



DON MARCOS ORTUÑO SOTO, SECRETARIO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

CERTIFICO: Según resulta del borrador del acta de la sesión celebrada el día veintiséis de enero de dos mil veintitrés, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, el Consejo de Gobierno ha adoptado Acuerdo del siguiente tenor literal:

ANTECEDENTES DE HECHO

En cumplimiento de lo dispuesto en el Plan Director de la Región de Murcia, la Dirección General de Movilidad y Litoral elaboró el mapa de movilidad cotidiana para definir un nuevo sistema de transportes que diera cumplimiento a los objetivos siguientes:

- Racionalizar y ordenar la estructura de los servicios de transporte prestados en la Comunidad Autónoma, con el fin de desarrollar una auténtica red regional vertebrada, conexas y eficaz.
- Reordenar los tráficos, itinerarios y calendarios de los diferentes servicios con el fin de incrementar su adecuación a las necesidades y oportunidades detectadas.
- Optimizar el coste y el tiempo del transporte, provocando una reducción de los tiempos de viaje y ajuste de flota necesaria, con la consiguiente descongestión de los ejes de transporte.
- Diseñar el mapa concesional de forma que su viabilidad, estabilidad y coherencia sean efectivas en un marco de integración con los demás modos de transporte que operan en la Región, especialmente con el ferrocarril, previo análisis y estudio de las relaciones y recíprocas influencias de uno y otro modo, favoreciendo la intermodalidad.

Fruto del nuevo mapa de movilidad fue el diseño de una nueva red y la creación de diez nuevos servicios de transporte.



Región de Murcia

Consejería de Presidencia,
Turismo, Cultura, Juventud, Deportes y Portavocía

Finalizada la redacción del anteproyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, Cartagena- Murcia, y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 67.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con fecha 17 de septiembre de 2021 fue publicado en el BORM el anuncio de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, por la que se iniciaba el trámite de información pública de dicho anteproyecto por un plazo de 30 días, a contar a partir del siguiente a la de su publicación.

Igualmente, dicho anteproyecto fue objeto de publicidad activa mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d) de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Durante el trámite de información pública se han formulado las alegaciones que han sido informadas con el resultado que consta en el expediente.

Asimismo, y de conformidad con lo establecido en el Decreto 24/1985, de 28 de marzo, sobre la constitución del Consejo de Transportes de la Región de Murcia, el anteproyecto ha sido sometido a la consideración de este órgano consultivo en fecha 2 de noviembre de 2021.

A los anteriores hechos son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, así como de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda conforme establece el artículo 10.Uno. 2 y 4 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio.



Región de Murcia

Consejería de Presidencia,
Turismo, Cultura, Juventud, Deportes y Portavocía

La Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, que hace delegación de la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto del Presidente número 11/2022, de 11 de mayo, de Reorganización de la Administración Regional, y en los artículos 1 y 7 del Decreto n.º 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, la Dirección General de Movilidad y Litoral ejerce las competencias asignadas a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de transportes, logística, litoral, puertos, actividades náuticas, subacuáticas, así como el impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias.

SEGUNDO.- El artículo 70 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispone que la prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida por la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Por su parte, el artículo 63 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, determina los requisitos que debe cumplir el anteproyecto de establecimiento o creación de los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, debiendo de considerarse cumplidos en el presente caso.

TERCERO.- De conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, citado, el Anteproyecto se ha sometido al trámite de información pública mediante un plazo de 30 días, a través de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Igualmente, el Anteproyecto ha sido objeto de publicidad activa, mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según



Región de Murcia

Consejería de Presidencia,
Turismo, Cultura, Juventud, Deportes y Portavocía

dispone el artículo 16.1.d de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y participación ciudadana de la Región de Murcia.

CUARTO.- El artículo 67.3 del citado Real Decreto 1211/1990 establece que finalizado el plazo de información pública, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, estime pertinentes, elevará el anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

En virtud de lo dispuesto en el apartado 35 del artículo 22 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, en concordancia con el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y emitido informe el 12 de enero de 2023 por la Comisión Delegada del Consejo de Gobierno para Asuntos Económicos, el Consejo de Gobierno

ACUERDA

PRIMERO.- Aprobar el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia entre Cartagena y Murcia.

SEGUNDO.- Aprobar el “Proyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, RMU-10 Cartagena-Murcia.”

Y para que conste y a los procedentes efectos, expido, firmo y sello la presente en Murcia a la fecha de la firma electrónica recogida al margen.



RELACIÓN DE DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UN NUEVO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA ENTRE CARTAGENA Y MURCIA Y LA APROBACIÓN DEL PROYECTO.

- 1- Propuesta al Consejo de Gobierno.
- 2- Informe de la Comisión Delegada del Consejo de Gobierno de Asuntos Económicos.
- 3- Informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General.
- 4- Propuesta de la Dirección General de Movilidad y Litoral.
- 5- Informe alegaciones.
- 6- Certificado Consejo Asesor de Transportes.
- 7.- Anuncio BORM.
- 8.- "Proyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia RMU-10 Cartagena-Murcia".



PROPUESTA DE ACUERDO AL CONSEJO DE GOBIERNO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN NUEVO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA ENTRE CARTAGENA Y MURCIA Y LA APROBACIÓN DEL PROYECTO.

ANTECEDENTES DE HECHO

En cumplimiento de lo dispuesto en el Plan Director de la Región de Murcia, la Dirección General de Movilidad y Litoral elaboró el mapa de movilidad cotidiana para definir un nuevo sistema de transportes que diera cumplimiento a los objetivos siguientes:

-Racionalizar y ordenar la estructura de los servicios de transporte prestados en la Comunidad Autónoma, con el fin de desarrollar una auténtica red regional vertebrada, conexas y eficaz.

-Reordenar los tráficos, itinerarios y calendarios de los diferentes servicios con el fin de incrementar su adecuación a las necesidades y oportunidades detectadas.

-Optimizar el coste y el tiempo del transporte, provocando una reducción de los tiempos de viaje y ajuste de flota necesaria, con la consiguiente descongestión de los ejes de transporte.

-Diseñar el mapa concesional de forma que su viabilidad, estabilidad y coherencia sean efectivas en un marco de integración con los demás modos de transporte que operan en la Región, especialmente con el ferrocarril, previo análisis y estudio de las relaciones y recíprocas influencias de uno y otro modo, favoreciendo la intermodalidad.

Fruto del nuevo mapa de movilidad fue el diseño de una nueva red y la creación de diez nuevos servicios de transporte.

Finalizada la redacción del anteproyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, Cartagena-Murcia, y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 67.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con fecha 17 de septiembre de 2021 fue publicado en el BORM el anuncio de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, por la que se iniciaba el trámite de información pública de dicho anteproyecto por un plazo de 30 días, a contar a partir del siguiente a la de su publicación.

Igualmente, dicho anteproyecto fue objeto de publicidad activa mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d) de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Durante el trámite de información pública se han formulado las alegaciones que han sido informadas con el resultado que consta en el expediente.



Asimismo, y de conformidad con lo establecido en el Decreto 24/1985, de 28 de marzo, sobre la constitución del Consejo de Transportes de la Región de Murcia, el anteproyecto ha sido sometido a la consideración de este órgano consultivo en fecha 2 de noviembre de 2021.

A los anteriores hechos son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, así como de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda conforme establece el artículo 10.Uno. 2 y 4 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio.

La Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, que hace delegación de la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto del Presidente número 11/2022, de 11 de mayo, de Reorganización de la Administración Regional, y en los artículos 1 y 7 del Decreto n.º 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, la Dirección General de Movilidad y Litoral ejerce las competencias asignadas a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de transportes, logística, litoral, puertos, actividades náuticas, subacuáticas, así como el impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias.

SEGUNDO.- El artículo 70 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispone que la prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida por la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Por su parte, el artículo 63 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, determina los requisitos que debe cumplir el anteproyecto de establecimiento o creación de los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, debiendo de considerarse cumplidos en el presente caso.

TERCERO.- De conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, citado, el Anteproyecto se ha sometido al trámite de información pública mediante un plazo de 30 días, a través de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.



Igualmente, el Anteproyecto ha sido objeto de publicidad activa, mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y participación ciudadana de la Región de Murcia.

CUARTO.- El artículo 67.3 del citado Real Decreto 1211/1990 establece que finalizado el plazo de información pública, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, estime pertinentes, elevará el anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

En virtud de lo dispuesto en el apartado 35 del artículo 22 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, y en concordancia con el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se eleva al Consejo de Gobierno, previo informe de la Comisión Delegada del Consejo de Gobierno para Asuntos Económicos, la siguiente

PROPUESTA

PRIMERO.- Aprobar el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia entre Cartagena y Murcia.

SEGUNDO.- Aprobar el “Proyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, RMU-10 Cartagena-Murcia.”

EL CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS
José Ramón Díez de Revenga Albacete
(Documento firmado electrónicamente al margen)

Informe jurídico

ASUNTO: Propuesta de Acuerdo para la creación del Servicio Público de Transportes por carretera de uso general RMU-10 Cartagena-Murcia y aprobación del Anteproyecto.

Por la Dirección General de Movilidad y Litoral se solicita informe jurídico sobre el asunto de referencia. La propuesta ha sido elaborada por la Dirección General de Movilidad y Litoral quien se ha encargado de su completa elaboración y tramitación.

Se acompaña la siguiente documentación: Propuesta de Acuerdo a aprobar por el Consejo de Gobierno, anuncio de información pública realizado en el BORM de 17 de septiembre de 2021, Acta de la Comisión del Consejo Asesor de Transportes de la CARM, informe del Servicio de Transportes sobre las alegaciones presentadas en el período de información pública y Anteproyecto para el establecimiento del Servicio Público de Transporte de viajeros por carretera.

Antecedentes

Los que obran en el expediente.

Consideraciones Jurídicas

El expediente se somete a informe de este Servicio Jurídico en cuanto se trata de un Acuerdo a adoptar por el Consejo de Gobierno, de conformidad con las previsiones del artículo 8.1 c) del Decreto 206/2022 de 17 de noviembre, por el que se aprueba la estructura orgánica de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, y no sustituye al informe que deberá emitir este Servicio Jurídico sobre el futuro Pliego Concesional de acuerdo con la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público.

Aclarado lo anterior el régimen jurídico del establecimiento de los servicios públicos del transporte de uso general, esta fundamentalmente contenido en los artículos 70 y siguientes de la Ley 16/87 de 30 de junio de Ordenación de los Transportes Terrestres, en adelante LOTT y su Reglamento de desarrollo, aprobado por RD 1211/1990 de 28 de septiembre, en adelante ROTT.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 79 de la LOTT, “La prestación de los servicios regulares permanentes de uso general deberá ir precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual habrá de ir acompañada del correspondiente proyecto de prestación de los mismos”. Por resolución fundada ha de entenderse, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Constitucional (STC 232/1992 de 14 de noviembre, FJ 2), “una resolución fundada en Derecho, es decir, motivada y razonada lejos de la arbitrariedad y razonable, extraña al capricho o puro voluntarismo”.

El artículo 72 de la misma LOTT advierte que “los nuevos servicios que se creen no podrán incluir otros tráficos que se encuentren atendidos por otros preexistentes” y que tampoco procederá dicho establecimiento “cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría que atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen atendidos por otro servicio, no permitan definir un tráfico significativamente distinto”.

Por lo que hace al procedimiento para el establecimiento del servicio, este se halla contenido en las segundas de las normas citadas, esto es el ROTT que se refiere al mismo en los artículos 61 y siguientes. En concreto el artículo 63 dice que “el procedimiento para establecer un nuevo servicio se iniciará por la Dirección General del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento (aquí la Dirección General de Movilidad y Litoral) mediante la elaboración de un Anteproyecto en el que habrá de incluirse lo siguiente:

- a) *Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento.*
- b) *Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos previstos de las poblaciones comprendidas, así como de las coincidencias relevantes de itinerarios con otros servicios preexistentes.*
- c) *Estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios existentes para atenderlas, así como de la repercusión de su inclusión en la red de transporte.*
- d) *Estudio económico de las condiciones de explotación del servicio.*
- e) *Propuesta acerca de la modalidad de gestión del servicio y en su caso previsión acerca del plazo de vigencia.*
- f) *Cualesquiera otras circunstancias que la Dirección General considere precisas para determinar la necesidad del servicio, su configuración o régimen de explotación.*

Entre la documentación remitida a este Servicio Jurídico, se encuentra el Anteproyecto que ha sido objeto de información pública, alegaciones y respuesta a esas alegaciones.

Corresponde pues comprobar jurídicamente si todas y cada una de las exigencias de los artículos 63 y 64 del ROTT, se contienen en dicho Anteproyecto, que es la base técnica y jurídica de la propuesta del Acuerdo que se eleva a la superioridad para su aprobación.

En dicho Anteproyecto, y de acuerdo con los requerimientos de dicho artículo 63 del ROTT en su apartado a) figura una Memoria justificativa de la necesidad de servicio y de la procedencia de su establecimiento, página 6 y siguientes, en la que se señala que las presentes actuaciones traen causa del Plan Director de Transportes de 2018 que “diseñó los ejes principales de todo un nuevo modelo de movilidad sostenible conectado y accesible respondiendo a las necesidades reales de desplazamiento de los ciudadanos”. Añadiendo que, “entre los nuevos servicios de transporte público de viajeros se ha configurado la RMU 10 Cartagena Murcia que se redacta conforme a las prescripciones y requisitos mínimos establecidos en la Ley 16/87 de Ordenación del Transporte Terrestre de 30 de julio y su Reglamento de desarrollo, aprobado por RD 1211/1990 de 28 de septiembre”. Dentro de la Memoria justificativa y por lo que

hace a su necesidad y conveniencia del servicio que se crea se señala que “el área que comprende el servicio se encuentra situada entre las ciudades de Murcia y Cartagena, así como Fuente Álamo”, detallándose la población y extensión de cada una de ellas (Cartagena 216.236 habitantes y 558 km², Fuente Álamo 17725 h y 273 km² y Murcia 460349 h y 889 km², todo ello según el censo de 2021. Se añade que las rutas creadas por este Servicio de transporte público permitirán cubrir las principales demandas de movilidad de los ciudadanos de las tres localidades en los principales motivos de viaje que inducen el usos del transporte público (Educativo, Sanitario, Laboral, Ocio, Servicios).

Por lo que hace al siguiente apartado del artículo 63 del ROOT, esto es, la descripción detallada de los tráficos, esta se contiene en las páginas 8 y siguientes del Anteproyecto, diciendo que “el servicio público de transporte de viajeros RMU-10 Cartagena Murcia, integra como eje principal el tráfico de viajeros entre las tres localidades, pero también se establecen tráficos que permiten conectar con los Campus universitarios, así como con el Hospital Virgen de la Arrixaca y con el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”. En las páginas 10 y siguientes se contienen los tráficos con su matriz, Ruta 101 Cartagena Murcia, Ruta 101B Cartagena- Hospital de la Arrixaca, Ruta 101C Cartagena Aeropuerto, Ruta 101D Cartagena Fuente Álamo Murcia. Se contienen igualmente los itinerarios previstos, y su sentido, y calendario, afirmándose igualmente, página 16, que conforme a las exigencias del artículo 72.1 de la LOTT “los tráficos del servicio público Cartagena Murcia se establecen con carácter de exclusividad”. Igualmente constan en el expediente los planos de los itinerarios previstos y los datos principales de las poblaciones afectadas con los datos de la evolución de la población entre los años 2009 y 2021, según el Instituto Nacional de Estadística con un porcentaje medio de variación de 4,55%. Por último, dentro de la Memoria se ha de referencia a las llamada coincidencia relevantes con itinerarios preexistentes, que figura la página 19 del Anteproyecto en la que se lee que “las coincidencia relevantes se dan con concesiones nacionales en vigor la VAC 236-Ruta Badajoz La manga del Mar menor” añadiendo que los itinerarios propuestos extinguirán las posibles coincidencias con los actuales contratos autonómicos”.

Pasando ya al examen del apartado c) del artículo 63 del ROTT, es decir, el estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios existentes y de las repercusiones de la inclusión del nuevo servicio en la red de transporte, figura en el

Anteproyecto en la página 19 y siguientes. Se empieza por señalar que en la actualidad “los tráficos previstos para el servicio público RMU 10 Cartagena Murcia están atendidos por varias rutas de transporte incluidas dentro de las concesiones MUR-083: Cartagena Murcia, MUR 092: Valle de Ricote- Playas del Mar Mayor y Menor, recogándose en la Tabla 20 las concordancias entre el nuevo servicio y las concesiones vigentes. Por lo que hace a la siguiente exigencia, dentro de este apartado, es decir las repercusiones del nuevo servicio en la red de transporte, a ello se dedica la página 20, señalando que “este Servicio cubrirá las necesidades de transporte público. Se señala igualmente que para obtener el adecuado equilibrio entre la calidad de los servicios y el uso eficiente de los recursos públicos se utilizan “parámetros internacionales de eficiencia que deberán ser revisados cada cierto tiempo”. Todavía dentro este apartado b) del artículo 63 del ROTT y por lo que hace estrictamente al estudio de la demanda potencial, este se contiene en la página 21 y siguientes y se empieza diciendo que el Anteproyecto contiene una previsión para el año 1 de la concesión en la que se ha realizado una estimación conservadora a partir de la información proporcionada por los operadores, considerando el impacto del Covid 19 en las cifras de demanda, partiendo del estudio de movilidad realizado con modelos de inteligencia artificial (BIG-DATA) durante la pandemia realizado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se comprobó que en mayo de 2021 la movilidad general interna de la Región de Murcia se encontraba ya en el 90% en día laborable y en el 96% en fin de semana, respecto a la situación previa a la pandemia, por la que, según se declara, es previsible que en el año primero de servicio se haya recuperado el 100% de la movilidad general.

Pasando ya siguiente apartado, dentro de este artículo 63 del ROTT, esto es, el c) este se dedica al estudio económico cuyo detalle se contiene en el artículo siguiente, el 64.

El primero de esta exigencia es el volumen anual de tráfico previsto, al que se dedica la página 25 del Anteproyecto, para lo que es necesario conocer, los kilómetros de cada ruta e itinerario, el calendario de las expediciones y el número de estas, señalando en la tabla 25 que la 101A, Murcia Cartagena ida y vuelta (128 km) en día laborable y que la misma ruta pero Cartagena Murcia los kilómetros previstos son 105, Sábados Domingos Festivos, etc. El número de vehículos km se obtiene, según se declara, de multiplicar los kilómetros de cada expedición, incrementados en un 10%, por posicionamientos, el número de expediciones y el número de días del

calendario asignado. De este modo, se arroja en el conjunto de la concesión un total de 1.060.504,06 vh/km. Todavía dentro de este apartado se exige describir el número y características de los vehículos, a los que el Anteproyecto dedica la página 23, señalando que la flota adscrita deberán cumplir con la Resolución de 27 de febrero de 2009 de la Dirección General de Transporte por Carretera, debiéndose incluir en los PPTT de la futura concesión las características de los vehículos que deberán disponer de la Certificación Euro VI sobre emisiones de vehículos pesados, aunque se puede establecer la posibilidad de incorporar vehículos impulsados por tecnologías de nulas o bajas emisiones en cumplimiento de los objetivos de lucha contra el cambio climático del Pacto Verde Europeo. Sigue diciendo, sin embargo, que para el número de expediciones previstas deberán quedar adscritos un número mínimo de 5 vehículos diésel, si bien serán los pliegos futuros los que establezcan las características definitivas. El número mínimo de vehículos será de 5, cuatro con 55 plazas de la clase II o III y uno de 40 plazas de la misma clase. Se fija una antigüedad máxima de 10 años con un número mínimo de plazas ofertadas de 260. Los requisitos que deberán tener los vehículos figuran en la página 24, incluyendo entre otros, cinturones de fijación de sillas de ruedas, condiciones para facilitar el acceso de forma autónoma a discapacitados, acceso gratuito a perros sitios, etc.

El siguiente apartado, dentro del estudio económico es el relativo al apartado c) es decir las instalaciones fijas que se considere precisas para el adecuado desarrollo del servicio. A ellas se dedican las páginas 28 y 29 del Anteproyecto, señalándose que deberán contar con zona de aparcamiento para la guardia y custodia de los vehículos con una zona de talleres para la realización de tareas de mantenimiento preventivo y la realización de reparaciones de pequeña y mediana entidad, cuyas condiciones concretas se fijarán en los futuros Pliegos de la concesión.

El siguiente apartado dentro del estudio económico es el apartado d) del artículo 64 del ROTT, referido a la dotación personal mínima que sea necesaria para garantizar la correcta prestación del servicio. A ello se dedica la página 27 y siguientes del Anteproyecto, con un número mínimo de conductores al que se refiere el artículo 73.2 g) de la LOTT que se establece en 12. El número máximo de horas de trabajo se fija 1819 para el año 2022 cumpliendo con la normativa específica en materia de tiempos de conducción y descanso, con un número de 15.128,38 horas para el conjunto de la concesión, teniendo en cuenta el Convenio del Sector Transportes Regulares y Discrecionales de la Región de Murcia. Se prevé, igualmente, la subrogación del

personal de la antigua concesión, de conformidad con el artículo 72.2 h) de la LOTT y el artículo 38 del Convenio vigente, obligando al nuevo concesionario a incluir a los trabajadores del antiguo concesionario en la nueva concesión para cubrir la dotación mínima del personal que deberá adscribirse al servicio.

Toca ahora examinar, todavía dentro del estudio económico al que se refiere el artículo 63 d) del ROTT, el apartado e) del artículo 64 del mismo cuerpo legal, esto es, la llamada estructura de costes del servicio. A ella se dedica la página 29 del Anteproyecto, donde se señala que se ha tenido en cuenta el llamado Observatorio de Costes del Transporte de viajeros en autocar de enero de 2022. La estructura de costes se divide en coste de vehículos (sumando costes anuales de amortización, financiación y seguros y costes fiscales de la flota mínima necesaria para el servicio). El coste de amortización se calcula en función de un precio unitario de adquisición de vehículo por tipología para la clase II o III mayor de 55 plazas de 261.859,77 € y para la misma clase II o III mayor de 40 plazas de 231.214,27 € y una vida útil de amortización lineal de 10 años con un valor residual del 20%. Por lo que hace a los costes de financiación, se ha supuesto un tipo de interés del 4,03 % anual que se corresponde con la media del Euribor a 12 meses de mayo a julio de 2022, más un diferencial del 3,5 %. Se incluye el coste de los seguros, costes fiscales y costes del equipo embarcado, referenciando el coste del combustible en 1.315 € en el que no se han tenido en cuenta los posibles descuentos a los que pudiera acceder el concesionario del 0,20 € por litro, en aplicación del RD 6/2022 de 1 de abril de 2022 hasta el 31 de diciembre del mismo año, aditivos y neumáticos. El coste anual del servicio para el año 1 de la concesión se estima en 1.332.510,95 €.

Todavía dentro de la estructura de costes del servicio se incorpora, página 35 y 36 del Anteproyecto el llamado coste de personal de conducción que se ha calculado teniendo en cuenta el Convenio Colectivo del Sector Transportes Regulares y discretionales de viajeros de la Región de Murcia, con un actualización del 10%, y un coste de 31.950,46 € de conductor perceptor, en base al Convenio citado, habiéndose establecido el número mínimo de conductores en 12 y 1819 horas anuales.

Se contiene en la página 39 del Anteproyecto una referencia a la Actualización de precios de acuerdo a la Ley de Desindexación de la Economía española y su Reglamento de desarrollo aprobado por RD 55/2017 de 3 de febrero, siempre que el período establecido para la recuperación sea superior a 5 años. En aplicación del RD

75/2018 de 19 de febrero por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y formulas típicas de revisión para los transportes regulares de viajeros, de acuerdo con la habilitación contenida en el artículo 89 de la Ley de Contratos del Sector Público, se propone la fórmula 2, ruta con autocar, recorrido medio y uso de estación, donde se introduce el factor X de eficiencia del combustible que minorará periódicamente en la formula el peso de dicho componente (-X).

Por lo que hace al siguiente apartado, dentro del estudio económico, esto es el apartado f) del artículo 64 del ROTT, el llamado índice de ocupación, el Anteproyecto dice en la página 41, que “También se ha realizado para los 10 años, una previsión de viajeros, viajeros/km, índice de ocupación tarifa técnica y tarifa de equilibrio”, y que para las previsiones de la población futura durante los años de duración de la concesión, se ha calculado la variación de la población anual del período 211-2021 que genera demanda de servicio, obteniendo los valores que se muestra en la tabla 42, detallándose todos estos factores en la tabla 43, página 42, de la que resulta un coste total a lo largo de los diez años del período concesional de 14.542,205 €.

Llegamos así al penúltimo factor dentro del estudio económico, es decir el apartado g) del artículo 64, la llamada estimación de los costes vehículo kilómetro y viajeros km que generaría la prestación del servicio. A ellos se refiere la página 26 del Anteproyecto señalando que el conjunto de las rutas de la concesión sería de 1.060.504,06 v/km

Queda por examinar, dentro del estudio económico el que corresponde al apartado h) del artículo 64 del ROTT, esto es, si el Anteproyecto recoge las llamadas compensaciones de servicio público (apartado g), citando el Anteproyecto (página 43) las previsiones en este sentido del Reglamento 1370/207 y la ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, para el supuesto de que las tarifas no sean suficientes para que el servicio sea rentable para ser prestado por el concesionario en las condiciones previstas en el proyecto de explotación. Ha de recordarse, a este respecto, que los principios que rigen la economía de la concesión modulan pero no eliminan el principio de riesgo y ventura que sigue recordando el artículo 70 del ROTT. En este sentido es el principio de remuneración suficiente el que ha de cumplir una concesión de esta naturaleza a través de la tarifa, debiéndose recordar igualmente que las llamadas compensaciones de servicio público han de ajustarse a la normativa europea que prohíbe el establecimiento de precios no equitativos y regula las ayudas de Estado.

Fuera ya del Estudio económico y volviendo al artículo 63 apartado e) del ROTT debe examinarse si el Anteproyecto contiene la propuesta acerca de la modalidad de gestión del servicio público y en su caso la previsión acerca de la duración de la concesión. A este asunto, se refiere la página 44 del Anteproyecto, señalando el contrato de concesión de servicios al que se refiere la Ley 9/2017 de 8 de Noviembre de Contratos del Sector Público como modalidad de gestión y previéndose dos clases de riesgos operacionales: uno el llamado riesgo de demanda, derivado de la incertidumbre de los ingresos tarifarios y otro, el llamado riesgo de suministro, derivado de la oferta de servicios y costes asociados según las normas europeas de contabilidad.

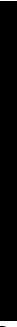
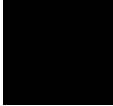
Finalmente por lo que se refiere al plazo de la concesión, se prevén 10 años, como máximo, de acuerdo con el artículo 4.3 del Reglamento 1370/2007 y artículo 72.4 de la LOTT.

Examinado lo anterior, este Servicio Jurídico no encuentra obstáculo legal alguno para la aprobación del Acuerdo que se propone, ya que el Anteproyecto consta de todas las exigencias impuestas por la LOTT y el ROTT vigentes, cuya presencia en el mismo se ha examinado, por lo que se informa favorablemente, pudiéndose elevar a la superioridad para su autorización, debiéndose recordar finalmente que de acuerdo al artículo 67 del ROTT, el Consejero de Fomento e Infraestructuras deberá elevar al Anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Gobierno, previo informe de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos.

El Jefe del Servicio Jurídico

Fdo. Fernando Roca Guillamón

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación





PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y LITORAL DE ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN NUEVO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA ENTRE CARTAGENA Y MURCIA Y LA APROBACIÓN DE SU ANTEPROYECTO

EXP.: 78/2021

ANTECEDENTES DE HECHO

En cumplimiento de lo dispuesto en el Plan Director de la Región de Murcia, la Dirección General de Movilidad y Litoral elaboró el mapa de movilidad cotidiana para definir un nuevo sistema de transportes que diera cumplimiento a los objetivos siguientes:

-Racionalizar y ordenar la estructura de los servicios de transporte prestados en la Comunidad Autónoma, con el fin de desarrollar una auténtica red regional vertebrada, conexas y eficaz.

-Reordenar los tráficos, itinerarios y calendarios de los diferentes servicios con el fin de incrementar su adecuación a las necesidades y oportunidades detectadas.

-Optimizar el coste y el tiempo del transporte, provocando una reducción de los tiempos de viaje y ajuste de flota necesaria, con la consiguiente descongestión de los ejes de transporte.

-Diseñar el mapa concesional de forma que su viabilidad, estabilidad y coherencia sean efectivas en un marco de integración con los demás modos de transporte que operan en la Región, especialmente con el ferrocarril, previo análisis y estudio de las relaciones y recíprocas influencias de uno y otro modo, favoreciendo la intermodalidad.

Fruto del nuevo mapa de movilidad fue el diseño de una nueva red y la creación de diez nuevos servicios de transporte.

Finalizada la redacción del anteproyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia Cartagena-Murcia, y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 67.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con fecha 17 de septiembre de 2021 fue publicado en el BORM el anuncio de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, por la que se iniciaba el trámite de información pública de dicho



anteproyecto por un plazo de 30 días, a contar a partir del siguiente a la de su publicación.

Igualmente, dicho anteproyecto fue objeto de publicidad activa mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d) de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Durante el trámite de información pública se han formulado las alegaciones que han sido informadas con el resultado que consta en el expediente.

Asimismo, y de conformidad con lo establecido en el Decreto 24/1985, de 28 de marzo, sobre la constitución del Consejo de Transportes de la Región de Murcia, el anteproyecto ha sido sometido a la consideración de este órgano consultivo en fecha 2 de noviembre de 2021.

A los anteriores hechos son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, así como de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda conforme establece el artículo 10.Uno. 2 y 4 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio. La Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, que hace delegación de la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto del Presidente número 29/2019, de 31 de julio, de reorganización de la Administración Regional, y en los artículos 1 y 7 del Decreto n.º 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, la Dirección General de Movilidad y Litoral ejerce las competencias asignadas a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de transportes, logística, costas, puertos, actividades náuticas, así como el impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias.



SEGUNDO.- El artículo 70 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispone que la prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida por la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Por su parte, el artículo 63 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, determina los requisitos que debe cumplir el anteproyecto de establecimiento o creación de los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, debiéndose de considerarse cumplidos en el presente caso, visto el Anteproyecto que se anexa a la presente.

TERCERO.- De conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, citado, el Anteproyecto se ha sometido al trámite de información pública mediante un plazo de 30 días, a través de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Igualmente, el Anteproyecto ha sido objeto de publicidad activa, mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y participación ciudadana de la Región de Murcia.

CUARTO.- El artículo 67.3 del citado Real Decreto 1211/1990 establece que finalizado el plazo de información pública, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, estime pertinentes, elevará el anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Por cuanto antecede, al Sr. Consejero de Fomento e Infraestructuras



PROPONGO

Que se eleve propuesta al Consejo de Gobierno para que, si se estima procedente, se acuerde

- El establecimiento de un nuevo servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia entre Cartagena y Murcia, y
- La aprobación de su anteproyecto de establecimiento.

LA DIRECTORA GENERAL DE MOVILIDAD Y LITORAL

Marina Munuera Manzanares

(Documento firmado electrónicamente)



INFORME DEL SERVICIO DE TRANSPORTES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y LITORAL SOBRE LAS ALEGACIONES FORMULADAS AL ANTEPROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA CARTAGENA-MURCIA

Finalizada la redacción del anteproyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, Cartagena-Murcia y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 67.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con fecha 17 de septiembre de 2021 fue publicado en el BORM el anuncio de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, por la que se iniciaba el trámite de información pública de dicho anteproyecto por un plazo de 30 días, a contar a partir del siguiente a la de su publicación.

Igualmente, dicho anteproyecto fue objeto de publicidad activa mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1.d) de la Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Durante el trámite de información pública se han formulado las alegaciones siguientes:

- Unión Sindical Obrera (USO)
- Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET)
- Transportes Urbanos de Cartagena S.A.

A continuación se analizan las distintas alegaciones formuladas:

1.- Alegaciones de Unión Sindical Obrera (USO)

1.1.- En relación al personal afectado y la subrogación del mismo señala que deberá contemplarse el personal de conducción y los servicios auxiliares (limpieza, talleres, inspección, oficinas, limpieza).

El pliego de condiciones para la licitación del servicio contemplará la obligación del adjudicatario de subrogarse como empleador en las relaciones laborales del antiguo contratista en los términos establecidos en los artículos 73.2 h) y 75.4 de la LOTT, 130 de la LCSP y el Acuerdo marco estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera, mediante vehículos de tracción



mecánica de más de nueve plazas, incluido el conductor (BOE de 26 de febrero de 2015).

1.2.- En relación al servicio se indica que en el anteproyecto se señala que se mantendrá el nivel de oferta actual señalando que se oferta un menor número de servicios que en la actualidad.

Se trata de una alegación genérica que no concreta información alguna relativa a cuales son los servicios que se consideran reducidos. No obstante, a este respecto hay que señalar que para el diseño de las distintas rutas el proyecto de explotación ha tenido en cuenta los datos de desplazamiento anonimizados de una importante muestra de ciudadanos, así como el nivel de servicios del sistema concesional actual y las rutas existentes, para garantizar que se mejora la oferta de servicios.

1.3.- Indican que se confunde la jornada máxima anual de los conductores con las horas de conducción, no teniéndose en cuenta los períodos más allá de la conducción (intercambio de turnos, tiempos de descanso, duración de las expediciones, etc.).

En la elaboración del anteproyecto se ha tenido en cuenta la jornada de trabajo recogida en el Convenio Colectivo de Trabajo para Transportes Regulares y Discrecionales de Viajeros de la Región de Murcia así como la normativa reguladora de los tiempos de conducción y descanso establecida en la legislación europea sobre armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

1.4.- No se señala en el anteproyecto dónde y cómo se van a vender y recargar los Títulos de Transporte o Bonos, añadiendo que los Conductores Perceptores no tienen esa función.

No es objeto del anteproyecto, se incluirá en el pliego de condiciones para la licitación del servicio.

1.5.- Debería tenerse en cuenta, respecto del personal de movimiento, para hacer los relevos en los servicios, o bien un desvío de las rutas o bien una línea de traslado del personal.

Los relevos de los servicios deberán ser gestionados por la empresa adjudicataria.

1.6.- Solicitan una revisión de las distintas normas del reglamento de derechos y obligaciones de viajeros del transporte por carretera de la Región de Murcia.

No es objeto de este anteproyecto ese tipo de actuaciones.



1.7.- En relación a la seguridad y salud laboral solicitan que se disponga de tiempo adecuado para la realización de los servicios, así como disponer de aseos en condiciones de uso exclusivo.

El contratista del servicio deberá cumplir con la normativa reguladora de la seguridad y salud laboral de los trabajadores de la empresa.

2.- Alegaciones de la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET)

2.1.- Creen que hubiera sido imprescindible contar con una autoridad única para esta materia que coordinara tanto el transporte urbano como el interurbano.

Si bien esta actuación no es objeto de este anteproyecto, es de resaltar que el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 16 de septiembre de 2021, establece nuevos mecanismos de gestión y coordinación de servicios que podrían articularse mediante la elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte y la creación de un Consorcio o de una Autoridad Regional de Transporte con facultades para la ordenación, supervisión y gestión de los servicios de transporte público urbanos e interurbanos.

2.2.- Solicitan conocer los puntos de parada.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 82.1 del ROTT es en la fase de contratación cuando el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada debe aportar la documentación correspondiente a la ubicación geográfica concreta de los puntos de parada de las distintas expediciones, incluyendo tanto las que se realicen para atender los tráficos que integran el servicio, como las que tengan un carácter puramente técnico, indicando asimismo el Plan Director de Transporte de Viajeros que las mismas se establecerán en base a los principios de seguridad vial, accesibilidad y sostenibilidad medioambiental.

2.3.- La ruta 1A creen que debería pasar por la Universidad de Espinardo en Murcia, e incluso por la UCAM.

Se ha tenido en cuenta, la ruta 1A tiene un servicio directo Cartagena-Murcia y pasa por la Universidad de Murcia y por la UCAM.

2.4.- Echan en falta el que haya algún vehículo de reserva, además de considerar el volumen de kilómetros en vacío también escaso (consideran que debería incrementarse, como mínimo, un 10 %).

Se incluirá algún vehículo de reserva en el proyecto de explotación.



Los cálculos realizados consideran un porcentaje de kilómetros en vacío que se estima adecuado a las necesidades del servicio.

2.5.- Consideran insuficiente el número de vehículos asignados al anteproyecto.

El número de vehículos señalado en el anteproyecto permite cubrir los requerimientos del servicio pues están calculados en función de los tiempos necesarios para su realización.

2.6.- Señalan que no se concretan las plazas de los vehículos propuestos y así el estudio económico no refleja la realidad de las necesidades.

El número de plazas indicado para los vehículos se establece con carácter de mínimo. El cálculo económico está correlacionado, de tal forma que se corresponden ambos y refleja la realidad económica del coste de adquisición de los vehículos.

2.7.- Consideran que todos los vehículos que se adscriban a la concesión deberían de ser de 55 plazas.

En el proyecto se actualiza la oferta de plazas de los servicios en relación a la demanda estimada.

2.8.- No se tiene en cuenta en el estudio de costes el valor de las instalaciones fijas en cuanto a terreno y construcción, ni el canon de estaciones de autobuses.

La determinación de la necesidad de disponer de instalaciones fijas corresponde a la empresa que resulte adjudicataria para la explotación del servicio. Los costes asociados, así como los de los cánones de estaciones estarían incluidos dentro del apartado de costes indirectos.

2.9.- Señalan que el convenio de aplicación debe recoger los tiempos de descanso, toma y deje, bocadillo, etc.

Los tiempos de dedicación de los conductores a la prestación de los servicios contemplan los tiempos adicionales necesarios para el efectivo desempeño de sus funciones (toma y deje, regulación, descansos, etc.).

2.10.- Habría que incluir en los costes la antigüedad media de los conductores a subrogar, que actualmente se sitúa en dos bienios y tres quinquenios.

La antigüedad media de los conductores será tenida en cuenta en el proyecto de establecimiento del servicio y en los pliegos de condiciones.

2.11.- Tampoco se considera el personal de estructura necesario para el desempeño de las funciones de SAE, monética, etc.



El personal de estructura se encuentra englobado dentro de la cuantía de costes indirectos independientemente de las funciones a desarrollar.

2.12.- En relación a la financiación de los vehículos consideran que el tipo de interés aplicable es muy bajo, así como el ajuste a vehículos más grandes.

En el proyecto de establecimiento del servicio se ajustará el tipo de interés acorde al de mercado.

2.13.- El valor residual de los vehículos creen que no se ajusta a la realidad (como máximo el 10 % para los de combustión y no sabrían decir para los eléctricos).

Por la tipología de los servicios, se considera adecuado el valor residual propuesto. En este anteproyecto no se contempla la existencia de vehículos eléctricos.

2.14.- Al aplicar el convenio deberían recalcularse los costes de personal que ellos estiman en unos 35.000 € anuales.

En el proyecto de explotación del servicio y en el pliego de condiciones se revisarán los cálculos realizados para la estimación de los costes de personal en función del convenio colectivo de aplicación.

2.15.- En relación al índice de ocupación y el número de viajeros previsto, creen que se generaría déficit de explotación.

En el anteproyecto se establecen los cálculos para determinar la tarifa técnica que equilibra la concesión. Eso no quiere decir que esta sea la tarifa que se aplique en la explotación de los servicios. Conforme se señala en el documento, de la aplicación del régimen tarifario a los viajeros que acuerde la administración por la prestación del servicio se puede derivar un déficit de explotación y en consecuencia la consiguiente compensación económica al operador. El anteproyecto contiene los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse y será concretada en los pliegos.

3.- Transportes Urbanos de Cartagena S.A.

3.1.- En relación a las consideraciones generales indican lo siguiente:

3.1.1.- Echan en falta en el apartado primero, "Memoria justificativa" una referencia expresa al aprovechamiento de las sinergias entre contratos y servicios de transporte de viajeros de diferentes administraciones. Solicitan se recoja una premisa de voluntad de futura aplicación de los instrumentos regulatorios para favorecer esa coordinación (solapes, códigos compartidos, uso indistinto de flota, subcontratación, etc.).



En la elaboración del anteproyecto se han tenido en cuenta servicios de transporte de viajeros existentes de las diferentes administraciones estatal, autonómica y local.

3.1.2.- Mejora de las frecuencias y opciones de viaje para los usuarios.

Estas mejoras han sido contempladas con carácter general en el anteproyecto.

3.1.3.- Creen que hay una incertidumbre en cuanto a la evolución de la movilidad y la demanda de transporte. Están alineados con la hipótesis de los anteproyectos, pero tienen incertidumbre sobre su evolución.

En los análisis de movilidad del anteproyecto se ha tenido en cuenta el efecto sobre la demanda de la pandemia de "Covid-19".

3.1.4.- Vinculación de la demanda potencial al desarrollo del Plan Director de Transportes (PDT). En el PDT se establecen unos potenciales de captación de viajeros del vehículo privado cifrados en 0,71 millones de viajeros anuales, así como un ahorro de 10 minutos por el efecto de menor tiempo de circulación en áreas urbanas y reducción de los transbordos. Para lograr eso deberían afrontarse los Ejes 02 y 03 del PDT. Eje 02 - Programa de creación de intercambiadores de transporte público en estaciones ferroviarias, transporte aéreo y marítimo, así como creación de estaciones de autobús para asegurar la conexión de las futuras concesiones. En el Eje 03 - Tarifación y financiación habría que definir un nuevo sistema tarifario basado sobre 3 tarifas, mediante título único.

No son objeto de los Anteproyectos la creación de intercambiadores y estaciones de autobuses, si bien, para la generación de rutas e itinerarios, se han tenido en cuenta dichas infraestructuras, tanto las existentes como las planificadas. Por lo que respecta al eje relativo a la tarifación y financiación, será objeto de análisis y definición en futuros documentos.

3.1.5.- Sobre el modelo de contratación de los servicios. En el anteproyecto se señala que se adopta el modelo del contrato de concesión de servicios y creen que no es aplicable debido al alto grado de incertidumbre por el lado de la demanda, así como debido a los altos grados de exigencias energéticas y ambientales que, a este respecto, se derivan de la Ley de Cambio Climático, puesto que los condicionantes de la misma, son de tal magnitud que provocan un riesgo de suministro al contratista. También creen que debería haber una aproximación económico-financiera de la explotación, basada en el método de descuento de los flujos de caja. Indican que se señala la previsión de ingresos basado en el crecimiento demográfico esperado de la región y creen que debería incluirse en los pliegos mecanismos de corrección. Todo ello, para



poder distinguir del modelo de contrato de servicios regulado mediante un contrato - programa.

El modelo de contratación contemplado en el anteproyecto es el adecuado de conformidad con lo establecido en la normativa reguladora.

3.2.- En relación con la memoria descriptiva del proyecto indican lo siguiente:

3.2.1.- El itinerario propuesto entre Cartagena y Murcia obliga a los habitantes de las poblaciones por las que actualmente discurre el servicio (Santa Ana, Miranda, Albuñón...) a tomar el servicio para ir a Murcia yendo a Cartagena y dificultando ese servicio.

Esas localidades son pedanías de Cartagena y por tanto su conexión con esta ciudad debe prestarse mediante el establecimiento de un servicio de transporte urbano al ser de competencia municipal de conformidad con lo dispuesto en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.

3.2.2.- El número de vehículos planteado no contempla vehículos de reserva.

Se añade en el Proyecto el vehículo de reserva necesario, así como su repercusión en los costes de explotación.

3.3.- En relación con el estudio de demandas potenciales indican lo siguiente:

3.3.1.- Consideran necesario que el anteproyecto recoja la necesidad de actualizar los datos de demanda estimada en los próximos meses, al objeto de conocer la demanda post-covid.

No se puede recoger datos "a futuro" como propone el operador, si no que la toma de datos se realiza siempre "a posteriori" una vez adjudicado el nuevo servicio. Los plazos no nos permiten incorporar a los estudios datos de 2022.

3.3.2.- Continúan indicando que la metodología de estimación de la demanda no es válida en el contexto actual sin que haya ningún estudio de mercado orientado a conocer los comportamientos esperados de movilidad en el contexto post-pandemia.

El período en el que se realizaron los estudios previos a los Anteproyectos coincidió con plena pandemia "Covid-19", por lo que no fue posible la realización de las oportunas encuestas.

3.3.3.- Echan en falta los datos históricos de viajes en las líneas coincidentes con el nuevo proyecto, las hipótesis asumidas para la transferencia



de esos viajes, las hipótesis en relación a la elasticidad precio y frecuencia, en cuanto a la captación de nueva movilidad o del crecimiento interanual.

En los Anteproyectos no procede incluir los estudios y documentos realizados para su elaboración, si bien han servido de base y fundamento para la redacción de dichos Anteproyectos.

3.3.4.- Por todo ello, solicitan que en la versión final del anteproyecto se deje claro que los datos de demanda serán objeto de actualización posterior, lo que redundará en una revisión del modelo económico-financiero y sus previsiones.

Futuros documentos incluirán las oportunas consideraciones sobre ingresos comerciales y demanda, así como sus actualizaciones en el marco temporal impuesto por la duración del contrato.

3.4.- En relación con el estudio económico señala lo siguiente:

3.4.1.- Sugieren que se aclare más el número de vehículos y tipología de flota que serán de tipo eco o cero emisiones. En caso de que se haga en los pliegos, se debería indicar que el efecto económico-financiero vendrá recogido en los pliegos.

Los vehículos deberán cumplir con las características técnicas establecidas por la normativa vigente, y su efecto ha sido considerado en el estudio económico del anteproyecto.

3.4.2.- También se deben contemplar los vehículos de reserva.

El Proyecto incluye el vehículo de reserva necesario, así como su repercusión en los costes de explotación.

3.4.3.- Se solicita que el modelo económico-financiero recoja una partida específica con los costes asociados a la disponibilidad de instalaciones.

La determinación de la necesidad de disponer de instalaciones fijas corresponde a la empresa que resulte adjudicataria para la explotación del servicio. Los costes asociados, así como los de los cánones de estaciones estarían incluidos dentro del apartado de costes indirectos.

3.4.4.- Se solicita que el modelo económico-financiero recoja el coste real del personal que será objeto de subrogación, tanto el de conducción como el resto.

En cuanto al personal de conducción solicitan actualizar el cálculo considerando las horas no comerciales (absentismo, regulación de servicios, etc.).



En el Proyecto se incluyen los correspondientes cálculos relativos a las horas de conducción, la dotación de personal y se adaptan los costes de personal necesarios de conformidad con los niveles de servicio a prestar. Todo lo anterior, con el objeto de cumplir con los convenios sectoriales y normativa de aplicación vigente.

3.4.5.- Continuando con el apartado de Estudio económico relativo a la estructura de costes del servicio y, en concreto, a los costes de amortización:

Solicitan que se ajuste a la flota final que se aplique.

Los precios finales de los autobuses estándar considerados en el anteproyecto consideran que son muy bajos.

No se tiene en cuenta el coste del resto de inversiones necesarias (señalética en paradas, canales de comercialización, apps, etc.

Los costes se consideran adecuados. Los costes definitivos son los que figurarán en los pliegos que sirvan de base a la licitación.

3.4.6.- Consideran que los consumos indicados así como los costes de mantenimiento son muy bajos para la tipología de vehículos que se utiliza en servicios de cercanías y metropolitanas.

Se han revisado los consumos asociados a la tipología de vehículo así como los costes de mantenimiento.

3.4.7.- Consideran que los costes estimados de mantenimiento son bajos.

Se han revisado los costes de mantenimiento y se considera que son los adecuados para ese servicio.

3.4.8.- Se debe considerar el coste del personal de conducción a subrogar, no el teórico, así como el del personal que desarrolla otras funciones.

El cálculo de conductores aparentemente no es correcto al no considerar los tiempos intermedios de regulación y espera, el toma deje, ni el dimensionamiento por vacaciones y descansos.

En el Proyecto se incluyen los correspondientes cálculos relativos a las horas de conducción, la dotación de personal y se adaptan los costes de personal necesarios de conformidad con los niveles de servicio a prestar. Todo lo anterior, con el objeto de cumplir con los convenios sectoriales y normativa de aplicación vigente.

3.4.9.- En relación con la estructura de costes del servicio y, en concreto, al beneficio industrial y a los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro consideran que la cifra total de costes considerada es muy baja y debe ser revisada por los motivos anteriormente expuestos.



Una vez revisados los costes de los apartados anteriores, el beneficio industrial queda actualizado automáticamente. La cifra del 6% de beneficio industrial sobre costes directos e indirectos se considera adecuada.

3.4.10.- Consideran que el anteproyecto no aporta un estudio de viabilidad económico-financiera. No se analizan parámetros de Rentabilidad, ni se lleva a cabo un análisis de flujos de pagos y cobros.

No se incluye un estudio específico del período de recuperación de la inversión.

Se debe incluir el coste real del personal para no incurrir en un incumplimiento de la Ley de Contratos del Sector Público

Consideran que se debe recoger en el modelo económico-financiero los efectos de la aplicación de la Ley de desindexación en el sentido de recoger los límites de las revisiones interanuales en el precio que tendrán las diferentes partidas de coste.

El modelo económico plantea una evolución de coste de personal con un incremento del 1 % anual a 10 años vista. Creen que son cifras poco realistas con un horizonte de 10 años.

El anteproyecto y el estudio económico que incluye se han realizado siguiendo el esquema establecido en los artículos 63 y 64 del ROTT, y cumple con lo dispuesto tanto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público como en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

La evolución de coste de personal es la considerada por el proyectista, si bien se revisará al momento de redactar los pliegos que sirven de base a la licitación donde se definirá exactamente el marco económico-temporal del servicio.

3.5.- En relación con las características adicionales solicitan un análisis pormenorizado de las inversiones y gastos de los nuevos criterios de calidad, aspectos medioambientales, accesibilidad y digitalización pues consideran que va más allá de la partida de costes indirectos del anteproyecto.

Se considera que la imputación de gastos generales cubre suficientemente los requerimientos en este sentido con la partida de “costes indirectos”.

3.6.- Por último, solicitan que se incluya una evaluación de impacto del anteproyecto que recoja los indicadores económico-financieros y la contribución a la reducción del consumo energético en el conjunto del sistema de transporte.



El anteproyecto y el estudio económico que incluye se realizan siguiendo el esquema general que indica el ROTT en su artículos 63 y 64.

El anteproyecto no está sometido a evaluación de impacto ambiental según lo que se establece en el artículo 7 y Anexos I y II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Documento firmado electrónicamente

Antonio Sánchez-Solís de Querol Jefe de Servicio de Transportes	Elena Giménez Marín Jefe de Sección de Transporte de Viajeros
--	--



M^a ANGUSTIAS MESA DEL CASTILLO FERNÁNDEZ, SECRETARIA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONSEJO ASESOR DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

CERTIFICO

Que según consta en el acta correspondiente a la sesión de la Comisión Permanente del Consejo Asesor de Transportes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia celebrada el 2/11/2022, se acuerda por unanimidad emitir informe favorable sobre las siguientes solicitudes de autorizaciones:

Solicitud de informe sobre el anteproyecto para el establecimiento del servicio de transporte público interurbano de viajeros por carretera de uso general de la Región de Murcia. Alto y Bajo Guadalentín.

Solicitud de informe sobre el anteproyecto para el establecimiento del servicio de transporte público interurbano de viajeros por carretera de uso general de la Región de Murcia. Litoral

Solicitud de informe sobre el anteproyecto para el establecimiento del servicio de transporte público interurbano de viajeros por carretera de uso general de la Región de Murcia. Cartagena-Murcia.

Esta certificación se emite al amparo de lo dispuesto Art. 18.5 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de 2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, haciéndose constar que es anterior a la aprobación del acta de la sesión correspondiente.

En Murcia, (firmado electrónicamente)

07/11/2022 11:50:13

MESA DEL CASTILLO FERNANDEZ, MARIA ANGUSTIAS

Este es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2010, que garantiza su integridad, autenticidad y no repudiación en los recaudados. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-fcd04685e8929cc42e7-0050589b34e7



I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

4. ANUNCIOS

Consejería de Fomento e Infraestructuras

5755 Anuncio de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, por el que se somete al trámite de información pública el anteproyecto para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, Cartagena-Murcia.

Terminada la redacción del Anteproyecto para el establecimiento del Servicio Público de Transporte de Viajeros por Carretera de la Región de Murcia, Cartagena-Murcia, y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 67.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se procede a la apertura de un periodo de información pública del mismo por un plazo de 30 días, a contar a partir del siguiente a la publicación de este anuncio en el BORM.

Durante dicho plazo el Anteproyecto, podrá ser examinado en la página WEB de la Consejería de Fomento e Infraestructuras en la siguiente dirección

[https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=70250&IDTIPO=100&RASTRO=c398\\$m70122,70247](https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=70250&IDTIPO=100&RASTRO=c398$m70122,70247)

Y los interesados podrán formular dentro de los citados 30 días, cuantas alegaciones estimen convenientes ante la Dirección General de Movilidad y Litoral, a través de la Sede Electrónica de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (<https://sede.carm.es>, Código de Procedimiento 1609 "Presentación Electrónica de solicitudes, escritos y comunicaciones no disponibles en la Guía de Procedimientos y Servicios").

Igualmente, el Anteproyecto será objeto de publicidad activa, mediante su publicación en el Portal de la Transparencia de la Región de Murcia, según dispone el artículo 16.1 d, de La Ley 12/2014 de 16 de diciembre, de Transparencia y participación ciudadana.

En Murcia, a 14 de septiembre de 2021.—La Directora General de Movilidad y Litoral, Marina Munuera Manzanares.



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Murcia, 09 de noviembre de 2022



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

MUNICIPIOS (Murcia)	LOCALIDADES (Murcia)
Cartagena	Cartagena
Fuente Álamo de Murcia	Balsapintada Fuente Álamo
Murcia	Murcia



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

CONTENIDO

1.	MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL SERVICIO Y DE LA PROCEDENCIA DE SU ESTABLECIMIENTO.....	6
1.1.	ANTECEDENTES.....	6
2.	MEMORIA DESCRIPTIVA DEL SERVICIO	10
2.1.	DESCRIPCIÓN DE LOS TRÁFICOS.....	10
2.1.1.	RUTAS E ITINERARIOS.....	11
2.1.2.	TIPOLOGÍA DE LAS RUTAS.....	12
2.1.3.	ITINERARIOS A REALIZAR.....	12
2.1.4.	EXPEDICIONES Y CALENDARIO DE LOS SERVICIOS.....	14
2.1.5.	MATRICES DE TRÁFICO	16
2.2.	PLANO DE LOS ITINERARIOS PREVISTOS	18
2.3.	DATOS PRINCIPALES DE LOS MUNICIPIOS Y LOCALIDADES COMPRENDIDOS	18
2.4.	COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIO CON OTROS SERVICIOS PREEXISTENTES	19
3.	DEMANDA DEL SERVICIO	19
3.1.	SERVICIOS ACTUALES.....	19
3.2.	REPERCUSIONES DE LA INCLUSIÓN DEL NUEVO SERVICIO EN LA RED DE TRANSPORTE	20
3.3.	PREVISIÓN DE DEMANDA PARA EL AÑO 1	21
4.	ESTUDIO ECONÓMICO	22
4.1.	RECURSOS NECESARIOS	22
4.1.1.	NÚMERO DE EXPEDICIONES	22
4.1.2.	NÚMERO Y CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS.....	23
4.1.3.	VOLUMEN ANUAL DE TRÁFICO PREVISTO.....	25
4.1.4.	DOTACIÓN DE PERSONAL	27
4.1.5.	INSTALACIONES FIJAS	28
4.2.	ESTRUCTURA DE COSTES DEL SERVICIO	29
4.2.1.	COSTES POR VEHÍCULOS.....	29
4.2.2.	COSTES KILOMÉTRICOS.....	32
4.2.3.	COSTES DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN.....	35
4.2.4.	COSTES INDIRECTOS	37
4.2.5.	BENEFICIO INDUSTRIAL.....	37
4.2.6.	COSTE ANUAL DEL SERVICIO PARA EL AÑO 1	38
4.3.	ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS	39
4.4.	ESTIMACIÓN DE COSTES DURANTE LA VIGENCIA DEL SERVICIO	40
4.5.	POLÍTICA TARIFARIA	43
4.6.	CRITERIOS DE COMPENSACIÓN POR OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO	43
5.	PROPUESTA DE GESTIÓN DEL SERVICIO Y PLAZO	44
5.1.	PROPUESTA DE GESTIÓN DEL SERVICIO	44
5.2.	PLAZO PREVISTO.....	44
6.	CARACTERÍSTICAS ADICIONALES.....	45
6.1.	CALIDAD DEL SERVICIO	45
6.1.1.	INFORMACIÓN DEL SERVICIO	45
6.1.2.	CRITERIOS DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO	46
6.2.	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES.....	47
6.3.	ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO	48
6.4.	DIGITALIZACIÓN	49
6.5.	MONÉTICA Y SISTEMA ELECTRÓNICO DE PAGO (SIEP)	49
6.5.1.	SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE).....	51



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz tráfico ruta 101A.....	10
Tabla 2. Matriz tráfico ruta 101B	10
Tabla 3. Matriz tráfico ruta 101C	11
Tabla 4. Matriz tráfico ruta 101D	11
Tabla 5. Kilómetros Ruta 101A ida.....	12
Tabla 6. Kilómetros Ruta 101A vuelta.....	13
Tabla 7. Kilómetros Ruta 101B ida	13
Tabla 8. Kilómetros Ruta 101B vuelta.....	13
Tabla 9. Kilómetros Ruta 101C ida	13
Tabla 10. Kilómetros Ruta 101C vuelta.....	13
Tabla 11. Kilómetros Ruta 101D ida	14
Tabla 12. Kilómetros Ruta 101D vuelta.....	14
Tabla 13. Matriz tráfico ruta 101A (lunes a viernes)	16
Tabla 14. Matriz tráfico ruta 101A (sábados, domingos y festivos)	16
Tabla 15. Matriz tráfico ruta 101B.....	17
Tabla 16. Matriz tráfico ruta 101C	17
Tabla 17. Matriz tráfico ruta 101D	17
Tabla 18. Población por municipio. Fuente INE.	18
Tabla 19. Población por localidad. Fuente INE.....	19
Tabla 20. Correspondencia entre el nuevo servicio y concesiones vigentes	20
Tabla 21. Previsión de viajeros y viajeros-km en año base y primer año de la concesión	21
Tabla 22. Calendario anual	22
Tabla 23. Expediciones anuales previstas	23
Tabla 24. Características de los vehículos	24
Tabla 25. Volumen de kilómetros previstos.....	25
Tabla 26. Vehículo – kilómetros anuales por ruta	26
Tabla 27. Vehículo – kilómetros anuales por tipología de vehículo	26
Tabla 28. Precio de adquisición de los vehículos	30
Tabla 29. Precio de puesta en marcha del sistema ITS	30
Tabla 30. Hipótesis de cálculo de los costes financieros	31
Tabla 31. Coste anual de seguros por vehículo	31
Tabla 32. Costes fiscales repercutibles por vehículo	32
Tabla 33. Precio de mantenimiento del sistema ITS	32
Tabla 34. Hipótesis de cálculo para el coste de combustible.....	33
Tabla 35. Coste anual de aditivos	33
Tabla 36. Hipótesis de cálculo del coste de los neumáticos	34
Tabla 37. Coste de mantenimiento por km.....	34
Tabla 38. Conceptos convenio.....	35
Tabla 39. Coste anual por conductor en base a convenio.....	36
Tabla 40. Coste de prestación del servicio para el año 1	38

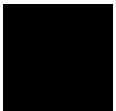


Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Tabla 41. Variación anual por componente..... 41
Tabla 42. Variación media anual de la población por municipios (2011-2021) 41
Tabla 43. Estimación costes, demanda, tarifa técnica y tarifa de equilibrio durante la vigencia del servicio de transporte público 42

ANEJO Nº1. PLANOS.....53





1. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL SERVICIO Y DE LA PROCEDENCIA DE SU ESTABLECIMIENTO

1.1. ANTECEDENTES

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, conforme establece el artículo 10. Uno. 2 y 4 del *Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio*. Por su parte, la *Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable*, delegó la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

El *Reglamento (CE) Nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*, tiene por objetivo definir las modalidades según las cuales las autoridades competentes pueden intervenir en el sector del transporte público de viajeros, para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera podido prestar. A tal efecto, el Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes pueden contratar dicho servicio público.

La red de transporte interurbano regular de viajeros por carretera de la Región de Murcia, se presta en la actualidad conforme a unos títulos concesionales que fueron convalidados con la entrada en vigor de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, y, posteriormente, prorrogados en virtud de lo previsto en la *Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*.

La finalización de los contratos anteriormente referidos, obliga, conforme a la legislación vigente en materia de transportes, a iniciar expedientes para la creación y adjudicación de nuevos servicios de transporte público, para lo que se ha elaborado el Mapa de servicios de



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

la Región, siguiendo las previsiones establecidas en la *Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia*, y en el *Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia*, redactado conforme a la misma.

El Plan Director de Transportes, acometido por el Gobierno Regional en el año 2018, diseñó los ejes principales de todo un nuevo modelo de movilidad, sostenible, conectado y accesible, respondiendo a las necesidades reales de desplazamiento de los ciudadanos con una oferta de servicios modernos, cómodos y eficaces, y estableciendo las bases para la evolución futura en la próxima década. El anteproyecto de este Plan, tras un intenso trabajo de participación social y alto grado de consenso, fue publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) el 16 de marzo de 2019.

Tras la aprobación del Plan Director, la Dirección General de Movilidad y Litoral, diseñó en detalle las futuras concesiones, a través de Anteproyectos para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia. Estos Anteproyectos fueron publicados y sometidos al preceptivo período de exposición pública en agosto de 2021. Teniendo en cuenta las alegaciones recibidas, se han redactado los correspondientes Proyectos.

Entre los nuevos servicios de transporte público de viajeros, se ha configurado el servicio RMU-10: Cartagena-Murcia, objeto de este proyecto, que se redacta conforme a las prescripciones y requisitos mínimos establecidos en la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

1.2. NECESIDAD DEL SERVICIO Y CONVENIENCIA

El proyecto RMU-10 Cartagena-Murcia recoge las condiciones previstas para la prestación del servicio de transporte público de viajeros por carretera en un área delimitada de la Región de Murcia.

En concreto, esta área se encuentra situada entre las ciudades de Cartagena y Murcia y afecta a ambas localidades, así como a Fuente Álamo de Murcia.



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

El municipio de Cartagena, cuenta con una superficie de 558,1 km². Su población es de 216.365 personas, según el último dato publicado por el INE de 2021.

El municipio de Fuente Álamo de Murcia, cuenta con una superficie de 273 km² y está situado a 24 kilómetros de Cartagena y a 118 de Murcia. Su población es de 17.225 personas, según el último dato publicado por el INE de 2021.

El municipio de Murcia, cuenta con una superficie de 881,86 km². Su población es de 460.349 personas, según el último dato publicado por el INE de 2021.

Las rutas creadas para este servicio de transporte público permitirán cubrir las principales demandas de movilidad de los ciudadanos de Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia en los principales motivos de viaje que inducen al uso de transporte público:

- Educativos
- Sanitarios
- Laborales
- Ocio
- Servicios

Las conexiones que se han establecido en las diferentes rutas contemplan la comunicación entre estos municipios de Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia, que tienen una gran relación de interacción entre ellas.

Esta relación se traduce en el elevado número de desplazamientos que se producen entre todos los municipios y localidades incluidos en los tráficos de este servicio de transporte público.

Por lo tanto, el presente proyecto resulta fundamental para que el servicio de transporte público de viajeros por carretera que une Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia responda a las necesidades de los usuarios.



1.3. OBJETIVOS

El servicio de transporte público RMU-10 Cartagena-Murcia persigue el logro de un conjunto de objetivos básicos, que son:

- Racionalizar, ordenar y estructurar los servicios de transporte público de viajeros en los municipios de Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia y su entorno.
- Mejorar en términos de calidad, accesibilidad, seguridad y tecnología en la prestación de los servicios, fundamentalmente mejorando la flota de vehículos de las distintas rutas previstas.
- Promocionar y aprovechar al máximo los recursos puestos a su disposición.
- Coordinación y enfoque conjunto, con el resto de servicios de transporte público de viajeros de la red, de manera que todos ellos estén homogeneizados y se aprovechen sinergias que optimicen los tiempos de viaje, y el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transporte de viajeros.
- Ajustar los tamaños y características de los vehículos a las necesidades reales de cada servicio.
- Conectar Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia con los centros educativos, sanitarios, laborales, de ocio y servicios de la forma más eficiente.
- Mantener, como mínimo, el nivel de oferta actual, y mejorarlo en la medida de las necesidades reales de los ciudadanos.
- Facilitar, de una forma ágil y eficaz la conexión con la capital, Murcia.
- Segregar, en relación con la red actual, las rutas de transporte íntegramente urbanas, para que éstas sean prestadas de acuerdo con el marco competencial definido en la Ley 10/2015 de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.
- Coordinar, en base a lo anterior, los transportes urbano e interurbano.



2. MEMORIA DESCRIPTIVA DEL SERVICIO

2.1. DESCRIPCIÓN DE LOS TRÁFICOS

El servicio de transporte público RMU-10 integra, como eje principal, el tráfico de viajeros entre las localidades de Cartagena, Fuente Álamo de Murcia y Murcia, pero también se establecen tráficos que permiten conectar con los campus universitarios, con el Hospital Virgen de la Arrixaca y con el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Los tráficos a realizar son los siguientes:

- Ruta 101A Cartagena – Murcia (directo)

	1	2	3	4
1 Cartagena	X			
2 Murcia	S	X		
3 Espinardo (UMU)	S	N	X	
4 Guadalupe de Maciascoque (UCAM)	S	N	N	X

Tabla 1. Matriz tráfico ruta 101A

- Ruta 101B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca – Murcia

	1	2	3
1 Cartagena	X		
2 Hospital Virgen de la Arrixaca	S	X	
3 Murcia	S	N	X

Tabla 2. Matriz tráfico ruta 101B



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

- Ruta 101C Cartagena – Aeropuerto – Murcia

	1	2	3
1 Cartagena	X		
2 Aeropuerto Internacional Región de Murcia	S	X	
3 Murcia	S	N	X

Tabla 3. Matriz tráfico ruta 101C

- Ruta 101D Cartagena - Fuente Álamo – Murcia

	1	2	3	4	5
1 Cartagena	X				
2 Balsapintada	S	X			
3 Fuente Álamo	N	S	X		
4 Aeropuerto Internacional Región de Murcia	S	S	S	X	
5 Murcia	S	S	S	N	X

Tabla 4. Matriz tráfico ruta 101D

S (tráfico permitido)

N (tráfico no permitido)

2.1.1. RUTAS E ITINERARIOS

Las rutas e itinerarios que se integran en este servicio de transporte público son las siguientes:

- Ruta 10 Cartagena - Murcia
 - Itinerario 101A – Cartagena – Murcia (directo)
 - Itinerario 101B – Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia
 - Itinerario 101C – Cartagena – Aeropuerto – Murcia
 - Itinerario 101D – Cartagena – Fuente Álamo – Murcia



2.1.2. TIPOLOGÍA DE LAS RUTAS

Las rutas del servicio de transporte público Cartagena - Murcia se prestarán a través de servicios regulares de uso general, con itinerario y paradas fijas, y no podrán ser complementadas, conforme al Decreto-ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, (BORM 10.05.2021) con las plazas sobrantes del transporte regular de uso especial contratado por la Administración, puesto que esos tráficos ya están incluidos en otros proyectos.

2.1.3. ITINERARIOS A REALIZAR

Las rutas se muestran desagregadas por itinerarios con la siguiente información:

- Sentido:
 - Ida: sentido desde la cabecera de la ruta hacia la localidad principal.
 - Vuelta: sentido de regreso desde la localidad principal de la ruta hacia la cabecera.
- Orden recorrido: secuencia de localidades por las que transcurre el itinerario.
- Itinerario: punto de población por donde pasa la ruta.
- Municipio.
- Carreteras.
- Distancia Parcial: distancia entre un punto de población y el siguiente.
- Distancia Origen: distancia entre el punto de población y el origen del itinerario

Ruta 101A – Cartagena – Murcia (directo) – (Sentido Ida)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
1	CARTAGENA	CARTAGENA			
2	MURCIA	MURCIA	A-30	52,4	52,4
3	ESPINARDO (UMU)	MURCIA	A-30	7	59,4
4	GUADALUPE DE MACIASCOQUE (UCAM)	MURCIA	COSTERA NORTE	4,2	63,6

Tabla 5. Kilómetros Ruta 101A ida



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Ruta 101A – Cartagena – Murcia (directo) – (Sentido Vuelta)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
5	GUADALUPE DE MACIASCOQUE (UCAM)	MURCIA			
6	ESPINARDO (UMU)	MURCIA	COSTERA NORTE	4,6	4,6
7	MURCIA	MURCIA	A-30	6,9	11,5
8	CARTAGENA	CARTAGENA	A-30	53,1	64,6

Tabla 6. Kilómetros Ruta 101A vuelta

Ruta 101B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia – (Sentido Ida)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
1	CARTAGENA	CARTAGENA			
2	HOSPITAL VIRGEN DE LA ARRIXACA	MURCIA	A-30 Y N-301A	46,7	46,7
3	MURCIA	MURCIA	N-301 Y A-30	8	54,7

Tabla 7. Kilómetros Ruta 101B ida

Ruta 101B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia – (Sentido Vuelta)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
4	MURCIA	MURCIA			
5	HOSPITAL VIRGEN DE LA ARRIXACA	MURCIA	A-30 Y N-301	9,1	9,1
6	CARTAGENA	CARTAGENA	N-301 Y A-30	46	55,1

Tabla 8. Kilómetros Ruta 101B vuelta

Ruta 101C Cartagena – Aeropuerto - Murcia – (Sentido Ida)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
1	CARTAGENA	CARTAGENA			
2	AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	A-30, RM-17 Y RM-16	36,1	36,1
3	MURCIA	MURCIA	RM-16 Y A-30	24,6	60,7

Tabla 9. Kilómetros Ruta 101C ida

Ruta 101C Cartagena – Aeropuerto - Murcia – (Sentido Vuelta)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
4	MURCIA	MURCIA			
5	AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	A-30 Y RM-16	25,8	25,8
6	CARTAGENA	CARTAGENA	RM-16, RM-17 Y A-30	35,3	61,1

Tabla 10. Kilómetros Ruta 101C vuelta



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Ruta 101D Cartagena – Fuente Álamo - Murcia – (Sentido Ida)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
1	CARTAGENA	CARTAGENA			
2	BALSAPINTADA	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	A-30 Y RM-F12	28,5	28,5
3	FUENTE ÁLAMO	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	RM-E12	9,9	38,4
4	AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	RM-601 Y RM-16	12,7	51,1
5	MURCIA	MURCIA	RM-16 Y A-30	24,6	75,7

Tabla 11. Kilómetros Ruta 101D ida

Ruta 101D Cartagena – Fuente Álamo - Murcia – (Sentido Vuelta)

RECORRIDO	ITINERARIO	MUNICIPIO	CARRETERAS	DISTANCIA	
				PARCIAL	ORIGEN
6	MURCIA	MURCIA			
7	AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	A-30 Y RM-16	25,8	25,8
8	FUENTE ÁLAMO	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	RM-16 Y RM-601	12,5	38,3
9	BALSAPINTADA	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	RM-E12	9,3	47,6
10	CARTAGENA	CARTAGENA	RM-E12 Y A-30	26,5	74,1

Tabla 12. Kilómetros Ruta 101D vuelta

2.1.4. EXPEDICIONES Y CALENDARIO DE LOS SERVICIOS

Ruta 101 Itinerario A Cartagena – Murcia (directo)

TODO EL AÑO

Lunes a viernes

- 14 expediciones de ida.
- 14 expediciones de vuelta.

Sábados

- 6 expediciones de ida.
- 7 expediciones de vuelta.

Domingos y festivos

- 7 expediciones de ida.
- 9 expediciones de vuelta.



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Ruta 101 Itinerario B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia

TODO EL AÑO

Lunes a viernes

- 2 expediciones de ida.
- 2 expediciones de vuelta.

Sábados

- 1 expedición de ida.
- 1 expedición de vuelta.

Ruta 101 Itinerario C Cartagena - Aeropuerto - Murcia

TODO EL AÑO

Lunes a viernes

- 4 expediciones de ida.
- 5 expediciones de vuelta.

Sábados

- 5 expediciones de ida.
- 5 expediciones de vuelta.

Domingos y festivos

- 5 expediciones de ida.
- 5 expediciones de vuelta.

Ruta 101 Itinerario D Cartagena – Fuente Álamo - Murcia

TODO EL AÑO

Lunes a viernes

- 4 expediciones de ida.
- 4 expediciones de vuelta.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Sábados

- 2 expediciones de ida.
- 2 expediciones de vuelta.

2.1.5. MATRICES DE TRÁFICO

Conforme a lo dispuesto en el artículo 72.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.), los tráficos del servicio de transporte público Cartagena - Murcia se establecen con carácter de exclusividad.

A continuación se relacionan las matrices de tráfico para cada una de las rutas del servicio de transporte público

- Ruta 101A Cartagena – Murcia (directo) (lunes a viernes)

	1	2	3	4
1 Cartagena	X			
2 Murcia	S	X		
3 Espinardo (UMU)	S	N	X	
4 Guadalupe de Maciascoque (UCAM)	S	N	N	X

Tabla 13. Matriz tráfico ruta 101A (lunes a viernes)

- Ruta 101A Cartagena – Murcia (directo) (sábados, domingos y festivos)

	1	2
1 Cartagena	X	
2 Murcia	S	X

Tabla 14. Matriz tráfico ruta 101A (sábados, domingos y festivos)



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

- Ruta 101B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia

	1	2	3
1 Cartagena	X		
2 Hospital Virgen de la Arrixaca	S	X	
3 Murcia	S	N	X

Tabla 15. Matriz tráfico ruta 101B

- Ruta 101C Cartagena – Aeropuerto – Murcia

	1	2	3
1 Cartagena	X		
2 Aeropuerto Internacional Región de Murcia	S	X	
3 Murcia	S	N	X

Tabla 16. Matriz tráfico ruta 101C

- Ruta 101D Cartagena - Fuente Álamo – Murcia

	1	2	3	4	5
1 Cartagena	X				
2 Balsapintada	S	X			
3 Fuente Álamo	N	S	X		
4 Aeropuerto Internacional Región de Murcia	S	S	S	X	
5 Murcia	S	S	S	N	X

Tabla 17. Matriz tráfico ruta 101D

S (tráfico permitido)

N (tráfico no permitido)



2.2. PLANO DE LOS ITINERARIOS PREVISTOS

En el Anejo nº 1 “Planos”, se muestran los trazados de las distintas rutas e itinerarios del servicio de transporte público RMU-10 Cartagena - Murcia.

2.3. DATOS PRINCIPALES DE LOS MUNICIPIOS Y LOCALIDADES COMPRENDIDOS

El servicio de transporte público RMU-10 presta servicio de transporte público de viajeros a las relaciones entre los siguientes municipios:

- Cartagena
- Fuente Álamo de Murcia
- Murcia

La evolución de la población en los municipios del servicio de transporte público entre los años 2009 y 2021 es la siguiente:

Municipio	Provincia	año 2009	año 2018	año 2019	año 2020	año 2021	2009-2021
CARTAGENA	MURCIA	211.996	213.943	214.802	216.108	216.365	2,06%
FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	MURCIA	14.876	16.184	16.583	16.787	17.225	15,79%
MURCIA	MURCIA	436.870	447.182	453.258	459.403	460.349	5,37%
TOTAL		663.742	677.309	684.643	692.298	693.939	4,55%

Tabla 18. Población por municipio. Fuente INE.

En el periodo de tiempo comprendido entre el año 2009 y 2021, todos los municipios han incrementado su población, pasando de 663.742 a 693.939 habitantes. Este aumento oscila entre el 2,06 % de incremento en el municipio de Cartagena, hasta el 15,79 % del municipio de Fuente Álamo de Murcia.

El servicio de transporte público objeto de este proyecto prestará servicio a un total de cuatro localidades, que, junto con sus datos de población, se recogen en la siguiente tabla:



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

LOCALIDAD	MUNICIPIO	POBLACIÓN 01-01-21
CARTAGENA	CARTAGENA	42.153
BALSAPINTADA	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	1.531
FUENTE ÁLAMO	FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	9.927
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	
HOSPITAL VIRGEN DE LA ARRIXACA	MURCIA	
MURCIA	MURCIA	169.631

Tabla 19. Población por localidad. Fuente INE.

2.4. COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIO CON OTROS SERVICIOS PREEXISTENTES.

Las coincidencias relevantes de itinerario se establecen con las concesiones nacionales en vigor.

- Concesiones nacionales
 - VAC 236 Ruta 2 Badajoz – La Manga del Mar Menor

Además, los itinerarios propuestos extinguirán las posibles coincidencias con los actuales contratos autonómicos.

3. DEMANDA DEL SERVICIO

3.1. SERVICIOS ACTUALES

En la actualidad, los tráficos previstos para el servicio de transporte público RMU-10 Cartagena-Murcia están atendidos por varias rutas de transporte incluidas dentro de las concesiones MUR-083: Cartagena - Murcia, MUR-092: Valle de Ricote-Playas de Mar Mayor y Menor.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

En el siguiente cuadro se recoge la concordancia entre las rutas del nuevo servicio de transporte público RMU-10 y las concesiones vigentes.

RMU-10	Denominación	MUR-083	MUR-092
Ruta 101A	Cartagena – Murcia (directo)	Ruta 1	-
Ruta 101B	Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca -Murcia	Ruta 2	-
Ruta 101C	Cartagena – Aeropuerto -Murcia	-	-
Ruta 101D	Cartagena – Fuente Álamo -Murcia	-	Ruta 72

Tabla 20. Correspondencia entre el nuevo servicio y concesiones vigentes

3.2. REPERCUSIONES DE LA INCLUSIÓN DEL NUEVO SERVICIO EN LA RED DE TRANSPORTE

El servicio de transporte público de viajeros por carretera RMU-10 que se diseña mediante este documento permitirá la conexión, principalmente, entre las ciudades de Cartagena y Murcia.

Este servicio de transporte público cubrirá las necesidades de transporte público para los principales motivos que originan los desplazamientos (educativo, laboral, sanitario, etc.), principalmente de las localidades entre Cartagena y Murcia.

Con las rutas creadas se facilita al ciudadano que tenga servicios directos hasta el Hospital Virgen de la Arrixaca, el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los campus universitarios.

Los horarios y calendario previstos se han adecuado, tanto a las necesidades de movilidad detectadas como al uso racional y objetivo de recursos, que garantizan unos parámetros de funcionamiento acordes con las normas de buena gestión de los fondos públicos.

Una de las cuestiones más complicadas en el diseño de los servicios públicos es la de encontrar el necesario equilibrio entre la calidad del servicio y el uso eficaz de los recursos públicos, para lo cual se utilizan los parámetros internacionales de eficiencia que deberán ser revisados cada cierto tiempo. Los ratios de ocupación de autobuses, el equilibrio entre el



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

coste y el beneficio –incluyendo los beneficios sociales- y la eficiencia en el cálculo neutral de costes, independiente de la empresa de servicio de transporte público, son elementos en constante dinamismo que deberán ser analizados y revisados periódicamente para evitar distorsiones en el funcionamiento de la futura concesión que se desprende de este proyecto.

3.3. PREVISIÓN DE DEMANDA PARA EL AÑO 1

Para la previsión de demanda se ha realizado una estimación conservadora a partir de la información proporcionada por los operadores para el año 2019. Esta información se ha asignado a la futura concesión en función de la correspondencia entre líneas y de acuerdo a los tráficos de la nueva concesión. Con ello se ha obtenido la estimación de la demanda en el año base 2019 para la nueva concesión.

Dada la situación de crisis sanitaria contextual, se ha realizado una estimación del impacto del COVID19 en las cifras de demanda. Para ello, en base a la información del Estudio de Movilidad con Big Data durante la pandemia elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), se ha podido comprobar que en mayo de 2021 la movilidad general interna de la Región de Murcia se encontraba ya en el 90% en día laborable y en el 96% en fin de semana respecto a la situación previa a la pandemia. De este modo, es previsible que en el año 1 del servicio ya se haya recuperado, aproximadamente, el 100% de la movilidad general. Si bien en transporte público la demanda puede tardar más en recuperarse, se ha considerado que en el primer año de puesta en marcha de la concesión la demanda se sitúe en un 95% de la de 2019.

De este modo, se muestran a continuación los datos de viajeros y de viajeros-km para el año base 2019 y para el primer año de la concesión.

RMU-10	Demanda Año base 2019	Año 1
Viajeros	389.042	369.590
Viajeros-km	19.822.194	18.831.085

Tabla 21. Previsión de viajeros y viajeros-km en año base y primer año de la concesión



4. ESTUDIO ECONÓMICO

4.1. RECURSOS NECESARIOS

En este apartado se determinan los recursos necesarios para una correcta prestación del servicio.

4.1.1. NÚMERO DE EXPEDICIONES

El número total de expediciones viene determinado por el calendario de funcionamiento previsto para cada una de las diferentes rutas.

En la siguiente tabla, se muestra el calendario del año 2023, en el que se detalla el tipo y número de días que se han tenido en cuenta, para el cálculo del número de expediciones.

CALENDARIO ANUAL	
TIPO DE DÍA	NÚMERO DE DÍAS
Días Laborales: Lunes a Viernes	246
Sábados	52
Domingos y festivos	67
TOTAL	365

Tabla 22. Calendario anual

A continuación, y de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.1.4 “Expediciones y calendario de los servicios”, se muestra el total de expediciones anuales para cada ruta, en función de la tipología de días previstos y del calendario en el que están operativas:

**“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”**

RUTA	DENOMINACIÓN	EXPEDICIONES ANUALES PREVISTAS			TOTAL RUTA/CONC
		LUNES A VIERNES	SÁBADOS	DOMINGOS Y FESTIVOS	
Ruta 101A	Cartagena – Murcia (directo). Lunes a viernes	6.888	0	0	6.888
Ruta 101A	Cartagena – Murcia (directo). Sábados, domingos y festivos	0	676	1.072	1.748
Ruta 101B	Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca -Murcia	984	104	0	1.088
Ruta 101C	Cartagena – Aeropuerto -Murcia	2.214	520	670	3.404
Ruta 101D	Cartagena – Fuente Álamo -Murcia	1.968	208	0	2.176
	TOTAL	12.054	1.508	1.742	15.304

Tabla 23. Expediciones anuales previstas

4.1.2. NÚMERO Y CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS

La flota de vehículos adscrita deberá cumplir con la Resolución de 27 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se señalan las características de los vehículos que, de ordinario, se incluirán en los pliegos de prescripciones técnicas de los procedimientos para la adjudicación de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanentes de uso general de competencia estatal (BOE de 15 de abril de 2009).

Además, deberá disponer de la certificación EURO VI sobre emisiones de los vehículos pesados, aunque se establece expresamente la posibilidad de incorporar a los servicios de transporte públicos, vehículos impulsados por tecnologías de bajas o nulas emisiones, en cumplimiento de los objetivos de lucha contra el cambio climático establecidos en el Pacto Verde Europeo o Green Deal.

Para la prestación del número de expediciones previstas en el proyecto, quedarán adscritos a este servicio de transporte público un mínimo de cinco vehículos diésel, si bien serán los pliegos de prescripciones, los que establezcan definitivamente el número y características de los vehículos.

De la flota prevista, uno de los vehículos será vehículo de reserva.

Los vehículos deben tener las siguientes características:



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Nº mínimo vehículos	Clase de vehículos	Nº plazas	Rampa minusválidos
4	II o III	55	X
1	II o III	40	X

Tabla 24. Características de los vehículos

El número mínimo de plazas ofertadas asciende a 260. La totalidad de los vehículos deberá ser 100 % accesible a personas con cualquier tipo de discapacidad.

Para todos ellos, se establece una antigüedad máxima de 10 años, contados desde su primera matriculación.

El Pliego determinará los requisitos que deberá tener la flota de vehículos, entre los que se señalan los siguientes:

- Reservar espacio suficiente para la inclusión de las reseñas que la Administración indique a este respecto, tanto en la parte trasera de los vehículos como en los laterales.
- Indicar en la parte frontal, mediante cartel luminoso, el indicativo de la ruta y la futura concesión que está prestando el servicio.
- Señalización interior de los lugares de acceso y salida del vehículo.
- Barras, asideros u otros elementos contrastados con el resto del vehículo, destinados a facilitar el acceso desde el exterior y el abandono del vehículo.
- Condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma a todas las personas con discapacidad.
- Cinturones de fijación de sillas de ruedas, avisos acústicos para invidentes, rótulos visibles para sordos y reserva de plazas para personas con carritos de bebés, personas con discapacidad, ancianos y embarazadas, cercanas a los accesos al vehículo. Los lugares reservados estarán señalizados con distintivos o ideogramas.
- Acceso gratuito a perros-guía o de asistencia debidamente identificados, que acompañen a discapacitados.
- Las órtesis y dispositivos que precisen los viajeros discapacitados se transportarán gratuitamente en el habitáculo o en la bodega.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

- Los bordes de los escalones u otros obstáculos estarán señalizados.
- El piso del vehículo será antideslizante.
- Proyección audiovisual durante el itinerario, en su caso, sonora y subtitulada.

Los pliegos de condiciones de explotación del servicio de transporte público podrán describir otros elementos adicionales que puedan ser requeridos.

4.1.3. VOLUMEN ANUAL DE TRÁFICO PREVISTO

El volumen anual de tráfico previsto recoge el total de kilómetros que los vehículos de este servicio de transporte público van a realizar en el período de un año.

Para su obtención es necesario conocer la siguiente información:

- Kilómetros de cada ruta e itinerario
- Calendario de las expediciones
- Número de expediciones

En relación con los kilómetros a realizar por cada expedición en las distintas rutas, éstos son los siguientes:

RUTA	DENOMINACIÓN	KM IDA	KM VUELTA	KM (IDA+VUELTA)
101A	Cartagena – Murcia (directo) Lunes a viernes	63,6	64,6	128,2
101A	Cartagena – Murcia (directo) Sábados, domingos y festivos	52,4	53,5	105,9
101B	Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca -Murcia	54,7	55,1	109,8
101C	Cartagena – Aeropuerto -Murcia	60,7	61,1	121,8
101D	Cartagena – Fuente Álamo -Murcia	75,7	74,1	149,8

Tabla 25. Volumen de kilómetros previstos

Una vez señalados los kilómetros por expedición, el número de vehículos-kilómetro depende del calendario previsto a realizar en las diferentes expediciones y del número de expediciones.

Por tanto, el número de vehículos-kilómetro para cada una de las rutas se obtiene de multiplicar los kilómetros de cada expedición, incrementados en un 10% por



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

posicionamientos, por el número de expediciones y por el número de días del calendario asignado.

Así, obtendríamos los siguientes resultados para cada ruta:

Ruta 101A: 587.485,14 vehículos-kilómetro

Ruta 101B: 65.704,32 vehículos-kilómetro

Ruta 101C: 228.033,96 vehículos-kilómetro

Ruta 101D: 179.280,64 vehículos-kilómetro

TOTAL RMU-10: 1.060.504,06 vehículos-kilómetro

La tabla resumen para cada una de las rutas del servicio de transporte público, sería la siguiente:

RUTA	KM IDA	EXP IDA LABORALES	EXP IDA SÁBADOS	EXP IDA DOMINGOS Y FESTIVOS	KM VUELTA	EXP VUELTA LABORALES	EXP VUELTA SÁBADOS	EXP VUELTA DOMINGOS Y FESTIVOS	CALENDARIO	VEH - KM	TIPOLOGÍA VEHÍCULO
101A	63,6	14	-	-	64,6	14	-	-	ANUAL	485.672,88	Clase II o III - Diésel (>55 plazas)
101A	52,4	-	6	7	53,5	-	7	9	ANUAL	101.812,26	Clase II o III - Diésel (>55 plazas)
101B	54,7	2	1	-	55,1	2	1	-	ANUAL	65.704,32	Clase II o III - Diésel (>55 plazas)
101C	60,7	4	5	5	61,1	5	5	5	ANUAL	228.033,96	Clase II o III - Diésel (>55 plazas)
101D	75,7	4	2	-	74,1	4	2	-	ANUAL	179.280,64	Clase II o III - Diésel (>40 plazas)
TOTAL										1.060.504,06	

Tabla 26. Vehículo – kilómetros anuales por ruta

En base a la tipología de vehículo que precisa cada ruta para su prestación, los vehículos kilómetros a considerar por tipo de material móvil son los siguientes:

	Clase II o III - Diésel (>55 plazas)	Clase II o III - Diésel (>40 plazas)	Total
Veh-km Año	881.223,42	179.280,64	1.060.504,06

Tabla 27. Vehículo – kilómetros anuales por tipología de vehículo



4.1.4. DOTACIÓN DE PERSONAL

Para la correcta prestación de los servicios será necesario contar con un número mínimo de conductores, de manera que se cumpla con la normativa específica en materia de tiempos de conducción y descanso, así como con las especificaciones aplicables, por el Convenio Colectivo del sector Transportes Regulares y Discrecionales de la Región de Murcia.

Esta dotación mínima de conductores está calculada en base a las diferentes expediciones previstas, al calendario laboral de prestación de los servicios, a los tiempos mínimos de descanso, vacaciones, tiempos máximos de conducción, diarios, semanales y anuales.

El personal de conducción no se corresponde, en todos los casos, con una dedicación total al servicio de transporte público o contratación a jornada completa.

El número máximo de horas de trabajo efectivo anual establecido en el citado convenio colectivo, establece la cifra de 1.819 horas para el año 2022, teniendo además establecido que las horas extraordinarias serán aquellas que superen las cuarenta horas semanales de trabajo efectivo o las nueve horas diarias, y no podrán superar las 80 al año. En el número total de horas necesario para la prestación de los servicios de transporte, se han considerado las horas de vacío, de presencia y regulación, así como las horas de toma y deje de servicio, formación y absentismo.

Con los datos anteriores, el número total de horas anuales previstas de conducción, para cada una de las rutas, es el que se muestra a continuación:

Ruta 101A: 8.163,52 horas

Ruta 101B: 925,28 horas

Ruta 101C: 4.374,07 horas

Ruta 101D: 1.665,51 horas

TOTAL RMU-10: 15.128,38 horas

Para el personal de conducción se ha establecido una garantía del 75% de jornada por conductor, de modo que, en caso de no alcanzarse dicho porcentaje por conductor el cómputo total de horas de conducción necesarias será elevado hasta garantizar el indicado 75% de jornada.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Respecto a la subrogación del personal será de aplicación la legislación vigente, artículo 73.2 h) de la L.O.T.T. y el artículo 38 del convenio indicado. Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, se incluirán en el pliego de condiciones que haya de regir el contrato, los empleados del anterior contratista, en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario para cubrir la dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

Como requisito del personal de conducción, se establecerá la puesta en marcha de planes de formación para todo el personal adscrito al servicio de transporte público en materia de seguridad vial y prevención de riesgos laborales, reducción de emisiones, conducción eficiente y habilidades digitales.

De acuerdo con el artículo 73.2.g) de la L.O.T.T, y de conformidad con lo expuesto en párrafos precedentes, la dotación mínima de personal necesaria es de 12 conductores.

Junto con el personal de conducción señalado, para la correcta ejecución de este servicio de transporte público, se estima la siguiente relación de personal adicional al de conducción:

Talleres: 1

Inspección: 1

Oficina: 2

Limpieza: 1

El personal adicional indicado no se corresponde, en todos los casos, con una dedicación total al servicio de transporte público o contratación a jornada completa.

Los costes asociados a este personal se encuentran incluidos dentro de la partida de costes indirectos en los cálculos económicos.

4.1.5. INSTALACIONES FIJAS

El servicio de transporte público RMU-10, deberá contar con unas instalaciones fijas que dispongan del tamaño y las condiciones técnicas suficientes para garantizar el adecuado



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

funcionamiento del servicio, en las mejores condiciones y a la distancia adecuada de la zona de prestación.

Las instalaciones tendrán zona de aparcamiento para la guarda y custodia de los vehículos, y oficinas para las tareas de control y supervisión del servicio.

Asimismo, habrá una zona de talleres para la realización de las tareas de mantenimiento preventivo y para la realización de reparaciones de pequeña y mediana entidad, y contarán con las infraestructuras digitales necesarias para el cumplimiento de los requerimientos de prestación conectada de los servicios, control de flotas y toma de datos en tiempo real.

Las condiciones concretas de las instalaciones serán señaladas en los pliegos de licitación de la futura concesión.

En todo caso, las instalaciones se ubicarán dentro de la Región de Murcia.

4.2. ESTRUCTURA DE COSTES DEL SERVICIO

Para la determinación de la estructura de costes de los servicios, se han tenido en consideración las diferentes partidas que, con carácter general en el sector del transporte público de viajeros, se vienen asumiendo como necesarias para la correcta prestación de los servicios de transporte propuestos. Para ello se han tenido en cuenta, entre otros, el Observatorio de Costes para el Transporte de viajeros en Autocar (Enero de 2022) así como la propia experiencia en servicios de similares características.

Estos costes del servicio se muestran desagregados en función de los siguientes parámetros.

4.2.1. COSTES POR VEHÍCULOS

Se obtienen como la suma de los costes anuales de amortización, financiación, seguros y costes fiscales de los diferentes elementos (vehículos y equipos auxiliares), para la flota mínima necesaria para la correcta prestación del servicio.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

• **Costes de amortización (vehículos y puesta en marcha del sistema ITS)**

El coste de la amortización de los vehículos se calcula mediante las siguientes hipótesis de cálculo:

- Precio unitario de adquisición por tipología de vehículo según la siguiente tabla (para el cálculo sobre el precio indicado se ha descontado el precio de los neumáticos):

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas
261.859,97 €	231.214,27 €

Tabla 28. Precio de adquisición de los vehículos

- Vida útil cara a la amortización lineal: 10 años
- Valor residual al final de la vida útil: 20% sobre el precio de compra

También se ha tenido en cuenta la amortización de la inversión en concepto de puesta en marcha de la tecnología embarcada del sistema ITS, aplicando las siguientes hipótesis de cálculo:

- Set up (Configuración equipos, Licencias y Conexiones) y Equipamientos embarcados (sistema electrónico de pago - SiEP y SAE)

Valor	Descripción
10.000 €	Set up (Configuración equipos, Licencias y Conexiones)
600 €	Equipamientos embarcados (sistema electrónico de pago - SiEP y SAE). Precio por vehículo

Tabla 29. Precio de puesta en marcha del sistema ITS

- Vida útil cara a la amortización lineal: 10 años
- Valor residual al final de la vida útil: 0% sobre el precio de compra



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

• **Costes de financiación**

Las hipótesis para el cálculo anual de los gastos financieros asociados a las inversiones indicadas son las siguientes:

- El tipo de interés aplicable para financiar los distintos elementos se ha estimado en un 4,03% anual que se corresponde con la media del Euribor a 12 meses de mayo a julio de 2022 más un diferencial del 3,5%.
- La financiación se calcula sobre el 100% del precio del vehículo
- El periodo de financiación serían 5 años.

Valor	Descripción
0,53%	Euribor a 12 meses (media últimos 3 meses disponibles)
3,50%	Diferencial
4,03%	Interés (anual) = Euribor + Diferencial
100,00%	Porcentaje del vehículo sobre el que se calcula financiación
5	Número de años del Crédito

Tabla 30. Hipótesis de cálculo de los costes financieros

• **Seguros**

Esta partida se corresponde con el pago en concepto de seguros vinculados a la flota.

Para los vehículos de este servicio de transporte público, el coste anual considerado es el siguiente:

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
2.872,73 €	2.443,47 €	Coste Anual por Seguro y Tipología de Vehículo

Tabla 31. Coste anual de seguros por vehículo

**“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”**

- **Costes fiscales**

Esta partida se corresponde con todos los gastos fiscales repercutibles al servicio de transporte público (ITV, tasas, impuestos, etc.).

Por cada vehículo de este servicio de transporte público, el coste anual considerado es el siguiente.

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
1.095,92 €	1.039,31 €	Coste Anual por Tributos repercutible según Tipología de Vehículo

Tabla 32. Costes fiscales repercutibles por vehículo

- **Gastos de mantenimiento del equipo embarcado**

Esta partida se corresponde con el coste anual de mantenimiento del sistema ITS, considerándose el siguiente coste anual por equipo embarcado:

Valor	Descripción
1.200 €	Coste anual de mantenimiento del sistema ITS por equipo.

Tabla 33. Precio de mantenimiento del sistema ITS

4.2.2. COSTES KILOMÉTRICOS

Son los costes directamente relacionados con la prestación de los servicios de transporte y dependientes del número de kilómetros realizados en cada una de las rutas.

Comprende los siguientes elementos:

- **Combustible**

Para el cálculo del precio del gasóleo de automoción en el primer año de puesta en marcha del servicio, se ha tomado en consideración su precio medio en surtidor para la provincia de Murcia, durante los meses de enero a abril del año 2022, en base a los importes



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

publicados por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico en sus informes mensuales.

Este precio medio se sitúa en 1,315 € (IVA excluido), en el que no se han tenido en cuenta posibles descuentos a los que pudiera acceder el contratista ni el descuento de 0,20 € por litro aprobado por el RD-ley 6/2022 aplicado desde el 1 de abril de 2022 y prolongado hasta el 31 de diciembre de 2022.

Las hipótesis de cálculo del coste de combustible son, por tanto, las siguientes:

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
33,00	28,60	Consumo en litros a los 100 kilómetros
1,315		Precio por Litro de Gasóleo de Automoción en surtidor (sin IVA).
0,00%		Descuento sobre el indicador del Precio

Tabla 34. Hipótesis de cálculo para el coste de combustible

- **Aditivos**

El coste de aditivos anual considerado es el siguiente:

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
709,67 €	533,04 €	Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA)

Tabla 35. Coste anual de aditivos

- **Neumáticos**

Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos. Depende del número de ruedas que utiliza cada vehículo, de la vida útil asociada a los mismos, y de los kilómetros recorridos.

Para este servicio de transporte público, las hipótesis de cálculo del coste de neumáticos anual son las siguientes:



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
4.768,16 €	2.968,80 €	Coste de juegos de neumáticos por tipología
596,02 €	494,80 €	Coste de cada neumático por tipología de vehículo
8	6	Nº. de neumáticos por tipología de vehículo
70.000		Vida Útil del neumático que se asume (km)

Tabla 36. Hipótesis de cálculo del coste de los neumáticos

- **Mantenimiento de los vehículos**

Se considera para su cálculo los conceptos correspondientes a horas de labor, incidencia del servicio, personal necesario, piezas de sustitución y utillaje, incluyendo también las tareas de limpieza.

El mantenimiento se estima en función del número de kilómetros realizados y de un coste kilométrico previamente establecido. Se consideran, por tanto, para este servicio de transporte público los siguientes costes kilométricos:

Clase II o III >55 plazas	Clase II o III >40 plazas	Descripción
0,149477 €	0,142056 €	Coste de mantenimiento por Kilómetro (€/km)

Tabla 37. Coste de mantenimiento por km



4.2.3. COSTES DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN

Esta partida corresponde al coste del personal directamente vinculado con la prestación del servicio (personal de conducción).

Los costes de personal se han calculado a partir del convenio colectivo del Sector Transportes Regulares y Discrecionales de Viajeros de la Región de Murcia que fue publicado en el BORM el 5 de marzo de 2022 para la figura del conductor-perceptor.

Los importes de cada uno de los conceptos considerados en dicho convenio para 2022, se han actualizado a 2023 (año previsto para la implantación del contrato de servicios) asumiendo un incremento salarial del 10%.

En el coste anual se incluyen todos los conceptos que el convenio colectivo del Sector Transportes Regulares y Discrecionales de Viajeros de la Región de Murcia considera: salario base, pluses, pagas extraordinarias, cotizaciones a la Seguridad Social, etc.

En relación a la antigüedad, se ha seleccionado la opción de dos bienios y un quinquenio.

De este modo, los conceptos considerados han sido los siguientes:

Parámetro	Valor
Horas máximas convenio	1.819
Salario Base Año	21.471,45 €
Antigüedad Año	2.077,08 €
Quebranto Moneda Año	295,10 €
% Plus Nocturnidad sobre Salario	20%
Plus Nocturnidad Hora	2,62 €
Hora Extraordinaria	10,74 €
Seguridad Social	34%
Uniforme Año	152,50 €

Tabla 38. Conceptos convenio



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Conforme a lo indicado, el coste anual por conductor en base a convenio (sin tener en cuenta horas extraordinarias, plus de nocturnidad, y otros elementos como los uniformes) resulta el siguiente:

Coste Anual Conductor-Perceptor 2023

Conductor-Perceptor	Salario 2023
Salario Base Año	21.471,45 €
Antigüedad Año (10 años)	2.077,08 €
Quebranto de Moneda Año	295,10 €
Total	23.843,63 €

Conductor-Perceptor	Coste 2023
Salario	23.843,63 €
%SS	34%
Total	31.950,46 €

Tabla 39. Coste anual por conductor en base a convenio

Según lo dispuesto en el apartado 4.1.4 del presente proyecto, el número mínimo de conductores, necesario para la correcta prestación del servicio, se ha establecido en doce (12) y es el resultado de la relación entre el total de vehículos-hora y las horas anuales de trabajo efectivo previstas en el convenio (1.819 horas para el año 2022), incluyendo los siguientes conceptos:

- Horas de servicio: Tiempo necesario para el cumplimiento de las obligaciones de servicio en materia de expediciones.
- Horas de vacío: Tiempo necesario para el posicionamiento del vehículo.
- Horas de presencia y regulación: Tiempo de espera en cabecera desde el final de una expedición y el principio de la siguiente.
- Toma y deje de servicio: Tiempo necesario para la preparación del vehículo para el inicio de la jornada laboral.
- Formación: Tiempo anual dedicado a la formación de cada conductor.

El cálculo del coste del personal de conducción se ha realizado considerando una garantía del 75% de jornada por conductor, de esta forma en caso de no alcanzarse dicho



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

porcentaje por conductor, el cómputo total de horas de conducción necesarias es elevado hasta garantizar el mencionado 75% de jornada.

Por otro lado, dado que es posible que se realicen expediciones en horario nocturno, para la estimación del coste del personal de conducción se ha considerado que un 5% de las horas anuales de conducción indicadas están sujetas a la aplicación del plus de nocturnidad establecido en el convenio.

4.2.4. COSTES INDIRECTOS

Se consideran como costes indirectos los gastos de estructura: la parte proporcional del personal de la empresa, futura concesionaria, no directamente relacionado con la conducción, pero necesario para la correcta prestación del servicio (directivos, jefe de tráfico, personal administrativo, de talleres, de taquillas, etc.), la comercialización de títulos, encuestas de satisfacción, comunicaciones, alquileres, electricidad, agua, teléfono, etc.

Se estima que el coste por estos conceptos asciende a un doce con cinco por ciento (12,5%) de la suma total de los costes directos, que se han indicado en los apartados anteriores.

4.2.5. BENEFICIO INDUSTRIAL

En los costes totales imputables al servicio, se ha introducido un beneficio empresarial del seis por ciento (6%), a aplicar sobre el conjunto de los gastos de explotación, porcentaje que es habitual en este tipo de contratos del sector público.



4.2.6. COSTE ANUAL DEL SERVICIO PARA EL AÑO 1

Teniendo en cuenta todas las partidas de costes anteriormente detalladas, se obtiene la siguiente desagregación económica:

	Total Coste Anual	% Peso sobre Coste Total
COSTES DIRECTOS	1.117.409,60 €	83,86%
VEHÍCULOS	133.182,97 €	9,99%
Amortización Vehículo	100.529,02 €	7,54%
Financiación Vehículo	13.296,58 €	1,00%
Seguros	13.934,39 €	1,05%
Costes Fiscales	5.422,99 €	0,41%
ITS	7.437,56 €	0,56%
Amortización (Equipamiento embarcado y Set Up)	1.300,00 €	0,10%
Financiación (Equipamiento embarcado y Set Up)	137,56 €	0,01%
Mantenimiento Equipamiento embarcado	6.000,00 €	0,45%
PERSONAL DE CONDUCCIÓN	292.299,67 €	21,94%
Salarios	290.469,67 €	21,80%
Otros gastos de personal	1.830,00 €	0,14%
RODADURA Y MANTENIMIENTO DE LA FLOTA	684.489,40 €	51,37%
Consumos	459.669,41 €	34,50%
Neumáticos	67.629,47 €	5,08%
Gastos de Mantenimiento, Reparación y Limpieza	157.190,52 €	11,80%
COSTES INDIRECTOS	139.676,20 €	10,48%
% Sobre Costes Directos	12,5%	
BENEFICIO INDUSTRIAL	75.425,15 €	5,66%
% Sobre Costes Directos e Indirectos	6,0%	
TOTAL	1.332.510,95 €	100,00%
<i>Kilómetros de servicio por año</i>	964.095	
<i>Coste por kilómetro de servicio (incluye B.I)</i>	1,38 €	

Tabla 40. Coste de prestación del servicio para el año 1



4.3. ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS

Según lo establecido en el artículo 10 del *Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española* (BOE de 4 de febrero de 2017), en caso de que el período establecido para la recuperación de la inversión sea superior a cinco años, resultará de aplicación lo establecido en la citada Ley.

Siguiendo lo señalado anteriormente, la aplicación de la fórmula señalada en el *Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera* (BOE de 1 de marzo de 2018), los precios y tarifas serán actualizados a lo largo de la duración del contrato, según el valor obtenido al aplicar la siguiente fórmula, que es la que mejor se adapta a las características del servicio:

Fórmula 2: ruta con autocar, recorrido medio y uso de estación

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

Siendo:

- K_t – Coeficiente de actualización
- PR – Costes de Personal de Conducción
- MP – Costes de Mantenimiento de vehículos – mano de obra
- MR – Costes de Mantenimiento de vehículos – repuestos
- N – Costes de Neumáticos
- CE – Costes por Canon de Estación
- G – Costes de Gasóleo de Automoción
- X – Factor de eficiencia combustible. Se ha estimado un factor de eficiencia de cero, según establece el artículo 4 del RD 75/2018.



4.4. ESTIMACIÓN DE COSTES DURANTE LA VIGENCIA DEL SERVICIO

Para la proyección de todos los costes anuales del servicio de transporte público de viajeros durante su vigencia de diez (10) años, se ha considerado que los gastos de amortización y financiación de vehículos, monética y SAE, son constantes. Al resto de costes se le han aplicado tasas de variación lineales en función de su tipología, siguiendo los siguientes criterios:

- Seguros. Se ha estimado un incremento anual de 1,6% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el periodo 2015-2021 del IPC Subclase 12541: seguros de vehículos a motor (Fuente: INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado).
- Fiscalidad anual (tributos): se ha estimado un incremento anual de 2,7% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 12701: tasas administrativas (Fuente: INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado).
- Combustible: se ha estimado un incremento anual de 3,1% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 07221: gasóleo (Fuente: INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado).
- Neumáticos: se ha estimado un incremento anual de 0,84% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 07211: neumáticos (Fuente INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado).
- Mantenimiento, reparación y conservación: se ha estimado un incremento anual de 1,7% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2010-2021 del IPC Subclase 07230 mantenimiento y reparación de vehículos personales (Fuente: INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado).
- Gastos de personal: se ha estimado un incremento anual de 1,1% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2010-2021 del coste laboral por hora del sector servicios (Fuente: INE, Encuesta Trimestral del Coste Laboral).



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Concepto	Inflación anual
Amortización	0,00%
Financiación	0,00%
Seguros anual	1,60%
Fiscalidad anual (Tributos)	2,70%
Combustible	3,10%
Neumáticos	0,84%
Mantenimiento / Reparación y conservación	1,70%
Gastos de personal	1,10%

Tabla 41. Variación anual por componente

También se ha realizado, para esos diez (10) años, una previsión de viajeros, viajeros-km, índice de ocupación, tarifa técnica, y tarifa de equilibrio. Para las previsiones de la población futura durante los años de duración de la concesión, se ha calculado la variación poblacional anual del período 2011-2021 para cada uno de los municipios del ámbito (excluyendo el de Murcia) que generan demanda del servicio, obteniendo los valores indicados en la siguiente tabla. Para este proyecto, la evolución de la población afectada será del 0,12% anual.

Municipio	Población año 2011	Población año 2021	Tasa de crecimiento anual 2011-2021
CARTAGENA	214.918	216.365	0,07%
FUENTE ÁLAMO DE MURCIA	15.873	17.225	0,85%
TOTAL	230.791	233.590	0,12%

Tabla 42. Variación media anual de la población por municipios (2011-2021)

Tanto la proyección de costes como la de viajeros, viajeros-km, índice de ocupación, tarifa técnica, y tarifa de equilibrio se recogen, de manera detallada, en la tabla siguiente:



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA”

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Años (Plazo de la Concesión)										Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Demanda												
Viajeros	369.590	370.033	370.477	370.922	371.367	371.813	372.259	372.706	373.153	373.601	3.715.920	
Viajeros-km	18.831.085	18.853.682	18.876.306	18.898.958	18.921.637	18.944.343	18.967.076	18.989.836	19.012.624	19.035.439	189.330.986	
Índice de ocupación	19,53	19,56	19,58	19,60	19,63	19,65	19,67	19,70	19,72	19,74	19,64	
Gastos	1.257.085,80 €	1.280.909,64 €	1.305.337,12 €	1.330.385,20 €	1.356.071,37 €	1.382.413,63 €	1.409.430,50 €	1.437.141,05 €	1.465.564,94 €	1.494.722,38 €	13.719.061,62 €	
Costes Directos	1.117.409,60 €	1.138.586,35 €	1.160.299,66 €	1.182.564,62 €	1.205.396,78 €	1.228.812,11 €	1.252.827,11 €	1.277.458,71 €	1.302.724,39 €	1.328.642,12 €	12.194.721,44 €	
Costes por vehículo	140.620,53 €	141.091,90 €	141.572,53 €	142.062,60 €	142.562,32 €	143.071,88 €	143.591,50 €	144.121,39 €	144.661,76 €	145.212,82 €	1.428.569,23 €	
Amortización (veh + ITS)	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	101.829,02 €	1.018.290,17 €	
Financiación (veh + ITS)	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	13.434,13 €	134.341,32 €	
Seguros	13.934,39 €	14.157,34 €	14.383,86 €	14.614,00 €	14.847,82 €	15.085,39 €	15.326,75 €	15.571,98 €	15.821,13 €	16.074,27 €	149.816,94 €	
Tributos	5.422,99 €	5.569,41 €	5.719,78 €	5.874,22 €	6.032,82 €	6.195,71 €	6.362,99 €	6.534,79 €	6.711,23 €	6.892,44 €	61.316,39 €	
Gastos de Mantenimiento Equipamiento embarcado	6.000,00 €	6.102,00 €	6.205,73 €	6.311,23 €	6.418,52 €	6.527,64 €	6.638,61 €	6.751,46 €	6.866,24 €	6.982,96 €	64.804,40 €	
Costes Rodadura y Mantenimiento de la Flota	684.489,40 €	701.979,48 €	719.961,50 €	738.449,97 €	757.459,83 €	777.006,48 €	797.105,78 €	817.774,07 €	839.028,19 €	860.885,47 €	7.694.140,19 €	
Consumos	459.669,41 €	473.919,16 €	488.610,66 €	503.757,59 €	519.374,07 €	535.474,67 €	552.074,39 €	569.188,69 €	586.833,54 €	605.025,38 €	5.293.927,57 €	
Neumáticos	67.629,47 €	68.197,55 €	68.770,41 €	69.348,08 €	69.930,61 €	70.518,03 €	71.110,38 €	71.707,70 €	72.310,05 €	72.917,45 €	702.439,73 €	
Gastos de Mantenimiento, Reparación y Limpieza	157.190,52 €	159.862,76 €	162.580,43 €	165.344,30 €	168.155,15 €	171.013,79 €	173.921,02 €	176.877,68 €	179.884,60 €	182.942,64 €	1.697.772,89 €	
Costes Personal de Conducción	292.299,67 €	295.514,97 €	298.765,63 €	302.052,05 €	305.374,63 €	308.733,75 €	312.129,82 €	315.563,25 €	319.034,44 €	322.543,82 €	3.072.012,02 €	
Salarios	290.469,67 €	293.664,84 €	296.895,15 €	300.161,00 €	303.462,77 €	306.800,86 €	310.175,67 €	313.587,60 €	317.037,06 €	320.524,47 €	3.052.779,08 €	
Otros Gastos de Personal	1.830,00 €	1.850,13 €	1.870,48 €	1.891,06 €	1.911,86 €	1.932,89 €	1.954,15 €	1.975,65 €	1.997,38 €	2.019,35 €	19.232,94 €	
Costes Indirectos	139.676,20 €	142.323,29 €	145.037,46 €	147.820,58 €	150.674,60 €	153.601,51 €	156.603,39 €	159.682,34 €	162.840,55 €	166.080,26 €	1.524.340,18 €	
Costes indirectos	139.676,20 €	142.323,29 €	145.037,46 €	147.820,58 €	150.674,60 €	153.601,51 €	156.603,39 €	159.682,34 €	162.840,55 €	166.080,26 €	1.524.340,18 €	
Beneficio Industrial	75.425,15 €	76.854,58 €	78.320,23 €	79.823,11 €	81.364,28 €	82.944,82 €	84.565,83 €	86.228,46 €	87.933,90 €	89.683,34 €	823.143,70 €	
COSTE TOTAL (Gastos + Beneficio Industrial)	1.332.510,95 €	1.357.764,22 €	1.383.657,34 €	1.410.208,31 €	1.437.435,66 €	1.465.358,45 €	1.493.996,32 €	1.523.369,51 €	1.553.498,83 €	1.584.405,72 €	14.542.205,32 €	
Tarifa técnica (coste por Viajero)	3,605 €	3,462 €	3,523 €	3,587 €	3,652 €	3,718 €	3,786 €	3,856 €	3,928 €	4,001 €	3,692 €	
Tarifa de equilibrio (coste por Viajero-km)	0,067 €	0,068 €	0,069 €	0,070 €	0,072 €	0,073 €	0,074 €	0,076 €	0,077 €	0,079 €	0,072 €	

Tabla 43. Estimación costes, demanda, tarifa técnica y tarifa de equilibrio durante la vigencia del servicio de transporte público



4.5. POLÍTICA TARIFARIA

Los títulos y tarifas a aplicar serán los que determine la Administración titular del contrato en cada momento, estando en desarrollo un sistema tarifario zonal integrado con el objeto de proporcionar tarifas homogéneas para todo el territorio de la Región de Murcia, según lo establecido en el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia, existiendo obligatoriedad por parte de la empresa concesionaria, de integrarse en el nuevo sistema tarifario que se determine.

4.6. CRITERIOS DE COMPENSACIÓN POR OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

A fin de asegurar su sostenibilidad en el tiempo, el nuevo servicio de transporte regular debe mantener el equilibrio económico durante el plazo concesional, de modo que los ingresos por recaudación han de cubrir la totalidad de los costes de explotación.

No obstante lo anterior, la capacidad de la Administración para establecer las tarifas a abonar por los usuarios en cada caso incluye la posibilidad de introducir sistemas de bonificación generales así como de bonificaciones y/o tarifas especiales de carácter social, vinculadas a políticas o actuaciones transversales de los poderes públicos en este ámbito.

En ambos casos, puede ocurrir que las tarifas que establezca la Administración a abonar por los usuarios no sean suficientes para que el servicio diseñado resulte rentable para ser prestado por el contratista en las condiciones previstas en este proyecto de explotación y consecuentemente no compensen el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se le impongan.

En este supuesto, la Administración establecerá en favor del contratista una compensación derivada del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se le imponen, de acuerdo a lo previsto en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo y en 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.

5. PROPUESTA DE GESTIÓN DEL SERVICIO Y PLAZO

5.1. PROPUESTA DE GESTIÓN DEL SERVICIO

Considerando que existe un riesgo operacional, de las diferentes alternativas de modalidad de gestión, se ha optado por elegir el contrato de concesión de servicios.

Esta modalidad de gestión se establece de conformidad con lo señalado en los artículos 15 y 25 de la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP)*, 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 (BOE 9 de noviembre de 2017), todo ello igualmente en concordancia con lo estipulado en artículo 71 de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)*.

En la LCSP se prevén dos tipos de riesgo para el contrato de concesión de servicios:

- Riesgo de demanda, derivado de la incertidumbre acerca de los ingresos tarifarios que provienen de la demanda real existente en las distintas rutas.
- Riesgo de suministro, derivado de la oferta de servicios y sus costes asociados, tal y como se prevé en las normas de contabilidad del Sistema Europeo de Cuentas (SEC-2010).

5.2. PLAZO PREVISTO

El plazo previsto para el nuevo servicio de transporte público es de un máximo de diez (10) años.

Este plazo máximo sigue lo establecido por la normativa al respecto:

- *Art. 4.3 del Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de*



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.

- Art. 72.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

6. CARACTERÍSTICAS ADICIONALES

6.1. CALIDAD DEL SERVICIO

Los servicios de transporte se realizarán atendiendo a los criterios de calidad que determine la Dirección General de Movilidad y Litoral, y serán incluidos en los pliegos de prescripciones que ésta apruebe, con las condiciones mínimas indispensables que se establecen en el presente documento.

Estos criterios de calidad de los servicios comprenderán, entre otros, los siguientes:

6.1.1. INFORMACIÓN DEL SERVICIO

La información suministrada a los usuarios de los servicios deberá estar disponible en los siguientes medios:

- Portal web.
- Aplicación web (APP) para dispositivos iOS y Android

Esta información deberá contener, como mínimo, la información actualizada relativa a:

- Horarios.
- Paradas.
- Itinerarios.
- Tarifas.
- Horario de paso en tiempo real por parada.
- Posibilidad de compra anticipada de billetes a través de APP y / o página web.

Esta información deberá estar accesible para los ciudadanos, en los siguientes elementos:



- En las paradas del servicio de transporte público
- A bordo de los vehículos
- Mediante sistemas de atención presencial, telefónica y telemática.
- Dispositivos para personas con discapacidad (sordos/ciegos).

En todas las paradas en las que exista Poste de información de Parada (PiP) será necesaria la integración del servicio en el mismo con el fin de que se muestren los tiempos de paso.

6.1.2. CRITERIOS DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO

Se establecerá un criterio de medición de calidad, para cada una de las rutas y para el servicio de transporte público en su conjunto, que permitirá medir y cuantificar de manera evolutiva en el tiempo, el comportamiento del operador en cuanto a la prestación de los servicios y cuyo cumplimiento o incumplimiento llevará aparejada una bonificación o una penalización sobre el importe de las liquidaciones y/o de los ingresos de explotación que, en su caso, serán establecidos en los pliegos de condiciones.

Los parámetros para medir la calidad son:

- Un límite mínimo de calidad asignado, a partir del cual comenzará a aplicarse el criterio de bonificación o penalización.
- El límite anterior vendrá determinado por el cálculo del Índice de Calidad Subjetiva del servicio (ICS), que deberá responder a la percepción de la calidad apreciada por los usuarios. Este ICS se calculará mediante la realización de encuestas sobre diversos aspectos, que tendrán un intervalo de valoración de 0 (peor) a 10 (mejor).

La media aritmética de todas las respuestas de los encuestados, mostrará el valor del ICS de la oleada.

Los aspectos que serán objeto de valoración serán, como mínimo, los siguientes:

- Cumplimiento de horarios.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

- Seguridad a bordo de los vehículos.
 - Seguridad en parada.
 - Limpieza y mantenimiento de los vehículos.
 - Información facilitada de los servicios.
 - Trato del personal.
 - Confort durante el trayecto.
 - Servicios complementarios al viajero (wifi, tv, etc.).
 - Valoración global del servicio.
- Los resultados obtenidos se contrastarán con el valor inicial mínimo, propuesto por la Administración y determinará la aplicación de la penalización (resultado por debajo del valor mínimo) o bonificación (resultado por encima).

6.2. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

El futuro adjudicatario deberá cumplir con las determinaciones que establece la Evaluación de Impacto Ambiental del Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia y, en todo caso, con la siguiente normativa en la materia:

- *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (BOE de julio de 2002).*
- *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y su Reglamento de desarrollo, Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (BOE de 23 de octubre de 2007).*
- *Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. (BORM de 27 de marzo de 2015).*
- *Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada (BORM de 22 de mayo de 2009).*
- *Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (BOE de 5 de febrero de 2011).*



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

Además de la normativa anterior, deberá cumplir con la normativa aplicable a los motores de los vehículos en lo concerniente a la emisión de gases y ruido y en materia de generación y manejo de residuos peligrosos que se puedan generar (neumáticos, combustibles, luminaria, aceite, baterías usadas, etc.).

- *Reglamento (CE) N° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009 relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos (DOUE 18 de julio de 2009).*

6.3. ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO

El servicio de transporte público, deberá cumplir con las especificaciones en materia de accesibilidad que se establecen en las leyes autonómicas, nacionales e internacionales vigentes en cada momento, y, en concreto, con:

- *Directiva Europea 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019 sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (BOE de 7 de junio de 2019).*
- *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (BOE de 3 de diciembre de 2013).*
- *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 (BOE de 4 de diciembre de 2007).*
- *Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. (BORM de 27 de marzo de 2015).*
- *Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia (BORM de 29 de junio de 2017).*
- *Decreto 8/2011, de 11 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de derechos y obligaciones de viajeros del transporte por carretera de la Región*



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

de Murcia y de condiciones generales de su utilización y prestación (BORM de 17 de Febrero de 2011).

El objetivo es conseguir una flota más segura y accesible, adaptando los vehículos a las necesidades de los pasajeros para una mayor comodidad y seguridad.

Se persigue avanzar en la accesibilidad universal de los usuarios, siendo para ello necesario que la flota de autobuses esté adaptada a los requerimientos de la normativa.

El adjudicatario deberá atender a las necesidades de movilidad de los ciudadanos en todos los vehículos del servicio de transporte público, adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones cómodas, seguras y autónomas de los usuarios.

Con las características de los requerimientos en la materia, se pretende facilitar el uso de la forma más autónoma posible del transporte público por parte de personas con discapacidad, así como dar facilidades a personas con carritos de bebé, ancianos y embarazadas.

6.4. DIGITALIZACIÓN

Este proyecto establece su predisposición a incorporar las mejores técnicas de digitalización disponibles en el diseño del servicio de transporte público, incluyendo los avances que puedan surgir en este campo en un futuro próximo, dado el enorme dinamismo que lo caracteriza.

En los siguientes apartados se detalla la tecnología y suministros que se requerirán, como mínimo, a los futuros concesionarios.

6.5. MONÉTICA Y SISTEMA ELECTRÓNICO DE PAGO (SIEP)

Los vehículos del servicio de transporte público deberán contar con un Sistema Electrónico de Pago (SiEP), de manera que se pueda utilizar una tarjeta de transporte, interoperable en toda la Región de Murcia.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

Esta tarjeta de transporte y sus características, serán debidamente señaladas en los pliegos de licitación del presente proyecto.

El sistema deberá cumplir con los procedimientos de homologación, comunicaciones, operativa, etc., que la Consejería competente o, en su caso, la Dirección General de Movilidad y Litoral, considere de aplicación y que se determinarán en los pliegos de condiciones.

La comunicación de toda la información que el SiEP proporciona (viajeros, paradas, cuantías económicas abonadas, títulos de transporte, etc.) deberá ser remitida a la Administración competente, de la forma y manera que ésta determine y señale al adjudicatario, incluyendo el envío, inmediatamente después a su ejecución, de todas las operaciones y transacciones que se determinen.

Como mínimo, el SiEP deberá permitir:

- El pago en metálico, emitiendo un ticket de billete ordinario en papel.
- La validación de la tarjeta de transporte de la Región de Murcia según las tarifas de la futura concesión aprobadas y previsión de validación de, al menos, otra tarjeta de transporte con las que la CARM pueda llegar a acuerdos de validación.
- La validación de la TESC/T4M (Tarjeta Española Sin Contacto, Token para la Movilidad) en las modalidades que serán especificadas al adjudicatario.
- La validación de los títulos bonificados mediante código QR, tanto en distintos soportes físicos (papel, plástico, etc.) como en pantalla móvil.
- La validación con teléfonos móviles que disponga de canal de comunicaciones NFC, y con relojes, pulseras, llaveros, smartwatches y otros dispositivos NFC.
- La actualización de firmware y / o software, del sistema de ticketing de forma remota, a través del sistema de comunicaciones aportado por el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) u otro específico aportado por el integrador tecnológico.
- Capacidad para poder realizar en el vehículo la recarga de títulos y saldos previamente adquiridos por web/APP.



“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

- Capacidad para realizar en el vehículo la gestión de listas de acciones sobre los medios de pago (listas negras, blancas y grises). Este equipamiento embarcado se compondrá de pupitre del conductor y validadora de poste.

El pupitre del conductor deberá contar con:

- Capacidad para validar los diferentes medios de pago descritos anteriormente y para la emisión de tickets en papel.
- Capacidad para recargar derechos de viaje adquiridos en Web/APP
- Capacidad para gestionar listas de acciones sobre los diferentes medios de pago. Pantalla para el conductor y dispositivo o pantalla inteligente de información y gestión (display) para el usuario.
- Conexión con el SAE, para la realización de la configuración del equipo y para la configuración automática de paradas y avisos.
- Conexión con validadoras externas, en caso de que haya validadoras en el vehículo.

Adicionalmente, en los vehículos con dos puertas se deberá implantar validadoras para validación de perfiles PMR.

6.5.1. SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE)

El Sistema de Ayuda a la Explotación, suministrará información relativa a las condiciones de prestación del servicio en tiempo real.

El equipamiento embarcado, deberá disponer de un equipo que permita el control de todo el sistema móvil, y deberá estar dotado de los interfaces mínimos, necesarios para su conexión con los diferentes elementos embarcados y especificados en los pliegos de prescripciones.

Este equipamiento deberá conectarse con el Centro de Control que determine la Dirección General de Movilidad y Litoral, para la remisión de la información en tiempo real a aquel.

El equipamiento deberá ser modular y escalable, y prever a futuro las adaptaciones necesarias sobre el mismo equipo, para la puesta en marcha de nuevas funcionalidades que en su momento se determinen por la Administración competente.



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

El SAE, basado en sistemas de localización geoposicionada por satélite y comunicaciones de datos de última generación, deberá proporcionar información en tiempo real, de la posición de los vehículos y de la ocupación de los mismos. En definitiva, deberá permitir al futuro concesionario analizar los datos del servicio para su mejor operación, ya sea mediante la explotación de la información recopilada localmente o mediante consulta al Sistema Central que la reciba.

Para que toda esta información esté coordinada, deberá remitirse la misma cada treinta segundos al Centro de Control para su análisis y proceso.

Deberá poder generar la predicción de los pasos por parada de los diferentes vehículos.

Por último y para su correcto funcionamiento, todos los dispositivos, deberán disponer de:

- Avance de parada de manera automática en el pupitre del conductor.
- Envío de datos al Centro de Control para su conocimiento en tiempo real.

AUTORES DEL PROYECTO.

Técnicos

Alicia López Torres

José Miguel Rubio Polo

Adelardo Agudo Juan

Vº Bº. Servicio de Transportes

Antonio Sánchez-Solís de Querol
Jefe de Servicio de Transportes

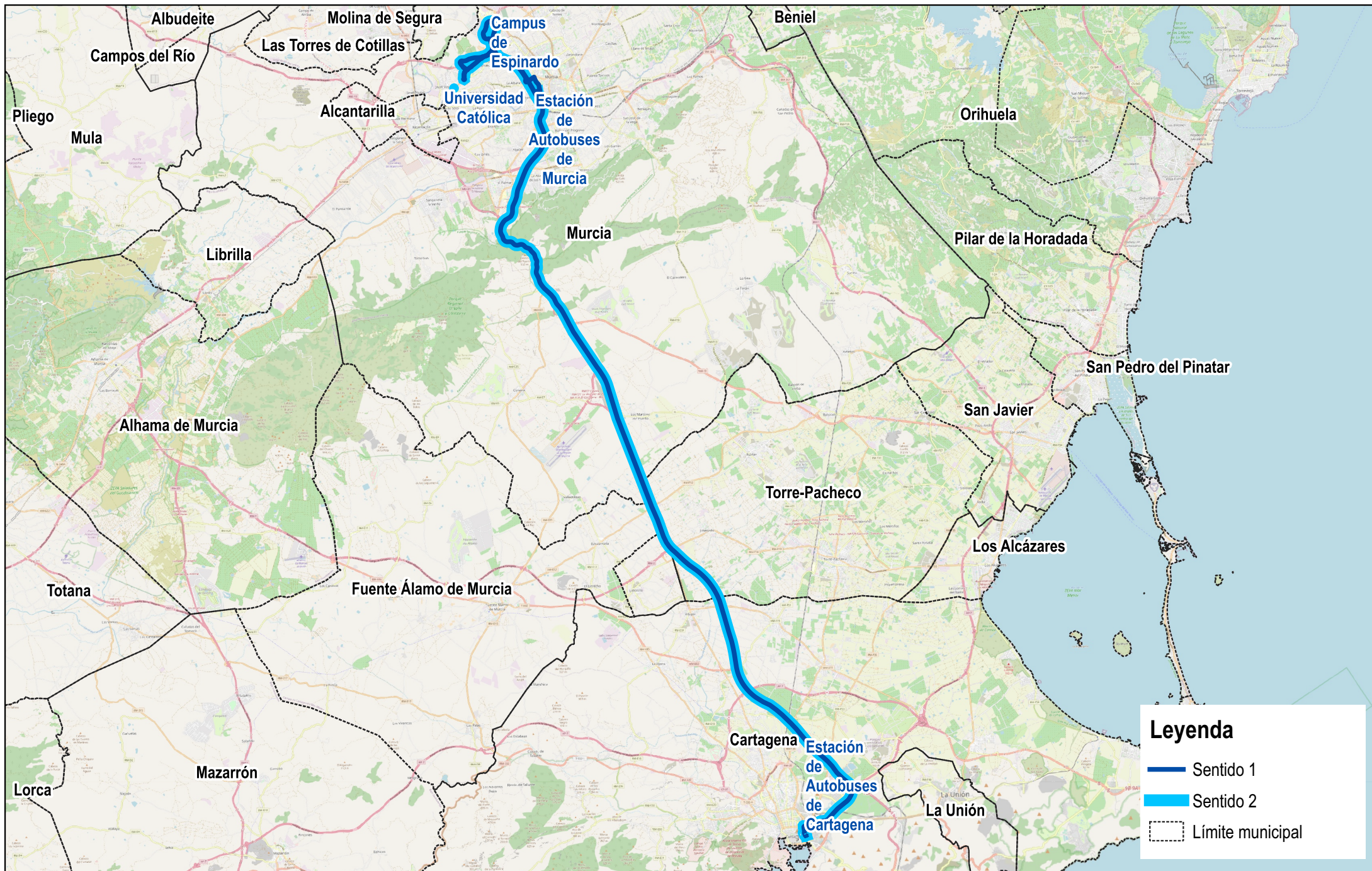
Elena Giménez Marín
Jefe de Sección de Transporte
de Viajeros



Región de Murcia

“PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10 CARTAGENA-MURCIA”

ANEJO Nº 1. PLANOS



Legenda

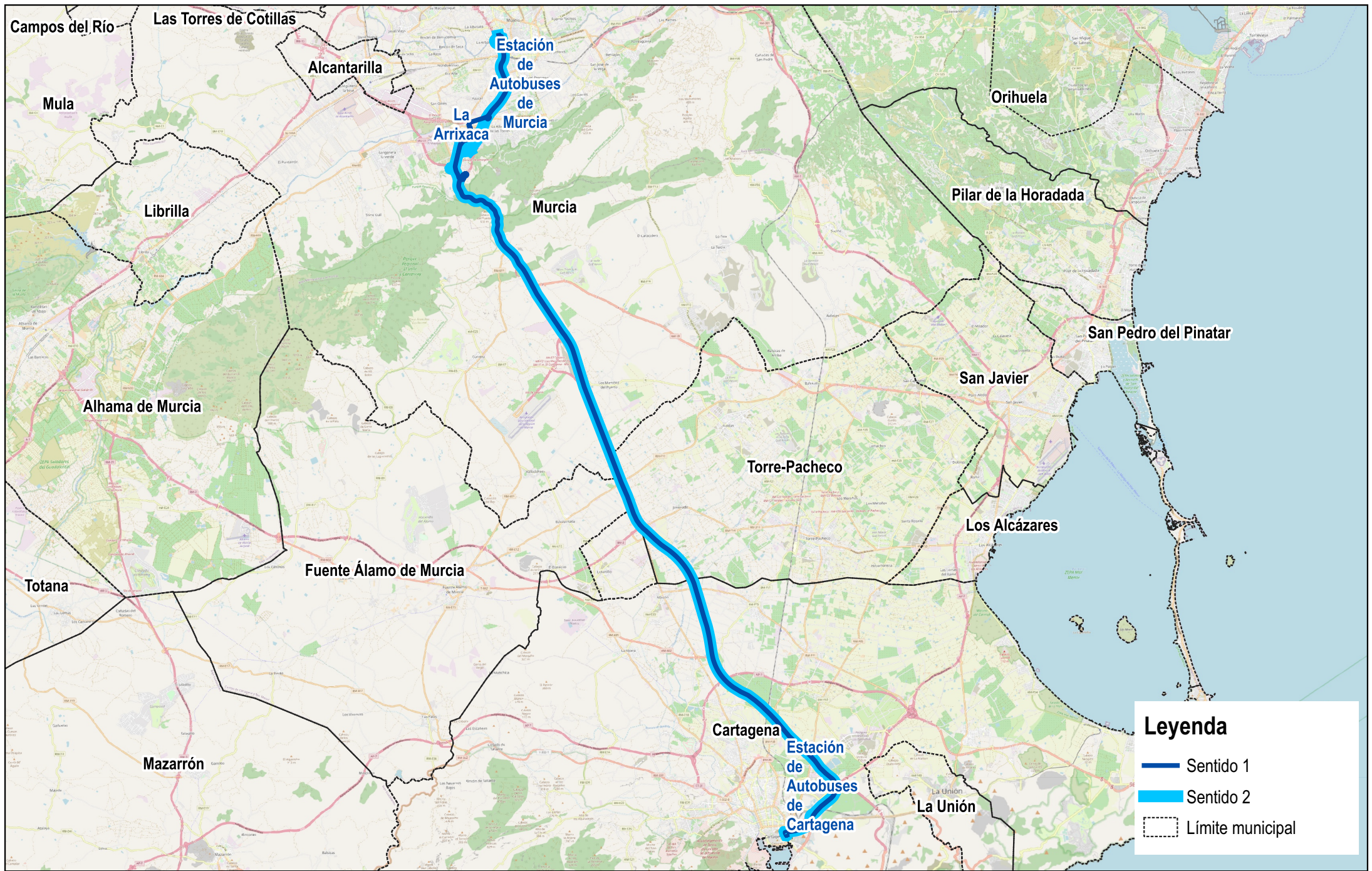
- Sentido 1
- Sentido 2
- Límite municipal



PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA
 Ruta 101A Cartagena – Murcia (directo)

Escala 1:270.000

0 7.500 15.000 m



Legenda

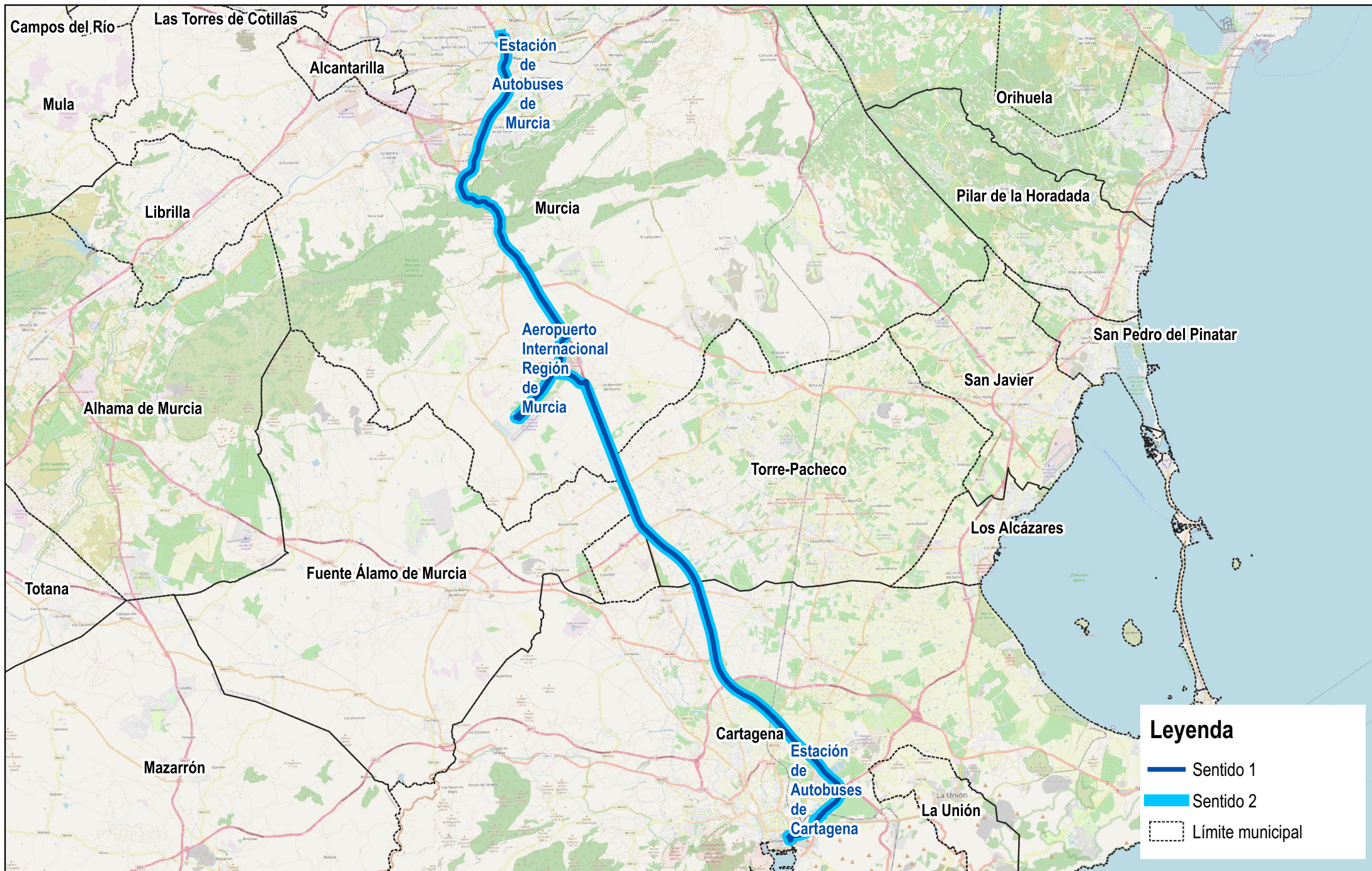
- Sentido 1
- Sentido 2
- Límite municipal



PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA
 Ruta 101B Cartagena – Hospital Virgen de la Arrixaca - Murcia

Escala 1:250.000

0 5.000 10.000 m



Legenda

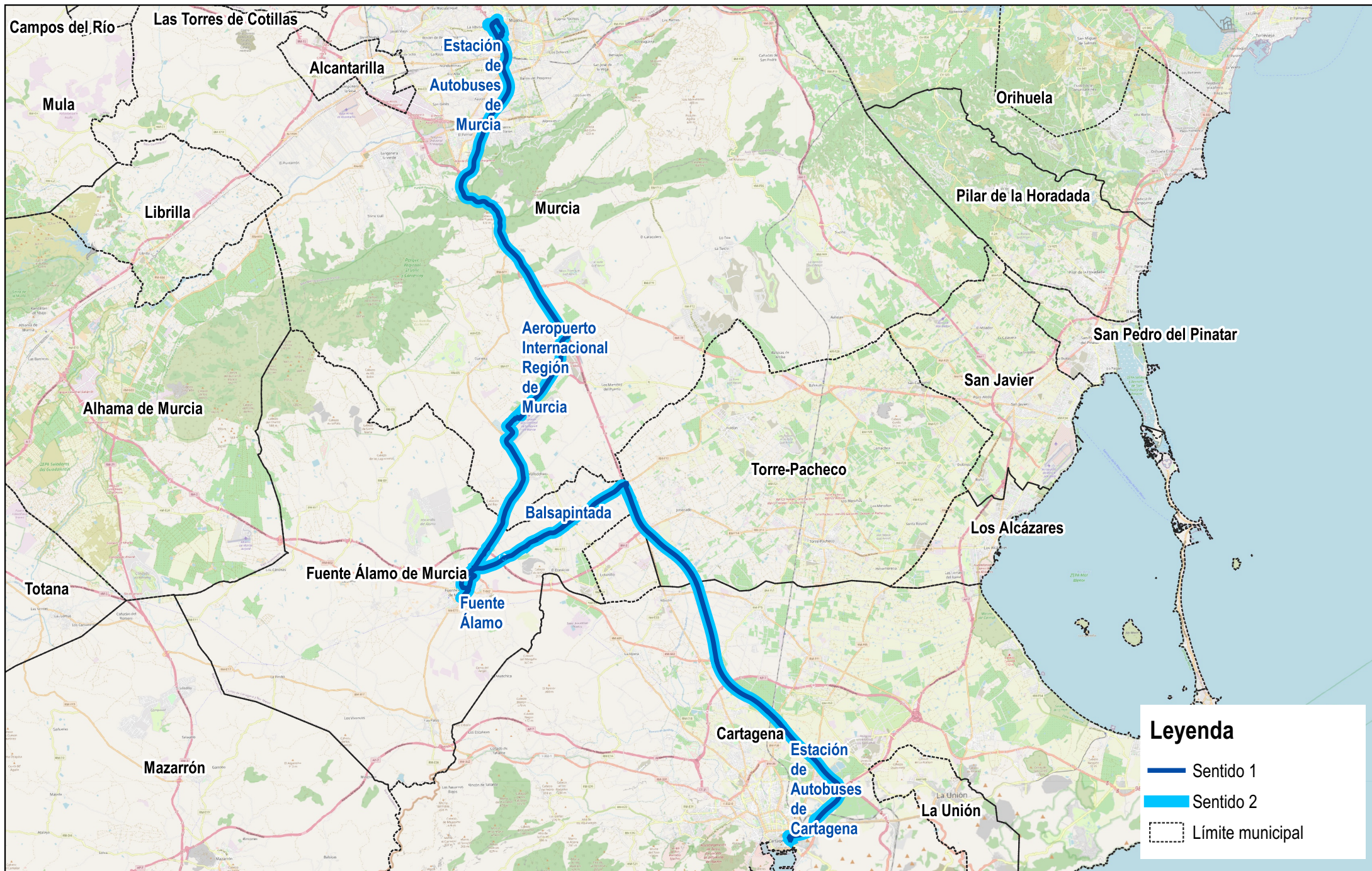
- Sentido 1
- Sentido 2
- Límite municipal



PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA
Ruta 101C Cartagena – Aeropuerto – Murcia

Escala 1:250.000

0 5.000 10.000 m



Legenda

- Sentido 1
- Sentido 2
- Límite municipal



PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA. RMU-10. CARTAGENA-MURCIA
Ruta 101D Cartagena - Fuente Álamo - Murcia

Escala 1:250.000

0 5.000 10.000 m