (3) meses a contar desde la apertura de las proposiciones. Transcurrido el indicado plazo sin haberse dictado acuerdo sobre la adjudicación, los licitadores podrán retirar sus ofertas.

## **18. FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO.**

El contrato se perfecciona con su formalización mediante contrato administrativo según la normativa de contratación del sector público. No obstante, el contrato se formalizará en escritura pública cuando así lo solicite el contratista, siendo a su costa los gastos derivados de su otorgamiento.

Si varias empresas acudiesen a la licitación constituyendo una Unión Temporal deberá aportarse la escritura de constitución formal de la UTE, con carácter previo a la formalización del contrato. Así mismo, deberán nombrar un representante o apoderado único de la Unión con poderes bastantes para ejercitar los derechos y cumplir las obligaciones que del contrato se deriven hasta la extinción del mismo, sin perjuicio de la existencia de poderes mancomunados que puedan otorgar las empresas para cobros y pagos de cuantía significativa.

Una vez transcurridos QUINCE DÍAS HÁBILES desde la notificación de la adjudicación sin que se haya interpuesto recurso especial en materia de contratación a que se refiere el artículo 44 del LCSP, los servicios dependientes del órgano de contratación requerirán a la adjudicataria para suscribir, dentro del plazo de cinco días hábiles desde el siguiente a la recepción del requerimiento, el documento administrativo de formalización del contrato, al que se unirá, formando parte del contrato, la oferta de la adjudicataria y un ejemplar del pliego de cláusulas



administrativas particulares y de las prescripciones técnicas, debidamente compulsados.

Cuando por causas imputables al adjudicatario no se hubiese formalizado el contrato dentro del plazo indicado se le exigirá el importe del 3 por ciento del presupuesto base de licitación, IGIC excluido, en concepto de penalidad, que se hará efectivo en primer lugar contra la garantía definitiva, si se hubiera constituido, sin perjuicio de lo establecido en la letra b) del apartado 2 del artículo 71 LCSP.

En este caso, el contrato se adjudicará al siguiente licitador por el orden en que hubieran quedado clasificadas las ofertas, previa presentación de la documentación establecida en el apartado 2 del artículo 150 LCSP, resultando de aplicación los plazos establecidos en el apartado anterior.

Si las causas de la no formalización fueren imputables a la Administración, se indemnizará al contratista de los daños y perjuicios que la demora le pudiera ocasionar.

La formalización del contrato perfecciona el mismo, y por lo tanto no podrá iniciarse la ejecución sin que esta haya tenido lugar.

Una vez formalizado el contrato se procederá a publicar el mismo en el Perfil del Contratante y en el DOUE.

## **19. INICIO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.**

El adjudicatario dispondrá de un mes para iniciar la prestación del servicio debiendo en ese momento inicial tener afectos al contrato los medios a adscribir; de dicho inicio de la explotación se levantará acta.

## **20. RIESGO Y VENTURA.**

El contratista asumirá el riesgo y ventura en la ejecución del contrato.

Los datos de dicho proyecto de explotación son orientativo y puramente estimativos. En ningún caso existirá derecho al restablecimiento del equilibrio económico por incumplimiento de las previsiones de demanda recogidas en el estudio o proyecto de explotación u otros estudios que haya podido elaborar el adjudicatario.

## **CAPÍTULO III: CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO**



## **21. TARIFA, DESCUENTOS POR BONOS Y REVISIÓN DE TARIFAS.**

El adjudicatario ingresará de los usuarios en concepto de tarifa máxima admisible – como contraprestación por la explotación- los establecidos en el Proyecto del servicio de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de carácter urbano en el municipio de Santa Lucia en la isla de Gran Canaria.

Así mismo, las tarifas serán revisables en función de lo dispuesto en el Proyecto del servicio antes referido.

Los descuentos por bonos al viajero son los establecidos en el Proyecto del servicio.

En todo caso el contratista llevará una contabilidad separada que comprenda la totalidad de gastos e ingresos del servicio. En dicha contabilidad deberá consignar separadamente las aportaciones públicas recibidas.

## **22. CANON**

Dado que el objetivo del servicio es la prestación de un servicio de transporte público regular de viajeros deficitario en el que es necesario la existencia de aportaciones públicas para el sostenimiento del servicio no es posible aplicar en el concurso ningún tipo de canon a favor de la Administración.

## **23. FINANCIACIÓN PÚBLICA.**

Las aportaciones públicas a la explotación serán las que resulte de la oferta del adjudicatario en el criterio: Aportación pública para el equilibrio económico (déficit de explotación).

En lo que respecta a las inversiones en vehículos, tal y como consta en el Proyecto del servicio antes referido, el número mínimo de vehículos se fija en 4 unidades y para la adquisición de los vehículos se ha estimado un coste medio de unos 86.000 euros por unidad, en base al precio de adquisición que estaría en unos 80.000 euros y los 6.000 euros adicionales por el equipamiento a bordo del vehículo (canceladoras, etc.). La inversión total, que asciende a 344.000,00 euros, será objeto de una subvención de capital a conceder en el primer año de prestación real del servicio.

Las aportaciones al déficit al contratista serán anuales, en función de la oferta presentada por el adjudicatario que resulte del procedimiento, pudiéndose efectuar mediante un único pago anual o mediante pagos trimestrales o mensuales.

El importe total por el concepto de aportación al déficit para el mantenimiento del equilibrio económico del servicio nunca podrá suponer para el adjudicatario



que el beneficio real que obtenga por el servicio supere el umbral del 6%. En el supuesto de que el beneficio real del servicio sea superior al 6% el adjudicatario deberá reintegrar a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria el diferencial con respecto a dicho umbral.

El ajuste comentado en el párrafo anterior deberá aplicarse de forma anual una vez se remita por el contratista, en tiempo y forma, la información relativa a la auditoría económico-financiera de las Cuentas Anuales e informe de Gestión y a la auditoría de cumplimiento.

A los efectos anteriores, el beneficio industrial se calcula aplicando un porcentaje del 6% a los costes operativos directos de explotación netos de subvenciones de capital traspasadas a resultados (a efectos de no retribuir como beneficios la parte de costes derivada de la amortización de elementos del inmovilizado que han sido subvencionados por la Administración). Así mismo, para el cálculo del beneficio industrial la base de gastos para multiplicar por el 6% (denominados costes operativos directos), no incluirá los costes considerados como generales.

Se considerarán gastos generales los siguientes:

- Arrendamiento de oficinas.
- Reparaciones y mantenimiento relacionados con los edificios de administración.
- Servicios profesionales independientes que no guarden relación directa con la explotación: asesores legales, contables, auditores, marketing, etc.
- Todos los servicios bancarios.
- Los costes de relaciones públicas, que se encuentran incluidos en gastos de publicidad.
- Los consumos de todo tipo afectos a las oficinas.
- Los conceptos incluidos en la cuenta de “otros gastos” que tienen que ver con las oficinas y el departamento de administración.
- Los costes del personal clave de la operadora, esto es personal de alta dirección y retribuciones de órganos de administración, así como Presidentes, Directores Generales y Directores. Del mismo modo, son gastos generales los que conforman la estructura de administración de la operadora.
- Los gastos extraordinarios que forman parte de los costes de explotación, son considerados como gastos generales.

En el supuesto de que los costes reales sean superiores a las previsiones y el adjudicatario obtenga un beneficio industrial inferior al 6% o incluso sea negativo, en base al principio de riesgo y ventura la Administración no estará obligada a realizar ninguna compensación al contratista.



La obtención y reconocimiento del referido beneficio industrial del 6% está supeditado a que el adjudicatario entregue en tiempo y forma el informe anual de medición de la calidad percibida, de tal forma que su valoración sería la siguiente:

Valoración:

- 1.- SIN PENALIZACION: Entrega del informe anual de medición anual de la calidad percibida.
- 2.- CON PENALIZACION: No entrega (o entrega fuera del plazo establecido) del informe anual de medición anual de la calidad percibida. PENALIZACION del 50% del total del importe total del beneficio industrial de la anualidad analizada contenido en el CP.

## CAPÍTULO IV: CONTENIDO OBLIGACIONAL

### 24. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA.

La empresa contratista explotará el servicio a su riesgo y ventura, teniendo derecho a recibir las prestaciones económicas previstas en el Proyecto del servicio.

Obligaciones del contratista.

- a) Generales. Son las siguientes:
  1. Prestar el servicio con la continuidad convenida y garantizar a los particulares el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas y mediante el abono, en su caso, de la contraprestación económica comprendida en las tarifas aprobadas. En caso de extinción del contrato por cumplimiento del mismo, el contratista deberá seguir prestando el servicio hasta que se formalice el nuevo contrato.
  2. Cuidar del buen orden del servicio, pudiendo dictar la Administración las oportunas instrucciones, sin perjuicio de los poderes de policía.
  3. Indemnizar los daños que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera el desarrollo del servicio, excepto cuando el daño sea producido por causas imputables a la Administración.
  4. Respetar el principio de no discriminación y continuidad en la prestación del servicio público.



5. Someterse a las actuaciones de inspección y fiscalización que ejerza la Administración Pública competente de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en la normativa que la desarrolle.
6. Hacer llegar a la Administración las reclamaciones y quejas formuladas por los usuarios. En particular deberá cumplir los derechos y deberes de los usuarios tal como establece el art. 25 de la Ley 13/2007 así como la normativa de consumidores y usuarios
7. Proporcionar la información que le sea requerida por las Administraciones Públicas y cumplir los demás deberes que le impone la legislación vigente.
8. Contar con un seguro de responsabilidad civil en las condiciones y con el alcance establecido por la normativa vigente.
9. La empresa contratista del servicio público de transporte deberá anunciar en medios de comunicación de máxima audiencia, por su cuenta, las alteraciones del servicio que por cualquier razón (conflicto laboral, meteorología, etc.) se produzcan.
10. Será obligatoria la asistencia, por la empresa contratista, a las personas con discapacidad, para el acceso y abandono de los vehículos, así como el cumplimiento de las condiciones exigidas en el Anexo IV del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
11. La empresa contratista del servicio público de transporte deberá transferir los datos estadísticos y de explotación del servicio a la Administración.
12. La persona contratista deberá guardar sigilo respecto a los datos o antecedentes que, no siendo públicos o notorios, estén relacionados con el objeto del contrato y hayan llegado a su conocimiento con ocasión del mismo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 133.2 de la LCSP.
13. La persona está obligada a suministrar al órgano de contratación, previo requerimiento y en un plazo de **DIEZ (10) DÍAS HÁBILES**, toda la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 4 de la Ley 12/2014, de 26 de diciembre, de Transparencia y Acceso a la información pública. La información deberá suministrarse por escrito acompañada de una declaración responsable de la adjudicataria en la que se declare, bajo su responsabilidad, que son ciertos los datos aportados. La presentación podrá realizarse igualmente mediante transmisión por medios electrónicos o telemáticos, siempre que tales medios estén respaldados por procedimientos



que garanticen la autenticidad, confidencialidad de los documentos y el reconocimiento de su firma, de acuerdo con la normativa vigente al respecto.

14. Respecto de los datos de carácter personal a los que tenga acceso en virtud del contrato, la contratista está obligada al cumplimiento de lo dispuesto en disposición adicional vigesimoquinta de la LCSP, y en los apartados 2 y 3 del artículo 12 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, así como al Reglamento que la desarrolla.
15. Cualquier otro que le impongan las leyes reguladoras de la actividad.

b) Específicas:

1. La prestación del servicio requerirá la utilización a tiempo completo de cuatro (4) vehículos. Se dispondrá, además, de un vehículo de reserva de características similares que los titulares.
2. Los vehículos estarán equipados con todos los elementos necesarios que permitan su operación plenamente integrada en los Sistemas de Billetaje Unificado y de Ayuda a la Explotación de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria. Todos los vehículos que presten el servicio dispondrán de cartelería electrónica, exterior e interior, y estarán señalizados de acuerdo a lo que a tal efecto la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria conforme a su función de establecer una política de imagen unificada en los servicios de transporte público de la isla de Gran Canaria.
3. La empresa que resulte operadora del servicio tendrá a su disposición, además de los vehículos y su equipamiento tecnológico a bordo), los siguientes recursos necesarios para la realización del servicio: La organización de la empresa; Los servicios auxiliares de talleres, El personal necesario.; Instalaciones fijas de oficinas, cocheras, talleres y zonas de aparcamiento.
4. Dentro del Proyecto de Implantación de una Política Corporativa y Única de Información al Público en la isla de Gran Canaria el servicio hará uso de los equipamientos e instalaciones de parada que bien la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria o el propio Ayuntamiento dispongan a tal efecto.
5. El mantenimiento en perfecto estado de operación de la totalidad de los medios materiales, a excepción de las marquesinas, será por cuenta de la empresa que resulte adjudicataria del servicio.
6. La Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria es el órgano competente para la aprobación de los títulos y tarifas válidos para el uso del servicio público de transporte regular objeto del presente proyecto, previa propuesta del



Ayuntamiento de Santa Lucía, así como sus revisiones posteriores. La estructura tarifaria estará integrada en el marco tarifario de la isla de Gran Canaria y operable dentro del sistema de billeteo unificado implantado La Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria.

7. El servicio se prestará en régimen de exclusividad no pudiendo establecerse otras que cubran servicios coincidentes, salvo que concurren razones fundadas de interés público. A este último efecto, se considera de interés público la coincidencia de cualquier modalidad de transporte regular de viajeros que forme parte del transporte insular integrado con un transporte urbano.
8. La Administración podrá, de oficio o instancia de los contratistas o usuarios, modificar las condiciones de prestación previstas en el título contractual con motivo de las actualizaciones de los planes y programas de transportes, por razones fundadas de interés público o por la necesidad de incidir en una circunstancia no prevista en el momento de su adjudicación. En todo caso, deberá darse audiencia al contratista y respetarse el equilibrio económico del contrato.
9. La Administración u organismo competente, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de servicios objeto de contratos independientes, cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifique, en cuyo caso se otorgará un nuevo contrato para el servicio unificado; el plazo de duración de ésta se fijará, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca, teniendo en cuenta los plazos de vigencia pendientes de los contratos unificados, sus tráficos y la mejora que para el sistema de transporte suponga la unificación. La Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para la más adecuada prestación del servicio.
10. La administración pública competente velará por el correcto desarrollo del servicio a través del ejercicio de su potestad inspectora y otorgará las autorizaciones que sean necesarias para su desenvolvimiento, levantando acta de la puesta en marcha del servicio, así como de las nuevas líneas que se inauguren.
11. Los contratistas estarán obligados a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios señalados en el contrato y en la documentación anexa a éste. El calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán encontrarse a disposición del público en las estaciones de viajeros y en los locales de la empresa en que se despachen billetes para la expedición o expediciones de que se trate. Los gestores del servicio deberán facilitar la adecuada difusión de dichos datos a través de los medios más convenientes para ello.



12. Los gestores del servicio estarán obligados a facilitar a la administración pública concedente los datos relativos a la explotación del servicio, en los términos que se establezca.
13. El gestor del servicio deberá comunicar también a la administración pública, en su caso, el cambio de los vehículos adscritos al servicio antes de hacerlo efectivo. Los vehículos adscritos para sustituir a los anteriores habrán de ajustarse, asimismo, a las condiciones del contrato. La modificación del número de vehículos establecido en el contrato o de su categoría, número de plazas o condiciones técnicas y de seguridad deberá ser autorizada por la administración pública concedente, que podrá, asimismo, imponerla de oficio.
14. Se entiende por transporte urbano, aquel que se desarrolle en núcleos consolidados de población dentro de un mismo término municipal, así como el que comunique entre sí núcleos poblacionales diferentes situados en el mismo ámbito territorial municipal. La competencia en la regulación, planificación, administración, financiación y gestión corresponde a los Ayuntamientos del municipio donde se desarrolle el transporte urbano. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión, inspección y sanción del transporte público urbano de viajeros que se lleve a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. También serán competentes para la ordenación de los servicios, así como el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios. En el presente servicio el transporte urbano regular de viajeros está integrado en el servicio público de transporte insular integrado al existir un previo acuerdo del Ayuntamiento de Santa Lucía con la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria. Se entiende por transporte insular integrado, aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la Ley. La planificación, administración y gestión del transporte insular le compete a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria en colaboración con el Ayuntamiento de Santa Lucía; en todo caso con sujeción a lo dispuesto en la norma, en particular en cuanto a modalidades de gestión, y en el marco de la ordenación básica externa, legislativa y reglamentaria, que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.
15. Cuando el contratista reciba cualquier clase de ayuda económica de la administración pública para el sostenimiento del servicio de que se trate, únicamente podrá aplicar tarifas inferiores a las máximas señaladas en el contrato o aplicar cualquier género de descuentos o rebajas a los usuarios dando cuenta, con una antelación mínima de quince días, a la administración pública concedente, la cual podrá prohibirlas o limitarlas.



16. La falta de aportación por parte del contratista de los datos estadísticos relativos al servicio tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente haya lugar, que no se revise la tarifa de ese servicio hasta que dicha falta sea subsanada.
17. La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el contratista tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.
18. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de contratos, concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general, deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.
19. El contrato, una vez adjudicado el servicio, sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse. No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios o la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, a los efectos previstos en este punto, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad a su inauguración, tenga lugar el establecimiento o cierre de centros docentes, sanitarios o de otra índole generadores de una demanda significativa de transporte.

Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.



Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá formalizarse conforme a lo previsto en las normas.

20. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, el nuevo adjudicatario tendrá la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación, en los términos señalados en la normativa. En este supuesto, el órgano de contratación facilitará a los licitadores, en el propio pliego o en la documentación complementaria, la información sobre las condiciones de los contratos del personal al que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida. A estos efectos, la empresa que viniese prestando el servicio y tenga la condición de empleadora del personal afectado vendrá obligada a proporcionar la referida información al órgano de contratación, a requerimiento de éste. Tal información se suministrará teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal. A los efectos señalados en este punto, no podrá tenerse en cuenta otro personal que el expresamente adscrito a la prestación del servicio en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, para cuya determinación se debieron tomar como base el que inicialmente se incluía en el correspondiente pliego de condiciones. El nuevo contratista no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el empresario anterior.
21. La contratista está obligada a proporcionar a la Administración contratante, cuando ésta se la requiera, la información sobre las condiciones de los contratos de los trabajadores a los que pueda afectar la subrogación una vez concluido el presente contrato. A tal efecto, deberá proporcionarle un listado de dichos trabajadores y trabajadoras, con indicación del convenio colectivo aplicable y los detalles de categoría, tipo de contrato, jornada, fecha de antigüedad, vencimiento del contrato, salario bruto anual de cada trabajador, así como todos los pactos en vigor aplicables a los mismos.
22. También estará obligada a responder de los salarios impagados a los trabajadores y trabajadoras afectadas por la subrogación, así como de las cotizaciones a la Seguridad social devengadas, aún en el supuesto de que se resuelva el contrato y aquellos sean subrogados por el nuevo contratista, sin que en ningún caso dicha obligación corresponda a este último. En este caso, la Administración contratante, una vez acreditada la falta de pago de los citados salarios, procederá a la retención de las cantidades debidas al contratista para garantizar dicho pago, y a la no devolución de la garantía definitiva en tanto no se acredite el abono de éstos.



23. A la finalización o resolución del contrato, dado el caso, el material móvil adscrito al contrato, vehículos adquiridos (con todo el equipamiento técnico a bordo del mismo) revertirá en su integridad en la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, sin coste alguno para este último, al haberse adquirido el mismo a través de una subvención de capital expresa para esta finalidad.
24. El personal puesto a disposición por la empresa operadora del servicio no tendrá ninguna relación laboral con la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria dependiendo única y exclusivamente de dicha empresa, la cual tendrá todos los derechos y deberes inherentes a su calidad de empresario respecto del mismo.
25. En el caso de que durante la ejecución del contrato se modificase el diseño exterior de los vehículos adscritos al servicio, la empresa contratista será responsable de adoptar las medidas necesarias para materializar el cambio.
26. La empresa contratista aceptará como medio de pago los diferentes títulos de transporte que en cada momento apruebe la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria para los servicios de su competencia.

## **CAPÍTULO V: MODIFICACIÓN DEL CONTRATO, CESIÓN Y SUBCONTRATACIÓN.**

### **25. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO.-**

El órgano de contratación podrá modificar el contrato de conformidad con lo establecido en el art. 206 de la Ley 9/2017.

Cuando las modificaciones afecten al régimen financiero del contrato y se cumplieran los presupuestos exigidos en la norma se deberá compensar al adjudicatario de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato.

No existirá derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero por incumplimiento de las previsiones de la demanda recogidas en el estudio de la Administración o en el estudio que haya podido realizar el contratista o en el proyecto de explotación.

Así mismo será de aplicación en este caso lo dispuesto sobre modificaciones del contrato en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y en el Decreto 72/2012, 2 agosto, por el que se aprueba el Reglamento de



desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

## **26. CESIÓN Y SUBCONTRATACIÓN DEL CONTRATO.**

- Cesión del contrato.

El contrato podrá ser cedido a un tercero con sujeción a lo establecido en el art. 214 de la Ley 9/2017.

- Subcontratación.

En ningún caso será admisible la subcontratación de la prestación principal del contrato.

Sólo será admisible la subcontratación de prestaciones accesorias resultando de aplicación lo establecido en los arts. 215, 216 y 217 de la Ley 9/2017.

## **27. SUBROGACIÓN DEL PERSONAL.**

El nuevo adjudicatario está sujeto a la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación según lo dispuesto en los artículos 73.2 h) y 75.4 de la LOTT, y art. 48.2.h) de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

El órgano de contratación –dando cumplimiento a lo dispuesto en el art. 130 de la Ley 9/2017- deberá facilitar a los licitadores la información sobre las condiciones de los contratos del personal al que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida.

Los empleados, sus condiciones de contratación, así como los costes laborales que implica tal medida, serán los que figuran en el Anexo IV de este Pliego

El nuevo contratista no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el empresario anterior.

1.

## **CAPÍTULO VI: RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES.**

### **28. INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES.**

Se consideran incumplimientos contractuales la vulneración de los Pliegos, de la normativa legal y reglamentaria a aplicar, de la oferta del adjudicatario y del servicio a prestar.



## 1.- Incumplimiento de la normativa sectorial

Los incumplimientos se clasifican en leves, graves y muy graves según se tipifican como tales infracciones en la Ley 13/2007 en los arts 104 a 106.

Las penalizaciones, con independencia de las que se deriven directamente por la aplicación de la Ley 13/2007, serán las siguientes:

- Para los incumplimientos leves: el apercibimiento y una pena comprendida entre el 0% y el 5% de la facturación bruta anual del contratista (incluyendo los importes de bonificación a los usuarios).
- Para los incumplimientos graves: el apercibimiento y una pena comprendida entre el 5% y el 10% de la facturación bruta anual del contratista (incluyendo los importes de bonificación a los usuarios).
- Para los incumplimientos muy graves: el apercibimiento y una pena comprendida entre el 10% y el 20% de la facturación bruta anual del contratista ((incluyendo los importes de bonificación a los usuarios).

Se entenderá como facturación bruta anual del contratista la suma de los ingresos por ventas de billetes más la subvención por bonificación al viajero.

La realización de una falta muy grave podrá ser objeto de resolución del contrato con incautación de la garantía constituida.

## 2.- Incumplimientos del servicio

Se considerarán infracciones muy graves:

- La acumulación o reiteración de tres faltas graves cometidas en el transcurso de un año.
- La negativa a realizar los servicios.
- Las ofensas verbales o físicas o el trato vejatorio grave a los usuarios.

Tendrán la consideración de infracciones graves:

- El abandono del servicio y las faltas repetidas de puntualidad
- El trato vejatorio a los usuarios, salvo que revistiese características tales que le calificasen como de muy grave.



- La falsedad o falsificación de los servicios.
- En general, el incumplimiento grave de los deberes y obligaciones con las usuarias y la comisión de tres faltas leves en el transcurso de un año.
- El no guardar el debido sigilo respecto de los asuntos que se conozcan en razón del servicio prestado y que perjudique a las usuarias o se utilicen en provecho propio.

Tendrán la consideración de infracciones leves:

- El retraso, negligencia o descuido en el cumplimiento de los servicios.
- La ligera incorrección con los usuarios.
- En general, la falta de puntualidad.

Las penalizaciones serán las mismas que las descritas en el apartado 1 anterior.

La realización de una falta muy grave podrá ser objeto de resolución del contrato con incautación de la garantía constituida.

### 3.- Incumplimientos de los Pliegos y oferta del adjudicatario.

En el caso de que la contratista realizara defectuosamente el objeto del contrato, o incumpliera los compromisos adquiridos, o las condiciones especiales de ejecución establecidas en el presente pliego, así como el incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social, el órgano de contratación podrá optar por resolver el contrato con incautación de la garantía constituida, o bien imponer una penalización económica por importe del 10% del importe total estimado de las anualidades como subvención de explotación para cubrir el déficit.

Asimismo, los incumplimientos o retrasos reiterados en el pago de salarios al personal que realiza la prestación objeto del contrato, o la aplicación a los mismos de condiciones salariales inferiores a las derivadas del convenio colectivo aplicable, dará lugar a la imposición de una penalización económica por importe del 10% del importe total estimado de las anualidades como subvención de explotación para cubrir el déficit.

La no rendición de información, de cualquiera de ellas, tanto de las previstas en el presente documento, como de las solicitudes de información que la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria considere necesario solicitar al adjudicatario, será sancionada con una penalización económica por importe del 1% del importe total estimado de las anualidades como subvención de explotación para cubrir el déficit.



La presentación de la documentación referida en el párrafo anterior fuera del plazo estipulado conllevará, así mismo una penalización económica por importe del 0,5% del importe total estimado de las anualidades como subvención de explotación para cubrir el déficit. Esta penalización es incompatible con la contenida en el párrafo anterior.

Con independencia de lo expuesto con anterioridad, la no aportación de las cuentas anuales correspondientes o del informe de auditoría de cumplimiento anual podrá suponer causa de resolución del contrato.

## **29. CAUSAS DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO.**

El contrato se extinguirá por cumplimiento o por resolución.

El contrato se considerará cumplido y, en consecuencia, extinguido sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85 y 82 de la Ley 16/87, esto es dos años.

Expirado el plazo del servicio, revertirá a la Administración debiendo el contratista entregar las obras e instalaciones del contrato, así como los vehículos adquiridos a cargo de la subvención de capital concedida

## **30. CAUSAS DE RESOLUCIÓN.**

Son causas de resolución del contrato las siguientes:

1. Las enumeradas en el art. 53 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte Terrestre de Canarias.
2. Las enumeradas en el art. 211 de la Ley 9/2017, con la salvedad de las establecidas en las letras d) y e).

A estos efectos se entienden como obligaciones esenciales del contrato cuyo incumplimiento puede motivar la resolución del contrato las siguientes:

- El incumplimiento de la obligación de adscribir medios personales y materiales al contrato.
- El incumplimiento de las condiciones sociales de ejecución, incluidas las relativas a la obligación de subrogación.



- El incumplimiento de los derechos y deberes de los usuarios tal como establece el art. 25 de la Ley 13/2007 así como de la normativa de consumidores y usuarios.
  - No constituir el reajuste o reposición de la garantía definitiva
3. Las enumeradas en el art. 313 de la Ley 9/2017.

#### **Efectos de la resolución.**

Los previstos legalmente en los arts. 53 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte Terrestre de Canarias y arts. 212, 213 y 295 de la Ley 9/2017.

### **CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES FINALES**

#### **31. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DE CARÁCTER SOCIAL RELATIVAS A LAS CONDICIONES LABORALES MÍNIMAS DE LAS EMPRESAS CONTRATISTAS EN LA CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA DEL SECTOR PÚBLICO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.**

La presente cláusula responde al mandato normativo contenido en la Disposición Transitoria 11ª de la Ley 7/2018, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2019.

Las condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social relativas a las condiciones laborales mínimas de las empresas contratistas serán las siguientes: (i) la referente al convenio colectivo de aplicación, (ii) el mantenimiento –o estabilidad- de la plantilla; y (iii) los salarios.

Estas obligaciones tienen la consideración de obligaciones contractuales esenciales.

#### **1.- Condición especial de ejecución del contrato de carácter social referente al convenio colectivo de aplicación.**

La empresa adjudicataria durante la ejecución del contrato aplicará, a la totalidad de la plantilla adscrita al mismo, las condiciones de trabajo establecidas por el último convenio colectivo sectorial y territorial en vigor en el que se encuadre la prestación contractual o, en su caso, el convenio de empresa vigente que mejore lo dispuesto en el citado convenio colectivo, en cuyo caso aplicará el de empresa.

La empresa adjudicataria deberá mantener las condiciones de trabajo de la plantilla adscrita al contrato durante toda su vigencia, incluidas las prórrogas, en los términos



del convenio colectivo que resulte de aplicación al presentarse la oferta, aunque el mismo pierda posteriormente vigencia como consecuencia de la ultraactividad. Asimismo, deberá introducir cualquier mejora sobre la legislación laboral básica aplicable en virtud del convenio colectivo en vigor.

### **2.- Condición especial de ejecución del contrato de carácter social relativa al mantenimiento –estabilidad- de la plantilla.**

El adjudicatario está obligado a mantener la plantilla adscrita al objeto del contrato, durante toda su vigencia, incluidas las prórrogas, sin que proceda suspensión o extinción de puestos de trabajo salvo por bajas voluntarias, despidos disciplinarios, disconformidad de la administración o modificación del contrato por razones de estabilidad presupuestaria.

### **3.- Condición especial de ejecución del contrato de carácter social referente a los salarios.**

La empresa adjudicataria deberá -durante la ejecución del contrato- abonar a los empleados el salario mensual, en la cuantía y en los periodos establecidos en el convenio colectivo de aplicación según la categoría profesional que corresponda, sin que en ningún caso el salario a abonar pueda ser inferior a aquel.

El adjudicatario deberá estar al corriente de pago de las nominas del personal que participe en la ejecución del contrato. Se considerará que incumple la citada condición cuando se produzca el impago o un retraso en el abono de las nóminas en más de dos meses.

A tal efecto el órgano de contratación podrá exigir, junto a la factura mensual, una certificación emitida por la representación legal de la empresa acreditativa de que se encuentra al corriente en el pago de las nóminas de acuerdo a las retribuciones fijadas en el convenio y la fecha en que fueron abonadas.

### **4.- Incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social relativas a las condiciones laborales mínimas de las empresas contratistas.**

El incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social podrá dar lugar a la imposición de penalidades previstas en la cláusula 42.2 y – en su caso- a la resolución del contrato atendiendo a la naturaleza de la obligación incumplida, la gravedad del incumplimiento, a la conducta del adjudicatario – especialmente a la reiteración en el incumplimiento- u otra circunstancia que impidiera el buen fin del contrato.

## **32. PROTECCION DE DATOS.**



Conforme exige el Decreto-ley 14/2019, de 31 de octubre, por el que se adoptan medidas urgentes por razones de seguridad pública en materia de administración digital, contratación del sector público y telecomunicaciones. Y, especialmente

(i) las partes quedan sometidas a la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos teniendo el carácter de condición especial de ejecución.

(ii) esta obligación de sometimiento tiene para el contratista el carácter de obligación contractual esencial a los efectos del régimen de resolución del contrato.

Las obligaciones descritas en la presente cláusula constituyen condiciones esenciales del contrato y su incumplimiento podrá dar lugar a la resolución del mismo.

**Las Palmas de Gran Canaria, en la fecha indicada en la firma electrónica.**

**EL ÓRGANO DE CONTRATACIÓN**



**ANEXO I: MODELO DE PROPOSICIÓN DE CRITERIOS CUANTIFICABLES POR FÓRMULA (AUTOMÁTICOS)**

D/Doña....., vecino/a de ....., con domicilio en....., en nombre propio o en representación de ....., enterado/a de los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas aprobados por la AUTGC que han de regir el procedimiento para adjudicar la ejecución del contrato denominado **“SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA DE TIRAJANA”**, y, aceptando íntegramente el contenido de los mismos, en nombre..... (propio o de la persona o entidad que representa, especificando en este último caso sus circunstancias), se compromete a realizar el citado contrato conforme a los siguientes criterios establecidos en la presente licitación, en el mismo orden y con el siguiente resultado que, a continuación, se detallan:

**Criterio 1. Aportación pública para el equilibrio económico (déficit de explotación) (hasta 30 puntos)**

% de rebaja: ..... (en letras y números).

**Criterio 2. Número de expediciones o frecuencia diaria de mejora ofertada de lunes a viernes (hasta 20 puntos)**

DE LUNES A VIERNES	FRECUENCIA
LINEA 1	
LINEA 1A	
LINEA 2	
LINEA 2A	
<b>TOTAL</b>	

Marcar lo que proceda:

- Mejora de 3 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 20 puntos
- Mejora de 2 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 15 puntos
- Mejora de 1 expedición diarias en cualquiera de las líneas: 10 puntos
- No mejora en ninguna expedición diaria: 0 puntos



**Criterio 3. Número de expediciones o frecuencias diaria de mejora ofertada los sábados, domingos y festivos (hasta 15 puntos)**

SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS	FRECUENCIA
LINEA 1	
LINEA 1A	
LINEA 2	
LINEA 2A	
TOTAL	

Marcar lo que proceda:

- Mejora de 2 expediciones diarias en cualquiera de las líneas: 15 puntos
- Mejora de 1 expedición diarias en cualquiera de las líneas: 10 puntos
- No mejora en ninguna expedición diaria: 0 puntos.

**Criterio 4. Antigüedad de los vehículos iniciales puestos a disposición para la prestación del servicio (hasta 20 puntos)**

Marcar lo que proceda:

- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) inferior o igual a 3 años: 20 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 3 años, pero inferior o igual a 5 años: 10 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 5 años: 5 puntos.

**Criterio 5. Vehículos de reserva destinados al servicio (hasta 5 puntos).**

Marcar lo que proceda:

- Afectación al servicio de 1 vehículo adicional de reserva: 5 puntos.
- No afectación al servicio de 1 vehículo adicional de reserva: 0 puntos.

**Criterio 6. Antigüedad de los vehículos de reserva destinados al servicio (hasta 10 puntos).**



Marcar lo que proceda:

- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) inferior o igual a 3 años: 10 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 3 años, pero inferior o igual a 5 años: 7,5 puntos.
- Antigüedad media de los vehículos (desde su primera matriculación) superior a 5 años: 5 puntos.

Lugar, fecha y firma de la licitadora.



**ANEXO II:**

**MODELO DE DECLARACIÓN DE EMPRESAS VINCULADAS.**

D/D<sup>a</sup>. ....., mayor de edad, con domicilio en..... C/ o Plaza ....., con D.N.I. ...., actuando en su propio nombre y derecho o en representación de ....., en su calidad de .....“ **SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA DE TIRAJANA**”, ; en relación a la proposición presentada para el contrato denominado , declara bajo su responsabilidad:

(Indíquese lo que proceda):

Que son empresas vinculadas con la empresa oferente las incluidas en la relación adjunta, sin que exista ninguna otra empresa en la que concurren los requisitos señalados en el citado precepto.

Nombre o razón social.....NIF/CIF.....

1.-

2.-

3.-

Que la empresa oferente no tiene empresas vinculadas.

Lugar, fecha y firma de la licitadora.



**ANEXO IV: LISTADO DE PERSONAL SUJETO A SUBROGACIÓN**

<b>CATEGORÍA</b>	<b>TIPO DE CONTRATO</b>	<b>ANTIGÜEDAD</b>	<b>SUELDO BRUTO ANUAL</b>
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	04-01-2018	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	31-10-2017	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	22-01-2018	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIN SERVICIOS	01-04-2019	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	02-05-2017	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	16-10-2017	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	12-03-2018	15.901,80 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	16-09-2014	18.301,32 €
CONDUCTOR	CONTRATO FIJO	06-09-2008	18.301,32 €



**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS  
PARTICULARES DEL SERVICIO PÚBLICO DE  
TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL,  
COLECTIVO Y URBANO DE VIAJEROS EN EL  
MUNICIPIO DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA**



## INDICE

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	3
ANEXO I: PROYECTO DEL SERVICIO	10
ANEXOS:	31
I.-CARACTERISTICAS DEL SERVICIO PROPUESTO	32
II.-METODOLOGÍA DETERMINACION DE COSTE	40
III.- COSTES ESTIMADOS.	54
IV.-INGRESOS ESTIMADOS.	57
V.-APORTACIONES DE LAS AAPP	62
VI.- BENEFICIO INDUSTRIAL	66
ANEXO II: PLAN DE MEDICIÓN ANUAL DE LA CALIDAD PERCIBIDA	70



**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONTRATO DE  
SERVICIOS POR PROCEDIMIENTO ABIERTO**

**1.- Tráfico a realizar.**

Se encuentra recogido en el Anexo correspondiente al PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

**2.- Itinerario y paradas.**

Se encuentra recogido en el Anexo correspondiente al PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

Durante la vigencia del contrato el contratista vendrá obligado a realizar todas aquellas modificaciones de los servicios, incluso el establecimiento de nuevas líneas la modificación o supresión, total o parcial, de las existentes, que le sean ordenados por la Administración. Los itinerarios de las líneas de transporte serán los establecidos, en cada momento, por la Administración, quien podrá modificar los mismos de la forma que considere más conveniente, viniendo obligado el contratista a realizar, con la mejor disposición, tales modificaciones. Tanto el número como la situación de las paradas de cada línea de transporte serán establecidos por el Ayuntamiento, quien podrá modificar el primero y variar las segundas cuando lo considere conveniente para la correcta prestación de los servicios.

Los puntos de parada para recoger y dejar viajeros –obligatorias para el adjudicatario– son las que se definen para cada una de las líneas en el Proyecto de Servicio. El número de paradas y emplazamientos de las mismas tiene la consideración de obligación contractual esencial cuyo incumplimiento puede suponer la resolución del contrato.

**3.-Expediciones, calendarios y horarios.**

Se encuentra recogido en el Anexo correspondiente al PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA.



Las expediciones, calendarios y horarios constituyen condiciones mínimas. Pudiendo ser mejorada la primera de ellas por los licitadores en las ofertas.

#### **4.- Adscripción de medios a la ejecución del contrato**

Las obligaciones de adscribir medios al contrato se entienden como obligaciones esenciales del contrato cuyo incumplimiento puede motivar la resolución del contrato

##### 4.1.- Adscripción de personal.

El adjudicatario deberá adscribir a la prestación del servicio el personal que sea necesario para cubrir el plan de explotación contenido en el Proyecto de Servicio, incluyendo las mejoras de expediciones que oferte el mismo, y respetando el convenio colectivo aplicable.

La organización del personal compete al adjudicatario. El adjudicatario prestará especial atención en la sustitución de personal motivado por situaciones de incapacidad, vacaciones, permisos, sanciones de tal suerte que presten sus servicios el personal contenido en la oferta.

##### 4.2.- Adscripción de vehículos

Número de vehículos: El número de vehículos necesarios para la prestación del servicio son 4 unidades y 1 de reserva. Se podrá ofertar como mejora 1 vehículo de reserva adicional.

Antigüedad: La antigüedad máxima permitida de los vehículos se fija en 10 años (tanto de los vehículos iniciales que debe poner a disposición el adjudicatario como los de reserva).

Título: Los vehículos iniciales que debe aportar el adjudicatario hasta la adquisición de los vehículos sujetos a la subvención de capital pueden ser o bien propiedad del adjudicatario o bien tenerlos en arrendamiento o arrendamiento financiero. Los vehículos nuevos deberán estar en pleno funcionamiento en el plazo de 1 año desde la suscripción del contrato.

Características y capacidad mínima: Se encuentran recogido en el Anexo correspondiente al PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA.

Planes de renovación de los vehículos y plazos de sustitución de los mismos: Los vehículos: dada la adquisición de nuevos vehículos a través de la subvención de



capital, no existe plan de renovación aplicable al contrato, salvo la obligación del adjudicatario de mantener los vehículos de reserva dentro del plazo máximo de antigüedad permitido.

Título habilitante: Tanto la empresa adjudicataria como los vehículos adscritos al servicio deberán disponer de la tarjeta de transporte en vigor en todo momento. La utilización de dichos vehículos en servicios distintos de los del contrato estará, en todo caso, condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación de estos últimos y a que exista una autorización previa de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria para ello.

Características especiales de los nuevos vehículos: En el primer año de ejecución del servicio, la Administración establecerá las características mínimas que deberán tener los vehículos, así como el equipamiento mínimo que deben tener a bordo para cumplir con la política de tarifas establecida y con el sistema de apoyo a la explotación (el mantenimiento de los mismos será responsabilidad en todo momento del adjudicatario).

#### 4.2.- Adscripción de instalaciones fijas

Se considera necesario que el futuro servicio disponga de unas instalaciones fijas ubicadas en el área de influencia de la misma. Estas instalaciones deberán disponer del tamaño suficiente que garantice el normal funcionamiento de la flota adscrita, abarcando zona de aparcamiento, taller y oficinas. Así mismo deberán disponer de aquellos elementos necesarios para el mantenimiento de los vehículos adscritos.

#### **5.- Sistema de pago**

El Operador deberá incorporarse al sistema de pago único desarrollado por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, y a la Cámara de Compensación que resulte de la misma, aceptando los diferentes títulos de viaje que la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria decida poner en el mercado y el esquema de liquidación que se implemente. Si el Operador decidiese, a su cuenta y riesgo, implementar cualquier tipo de política comercial, deberá contar previamente con la autorización de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria e, igualmente, informar sobre el coste de éstas que, en ningún caso, se confundirá con las políticas de bonificación desarrolladas por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria y no serán financiadas por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria.

#### **6.- Información al usuario**

Es obligación del adjudicatario del servicio informar adecuadamente sobre los servicios que se prestan, de tal modo que el calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán encontrarse a disposición del público en las estaciones de



viajeros, en la página web de la operadora y en los locales en que se despachen billetes para la expedición o expediciones de que se trate. Así mismo deberán elaborar y distribuir folletos con los horarios, recorridos y paradas de las diferentes líneas que aparecen en el cuadro de servicios y proceder a la instalación en las cabeceras de líneas y paradas preferentes elementos informativos en los que figuren la red de servicios regulares de la isla y, en su caso, el logotipo del transporte insular que se determine por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria. Será también obligación del operador la señalización de todas las paradas adecuadamente con la información pertinente.

#### **7.- Información a rendir a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria.**

Dicha información tendrá por finalidad (i) ejercer la potestad de policía del servicio público y del cumplimiento de la normativa a aplicar, (ii) fiscalizar y controlar el cumplimiento del contrato y (iii) fiscalizar, justificar y controlar las aportaciones públicas al contrato.

Cualquier incidencia debe ser comunicada a la concedente tan pronto se produzca y – en todo caso- en el plazo máximo de doce -12- horas.

El adjudicatario dispondrá de un Libro de Explotación en el que anotarán las incidencias habidas en la gestión del servicio público.

Será obligación del contratista desarrollar los sistemas informáticos que se precisen para suministrar la información que se le requiera por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, especialmente la relacionada con el cómputo de los kilómetros recorridos, las horas buses efectivas, los viajeros y viajeros-kilómetros transportados y las plazas y plazas kilómetros ofertadas, así como la velocidad comercial. Los mencionados sistemas informáticos deberán contener las interfases adecuadas que permitan el obligatorio enganche de los mismos con los sistemas que pueda desarrollar la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, a los efectos de que la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria pueda disponer de toda la información de gestión del Operador que crea conveniente.

Así mismo, se deberá suministrar ANTES DEL 30 DE ABRIL del año siguiente a cada ejercicio, un informe con relación detallada de los siguientes indicadores:

- El número total de kilómetros recorridos.
- El número total de plazas ofertadas y plazas kilómetros ofertadas.
- El número total de viajeros y viajeros kilómetros transportados.



Así mismo, el adjudicatario deberá realizar anualmente y a su cargo una auditoría económico-financiera de las Cuentas Anuales e informe de Gestión y otra de cumplimiento. En el caso de que el Operador realizase otras actividades distintas de las derivadas del servicio público regular de viajeros, las cuentas sobre las que opine el auditor deberán permitir identificar de modo claro los gastos e ingresos asociados al servicio público regular de viajeros. Por otro lado, el auditor deberá comprometerse, al asumir el trabajo, a permitir a las Intervenciones Generales del Estado, de la Comunidad Autónoma, del Cabildo de Gran Canaria y de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, así como a la Audiencia de Cuentas y al Tribunal de Cuentas a tener acceso a los papeles de trabajo de la auditoría, así como a entregar las copias que se le soliciten.

La auditoría económico-financiera de las Cuentas Anuales, el informe de Gestión y la auditoría de cumplimiento deberán ser entregadas a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria ANTES DE FINALIZAR EL MES DE MAYO del año siguiente al que la información se refiere.

A efectos de contabilidad, las empresas titulares de contratos de servicios, concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general, deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

El informe de auditoría anual de cumplimiento podrá ser encargado directamente por la AUTGC.

## **8.- Informe de auditoría de cumplimiento**

El informe será el establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2011, de 1 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas, y por el Real Decreto 1517/2011, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla el texto refundido referido, y deberá aportarse aún no dándose los supuestos legales de realización obligatoria de la misma.

En el caso de que el Operador realizase otras actividades distintas de las derivadas del servicio público regular de viajeros, las cuentas sobre las que opine el auditor deberán permitir identificar de modo claro los gastos e ingresos asociados al servicio público regular de viajeros

Además, el auditor deberá verificar, cuantificar y opinar sobre la correlación entre los costes contabilizados y los criterios de crecimiento o razonabilidad de los mismos.



En cualquier caso, será potestad de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria la modificación en cualquier momento del contenido de los informes de auditoría de cumplimiento en función de las necesidades de información que se precisen.

#### **9.- Medidas ambientales.**

El contratista cumplirá la normativa ambiental, velará por el cumplimiento del principio de precaución evitando cualquier riesgo de impacto ambiental.

Los vehículos adscritos al servicio cumplirán los requisitos legales en materia ambiental especialmente en cuanto se refiere a ruidos y emisiones atmosféricas, ruidos y olores.

#### **10.- Medidas de control.**

Será obligación del adjudicatario someterse a las actuaciones de comprobación, a efectuar por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, así como cualesquiera otras de comprobación y control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, aportando cuanta información le sea requerida en el ejercicio de las actuaciones anteriores.

Así mismo, deberá disponer de los libros contables, registros diligenciados y demás documentos debidamente auditados en los términos exigidos por la legislación mercantil y sectorial aplicable en cada caso, así como cuantos estados contables y registros específicos sean exigibles, con la finalidad de garantizar el adecuado ejercicio de las facultades de comprobación y control, así como conservar los documentos justificativos de la aplicación de los fondos recibidos, incluidos los documentos electrónicos en tanto puedan ser objeto de las actuaciones de comprobación y control.

#### **11.- Plan de medición anual de la calidad percibida**

El adjudicatario estará obligado a la elaboración de un plan de medición anual de la calidad percibida de periodicidad anual, mediante el uso de encuestas a los usuarios del servicio.

Fecha de entrega: antes de finalizar el mes de mayo del año siguiente al que la información se refiere.

En el anexo se detalla la metodología que deberá llevarse a cabo.

#### **12.- Seguros**



El contratista deberá tener contratados los seguros que resulten obligatorios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

### 13. Responsable del contrato.

El Órgano de Contratación podrá designar un responsable del contrato, entre el personal de la AUTGC o de forma externa, quien supervisará la ejecución del mismo, comprobando que su realización se ajusta a lo establecido en el contrato y cursará a la entidad contratista las órdenes e instrucciones de dicho Órgano de Contratación. Serán funciones esenciales del responsable del contrato:

- Efectuar el control y supervisión general del servicio prestado.
- Evaluar la prestación de los servicios de conformidad con los pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas, así como de la oferta del contratista.
- Disponer de toda la información relevante de los servicios debiendo estar informado de las incidencias que se produzcan.
- Realizar cuantas visitas de supervisión pudiesen ser necesarias.
- Dictar cuantas instrucciones sean precisas para garantizar la correcta ejecución del contrato.

No obstante, el órgano de contratación podrá adoptar en cualquier momento las medidas de control que estime oportunas, a fin de constatar el correcto funcionamiento del servicio y el cumplimiento de las obligaciones a que esté sometida el adjudicatario, de conformidad con lo estipulado en los pliegos, el contrato y normas de aplicación.



**ANEXO I: PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR  
PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE  
CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA EN LA ISLA DE  
GRAN CANARIA.**

**a) 1.- INTRODUCCION**

El artículo 47 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias dispone que con carácter previo al establecimiento de los servicios, la Administración Pública u organismo competente en la dirección, gestión y programación de los mismos deberá aprobar un proyecto en el que se incluirán los datos y estudios que resulten precisos sobre la demanda actual y potencial, los medios existentes y previsiones para servirles, las repercusiones en la red del transporte, las circunstancias sociales y económicas que justifican la implantación y demás aspectos que motiven el establecimiento de los servicios.

Y así mismo determina, que la prestación de los servicios públicos regulares de viajeros requiere resolución de la administración u organismo competente en la que se acuerde su establecimiento, en su caso ampliación o modificación de los existentes, con aprobación conjunta del correspondiente proyecto.

**b) 2.- ANTECEDENTES**

Con la suscripción del Convenio entre el Excmo. Cabildo de Gran Canaria y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el día 10 de mayo de 1999 se creó la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, un órgano del sector público mediante el cual ejercen sus competencias en materia de servicios de transporte público regular colectivo de viajeros y sus instalaciones públicas de forma unitaria y cooperativa las Administraciones participantes, y se establecen los mecanismos de coordinación con la Administración del Estado. Posteriormente, en acuerdo Plenario, de fecha 16 de noviembre de 2000, se formalizó la adhesión del Ayuntamiento de Santa Lucía a la Autoridad Única del Transporte, cediendo así sus competencias en materia de transporte.

La entidad Transportes Urbanos Santana Domínguez S.L. venía prestando el servicio de transporte urbano regular de viajeros en el municipio de Santa Lucía, en virtud de acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Santa Lucía de 30 de diciembre de 1987, por el que se autorizó la transmisión a aquella de la concesión inicialmente otorgada a D. José Domínguez Melián por Acuerdo del Pleno de dicho Ayuntamiento de 15 de septiembre de 1956. Sin embargo, la referida empresa renunció a continuar el servicio



de transporte urbano regular de viajeros, abandonando definitivamente el mismo con fecha de 15 de septiembre de 2012.

Por el motivo aludido, al amparo de lo establecido en el artículo 5.5 del Reglamento comunitario 1370/2007, precepto que se entiende prevalece sobre la legislación estatal o autonómica, tanto en materia de ordenación del transporte como en materia de contratación, la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, que es el instrumento a través del cual el Ayuntamiento de Santa Lucía ejerce sus competencias sobre transporte urbano regular de viajeros, adoptó, para el restablecimiento del servicio interrumpido, una medida de emergencia en forma de adjudicación directa, estimándose como modo de gestión más adecuado el concierto con persona física o jurídica que venga realizando prestaciones análogas a las que constituyen el servicio público de que se trata, y a estos efectos mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de dicha entidad de fecha 3 de octubre de 2012 se procedió, como modo de gestión más adecuado, a concertar con la entidad TRANSPORTES LA PARDILLA S.L. la prestación del servicio de transporte público regular de viajeros de carácter urbano en el municipio de Santa Lucía.

En la actualidad el servicio sigue siendo prestado por la misma empresa operadora antes referida a expensas de que se proceda a la adjudicación del servicio a través de las vías establecidas en la normativa de contratación pública.

El alcance del servicio objeto del presente proyecto de servicios público, aun siendo en la misma zona operacional del término municipal de Santa Lucía, es totalmente distinto al que actualmente se presta por el operador antes referido, ya que la oferta del servicio que se pretende dar a los ciudadanos por parte del Ayuntamiento mencionado tiene una configuración en frecuencias, líneas e itinerarios mucho más ambicioso y con unos niveles de oferta muy superiores a los prestados actualmente.

### **3.- CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO PROPUESTO**

Se trata de un servicio de transporte público regular permanente, de uso general, de viajeros por carretera de carácter urbano.

La Red de Transporte vendrá determinada, en cada momento, por el conjunto de los siguientes elementos:

- a) Las líneas de transporte legalmente establecidas por el Ayuntamiento, a través de la AUTGC.
- b) Los itinerarios establecidos para cada una de las líneas de transporte.
- c) Las paradas establecidas dentro de cada línea e itinerario.



d) Los horarios y frecuencias de paso de los vehículos en cada una de las líneas e itinerarios, diferenciando unos y otras por días (laborables, festivos, etc.), franjas horarias (horas punta, valle, etc.) o cualquier otro criterio relevante.

e) Los vehículos necesarios para la prestación de los servicios en cada línea de transporte.

f) Los kilómetros efectivamente realizados por cada vehículo en las líneas e itinerarios de la Red de Transporte.

A todos los efectos, las líneas de transporte urbano colectivo de viajeros que, en cada momento, se encuentren establecidas, se deben considerar como una única Red de Transporte y tendrán una planificación, programación y coordinación integral.

La prestación por el contratista del Servicio que se contrata supone la obligación de éste de hacer circular las guaguas y demás medios de transporte por las líneas e itinerarios establecidos, en cada momento, por el Ayuntamiento, con las frecuencias y en los horarios establecidos por dicha Administración

### **3.1.- Líneas de transporte, itinerarios y paradas**

La prestación por el contratista del Servicio que se contrata supone la obligación de éste de hacer circular sus vehículos y demás medios de transporte por las líneas e itinerarios establecidos, en cada momento, por el Ayuntamiento, con las frecuencias y en los horarios establecidos por la Administración.

Inicialmente, y mientras no se introduzcan modificaciones en la prestación de los servicios, éstos se realizarán por el contratista en las líneas establecidas por el Ayuntamiento que se contemplan y definen en el presente apartado.

Durante la vigencia del contrato el contratista vendrá obligado a realizar todas aquellas modificaciones de los servicios, incluso el establecimiento de nuevas líneas la modificación o supresión, total o parcial, de las existentes, que le sean ordenados por la Administración.

Los itinerarios de las líneas de transporte serán los establecidos, en cada momento, por el Ayuntamiento, quien podrá modificar los mismos de la forma que considere más conveniente, viniendo obligado el contratista a realizar, con la mejor disposición, tales modificaciones.

Tanto el número como la situación de las paradas de cada línea de transporte serán establecidos por el Ayuntamiento, quien podrá modificar el primero y variar las segundas cuando lo considere conveniente para la correcta prestación de los servicios,



Las líneas que se pretende implantar son dos, y cada una de estas tiene una variante, siendo las mismas las siguientes:

- Línea 1: PLAZA SAN NICOLAS DE BARI - LEON Y CASTILLO, 1
- Línea 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS
- Línea 2: LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA - LEÓN Y CASTILLO, PLAZA
- Línea 2A: VARIANTE POZO IZQUIERDO

Línea 1: PLAZA SAN NICOLAS DE BARI - LEON Y CASTILLO, 1

Los datos básicos de la línea son los siguientes:

KILOMETROS	8,616
DURACION MINUTOS TRAYECTO	31
DURACION MINUTOS PARADAS	6,75
DURACION MINUTOS TOTAL	37,75
DURACION HORAS	0,629
VELOCIDAD COMERCIAL	13,69

El detalle de la misma, los kilómetros parciales y totales, los tiempos de duración entre paradas, los tiempos totales y las velocidades comerciales entre paradas y la absoluta se encuentran recogidos en el Anexo I.

Las paradas de la línea son las siguientes:

PARADA	LÍNEA 1: LÍNEA PRINCIPAL
1	PLAZA SAN NICOLAS DE BARI
2	LEON Y CASTILLO, 26
3	LEON Y CASTILLO, 108 Y 111
4	AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO
5	AVDA.UNION, 111
6	AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA
7	AVDA.UNION IES. VECINDARIO
8	AVDA.TIRAJANAS, 129
9	AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA
10	AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES
11	FERNANDO GUANARTEME, 13
12	AVENIDA DE CANARIAS 154
13	AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA
14	PRIMERO DE MAYO 45
15	FERNANDO GUANARTEME, 18
16	FERNANDO GUANARTEME, 44
17	AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES
18	AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA
19	AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO
20	AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA



21	AVDA. LA UNIÓN, 123
22	LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION
<b>PARADA</b>	<b>LINEA 1: LINEA PRINCIPAL</b>
23	LEON Y CASTILLO, 153
24	LEON Y CASTILLO, 109
25	LEON Y CASTILLO, 73
26	CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES
27	TINGUARO, 9
28	LEON Y CASTILLO, 1

### Línea 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS

Los datos básicos de la línea son los siguientes:

KILOMETROS	12,97
DURACION MINUTOS TRAYECTO	49
DURACION MINUTOS PARADAS	9
DURACION MINUTOS TOTAL	58
DURACION HORAS	0,967
VELOCIDAD COMERCIAL	13,41

El detalle de la misma, los kilómetros parciales y totales, los tiempos de duración entre paradas, los tiempos totales y las velocidades comerciales entre paradas y la absoluta se encuentran recogidos en el Anexo I.

Las paradas de la línea son las siguientes:

PARADA	LINEA 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS
1	PLAZA SAN NICOLAS DE BARI
2	LEON Y CASTILLO, 26
3	LEON Y CASTILLO, 108 Y 111
4	AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO
5	AVDA.UNION, 111
6	AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA
7	AVDA.UNION IES. VECINDARIO
8	AVDA.TIRAJANAS, 129
9	AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA
10	AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES
11	FERNANDO GUANARTEME, 13
12	CANALEJAS, 4
13	CANALEJAS, MAJADACIEGA
14	PICASSO,11
15	PICASSO, 53
16	EXTREMADURA, 35
17	EXTREMADURA, 8
18	VENEZUELA, HIPERDINO
19	CENTRIFUGA, PISCINA LOS LLANOS
20	AVDA. CANARIAS, 110
21	AVENIDA DE CANARIAS 154



22	AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA
23	PRIMERO DE MAYO 45
<b>PARADA</b>	<b>LINEA 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS</b>
24	FERNANDO GUANARTEME, 18
25	FERNANDO GUANARTEME, 44
26	AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES
27	AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA
28	AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO
29	AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA
30	AVDA. LA UNIÓN, 123
31	LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION
32	LEON Y CASTILLO, 153
33	LEON Y CASTILLO, 109
34	LEON Y CASTILLO, 73
35	CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES
36	TINGUARO, 9
37	LEON Y CASTILLO, 1

### Línea 2: LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA - LEÓN Y CASTILLO, PLAZA

Los datos básicos de la línea son los siguientes:

KILOMETROS	10,82
DURACION MINUTOS TRAYECTO	40
DURACION MINUTOS PARADAS	7,75
DURACION MINUTOS TOTAL	47,75
DURACION HORAS	0,796
VELOCIDAD COMERCIAL	13,59

El detalle de la misma, los kilómetros parciales y totales, los tiempos de duración entre paradas, los tiempos totales y las velocidades comerciales entre paradas y la absoluta se encuentran recogidos en el Anexo I.

Las paradas de la línea son las siguientes:

PARADA	LINEA 2: LINEA PRINCIPAL
1	LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA
2	SANTIAGO MARCIAL, 4
3	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 102
4	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 128
5	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS
6	ORILLA BAJA, 80
7	ORILLA BAJA CON RISQUERO
8	FRANCHY ROCA, 25
9	PEREZ GALDOS, 14
10	CENTRO SALUD DOCTORAL
11	AVDA. MEDITERRÁNEO
12	AVDA.CANARIAS, 473



13	AVDA.CANARIAS, 391
14	AVDA.CANARIAS, 341
<b>PARADA</b>	<b>LINEA 2: LINEA PRINCIPAL</b>
15	AVDA.CANARIAS, 299
16	SABANDEÑOS, 46
17	CASTRILLO Nº 4 PARQUE
18	AVDA.CANARIAS 450
19	AVDA.CANARIAS 474
20	PEREZ GALDOS, 67
21	PEREZ GALDOS, 17
22	FRANCHY ROCA,14
23	BECQUER, 4
24	BECQUER, 48
25	SAN DAMIAN,6 PARQUE
26	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123
27	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97
28	CERVANTES, 20
29	NESTOR DE LA TORRE, 14
30	CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES
31	TINGUARO, 9
32	LEON Y CASTILLO, 1

Línea 2A: VARIANTE POZO IZQUIERDO

Los datos básicos de la línea son los siguientes:

KILOMETROS	18,47
DURACION MINUTOS	57
DURACION MINUTOS PARADAS	9
DURACION MINUTOS TOTAL	66
DURACION HORAS	1,1
VELOCIDAD COMERCIAL	16,79

El detalle de la misma, los kilómetros parciales y totales, los tiempos de duración entre paradas, los tiempos totales y las velocidades comerciales entre paradas y la absoluta se encuentran recogidos en el Anexo I.

Las paradas de la línea son las siguientes:

PARADA	LINEA 2: VARIANTE POZO IZQUIERDO
1	LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA
2	SANTIAGO MARCIAL, 4
3	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 102
4	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 128
5	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS
6	ORILLA BAJA, 80
7	ORILLA BAJA CON RISQUERO
8	FRANCHY ROCA, 25
9	PEREZ GALDOS, 14



10	CENTRO SALUD DOCTORAL
11	POZO IZQUIERDO LAS BALAS, FRENTE A Nº 59
<b>PARADA</b>	<b>LINEA 2: VARIANTE POZO IZQUIERDO</b>
12	PIEDRA CHICA, 1
13	PIEDRA NEGRA SUR, 84
14	LAS BAJAS, 59
15	CENTRO SALUD DOCTORAL
16	AVDA. MEDITERRÁNEO
17	AVDA.CANARIAS, 473
18	AVDA.CANARIAS, 391
19	AVDA.CANARIAS, 341
20	AVDA.CANARIAS, 299
21	SABANDEÑOS, 46
22	CASTRILLO Nº 4 PARQUE
23	AVDA.CANARIAS 450
24	AVDA.CANARIAS 474
25	PEREZ GALDOS, 67
26	PEREZ GALDOS, 17
27	FRANCHY ROCA,14
28	BECQUER, 4
29	BECQUER, 48
30	SAN DAMIAN,6 PARQUE
31	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123
32	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97
33	CERVANTES, 20
34	NESTOR DE LA TORRE, 14
35	CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES
36	TINGUARO, 9
37	LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA

### 3.2.- Horarios de prestación del servicio

Los horarios y frecuencias de paso de los vehículos en cada una de las líneas e itinerarios, serán los establecidos por el Ayuntamiento en cada momento, pudiendo ésta modificar unos y otras en función de los intereses generales a los que sirven las prestaciones contratadas.

En cuanto a los horarios de prestación del servicio los mismos se detallan a continuación para cada línea.

Línea 1 y 1A (de lunes a viernes):

#### LINEA 1 y 1A: HORARIOS DE LUNES A VIERNES

HORA DE INICIO	LINEA	DURACION	HORA FIN	VEHICULO	TIEMPO SALIDA
6:00	LINEA1	0:37	6:37	VEHICULO 1	
6:20	LINEA1	0:37	6:57	VEHICULO 2	0:20
6:45	LINEA1	0:37	7:22	VEHICULO 1	0:25



7:20	LINEA1A	0:58	8:18	VEHICULO 2	0:35
7:55	LINEA1	0:37	8:32	VEHICULO 1	0:35
<b>HORA DE INICO</b>	<b>LINEA</b>	<b>DURACION</b>	<b>HORA FIN</b>	<b>VEHICULO</b>	<b>TIEMPO SALIDA</b>
8:30	LINEA1	0:37	9:07	VEHICULO 2	0:35
9:05	LINEA1	0:37	9:42	VEHICULO 1	0:35
9:40	LINEA1A	0:58	10:38	VEHICULO 2	0:35
10:15	LINEA1	0:37	10:52	VEHICULO 1	0:35
10:50	LINEA1	0:37	11:27	VEHICULO 2	0:35
11:25	LINEA1	0:37	12:02	VEHICULO 1	0:35
12:00	LINEA1	0:37	12:37	VEHICULO 2	0:35
12:35	LINEA1	0:37	13:12	VEHICULO 1	0:35
13:20	LINEA1	0:37	13:57	VEHICULO 2	0:45
14:05	LINEA1A	0:58	15:03	VEHICULO 1	0:45
16:05	LINEA1	0:37	16:42	VEHICULO 1	2:00
16:50	LINEA1	0:37	17:27	VEHICULO 2	0:45
17:35	LINEA1A	0:58	18:33	VEHICULO 1	0:45
18:20	LINEA1	0:37	18:57	VEHICULO 2	0:45
19:05	LINEA1	0:37	19:42	VEHICULO 1	0:45

LINEA 1: LINEA PRINCIPAL

LINEA 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS

Línea 1 y 1A (sábados, domingos y festivos):

**LINEA 1 y 1A: HORARIOS  
SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS**

HORA DE INICO	LINEA	DURACION	HORA FIN	VEHICULO	TIEMPO DE NUEVA SALIDA
8:00	LINEA 1	0:37	8:37	VEHICULO 1	
9:00	LINEA 1A	0:58	9:58	VEHICULO 1	1:00
10:30	LINEA 1	0:37	11:07	VEHICULO 1	1:30
11:30	LINEA 1A	0:58	12:28	VEHICULO 1	1:00
13:00	LINEA 1	0:37	13:37	VEHICULO 1	1:30
14:00	LINEA 1A	0:58	14:58	VEHICULO 1	1:00
16:30	LINEA 1	0:37	17:07	VEHICULO 1	2:30
17:30	LINEA 1A	0:58	18:28	VEHICULO 1	1:00
19:00	LINEA 1	0:37	19:37	VEHICULO 1	1:30

LINEA 1: LINEA PRINCIPAL

LINEA 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS

Línea 2 y 2A (lunes a viernes):

**LINEA 2 y 2A: HORARIOS  
DE LUNES A VIERNES**

HORA DE INICO	LINEA	DURACION	HORA FIN	VEHICULO	TIEMPO SALIDA
6:35	LINEA 2	0:47	7:22	VEHICULO 3	



7:00	LINEA 2A	1:06	8:06	VEHICULO 4	0:25
7:35	LINEA 2	0:47	8:22	VEHICULO 3	0:35
<b>HORA DE INICO</b>	<b>LINEA</b>	<b>DURACION</b>	<b>HORA FIN</b>	<b>VEHICULO</b>	<b>TIEMPO SALIDA</b>
8:10	LINEA 2A	1:06	9:16	VEHICULO 4	0:35
8:45	LINEA 2	0:47	9:32	VEHICULO 3	0:35
9:20	LINEA 2A	1:06	10:26	VEHICULO 4	0:35
10:10	LINEA 2	0:47	10:57	VEHICULO 3	0:50
11:00	LINEA 2A	1:06	12:06	VEHICULO 4	0:50
11:50	LINEA 2	0:47	12:37	VEHICULO 3	0:50
12:35	LINEA 2A	1:06	13:41	VEHICULO 4	0:45
13:20	LINEA 2	0:47	14:07	VEHICULO 3	0:45
14:05	LINEA 2A	1:06	15:11	VEHICULO 4	0:45
16:05	LINEA 2	0:47	16:52	VEHICULO 4	2:00
16:50	LINEA 2	0:47	17:37	VEHICULO 3	0:45
17:35	LINEA 2A	1:06	18:41	VEHICULO 4	0:45
18:20	LINEA 2	0:47	19:07	VEHICULO 3	0:45
19:05	LINEA 2	0:47	19:52	VEHICULO 4	0:45

LINEA 2: LINEA PRINCIPAL  
LINEA 2A: VARIANTE POZO IZQUIERDO

Línea 2 y 2A (sábados, domingos y festivos):

**LINEA 2 y 2A: HORARIOS  
SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS**

HORA DE INICO	LINEA	DURACION	HORA FIN	VEHICULO	TIEMPO DE NUEVA SALIDA
8:00	LINEA 2	0:47	8:47	VEHICULO 2	
9:00	LINEA 2A	1:06	10:06	VEHICULO 2	1:00
10:30	LINEA 2	0:47	11:17	VEHICULO 2	1:30
11:30	LINEA 2A	1:06	12:36	VEHICULO 2	1:00
13:00	LINEA 2	0:47	13:47	VEHICULO 2	1:30
14:00	LINEA 2A	1:06	15:06	VEHICULO 2	1:00
16:30	LINEA 2	0:47	17:17	VEHICULO 2	2:30
17:30	LINEA 2A	1:06	18:36	VEHICULO 2	1:00
19:00	LINEA 2	0:47	19:47	VEHICULO 2	1:30

LINEA 2: LINEA PRINCIPAL  
LINEA 2A: VARIANTE POZO IZQUIERDO

La designación del número de vehículo contenida en los cuadros de horarios antes expuestos debe ser considerada como orientativa y se ha puesto para clarificar que con el horario dispuesto por el Ayuntamiento se hace preciso disponer de 4 guaguas como mínimo para la prestación del servicio programado.



### 3.3.- Resumen de datos básicos de la oferta

De los datos de los horarios y líneas suministrados por el Ayuntamiento, y teniendo en cuenta las velocidades comerciales calculadas para cada línea y variante (ver anexo I, II, III y IV), los datos que obtenemos de frecuencias, kms de línea, velocidad comercial, kms totales y horas buses es la que se expone a continuación para cada día.

#### CALCULOS DIARIOS

DE LUNES A VIERNES	FRECUENCIA	KMS LINEA	VELOCIDAD	KMS TOTALES	HORAS BUSES
LINEA 1	16	8,616	13,69	137,86	10,07012418
LINEA 1A	4	12,966	13,41	51,86	3,867263236
LINEA 2	10	10,815	13,59	108,15	7,958057395
LINEA 2A	7	18,465	16,79	129,26	7,698630137
	<b>37,00</b>	<b>50,86</b>		<b>427,13</b>	<b>29,59</b>

SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS	FRECUENCIA	KMS LINEA	VELOCIDAD	KMS TOTALES	HORAS BUSES
LINEA 1	5	8,616	13,69	43,08	3,146822498
LINEA 1A	4	12,966	13,41	51,86	3,867263236
LINEA 2	5	10,815	13,59	54,08	3,979396615
LINEA 2A	4	18,465	16,79	73,86	4,399047052
	<b>18,00</b>	<b>50,86</b>		<b>222,88</b>	<b>15,39</b>

Los datos anualizados de las variables de oferta son los siguientes:

#### CALCULOS ANUALES

DE LUNES A VIERNES	FRECUENCIA	DIAS	KMS LINEA	VELOCIDAD	KMS TOTALES	HORAS BUSES
LINEA 1	16	247	8,616	13,69	34.050,43	2.487,25
LINEA 1A	4	247	12,966	13,41	12.810,41	955,29
LINEA 2	10	247	10,815	13,59	26.713,05	1.965,64
LINEA 2A	7	247	18,465	16,79	31.925,99	1.901,49
	<b>37,00</b>		<b>50,86</b>		<b>105.499,88</b>	<b>7.309,66</b>

SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS	FRECUENCIA	DIAS	KMS LINEA	VELOCIDAD	KMS TOTALES	HORAS BUSES
LINEA 1	5	118	8,616	13,69	5083,44	371,33
LINEA 1A	4	118	12,966	13,41	6119,95	456,37
LINEA 2	5	118	10,815	13,59	6380,85	469,53
LINEA 2A	4	118	18,465	16,79	8715,48	519,09
	<b>18,00</b>		<b>50,86</b>		<b>26.299,72</b>	<b>1.816,31</b>



Los datos resumen anuales de las variables de oferta son los siguientes:

KIOMETROS TOTALES ANUALES	131.799,60
HORAS BUSES TOTALES	9.125,97
VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	14,44224885

#### c) 4.- COSTES DE EXPLOTACIÓN

##### 4.1.- Metodología

Para poder determinar los costes inherentes a la prestación del servicio partiremos de la misma metodología seguida por el estudio denominado "INFORME SOBRE LA DETERMINACIÓN DEL CRITERIO DE REPARTO DE LA FINANCIACION DISPONIBLE PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS EN LA ISLA DE GRAN CANARIA" de mayo de 2014 (suministrado por la AUTGC), así como por los dos informes posteriores que modificaron el anterior, uno de fecha de diciembre 2014 - enero 2015 y el de ajustes de anualidades de 2015 y 2016.

Dado lo extenso del desarrollo matemático de la metodología se ha incluido la misma en el Anexo III.

##### 4.2.- Coste del servicio estimado. Base 2016.

Los costes del servicio estimados para el año base de estudio (2016) son los siguientes:

CONCEPTOS	MEDIA3
KIOMETROS	131.799,60
PRODUCTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS (h)	1.730,19
VELOCIDAD COMERCIAL CONTRATO	14,44224885
VARIABLE S	23.248,98
VARIABLE S1 (salarios) [1]	17.860,72
VARIABLE S2 (seguridad social) [2]	5.388,26
VARIABLE S3 (provisiones) [3]	0,00
VARIABLE (T/H)	0,000918024
VARIABLE 1/V	0,069241294
<b>VARIABLE S * (T / H) * (1/V)</b>	<b>1,477824601</b>
<b>VARIABLE β</b>	<b>0,252844786</b>
VARIABLE γ	7709,449082
VARIABLE γ solo amortizaciones [A]	0
VARIABLE γ otros costes [B]	7709,449082
VARIABLE γ/V	533,8122313
VARIABLE 1/h	0,000577972
<b>VARIABLE γ (1 / v h)</b>	<b>0,308528506</b>



COSTE MEDIO	2,039197893
COSTE SERVICIO	268.765,47

Los costes del servicio por conceptos serían los siguientes:

CONCEPTOS	MEDIA3
APROVISIONAMIENTOS	33.324,84
GASTOS DE PERSONAL	194.776,69
OTROS COSTES	40.663,93
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>268.765,47</b>

En el Anexo VI se exponen los cuadros relativos a este epígrafe.

#### 4.3.- Coste del servicio estimado para las anualidades 1ª a 8ª.

Un vez determinado el coste del servicio objeto del estudio, podemos determinar el coste del servicio para las anualidades 1ª a la 8ª (los 8 años mínimos que dispone la norma).

Para ello partiremos de las siguientes hipótesis:

- 1.- La oferta medida en kilómetros no experimentará variación alguna y se fija en 131.799,60 kilómetros anuales.
- 2.- La velocidad comercial se mantiene inalterada durante todo el precio. No se esperan cambios significativos en los recorridos de las líneas ni en sus tiempos de duración por motivos de congestiones de tráfico u otros motivos.
- 3.- La productividad del personal y de los vehículos se mantiene invariable tal y como se determinado para la anualidad 1ª (media de las tres empresas operadores pequeñas). No hay por tanto ni mejoras ni empeoramientos de estas variables (ineficiencias).
- 4.- Los costes salariales se actualizan en el periodo a razón del 2% anual.
- 5.- El coste por consumo de combustible y los costes por dimensionamiento de la empresa siguen la misma evolución que los costes salariales (2% anual).

Con las referencias anteriores los costes de las anualidades 1ª a 8ª son los siguientes:

CONCEPTOS	Anualidad 1ª	Anualidad 2ª	Anualidad 3ª	Anualidad 4ª
KILOMETROS	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60



PRODUCTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS (h)	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19
VELOCIDAD COMERCIAL CONTRATO	14,44	14,44	14,44	14,44
ESTIMACION IPC	1,02	1,02	1,02	1,02

VARIABLE S	23.857,29	24.334,43	24.821,12	25.317,55
VARIABLE S1 (salarios) [1]	18.328,05	18.694,61	19.068,50	19.449,87
VARIABLE S2 (seguridad social) [2]	5.529,24	5.639,83	5.752,62	5.867,68
VARIABLE S3 (provisiones) [3]	0,00	0,00	0,00	0,00
VARIABLE (T/H)	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024
VARIABLE 1/V	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294
<b>VARIABLE S * (T / H) * (1/V)</b>	<b>1,516491882</b>	<b>1,546821719</b>	<b>1,577758154</b>	<b>1,609313317</b>
<b>VARIABLE β</b>	<b>0,259460469</b>	<b>0,264649679</b>	<b>0,269942672</b>	<b>0,275341526</b>
VARIABLE γ	7.911,17	8069,390154	8230,777957	8395,393516
VARIABLE γ solo amortizaciones [A]	0	0	0	0
VARIABLE γ otros costes [B]	7.911,17	8.069,39	8.230,78	8.395,39
VARIABLE γ/V	547,7794284	558,7350169	569,9097173	581,3079116
VARIABLE 1/h	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972
<b>VARIABLE γ (1 / v h)</b>	<b>0,316601155</b>	<b>0,322933178</b>	<b>0,329391841</b>	<b>0,335979678</b>

COSTE MEDIO	<b>2,092553506</b>	<b>2,134404576</b>	<b>2,177092667</b>	<b>2,220634521</b>
COSTE SERVICIO	275.797,72	281.313,67	286.939,94	292.678,74

CONCEPTOS	Anualidad 5º	Anualidad 6º	Anualidad 7º	Anualidad 8º
-----------	--------------	--------------	--------------	--------------

KILOMETROS	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60
PRODUCTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS (h)	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19
VELOCIDAD COMERCIAL CONTRATO	14,44	14,44	14,44	14,44
ESTIMACION IPC	1,02	1,02	1,02	

VARIABLE S	25.823,90	26.340,37	26.867,18	27.404,53
VARIABLE S1 (salarios) [1]	19.838,87	20.235,64	20.640,36	21.053,16
VARIABLE S2 (seguridad social) [2]	5.985,03	6.104,73	6.226,83	6.351,36
VARIABLE S3 (provisiones) [3]	0,00	0,00	0,00	0,00
VARIABLE (T/H)	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024
VARIABLE 1/V	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294
<b>VARIABLE S * (T / H) * (1/V)</b>	<b>1,641499583</b>	<b>1,674329575</b>	<b>1,707816166</b>	<b>1,741972489</b>
<b>VARIABLE β</b>	<b>0,280848356</b>	<b>0,286465323</b>	<b>0,29219463</b>	<b>0,298038522</b>
VARIABLE γ	8563,301386	8734,567414	8909,258762	9087,443937
VARIABLE γ solo amortizaciones [A]	0	0	0	0
VARIABLE γ otros costes [B]	8.563,30	8.734,57	8.909,26	9.087,44
VARIABLE γ/V	592,9340699	604,7927513	616,8886063	629,2263784
VARIABLE 1/h	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972
<b>VARIABLE γ (1 / v h)</b>	<b>0,342699272</b>	<b>0,349553257</b>	<b>0,356544322</b>	<b>0,363675209</b>

COSTE MEDIO	<b>2,265047211</b>	<b>2,310348155</b>	<b>2,356555118</b>	<b>2,403686221</b>
COSTE SERVICIO	298.532,32	304.502,96	310.593,02	316.804,88

Los costes del servicio por conceptos serían los siguientes:



CONCEPTOS	Anualidad 1º	Anualidad 2º	Anualidad 3º	Anualidad 4º
APROVISIONAMIENTOS	34.196,79	34.880,72	35.578,34	36.289,90
GASTOS DE PERSONAL	199.873,02	203.870,48	207.947,89	212.106,85
OTROS COSTES	41.727,91	42.562,46	43.413,71	44.281,99
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>275.797,72</b>	<b>281.313,67</b>	<b>286.939,94</b>	<b>292.678,74</b>

CONCEPTOS	Anualidad 5º	Anualidad 6º	Anualidad 7º	Anualidad 8º
APROVISIONAMIENTOS	37.015,70	37.756,02	38.511,14	39.281,36
GASTOS DE PERSONAL	216.348,99	220.675,97	225.089,49	229.591,28
OTROS COSTES	45.167,63	46.070,98	46.992,40	47.932,25
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>298.532,32</b>	<b>304.502,96</b>	<b>310.593,02</b>	<b>316.804,88</b>

En el Anexo VII se exponen los cuadros relativos a este epígrafe.

#### d) 5.- INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos provienen exclusivamente de la recaudación de viajeros. No se han estimado ingresos de otras fuentes dado que son poco insignificantes y prácticamente nulos en las operadoras de poco tamaño, tal y como puede comprobarse de las auditorías anuales existentes en la AUTGC.

Para la anualidad 1ª los datos obtenidos son los siguientes:

##### DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION ANUALIDAD 1ª

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL
TARIFA OFICIAL [1]	1,30	0,45	0,90	
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,85	0,40	
VIAJEROS [1]	44.076,42	51.060,73	37.691,83	<b>132.828,98</b>
RECAUDACION	57.299,35	22.977,33	33.922,65	<b>114.199,33</b>
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	57.299,35	66.378,95	48.999,38	<b>172.677,68</b>
BONIFICACION	0,00	43.401,62	15.076,73	<b>58.478,35</b>
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%	

[1] Sin incremento de tarifa.

En este primer año no se ha establecido aumento de tarifa alguna y se han respetado los porcentajes de bonificación existentes

En la anualidad 2ª, con un alza de las tarifas a 1,40 euros el trayecto, con lo que se consigue igualar el precio por pago directo en toda la isla (se tendría en todos los servicios el mismo precio oficial) y una estimación de incremento de la demanda del 2%, obtendríamos el siguiente resultado:



**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 2ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,40	0,48	0,97		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,92	0,43		
VIAJEROS [1]	44.957,95	52.081,94	38.445,67	<b>135.485,56</b>	2,00%
RECAUDACION	62.941,13	25.239,71	37.262,73	<b>125.443,57</b>	9,85%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	62.941,13	72.914,72	53.823,94	<b>189.679,79</b>	9,85%
BONIFICACION	0,00	47.675,01	16.561,21	<b>64.236,22</b>	9,85%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa a 1,40 euros (igualando mínimo percepción AUTGC)

Para la anualidad 2ª, bajo la hipótesis de subida tarifaria del 2% e incremento de viajeros del 2% obtendríamos el siguiente resultado:

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 3ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,43	0,49	0,99		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,93	0,44		
VIAJEROS [1]	45.857,11	53.123,58	39.214,58	<b>138.195,27</b>	2,00%
RECAUDACION	65.483,95	26.259,39	38.768,14	<b>130.511,48</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	65.483,95	75.860,47	55.998,42	<b>197.342,84</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	49.601,08	17.230,28	<b>66.831,36</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

Para el resto de anualidades, los incrementos de viajeros serían al 2% y de las tarifas al 2%, obteniendo los siguientes resultados:

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 4ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,46	0,50	1,01		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,95	0,45		
VIAJEROS [1]	46.774,25	54.186,05	39.998,87	<b>140.959,17</b>	2,00%
RECAUDACION	68.129,50	27.320,27	40.334,37	<b>135.784,14</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	68.129,50	78.925,23	58.260,75	<b>205.315,48</b>	4,04%
CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
BONIFICACION	0,00	51.604,96	17.926,38	<b>69.531,34</b>	4,04%



BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		
----------------	-------	--------	--------	--	--

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 5ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,49	0,51	1,03		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,97	0,46		
VIAJEROS [1]	47.709,74	55.269,77	40.798,85	<b>143.778,36</b>	2,00%
RECAUDACION	70.881,94	28.424,01	41.963,88	<b>141.269,83</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	70.881,94	82.113,81	60.614,49	<b>213.610,24</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	53.689,80	18.650,61	<b>72.340,41</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 6ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,52	0,52	1,05		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,99	0,47		
VIAJEROS [1]	48.663,93	56.375,17	41.614,83	<b>146.653,93</b>	2,00%
RECAUDACION	73.745,56	29.572,34	43.659,22	<b>146.977,12</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	73.745,56	85.431,22	63.063,32	<b>222.240,10</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	55.858,88	19.404,10	<b>75.262,98</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 7ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,55	0,54	1,07		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	1,01	0,48		
VIAJEROS [1]	49.637,21	57.502,67	42.447,13	<b>149.587,01</b>	2,00%
RECAUDACION	76.724,89	30.767,06	45.423,06	<b>152.915,01</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	76.724,89	88.882,63	65.611,09	<b>231.218,61</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	58.115,57	20.188,03	<b>78.303,60</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.



DATOS DE TARIFA Y RECAUDACION  
ANUALIDAD 8ª

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,58	0,55	1,09		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	1,03	0,49		
VIAJEROS [1]	50.629,95	58.652,72	43.296,07	<b>152.578,74</b>	2,00%
RECAUDACION	79.824,57	32.010,05	47.258,15	<b>159.092,77</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	79.824,57	92.473,48	68.261,77	<b>240.559,82</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	60.463,43	21.003,62	<b>81.467,05</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

A modo de resumen los viajeros, recaudación y bonificación en el periodo analizado son los siguientes:

CONCEPTOS	Anualidad 1ª	Anualidad 2ª	Anualidad 3ª	Anualidad 4ª
VIAJEROS	132.828,98	135.485,56	138.195,27	140.959,17
RECAUDACION	114.199,33	125.443,57	130.511,48	135.784,14
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	172.677,68	189.679,79	197.342,84	205.315,48
BONIFICACION	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34

CONCEPTOS	Anualidad 5ª	Anualidad 6ª	Anualidad 7ª	Anualidad 8ª
VIAJEROS	143.778,36	146.653,93	149.587,01	152.578,74
RECAUDACION	141.269,83	146.977,12	152.915,01	159.092,77
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	213.610,24	222.240,10	231.218,61	240.559,82
BONIFICACION	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05

En el Anexo IV se exponen los cuadros relativos a este epígrafe.

e) **6.- APORTACIONES PUBLICAS**

Con toda la información de los epígrafes anteriores, y teniendo los ingresos y gastos del periodo analizado, los resultados de explotación de la operadora.

CONCEPTOS	Anualidad 1ª	Anualidad 2ª	Anualidad 3ª	Anualidad 4ª
APROVISIONAMIENTOS	34.196,79	34.880,72	35.578,34	36.289,90
GASTOS DE PERSONAL	199.873,02	203.870,48	207.947,89	212.106,85
OTROS COSTES	41.727,91	42.562,46	43.413,71	44.281,99
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>275.797,72</b>	<b>281.313,67</b>	<b>286.939,94</b>	<b>292.678,74</b>



VENTAS	172.677,68	189.679,79	197.342,84	205.315,48
Ventas	114.199,33	125.443,57	130.511,48	135.784,14
Subvención al viajero	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34
OTROS INGRESOS EXPLOTACION	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20
OTROS INGRESOS	0,00	0,00	0,00	0,00
Imputación subvenciones capital	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros ingresos	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>INGRESOS SUBVENCIONABLES</b>	<b>289.587,60</b>	<b>295.379,35</b>	<b>301.286,94</b>	<b>307.312,68</b>

<b>SALDO EXPLOTACION</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>
<b>BENEFICIO INDUSTRIAL [1]</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>

CONCEPTOS	Anualidad 5ª	Anualidad 6ª	Anualidad 7ª	Anualidad 8ª
-----------	--------------	--------------	--------------	--------------

APROVISIONAMIENTOS	37.015,70	37.756,02	38.511,14	39.281,36
GASTOS DE PERSONAL	216.348,99	220.675,97	225.089,49	229.591,28
OTROS COSTES	45.167,63	46.070,98	46.992,40	47.932,25
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>298.532,32</b>	<b>304.502,96</b>	<b>310.593,02</b>	<b>316.804,88</b>

VENTAS	213.610,24	222.240,10	231.218,61	240.559,82
Ventas	141.269,83	146.977,12	152.915,01	159.092,77
Subvención al viajero	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05
OTROS INGRESOS EXPLOTACION	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31
Subv. Explotación	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31
OTROS INGRESOS	0,00	0,00	0,00	0,00
Imputación subvenciones capital	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros ingresos	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>INGRESOS SUBVENCIONABLES</b>	<b>313.458,93</b>	<b>319.728,11</b>	<b>326.122,67</b>	<b>332.645,13</b>

<b>SALDO EXPLOTACION</b>	<b>14.926,62</b>	<b>15.225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>
<b>BENEFICIO INDUSTRIAL [1]</b>	<b>14.926,62</b>	<b>15.225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>

Para el sostenimiento del servicio sería necesario que las Administraciones Públicas responsables aporten financiación para garantizar la efectiva prestación del mismo, tanto para el sostenimiento del equilibrio económico del servicio como para el mantenimiento de la política de bonificación establecida por el Ayuntamiento.

Los importes necesarios para garantizar el sostenimiento del servicio son las siguientes:

CONCEPTOS	Anualidad 1ª	Anualidad 2ª	Anualidad 3ª	Anualidad 4ª
Subvención al viajero	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20
<b>TOTAL</b>	<b>175.388,27</b>	<b>169.935,78</b>	<b>170.775,46</b>	<b>171.528,54</b>



CONCEPTOS	Anualidad 5ª	Anualidad 6ª	Anualidad 7ª	Anualidad 8ª
Subvención al viajero	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05
Subv. Explotación	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31
<b>TOTAL</b>	<b>172.189,10</b>	<b>172.750,99</b>	<b>173.207,66</b>	<b>173.552,36</b>



El dato totalizado en un periodo de 8 años sería el siguiente:

CONCEPTOS	TOTAL
Subvención al viajero	566.451,31
Subv. Explotación	812.876,85
<b>TOTAL</b>	<b>1.379.328,16</b>

Dentro de los costes del servicio, y por tanto, de las aportaciones de las Administraciones no se ha incluido el coste de las amortizaciones de los vehículos ni la imputación a resultados de las subvenciones de capital concedidas a efectos de simplificar los cálculos, ya que como las inversiones de los vehículos serán financiadas íntegramente por la Administración Pública (en este caso el Ayuntamiento), el efecto en la cuenta de resultados de las inversiones es nulo al compensar las amortizaciones con el traspaso a resultados de las subvenciones de capital.

Se ha incluido así mismo en los costes un beneficio industrial del 6%, como parte de retribución del operador al tener derecho a la misma según se desprende de la redacción de la normativa en vigor.

En el Anexo V se exponen los cuadros relativos a este epígrafe.

En cuanto al beneficio industrial reconocido su regulación se encuentra recogida en el anexo VI.

En lo que respecta a las inversiones en vehículos, tal y como hemos expuesto en el epígrafe relativo a la oferta del servicio, el número mínimo de vehículos se fija en 4 unidades.

Para la adquisición de los vehículos se ha estimado un coste medio de unos 86.000 euros por unidad, en base al precio de adquisición que estaría en unos 80.000 euros y los 6.000 euros adicionales por el equipamiento a bordo del vehículo (canceladoras, etc.).

Las características básicas de los vehículos son las siguientes:

1. Vehículo microbús mínimo de 7.
2. Bus equipado con eje delantero y puente trasero.
3. Longitud de carrozado mínimo de 7 metros.
4. Eje delantero de ruedas independientes, doble horquilla y barra de torsión.
5. Eje trasero rígido, motriz, de ruedas dobles y reducción.



6. Suspensión trasera neumática regulada electrónicamente
7. El bus constará de 1 puerta sencilla en la parte delantera.
8. Mínimo de 19 plazas.

La inversión deberá efectuarse el primer año de prestación real del servicio por lo que la aportación a la inversión deberá concederse en el primer año de adjudicación del servicio.

El total de aportaciones necesarias para garantizar la prestación del servicio son las siguientes:

CONCEPTOS	Anualidad 1ª	Anualidad 2ª	Anualidad 3ª	Anualidad 4ª
SUBVENCIÓN AL VIAJERO	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34
SUBVENCIÓN DE EXPLOTACIÓN	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20
SUBVENCIÓN DE CAPITAL	344.000,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>519.388,27</b>	<b>169.935,78</b>	<b>170.775,46</b>	<b>171.528,54</b>

CONCEPTOS	Anualidad 5ª	Anualidad 6ª	Anualidad 7ª	Anualidad 8ª	TOTAL
SUBVENCIÓN AL VIAJERO	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05	<b>566.451,31</b>
SUBVENCIÓN DE EXPLOTACIÓN	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31	<b>812.876,85</b>
SUBVENCIÓN DE CAPITAL	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>344.000,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>172.189,10</b>	<b>172.750,99</b>	<b>173.207,66</b>	<b>173.552,36</b>	<b>1.723.328,16</b>



# ANEXOS

**PROYECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR  
CARRETERA DE CARÁCTER URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA (GRAN CANARIA)**



Cód. Validación: 3PTFQDYTFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 83 de 127

## ANEXO I: CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO PROPUESTO

KILOMETROS	8,616
DURACION MINUTOS TRAYECTO	31
DURACION MINUTOS PARADAS	6,75
DURACION MINUTOS TOTAL	37,75
DURACION HORAS	0,629
VELOCIDAD COMERCIAL	13,69

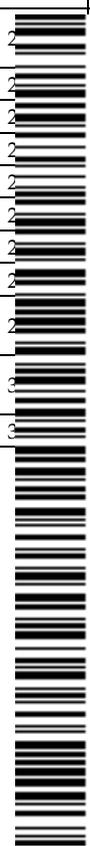
### LINEA 1: LINEA PRINCIPAL TRAYECTOS, KILOMETROS, DURACION Y VELOCIDAD COMERCIAL

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	MIN ACUM.	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
PLAZA SAN NICOLAS DE BARI	LEON Y CASTILLO, 26	0,172	1	0,172		16666667	0,016666667	10,32	10,32
LEON Y CASTILLO, 26	LEON Y CASTILLO, 108 Y 111	0,55	2	0,722		0333333333	0,05	16,50	14,44
LEON Y CASTILLO, 108 Y 111	AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO	0,4	1	1,122		16666667	0,066666667	24,00	16,83
AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO	AVDA.UNION, 111	0,55	1	1,672		016666667	0,083333333	33,00	20,06
AVDA.UNION, 111	AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA	0,144	1	1,816		16666667	0,1	8,64	18,16
AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA	AVDA.UNION IES. VECINDARIO	0,35	1	2,166		16666667	0,116666667	21,00	18,57
AVDA.UNION IES. VECINDARIO	AVDA.TIRAJANAS, 129	0,19	1	2,356		16666667	0,133333333	11,40	17,67
AVDA.TIRAJANAS, 129	AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA	0,35	1	2,706		16666667	0,15	21,00	18,04
AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA	AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES	0,16	1	2,866	1	16666667	0,166666667	9,60	17,2
AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES	FERNANDO GUANARTEME, 13	0,75	3	3,616	1	0,05	0,216666667	15,00	16,69



Cód. Validación: 3PTFC0DYTFWFV334CL21VW6236 Verificación: <https://velugc.sedelectronica.es/validacion.asp?codigo=0333333333> Documento firmado electrónicamente según la Ley 39/2010 | Página 84 de 127

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	MINUTOS ACUM.	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
FERNANDO GUANARTEME, 13	AVENIDA DE CANARIAS 154	0,3	1	3,916	14	0,016666667	0,233333333	18,00	16,78
AVENIDA DE CANARIAS 154	AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA	0,3	2	4,216	16	0,033333333	0,266666667	9,00	15,81
AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA	PRIMERO DE MAYO 45	0,3	1	4,516	17	0,016666667	0,283333333	18,00	15,94
PRIMERO DE MAYO 45	FERNANDO GUANARTEME, 18	0,25	1	4,766	18	0,016666667	0,3	15,00	15,89
FERNANDO GUANARTEME, 18	FERNANDO GUANARTEME, 44	0,19	1	4,956	19	0,016666667	0,316666667	11,40	15,65
FERNANDO GUANARTEME, 44	AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES	0,6	1	5,556	20	0,016666667	0,333333333	36,00	16,67
AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES	AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA	0,1	1	5,656	21	0,016666667	0,35	6,00	16,16
AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA	AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO	0,4	1	6,056	22	0,016666667	0,366666667	24,00	16,52
AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO	AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA	0,45	1	6,506	23	0,016666667	0,383333333	27,00	16,97
AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA	AVDA. LA UNIÓN, 123	0,21	1	6,716	24	0,016666667	0,4	12,60	16,79
AVDA. LA UNIÓN, 123	LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION	0,5	1	7,216	25	0,016666667	0,416666667	30,00	17,32
LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION	LEON Y CASTILLO, 153	0,16	1	7,376	26	0,016666667	0,433333333	9,60	17,02
LEON Y CASTILLO, 153	LEON Y CASTILLO, 109	0,25	1	7,626	27	0,016666667	0,45	15,00	16,95
LEON Y CASTILLO, 109	LEON Y CASTILLO, 73	0,26	1	7,886	28	0,016666667	0,466666667	15,60	16,9
LEON Y CASTILLO, 73	CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES	0,35	1	8,236	29	0,016666667	0,483333333	21,00	17,04
CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES	TINGUARO, 9	0,24	1	8,476	30	0,016666667	0,5	14,40	16,95
TINGUARO, 9	LEON Y CASTILLO, 1	0,14	1	8,616	31	0,016666667	0,516666667	8,40	16,68
		<b>8,616</b>	<b>31</b>			<b>0,166666667</b>			

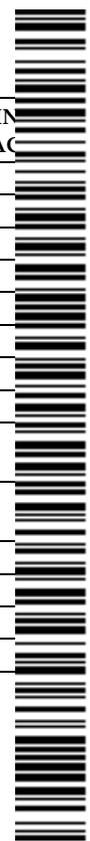


Cód. Validación: 3PTFQDYTWFN3T34QLSTWVG030  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona  
<https://sedelectronica.gob.es/>

<b>KILOMETROS</b>	<b>12,97</b>
<b>DURACION MINUTOS TRAYECTO</b>	<b>49</b>
<b>DURACION MINUTOS PARADAS</b>	<b>9</b>
<b>DURACION MINUTOS TOTAL</b>	<b>58</b>
<b>DURACION HORAS</b>	<b>0,967</b>
<b>VELOCIDAD COMERCIAL</b>	<b>13,41</b>

**LINEA 1A: VARIANTE BALOS Y LOS LLANOS**  
**TRAYECTOS, KILOMETROS, DURACION Y VELOCIDAD COMERCIAL**

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	MIN ACUM.	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
PLAZA SAN NICOLAS DE BARI	LEON Y CASTILLO, 26	0,172	1	0,172		016666667	0,016666667	10,32	10,32
LEON Y CASTILLO, 26	LEON Y CASTILLO, 108 Y 111	0,55	2	0,722		033333333	0,05	16,50	14,44
LEON Y CASTILLO, 108 Y 111	AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO	0,4	1	1,122		016666667	0,066666667	24,00	16,83
AVDA. UNIÓN CON LEÓN Y CASTILLO	AVDA.UNION, 111	0,55	1	1,672		016666667	0,083333333	33,00	20,06
AVDA.UNION, 111	AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA	0,144	1	1,816		016666667	0,1	8,64	18,16
AVDA.UNION IES.SANTA LUCIA	AVDA.UNION IES. VECINDARIO	0,35	1	2,166		016666667	0,116666667	21,00	18,57
AVDA.UNION IES. VECINDARIO	AVDA.TIRAJANAS, 129	0,19	1	2,356		016666667	0,133333333	11,40	17,67
AVDA.TIRAJANAS, 129	AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA	0,35	1	2,706		016666667	0,15	21,00	18,04
AVDA.TIRAJANAS, BIBLIOTECA	AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES	0,16	1	2,866		016666667	0,166666667	9,60	17,2
AVDA.TIRAJANAS CENTRO DE ESPECIALIDADES	FERNANDO GUANARTEME, 13	0,75	3	3,616		0,05	0,216666667	15,00	16,69
FERNANDO GUANARTEME, 13	CANALEJAS, 4	0,45	2	4,066		033333333	0,25	13,50	16,26
CANALEJAS, 4	CANALEJAS, MAJADACIEGA	0,24	1	4,306		016666667	0,266666667	14,40	16,15
CANALEJAS, MAJADACIEGA	PICASSO,11	0,22	1	4,526		016666667	0,283333333	13,20	15,97
PICASSO,11	PICASSO, 53	0,35	2	4,876		033333333	0,316666667	10,50	15,4



Cód. Validación: 3P1F-CDY-1WV-N31-34QL517WV-CD3367 Verificación: https://a.tgc.es/electronicomida.es/ Documento firmado electrónicamente el 17/06/2015 a las 10:00:00. Gestión de la plataforma de pago de la línea 1A.

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	MINUTOS ACUM.	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
PICASSO, 53	EXTREMADURA, 35	0,1	1	4,976	1	0,016666667	0,333333333	6,00	14,93
EXTREMADURA, 35	EXTREMADURA, 8	0,16	1	5,136	1	0,016666667	0,35	9,60	14,67
EXTREMADURA, 8	VENEZUELA, HIPERDINO	0,7	3	5,836	3	0,05	0,4	14,00	14,59
VENEZUELA, HIPERDINO	CENTRIFUGA, PISCINA LOS LLANOS	1,8	6	7,636	6	0,1	0,5	18,00	15,27
CENTRIFUGA, PISCINA LOS LLANOS	AVDA. CANARIAS, 110	0,45	1	8,086	1	0,016666667	0,516666667	27,00	15,65
AVDA. CANARIAS, 110	AVENIDA DE CANARIAS 154	0,18	1	8,266	1	0,016666667	0,533333333	10,80	15,5
AVENIDA DE CANARIAS 154	AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA	0,3	2	8,566	2	0,033333333	0,566666667	9,00	15,12
AVDA.CANARIAS, 212 PLAZA DE LA ERA	PRIMERO DE MAYO 45	0,3	1	8,866	1	0,016666667	0,583333333	18,00	15,2
PRIMERO DE MAYO 45	FERNANDO GUANARTEME, 18	0,25	1	9,116	1	0,016666667	0,6	15,00	15,19
FERNANDO GUANARTEME, 18	FERNANDO GUANARTEME, 44	0,19	1	9,306	1	0,016666667	0,616666667	11,40	15,09
FERNANDO GUANARTEME, 44	AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES	0,6	1	9,906	1	0,016666667	0,633333333	36,00	15,64
AVDA.TIRAJANAS C.SALUD ESPECIALIDADES	AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA	0,1	1	10,006		0,016666667	0,65	6,00	15,39
AVDA.TIRAJANAS BIBLIOTECA	AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO	0,4	1	10,406		0,016666667	0,666666667	24,00	15,61
AVDA.TIRAJANAS IES.VECINDARIO	AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA	0,45	1	10,856		0,016666667	0,683333333	27,00	15,89
AVDA.TIRAJANAS IES.SANTA LUCIA	AVDA. LA UNIÓN, 123	0,21	1	11,066		0,016666667	0,7	12,60	15,81
AVDA. LA UNIÓN, 123	LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION	0,5	1	11,566		0,016666667	0,716666667	30,00	16,14
LEON Y CASTILLO CON AVDA.UNION	LEON Y CASTILLO, 153	0,16	1	11,726		0,016666667	0,733333333	9,60	15,99
LEON Y CASTILLO, 153	LEON Y CASTILLO, 109	0,25	1	11,976		0,016666667	0,75	15,00	15,97
LEON Y CASTILLO, 109	LEON Y CASTILLO, 73	0,26	1	12,236		0,016666667	0,766666667	15,60	15,96
LEON Y CASTILLO, 73	CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES	0,35	1	12,586		0,016666667	0,783333333	21,00	16,07
CARMELO CALDERIN-CENTRO DE MAYORES	TINGUARO, 9	0,24	1	12,826		0,016666667	0,8	14,40	16,03
TINGUARO, 9	LEON Y CASTILLO, 1	0,14	1	12,966		0,016666667	0,816666667	8,40	15,88
		<b>12,97</b>	<b>49</b>						

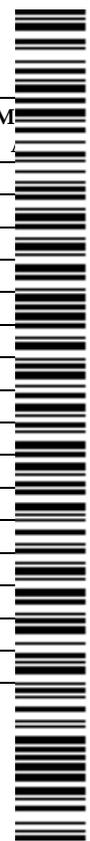


Cód. Validación: 3PTFQDYTFNFN3T34QLSTWVVCU36 | Verificación: <https://atgpc.sectorelectronica.es/legislacion/publicaciones/ma/13/pagina/82>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublicoEspaña

<b>KILOMETROS</b>	<b>10,82</b>
<b>DURACION MINUTOS TRAYECTO</b>	<b>40</b>
<b>DURACION MINUTOS PARADAS</b>	<b>7,75</b>
<b>DURACION MINUTOS TOTAL</b>	<b>47,75</b>
<b>DURACION HORAS</b>	<b>0,796</b>
<b>VELOCIDAD COMERCIAL</b>	<b>13,59</b>

**LINEA 2: LINEA PRINCIPAL**  
**TRAYECTOS, KILOMETROS, DURACION Y VELOCIDAD COMERCIAL**

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	M	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
LEON Y CASTILLO, 1, PLAZA	SANTIAGO MARCIAL, 4	0,24	1	0,24		0,016666667	0,016666667	14,40	14,4
SANTIAGO MARCIAL, 4	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 102	0,375	1	0,615		0,016666667	0,033333333	22,50	18,45
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 102	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 128	0,19	1	0,805		0,016666667	0,05	11,40	16,1
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 128	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS	0,15	1	0,955		0,016666667	0,066666667	9,00	14,33
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS	ORILLA BAJA, 80	0,3	1	1,255		0,016666667	0,083333333	18,00	15,06
ORILLA BAJA, 80	ORILLA BAJA CON RISQUERO	0,35	1	1,605		0,016666667	0,1	21,00	16,05
ORILLA BAJA CON RISQUERO	FRANCHY ROCA, 25	0,88	1	2,485		0,016666667	0,116666667	52,80	21,3
FRANCHY ROCA, 25	PEREZ GALDOS, 14	0,3	1	2,785		0,016666667	0,133333333	18,00	20,89
PEREZ GALDOS, 14	CENTRO SALUD DOCTORAL	0,85	2	3,635		0,033333333	0,166666667	25,50	21,81
CENTRO SALUD DOCTORAL	AVDA. MEDITERRÁNEO	0,6	2	4,235		0,033333333	0,2	18,00	21,18
AVDA. MEDITERRÁNEO	AVDA.CANARIAS, 473	0,65	1	4,885		0,016666667	0,216666667	39,00	22,55
AVDA.CANARIAS, 473	AVDA.CANARIAS, 391	0,65	2	5,535		0,033333333	0,25	19,50	22,14
AVDA.CANARIAS, 391	AVDA.CANARIAS, 341	0,3	1	5,835		0,016666667	0,266666667	18,00	21,88
AVDA.CANARIAS, 341	AVDA.CANARIAS, 299	0,2	1	6,035		0,016666667	0,283333333	12,00	21,3
AVDA.CANARIAS, 299	SABANDEÑOS, 46	0,35	1	6,385		0,016666667	0,3	21,00	21,28
SABANDEÑOS, 46	CASTRILLO Nº 4 PARQUE	0,23	1	6,615		0,016666667	0,316666667	13,80	20,89



Cód. Validación: 3P1FQDYYWFN3734dLST1WV5D3p | Verificación: <https://4.tuigc.sectelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde el Portal de Internet de la Administración | Página 88 de 127

ORIGEN	DESTINO	KMS	MINUTOS	KMS ACUM.	MINUTOS ACUM.	HORAS	HORAS ACUM	VELOCIDAD COM.	VELOCIDAD ACUM.
CASTRILLO N° 4 PARQUE	AVDA.CANARIAS 450	0,45	2	7,065	2	0,033333333	0,35	13,50	20,19
AVDA.CANARIAS 450	AVDA.CANARIAS 474	0,23	1	7,295	1	0,016666667	0,366666667	13,80	19,9
AVDA.CANARIAS 474	PEREZ GALDOS, 67	0,35	2	7,645	2	0,033333333	0,4	10,50	19,11
PEREZ GALDOS, 67	PEREZ GALDOS, 17	0,28	1	7,925	1	0,016666667	0,416666667	16,80	19,02
PEREZ GALDOS, 17	FRANCHY ROCA,14	0,24	1	8,165	1	0,016666667	0,433333333	14,40	18,84
FRANCHY ROCA,14	BECQUER, 4	0,8	2	8,965	2	0,033333333	0,466666667	24,00	19,21
BECQUER, 4	BECQUER, 48	0,2	1	9,165	1	0,016666667	0,483333333	12,00	18,96
BECQUER, 48	SAN DAMIAN,6 PARQUE	0,19	1	9,355	1	0,016666667	0,5	11,40	18,71
SAN DAMIAN,6 PARQUE	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123	0,29	2	9,645	2	0,033333333	0,533333333	8,70	18,08
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97	0,26	2	9,905	2	0,033333333	0,566666667	7,80	17,48
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97	CERVANTES, 20	0,23	1	10,135	1	0,016666667	0,583333333	13,80	17,37
CERVANTES, 20	NESTOR DE LA TORRE, 14	0,18	1	10,315	1	0,016666667	0,6	10,80	17,19
NESTOR DE LA TORRE, 14	CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES	0,15	1	10,465	1	0,016666667	0,616666667	9,00	16,97
CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES	TINGUARO, 9	0,25	2	10,715	2	0,033333333	0,65	7,50	16,48
TINGUARO, 9	LEÓN Y CASTILLO, PLAZA	0,1	1	10,815	1	0,016666667	0,666666667	6,00	16,22
		<b>10,82</b>	<b>40</b>			<b>0,666666667</b>			



Cód. Validación: 3PTFQDYWFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sectelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 89 de 127



AVDA. MEDITERRÁNEO	AVDA.CANARIAS, 473	0,65	1	12,535	1	0,016666667	0,5	39,00	25,07
AVDA.CANARIAS, 473	AVDA.CANARIAS, 391	0,65	2	13,185	2	0,033333333	0,533333333	19,50	24,72
AVDA.CANARIAS, 391	AVDA.CANARIAS, 341	0,3	1	13,485	1	0,016666667	0,55	18,00	24,52
AVDA.CANARIAS, 341	AVDA.CANARIAS, 299	0,2	1	13,685	1	0,016666667	0,566666667	12,00	24,15
AVDA.CANARIAS, 299	SABANDEÑOS, 46	0,35	1	14,035	1	0,016666667	0,583333333	21,00	24,06
SABANDEÑOS, 46	CASTRILLO N° 4 PARQUE	0,23	1	14,265	1	0,016666667	0,6	13,80	23,78
CASTRILLO N° 4 PARQUE	AVDA.CANARIAS 450	0,45	2	14,715	2	0,033333333	0,633333333	13,50	23,23
AVDA.CANARIAS 450	AVDA.CANARIAS 474	0,23	1	14,945	1	0,016666667	0,65	13,80	22,99
AVDA.CANARIAS 474	PEREZ GALDOS, 67	0,35	2	15,295	2	0,033333333	0,683333333	10,50	22,38
PEREZ GALDOS, 67	PEREZ GALDOS, 17	0,28	1	15,575	1	0,016666667	0,7	16,80	22,25
PEREZ GALDOS, 17	FRANCHY ROCA,14	0,24	1	15,815	1	0,016666667	0,716666667	14,40	22,07
FRANCHY ROCA,14	BECQUER, 4	0,8	2	16,615	2	0,033333333	0,75	24,00	22,15
BECQUER, 4	BECQUER, 48	0,2	1	16,815	1	0,016666667	0,766666667	12,00	21,93
BECQUER, 48	SAN DAMIAN,6 PARQUE	0,19	1	17,005		0,016666667	0,783333333	11,40	21,71
SAN DAMIAN,6 PARQUE	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123	0,29	2	17,295		0,033333333	0,816666667	8,70	21,18
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 123	DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97	0,26	2	17,555		0,033333333	0,85	7,80	20,65
DEAN RODRIGUEZ BOLAÑOS, 97	CERVANTES, 20	0,23	1	17,785		0,016666667	0,866666667	13,80	20,52
CERVANTES, 20	NESTOR DE LA TORRE, 14	0,18	1	17,965		0,016666667	0,883333333	10,80	20,34
NESTOR DE LA TORRE, 14	CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES	0,15	1	18,115		0,016666667	0,9	9,00	20,13
CARMELO CALDERIN CENTRO DE MAYORES	TINGUARO, 9	0,25	2	18,365		0,033333333	0,933333333	7,50	19,68
TINGUARO, 9	LEÓN Y CASTILLO, PLAZA	0,1	1	18,465		0,016666667	0,95	6,00	19,44
		<b>18,47</b>	<b>57</b>			<b>0,95</b>			



## ANEXO II: METODOLOGÍA DETERMINACIÓN DE COSTES

### 1.- LA FUNCIÓN DE COSTES MEDIOS<sup>1</sup>

#### 1.1.- Influencia de factores endógenos y exógenos en la determinación de los costes

Las empresas de transporte público regular de viajeros por carretera presentan notorias diferencias entre sí con respecto a las magnitudes y ratios básicos del servicio, de tal modo, que es posible desagregar dichas diferencias en base a los efectos de dos tipos de factores, los exógenos y los endógenos.

Los factores exógenos son aquellos elementos externos a la empresa que afectan a la estructura de costes de la empresa y que no dependen, por tanto, de la propia inherencia de cada operador, mientras que los factores endógenos son los directamente atribuibles a la gestión de las empresas. Entre los factores exógenos existentes, podemos identificar básicamente a dos como los principales elementos que actúan sobre los costes de cada operador. El primero de ellos es la velocidad de circulación, y el segundo el ratio de kilómetros recorridos entre los operadores existentes. La velocidad comercial, que se mide como el cociente entre el total de kilómetros recorridos y las horas trabajadas por los autobuses, es un factor endógena en sí dado que la misma está influenciada por el nivel de congestión del tráfico (sobre todo en el transporte urbano), por la infraestructura viaria (que dependerá de la orografía del terreno), del volumen de la demanda que atienden y la estructura de la red, términos todos ellos que constituyen factores externos a la gestión del operador.

<sup>1</sup> Costes y Eficiencia en el Transporte Público de Viajeros. Revista de Economía Aplicada Número 9 (vol. 1997), páginas 91 a 104. Ginés de Rus Mendoza, Francisco López del Pino y Francisco Rodríguez Millán,



Cód. Validación: 3PTFQDYTWG36 | Verificación en <http://www.sedelectronica.es>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 92 de 120

Para que se entienda la importancia de esta variable endógena, mientras mayor sea la velocidad comercial, un vehículo trabajando el mismo número de horas obtendrá productividades mayores (medidas en kilómetros) y menores costes medios de producción al obtener un mayor volumen de output (kilómetros) con el mismo nivel de input (horas trabajadas).

En cuanto a la segunda variable, la referente a los kilómetros recorridos por vehículo, debemos tener en cuenta que la capacidad de producir kilómetros está en función de la demanda punta, es decir, el dimensionamiento del número de vehículos se hace precisamente en función a la mayor demanda que se atiende en ciertos momentos de cada día (la capacidad de output de este sector no es almacenable), por lo que esta variable debe entenderse como exógena, pues es la demanda la que determina el número de kilómetros por vehículo que debe ofrecerse para tender la misma, de tal modo que cuanto mayor sea la diferencia de esta variable entre la demanda punta y la valle mayor capacidad improductiva existirá, lo que indudablemente incidirá en los costes de producción del operador.

## 1.2.- Determinación de la función de costes medios

Existe muchos estudios en la literatura económica que intentan estimar cual es la función de costes medios de transporte público regular, unos en base a estudios de análisis transversales y otros mediante el uso de series temporales.

La primera aproximación que se suele usar a efectos de estudiar los costes del servicio mediante el uso de series temporales es similar el coste medio con el cociente entre el coste total y los kilómetros recorridos, no es buen indicador de como variaría el coste medio a lo largo del tiempo, ya que al calcularse los kilómetros, y ello es así, porque existen partidas dentro del coste que no varían en función de esta última magnitud.

Para realizar una aproximación del sistema, nos centraremos el siguiente sistema<sup>2</sup>:

---

<sup>2</sup> Variante del utilizado por la National Bus Company en Inglaterra, con las modificaciones introducidas por el Institute of Public Finance and Accounting. De Rus (1987).



Cód. Validación: 3PTFQD60WFFN3T34QLST7WWGB361 Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/> Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 93 de 127

VARIABLE DE IMPUTACION	COSTES VARIABLES	COSTES SEMIVARIABLES	COSTES FIJOS
HORAS BUSES (H)	Coste personal de conducción	Coste de personal de inspectores y control de tráfico. Coste de personal en mantenimiento.	Coste de personal de administración.
KILOMETROS RECORRIDOS (K)	Combustibles, grasas y lubricantes. Neumáticos.	Mantenimiento de vehículos (repuestos, etc.).	
NUMERO DE VEHICULOS (B)		Amortización vehículos. Publicidad.	Impugnación de intereses, y tasas, etc.

La función de costes, podemos entonces dividirla en tres partidas de tal modo que,

$$CT = CP + CC + OC$$

siendo CT los costes totales, CP los costes de personal, CC los consumible y OC los otros costes.

Tras la asignación de costes establecida en el cuadro anterior, la función de costes totales (CT) puede expresarse como:



Cód. Validación: 3PTFQDYTFN364QLSTWVG036 | Verificación: <https://aui.gob.es/verificacion>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 54 de 107

$$CT = \alpha H + \beta K + \gamma B$$

siendo H las horas buses, K los kilómetros y B el número de vehículos. Los coeficientes de la fórmula, como resulta obvio, se obtienen como:

$$\alpha = CP / H \qquad \beta = CC / K \qquad \gamma = OC / B$$

Siguiendo la metodología del trabajo expuesta en el estudio "Costes y Eficiencia en el Transporte Público de Viajeros" (ver nota al pie número 1), como los costes medios por kilómetro es el resultante de dividir el coste total entre los kilómetros recorridos, la redacción de su fórmula es fácil, pues basta entonces con dividir la expresión  $CT = \alpha H + \beta K + \gamma B$  entre la variable K, para obtener:

$$CMe = \alpha (H / K) + \beta + \gamma (B / K)$$

Como la referencia H / K (es decir, horas buses entre kilómetros) es la inversa de la velocidad comercial, la fórmula anterior es lo mismo que:

$$CMe = \alpha (1 / v) + \beta + \gamma (B / K)$$

o si se quiere:

$$CMe = \alpha (1 / v) + \beta + \gamma (1 / RB) \quad [1]$$

siendo  $RB = (K / B)$ , o lo que denominaremos rendimiento unitario de los vehículos (que no es otra cosa que la productividad de los vehículos).



En resumen, del detalle de los costes medios, podemos afirmar que los mismos dependen de una combinación de factores entre los cuales se encuentra la inversa de la velocidad comercial (efecto externo a la empresa en gran medida), de tal modo que a mayor velocidad menores costes medios, y de la inversa de la productividad de los vehículos medida mediante el uso de la variable kilómetros (efecto endógeno o interno de la empresa), lo que supone admitir que a mayor productividad del factor capital (vehículos) menores costes medios se obtienen. En referencia a esta segunda variable, es necesario tener en cuenta que detrás de la misma no sólo encontramos el efecto de la productividad del factor capital, ya que como antes hemos hecho referencia, el dimensionamiento del número de vehículos se hace precisamente en función a la mayor demanda que se atiende en ciertos momentos de cada día (la capacidad de output de este sector no es almacenable), por lo que esta variable tiene está también influenciada por factores externos a la empresa.

Desarrollando la formula descrita con anterioridad [1], dividiendo por H (horas buses) tanto el numerador como el denominador, obtenemos,

$$RB = K / B = (K / H) * (H / B) = v * h$$

siendo h la productividad de los vehículos medida en horas buses.

Por lo que la fórmula anterior [1] podemos reescribirla como,

$$CMe = \alpha (1 / v) + \beta + \gamma (1 / v h) \quad [2]$$

Con esta nueva fórmula podemos seguir depurando el desglose de los costes medios de tal modo que determinamos el mismo en función de los componentes externos e internos que inciden en los mismos, a efectos de permitir depurar que parte de los costes es debido a las actuaciones propias de la empresa y cuales a la mala gestión del operador.

Mediante la operación realizada, hemos logrado depurar la segunda variable que conformaba la estructura de costes, de tal modo que la inversa del rendimiento unitario de los vehículos (RB) está ahora en función de la velocidad comercial y de la productividad de los vehículos.



Cód. Validación: 3PTFQDYTY... Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma del Publico Gestiona | Página 96 de 127

De forma adicional, y a efectos de poder analizar el efecto de la gestión de cada operador en la determinación de los costes medios, recordamos que  $\alpha = CP / H$ , por lo que si multiplicamos y dividimos esta expresión por T (número de trabajadores) obtenemos,

$$\alpha = CP / H = (CP / T) * (T / H)$$

y como CP / T son los costes de personal entre el número de trabajadores, o lo que es lo mismo el coste medio por trabajador (que podemos denominar S), la referencia anterior la podemos escribir como,

$$\alpha = CP / H = (CP / T) * (T / H) = S * (T / H)$$

El coeficiente  $\alpha$  de la función de costes medios puede desagregarse, por tanto, en dos factores, el coste medio por trabajador (S) y la inversa de la productividad del personal (T/H).

Teniendo en cuenta lo anterior, la fórmula final de los costes medios del servicio se puede reescribir en la siguiente forma,

$$CMe = S * (T / H) * (1 / v) + \beta + \gamma (1 / v h)$$

En resumen, y a efectos prácticos, la fórmula anterior nos permite determinar cuáles son los costes del servicio, y cómo varía el mismo ante alteraciones de variables exógenas a la empresa (que no dependen de sus actuaciones) e incluso ante variaciones provocadas por factores endógenos (que dependen de las decisiones adoptadas por la empresa).

Las variables que afectan, por tanto, a la determinación de los costes medios de cualquier operador son las siguientes:



a) El coste medio por trabajador (S): como es obvio, un aumento de este coste provoca un aumento en los costes medios. Su efecto contrario provocaría un descenso en los costes medios.

b) La inversa de la productividad del factor trabajo (T / H): un aumento de la productividad de los trabajadores proporciona como consecuencia directa una disminución de los costes medios. Por el contrario, si esta productividad desciende su efecto directo sobre los costes medios sería negativo (aumento de los mismos).

c) La velocidad comercial (v): es una de las variables más importante de todas, y sus efectos en los costes son en gran medida determinantes. Como puede observarse esta variable afecta a los costes medios a través de dos vías, una a través de imputación de los costes de personal (coeficiente  $\alpha$ ) y otra por la vía de la imputación de lo que denominamos Otros Costes (coeficiente  $\gamma$  o costes imputados a través de la variable B, es decir, número de vehículos). El efecto, en el caso de esta variable es fácil, un aumento de la velocidad comercial provoca una disminución de los costes medios por dos vías, de ahí la importancia de esta variable.

d) Coeficiente  $\beta$ : se define como los costes de consumibles (CC) por kilómetro recorrido y no deja de ser una variable que dependerá de cuál es la estructura de costes del operador, y, por tanto, su valor dependerá no tanto de la gestión del operador de los costes del mercado en cuanto a los suministros, especialmente los relacionados con el precio del gasoil.

Cuando mayor sea esta variable, mayor coste medio tendrá el operador, y del mismo modo, en función de su comportamiento podrá valorarse si es o no debido a las gestiones internas de la empresa. En este análisis, dado que el precio del gasoil es una de las partes más importantes de los costes por suministros, deberá analizarse el comportamiento de esta variable a efectos de depurar los efectos fin que se obtienen.

A título de ejemplo, una reducción en el número de kilómetros realizados debe provocar una reducción de los costes de suministros en la misma proporción, de tal forma que el indicador no experimente variación, por lo que en caso de que suceda (se incremente el coeficiente), la consecuencia directa es que debe ser debido a una mala gestión del operador, salvo que se determine la causa de dicho comportamiento radique en un aumento del precio del gasoil (como principal componente de los gastos por suministros) en la misma proporción tal que anule el efecto del ahorro de costes por la reducción de los kilómetros.



Cód. Validación: 3PTFQDYTYWFN3734L5T5W33035V Verificación: <https://radg.cjcc.se/electronica/ta.es/>  
Documento firmado electrónicamente por el sistema de gestión de la información pública. Página 96 de 97

Por el contrario, un aumento de los kilómetros debe corresponderse con un aumento de los costes de suministro, de tal modo que el coeficiente no experimente variación alguna (siempre manteniendo invariable la evolución del precio del gasoil). En caso de que el coeficiente aumente, sin variación del precio del combustible, el efecto es directo, pues su causa radica en una mala gestión de la empresa, y, por el contrario, si el coeficiente se reduce, manteniendo invariable el precio del combustible, lo que se ha producido es una buena gestión del operador.

De la misma manera, una variación de los costes de consumibles, no explicado por el comportamiento de los precios del gasoil, sin que lleve aparejado un aumento de los kilómetros recorridos es achacable directamente a una mala gestión de la sociedad. Lo contrario sería indicativo de una buena gestión.

e) Coeficiente  $\gamma$ : básicamente depende, al igual que la anterior de la estructura de costes del operador, y, en concreto del coste medio de la partida de Otros Costes (amortizaciones, seguros, intereses, impuestos, etc.) con respecto al número de vehículos. En su mayor parte este coeficiente es responsabilidad del propio operador.

Un aumento de la estructura empresarial y de los denominados otros costes sin llevar aparejado un aumento en el número de vehículos es causa directa de la existencia de una mala gestión del operador. Por el contrario, un descenso de dichos costes sin un aumento del número de vehículos sería síntoma de buena gestión.

Así mismo un aumento del número de vehículos que no lleve aparejada un aumento de los otros costes sería un indicador de buena gestión, y, por el contrario, una disminución de los vehículos que no se asocie con un descenso en los otros costes sería una proporción sería un síntoma de mala gestión.

f) La inversa de la productividad del factor capital ( $1 / h$ ): un aumento de la productividad de los vehículos (medida como horas buses entre vehículos) proporciona como consecuencia directa una disminución de los costes medios. Por el contrario, si esta productividad desciende su efecto directo sobre los costes medios sería negativo (aumento de los mismos).



Cód. Validación: 3PTFQDYTFNFN3T34QLS7VW6036 | Verificación en <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 34 de 37

**COMPORTAMIENTO DE LOS COSTES MEDIOS EN FUNCION DEL TIPO DE VARIABLE**

VARIABLE	DENOMINACION	AUMENTO CMe	DISMINUCION CMe
S	COSTE MEDIO POR TRABAJADOR	AUMENTO	DISMINUCION
H/T	PRODUCTIVIDAD DE LOS TRABAJADORES	DISMINUYE	AUMENTO
V	VELOCIDAD COMERCIAL	DISMINUYE	AUMENTO
h	PRODUCTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS (HORAS BUSES POR VEHÍCULO)	DISMINUYE	AUMENTO
$\beta$	COSTE MEDIO CONSUMIBLES POR KILOMETRO RECORRIDO	AUMENTO	DISMINUCION
$\gamma$	OTROS COSTES POR VEHÍCULOS (DIMENSIONAMIENTO O ESTRUCTURA EMPRESARIAL)	AUMENTO	DISMINUCION



Cód. Validación: 3PTFQDYTFWFN3T34QLS7WWGB36T Verificación: <https://autgt.sedelectronida.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 100 de 127

### 1.3.- Comparaciones entre empresas operadoras

Como hemos puesto en evidencia en el apartado anterior, las diferencias entre los costes medios de explotación de los servicios de los distintos operadores son debido al comportamiento de una serie de variables, unas relacionadas con la eficiencia de la empresa en prestar el servicio y otras que son exógenas y que dependen, por tanto, del entorno donde opera cada contratista.

Por dicho motivo, cualquier intento de realizar comparaciones entre operadores y entre las principales ratios de indicadores es ineficaz si no se depuran los efectos que las variables del entorno provocan en los costes medios.

La formulación realizada en el epígrafe anterior nos permite de forma sencilla realizar estimaciones de costes que nos permitan realizar una comparación entre diferentes operadores, e incluso dentro de un mismo operador en distintos periodos temporales.

En este apartado se intenta explicar los diferentes métodos que pueden llevarse a cabo para poder realizar comparativas eficientes que depuren el efecto del entorno y nos permitan obtener resultados eficientes con respecto al comportamiento de los operadores del servicio.

La descripción de las hipótesis planteadas a posteriori son las reflejadas en el estudio "Costes y Eficiencia en el Transporte Público de Viajeros" (ver nota al pie número 1).

#### **Hipótesis 1: traslado del sistema de explotación de empresa origen a la red de otra empresa destino**

$$CMe = S_0 * (T_0 / H_0) * (1 / v_1) + \beta_0 + \gamma_0 (1 / v_1 h_0)$$

siendo 0 los datos de la empresa de origen y 1 los datos de la empresa destino.



Se trata de calcular cual sería el coste medio que tendría el operador origen (0) en el servicio prestado por el operador destino (1), con la velocidad comercial y número de kilómetros del operador de destino (1), sin variar el ritmo productivo de la empresa que ha sido trasladada, es decir, con los coste medios salariales y productividad de la empresa origen (0), con el mismo coeficiente  $\beta$  y  $\gamma$  que la empresa origen (0) y con la misma productividad de los vehículos que la empresa origen (0).

Esta simulación permite a la empresa origen ajustar el número de vehículos necesarios para realizar el nuevo servicio de la empresa destino en base a la productividad de los vehículos que mantiene la empresa origen.

En esta primera simulación se trata, por tanto, de aislar el efectos perverso de la velocidad comercial, variable esta que como ya se ha expuesto es básica a efectos de determinar los costes medios de producción del servicio, y que depende en gran medida del entorno en el que opera cada empresa, aunque también es cierto que en menor medida, los operadores pueden actuar sobre la misma introduciendo mejoras en los sistemas de cancelación de tarjetas de transporte (reduciendo los tiempos de espera de entrada de los viajeros optimizando el diseño de la red de transporte mediante la elección de recorridos con menor congestión, mejor colocación de paradas y reducción de tiempos de espera en las mismas, etc.

Las diferencias de costes calculadas mediante este sencillo sistema permiten determinar los sobre costes por ineficiencias del operador, aislando el efecto distorsionador del entorno (velocidad comercial), pues un menor coste medio por trabajador y una mayor productividad del trabajador e incluso una mayor productividad de los vehículos del operador de origen determinan una reducción de los costes medios en el servicio prestado por el operador destino.

### **Hipótesis 2: traslado de una empresa origen al ámbito en el que realiza su explotación otra empresa destino**

Si bien la hipótesis 1 aislaba exclusivamente el efecto que la velocidad comercial tiene sobre los costes medios, en esta segunda hipótesis lo que se hace es aislar no sólo la velocidad comercial sino los posibles problemas derivados de la estructura de la red de transporte de la empresa destino.

$$CMe = S_0 * (T_0 / H_0) * (1 / v_1) + \beta_0 + \gamma_0 (1 / v_1 h_1)$$

https://autgc.sedelectronica.es/  
Código de Verificación: 3PTFQDYTFWFN3T34QLSTWVW63366  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublica Gestiona | Página 102 de 127

siendo 0 los datos de la empresa de origen y 1 los datos de la empresa destino.

Si se compara esta fórmula con la anterior, puede verse que la única diferencia se centra en coger como valor de  $h$  la de la empresa destino y no la de origen (como sucedía con la hipótesis 1).

Las dos hipótesis planteadas representan, por tanto, los límites de una banda de valores en la variará el coste medio de un operador al cambiar el entorno.

### **Hipótesis 3: traslado de los costes medios por trabajador y de la productividad del personal de una empresa origen a una empresa destino**

En esta tercera hipótesis se plantea de una forma sencilla como calcular los costes medios de un trabajador sin que se produzca un cambio en su entorno (es decir, trabajando en sus propios factores endógenos) pero cambiando sus costes medios por el personal y la productividad del mismo por los valores medios del sector o los datos de otra empresa con mejores valores (más eficiente).

Con esta alternativa es posible medir, por tanto, de una forma muy sencilla cuál sería la reducción del coste medio del servicio de un operador si un operador actuara de forma más eficiente con los salarios más bajos y la productividad más alta del sector.

$$CMe = S_1 * (T_1 / H_1) * (1 / v_0) + \beta_0 + \gamma_0 (1 / v_0 h_0)$$

siendo 0 los datos de la empresa de origen y 1 los datos de la empresa destino (la más eficiente).



## 2.4.- Conclusión

La introducción de la determinación de los costes medios mediante el uso de la fórmula antes descrita [3], permite al regulador no sólo determinar una correcta valoración de cuáles son los costes reales en la prestación del servicio, sino que le permite en todo momento conocer que costes son debidos a comportamientos exógenos, es decir, que no dependen de la gestión del operador, y cuales son endógenos, y, por tanto, de responsabilidad directa de cada operador de transporte.

Las implicaciones prácticas del análisis son numerosas, siendo necesario subrayar su utilidad para realizar comparaciones entre distintas explotaciones u operadores y para que el regulador introduzca racionalidad y disciplina en la discusión previa a la firma de contratos-programa y a su seguimiento posterior con el fin de que dicha fórmula, muy extendida en España no se convierta en un eufemismo de ineficiencias encubiertas y subvenciones sin contrapartida social.

Lo realmente notorio de este análisis, y de ahí su importancia a efectos de su aplicación, es que no se pueden conocer los costes del servicio y como se determinan, algo que a día de hoy desconoce completamente la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, sino que incluso se puede determinar cuál es el efecto real que una variable determinada tiene sobre los costes, y por ende, de que costes del servicio son debidos a una mala gestión del operador, de tal forma que al poder ser medida con eficacia estas ineficiencias se determinarse mediante un método muy sencillo los importes de las subvenciones que no se han aplicado a su finalidad.

En definitiva, con esta metodología, se propone un sistema de fácil aplicación por el regulador (Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria) que permite identificar las principales variables que influyen en el volumen de costes, distinguiendo entre las que tienen su origen en el entorno en el que operan las empresas y las que son directamente atribuibles a la gestión de las mismas.

La aplicación empírica de esta metodología posibilita la realización de comparaciones entre empresas de transporte regular de viajeros que operan en entornos diferentes (por ejemplo entre empresas de transporte urbano y empresas de transporte interurbano), de tal forma que es posible calcular cuáles son sobrecostes que supone el mantenimiento de una remuneración de los factores y unas proporciones desiguales que no se explican por diferencias de esfuerzo o por factores exógenos.



Cód. Validación: 3PTFQDYTYWVWGD361  
Documento firmado electrónicamente  
Verificación: https://sedelectronica.gob.es/validador/3PTFQDYTYWVWGD361  
Página 10 de 14

**ANEXO III: COSTES ESTIMADOS.**



Cód. Validación: 3PTFQDYWFN3T34QLSTWWGD36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 105 de 127

CONCEPTOS	2016 AÑO BASE		1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
KILOMETROS	131.799,60		131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60	131.799,60
PRODUCTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS (h)	1.730,19		1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19	1.730,19
VELOCIDAD COMERCIAL CONTRATO	14,44224885		14,44	14,44	14,44	14,44	14,44	14,44	14,44	14,44
ESTIMACION IPC	-		1,02	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02
<b>VARIABLE S</b>	<b>23.248,98</b>		<b>23.857,29</b>	<b>24.334,43</b>	<b>24.821,12</b>	<b>25.307,86</b>	<b>25.823,90</b>	<b>26.340,37</b>	<b>26.867,18</b>	<b>27.404,53</b>
VARIABLE S1 (salarios) [1]	17.860,72	X 1,1% X 1,5%	18.328,05	18.694,61	19.068,50	19.442,39	19.838,87	20.235,64	20.640,36	21.053,16
VARIABLE S2 (seguridad social) [2]	5.388,26	X 1,1% X 1,5%	5.529,24	5.639,83	5.752,62	5.867,41	5.985,03	6.104,73	6.226,83	6.351,36
VARIABLE S3 (provisiones) [3]	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VARIABLE (T/H)	0,000918024		0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024	0,000918024
VARIABLE 1/V	0,069241294		0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294	0,069241294
<b>VARIABLE S * (T / H) * (1/V)</b>	<b>1,477824601</b>		<b>1,516491882</b>	<b>1,546821719</b>	<b>1,577758154</b>	<b>1,608688039</b>	<b>1,641499583</b>	<b>1,674329575</b>	<b>1,707816166</b>	<b>1,741972489</b>
<b>VARIABLE β</b>	<b>0,252844786</b>	X 1,1% X 1,5%	<b>0,259460469</b>	<b>0,264649679</b>	<b>0,269942672</b>	<b>0,275235865</b>	<b>0,280848356</b>	<b>0,286465323</b>	<b>0,29219463</b>	<b>0,298038522</b>
VARIABLE γ	7709,449082		7.911,17	8069,390154	8230,777957	8392,26581	8563,301386	8734,567414	8909,258762	9087,443937
VARIABLE γ solo amortizaciones [A]	0		0	0	0	0	0	0	0	0
VARIABLE γ otros costes [B]	7.709,45	X 1,1% X 1,5%	7.911,17	8.069,39	8.230,78	8.392,27	8.563,30	8.734,57	8.909,26	9.087,44
VARIABLE γ/V	533,8122313		547,7794284	558,7350169	569,9097173	581,0804187	592,9340699	604,7927513	616,8886063	629,2263784
VARIABLE 1/h	0,000577972		0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972	0,000577972
<b>VARIABLE γ (1 / v h)</b>	<b>0,308528506</b>		<b>0,316601155</b>	<b>0,322933178</b>	<b>0,329391841</b>	<b>0,335840504</b>	<b>0,342699272</b>	<b>0,349553257</b>	<b>0,356544322</b>	<b>0,363675209</b>
<b>COSTE MEDIO</b>	<b>2,039197893</b>		<b>2,092553506</b>	<b>2,134404576</b>	<b>2,177092667</b>	<b>2,220238738</b>	<b>2,265047211</b>	<b>2,310348155</b>	<b>2,356555118</b>	<b>2,403686221</b>
COSTE SERVICIO	268.765,47		275.797,72	281.313,67	286.939,94	292.572,21	298.532,32	304.502,96	310.593,02	316.804,88

No se incluyen amortizaciones al existir subvención de capital para la compra de vehículos.



CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
APROVISIONAMIENTOS	34.196,79	34.880,72	35.578,34	36.289,90	37.015,70	37.756,02	38.511,14	39.281,36
GASTOS DE PERSONAL	199.873,02	203.870,48	207.947,89	212.106,85	216.348,99	220.675,97	225.089,49	229.591,28
OTROS COSTES	41.727,91	42.562,46	43.413,71	44.281,99	45.167,63	46.070,98	46.992,40	47.932,25
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>275.797,72</b>	<b>281.313,67</b>	<b>286.939,94</b>	<b>292.678,74</b>	<b>298.532,32</b>	<b>304.502,96</b>	<b>310.593,02</b>	<b>316.804,88</b>



Cód. Validación: 3PTFQDYTFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 107 de 127

## ANEXO IV: INGRESOS ESTIMADOS.



Cód. Validación: 3PTFQDYWFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 108 de 127



**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACIÓN  
ANUALIDAD 3ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,43	0,49	0,99		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,93	0,44		
VIAJEROS [1]	45.857,11	53.123,58	39.214,58	<b>138.195,27</b>	2,00%
RECAUDACION	65.483,95	26.259,39	38.768,14	<b>130.511,48</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	65.483,95	75.860,47	55.998,42	<b>197.342,84</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	49.601,08	17.230,28	<b>66.831,36</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACIÓN  
ANUALIDAD 4ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESID	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,46	0,50			
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,95			
VIAJEROS [1]	46.774,25	54.186,05	35	<b>140.959,17</b>	2,00%
RECAUDACION	68.129,50	27.320,27	40	<b>135.784,14</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	68.129,50	78.925,23	58	<b>205.315,48</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	51.604,96	17	<b>69.531,34</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%			

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACIÓN**

Cód. Validación: 3PTFQDYTFWFN3734QLS...  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 110 de 127

**ANUALIDAD 5ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESIDENTES	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,49	0,51	1,03		
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,97	0,46		
VIAJEROS [1]	47.709,74	55.269,77	40.798,85	<b>143.778,36</b>	2,00%
RECAUDACION	70.881,94	28.424,01	41.963,88	<b>141.269,83</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	70.881,94	82.113,81	60.614,49	<b>213.610,24</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	53.689,80	18.650,61	<b>72.340,41</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%	30,77%		

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACIÓN ANUALIDAD 6ª**

CONCEPTOS	PAGO DIRECTO	PENSIONISTA - DISCPAC.	RESID	TOTAL	INCREM %
TARIFA OFICIAL [1]	1,52	0,52			
TARIFA BONIFICADA [1]	0,00	0,99			
VIAJEROS [1]	48.663,93	56.375,17	43	<b>146.653,93</b>	2,00%
RECAUDACION	73.745,56	29.572,34	43	<b>146.977,12</b>	4,04%
RECAUDACION TEORICA SIN BONIFICACION	73.745,56	85.431,22	63	<b>222.240,10</b>	4,04%
BONIFICACION	0,00	55.858,88	19	<b>75.262,98</b>	4,04%
BONIFICACION %	0,00%	65,38%			

[1] Incremento de viajeros del 2%. Subida de tarifa del 2%.

**DATOS DE TARIFA Y RECAUDACIÓN ANUALIDAD 7ª**



Cód. Validación: 3PTFQDYTYWFN3T34QLSTWVGDD461 Verificación: https://sede.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 111 de 127



## ANEXO V: APORTACIONES DE LAS AAPP



Cód. Validación: 3PTFQDYWFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 113 de 127

## CUENTA DE RESULTADOS

CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
APROVISIONAMIENTOS	34.196,79	34.880,72	35.578,34	36.289,90	37.015,70	37.756,02	38.511,14	39.281,36
GASTOS DE PERSONAL	199.873,02	203.870,48	207.947,89	212.106,85	216.348,99	220.675,97	225.089,49	229.591,28
OTROS COSTES	41.727,91	42.562,46	43.413,71	44.281,99	45.167,63	46.070,98	46.992,40	47.932,25
<b>COSTES SUBVENCIONABLES</b>	<b>275.797,72</b>	<b>281.313,67</b>	<b>286.939,94</b>	<b>292.678,74</b>	<b>298.532,32</b>	<b>304.502,96</b>	<b>310.593,02</b>	<b>316.804,88</b>
VENTAS	172.677,68	189.679,79	197.342,84	205.315,48	213.610,00	2.240,10	231.218,61	240.559,82
Ventas	114.199,33	125.443,57	130.511,48	135.784,14	141.269,00	6.977,12	152.915,01	159.092,77
Subvención al viajero	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34	72.340,00	5.262,98	78.303,60	81.467,05
OTROS INGRESOS EXPLOTACION	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20	99.848,00	7.488,01	94.904,06	92.085,31
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20	99.848,00	7.488,01	94.904,06	92.085,31
OTROS INGRESOS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Imputación subvenciones capital	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros ingresos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>INGRESOS SUBVENCIONABLES</b>	<b>289.587,60</b>	<b>295.379,35</b>	<b>301.286,94</b>	<b>307.312,68</b>	<b>313.458,00</b>	<b>28,11</b>	<b>326.122,67</b>	<b>332.645,13</b>
<b>SALDO EXPLOTACION</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>	<b>14.926,68</b>	<b>225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>
<b>BENEFICIO INDUSTRIAL [1]</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>	<b>14.926,68</b>	<b>225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>

[1] 6% sobre costes directos operativos. No se incluyen los costes indirectos del servicio, ni los resultados financieros extraordinarios. Resultados de actividades

COSTES GENERALES 20% s/ costes operat.	45.966,29	46.885,61	47.823,32	48.779,79	49.755,39	50.750,49	51.765,50	52.800,81
COSTE DIRECTOS OPERATIVOS	229.831,43	234.428,06	239.116,62	243.898,95	248.776,93	253.752,47	258.827,52	264.004,07
Imputación subvenciones capital	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
COSTE EXPLOTACION NETO	229.831,43	234.428,06	239.116,62	243.898,95	248.776,93	253.752,47	258.827,52	264.004,07
<b>BENEFICIO INDUSTRIAL MAXIMO 6%</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>	<b>14.926,62</b>	<b>15.225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>

COSTE TOTAL	275.797,72	281.313,67	286.939,94	292.678,74	298.532,32	304.502,96	310.593,02	316.804,88
GASTOS FINANCIEROS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>COSTE EXPLOTACION</b>	<b>275.797,72</b>	<b>281.313,67</b>	<b>286.939,94</b>	<b>292.678,74</b>	<b>298.532,32</b>	<b>304.502,96</b>	<b>310.593,02</b>	<b>316.804,88</b>
INGRESO TOTAL	289.587,60	295.379,35	301.286,94	307.312,68	313.411,11	319.728,11	326.122,67	332.645,13
INGRESOS FINANCIEROS + OTROS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>INGRESOS EXPLOTACION</b>	<b>289.587,60</b>	<b>295.379,35</b>	<b>301.286,94</b>	<b>307.312,68</b>	<b>313.411,11</b>	<b>319.728,11</b>	<b>326.122,67</b>	<b>332.645,13</b>
<b>RESULTADO EXPLOTACION</b>	<b>13.789,89</b>	<b>14.065,68</b>	<b>14.347,00</b>	<b>14.633,94</b>	<b>14.926,62</b>	<b>15.225,15</b>	<b>15.529,65</b>	<b>15.840,24</b>

CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
Subvención al viajero	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34	72.340,98	75.262,98	78.303,60	81.467,05
Subv. Explotación	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20	99.848,13	97.808,01	94.904,06	92.085,31
<b>TOTAL</b>	<b>175.388,27</b>	<b>169.935,78</b>	<b>170.775,46</b>	<b>171.528,54</b>	<b>172.189,11</b>	<b>173.070,99</b>	<b>173.207,66</b>	<b>173.552,36</b>

CONCEPTOS	TOTAL
Subvención al viajero	566.451,31
Subv. Explotación	812.876,85
<b>TOTAL</b>	<b>1.379.328,16</b>

Cód. Validación: 3PTFQDYTFNFN3T34QLSTWWGD36 | Verificación: <http://sedelectronica.es>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico

### RESUMEN DE APORTACIONES TOTALES: EXPLOTACIÓN + INVERSIÓN

CONCEPTOS	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	TOTAL
SUBVENCION AL VIAJERO	58.478,35	64.236,22	66.831,36	69.531,34	72.340,41	75.262,98	78.303,60	81.467,05	<b>566.451,31</b>
SUBVENCION DE EXPLOTACIÓN	116.909,92	105.699,56	103.944,10	101.997,20	99.848,69	97.488,01	94.904,06	92.085,31	<b>812.876,85</b>
SUBVENCION DE CAPITAL	344.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	<b>344.000,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>519.388,27</b>	<b>169.935,78</b>	<b>170.775,46</b>	<b>171.528,54</b>	<b>172.189,10</b>	<b>172.750,99</b>	<b>173.207,66</b>	<b>173.552,36</b>	<b>1.723.328,16</b>



Cód. Validación: 3PTFQDYTFWFN3T34QLSTWWGD36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 116 de 117

## ANEXO VI: BENEFICIO INDUSTRIAL



Cód. Validación: 3PTFQDYTFN3T34QLSTWVGDB36 | Verificación: <https://autgc.sedelectronica.es/Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona> | Página 117 de 127

En cuanto a las condiciones económicas del servicio, el artículo 46 del DECRETO 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece que las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización, así como un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias, estableciéndose adicionalmente que en aquellos contratos o concesiones rurales, de débil tráfico o en las que concurren circunstancias especiales que originen su falta de rentabilidad, en cuyos títulos contractuales figure inicialmente o sea introducida con posterioridad la obligatoriedad de la administración pública de subvencionar o compensar los déficit de explotación, se realizará dicha compensación según lo establecido en los referidos títulos.

El beneficio industrial se ha calculado tal y como realizó la AUTGC para la firma de los contratos con las operadoras en el periodo 2013-2016, de tal modo que se estima aplicando un porcentaje del 6% a los costes operativos directos menos la amortización netos de subvenciones de capital y el valor de depreciación de elementos del inmovilizado que han sido subvencionados por la Administración).

Así mismo, para el cálculo del beneficio industrial la base de gastos para multiplicar por el 6% (los gastos operativos directos), no ha incluido los costes considerados como generales. Se considerarán gastos generales los siguientes:

- Arrendamiento de oficinas.
- Reparaciones y mantenimiento relacionados con los edificios de administración.
- Servicios profesionales independientes que no guarden relación directa con la explotación: honorarios de abogados, contables, auditores, marketing, etc.



Cód. Validación: 3PTFQDYTWFN35404LSTWWGB36 | Verificación: <https://autgc.sedelelectronica.es>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 118 de 147

- Todos los servicios bancarios.
- Los costes de relaciones públicas, que se encuentran incluidos en gastos de publicidad.
- Los consumos de todo tipo afectos a las oficinas.
- Los conceptos incluidos en la cuenta de “otros gastos” que tienen que ver con las oficinas y el departamento de administración.
- Los costes del personal clave de la operadora, esto es personal de alta dirección y retribuciones de órganos de administración, así como Presidentes, Directores Generales y Directores. Del mismo modo, son gastos generales los que conforman la estructura de administración de la operadora.
- Los gastos extraordinarios que forman parte de los costes de explotación son considerados como gastos generales.

El importe del beneficio industrial calculado conforme a las reglas anteriores es considerado a todo efecto como una retribución máxima y no mínima (de acuerdo con la definición contenida en los contratos programas que la AUTGC ha firmado con las operadoras). No podrán superarse por este concepto de beneficio, y por tanto no podrán ser retribuidos a la operadora, importes superiores a los descritos en la tabla anterior.

Dado que el método de compensación (o reconocimiento del derecho a un beneficio industrial) de la operadora debe garantizar el mantenimiento o el desarrollo de una gestión eficaz por parte del operador de servicio público, que pueda apreciarse objetivamente, la prestación de servicios de transporte de viajeros con un nivel suficiente de calidad, el beneficio industrial establecido en el presente estudio debe establecerse sin más como un derecho, pues tal y como dispone la normativa europea, debe asociarse al cumplimiento de unos objetivos que redunden en una gestión eficaz y un nivel mínimo de calidad del servicio.

El reconocimiento de dicho beneficio deberá estar supeditado al cumplimiento de los criterios que se establecieron por la propia AUTGC para la firma de los contratos programas con las operadoras del periodo 2013-2016.



## 1.- Índice de calidad percibida por los usuarios:

Definición: Elaboración de un plan de medición anual de la calidad percibida.

Método de medición: ver apartado específico

Periodicidad de la toma de datos: anual.

Origen de los datos: encuestas a usuarios del servicio.

Fecha de entrega: antes de finalizar el mes de mayo del año siguiente al que la información se refiere

### Valoración:

1.- SIN PENALIZACIÓN: Entrega del informe anual de medición anual de la calidad percibida.

2.- CON PENALIZACIÓN: No entrega (o entrega fuera del plazo establecido) del informe anual de medición anual de la calidad percibida.  
PENALIZACIÓN del 50% del total del importe total del beneficio industrial de la anualidad analizada, incluido en el CP.



## ANEXO II: ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MEDICIÓN ANUAL DE LA CALIDAD PERCIBIDA.

La Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, como responsable máximo del servicio, debe garantizar que la prestación del servicio se produce con unos estándares de calidad adecuados, lo que es igualmente un derecho de los propios usuarios del mencionado transporte público, por lo que se deberá desarrollar un plan detallado de medición de la calidad percibida por el usuario. Esta evaluación enfocada al análisis de la percepción que el usuario tiene sobre la calidad del servicio será de carácter subjetivo y se desarrollará a través de una encuesta anual.

La metodología que se presenta en este anexo podrá ser modificada por la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, a la luz de mejoras técnicas o cambios de criterio en cuanto a la importancia de los valores a obtener.

El objetivo general del estudio será conocer la opinión que el usuario de la red de transporte del operador tiene acerca del servicio recibido durante el año en curso, tanto en su conjunto como en una relación de aspectos del mismo.

De esta forma se podrá, entre otros aspectos:

- 1.- Identificar las carencias del servicio y las expectativas del cliente, para su posterior corrección.
- 2.- Obtener el valor del índice de calidad percibida por el usuario global, valorando todos los aspectos del servicio.
- 3.- Obtener el valor del índice de calidad percibida por el usuario global.

Los atributos objeto de evaluación global deberán permitir recoger los distintos aspectos que sirven para caracterizar el servicio. Así, estos ítems deberán evaluar el servicio desde los ocho niveles:

- a) Servicio ofertado
- b) Accesibilidad
- c) Información
- d) Tiempo



- e) Atención al Cliente
- f) Confort
- g) Seguridad
- h) Impacto Ambiental

## METODOLOGÍA

En primer lugar, se debe señalar que el estudio se abordará mediante una metodología cuantitativa, debiendo desarrollarse un diseño previo y la planificación de su ejecución, ambos en conformidad con el Código Internacional de Prácticas Legales en Materia de Investigación de Mercado y de Opinión. Se trataría de definir un conjunto de atributos de la calidad del servicio y la calificación de cada uno de ellos (con una nota de 0 a 9) según su importancia para el usuario y valoración de la situación actual.

De cada uno de los atributos se le pregunta al usuario, primero, por la importancia (expresada en una escala de 0 a 9) que éste le concede en la calidad de servicio y, después, por la valoración (expresada, también, en una escala de 0 a 9) que le merece la situación actual de cada atributo.

La metodología concreta, no obstante, deberá ajustarse a los siguientes criterios:

1. El universo de estudio lo constituyen el conjunto de la red de guaguas del operador, no obstante, y como es habitual en estudios de esta índole, el marco poblacional se acotará a la población de 16 años en adelante.
2. El tamaño de la muestra y su diseño muestral deberán permitir el análisis de la muestra para el conjunto de la red de guaguas del operador, por concesión y por línea dentro de unos márgenes de error estadísticamente aceptables.



3. Criterios de selección del usuario: la selección de usuarios se realizará mediante procedimientos aleatorios. No obstante, deberán fijarse cuotas de sexo, edad y título de transporte, considerando los últimos datos disponibles al respecto.
4. El cuestionario recogerá tres tipos de atributos: Perfil sociodemográfico del entrevistado, caracterización del viaje y Valoración del servicio.
5. El Perfil socio-demográfico recogerá como mínimo las siguientes variables:
  - Sexo.
  - Edad.
  - Formación.
  - Situación Laboral.
  - Lugar de Residencia
6. La caracterización del viaje recogerá como mínimo las siguientes variables:
  - Línea en la que realiza el viaje.
  - Línea utilizada con mayor frecuencia en los últimos 3 meses.
  - Tiempo a la parada de origen.
  - 
  - Tiempo de trayecto en autobús.
  - Ha necesitado transbordo.
  - Frecuencia de la línea.
  - Hora del viaje



- Intensidad de uso en un día normal.
- Motivo del viaje.
- Modo de pago del viaje.
- Razones por los que utiliza el Transporte.
- Podía realizar el viaje de otro modo (coche o moto, como conductor o acompañante).
- Desde cuando utiliza el Transporte Urbano.
- Ha presentado reclamaciones sobre el servicio
- Sugerencias sobre el servicio

7. La Valoración del servicio recogerá como mínimo las siguientes variables:

- Seguridad en las guaguas
- Accesibilidad a las paradas
- Facilidad de acceso a la guagua
- Paradas limpias y cuidadas
- Guaguas limpias y bien cuidadas
- Claridad información líneas/recorridos
- Información de horarios y frecuencias
- Conexión con otras líneas
- Flota de autobuses moderna
- Horario de servicio amplio
- Duración del viaje en autobús
- Amabilidad en el trato de los conductores
- Se viaje cómodo, holgado, no apretados



- Puntualidad cumplimiento horarios/frecuencias
- Frecuencia de paso del servicio
- Información puntual cambios de servicio
- Contaminación atmosférica del bus
- Temperatura adecuada en el autobús
- Conducción sin brusquedades, ágil no peligrosa
- Puntos de venta y recarga de tarjetas
- Sistema de reclamaciones y quejas ágil/eficaz
- Precio del viaje

De cada uno de los atributos se le pregunta al usuario, primero, por la importancia (expresada en una escala de 0 a 9) que éste le concede en la calidad de servicio y, después, por la valoración (expresada, también, en una escala de 0 a 9) que le merece la situación actual de cada atributo.

## INFORME DE RESULTADOS

El informe a elaborar contendrá, en primer lugar, los errores finalmente asociados a la encuesta. Además de la obtención de un Indicador Sintético que corresponda al Índice de Calidad percibida por el usuario, también será necesario realizar una valoración individualizada de cada uno de los atributos analizados, así como determinar la importancia de cada uno de estos elementos en la valoración global del servicio mediante procedimientos estadísticos adecuados.

El tratamiento estadístico de los datos deberá contemplar distintos niveles de análisis:

- Análisis univariante de los distintos atributos analizados
- Análisis bivariante, con objeto de conocer la valoración relativa de cada uno de los atributos planteados en función del perfil del usuario o características de la movilidad del usuario



- Análisis multivariable, con la aplicación de tratamientos estadísticos que aporten una visión sintética de la calidad del servicio.

Se deberá redactar un documento con el análisis y descripción de la información del estudio donde recogerá al menos la siguiente información:

- Metodología utilizada
- Cuestionario utilizado
- Diseño de la muestra: datos de la muestra teórica y la muestra real y errores asociados.
- Fechas, organización y desarrollo del trabajo de campo
- Análisis de los datos, el cual contendrá las tablas y gráficos suficientes para la correcta comprensión del texto explicativo. Se elaborará una ficha resumen con los resultados de cada atributo obtenidos en función del perfil del usuario. Asimismo, deberá proporcionar las tablas de resultados correspondientes a la explotación de la información contenida en este estudio.

## **MÉTODO DE CÁLCULO DEL ÍNDICE DE CALIDAD PERCIBIDA POR LOS USUARIOS**

Además de los resultados anteriores se calculará un índice de Calidad Percibida por los usuarios, como expresión numérica resumida de la calidad del servicio para el usuario en relación con los diferentes aspectos que forman parte del concepto de calidad.

El índice de Calidad Percibida por los usuarios del servicio será la media aritmética de los índices de Calidad Percibida por los usuarios de todos los individuos entrevistados, entendiendo estos como la media de la satisfacción de los diversos aspectos del servicio, ponderado por la importancia que se otorga a cada uno de ellos. Siendo los aspectos que forman parte de la calidad percibida los propuestos por la AUTGC (contenidos en la metodología descrita con anterioridad).

Así, el ICPU global del servicio será la media aritmética de los ICPU de todos los individuos entrevistados, siendo el ICPU de cada aspecto la media de su satisfacción en los diversos aspectos del servicio, ponderada por la importancia que otorga a cada uno de ellos:



$$ICPU_i = \frac{\sum_a W_a \times S_a}{\sum_a W_a}$$

Y, por lo tanto, el ICPU global del servicio es:

$$ICPU_g = \frac{\sum_i ICPU_i}{N}$$

Dónde:

S = es la satisfacción del cliente en un determinado aspecto del servicio

Wa es la importancia que otorga el cliente a un determinado aspecto del servicio

N es la muestra de usuarios entrevistados

