



ANTEPROYECTO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO

1.- ANTECEDENTES

Por Resolución de 4 de agosto de 1997 de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera se adjudicó a la empresa Autómnibus Interurbanos S.A. (A.I.S.A.) la concesión del servicio de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera Madrid-Fuente del Arco-Monesterio-Badalona, con hijuelas, con referencia administrativa VAC-130.

El plazo de duración de la concesión finalizó el día 5 de junio de 2017.

Por Resolución de 17 de mayo de 2017 de la Dirección General de Transporte Terrestre se requirió a la empresa Autómnibus Interurbanos S.A. que prolongase su gestión hasta la finalización del procedimiento de licitación, sin que en ningún caso esté obligada a continuarla transcurrido el plazo de un año.

Con fecha 20 de septiembre de 2023 tuvo entrada en este Departamento escrito de la empresa contratista, Autómnibus Interurbanos S.A., en el cual comunica su renuncia a la prestación del citado servicio, haciendo constar que la demanda del año 2022, medida en viajeros-kilómetro, se ha situado en menos del 70% de la media de los años 2017 a 2019.

La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril ha constatado que la demanda del servicio, medida en viajeros-km, del año 2022 se ha situado en el 64,16 % respecto a la media de la demanda de los años 2017 a 2019 y que, por tanto, de acuerdo a lo establecido en el apartado dos de la disposición adicional centésima séptima de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, si el concesionario comunica su renuncia a la prestación del servicio, se aplicará el procedimiento de adjudicación directa previsto en el artículo 85 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio (LOTT) y con las singularidades contenidas en la citada disposición adicional.

La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTCF), con el objeto de preparar las condiciones de prestación del nuevo contrato, ha analizado la prestación del servicio durante los últimos años, constatando la falta de demanda en una gran cantidad de poblaciones que eran atendidas por esta concesión.

Por ello es preciso realizar una gran reestructuración del servicio para adaptarlo a las necesidades de movilidad actual, reduciendo los tráficos atendidos y los kilómetros a prestar. La disminución de tráficos que se plantea supera el 20 % de la población atendida por el servicio preexistente.

Visto lo anterior, según lo establece el artículo 88 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, modificado por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), si las



modificaciones que la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril introduce en los tráficos del servicio suponen un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida, se entenderá que el servicio es esencialmente distinto del anterior y deberá tramitarse conforme al procedimiento para el establecimiento de un nuevo servicio.

2.-SOPORTE JURÍDICO

El artículo 70 de la LOTT, regula que el establecimiento o creación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedido de la correspondiente y fundada resolución administrativa, y acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Dicho establecimiento o creación se acordará por la Administración teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

Según el artículo 63 del ROTT, el procedimiento para establecer un nuevo servicio se iniciará por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, extinta Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, mediante la elaboración de un anteproyecto, en el que incluirá:

- Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento.
- Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de las poblaciones comprendidas, así como de las coincidencias relevantes de itinerario con otros servicios preexistentes.
- Estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios ya existentes para atenderlas, así como de las repercusiones de la inclusión del nuevo servicio en la red de transporte.
- Estudio económico de las condiciones de explotación del servicio.
- Propuesta acerca de la modalidad administrativa de gestión del servicio y, en su caso, previsión del plazo de vigencia del contrato de gestión.
- Cualesquiera otras circunstancias o análisis que la Dirección General de Transporte Terrestre estime precisas para determinar la necesidad del servicio, su configuración o su régimen de explotación.

Y el artículo 64 del ROTT determina que el estudio económico de las condiciones de explotación del servicio contenido en el anteproyecto deberá reflejar, al menos, los siguientes extremos:

- El volumen anual de tráfico previsto.
- El número de expediciones que habrían de realizarse y el número y características de los vehículos que deberían utilizarse para prestar del servicio, atendiendo al volumen de tráfico previsto.
- Las instalaciones fijas cuya utilización se considere precisa para el adecuado desarrollo del servicio.



- La dotación de personal mínima con que sería necesario contar para garantizar la adecuada prestación del servicio.
- La estructura de costes del servicio.
- El índice de ocupación previsto.
- Una estimación de los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro que generaría la prestación del servicio.
- En su caso, los criterios acerca de la compensación de las obligaciones de servicio público que recaerían sobre el futuro contratista del servicio.

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

De acuerdo con el artículo 88 del ROTT, cuando por cualquier causa, se extinga la vigencia del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, la DGTCF deberá proceder a la adjudicación de un nuevo contrato que tenga por objeto la gestión de ese mismo servicio, salvo que concurran razones que aconsejen su supresión.

Considerando el carácter de servicio público de titularidad de la Administración General del Estado, la necesidad de garantizar la cohesión territorial y la entidad de los núcleos de población que conecta, cuyas necesidades de movilidad deben seguir siendo atendidas, esta Dirección General considera necesaria por razones de interés general la continuación del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano que estaba integrado en la concesión del servicio de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera Madrid-Fuente del Arco-Monesterio-Badalona, cuya prestación ha renunciado la empresa contratista del servicio.

El corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano fue utilizado en el año 2023 por 24.225 viajeros.

Se espera que al menos esta demanda siga utilizando los servicios de transporte el transporte durante los dos años de duración de este contrato, como se puede deducir del apartado 5 de esta Memoria.

Además, con ocasión de la evaluación de la posibilidad del establecimiento de este servicio, se solicitó pronunciamiento, mediante escrito de fecha 26 de septiembre de 2023, a la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha para conocer su disposición a gestionar los tráficos que discurren íntegramente por su Comunidad Autónoma (tráficos intra-autonómicos). Con fecha 13 de octubre de 2023 la Junta de Comunidades solicitó la segregación del tráfico Albacete-Toledo pero no así de los tráficos intra-autonómicos del corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano y los tráficos intra-autonómicos que conectan Ciudad Real con Almadén y Fuencaliente.



La conexión de los municipios de Almadén y Fuencaliente, y las poblaciones intermedias en su conexión con Ciudad Real, son utilizados por alumnos de institutos ubicados en Ciudad Real, sin que exista una alternativa de movilidad en servicio público que pueda utilizar este segmento de población. Esto redundaría en la existencia de interés general para el establecimiento de este servicio público.

4.-DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS TRÁFICOS A REALIZAR Y PLANO DE LOS ITINERARIOS PREVISTOS, CON LOS DATOS PRINCIPALES DE LAS POBLACIONES COMPRENDIDAS, ASÍ COMO DE LAS COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIO CON OTROS SERVICIOS PREEXISTENTES

4.1 Tráficos a realizar

Los tráficoos a realizar por ruta son:

RUTA 1: MADRID - CIUDAD REAL (POR VILLARTA DE SAN JUAN Y ARENAS DE SAN JUAN)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9
MADRID	1	N								
GUARDIA (LA)	2	N	N							
MADRIDEJOS	3	N	N	N						
VILLARTA DE SAN JUAN	4	N	N	N	N					
ARENAS DE SAN JUAN	5	S	S	S	N	N				
DAIMIEL	6	S	S	S	S	S	N			
TORRALBA DE CALATRAVA	7	S	S	S	S	S	N	N		
CARRIÓN DE CALATRAVA	8	S	S	S	S	S	N	N	N	
CIUDAD REAL	9	S	S	S	S	S	N	N	N	N

RUTA 2: MADRID - CIUDAD REAL (POR ARENAS DE SAN JUAN)

		1	2	3	4	5	6	7	8
MADRID	1	N							
GUARDIA (LA)	2	N	N						
MADRIDEJOS	3	N	N	N					
ARENAS DE SAN JUAN	4	S	S	S	N				
DAIMIEL	5	S	S	S	S	N			
TORRALBA DE CALATRAVA	6	S	S	S	S	N	N		
CARRIÓN DE CALATRAVA	7	S	S	S	S	N	N	N	
CIUDAD REAL	8	S	S	S	S	N	N	N	N



RUTA 3: MADRID-PUERTOLLANO

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
MADRID	1	N											
GUARDIA (LA)	2	N	N										
MADRIDEJOS	3	N	N	N									
DAIMIEL	4	S	S	S	N								
BOLAÑOS DE CALATRAVA	5	S	S	S	S	N							
ALMAGRO	6	S	S	S	S	S	N						
VALENZUELA DE CALATRAVA	7	S	S	S	S	S	S	N					
GRANÁTULA DE CALATRAVA	8	S	S	S	S	S	S	S	N	N			
CALZADA DE CALATRAVA	9	S	S	S	S	S	S	S	S	N			
ALDEA DEL REY	10	S	S	S	S	S	S	S	S	N	N		
ARGAMASILLA DE CALATRAVA	11	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	N	
PUERTOLLANO	12	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	N	N

RUTA 4: CIUDAD REAL-FUENCALIENTE

		1	2	3	4	5	6	7	8	9
CIUDAD REAL	1	N								
POBLETE	2	N	N							
CORRAL DE CALATRAVA	3	N	N	N						
CARACUEL DE CALATRAVA	4	N	N	N	N					
ARGAMASILLA DE CALATRAVA	5	N	N	N	N	N				
PUERTOLLANO	6	N	N	N	N	N	N			
RETAMAR	7	S	S	S	S	S	S	N		
BRAZATORTAS	8	S	S	S	S	S	S	S	N	
FUENCALIENTE	9	S	S	S	S	S	S	S	S	N

RUTA 5: CIUDAD REAL - ALMADÉN (POR FONTANOSAS Y ALMADENEJOS)

		1	2	3	4	5	6	7	8
CIUDAD REAL	1	N							
POBLETE	2	N	N						
CORRAL DE CALATRAVA	3	N	N	N					
CABEZARADOS	4	S	S	S	N				
ABENÓJAR	5	S	S	S	N	N			
FONTANOSAS	6	S	S	S	S	S	N		
ALMADENEJOS	7	S	S	S	S	S	S	N	
ALMADÉN	8	S	S	S	S	S	S	N	N

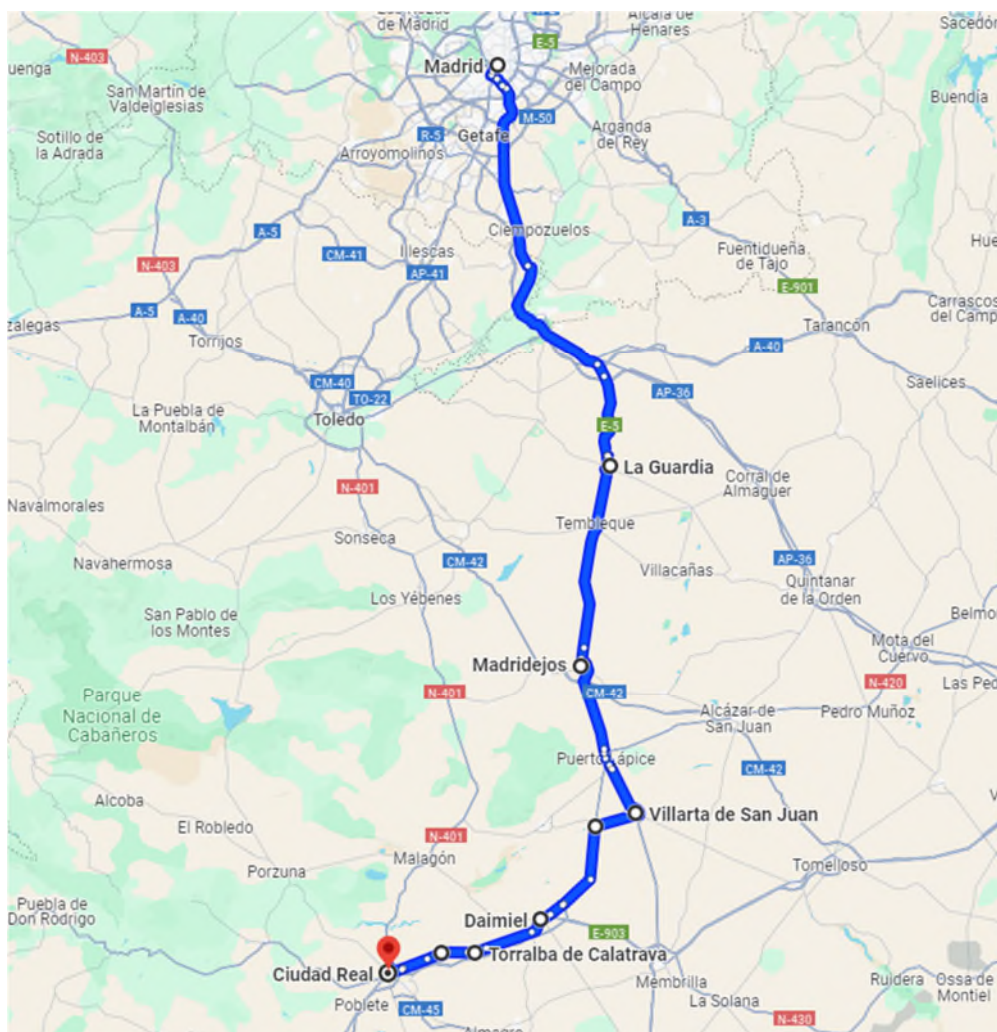


ruta 6: Almadén – Ciudad Real

	1	2	3	4	5	6
Almadén	1	N				
Abenójar	2	S	N			
Cabezarcados	3	S	N	N		
Corral de Calatrava	4	S	S	S	N	
Poblete	5	S	S	S	N	N
Ciudad Real	6	S	S	S	N	N

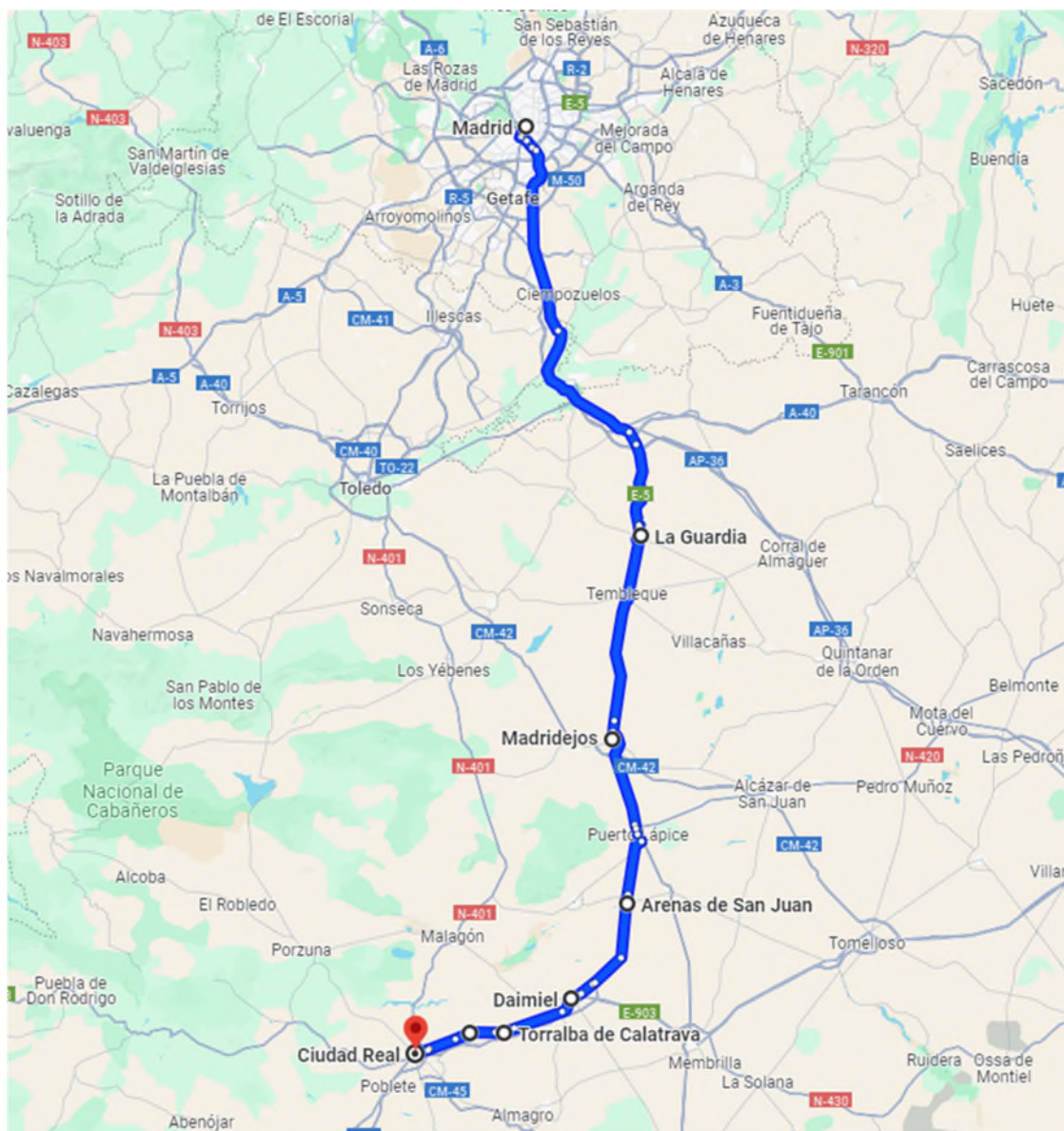
4.2 Plano del itinerario previsto

ruta 1: Madrid - Ciudad Real (por Villarta de San Juan y Arenas de San Juan)



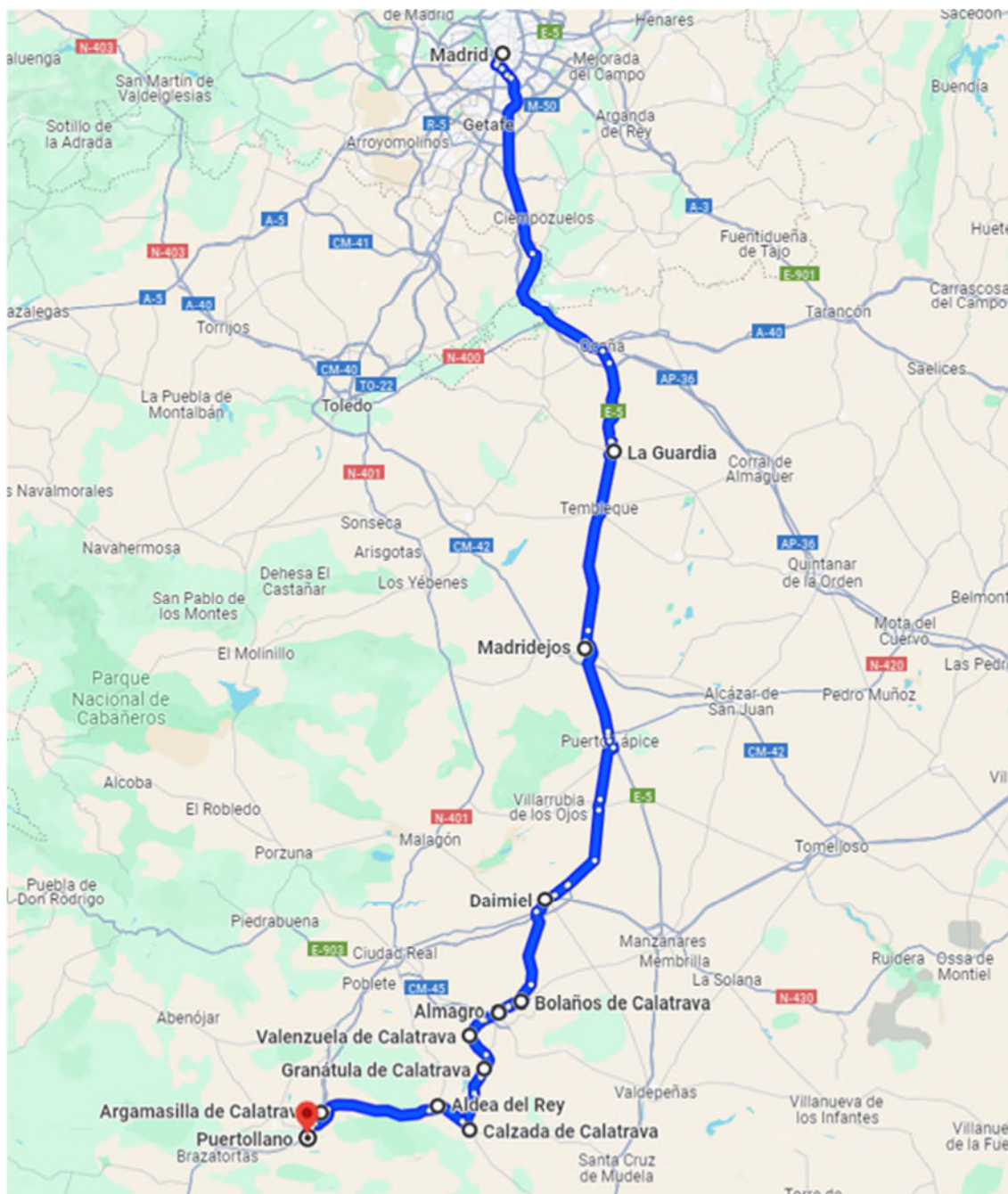


RUTA 2: MADRID - CIUDAD REAL (POR ARENAS DE SAN JUAN)



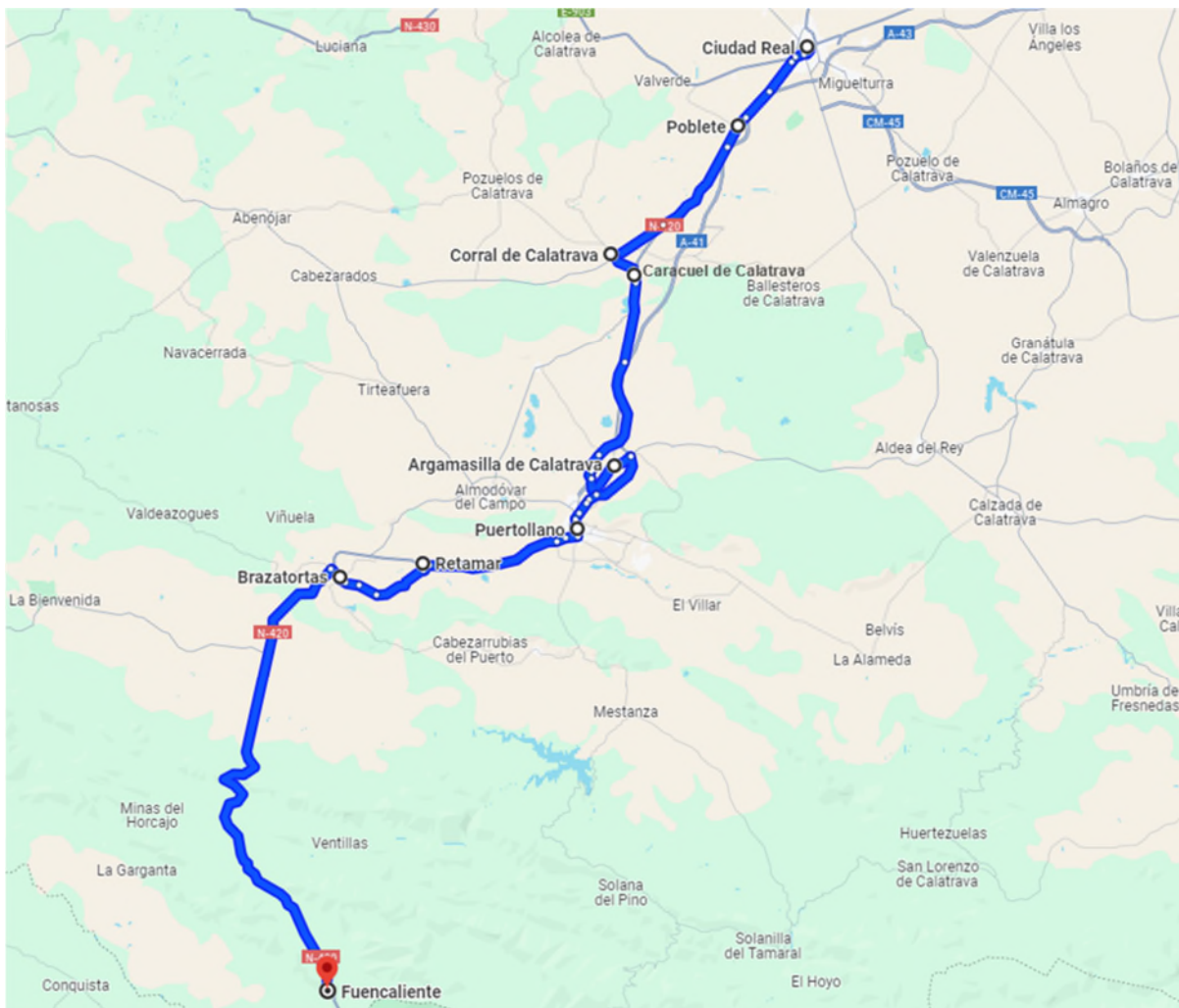


ruta 3: MADRID-PUERTOLLANO



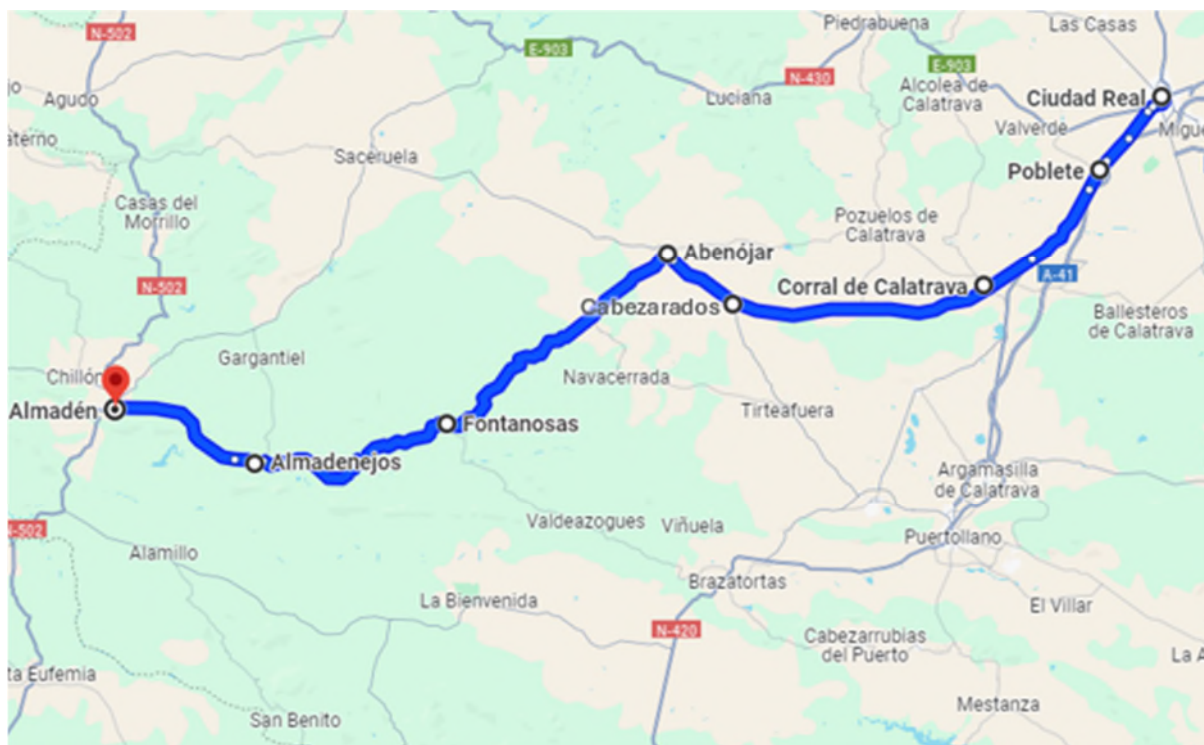


RUTA 4: CIUDAD REAL-FUENCALIENTE

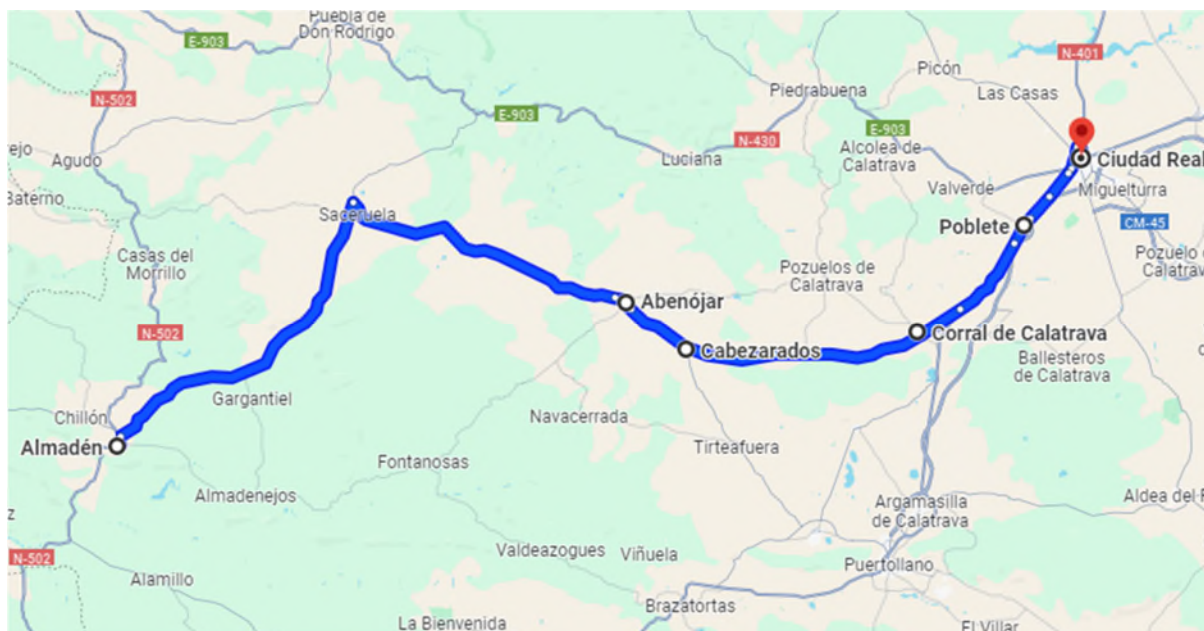




ruta 5: CIUDAD REAL - ALMADÉN (POR FONTANOSAS Y ALMADENEJOS)



ruta 6: ALMADÉN - CIUDAD REAL





4.3 Poblaciones comprendidas

Las poblaciones comprendidas en el servicio son las indicadas en el cuadro con los datos de población, según el último censo de población del INE:

LOCALIDAD	Nº de habitantes
ABENOJAR	1.213
ALDEA DEL REY	1.580
ALMADEN	5.069
ALMADENEJOS	378
ALMAGRO	8.907
ARENAS DE SAN JUAN	1.031
ARGAMASILLA DE CALATRAVA	5.849
BOLAÑOS DE CALATRAVA	11.910
BRAZATORTAS	889
CABEZARADOS	300
CALZADA DE CALATRAVA	3.621
CARACUEL DE CALATRAVA	125
CARRION DE CALATRAVA	3.131
CIUDAD REAL	73.802
CORRAL DE CALATRAVA	1.089
DAIMIEL	17.680
FONTANOSAS	82
FUENCALIENTE	1.011
GRANATULA DE CALATRAVA	716
POLETE	2.802
PUERTOLLANO	45.394
RETAMAR	65
TORRALBA DE CALATRAVA	3.040
VALENZUELA DE CALATRAVA	661
VILLARTA DE SAN JUAN	2.713
MADRID	3.280.782
GUARDIA (LA)	2.163
MADRIDEJOS	10.202

4.4 Coincidencias con servicios preexistentes

El nuevo servicio no tiene ninguna coincidencia de tráfico, ya sea nacional o autonómico, por lo que se respeta el principio de exclusividad de tráficos señalado en el artículo 72 de LOTT.



5.-ESTUDIO DE LAS DEMANDAS POTENCIALES DE TRANSPORTE Y DE LOS MEDIOS YA EXISTENTES PARA ATENDERLAS, ASÍ COMO DE LAS REPERCUSIONES DE LA INCLUSIÓN DEL NUEVO SERVICIO EN LA RED DE TRANSPORTE

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha desarrollado una herramienta de big data basada en el movimiento de los teléfonos móviles que permite conocer la movilidad de personas entre provincias y grandes municipios de esas provincias.

Según la herramienta de big data la demanda potencial que en 2023 utilizó el corredor Madrid-Ciudad Real (movilidad provincial) fue de 4.301.310 personas. Estos datos se corresponden con la movilidad entre las provincias de Madrid y Ciudad Real. La movilidad entre los municipios de Madrid y Ciudad Real ascendió en 2023 a 373.888 personas. No existen datos de movilidad big data entre las poblaciones de Puertollano y Ciudad Real.

De este conjunto, los viajeros que se estima pueden utilizar el transporte público ascienden a 64.519 (un 1,5% de la demanda potencial; alineada con la cuota modal del autobús entre Madrid y Ciudad Real) entre las provincias de Madrid y Ciudad Real. Si se restringe la estimación a los municipios se obtienen 7.478 viajeros.

Además, se conoce el volumen de viajeros y viajeros-km para este contrato durante 2023, a partir de los datos declarados por el operador que actualmente presta el servicio para los tráficos definidos en el apartado 4 de esta Memoria.

Viajeros: 40.111

Viajeros-km: 5.565.272

De todas las poblaciones atendidas por el nuevo servicio solo Madrid, Daimiel, Almagro, Ciudad Real y Puertollano tienen conexión ferroviaria entre sí, y Brazatortas y Almadén con Ciudad Real. Estas poblaciones se encuentran incluidas en las relaciones de Obligación de Servicio Público ferroviarias de Media Distancia Convencional Alcazar de San Juan-Ciudad Real, Ciudad Real-Alcázar-Valencia, Ciudad Real-Alicante, Madrid-Ciudad Real. Estas relaciones se están atendiendo actualmente en el marco del Contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., suscrito el 18 de diciembre de 2018, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media distancia convencional”, “Alta velocidad media distancia (AVANT)” y “Ancho métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027. No se estima variación de este nuevo servicio en la red de transporte existente, puesto que se está prestando en la actualidad.



Se opta por utilizar los datos conocidos y declarados por el operador para el año 2023 como referencia para el cálculo de la tarifa máxima usuario del servicio. Este valor se encuentra en el rango de la movilidad potencial estimada para la cuota modal del autobús entre los municipios de Madrid y Ciudad Real y sus provincias.

6.-ESTUDIO ECONÓMICO DE LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

6.1 Volumen anual de tráfico previsto

El volumen anual previsto es de 5.565.272 Viajeros-Kilómetro según los datos declarados por el actual concesionario para el año 2023.

6.2 Itinerario

CARRETERAS DEL ITINERARIO	LOCALIDADES	PARADAS (P)/PUNTOS SINGULARES (S)	DISTANCIAS	
			PARCIAL	AL ORIGEN
---	MADRID	P	0	0
M-30; A-4	GUARDIA (LA)	P	82	82
A-4	MADRIDEJOS	P	37	119
A-4	P.K 134 de A-4	S	17	136
CM-420	ARENAS DE SAN JUAN	P	15	151
CM-420; N-430	DAIMIEL	P	21	172
N-430	TORRALBA DE CALATRAVA	P	14	186
N-430	CARRIÓN DE CALATRAVA	P	6	192
N-430	CIUDAD REAL	P	12	204
---	P.K 134 de A-4	S	0	0
A-4; N-IV a	VILLARTA DE SAN JUAN	P	13	13
CM-4126	ARENAS DE SAN JUAN	P	8	21
---	DAIMIEL	P	0	0
N-430a; CM-4107	BOLAÑOS DE CALATRAVA	P	20	20
CM-4124	ALMAGRO	P	4	24
CR-5123	VALENZUELA DE CALATRAVA	P	7	31
CR-5122; CM-413	GRANÁTULA DE CALATRAVA	P	8	39
CM-413; CM-4129	CALZADA DE CALATRAVA	P	11	50
CM-4111	ALDEA DEL REY	P	7	57
CM-413	ARGAMASILLA DE CALATRAVA	P	22	79
---	CIUDAD REAL	P	0	0
N-420	POBLETE	P	7	7
N-420; CM-4112	CORRAL DE CALATRAVA	P	13	20
CM-4165	CARACUEL DE CALATRAVA	P	3	23
N-420	ARGAMASILLA DE CALATRAVA	P	14	37



CARRETERAS DEL ITINERARIO	LOCALIDADES	PARADAS (P)/PUNTOS SINGULARES (S)	DISTANCIAS	
			PARCIAL	AL ORIGEN
N-420	PUERTOLLANO	P	5	42
N-420	RETAMAR	P	12	54
N-420	BRAZATORTAS	P	8	62
N-420	FUENCALIENTE	P	38	100
---	CORRAL DE CALATRAVA	P	0	0
CM-4112	CABEZARADOS	P	20	20
CM-4110	ABENÓJAR	P	7	27
CR-424	FONTANOSAS	P	23	50
CR-424	ALMADENEJOS	P	18	68
CR-424	ALMADÉN	P	13	81
---	ABENÓJAR	P	0	0
CM-4110; CM-415	ALMADÉN	P	55	55

6.3 Expediciones

RUTA 1: MADRID - CIUDAD REAL (POR VILLARTA DE SAN JUAN Y ARENAS DE SAN JUAN)

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
MADRID	0
GUARDIA (LA)	82
MADRIDEJOS	119
VILLARTA DE SAN JUAN *	149
ARENAS DE SAN JUAN	157
DAIMIEL	178
TORRALBA DE CALATRAVA	192
CARRIÓN DE CALATRAVA	198
CIUDAD REAL	210

(*: parada a demanda)

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Lunes a Viernes laborables, durante todo el año
Vuelta	1	Lunes a Viernes laborables, durante todo el año
	1	Domingos y festivos, durante todo el año



RUTA 2: MADRID - CIUDAD REAL (POR ARENAS DE SAN JUAN)

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
MADRID	0
GUARDIA (LA)	82
MADRIDEJOS	119
ARENAS DE SAN JUAN	151
DAIMIEL	172
TORRALBA DE CALATRAVA	186
CARRIÓN DE CALATRAVA	192
CIUDAD REAL	204

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Domingos y festivos, durante todo el año

RUTA 3: MADRID-PUERTOLLANO

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
MADRID	0
GUARDIA (LA)	82
MADRIDEJOS	119
DAIMIEL	172
BOLAÑOS DE CALATRAVA	192
ALMAGRO	196
VALENZUELA DE CALATRAVA	203
GRANÁTULA DE CALATRAVA	211
CALZADA DE CALATRAVA	222
ALDEA DEL REY	229
ARGAMASILLA DE CALATRAVA	251
PUERTOLLANO	256

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Laborables, durante todo el año
Vuelta	1	Laborables, durante todo el año
	1	Domingos y festivos, durante todo el año



RUTA 4: CIUDAD REAL-FUENCALIENTE

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
CIUDAD REAL	0
POBLETE	7
CORRAL DE CALATRAVA	20
CARACUEL DE CALATRAVA	23
ARGAMASILLA DE CALATRAVA	37
PUERTOLLANO	42
RETAMAR	54
BRAZATORTAS	62
FUENCALIENTE	100

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Lunes a Viernes laborables, durante todo el año
Vuelta	1	Lunes a Viernes laborables, durante todo el año

RUTA 5: CIUDAD REAL - ALMADÉN (POR FONTANOSAS Y ALMADENEJOS)

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
CIUDAD REAL	0
POBLETE	7
CORRAL DE CALATRAVA	20
CABEZARADOS	40
ABENÓJAR	47
FONTANOSAS	70
ALMADENEJOS	88
ALMADÉN	101

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Lunes, Miércoles y Viernes laborables, durante todo el año
Vuelta	1	Lunes, Miércoles y Viernes laborables, durante todo el año



RUTA 6: ALMADÉN – CIUDAD REAL

PARADAS	DISTANCIAS AL ORIGEN
ALMADÉN	0
ABENÓJAR	55
CABEZARADOS	62
CORRAL DE CALATRAVA	82
POLETE	95
CIUDAD REAL	102

Expedición	Nº	Descripción
Ida	1	Martes y Jueves laborables, durante todo el año
Vuelta	1	Martes y Jueves laborables, durante todo el año

RUTA: 01 MADRID - CIUDAD REAL (POR VILLARTA DE SAN JUAN Y ARENAS DE SAN JUAN)

Longitud ruta	210	Duración expedición (horas)	3,17			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	lunes a viernes laborables, anual	250	250	52.500	793
Vuelta	1	lunes a viernes laborables, anual	250	250	52.500	793
Vuelta	1	domingos y festivos, anual	63	63	13.230	200
TOTAL				563	118.230	1.785

RUTA: 2 MADRID - CIUDAD REAL (POR ARENAS DE SAN JUAN)

Longitud ruta	204	Duración expedición (horas)	2,75			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	domingos y festivos, anual	63	63	12.852	173
TOTAL				63	12.852	173

RUTA: 03 MADRID - PUERTOLLANO

Longitud ruta	256	Duración expedición (horas)	4,15			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	laborables, anual	302	302	77.312	1.253
Vuelta	1	laborables, anual	302	302	77.312	1.253
Vuelta	1	domingos y festivos, anual	63	63	16.128	261
TOTAL				667	170.752	2.768

RUTA: 04 CIUDAD REAL - FUENCALIENTE

Longitud ruta	100	Duración expedición (horas)	2			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	lunes a viernes laborables, anual	250	250	25.000	500
Vuelta	1	lunes a viernes laborables, anual	250	250	25.000	500
TOTAL				500	50.000	1.000

RUTA: 5 CIUDAD REAL - ALMADÉN (POR FONTANOSAS Y ALMADENEJOS)

Longitud ruta	101	Duración expedición (horas)	1,92			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	lunes, miércoles y viernes laborables, anual	149	149	15.049	286
Vuelta	1	lunes, miércoles y viernes laborables, anual	149	149	15.049	286
TOTAL				298	30.098	572

RUTA: 6 ALMADÉN - CIUDAD REAL

Longitud ruta	102	Duración expedición (horas)	1,83			
Expedición	Nº	Descripción	Días actividad	Nº expediciones/Año	kms/año	Horas servicio
Ida	1	martes y jueves laborables, anual	101	101	10.302	185
Vuelta	1	martes y jueves laborables, anual	101	101	10.302	185
TOTAL				202	20.604	370



6.4 Disponibilidad de medios materiales

Los vehículos-km anuales que se realizarán, serán: 402.536

RUTA	Nº expediciones/año	kms/año
1	563	118.230
2	63	12.852
3	667	170.752
4	500	50.000
5	298	30.098
6	202	20.604
TOTAL	2.293	402.536

De tal forma se estima que con 4 vehículos resulta suficiente para atender las expediciones que se plantean.

Los vehículos considerados para atender la demanda son de 26 a 38 plazas y con una antigüedad máxima permitida de 10 años. La ocupación media prevista no alcanza las 14 personas por vehículo.

No se precisan otros medios materiales, como instalaciones fijas, para la prestación del servicio.

6.5 Dotación de personal mínima

Las horas anuales que se necesitarán para la realización de las expediciones fijadas en el servicio Madrid-Ciudad Real-Puertollano son de 6.668.

RUTA	Horas servicio
1	1.785
2	173
3	2.768
4	1.000
5	572
6	370
TOTAL	6.668
Conductores	5,00

El número de conductores mínimo se obtiene dividiendo las horas anuales del servicio (6.668) incrementadas en un 8% por tiempo de toma y deje entre la media de las horas trabajadas al año por conductor (1.800) minoradas en un 7% por absentismo.

De esta manera se estima que la dotación de personal mínima es de 5 conductores.



6.6 Estudio tarifario y estructura de costes

6.6.1 Tarifa

Con objeto de establecer un precio del billete para el usuario aceptable desde un punto de vista de equidad social, se fija la tarifa máxima admisible en la cifra de la tarifa vigente del servicio que se viene prestando: 0,071164 euros/viajero-km.

El coste/km del servicio incluido el beneficio industrial del 6% es de 1,2545 €/km (cálculo detallado en el apartado 6.6.2).

El ingreso unitario procedente de la tarifa es el resultado de multiplicar el tráfico anual estimado del servicio (5.565.272 viajeros-km) por la tarifa establecida (0,071164) y dividido entre los vehículos-km anuales (402.536 km), resultando un ingreso unitario de 0,9839 euros/km.

Por tanto, el coste del servicio financiado por el usuario es de 0,9839 euros/km que supone un 78,43% del coste total unitario del servicio.

6.6.2 Estructura de costes

Para la determinación de los costes se ha tomado como referencia el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar nº 38, de julio de 2023, para autocares de entre 26 y 38 plazas.

DATOS DEL PLIEGO Y PREMISAS	
Vehículos-km anuales de las expediciones mínimas	402.536
Viajeros-km (último año)	5.565.272
Ocupación	13,83
Vehículos asignados	4
Tipo de vehículo	26 - 38 plazas
Antigüedad máxima vehículo	10
Coste indirecto (% del coste directo)	12,5%
Beneficio industrial (% del coste total)	6,0%

CÁLCULOS PREVIOS	
Horas anuales del cálculo de expediciones	6.668
Conductores del cálculo de expediciones	5

Coste de personal total aportado por el concesionario	204.729
Nº total de trabajadores aportado por el concesionario	5

CONCEPTO	COSTE UNITARIO	COSTE TOTAL	COSTE TOTAL € / KM
Personal	40.945,88	204.729,39	0,5086
Amortización	11.991,01	47.964,05	0,1192
Financiación	3.223,42	12.893,66	0,0320
Seguros	2.145,04	8.580,16	0,0213
Coste Fiscal	924,68	19.540,60	0,0485
Combustible	0,2338	94.106,64	0,2338
Neumaticos	0,0440	17.697,98	0,0440
Reparaciones	0,1138	45.793,70	0,1138
Peajes			0,0000
Varios			0,0000
Coste Directo			1,1212
Coste Indirecto			0,0623
Total coste			1,1835
Beneficio industrial			0,0710
Coste/Km			1,2545



La ocupación prevista es de 13,83 viajeros.

La estructura de costes del servicio es:

CONCEPTO	(%)	euros/km
Personal	42,97%	0,5086
Amortización	10,07%	0,1192
Financiación	2,71%	0,0320
Seguros	1,80%	0,0213
Coste Fiscal	4,10%	0,0485
Combustible	19,75%	0,2338
Neumaticos	3,71%	0,0440
Reparaciones	9,61%	0,1138
Coste Indirecto	5,27%	0,0623
TOTAL COSTE	100,00%	1,1835

6.7. Criterios acerca de la compensación de las obligaciones de servicio público que recaerían sobre el futuro contratista del servicio

Se reconocerá al contratista el derecho a ser compensado por la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados del cumplimiento de la obligación de servicio público impuesta. Dicha compensación se ajusta a lo dispuesto en el Anexo del Reglamento (CE) N° 1370/2007 y en el artículo 70 del ROTT.

El valor anual estimado de ingresos es el resultado de multiplicar el tráfico anual estimado del servicio por la tarifa establecida, resultando un ingreso unitario de 0,9839 euros/km.

Calculada la compensación como la diferencia entre los costes de explotación del servicio más un beneficio razonable, cifrado en el 6% de los costes totales (1,2545 euros/km), y los ingresos procedentes de tarifa (0,9839 euros/km), la compensación unitaria (por kilómetro recorrido) máxima del servicio se establece en 0,2706 euros/km.

El importe de la compensación se obtendrá multiplicando la compensación unitaria por los kilómetros correspondientes a las expediciones mínimas fijadas.

El importe anual máximo previsto de la compensación asciende a 108.941,29 €.



7.- PROPUESTA ACERCA DE LA MODALIDAD ADMINISTRATIVA DE GESTIÓN DEL SERVICIO Y, EN SU CASO, PREVISIÓN DEL PLAZO DE VIGENCIA DEL CONTRATO DE GESTIÓN

La disposición adicional centésima séptima de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 establece en su apartado segundo, como medida para garantizar la adecuada prestación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal, que en los casos en los que la demanda, medida en viajeros-km, del año 2022 se haya situado en menos del 70% de la media de los años 2017 a 2019, si el concesionario comunica su renuncia a la prestación del servicio, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 85 de la LOTT y en los artículos 87, 88 y 104 del ROTT, con las siguientes singularidades:

- La adjudicación directa se realizará tras un análisis de viabilidad económica de la prestación del servicio adaptado a la demanda real, en el que podrá plantearse una reducción de los kilómetros a prestar o incluir como parte del contrato una compensación presupuestaria.
- El plazo máximo de la adjudicación será de dos años.

Tal y como queda detallado en los antecedentes expuestos en el apartado 1 de esta memoria, la Subdirección General de Gestión del Transporte por Carretera y Ferrocarril de esta Dirección General constató que se cumplían los requisitos de la disposición adicional centésima séptima de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023 para aplicar el procedimiento de adjudicación directa previsto en el artículo 85 de la LOTT, que establece que en caso de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa de un contrato de gestión de servicio público.

El artículo 87 del ROTT establece que serán de aplicación al procedimiento de adjudicación directa las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores.

En relación con la calificación del contrato, de acuerdo con el artículo 70 del ROTT, como regla general los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se explotarán en la modalidad de concesión, por la que el contratista los gestionará a su propio riesgo y ventura.

De acuerdo con los artículos 14 y 15 de la LCSP, el derecho de explotación de los servicios debe implicar la transferencia al concesionario del riesgo operacional, que abarca el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. En este sentido, se considera que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de los servicios que sean objeto de la concesión.



La compensación unitaria que se abonará al contratista se ha determinado en función de un estudio económico en el que se analizan los diversos componentes de la estructura de costes, así como los ingresos previstos del servicio, de manera que dicha compensación permita al concesionario recuperar los costes y obtener un beneficio razonable para la empresa, tal y como exigen el Reglamento (CE) nº 1370/2007 y la LOTT. En consecuencia, es la cifra que permite el equilibrio económico del contrato, lo cual es compatible con el riesgo operacional.

La duración del contrato será de dos años, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 85 de la LOTT y en la disposición adicional centésima séptima de la Ley 31/2022 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.