

Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible

TIPO DE DOCUMENTO:

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE
VIAJEROS POR CARRETERA

AÑO:

2022

CLAVE:

CV-105

TÍTULO:

CV-105, Utiel – Requena

PROVINCIAS:

València

COMARCAS:

La Plana de Utiel
- Requena
Los Serranos

MUNICIPIOS:

Benagéber, Camporrobles, Caudete de
las Fuentes, Chera, Fuenterrobles,
Requena, Sinarcas, Utiel, Venta del Moro,
Villargordo del Cabriel.
Alcalá de la Vega (CU), Algarra (CU),
Landete (CU), Moya (CU), Salvacañete
(CU), Talayuelas (CU)

Fecha de
actualización:
Enero 2022

AUTORES DEL PROYECTO

**Servicio de Transporte Público y Coordinación
Intermodal**

DIRECTOR DEL PROYECTO

Vicent Adam Durá

INDICE

1	ANTECEDENTES	4
1.1	SITUACIÓN ACTUAL.....	4
1.2	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	5
2	DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE VALÈNCIA.....	5
2.1	ÁREAS FUNCIONALES DE TRANSPORTE.....	5
2.2	PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA NUEVA RED	8
2.3	CRITERIOS DE REORDENACIÓN DE SERVICIOS.....	9
3	JUSTIFICACIÓN Y OBJETO	10
4	ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN	12
5	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO PROPUESTO	14
5.1	LÍNEAS	14
5.2	TRÁFICOS AUTORIZADOS Y MATRIZ DE DISTANCIAS.....	15
5.3	ITINERARIOS	21
5.4	PARADAS	23
5.5	CALENDARIO.....	23
5.6	EXPEDICIONES	24
6	UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.....	27
7	COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS.....	27
7.1	RÉGIMEN DE COORDINACIÓN.....	27
7.2	COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES.....	27
8	VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA	28
8.1	MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO	28
8.2	RECURSOS ADSCRITOS AL SERVICIO.....	28
8.3	COSTES DEL SERVICIO.....	29
8.3.1	COSTE DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN	30
8.3.2	COSTE DE AMORTIZACIÓN.....	30
8.3.3	COSTES FINANCIEROS	32
8.3.4	COSTE DE SEGUROS	33
8.3.5	COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS	33
8.3.6	COSTE DE NEUMÁTICOS	34
8.3.7	COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO	34
8.3.8	GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL	34
8.3.9	ESTRUCTURA DE COSTES Y COSTES UNITARIOS.....	35
8.4	VIAJEROS DEL CONTRATO	35
8.4.1	ESTIMACIÓN DE VIAJEROS	36
8.5	EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO	37

8.5.1	INGRESOS Y VIAJEROS-KM.....	37
8.5.2	COMPENSACIÓN ECONÓMICA.....	38
8.5.3	PROYECCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS.....	39
9	PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	40
10	REVISIÓN DE PRECIOS.....	40
11	CALIDAD EN LA PRESTACIÓN	40
11.1	INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO.....	41
11.1.1	INFORMACIÓN EN LAS PARADAS	41
11.1.2	INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS	41
11.1.3	INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB.....	41
11.1.4	ATENCIÓN AL USUARIO.....	41
11.2	PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO.....	42
12	MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS.....	42
12.1	INSTALACIONES FIJAS PRECISAS	42
12.1.1	OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES	42
12.1.2	PARADAS.....	43
12.1.3	MANTENIMIENTO DE PARADAS.....	43
12.2	VEHÍCULOS DEL CONTRATO	43
12.2.1	ADSCRIPCIÓN AL CONTRATO.....	44
12.2.2	CARACTERÍSTICAS.....	44
12.2.3	EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO.....	45
12.2.4	MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y LIMPIEZA DE VEHÍCULOS.....	46
12.2.5	SUSTITUCION Y REEMPLAZO DE VEHÍCULOS.....	46
12.3	MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL.....	46
13	ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL	47
13.1	NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE.....	47
13.1.1	EMISIONES ATMOSFÉRICAS.....	47
13.1.2	ACÚSTICA.....	48
13.2	NORMATIVAS RELATIVAS A LA GENERACIÓN Y MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS.....	48
14	ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO.....	48
15	ANEJOS.....	51
	Anejo 1: PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de ayuda a la explotación).....	52
	Anejo 2: MONÉTICA	60
	Anejo 3: INTEGRACIÓN SAE-MONÉTICA.....	65
	Anejo 4: SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA (TAD).....	66
	Anejo 5: HORARIOS	69
	Anejo 6: PARADAS	72
	Anejo 8: PLANOS.....	78

1 ANTECEDENTES.

1.1 SITUACIÓN ACTUAL.

En la actualidad, más del 90% de los contratos de concesión de servicio público de transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera de la Comunitat Valenciana se encuentran caducados (prorrogados), o próximos a la fecha de su vencimiento. En conjunto, se trata de 89 autorizaciones administrativas de servicio público de competencia de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, que se distribuyen territorialmente de la siguiente forma:

- 47 concesiones de transporte de viajeros en la provincia de València.
- 31 concesiones de transporte de viajeros en la provincia de Alacant.
- 8 concesiones de transporte de viajeros en la provincia de Castelló de la Plana.
- 3 concesiones de transporte de viajeros de naturaleza interprovincial.

Este sistema vigente obedece a un modelo obsoleto, diseñado en base a criterios y necesidades de hace más de 50 años, que evidencia carencias y disfuncionalidades con la realidad de la sociedad actual, generando sobrecostes y empeorando la calidad del servicio prestado al usuario.

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

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

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

La anterior Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori consciente de todo lo anterior, ha definido y aprobado una nueva estructura y modelo para la prestación de los servicios, que favorezca la racionalización y modernización de los servicios públicos de transporte de su titularidad.

La situación de transitoriedad actual representa, por tanto, una oportunidad estratégica inmejorable para generar un nuevo marco de equidad en el mercado de transporte interurbano regular de viajeros por carretera en la Comunitat Valenciana, que, además de favorecer la apertura a la competencia entre los operadores, tenga por objetivo principal la mejora de la calidad en la prestación del servicio público, al amparo de un sistema de transporte por carretera

moderno, accesible, seguro y eficiente, en virtud de lo reglamentariamente dispuesto en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

1.2 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.

En mayo de 2018 se redactó el proyecto inicial de servicio público de transporte CV-105, Utiel-Requena, que se aprobó inicialmente por resolución de 15 de mayo de 2018 de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad y fue sometido a información pública (DOGV, núm. 8.307/ 31.05.2018).

Dicho proyecto inicial contemplaba la definición del servicio considerando dos escenarios temporales: el primero, denominado “escenario inicial” previsto al inicio del contrato o encomienda del servicio donde se define el servicio estrictamente regular de uso general, y el segundo, denominado “escenario futuro”, que estaba previsto al vencimiento del contrato de servicio escolar que gestiona la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte para septiembre de 2020, en el cual, se contemplaba la integración del servicio escolar y el servicio regular de uso general, mediante la creación o modificación de líneas regulares en las cuales se contemplaban plazas de preferencia para uso escolar, en el ejercicio de una prerrogativa de la administración prevista en el artículo 75.2 de la LOTT.

En abril de 2019, previa valoración de las alegaciones e informes emitidos y tomando en consideración las estimadas pertinentes, se redactó el proyecto de servicio público definitivo de transporte CV-105, que fue aprobado por resolución de 12 de abril de 2019 de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. (DOGV, núm. 8.531 / 17.04.2019).

2 DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE VALÈNCIA.

A continuación, se describen las directrices de planificación utilizadas para la definición de un nuevo mapa de servicios del transporte público en la provincia de València.

2.1 ÁREAS FUNCIONALES DE TRANSPORTE.

La distribución de la población y la actividad económica en las comarcas de València podría caracterizarse, a grandes rasgos, como un esquema territorial fuertemente polarizado entre un área litoral con gran densidad de población y una elevada concentración de actividades, y un área de interior fuertemente despoblada. Aunque cabría añadir los matices que introducen la presencia de importantes núcleos urbanos, en algunas comarcas de interior, que se han consolidado por su trayectoria industrial. Esto ha dado como resultado un modelo funcional en el que predominan las relaciones interior-costa, y principalmente la fuerte atracción que genera València y su área metropolitana sobre el resto de comarcas, pero también el desarrollo de importantes núcleos de atracción comarcal, que han permitido una vertebración territorial menos polarizada, con la consolidación de cabeceras comarcales que ejercen una fuerte atracción más allá incluso de lo que venían siendo los límites de sus demarcaciones históricas.

En consecuencia, la nueva red de autobuses interurbanos se ha de organizar, estructural y operativamente, en torno a las referidas áreas funcionales y territoriales de prestación, ajustando el modelo final a las particularidades socio territoriales y a los diferentes grados de

polaridad comarcal que se establecen en las relaciones de dependencia funcional más significativas.

En concreto, las áreas funcionales que se han determinado en el análisis y diagnóstico previo de las actuales necesidades de movilidad de la población son las siguientes:

- El **Área Metropolitana de València**, comprende principalmente la comarca de l'Horta, que definiría claramente una Primera Corona Metropolitana, aunque el desarrollo del fenómeno metropolitano se ha extendido claramente a través de los principales ejes de comunicación que conectan con la capital, desbordando claramente este ámbito comarcal. De este modo, podría delimitarse una Segunda Corona, de contornos más difusos, que va perdiendo intensidad en su relación funcional con la capital, pero que podría incluir aproximadamente, por el norte hasta Sagunt, por el sur los municipios más al norte de la Ribera (Almussafes, Benifaió, Sollana, Alginet, Carlet, Montserrat, Real, Montroi...) por el oeste algunos municipios de La Hoya de Buñol (Cheste, Chiva, Godelleta...) y, principalmente por el noroeste, todo el corredor de la CV-35 que abarcaría prácticamente toda la comarca de El Camp de Túria.

- El Área Funcional de **La Serranía**, integraría los municipios de las dos comarcas situadas al noroeste de la provincia de València, Los Serranos y El Rincón de Ademuz.

Los municipios integrados en esta área funcional son en su gran mayoría de reducido tamaño poblacional y poca actividad económica, no existiendo ningún municipio que haga claramente de centro de referencia a nivel de servicios y dotaciones para el conjunto del Área, por lo que se genera una fuerte dependencia con núcleos de población más grandes como Llíria o València.

- El área funcional **Requena - Ayora** integra todos los municipios pertenecientes a las comarcas de La Plana de Utiel-Requena y El Valle de Ayora, situadas al oeste de la provincia de València.

La mayoría de los municipios integrados en esta área funcional son de reducido tamaño poblacional, sobresaliendo, con gran diferencia, la ciudad de Requena, que se configura como centro de referencia de las dos comarcas a nivel de dotaciones y servicios básicos, y, en menor medida, Utiel. Estos dos municipios de mayor tamaño son referencia, además de para los municipios de su comarca, para los de las comarcas de El Rincón de Ademuz y El Valle de Ayora a través de la N-330, que parte de Almansa (Albacete) recorre todo el valle de sur a norte hasta Requena, y continua hasta Ademuz.

El proyecto que se desarrolla a continuación se enmarca, en concreto, en esta Área Funcional, llegando incluso a sobrepasar los límites de València para incluir algunos municipios próximos de la provincia de Cuenca, pero que presentan una importante relación funcional con Requena, e incluso con València ciudad.

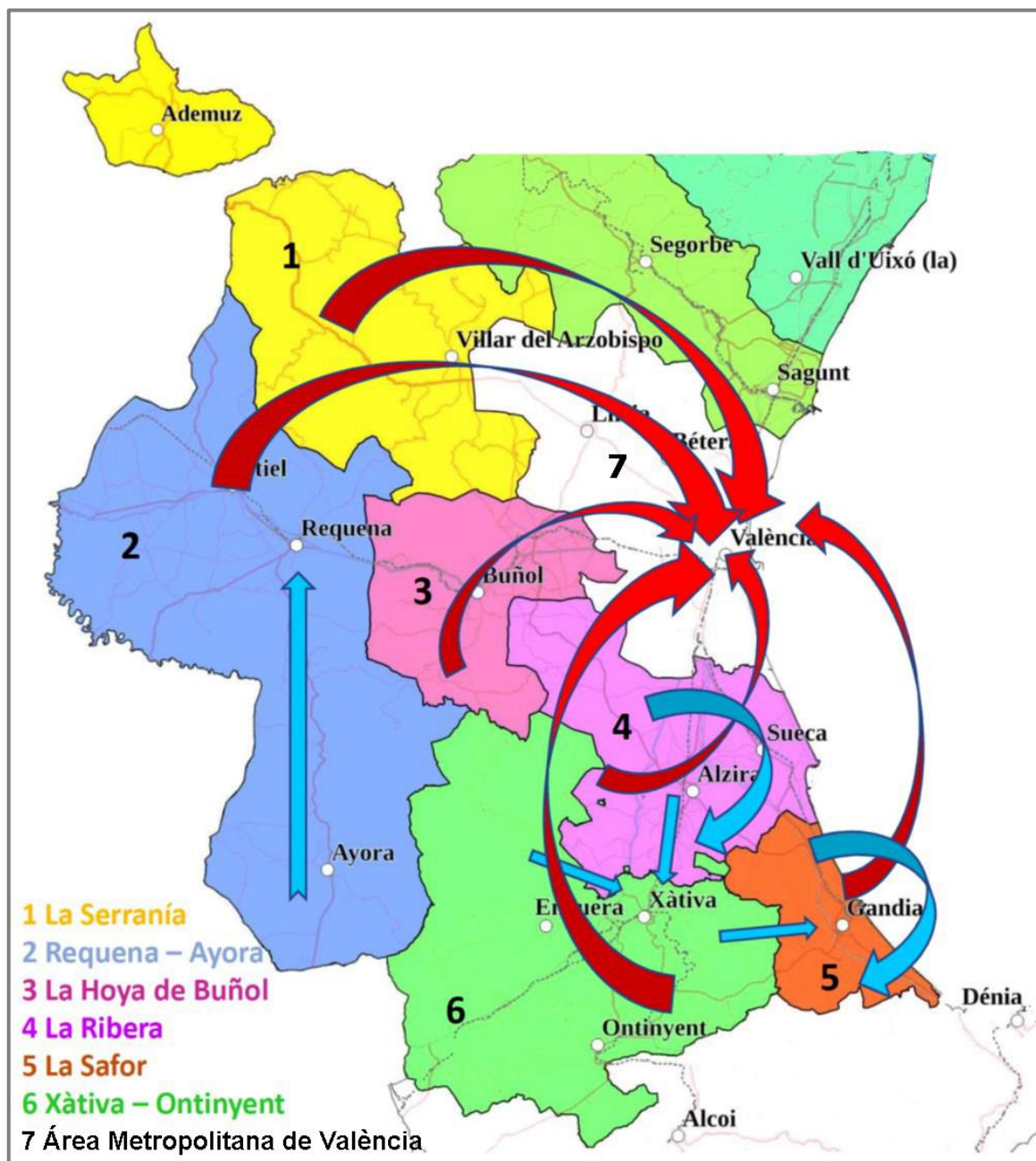


Figura 1. Principales flujos de la movilidad general de la provincia de València, 2017.

- La comarca de **La Hoya de Buñol** se encuentra en el centro de la provincia de València, siendo una comarca extensa y con un complicado relieve, cuyos núcleos de población más importantes se sitúan en la parte oriental de la misma, en torno al eje central que supone la autovía A-3, a medio camino entre Requena y València.

Esta localización de los núcleos urbanos principales, equidistante entre las que han sido sus ciudades de referencia, así como el desarrollo de una economía local basada en la agricultura y la transformación de productos agrícolas, y en la implantación de importantes industrias de base alóctona, le han permitido hasta hace bien poco configurarse como un área con cierta autonomía funcional. No obstante, las buenas comunicaciones con València han comportado que el crecimiento del fenómeno

metropolitano haya acabado por integrar algunos municipios de esta área en el ámbito de influencia directa de la capital.

- El área funcional de **La Ribera** incluye las comarcas de La Ribera Alta y La Ribera Baixa, que se encuentran al sur de la ciudad de València, y con la cual guardan una fuerte relación muchos de sus municipios, pudiéndose considerar que gran parte de ellos forman parte de lo que sería una segunda corona metropolitana de la capital. Aunque la existencia de importantes núcleos urbanos de larga tradición industrial (Alzira, Algemesí, Carcaixent, Sueca...) ha desarrollado una dinámica interna, consolidando un espacio comarcal de relación.
- Área funcional de **La Safor**. La importancia relativa que tiene la ciudad de Gandia en la jerarquía de ciudades valenciana, ha generado una serie de dependencias con su entorno que permiten considerar a la comarca de La Safor como un área funcional por sí sola, cuyo ámbito de influencia sobrepasaría incluso los estrictos límites comarcales, ejerciendo una fuerte atracción sobre muchos municipios de las comarcas colindantes.
- Área Funcional **Xàtiva – Ontinyent**. La distancia que separa las comarcas de La Costera, La Vall d'Albaida y La Canal de Navarrés, de València, así como su posición estratégica en las comunicaciones hacia el centro peninsular, han favorecido el desarrollo de áreas urbanas importantes, entorno a ciudades que han ejercido históricamente como cabeceras comarcales de su entorno: Xàtiva, Ontinyent y Enguera. Unas áreas que, en el caso de Xàtiva y Ontinyent se han expandido rebasando sus límites comarcales estrictos, e incluso entremezclándose, pudiendo considerar que estas tres comarcas constituyen un área funcional con cierta autonomía propia, basada principalmente en la importancia relativa que tienen Xàtiva y Ontinyent dentro de la jerarquía de ciudades valencianas.

Esta área funcional incluye, por tanto, todos los municipios de las tres comarcas, aunque, el área funcional genera incluso fuerte atracción sobre municipios de otras comarcas vecinas, y algunos municipios de estas comarcas, que se encuentran más alejados de las cabeceras, presentan también relaciones de dependencia fuera de esta área.

2.2 PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA NUEVA RED.

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

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

Los objetivos particulares y medidas que se formulen, en relación con la definición del nuevo modelo contractual, habrán de obedecer, por tanto, a estos criterios generales o principios de

actuación. Se tratará de objetivos vinculados, entre otros, con los siguientes aspectos técnico-funcionales y económicos:

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

2.3 CRITERIOS DE REORDENACIÓN DE SERVICIOS.

La propuesta se configurará, con carácter general, conforme a los siguientes criterios básicos de ordenación:

- Dimensión funcional mínima para el diseño de nuevos títulos contractuales.
- No inclusión en títulos de competencia de la Generalitat, de tráficos urbanos que puedan prestarse de manera autónoma.
- Mejora de la accesibilidad y la cobertura territorial.
- Flexibilización de las condiciones de la prestación sobre principios de eficiencia y racionalidad.

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

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

3 JUSTIFICACIÓN Y OBJETO.

Atendiendo a las reivindicaciones de las distintas asociaciones empresariales del sector del transporte de viajeros, y considerando además que de cara al curso 2020-21 se activó la prórroga del contrato de servicio escolar, se ha estimado conveniente establecer en la actualización del proyecto, para todo el plazo de vigencia del servicio, un único escenario solo con el servicio de transporte regular de uso general que se definió en el escenario inicial del proyecto de abril de 2019 y que previamente había sido ya sometido a información pública.

Además, el tiempo transcurrido desde la redacción y aprobación del proyecto servicio público, justifican la necesidad de actualización de los costes considerados en el mismo de cara a su posterior licitación o encargo, por lo que se ha procedido a la actualización de la mayor parte de los costes contemplados.

Constituye el objeto del presente Proyecto de Servicio Público la definición de los contenidos técnicos y económicos del Contrato para la prestación del servicio de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general del ámbito comarcal de **Utiel - Requena (CV-105)**, en virtud de lo dispuesto en el articulado de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

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

Este nuevo contrato integrará, básicamente, todos los tráficos internos de los municipios de la comarca de La Plana de Utiel-Requena, así como otros tráficos que, si bien sobrepasan el ámbito de esta demarcación, son de todos modos tráficos de naturaleza comarcal. En este sentido, el nuevo contrato incluirá algunos tráficos de este ámbito que venían siendo atendidos por la anterior concesión estatal Cuenca-Valencia-Albacete VAC-114 que actualmente se atienden con la concesión CE-908, Utiel -Requena – Ayora – Valencia e hijuelas; los tráficos que atendía la anterior concesión CVV-217 Venta del Moro–Requena, cuyo plazo de vigencia finalizó en diciembre de 2013; los tráficos que servía la antigua concesión CVV-218 Salvacañete–Landete–Valencia, cuyo plazo de vigencia finalizó en julio de 2017; y los tráficos de la antigua concesión CVV-219 Fuentesrobles-Utiel.

La nueva ordenación del servicio permitirá, de este modo, evitar prohibiciones de tráfico actuales y mejorar el aprovechamiento de los recursos destinados al transporte de viajeros por parte de la Generalitat, de modo que podrá aumentarse de manera significativa la oferta afectiva actual y, sobre todo, dar servicio de transporte regular a algunos municipios o núcleos de población que actualmente carecen de él. Cabe destacar, además, que con el nuevo servicio se mejora la conexión de los municipios pequeños y las aldeas con los principales centros de atracción de esta comarca, así como asegurar la intermodalidad para las conexiones con València. En concreto:

- Se asegurará la relación con **Requena**, como centro dotacional de servicios y de actividades comerciales de ámbito comarcal y, en parte, también con **Utiel**.
- Se asegurará la posibilidad de intercambio en una de estas dos ciudades para que desde todos los municipios se pueda combinar con los servicios de autobús que van con destino a València.

- Se asegurará a todos los municipios y aldeas el acceso al **Hospital Comarcal de Requena**.

La mejora en el número de expediciones diarias por sentido de que dispondrán los ciudadanos de cada núcleo de población se recoge en la siguiente tabla:

Tabla 1. **Número de expediciones por sentido y tipo de día.**

Núcleos de Población	Situación actual					Servicio Proyectado				
		Lables. Lectivos	Lbles. No Lectivos	Sábados	Dmg. y Festv.		Lables. Lectivos	Lbles. No Lectivos	Sábados	Dmg. y Festv.
Benagéber		- / -	- / -	- / -	- / -		1 / 1 **	1 / 1 **	- / -	- / -
Camporrobles		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		2 / 2	2 / 2	- / -	- / -
Caudete de las Fuentes		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	2 / 2	2 / 2	- / -	- / -
Chera		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Fuenterrobles		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Azagador (El)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Barrio Arroyo		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Calderón		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Campo Arcis		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Casas de Eufemia		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Derramador (El)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Duques (Los)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Pontón (El)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Rebollar (El)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Roma		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Ruices (Los)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
San Antonio (*)		6 / 6	6 / 6	3 / 3	1 / 2		11 / 11	6 / 6	3 / 3	1 / 2
San Juan		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Sinarcas		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Casas (Las)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Corrales (Los)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Cuevas (Las)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		2 / 2	2 / 2	- / -	- / -
Torre (La)		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Utiel (*)		6 / 6	6 / 6	3 / 3	1 / 2		12 / 12***	8 / 8	3 / 3	1 / 2
Casas de Moya	X	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	1 / 1 **	1 / 1 **	- / -	- / -
Casas de Pradas		- / -	- / -	- / -	- / -	X-V	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Casas del Rey	X	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	1 / 1 **	1 / 1 **	- / -	- / -
Jaraguas	X	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Marcos (Los)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Monjas (Las)		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Venta del Moro		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	X-V	2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Villargordo del Cabriel		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -		1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
Cubillo (El)		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Algarra		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Landete		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Huertos (Los)		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Santo Domingo de Moya		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Salvacañete		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1		1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1
Casillas de Ranera		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1
Talayuelas		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1		2 / 2	2 / 2	- / -	1 / 1

(*) suma de oferta de CV-104 y CV-105

(**) a la demanda

(***) 1 expedición a demanda de línea 8

X, algunas expediciones en días indicados

4 ÁMBITO FUNCIONAL DE PRESTACIÓN.

El contrato de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-105, Utiel - Requena, se desarrolla principalmente en la comarca de La Plana de Utiel-Requena, aunque también incluye algunos municipios próximos a ésta de la Serranía Baja de Cuenca, para conectar a todos ellos con las ciudades de Utiel y, principalmente, con Requena; ciudad que ejerce como cabecera comarcal y centro dotacional de servicios y actividades comerciales para todo este ámbito territorial.

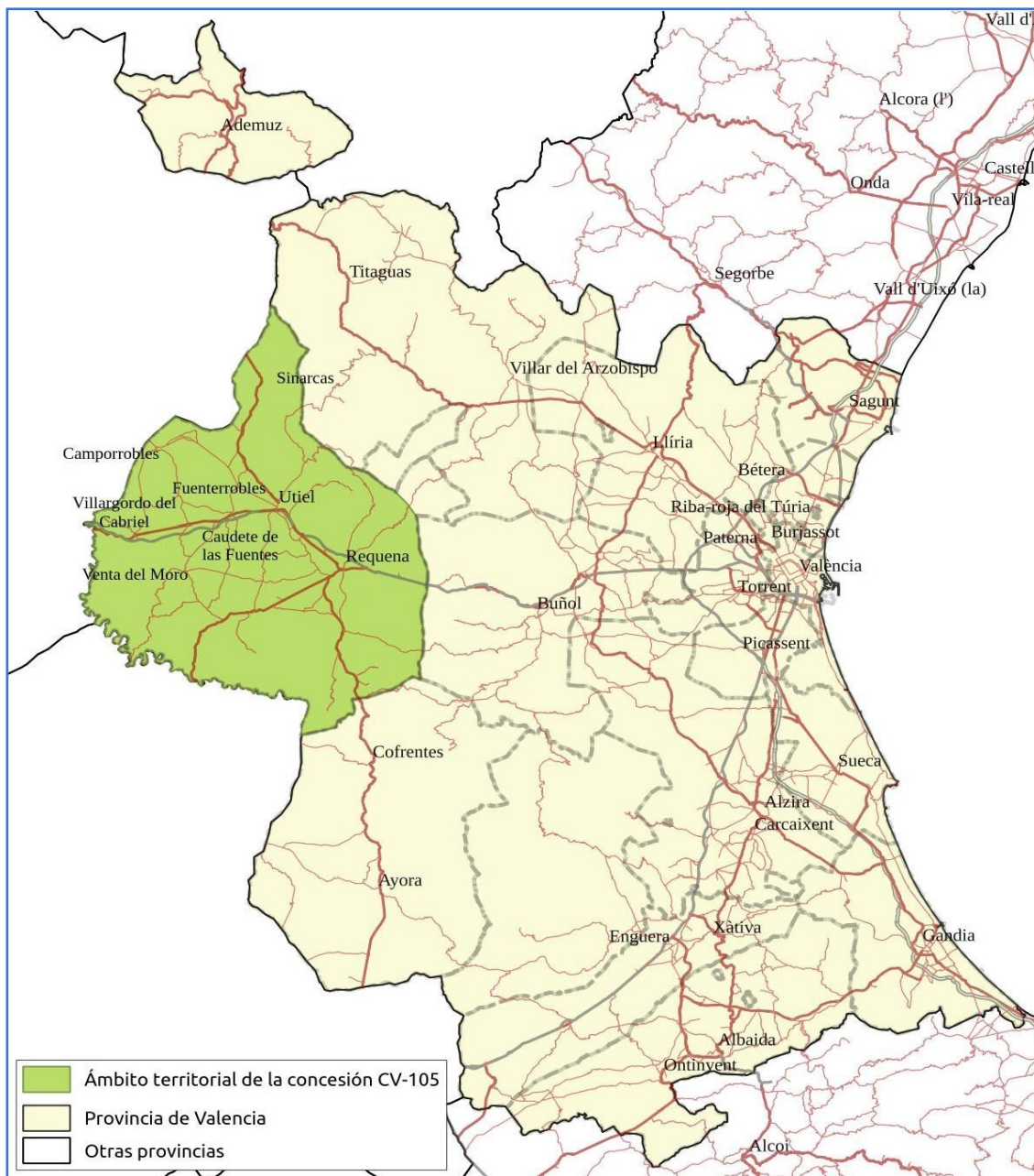


Figura 2. Ámbito territorial del contrato.

La **población** potencialmente atendida por el servicio de este nuevo contrato, considerando únicamente los habitantes de los núcleos de población que se atenderán de manera efectiva, y

la relación funcional de estos núcleos entre sí, asciende en 2017, de acuerdo con los datos oficiales del INE, a 23.793 habitantes. Como se puede observar en la siguiente tabla, la población se encuentra dispersa en el territorio en gran cantidad de núcleos, la mayoría de los cuales presentan una evolución claramente negativa.

Tabla 2. **Evolución de la población por municipios entre 1996 y 2016.**

Municipio	Unidad poblacional	2000	2005	2010	2015	2017	2000-2017
Benagéber	Benagéber	148	129	119	178	157	6,08%
Camporrobles	Camporrobles	1.349	1.359	1.462	1.296	1.195	-11,42%
Caudete dls Fuentes	Caudete dls Fuentes	785	767	749	718	698	-11,08%
Chera	Chera	561	493	551	509	459	-18,18%
Fuenterrobles	Fuenterrobles	728	752	733	698	709	-2,61%
Requena	Azagador (El)	38	35	60	51	46	21,05%
Requena	Barrio Arroyo	91	77	66	75	70	-23,08%
Requena	Calderón	43	34	37	32	31	-27,91%
Requena	Campo Arcis	484	468	427	405	391	-19,21%
Requena	Casas de Eufemia	158	133	140	124	118	-25,32%
Requena	Cojos (Los)	133	113	105	113	98	-26,32%
Requena	Derramador (El)	72	64	55	56	55	-23,61%
Requena	Duques (Los)	139	127	99	88	92	-33,81%
Requena	Isidros (Los)	425	384	356	337	329	-22,59%
Requena	Pontón (El)	209	207	329	377	390	86,60%
Requena	Rebollar (El)	123	115	132	141	128	4,07%
Requena	Roma	75	73	84	80	85	13,33%
Requena	Ruices (Los)	64	55	62	50	51	-20,31%
Requena	San Antonio	1.136	1.139	1.270	1.833	1.802	58,63%
Requena	San Juan	179	147	131	123	123	-31,28%
Sinarcas	Sinarcas	1.245	1.233	1.207	1.158	1.134	-8,92%
Utiel	Casas (Las)	310	300	307	283	274	-11,61%
Utiel	Corrales (Los)	337	315	306	288	270	-19,88%
Utiel	Cuevas (Las)	608	607	571	540	516	-15,13%
Utiel	Torre (La)	161	150	128	120	110	-31,68%
Utiel	Utiel	10.231	10.339	10.869	10.435	10.192	-0,38%
Venta del Moro	Casas de Moya	85	66	52	52	52	-38,82%
Venta del Moro	Casas de Pradas	102	80	94	98	107	4,90%
Venta del Moro	Casas del Rey	80	72	74	61	57	-28,75%
Venta del Moro	Jaraguas	247	217	190	181	169	-31,58%
Venta del Moro	Marcos (Los)	120	106	86	75	60	-50,00%
Venta del Moro	Monjas (Las)	125	103	89	81	73	-41,60%
Venta del Moro	Venta del Moro	779	723	848	786	722	-7,32%
Villargordo d Cabriel	Villargordo d Cabriel	641	658	659	615	584	-8,89%
Alcalá de la Vega	Cubillo (El)	36	27	42	13	13	-63,89%
Algarra	Algarra	34	33	24	32	27	-20,59%
Landete	Landete	1.448	1.297	1.299	1.241	1.163	-19,68%
Moya	Huertos (Los)	87	29	35	38	34	-60,92%
Moya	S. Domingo de Moya	172	125	101	87	83	-51,74%

Municipio	Unidad poblacional	2000	2005	2010	2015	2017	2000-2017
Salvacañete	Salvacañete	255	259	255	263	248	-2,75%
Talayuelas	Casillas de Ranera	272	261	256	221	198	-27,21%
Talayuelas	Talayuelas	890	829	768	700	680	-23,60%
	TOTAL	25.205	24.500	25.227	24.652	23.793	-5,60%
	Δ a.a.		-0,57%	0,59%	-0,46%	-1,76%	

Fte.: INE 2017.

La población global del área considerada presenta, durante la primera década de este siglo XXI, una tendencia hacia el estancamiento, pero con ligeras fluctuaciones, alcanzando una población máxima de 25.227 habitantes en 2010. Aunque a partir de ese año se produce un cambio de tendencia, observándose desde entonces un ligero retroceso, hasta situarse en los 23.793 habitantes de 2017, un 5,6% menos que en 2000.

Descendiendo a nivel municipal, cabe destacar, además, la **gran diferencia que existe en la evolución de la población entre núcleos**, con tasas de variación por núcleo de población, tanto positivas como negativas, que llega a ser de dos dígitos en la mayoría de ellos. Observándose, además, que son precisamente los de menor tamaño los que más población pierden. Tanto es así que, si en 2000, de los 42 núcleos de población considerados, únicamente 11 tenían menos de 100 habitantes, en 2017 los núcleos de población que registran una población inferior a 100 habitantes han aumentado hasta 16.

Aunque, sobre todo, lo que cabría destacar es, como ya se apuntaba más arriba, el **modelo de ocupación territorial**, con una importante concentración en la población en las ciudades principales (Utiel y Requena), por una parte, y, por otro lado, la presencia de numerosos núcleos de población, sean municipios independientes o bien aldeas, con muy pocos habitantes.

5 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO PROPUESTO.

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

La explotación de los servicios que se prestarán al amparo del nuevo título CV-105 Utiel – Requena, se definen de acuerdo con los siguientes apartados.

5.1 LÍNEAS.

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

L-1, CHERA - REQUENA

L-2, SALVACAÑETE - REQUENA

L-2a, Salvacañete - Landete - Utiel - Requena

L-2b, Landete - Utiel - Requena

L-2c, Utiel – Requena

L-3, CAMPORROBLES - UTIEL

L-4, VILLARGORDO – FUENTERROBLES - CAUDETE - UTIEL

L-5, VENTA DEL MORO - REQUENA (por Los Ruices. Las Monjas y Los Marcos a la demanda)

L-6, LOS MARCOS (POR LAS MONJAS Y CASAS DE PRADA) - VENTA DEL MORO - CAUDETE - UTIEL (desde Casas de Moya a Venta del Moro a la demanda)

L-7, LAS ALDEAS DE LA VEGA – REQUENA

L-8, BENAGÉBER – UTIEL (a demanda)

Como se puede observar, existen distintas líneas que realizan más de un itinerario diferente, tal y como se describe en los siguientes apartados y en los anejos 5 y 6. En el anejo 4 se desarrollan las características del servicio a la demanda.

5.2 TRÁFICOS AUTORIZADOS Y MATRIZ DE DISTANCIAS.

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

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1. Salvacañete		Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
2. El Cubillo			Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
3. Algarra				Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
4. Casas de Garcimolina					Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
5. Sto. Domingo de Moya						Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
6. Moya							Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
7. Los Huertos								Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
8. Landete									Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
9. Manzaneruela										Sí ²	Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
10. Graja de Campalbo											Sí ²	Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
11. Talayuelas												Sí ²	Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
12. Casilla Ranera													Sí	Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
13. Sinarcas														Sí	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí
14. La Torre															-	-	-	-	-	Sí ¹	Sí	Sí
15. Chera																	-	-	-	-	-	Sí
16. Benagéber																		-	-	Sí	-	Sí
17. Camporrobles																			Sí	Sí	Sí	Sí
18. Las Cuevas																				Sí ¹	Sí ¹	Sí
19. Los Corrales																					Sí ¹	Sí
20. Utiel																						Sí (*)
21. San Antonio																						Sí (*)
22. Requena																						

(*) Tráficos compartidos.

¹ Tráficos que podrán ser objeto de compartición con servicios municipales.

² En tanto no se presten por Castilla - La Mancha.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
1. Villargordo del Cabriel		Sí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí		
2. Caudete de las Fuentes			Sí	Sí	Sí	Sí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí		
3. Fuenterrobles				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sí	Sí	Sí		
4. Venta del Moro					Sí ¹	Sí ¹	Sí ¹	Sí ¹	-	Sí ¹	Sí ¹	Sí	-	-	Sí	-	Sí	-	Sí		
5. Casas de Moya						Sí ¹	Sí ¹	Sí ¹	-	Sí ¹	Sí ¹	Sí	-	-	Sí	-	Sí	-	Sí		
6. Casas del Rey							Sí ¹	Sí ¹	-	Sí ¹	Sí ¹	Sí	-	-	Sí	-	Sí	-	Sí		
7. Los Marcos								Sí ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	Sí	-	Sí		
8. Las Monjas									Sí	-	Sí	Sí	-	-	Sí	-	Sí	Sí	Sí		
9. Casas de Cuadra										-	Sí ¹	Sí ¹	-	-	Sí ¹	-	Sí	Sí ¹	Sí ¹		
10. Casas de Pradas												Sí	Sí	-	-	Sí	-	-	-	Sí	
11. Los Ruices													Sí ¹	-	-	Sí ¹	-	-	-	Sí ¹	
12. Campo Arcís														Sí ¹	Sí ¹	Sí ¹	-	-	-	Sí ¹	
13. Los Pedrones															Sí ¹	Sí ¹	-	-	-	Sí ¹	
14. La Portera																Sí ¹	-	-	-	Sí ¹	
15. El Pontón																	Sí ¹	-	Sí ¹	Sí ¹	
16. Las Aldeas																		-	Sí ¹	Sí ¹	
17. Utiel																				Sí (*)	Sí (*)
18. San Antonio																					Sí ¹ (*)
19. Requena																					

(*) Tráficos compartidos.

¹ Tráficos que podrán ser objeto de compartición con servicios municipales.

Este título autorizará a realizar, por tanto, todos los tráficos que se pueden producir entre los núcleos de población que atienden las distintas líneas del contrato, debiéndose señalar no obstante que algunos de ellos, de algunas aldeas de Requena entre sí y con la ciudad, así como los de Utiel y San Antonio con Requena, serán compartidos con el contrato CV-104 en los tramos en los que coinciden ambos contratos. En el tramo desde Los Pedrones hasta Requena, por la N-330 – El Pontón – N-322 – Requena, y en el tramo Utiel – N-III – San Antonio – Requena.

La diferente naturaleza de los servicios de cada contrato, en cuanto a funcionalidad y nivel de oferta, se considera que permite establecer estos tráficos concretos como compartidos, ya que con ello no se producirá una situación de concurrencia lesiva para las partes y si un claro beneficio para los potenciales usuarios. Aunque, en todo caso, los servicios de cada contrato deberán atender al cumplimiento de los horarios y las paradas que se indican en el correspondiente proyecto de transporte.

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

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
1. Salvacañete		10,7	17,8	19,3	25,8	27,6	29,5	32,6	39,6	43,4	49,5	59,0	65,7	73,6	-	-	-	-	-	-	-	87,7	95,8	101,5			
2. El Cubillo			7,1	8,6	15,1	16,9	18,8	21,9	28,9	32,7	38,8	48,3	55,0	62,9	-	-	-	-	-	-	-	77,0	85,1	90,8			
3. Algarra				1,5	8,0	9,8	11,7	14,8	21,8	25,6	31,7	41,2	47,9	55,8	-	-	-	-	-	-	-	69,9	78,0	83,7			
4. Casas de Garcimolina					6,5	8,3	10,2	13,3	20,3	24,1	30,2	39,7	46,4	54,3	-	-	-	-	-	-	-	68,4	76,5	82,2			
5. Sto. Domingo de Moya						1,8	3,7	6,8	13,8	17,6	23,7	33,2	39,9	47,8	-	-	-	-	-	-	-	61,9	70,0	75,7			
6. Moya							1,9	5,0	12,0	15,8	21,9	31,4	38,1	46,0	-	-	-	-	-	-	-	60,1	68,2	73,9			
7. Los Huertos								3,1	10,1	13,9	20,0	29,5	36,2	44,1	-	-	-	-	-	-	-	58,2	66,3	72,0			
8. Landete									7,0	10,8	16,9	26,4	33,1	41,0	-	-	-	-	-	-	-	55,1	63,2	68,9			
9. Manzaneruela										3,8	9,9	19,4	26,1	34,0	-	-	-	-	-	-	-	48,1	56,2	61,9			
10. Graja de Campalbo											6,1	15,6	22,3	30,2	-	-	-	-	-	-	-	44,3	52,4	58,1			
11. Talayuelas												9,5	16,2	24,1	-	-	-	-	-	-	-	38,2	46,3	52,0			
12. Casilla Ranera													6,7	14,6	-	-	-	-	-	-	-	28,7	36,8	42,5			
13. Sinarcas														7,9	-	-	-	-	-	-	-	22,0	30,1	35,8			
14. La Torre																						14,1	22,2	27,9			
15. Chera																								20,0			
16. Benagéber																		19,9	-	-	-	-	28,3	41,4			
17. Casas de Medina																							8,5	31,9			
18. Camporrobles																				12,7	16,3	17,3	22,3	30,4	36,2		
19. Las Cuevas																						3,6	4,6	9,6	17,7	23,5	
20. Los Corrales																								1,0	6,0	14,1	19,9
21. Las Casas																									7,0	15,1	20,9
22. Utiel																										8,1	13,9
23. San Antonio																											5,8
24. Requena																											

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1. Villargordo del Cabriel		14,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	29,5	35,3	
2. Caudete de las Fuentes			9,1	15,0	19,1	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	23,9	29,7	
3. Fuenterrobles				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,9	33,0	38,8	
4. Venta del Moro					4,0	6,8	7,6	7,9	-	5,0	9,8	26,0	-	-	30,0	-	22,4	-	33,0	
5. Casas de Moya						3,0	11,6	11,9	-	9,0	13,8	30,0	-	-	34,0	-	26,4	-	37,0	
6. Casas del Rey							14,6	14,9	-	12,0	16,8	33,0	-	-	37,0	-	29,4	-	40,0	
7. Los Marcos								10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	40,6	
8. Las Monjas									4,0	-	5,5	21,9	-	-	26,0	-	25,0	33,1	20,5	
9. Casas de Cuadra										-	5,5	21,9	-	-	26,0	-	25,0	33,1	20,5	
10. Casas de Pradas												3,3	12,6	-	-	16,7	-	-	19,0	
11. Los Ruices													16,4	-	-	20,5	-	-	15,6	
12. Campo Arcís														16,8	7,7	7,0	-	-	9,6	
13. Los Pedrones															9,0	19,0	-	-	21,5	
14. La Portera																10,0	-	-	12,5	
15. El Pontón																	5,0	-	10,0	5,0
16. Las Aldeas																		-	7,0	15,0
17. Utiel																			8,1	13,9
18. San Antonio																				5,8
19. Requena																				

5.3 ITINERARIOS

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

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

L-1, CHERA - REQUENA

Longitud media (por sentido): 22,58 km.

Itinerario ida: Chera – CV-395 – Barrio de Arriba – CV-395 - Requena.

Itinerario vuelta: Requena – CV-395 – Barrio de Arriba – CV-395 - Chera.

L-2, SALVACAÑETE – REQUENA

Esta línea incluye el itinerario principal entre Salvacañete y Requena, y dos servicios parciales de refuerzo para los tramos de mayor demanda y, principalmente para conectar con el Hospital de Requena.

L-2a, Salvacañete - Landete - Utiel – Requena

Longitud media (por sentido): 112,56 km.

Itinerario ida: Salvacañete – N-420 – CUV-5003 – El Cubillo – CUV-5003 – Algarra – CUV-5003 – Casas de Garcimolina – CUV-5003 – Santo Domingo de Moya – CUV-5003 – Los Huertos – CUV-5003 – Landete – N-330 – Manzaneruela – CUV-6001 – Graja de Campalbo – CUV-6001 – Talayuelas – N-330 – Casillas de Ranera – N-330 – Sinarcas – N-330 – La Torre – N-330 – Utiel – N-III – San Antonio – N-III – Requena.

Itinerario vuelta: Requena – N-III – San Antonio – N-III – Utiel – N-330 – La Torre – N-330 – Sinarcas – N-330 – Casillas de Ranera – N-330 – Talayuelas – CUV-6001 – Graja de Campalbo – CUV-6001 – Manzaneruela – N-330 – Landete – CUV-5003 – Los Huertos – CUV-5003 – Santo Domingo de Moya – CUV-5003 – Casas de Garcimolina – CUV-5003 - Algarra – CUV-5003 – El Cubillo – CUV-5003 – N-420 – Salvacañete.

L-2b, Landete - Utiel – Requena

Longitud media (por sentido): 65,29 km.

Itinerario ida: Landete – N-330 – Manzaneruela – CUV-6001 – Graja de Campalbo – CUV-6001 – Talayuelas – N-330 – Casillas de Ranera – N-330 – Sinarcas – N-330 – La Torre – N-330 – Utiel – N-III – San Antonio – N-III – Requena.

Itinerario vuelta: Requena – N-III – San Antonio – N-III – Utiel – N-330 – La Torre – N-330 – Sinarcas – N-330 – Casillas de Ranera – N-330 – Talayuelas – CUV-6001 – Graja de Campalbo – CUV-6001 – Manzaneruela – N-330 – Landete.

L-2c, Utiel - Requena

Longitud media (por sentido): 16,79 km.

Itinerario ida: Utiel – N-III – San Antonio – N-III – Requena.

Itinerario vuelta: Requena – N-III – San Antonio – N-III – Utiel.

L-3, CAMPORROBLES – UTIEL

Longitud media (por sentido): 25,05 km.

Itinerario ida: Camporrobles – CV-470 – Las Cuevas – CV-470 – Los Corrales – CV-472 – Las Casas – CV-472 – CV-470 – Utiel.

Itinerario vuelta: Utiel – CV-470 – CV-472 – Las Casas – CV-472 – Los Corrales – CV-470 – Las Cuevas – CV-470 – Camporrobles.

L-4, VILLARGORDO - FUENTERROBLES - CAUDETE - UTIEL

Longitud media (por sentido): 26,10 km.

Itinerario ida: Villargordo del Cabriel – CV-467 – Fuenterrobles – CV-469 – Caudete de las Fuentes – N-III – Utiel.

Itinerario vuelta: Utiel – N-III – Caudete de las Fuentes – CV-469 – Fuenterrobles – CV-467 – Villargordo del Cabriel.

L-5, VENTA DEL MORO – REQUENA (Por Los Ruices. Los Marcos y Las Monjas a demanda)

Longitud media (por sentido): 32,35 km. (40,25 km, con entrada a Los Marcos y Las Monjas)

Itinerario ida: Venta del Moro – CV-455 – CV-452 – Los Marcos – CV-452 – Las Monjas – CV-452 – CV-455 – Los Ruices – CV-455 – CV-446 – Casas de Eufemia – CV-461 – N-322 – Los Duques – CV-446 – Campo Arcís – CV-444 – N-330 – N-322 – El Pontón – N-322 – Requena.

Itinerario vuelta: Requena – N-322 – El Pontón – N-322 – N-330 – CV-444 – Campo Arcís – CV-446 – Los Duques – N-322 – CV-461 – Casas de Eufemia – CV-446 – CV-455 – Los Ruices – CV-455 – CV-452 – Las Monjas – CV-452 – Los Marcos – CV-452 – CV-455 – Venta del Moro.

L-6, LOS MARCOS - VENTA DEL MORO (por Las Monjas + Casas de Pradas) – Caudete – Utiel (Casas de Moya y Casas del Rey a demanda)

Longitud media (por sentido): 39,15 km (más 7,9 km a la demanda).

Itinerario ida: Los Marcos – CV-452 – Las Monjas – CV-452 – CV-475 – Casas de Pradas – CV-475 – Casas de Moya – CV-455 – Casas del Rey – CV-455 – Venta del Moro – CV-475 – Jaraguas – CV-475 – A-3 – N-III – Utiel.

Itinerario vuelta: Utiel – N-III – A-3 – CV-475 – Jaraguas – CV-475 – Venta del Moro – CV-455 – Casas del Rey – CV-455 – Casas de Moya – CV-475 – Casas de Pradas – CV-475 – CV-452 – Las Monjas – CV-452 – Los Marcos.

L-7, LAS ALDEAS DE LA VEGA - REQUENA

Longitud media (por sentido): 14,97 km.

Itinerario ida: Calderón – V-810 – San Juan – V-810 – Barrio Arroyo – V-810 – Roma – V-810 – Derramador – V-810 – El Azagador – CV-450 – El Pontón – N-322 – Requena.

Itinerario vuelta: Requena – N-322 – El Pontón – CV-450 – El Azagador – V-810 – Derramador – V-810 – Roma – V-810 – Barrio Arroyo – V-810 – San Juan – V-810 – Calderón.

L-8, BENAGÉBER – UTIEL (a demanda)

Longitud media (por sentido): 29,05 km.

Itinerario ida: Benagéber – CV-390 – Casas de Medina – CV-390 – Utiel.

Itinerario vuelta: Utiel – CV-390 – Casas de Medina – CV-390 – Benagéber

5.4 PARADAS.

En cada una de estas líneas se establecen las correspondientes paradas para la subida y bajada de viajeros, tal y como se relaciona en el Anejo 6 del presente proyecto, habiéndose ubicado estas, en general, en el lugar que venían ocupando tradicionalmente las paradas en las líneas de las anteriores concesiones.

5.5 CALENDARIO.

El calendario anual definido para la prestación del servicio del presente contrato considera cuatro clases de días tipo:

- De **lunes a viernes laborables**, se considera de manera diferenciada los **días lectivos** y los **días no lectivos**.
- Los **sábados laborables**.
- Los **domingos y festivos**.

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

Clase de día tipo	Nº de días al año
Lunes a viernes lectivos	180
Lunes a viernes no lectivos	70
Sábados laborables	52
Domingos y festivos	63
TOTAL	365

5.6 EXPEDICIONES.

El presente proyecto contempla los servicios definidos por las siguientes expediciones:

Líneas	Km. de línea	Expediciones anuales	Veh-km anuales
L-1, Chera - Requena	22,58	1.126	25.425,08
L-2a, Salvacañete - Utiel - Requena	112,56	626	70.462,56
L-2b, Landete - Utiel - Requena	65,29	500	32.645,00
L-2c, Utiel - Requena	16,79	1.000	16.790,00
L-3, Camporrobles - Las Cuevas - Utiel	25,05	1.000	25.050,00
L-4, Villargordo – Fuenterrobles - Caudete - Utiel	26,10	500	13.050,00
L-5, Venta del Moro - Requena (Los Marcos y Las Monjas a la demanda)	40,25	626	21.899,57
L-6, Los Marcos - Vta. del Moro (por Las Monjas + C. de Pradas) - Utiel (Casas de Moya-Venta del moro a demanda)	46,90	200	8.346,67
L-7, Las Aldeas de la Vega - Requena	14,97	500	7.485,00
L-8, Benagéber - Utiel (a demanda)	29,05	167	4.841,67
TOTAL	399.54	6.245	225.995,55

Línea 1: Chera – Requena		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	2 de ida y 2 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	2 de ida y 2 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	1 de ida y 1 de vuelta
Total expediciones anuales:		1.126

Línea 2, Salvacañete - Requena		L-2a, Salvacañete - Requena	L-2b, Landete – Requena	L-2c, Utiel - Requena
		Nº exp. diarias	Nº exp. diarias	Nº exp. diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta	1 de ida y 1 de vuelta	2 de ida y 2 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta	1 de ida y 1 de vuelta	2 de ida y 2 de vuelta
	Sábados	-	-	-
	Domingos y festivos	1 de ida y 1 de vuelta	-	-
Total expediciones anuales:		626	500	1.000

Línea 3, Camporrobles – Utiel		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	2 de ida y 2 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	2 de ida y 2 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		1.000

Línea 4, Villargordo-Fuenterrobles – Caudete - Utiel		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		500

Línea 5, Venta del Moro – Requena (Los Marcos y Las Monjas a demanda)		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	1 de ida y 1 de vuelta
Total expediciones anuales:		626

La entrada a Los Marcos y a Las Monjas, se realizará a la demanda en los horarios establecidos, estimándose, a efectos de imputación de costes que únicamente se solicitará el servicio aproximadamente un tercio de los días en que se prestará la línea.

Línea 6, Los Marcos - Venta del Moro – Utiel (desde Casas de Moya a Vta. Del Moro a demanda)		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta (miércoles y viernes)
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta (miércoles y viernes)
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		200

La prolongación a Casas de Moya se realizará a la demanda en los horarios establecidos, estimándose, a efectos de imputación de costes que únicamente se solicitará el servicio aproximadamente un tercio de los días en que se prestará la línea.

Línea 7, Las aldeas de la Vega - Requena		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		500

Línea 8, Benagéber - Utiel		Nº exp. Diarias
Todo el año	Lunes a viernes lectivos	1 de ida y 1 de vuelta (a demanda)
	Lunes a viernes no lectivos	1 de ida y 1 de vuelta (a demanda)
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		167

Esta línea presta el servicio a la demanda estimándose, a efectos de imputación de costes únicamente que se solicitará el servicio aproximadamente un tercio de los días en los que prestará servicio la línea.

En el Anejo 5 se establecen los horarios concretos para la prestación de los servicios de las distintas líneas objeto del contrato y en el Anejo 4 se desarrolla el servicio a la demanda.

6 UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.

Con carácter general, el operador vendrá obligado a emplear las infraestructuras viarias que, salvo disposición en contrario (en virtud de nuevas actuaciones y desarrollos en la red viaria del territorio), específicamente se detallan en el capítulo 5 del presente proyecto técnico.

Adicionalmente, el operador tiene la obligación de utilizar las paradas establecidas en el contrato, así como las estaciones de autobuses en aquellas poblaciones en las que se disponga de tales infraestructuras y así se disponga.

Por ello, por la utilización de las infraestructuras referidas abonará los precios públicos (tasas, peajes, cánones...) establecidos en su caso por las instituciones y organismos competentes en la materia.

7 COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS.

7.1 RÉGIMEN DE COORDINACIÓN.

Al objeto de facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte público, el servicio que se preste al amparo del presente contrato deberá asegurar la coordinación física y horaria con los **servicios interurbanos regulares de autobús que comunican Utiel y Requena con València.**

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

7.2 COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIOS CON OTROS SERVICIOS CONCURRENTES.

Las coincidencias de itinerarios de las líneas de este contrato con otros servicios se producen en dos tramos de líneas, con las líneas del nuevo contrato CV-104 Ayora-Requena-València:

- En el tramo Utiel – San Antonio – Requena, en el eje de la N-III.
- En el tramo de El Pontón a Requena, en el eje de la N-330.

En ambos casos, se plantea que ambos contratos compartan los tráficos coincidentes, dado que, atendiendo a la diferente naturaleza de cada uno de ellos, en cuanto a funcionalidad y nivel de oferta, se considera que no se producirá una situación de concurrencia lesiva para las partes y si de claro beneficio para los potenciales usuarios de la comarca.

8 VIABILIDAD ECONÓMICA-FINANCIERA.

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

8.1 MAGNITUDES BÁSICAS DEL SERVICIO.

Los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de conducción, detallados en las siguientes tablas, son los obtenidos para los servicios propuestos, según la oferta de servicio planificada, en los distintos tipos de día, para cada línea.

Líneas	Km. de línea	Expediciones anuales	Veh-km anuales	Horas conducción	Vehículos	
					Nº	Clase
L-1, Chera - Requena	22,40	1.000	25.425,08	656,83	1	B
L-2a, Salvacañete - Utiel - Requena	112,10	626	70.462,56	1.252,00	1	B
L-2b, Landete - Utiel - Requena	64,85	500	32.645,00	625,00		
L-2c, Utiel - Requena	16,35	1.000	16.790,00	416,67		
L-3, Camporrobles - Las Cuevas - Utiel	25,05	1.000	25.050,00	583,33	1	B
L-4, Villargordo -Fuenterrobles - Caudete - Utiel	26,10	500	13.050,00	335,00	1	B
L-5, Venta del Moro - Requena (Los Marcos y Las Monjas a demanda)	40,25	626	21.899,57	521,67	2	B
L-6, Los Marcos - Vta. del Moro (por Las Monjas+C. de Pradas) - Utiel (Casas de Moya-Venta del moro a demanda)	46,90	200	8.346,67	216,67		
L-7, Las Aldeas de la Vega - Requena	14,85	500	7.485,00	291,67		
L-8, Benagéber - Utiel (a demanda)	29,05	167	4.841,67	166,67		
TOTAL	399,54	6.245	225.995,55	5.065,51	6	

8.2 RECURSOS ADSCRITOS AL SERVICIO.

Para la prestación efectiva de esta producción base se estima necesaria la adscripción al contrato, de una flota compuesta, como mínimo por 6 vehículos más uno de reserva, conforme a las características básicas que se describen a continuación.

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

Línea	Categoría	Clase	Capacidad Orientativa	Longitud
L-1, Chera - Requena	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-2, Salvacañete - Utiel - Requena	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-3, Camporrobles - Las Cuevas - Utiel	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-4, Villargordo -Fuenterrobles - Caudete - Utiel	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-5, Venta del Moro - Requena (Los Marcos y Las Monjas a demanda)	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-6, Los Marcos - Vta. del Moro (por Las Monjas+C.de Pradas) - Utiel (Casas de Moya-Venta del moro a demanda)	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-7, Las Aldeas de la Vega - Requena	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.
L-8, Benagéber - Utiel (a demanda)	M₃	B	19 Plazas	7,0 - 8,0 m.

(*) No se contabiliza plaza de conductor. La capacidad final dependerá del espacio que deba reservarse para sillas de ruedas.

Los vehículos serán todos aptos para el transporte interurbano de personas sentadas, bien sean CLASE B, dependiendo su capacidad de carga de las características y del volumen de demanda de las líneas.

Los vehículos adscritos al contrato deberán cumplir con las especificaciones y requerimientos técnicos de accesibilidad, sostenibilidad y eficiencia energética que se contemplan en los apartados 12 y 14 del presente proyecto, en el pliego de cláusulas administrativas particulares y la normativa vigente.

8.3 COSTES DEL SERVICIO.

En el presente apartado se indican los criterios seguidos para obtener los costes estimados por la prestación del servicio, a partir de las magnitudes básicas obtenidas, habiéndose establecido los costes unitarios, principalmente, a partir de los datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento (Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar de Enero de 2020), también se ha recabado información del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (para el coste del combustible), y se ha estimado el coste unitario del personal de conducción en base al Convenio Laboral provincial del sector actualizado a 2020.

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

Los costes directos de personal están referidos al número mínimo de conductores necesario para cubrir las expediciones señaladas en el presente proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 72 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. Los costes de

otro tipo de personal, dedicado a la planificación, organización y control del servicio, están imputados en los gastos generales.

En relación con el uso de los vehículos, a efectos de imputación de costes, en las líneas en que el autobús no tiene una dedicación completa dentro de la explotación del contrato, se ha considerado una imputación del vehículo a costes (amortización, financiación y seguros), en función de las horas de servicio que presta diariamente en el nuevo contrato, tomando como referencia una jornada diaria de 10 horas, durante todos los días laborables de lunes a viernes. En este caso se considera incluido la posible imputación de mayor coste en concepto de autobús de reserva.

8.3.1 COSTE DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN.

- El coste medio anual de un empleado en la categoría de conductor-perceptor es de 36.573,78 €, según datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en enero de 2020.
- La jornada anual pactada en convenio es de 1.768 horas.
- Adicionalmente, al total de horas anuales de conducción, más el toma y deje del servicio, se imputa un incremento del 20% en concepto de tiempos de regulación, absentismo y otro personal de conducción.

De este modo, las horas anuales imputadas y el coste anual de personal de conducción del servicio será el siguiente:

PERSONAL DE CONDUCCIÓN		
Coste medio anual del conductor	36.573,78 €	euros/año
Horas de conducción anual	1.768,00	horas/año
Coste / Hora de conducción	20,69 €	euros/hora
Horas conducción (servicio efectivo)	5.065,51	horas/año
Horas totales (incluye no comerciales)	7.294,33	horas/año
Costes de conducción	150.894,45 €	euros/año

8.3.2 COSTE DE AMORTIZACIÓN.

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

- Amortización lineal a 10 años.
- Se parte de la adscripción de flota nueva con independencia de que se establezcan – conforme a pliego- acuerdos de transmisión empresarial del inmovilizado de material en los nuevos contratos.

La inversión en material móvil se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio de adquisición de vehículo 10-25 Plazas sin IVA: 74.551,33 euros.
- Precio de adquisición del Sistema de Peaje y el SAE (sin IVA): 14.000,00 € por autobús.
- Periodo de amortización: 10 años.
- Valor residual: 10% del precio de adquisición del vehículo.
- Atendiendo al número de horas efectivas que los vehículos emplean en la prestación del servicio de este contrato, se considera que todos ellos tendrán una dedicación parcial a la misma, por lo que su imputación a costes también será de manera parcial. En concreto, y atendiendo al servicio que se realiza tendrán una imputación del 55%.

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

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

Donde:

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

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

R= valor residual sin IVA del autobús (euros); se considera que el del Sistema de peaje y el SAE es cero.

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

v= vida útil de los elementos (años)

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

Tipo de vehículo	19 Plazas
Precio de adquisición vehículos (sin IVA) (*)	74.551,33 €
Valor residual	10,00%
Valor de los neumáticos (euros/ud) (**)	339,47
Precio de adquisición del Sistema de Peaje y SAE	14.000,00 €
Valor residual del Sistema de Peaje y SAE	0,00 €
Vida útil de los elementos (años)	10

(*) *Datos obtenidos de ofertas de fabricante actualizados según IPRI (grupo 291) a fecha de 2020.*

(**) *Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Enero de 2020.*

COSTE DE AMORTIZACIÓN	
Tipo de vehículo	19 Plazas
Nº de vehículos necesarios	6
Imputación Vehículos	55,00%
Coste Anual Amortización	26.089,60 €

8.3.3 COSTES FINANCIEROS.

La fórmula de cálculo del coste anual de financiación utilizada ha sido la siguiente:

$$F = \frac{\frac{n \cdot P \cdot i \cdot j}{j - 1} - P}{v}$$

Donde:

F = coste anual de financiación

P = préstamo para la compra del elemento

i = interés anual en tanto por uno (interés en % dividido por 100)

n = periodo de financiación (años)

v = vida útil de los elementos (años)

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

Para el cálculo se ha considerado:

- Capital a financiar sobre el precio de compra: 100% de la inversión.
- Periodo de financiación: 5 años.
- Interés: 6% anual.

El importe del préstamo será el total del precio de compra de la flota, incluyendo tanto el precio de adquisición de los vehículos como el del sistema de peaje y SAE de que deben ir dotados. Este modelo detrae de la amortización el valor residual y el valor de los neumáticos inicial, y reparte el coste financiero a lo largo de la vida útil de los vehículos, de modo que para el servicio proyectado se obtiene el siguiente coste financiero anual:

COSTE ANUAL DE FINANCIACIÓN	5.463,98 €
------------------------------------	-------------------

8.3.4 COSTE DE SEGUROS.

Tipo de vehículo	19 Plazas
Coste anual de seguros / vehículo (euros/veh) (*)	1.705,92 €
Nº Vehículos	6
Imputación Vehículos	55,00%
Coste Anual Seguros	5.629,54 €

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Enero de 2020.

8.3.5 COSTE COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y ADITIVOS.

El coste anual del combustible se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio del gasóleo (con IVA): **1,1860 euros/litro**. Fuente: Ministerio de Transición ecológica. Precio medio del gasoil por provincia para 2019.
- Descuento por volumen en el precio del gasóleo de **2,5%**.
- Consumo por cada 100 kilómetros se ha estimado en función del tamaño del vehículo y la velocidad comercial del servicio, habiéndose considerado:

Tipo autobús	19 plazas
Consumo litros/100 km	20

- Consumo de lubricantes. Se estima un 5% sobre el coste total del consumo de combustibles.
- Número de kilómetros anuales = kilómetros comerciales + % por toma y deje del servicio. Se ha considerado un 20,0% en todas las líneas, en atención al elevado número de kilómetros en vacío que obliga la prestación del servicio planificado.

Coste Medio combustible	1,1860 €	Euros/litro
Rappel por compras	2,50%	
Tipo autobús	19 Plazas	
Consumo medio	20,00	Litros/100 km.
Total Km. anuales	271.194,66	
Coste lubricantes	5%	Sobre coste combustible
TOTAL COSTE CONSUMOS	54.425,51 €	

8.3.6 COSTE DE NEUMÁTICOS.

Tipo de autobús	19 Plazas
Nº neumáticos / autobús	6
Precio adquisición neumático sin IVA (€) (*)	339,47 €
Duración media neumático (km)	70.000
Km. totales	271.194,66
Coste Total Neumáticos	7.891,07 €

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Enero de 2020.

8.3.7 COSTE DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se consideran los siguientes costes de mantenimiento de vehículos:

Tipo de autobús	19 Plazas
Coste de reparaciones y mantenimiento / km (*)	0,060720 €
Km. totales	271.194,66
Coste Anual Reparaciones y Mantenimiento	16.466,97 €

(*) Datos referentes al Observatorio de costes del transporte en autocar. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Enero de 2020.

8.3.8 GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL.

Conforme con la definición del artículo 131 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, para este contrato como **gastos generales** se consideran aquellos referentes a gastos de organización y administración empresarial (personal de gerencia, administración, mando y organización de los servicios, planificación, y control de los servicios), comercialización (billética, encuestas de satisfacción, auditorias de calidad, información al usuario, publicidad y propaganda, servicio web, mantenimiento de información en paradas...) y otros (instalaciones, suministros de oficinas, servicios externos, alquileres, canon de estaciones, gastos fiscales, comunicaciones...). Por este concepto se imputa el equivalente a un **13,00%** del total de los costes directos del servicio considerados anteriormente.

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

8.3.9 ESTRUCTURA DE COSTES Y COSTES UNITARIOS.

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

	COSTES ANUALES		
	EUROS	EUROS / KM	DISTRIBUCIÓN (%)
Personal de conducción	150.894,45 €	0,67 €	47,12%
Amortización	26.089,60 €	0,12 €	8,15%
Financiación	5.463,98 €	0,02 €	1,71%
Seguros	5.629,54 €	0,02 €	1,76%
Combustibles y lubricantes	54.425,51 €	0,24 €	17,00%
Neumáticos	7.891,07 €	0,03 €	2,46%
Reparaciones y mantenimiento	16.466,97 €	0,07 €	5,14%
COSTES DIRECTOS	266.861,12 €	1,18 €	83,33%
Gastos Generales	34.691,94 €	0,15 €	10,83%
Beneficio Industrial	18.680,28 €	0,08 €	5,83%
COSTES TOTALES	320.233,34 €	1,42 €	100,00%

Resultando los siguientes costes unitarios:

COSTES UNITARIOS	
Coste horario: Costes asociados al tiempo / horas comerciales	44,554857 €/hora
Coste kilométrico: Costes asociados a kilómetros recorridos/ km comerciales	0,418328 €/km

8.4 VIAJEROS DEL CONTRATO.

Para la estimación de la demanda e ingresos de los viajeros del nuevo contrato, se parte de la información disponible en la Dirección General, procedente de diferentes fuentes.

En primer lugar, se dispone de la matriz de Viajeros y Viajeros-km de la VAC-114 referente al ejercicio 2013, aportada por el Ministerio Fomento. A partir de dicha matriz se han calculado los viajeros y viajeros-Km que transportarían los nuevos servicios que atenderán los tráficos segregados de dicha concesión que se incorporarían a este contrato, así como sus ingresos correspondientes, de acuerdo con las tarifas vigentes, habiéndose actualizado, para los tres últimos ejercicios, considerando una evolución negativa de la demanda entre 2014 y 2016 del 2% anual acumulado.

De otro lado, se dispone también de la información facilitada por la Dirección General, de los datos que aportan las propias empresas, de los servicios de las actuales concesiones CVV-217 Venta del Moro–Requena y CVV-218 Salvacañete–Landete–Valencia.

Así pues, de acuerdo con la información disponible, el total de viajeros transportados en 2016, y la recaudación obtenida sería de 17.355 viajeros anuales y 54.882,52 €, con el siguiente reparto por relaciones:

	2014			2015		
	Viajeros	Recaudación	Viajeros-Km	Viajeros	Recaudación	Viajeros-Km
Venta del Moro – Requena	4.931	11.122,73 €	131.817	4.136	8.699,64 €	103.101
Salvacañete – Requena – València	5.253	24.496,81 €	290.315	4.782	24.960,22 €	295.807
Camporrobles-Fuenterrobles-Caudete-Villargordo a Utiel y Requena	8.566	19.358,73 €	229.423	8.741	19.753,80 €	234.105
	18.750	54.978,26 €	651.556	17.659	53.413,66 €	633.013
	2016					
	Viajeros	Recaudación	Viajeros-Km			
Venta del Moro – Requena	4.125	9.316,00 €	110.405			
Salvacañete – Requena – València	4.311	25.423,63 €	301.299			
Camporrobles-Fuenterrobles-Caudete-Villargordo a Utiel y Requena	8.919	20.156,94 €	238.883			
	17.355	54.896,57 €	650.587			

Como se puede observar, la demanda total de los servicios actuales que se integrarían en el nuevo contrato ha registrado en los últimos cuatro años una reducción del 7,44 %, pasando de 18.750 viajeros anuales a **17.355 viajeros**, aunque los ingresos por recaudación se han mantenido prácticamente estables, próximos a **55.000,00 €** anuales. Ello se debe al ligero incremento de ingresos que presenta el servicio de Salvacañete a València, como consecuencia del incremento del ingreso medio por viajero que se ha producido, por el incremento de la longitud de los desplazamientos que realizan actualmente los viajeros de este contrato.

8.4.1 ESTIMACIÓN DE VIAJEROS.

De cara al servicio proyectado, se produce un incremento importante en la oferta del servicio, que se considera puede repercutir en una recuperación de la demanda de viajeros, e incluso en captaciones de demanda adicionales, por las mejoras que se introducen en el servicio y los tráficos que se atenderán.

Por una parte, como se puede comprobar en la Tabla 1, el número de expediciones por sentido aumenta de manera significativa entre Utiel y San Antonio con Requena, porque con este nuevo contrato desaparece la prohibición de tráfico que tenía anteriormente la CV-218, mejorando además el nuevo servicio en relación con la oferta actual: mejor coordinación con el resto de los servicios de transporte público, mejor acceso al Hospital Comarcal.

Y, por otra parte, el resto de los núcleos principales de población de la comarca mantienen o mejoran su oferta de servicio dando servicio incluso a nuevos municipios o núcleos de población, que hasta el momento carecen de él (Benagéber, Casas de Pradas...).

Así pues, considerando la hipótesis de una elasticidad de la demanda, a la variación de la oferta que se plantea en los días laborables, del 0,20, se obtendría la siguiente estimación de viajeros para el servicio proyectado:

Relación	2016	Servicio Proyectado	
	Viajeros	Δ Oferta	Viajeros
Venta del Moro – Requena	4.125	0,00%	4.125
Salvacañete – Requena – València	4.311	83,33%	5.030
Camporrobles-Fuenterrobles-Caudete-Villargordo a Utiel y Requena	8.919	50,00%	9.811
Total	17.355		18.966

8.5 EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

El nuevo contrato, a fin de asegurar su sostenibilidad en el tiempo, debe mantener el equilibrio económico de su explotación, de modo que los ingresos por recaudación cubrirán la totalidad del coste de prestación de los distintos servicios que se realizan a su amparo. En caso contrario, el exceso de coste se compensará mediante la aportación extraordinaria de la Administración, a fin de evitar la entrada en pérdidas, y poder asegurar de este modo la prestación del servicio en todo momento..

8.5.1 INGRESOS Y VIAJEROS-KM.

Para la estimación de los ingresos y los viajeros-km en la situación inicial, se parte de los ingresos y el ingreso medio que se obtuvo en 2016, con las tarifas vigentes en ese momento (0,06857 € viajero-km para los servicios provenientes de la anterior VAC-114 y 0,08438 € Vj-km para los otros dos servicios). Para el cálculo de los ingresos y viajeros-km en del servicio proyectado se aplican las tarifas vigentes actualizadas del contrato CE-908 Utiel-Requena-Ayora-Valencia, que integra los tráficos internos de la Comunidad Valenciana de la anterior VAC-114, y a los viajeros estimados en 2016 para cada relación, aunque teniendo en cuenta la salvedad que, a partir de la nueva explotación, pese a que se puedan mantener los viajeros totales de la actual concesión CVV-218, se producirá una fuerte reducción del ingreso medio por viajero de la línea de Salvacañete, dado que los nuevos servicios ya no pasarán de Requena. En este sentido, se estima que la reducción del recorrido que tendrán los viajeros de la línea de Salvacañete que actualmente continúan con esta línea hasta València supondrá reducir su ingreso medio en aproximadamente un 40%, obteniéndose los siguientes resultados:

Relación	2016			
	Viajeros	Recaudación	Ingreso Medio	Viajeros-Km
Venta del Moro – Requena	4.125	9.316,00 €	2,258424 €	110.405
Salvacañete – Requena – València	4.311	25.423,63 €	5,897386 €	301.299
Camporrobles-Fuenterrobles-Caudete-Villargordo a Utiel y Requena	8.919	20.156,94 €	2,260000 €	238.883
Total	17.355	54.896,57 €	3,163156 €	650.587

Relación	Servicio proyectado			
	Viajeros	Recaudación	Ingreso Medio	Viajeros-Km
Venta del Moro – Requena	4.125	7.938,23 €	1,924419 €	110.405
Salvacañete – Requena – València	5.030	15.166,08 €	3,015125 €	210.930
Camporrobles-Fuenterrobles-Caudete-Villargordo a Utiel y Requena	9.811	23.251,34 €	2,369926 €	323.380
Total	18.966	46.355,65 €	2,444145 €	644.715

De este modo la demanda futura que se considerará para los servicios que se prestarán al amparo de este contrato, en cuanto a viajeros y viajeros-kilómetros son:

Viajeros	Viajeros-km
18.966	644.715

La tarifa kilométrica de aplicación del nuevo contrato, calculada como media ponderada de las actuales tarifas vigentes, será de:

Tarifa Kilométrica	0,0719010 €/Vj-km
---------------------------	--------------------------

Esta tarifa de aplicación para el billete sencillo (incluido IVA y, en su caso, canon de estación de autobuses) cuenta no obstante con un **Mínimo de Percepción**, que para 2020 se establecía en 1,35 € por viajero, al que se le aplica las correspondientes bonificaciones por mayores de 65 años (30%), Familia Numerosa General (20%) y Familia Numerosa Especial (50%), quedando el precio por billete para cada categoría en 0,95 €, 1,10 € y 0,70 €, respectivamente.

8.5.2 COMPENSACIÓN ECONÓMICA

Aplicando las mediciones y costes de las variables de producción indicadas anteriormente (kilómetros de servicio y horas de servicio) se obtienen los costes de prestación del servicio siguientes:

Aplicando las tarifas medias, al número de viajeros previstos, indicados anteriormente, se obtienen los ingresos previstos por recaudación siguientes:

COSTES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO	Medición	Precio	TOTAL
Kilómetros de servicio	225.995,55	0,418328 €	94.540,27 €
Horas de servicio	5.065,51	44,554857 €	225.693,07 €
TOTAL			320.233,34 €

INGRESOS PREVISTOS POR RECAUDACIÓN	Medición	Tarifa media	TOTAL
Viajeros	18.966	2,444145 €	46.355,65 €
TOTAL			46.355,65 €

De acuerdo con los datos considerados, la explotación del nuevo contrato tendría una **tasa de cobertura** de aproximadamente el **14,48% del coste de explotación**.

Esto comporta la necesidad de una aportación extraordinaria desde la Administración Autonómica, para equilibrar el coste de prestación, de aproximadamente **273.877,69 € anuales**.

Cuenta Anual de Explotación	
• Ingresos por recaudación:	46.355,65 €
• Aportación por déficit de explotación:	273.877,69 €
• Coste de prestación del servicio:	320.233,34 €
• Resultado de explotación	0,00 €

8.5.3 PROYECCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS.

Para estimar el coste global del contrato se toma la totalidad del período contractual, considerando que tanto las variables de oferta como las de la demanda del servicio tendrán una evolución plana. De este modo, la estimación de ingresos y costes de cada ejercicio, en euros constantes, para el conjunto del período contractual, sería la siguiente.

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

Anualidad	Ingresos por recaudación	Aportación por déficit explotación	Coste de prestación del servicio
Año 1	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 2	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 3	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 4	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 5	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 6	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 7	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 8	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 9	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
Año 10	46.355,65 €	273.877,69 €	320.233,34 €
TOTAL	463.556,50 €	2.738.776,90 €	3.202.333,40 €

A los efectos del presente proyecto de servicio público, considerando el plazo de vigencia previsto, el valor estimado del contrato asciende a **3.202.333,40 €**.

Así pues, la aportación global de la Administración, para equilibrar la explotación del servicio, a lo largo de los diez ejercicios considerados, será de **2.738.776,90 €**.

9 PLAZO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

El plazo de vigencia del presente contrato es de Diez (10) años.

10 REVISIÓN DE PRECIOS.

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

$$K_t = 0,28 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,05 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} + \left(0,23 (1 - X) \frac{G_t}{G_0}\right) + 0,37$$

11 CALIDAD EN LA PRESTACIÓN.

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

11.1 INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO.

La información al viajero estará disponible en paradas, el propio vehículo y la página web de la empresa contratista, en la que se informará sobre los distintos aspectos del servicio (horarios, itinerarios, paradas, títulos, tarifas, correspondencia con otras líneas y servicios, modificaciones de servicio, incidencias, ...).

En todo caso, el operador quedará obligado a aportar dicha información para su difusión a través de los medios que la Generalitat Valenciana habilite al efecto.

Para la información y la atención al usuario se atenderá a lo dispuesto en la normativa vigente, en relación con el uso de las lenguas cooficiales de la Comunitat Valenciana.

Así mismo, en el material impreso y electrónico editado o puesto a disposición del público por el operador deberá adaptarse y recoger la imagen corporativa determinada para el servicio público de transporte interurbano por la administración.

11.1.1 INFORMACIÓN EN LAS PARADAS.

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

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

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

11.1.2 INFORMACIÓN EN LOS VEHÍCULOS.

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

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

11.1.3 INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB.

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

11.1.4 ATENCIÓN AL USUARIO.

Se dispondrán canales adecuados para la recepción y tramitación de posibles quejas de los usuarios en relación con la prestación del servicio y el trato con el personal encargado de la

misma; conductores, inspectores, etc. En particular, se dará información al respecto a través de la página web, permitiendo la presentación de quejas y sugerencias a través de dicho medio.

11.2 PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO.

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

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

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

12 MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS.

12.1 INSTALACIONES FIJAS PRECISAS.

12.1.1 OFICINAS, COCHERAS Y TALLERES.

El contratista deberá disponer, ya sea mediante alquiler o adquisición, de instalaciones que permitan su uso como oficinas, cocheras y talleres, con las condiciones necesarias para cumplir las necesidades de la explotación:

- Oficinas de dimensiones y equipamiento suficientes para la plantilla y operaciones previstas.
- Equipos de mantenimiento y limpieza.
- Zona de cocheras con capacidad suficiente para albergar la flota completa. Dispondrán o estarán en disposición de poder contar con puntos de recarga para los vehículos eléctricos o híbridos recargables que puedan conformar la flota.
- Zona de talleres con equipamiento suficiente como para realizar las labores de mantenimiento preventivo y reparaciones de pequeña y mediana entidad.

Adicionalmente, el operador podrá disponer de otras bases fijas operativas donde disponer material móvil y personal de conducción para una respuesta rápida ante incidencias y refuerzos necesarios en el servicio.

En todo caso, la/s parcela/s donde se ubiquen dichas instalaciones deberá contar con compatibilidad urbanística para el desarrollo de la actividad y su emplazamiento habrá de garantizar un tiempo de respuesta ante eventuales averías, u otras incidencias, que garantice que los vehículos de reserva se posicionen en la cabecera de cualquiera de las líneas objeto del Contrato en no más de 50 minutos

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

El contratista deberá comunicar a la Administración su ubicación y dirección y, además, deberá permitir el acceso a ellas del personal de los Servicios de Inspección del Transporte y de cualquier otro personal auxiliar del responsable del Contrato y designado por este, incluyendo el de empresas privadas contratadas para tal fin.

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

12.1.2 PARADAS.

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

La información de las paradas será plenamente accesible.

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

12.1.3 MANTENIMIENTO DE PARADAS.

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

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

12.2 VEHÍCULOS DEL CONTRATO.

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

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

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

12.2.1 ADSCRIPCIÓN AL CONTRATO.

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2.2 CARACTERÍSTICAS.

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

- La longitud mínima de los vehículos será, en general, de 12 metros para los autobuses de aproximadamente 80 plazas, para los vehículos de tipología urbana o suburbana, y de 50 para los de carácter más estrictamente interurbana, de 9 metros para los de aproximadamente 36 plazas, de 8,5 metros para los de aproximadamente 25 plazas y de 7,5 metros para los de aproximadamente 10-25 Plazas. El número y tipología estimados para cubrir este contrato, será el establecido en el punto 9.2 del presente proyecto.
- Los autobuses deberán disponer de un mínimo de 2 asientos reservados para personas con movilidad reducida (PMR) y espacio para 2 sillas de ruedas, o, en función de la tipología de autobús, lo que establezca la normativa vigente.
- Contarán con aire acondicionado y calefacción.
- Los vehículos de más de 6 metros contarán al menos con dos accesos.
- Los vehículos cumplirán con los requisitos de homologación exigidos para la clase y categoría de vehículo correspondiente, que estuviese vigente con carácter obligatorio en la fecha de homologación del modelo, sin menoscabo de las condiciones exigidas para su adscripción al contrato.
- Los vehículos cumplirán con la directiva europea 2001/85 Anexo VII, las condiciones básicas de accesibilidad para el material móvil en función de su tipología establecidas en los anexos IV y V del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad y demás características establecidas en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, tal como se recoge en el apartado 11 de este proyecto, debiendo estar homologados y cumplir con la normativa vigente en el momento de su adscripción, y en particular con los requerimientos o normas de la Unión Europea en lo relativo a emisión de gases contaminantes (Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo), ruidos etc.
- Los vehículos deberán cumplir con la imagen corporativa determinada para el servicio público de transporte interurbano por la administración, debiendo asumir el adjudicatario los costes derivados de su implantación y mantenimiento durante la vigencia del contrato.
- Se optará preferentemente por las tecnológicas más limpias y eficientes, que sean acordes con la prestación del servicio.
- La administración podrá modificar las especificaciones técnicas de los vehículos a lo largo de la vigencia del contrato, al objeto de adaptarlas a la normativa vigente en cada momento, a la evolución tecnológica y a la evolución de la demanda.

12.2.3 EDAD MÁXIMA DEL VEHÍCULO.

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

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

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

12.2.4 MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y LIMPIEZA DE VEHÍCULOS.

El contratista incluirá en el plan de calidad previsto en el apartado 11.2 de este proyecto un plan de mantenimiento que garantice el buen funcionamiento de los vehículos, y permita alcanzar el periodo de amortización previsto. Dicho plan de mantenimiento incluirá el alcance y periodicidad de las operaciones de chequeo de vehículos y el programa de mantenimiento preventivo y correctivo, previstos por el contratista, más allá del cumplimiento de la ITV obligatoria.

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

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

12.2.5 SUSTITUCION Y REEMPLAZO DE VEHÍCULOS.

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

Excepcionalmente, por causas debidamente justificadas y previa autorización de la administración, cuando por falta de disposición de vehículos reservas por estar operando, pueda estar en riesgo la prestación del servicio, se podrá operar con vehículos de sustitución, por un periodo temporal limitado.

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

12.3 MEDIOS HUMANOS Y REQUISITOS DE CARÁCTER LABORAL.

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

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

En concreto, para la organización del servicio y su imputación a costes, de acuerdo con las funciones internas que desempeñan, se ha considerado las siguientes necesidades de personal, en régimen no exclusivo:

- 1 Responsable de la ejecución del contrato (coordinador técnico), con dedicación parcial, imputado dentro del concepto gastos generales.
- 1 Inspector, revisor del Servicio, con funciones de control de calidad y apoyo al responsable, con dedicación parcial, imputados dentro del concepto gastos generales.
- Mínimo de 6 Conductores¹ con la dedicación necesaria para el cumplimiento de las expediciones del proyecto, imputados como coste directo.

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

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

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

13 ASPECTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL.

Los motores de los vehículos que realicen los servicios de este nuevo contrato cumplirán con la normativa que les sea de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y ruido.

Así mismo se dará adecuado cumplimiento a la normativa de ámbito estatal y autonómico en relación con la generación y manejo de los residuos peligrosos que se generan (pilas y baterías usadas, aceites, combustibles, líquidos, luminarias...) y en lo que se refiere a la emisión de contaminantes atmosféricos.

13.1 NORMATIVAS RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE.

13.1.1 EMISIONES ATMOSFÉRICAS.

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

- Normativa básica estatal: Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE nº275, de 16/11/2007) y su reglamento de desarrollo,

¹ Se trata de conductores equivalentes necesarios para la prestación del servicio

Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de calidad de aire (BOE nº25, de 29/01/2011)

13.1.2 ACÚSTICA.

El contratista cumplirá así mismo la normativa autonómica de la Comunitat Valenciana, reguladora de la contaminación acústica:

- LEY 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica (DOCV nº4394, de 09/12/2002).
- Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor. (DOCV nº4694, de 18/02/2004 y corrección de errores DOCV nº4695, de 19/02/2004).
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica (DOCV nº5305, de 18/07/2006).
- Decreto 43/2008, de 11 de abril, del Consell, por el que se modifican los dos anteriores, (DOCV nº5742, de 15/04/2008 y corrección de errores DOCV nº5759, de 9/05/2008).

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

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

Del mismo modo el contratista cumplirá los preceptos de la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de residuos de la Comunitat Valenciana, especialmente en lo que respecta a:

- las condiciones relativas a la generación y entrega a gestor autorizado, de los residuos peligrosos procedentes de los vehículos, como son los aceites, combustibles líquidos, baterías y luminarias.
- las exigencias que le sean de aplicación en relación con la inscripción en el Registro Administrativo de Productores de Residuos de la Generalitat.
- la obligatoriedad de elaborar el correspondiente Plan de Prevención y Reducción de Residuos Peligros, conforme a los criterios y determinaciones de la autoridad ambiental competente.

14 ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO.

El presente proyecto de servicio público de transporte cumple las especificaciones de la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Los vehículos adscritos al contrato cumplirán con el Anexo VII de la directiva europea 2001/85 relativo a los "Requisitos para los dispositivos técnicos que facilitan el acceso a los viajeros con

movilidad reducida”, así como las demás características establecidas en la citada Ley 9/2009, de modo que el servicio público objeto de este proyecto sea completamente adaptado (artículo 16). También será de aplicación, en función de la tipología de cada vehículo, las condiciones básicas de accesibilidad para el material móvil establecidas en los anexos IV y V del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

A estos efectos, el operador deberá atender las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos en todos los vehículos que se integren en el servicio adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones cómodas, seguras y autónomas a todas las personas usuarias del mismo, a fin de posibilitar la accesibilidad a personas con movilidad reducida o con cualquier otro tipo de diversidad funcional, en especial aquellas que viajen en su propia silla de ruedas

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

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

1. Cada uno de los vehículos adscritos al contrato deberá dotarse de las condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma de las personas con problemas de movilidad, de acuerdo con lo previsto en la citada Ley 9/2009, debiendo tener en cuenta, al menos:
 1. Contar con cinturones de fijación de sillas de ruedas, avisos acústicos para invidentes y reserva de plazas para personas con discapacidad cercanas a los accesos al vehículo.
 2. El piso del vehículo no podrá ser deslizante.
 3. Habrá barras, asideros u otros elementos destinados a facilitar desde el exterior las operaciones de acceso y abandono del vehículo. Estarán fuertemente contrastados con el resto del vehículo.
 4. Los bordes de los escalones u otros obstáculos que pueda haber deberán estar adecuadamente señalizados.
 5. Acceso gratuito a perros-guía o de asistencia identificados de acuerdo con la normativa aplicable que acompañen a invidentes o personas con otra discapacidad.
 6. Señalización interior de los elementos de acceso y abandono del vehículo.
 7. En el caso de proyección audiovisual durante el itinerario, ésta se proporcionará subtitulada.
 8. Las órtesis y los dispositivos que pueda precisar un viajero con discapacidad se transportarán gratuitamente en bodega.
2. En todo caso tendrán preferencia para la ocupación de los asientos las personas que tengan dificultades de movilidad, pertenecientes a los colectivos indicados en su artículo

- 5, indicándose la obligación de los usuarios de atender dicha preferencia mediante el distintivo o ideograma correspondiente.
3. No podrá existir discriminación tarifaria por razón de la movilidad de los usuarios.
4. La información de servicios en las paradas habrá de ser accesible.

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

Valencia, Enero de 2022

El autor del proyecto

15 ANEJOS

Anejo 1: PROPIEDADES DEL S.A.E. (Sistema de ayuda a la explotación)

a) Introducción

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

Los vehículos que presten el servicio deberán estar dotados de un equipo embarcado con capacidad para controlar todo el sistema móvil, dotado de los interfaces mínimos necesarios para su conexión con los distintos elementos embarcados que se especifican en este documento, así como con Centro de Control de la GVA (SITM: SAE Informativo de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible), a través de concentrador de datos propio del operador, y preparado para incorporar en el futuro las interfaces con los elementos adicionales que se especifican más adelante.

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

Las especificaciones de este documento están abiertas a cualquier mejora tecnológica en la implementación del SAE que se pueda ofrecer durante el proceso de licitación.

b) Definición y Objetivos del Sistema

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

Estas posiciones GPS -registradas cada 10"-, así como toda la información relacionada con el servicio y el *ticketing*, que deberán estar totalmente integrados, irán enviándose con una cadencia configurable pero que será de 30" por defecto, al SITM para su análisis y proceso, y será el elemento básico para el correcto funcionamiento de otros dispositivos: avance automático de paradas en los sistemas de fonética embarcados, envío de datos al Centro de Control para su conocimiento en tiempo real, descarga de ficheros de ventas realizadas por GPRS/3G directamente al Centro de Control, comunicación con el sistema de *ticketing* para carga de nuevas programaciones y *firmware*; gestión, actualización y emisión de las locuciones para ofrecer información del servicio. Para el sistema de locución y fonía se emplearán las lenguas cooficiales de la Comunidad Valenciana, suplementado de inglés para los mensajes más relevantes.

El SAE del contratista deberá enviar en tiempo real al Sistema Central de la administración (SITM: SAE Informativo de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible) la posición de los vehículos con la frecuencia y precisión suficientes para conocer

los pasos por parada, la línea seguida entre paradas, y la información adicional requerida para evaluar la calidad del servicio y su relación con otros operadores y sistemas, y para la planificación integrada de todos los modos de transporte e intercambiadores, etc., y para poder informar al viajero sobre los pasos por parada estimados con suficiente antelación y precisión.

Esta información será enviada al SITM a través de una interfaz de datos, tipo *web service* o similar, usando el formato de los campos que defina la Generalitat (GVA), habiendo sido elaborado a partir de los protocolos y estándares internacionales Transmodel (CEN TC278, EN12896) – SIRI (EN15531 1-5) - NetEx (CEN 16614).

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

c) Descripción del Sistema

El Sistema estará constituido por el equipamiento de última generación de comunicaciones, embarcado a bordo de los vehículos, así como el sistema de billeteo implantado, que utilizará los canales de comunicación del SAE para la transmisión de los datos.

La arquitectura prevista del sistema consiste en:

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

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

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

Equipamiento embarcado

- Elemento de localización: Equipo GPS con precisión suficiente para los requerimientos especificados.
- Ordenador SAE: Ordenador SAE con características y potencia suficiente para cumplir con los siguientes requisitos:
 - Registrar la localización, velocidad y aceleración constante del vehículo como mínimo cada 10 segundos, y la ocupación comunicada por el sistema de Monética con envío configurable pero que será cada 30" por defecto.
 - Capacidad para comunicar con otros dispositivos embarcados por algún canal estandarizado de datos (USB, Ethernet, WIFI, Bluetooth...). En particular:
 - Interfaces obligatorios:
 - Con la pantalla de interfaz del SAE con el conductor.
 - Con el Sistema de Monética para:
 - Sincronizar con este sistema la información necesaria para tarificación de paso por parada.
 - Recibir la información de ocupación.
 - Transmitir nuevas configuraciones y versiones de software.
 - Transmitir listas de acciones a realizar con las tarjetas.
 - Recibir operaciones realizadas con el billeteaje.
 - Con los displays informativos externos e internos.
 - Con el micrófono, y altavoz manos libres del conductor.
 - Con los sensores de puertas.
 - Con el sistema de megafonía interior y exterior.
 - Adicionalmente, el contratista deberá garantizar que el equipamiento embarcado soporte las siguientes integraciones a instalar en el futuro:
 - Con sistema de videovigilancia.
 - Con sistema de conteo de pasajeros.
 - Con bus normalizado del autobús (CAN-BUS, CEN-13149...)
 - Con sensores medioambientales (temperatura y humedad)
 - Capacidad para almacenar la información en caso de fallo de comunicaciones, por un período mínimo de 72 horas.
 - Comunicación GMS/2G/3G con los concentradores o sistemas propios del operador y con el **SITM** (a través del protocolo establecido por la DGOPTMS).
 - El equipo embarcado dispondrá, como mínimo, de las siguientes conexiones:
 - Interfaz Ethernet Gigabit

- RS232/RS485
- 2 conexiones USB
- 8 entradas digitales optoacopladas
- 4 salidas digitales optoacopladas
- HDMI/VGA
- Robustez mecánica y medioambiental suficientes para el uso en vehículos por carretera embarcados. En particular:
 - Temperatura y humedad:
 - Almacenamiento -20°C a 70°C.
 - Funcionamiento: -10°C a 50°C.
 - UNE EN 60068-2-1(letra índice d) para frío
 - UNE EN 60068-2-2 (letra índice d) para calor seco.
 - Humedad relativa: 95% UNE EN 60068-2-56.
 - Vibración: UNE EN 60068-2-6 (tabla C.1, 10-150Hz 10/m/s², 20 ciclos)
 - Choque: UNE EN 60068-2-27 (tabla 2. equipos no embalados)
- Aislamiento, emisiones radioeléctricas, sobretensión y corrientes transitorias: De acuerdo a requerimientos de marcado CE para cada dispositivo.
- Deberá permitir adaptaciones, sobre el mismo equipo embarcado, y sin necesidad de instalar un equipo adicional, para sustentar nuevas funcionalidades futuras como las comentadas anteriormente (videovigilancia, conteo de pasajeros, bus normalizado del autobús, sensores medioambientales).

Equipamiento en central del operador.

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

- Capacidad para reenviar toda la información a los equipos embarcados propia y recibida del SITM (maestros de SAE y *ticketing*, nuevas versiones de software, listas de acciones etc.)

Funcionalidades requeridas al operador

- Funcionalidades **mínimas** requeridas al operador.
 - Transmitir la información en tiempo real de datos de localización y servicio de cada uno de los vehículos. Los parámetros de envío de información deben ser configurables remotamente.
 - El sistema embarcado debe gestionar y notificar alarmas del sistema como, alarma GPS, vehículo parado, vehículo apagado (sin contacto), equipo apagado (apagado del equipo embarcado) etc., pudiendo configurarse cuales de ellas se enviarán al SITM.
 - El sistema deberá contemplar la integración de un pulsador de emergencia del conductor en el vehículo. Esta emergencia será gestionada por los responsables de la explotación del operador y en caso de disponer de esta función, desde centro de control, permitiendo al operador realizar varias acciones: seguimiento en tiempo real, establecer llamada de voz, iniciar video vigilancia (en caso de disponer de ello), etc.
 - El sistema debe disponer de un modo desatendido de forma que ante ausencias del operador del sistema todas las llamadas y emergencias sean desviadas a un número de teléfono configurable por el usuario.
 - Capacidad de gestión de la información siguiente:
 - Maestros de los sistemas de ayuda a la explotación siguiendo los requisitos necesarios de integración con SITM. Elementos principales a gestionar:
 - Empleados, vehículos, mensajes predefinidos, cocheras, áreas de control, estacionalidades, tipos de día, desde el operador.
 - Definición de red completa (líneas, itinerarios y paradas), georreferenciación de paradas y áreas de control, horarios y expediciones desde el SITM.
 - Maestros de *ticketing* (parámetros de configuración del sistema y del sistema tarifario, listas de acciones etc.) desde el SITM.
 - Toda la gestión de maestros se debe hacer en base a los requisitos establecidos en el sistema actual manteniéndose la coherencia de códigos y descripciones comunes en el sistema.
- Funcionalidades **opcionales recomendadas** de Centro de Control propio a criterio del operador y del tamaño de su explotación.
 - Visualización de la información GIS sobre su propio Centro de Control con la cartografía suministrada por la DGOPTMS. La representación de los vehículos

deberá ser diferente en función de los diferentes estados y alarmas en cada momento.

- Alarmas del servicio, el sistema deberá notificar al operador de las siguientes incidencias en el servicio: alarma de salida retrasada o adelantada de cabecera (cumplimiento), alarma de parada de inicio no detectada, alarma de parada no detectada, alarma de paradas detectadas en orden incorrecto, alarma de distancia recorrida (debe detectar si el recorrido entre paradas es superior a la distancia existente entre las mismas), alarma de ocupación, alarma de fin de viaje antes de llegar a la última parada, etc.
- El sistema debe permitir gestionar puntos de interés del operador sobre cartografía.
- El sistema debe permitir gestionar incidencias de la vía. Esta herramienta debe permitir la georreferenciación de obras y cortes que influyen en el servicio normal del operador sobre cartografía.
- Módulo de Explotación y estadísticas de históricos de SAE integrados con *ticketing* propio interno del operador. Informes recomendados:
 - Informe de servicios por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo de tiempo seleccionado, etc.
 - Informe de cumplimiento del servicio por expedición permitiéndose el filtrado por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo de tiempo seleccionado, etc.
 - Informe de paso por parada (rejilla completa) por empresa, línea, itinerario en el intervalo de tiempo seleccionado. En esta rejilla se debe incluir información de entrada y salida de parada, ocupación en cada parada, cumplimiento de paso y hora de paso teórica, etc.
 - Informe de paso por área de control por empresa o vehículo en el intervalo seleccionado. Se debe incluir información de entrada y salida de área e información de localización y servicio, etc.
 - Informe de paso por zona, etc.
 - Informe de descargas de liquidaciones por GPRS por empresa, línea, itinerario, conductor o vehículo en el intervalo seleccionado, etc.
 - Informe de ruta por vehículo en el intervalo seleccionado con posibilidad de representación cartográfica del mismo, etc.
 - Informe de kilómetros estadísticos: por servicio y totalizado por vehículo, etc.
 - Informe de liquidaciones en tiempo real, etc.
 - Informes de alarmas del sistema embarcado: el sistema deberá detectar y notificar las alarmas de GPS, comunicaciones, vehículo parado, vehículo apagado (sin contacto), equipo apagado, etc.
 - Informe de estado de flota: información completa de localización, servicio y alarmas de la flota en tiempo real, etc.

Funcionalidades que proveerá el SITM de GVA al operador

- Visualización de la información GIS sobre cartografía de la DGOPTMS.
- Información de pasos por parada para la publicación en los paneles informativos.
- Módulo de gestión: módulo de parametrización de maestros de los sistemas de ayuda a la explotación para enviar a los operadores. Elementos principales:
 - Definición de red completa (líneas, itinerarios y paradas), georreferenciación de paradas y áreas de control, horarios y expediciones desde GVA.
 - Toda la gestión de maestros se basará en el sistema actual manteniéndose la coherencia de códigos y descripciones comunes en el sistema.
- Módulo de Explotación y estadísticas de históricos de SAE integrados con *ticketing*. Se podrán obtener informes similares a los recomendados para el módulo de explotación y estadísticas del operador excepto en aquello de lo que no se disponga de información (por ejemplo, de conductores)

d) Protocolo hacia el SAEI

La DGOPTMS entregará al contratista, un interfaz de intercambio de datos de comunicación SAE, tipo *web service* o similar, antes del inicio de las prestaciones del servicio contratado.

a) Otras características que se deberán tener en cuenta:

▪ Validez de los datos.

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

▪ Pruebas de compatibilidad de sistemas

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

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

▪ Sistema de inspección del cumplimiento del contrato

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

- **Servidor de tiempo**

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

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

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

- **Videovigilancia embarcada**

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

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

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

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

Anejo 2: MONÉTICA

a) Introducción

En este anejo se resume la tecnología, suministros y funcionalidades que deben cumplir los equipos y sistemas de billeteo a utilizar en el servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera del presente contrato. Estos equipos deberán ser independientes del equipo embarcado para evitar puntos de fallo único, pero deben estar conectados e integrados para alcanzar la funcionalidad completa requerida.

b) Requisitos generales

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

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

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

c) Funcionalidades y características exigidas al suministro

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

- Ticket sencillo en papel.
- Validación de títulos en QR tanto en papel como en pantallas de móviles.
- Validación de la tarjeta Móbilis (tarjeta interoperable de la Comunitat Valenciana) en las diferentes versiones previstas y con capacidad para ser interoperable con el resto de las tarjetas Móbilis de la Comunitat Valenciana.
 - Móbilis actual sobre tarjetas Mifare CLASSIC.
 - Móbilis actual adaptada para tarjetas Mifare PLUS en sus dos principales niveles de seguridad (SL1 y SL3)
 - Móbilis 2.0 sobre tarjetas Mifare PLUS.
 - Móbilis 2.0 sobre una de las tarjetas ISO 14443 habitual en las ciudades con las que Valencia tiene un gran intercambio de viajeros (Mifare DESFIRE, CIPURSE)
 - Validación de aplicación TESC (Tarjeta Española Sin Contacto) en formato Mifare CLASSIC, Mifare DESFIRE y Java Card, definida por el comité de normalización en el transporte público AEN/CTN 159 SC3, que ha generado las especificaciones.
- Validación con tarjeta bancaria EMV sin contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, certificado PCI/PTS.

- Validación con móviles (Móbilis NFC), relojes, Smartwatches, pulseras, llaveros etc.

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

Para gestionar todo lo anterior deberá al menos:

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

- Soportar la gestión de seguridad de acceso a las tarjetas y de la información (firmado, encriptado etc.) basada en módulos SAM, en particular módulos Mifare SAM AV1 y AV2 y la ejecución de scripts remotos de reconfiguración de los módulos SAM.
- Permitir la gestión de sistemas zonales por coronas o saltos de zona.
- Gestionar el monedero Móbilis común de toda la Comunitat Valenciana y los basados en propietario de monedero.
- Superar las pruebas de certificación Móbilis:
 - Pruebas de nivel 1 (General Móbilis)
 - Pruebas de nivel 2 (específicas del operador)
 - Pruebas de comunicación con el Sistema Central Móbilis (SIGAPUNT)
- Gestionar las listas de acciones integradas Móbilis de la Comunitat Valenciana.
- Las operaciones se podrán transmitir en listas incrementales con gran frecuencia (cada x minutos) y completas con menor frecuencia (cada x horas o cambio de servicio).
- Conectarse al SIGAPUNT para descarga de acciones de lista a realizar. Tipos de lista a gestionar:
 - Listas Negras de rechazo, bloqueo o destrucción de tarjetas.
 - Listas Blancas de recarga automática diferida abonadas previamente por web u otros medios de pago (p. ej. cajeros bancarios).
 - Listas grises de tratamiento específicos de tarjetas según los comandos que se especifiquen en las diferentes versiones de Móbilis (actual y 2.0)
- Gestionar un sistema configurable de mensajería al usuario asociada a las diferentes situaciones que se puedan producir para que todo el sistema Móbilis tenga un lenguaje común con los viajeros.
- Robustez mecánica, eléctrica y medioambiental suficientes para el uso en vehículos por carretera embarcados. En particular:
 - Temperatura y humedad:
 - Almacenamiento -20°C a 70°C.
 - Funcionamiento: -10°C a 50°C.
 - UNE EN 60068-2-1(letra índice d) para frío
 - UNE EN 60068-2-2 (letra índice d) para calor seco.
 - Humedad relativa: 95% UNE EN 60068-2-56.
 - Vibración: UNE EN 60068-2-6 (tabla C.1, 10-150Hz 10/m/s², 20 ciclos)
 - Choque: UNE EN 60068-2-27 (tabla 2. equipos no embalados)
 - Aislamiento, emisiones radioeléctricas, sobretensión y corrientes transitorias: De acuerdo a requerimientos de mercado CE.

- Posibilitar la elaboración de informes de gestión:
 - Informes de Recaudación, por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
 - Informe de Servicios realizados por línea, itinerario, fecha, conductor, etc.
 - Informe de liquidaciones por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
 - Informe de títulos por tipo, por línea, itinerario, servicio, fecha, conductor, etc.
 - Informes de Hojas de Ruta.
 - Informes de origen destino de viajes realizados por los viajeros dentro del Contrato.
 - Informes de viajes por parada origen, zona destino y línea.

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

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

d) Descripción de elementos del sistema.

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

Pupitre de conductor de Monética con:

- Capacidad para validar los medios de pago especificados en el apartado anterior y emitir tickets en papel.
- Capacidad de validar tarjetas bancarias EMV sin contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, Certificado PCI/PTS
- Pantalla para el conductor y display para el usuario.
- Conexión con el sistema de SAE para configuración del equipo y para configuración automática de localización y parada.
- Conexión con validadoras externas y resto de periféricos.
- Conectividad mínima requerida de:
 - Interfaz Ethernet 10/100 Mbps
 - Puerto USB
 - 2 RS232/RS485
 - 2 entradas y salidas digitales
- Cumpliendo los requisitos de robustez especificados.

Validadora de salida con:

- Capacidad de validar las tarjetas sin contacto Móvilis
- Capacidad de validar tarjetas bancarias EMV si contacto. Certificado EMV nivel 1 y 2, Certificado PCI/PTS

- Capacidad para validar tarjetas TESC.
- Conexión con pupitre de conductor de Monética.
- Conectividad mínima requerida de:
 - Interfaz Ethernet 10/100 Mbps
 - USB de mantenimiento
- Capacidad de cambiar de modo entrada a salida en menos de 10 segundos.

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

e) Seguimiento de datos.

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

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

Anejo 3: INTEGRACIÓN SAE-MONÉTICA

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

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

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

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

Anejo 4: SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA (TAD)

En este proyecto se hace referencia al TRANSPORTE A LA DEMANDA (TAD) en diversas líneas, para dar servicio a determinados núcleos urbanos de muy poca población y que, por lo tanto, no justifican la implantación de una línea regular de transporte público debido al uso muy esporádico del mismo.

A continuación, se desarrolla un protocolo que los operadores deberán poner en funcionamiento para realizar un correcto servicio de transporte a la demanda.

A. DEFINICIÓN DEL SERVICIO

Las especificaciones del servicio serían las siguientes:

1. El servicio se activa con la petición de una persona.
2. El funcionamiento será por los 5 días laborables de la semana, de lunes a viernes, o bien por los días de la semana que se indique explícitamente.
3. La amplitud del servicio queda determinada por el de la ruta predefinida.
4. El servicio será abierto a todos los públicos.
5. La tarificación del servicio es la del servicio regular.
6. El servicio a la demanda se basa en la modificación de una ruta regular existente y predefinida, para atender a determinadas poblaciones menores con dos posibles situaciones estándar:

- a. Ruta predefinida, horario predefinido, ciertas paradas a demanda en cabecera.

El servicio regular se presta con una ruta y unas paradas regulares preestablecidas, en función de si existe demanda, previa solicitud. El itinerario que realiza el autobús se prolonga hasta estos núcleos de población que carecen de entidad suficiente como para contar con unos servicios de transporte regulares.

- a. Ruta predefinida, horario predefinido, ciertas paradas a demanda durante el recorrido.

El itinerario es prácticamente fijo, aunque cuenta con paradas intermedias que son a la demanda, de modo que el autobús únicamente las realizará, desviándose del itinerario fijo, si existe una solicitud previa del usuario.

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

7. La reserva debe de poder hacerse por:
 - a. Teléfono con un horario preestablecido, donde el telefonista cargará la solicitud del cliente en el programa.
 - b. APP
 - c. WEB

d. Canales de la Generalitat.

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

La reserva hay que hacerla prioritariamente la víspera del servicio hasta las 20:00 h., o en horario que permita una adecuada planificación del operador, de modo que no afecte a otros posibles servicios programados.

El operador estará obligado a enviar al solicitante una confirmación de la reserva, en menos de media hora desde la realización de su petición, indicando la fecha y la hora de realización de cada servicio solicitado, por alguno de los siguientes medios, a elegir por el propio usuario:

- SMS
- WhatsApp
- Correo electrónico

Igualmente, el operador deberá enviar, en el mismo momento, copia de la confirmación a la Administración, a través del canal que establezca ésta en el Acta de Inicio del contrato.

B. EL PROCESO

El proceso se desarrollará a través de los siguientes pasos:

1. **Comunicación de reserva.** Tal como se ha indicado en el apartado anterior, el usuario comunica al operador la necesidad del servicio vía telefónica o por correo electrónico, activándose de este modo el servicio.

A continuación, el operador deberá registrar la comunicación, para poder controlar la trazabilidad de esta, así como informar al cliente y a la Administración de dicho servicio.

La información a recoger del cliente, que dada la recurrencia de los usuarios podría gestionarse a través de una base de datos que vaya generando el operador, a fin de agilizar esta recogida de información, sería como mínimo la siguiente:

- Nombre y apellidos.
- Domicilio.
- Teléfono de contacto.
- Correo electrónico.
- Movilidad reducida (opcional y con observaciones): con silla de ruedas, tipo de silla, sólo ayuda en las escaleras para subir o bajar.
- Parada de recogida del cliente.
- Fecha de uso del servicio.
- Horario previsto de recogida.
- Horario previsto de vuelta.

2. **Comunicación del operador del servicio a realizar.** Una vez estudiada la petición del servicio, el operador deberá definir el servicio concreto a realizar y comunicárselo al cliente mediante SMS, WhatsApp o correo electrónico. Esta acción deberá quedar registrada para garantizar la trazabilidad del servicio.

3. **Ejecución del servicio.** El operador debe ejecutar el servicio solicitado.

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

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

Anejo 5: HORARIOS

Se recogen a continuación los horarios de salida de las expediciones, de acuerdo con la definición de servicios realizada en los apartados anteriores del presente proyecto.

L-1, Chera – Requena

- **Lunes a viernes laborables**

Chera	Requena	Requena Hospital
8:20	8:45	8:55
10:00	10:25	10:35

Requena Hospital	Requena	Chera
9:00	9:10	9:35
13:05	13:15	13:40

- **Sábados**, sin servicio.
- **Domingos y festivos**.

Chera	Requena	Requena Hospital
9:30	9:55	10:05

Requena Hospital	Requena	Chera
13:05	13:15	13:40

L-2, Salvacañete - Requena

- **Lunes a viernes laborables**

Salvacañete	Landete	Utiel	Requena	Requena H.
6:50	7:35	8:25	8:40	8:50
		10:00	10:15	10:25
		13:30	13:45	13:55
	15:20	16:10	16:25	16:35

Requena H.	Requena	Utiel	Landete	Salvacañete
9:30	9:40	9:55		
13:00	13:10	13:25		
14:00	14:10	14:25	15:15	
16:35	16:45	17:00	17:50	18:35

- **Sábados**, sin servicio.
- **Domingos y festivos**.

Salvacañete	Landete	Utiel	Requena	Requena H.
14:40	15:25	16:15	16:30	

Requena H.	Requena	Utiel	Landete	Salvacañete
	19:00	19:15	20:05	20:50

L-3, Camporrobles – Utiel

Camporrobles	Las Cuevas	Los Corrales	Utiel
7:40	7:55	8:05	8:15
9:15	9:30	9:40	9:50

Utiel	Los Corrales	Las Cuevas	Camporrobles
8:35	8:45	8:55	9:10
14:40	14:50	15:00	15:15

- **Sábados, domingos y festivos**, sin servicio.

L-4, Villargordo – Fuenterrobles - Caudete – Utiel.

- **Lunes a viernes laborables**

Villargordo	Fuenterrobles	Caudete	Utiel
7:35	7:50	8:00	8:15

Utiel	Caudete	Fuenterrobles	Villargordo
14:40	14:55	15:05	15:20

- **Sábados, domingos y festivos**, sin servicio.

L-5, Venta Del Moro - Requena (Por Los Ruices)

- **Lunes a viernes laborables.**

Venta del Moro	Los Ruices	El Pontón	Requena	Requena Hospital
8:15	8:25	8:40	8:45	8:55

Requena Hospital	Requena	El Pontón	Los Ruices	Venta del Moro
14:50	15:00	15:05	15:20	15:30

Las Monjas y Los Marcos a la demanda.

- **Sábados**, sin servicio.

- **Domingos y festivos**

Venta del Moro	Los Ruices	El Pontón	Requena	Requena Hospital
9:15	9:25	9:40	9:45	9:55

Requena Hospital	Requena	El Pontón	Los Ruices	Venta del Moro
13:50	14:00	14:05	14:20	14:30

Las Monjas y Los Marcos a la demanda.

L-6, LOS MARCOS – VENTA DEL MORO – UTIEL

- Laborables entre semana.

Los Marcos	Venta del Moro	Caudete	Utiel
9:15	9:40	9:50	10:05

Utiel	Caudete	Venta del Moro	Los Marcos
13:30	13:45	13:55	14:20

Casas de Moya y Casas del Rey a la demanda.

- **Sábados, domingos y festivos**, sin servicio.

L-7, LAS ALDEAS DE LA VEGA – REQUENA

- Lunes a viernes laborables

Calderón	El Pontón	Requena	Requena H.
9:20	9:40	9:45	9:55

Requena H.	Requena	El Pontón	Calderón
14:50	15:00	15:05	15:25

- **Sábados, domingos y festivos**, sin servicio.

L-8, BENAGÉBER – UTIEL (a demanda).

- Lunes a viernes laborables.

Benagéber	Utiel
8:15	9:05

Utiel	Benagéber
17:00	17:50

- **Sábados, domingos y festivos**, sin servicio.

Anejo 6: PARADAS

L-1a, CHERA – REQUENA

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Cruce Av. Victoria con C/San Isidoro Labrador	Chera
	2	CV-395	Ctra CV-395 cruce con C/ San José	Chera
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
	5	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	CV-395	Ctra CV-395 cruce con C/ San José	Chera
	5	Urbana	Cruce Av. Victoria con C/San Isidoro Labrador	Chera

LÍNEA 2, SALVACAÑETE - REQUENA

- L-2a, Salvacañete - Landete - Utiel – Requena

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	C/ Carretera de acceso, 2	Salvacañete
	2	Urbana	Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete, cruce con Ctra. de Alcal de la Vega CU-V-5002	El Cubillo
	3	Urbana	Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete, cruce acceso núcleo población	Algarra
	4	Urbana	C/ Moya. Cruce Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete	Casas de Garciamolina
	5	Urbana	C/ Carretera, S/N	Sto. Domingo de Moya
	6	CUV-500	Cruce Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete con camino acceso Villa de Moya	Moya
	7	Urbana	C/ Real, 15	Los Huertos
	8	Urbana	C/ Cuenca, 8	Landete
	9	Urbana	Ctra. Campalbo Manzaneruela, 7	Manzaneruela
	10	Urbana	Pl. España, 1	Talayuelas
	11	Urbana	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
	12	N-330	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
	13	Urbana	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
	14	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	15	Urbana	Cruce Av. Julio López Tarín con C/Requejo (Frente Mercado)	Utiel
	16	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	17	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
	18	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	Cruce Av. Julio López Tarín, 1	Utiel
	5	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	6	Urbana	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
	7	N-330	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
	8	Urbana	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
	9	Urbana	Pl. España, 1	Talayuelas
	10	Urbana	Ctra. Campalbo Manzaneruela, 7	Manzaneruela
	11	Urbana	C/ Cuenca, 8	Landete
	12	Urbana	C/ Real, 15	Los Huertos
	13	Urbana	Cruce Ctra. CU-V-5003 con camino Villa de Moya	Moya
	14	CUV-500	C/ Carretera, S/N	Sto. Domingo de Moya
	15	Urbana	C/ Moya. Cruce Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete	Casas de Garciamolina
	16	Urbana	Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete, cruce acceso núcleo población	Algarra
	17	Urbana	Ctra. CU-V-5003 Landete-Salvacañete, cruce con Ctra. de Alcal de la Vega CU-V-5002	El Cubillo
	18	Urbana	C/ Carretera de acceso, 2	Salvacañete

- **L-2b, Landete - Utiel – Requena**

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	C/ Cuenca, 8	Landete
	2	Urbana	Pl. España, 1	Talayuelas
	3	Urbana	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
	4	Urbana	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
	5	N-330	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
	6	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	7	Urbana	Cruce Av. J. López Tarín con C/Requejo (Frente Mercado)	Utiel
	8	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	9	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
	10	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	Cruce Av. Julio López Tarín, 1	Utiel
	5	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	6	N-330	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
	7	Urbana	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
	8	Urbana	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
	9	Urbana	Pl. España, 1	Talayuelas
	10	Urbana	C/ Cuenca, 8	Landete

- **L-2c, Utiel – Requena**

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	2	Urbana	Cruce Av. Julio López Tarín con C/Requejo (Frente Mercado)	Utiel
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
	5	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	Cruce Av. Julio López Tarín, 1	Utiel
	5	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel

LÍNEA 3, CAMPORROBLES – UTIEL

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Calle Sinarcas, 28, Camporrobles	Camporrobles
	2	Urbana	Av. Diputación Provincial, 1, 46330 Camporrobles, Valencia, España	Camporrobles
	3	Urbana	Calle Travesía Requena, 27, Camporrobles	Camporrobles
	4	Urbana	Plaza Fuente Redonda, 2, 46313 Las Cuevas, Valencia, España	Utiel
	5	Urbana	Plaza de San Pedro, 2, 46313 Los Corrales, Valencia, España	Utiel
	6	Urbana	Plaza Caudillo, 1-3, 46313 Las Casas, Valencia, España	Utiel
	7	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
Vuelta	1	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	2	Urbana	Plaza Caudillo, 1-3, 46313 Las Casas, Valencia, España	Utiel
	3	Urbana	Plaza de San Pedro, 2, 46313 Los Corrales, Valencia, España	Utiel
	4	Urbana	Plaza Fuente Redonda, 2, 46313 Las Cuevas, Valencia, España	Utiel
	5	Urbana	Calle Travesía Requena, 27, Camporrobles	Camporrobles
	6	Urbana	Av. Diputación Provincial, 1, 46330 Camporrobles, Valencia, España	Camporrobles
	7	Urbana	Calle Sinarcas, 28, Camporrobles	Camporrobles

LÍNEA 4, VILLARGORDO - FUENTERROBLES - CAUDETE - UTIEL – REQUENA

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Calle Madrid, 24, 46317 Villargordo del Cabriel, Valencia, España	Villargordo del Cabriel
	2	Urbana	Cruce CV-475 con C/Calvario	Fuenterrobles
	3	Urbana	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Utiel)	Caudete de las Fuentes
	4	Urbana	Estación Autobuses Utiel (Mercado)	Utiel
Vuelta	1	Urbana	Estación Autobuses Utiel (Mercado)	Utiel
	2	Urbana	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Fuenterrobles)	Caudete de las Fuentes
	3	Urbana	Cruce CV-475 con C/Calvario	Fuenterrobles
	4	Urbana	Calle Madrid, 24, 46317 Villargordo del Cabriel, Valencia, España	Villargordo del Cabriel

LÍNEA 5, VENTA DEL MORO - REQUENA (por Los Ruices. Las Monjas y Los Marcos a la demanda)

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Plaza Virgen de Loreto s/n	Venta del Moro
	2	Urbana	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)
	3	Urbana	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
	4	Urbana	CV-455 Km 13. Cruce entrada a la población	Requena
	5	Urbana	C/ Requena cruce con C/ Cazadores	Requena
	6	Urbana	Plaza Marín Lázaro s/n	Requena
	7	Urbana	Plaza del Mercado nº14	Requena
	8	Urbana	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
	9	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	10	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	3	Urbana	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
	4	Urbana	Plaza del Mercado nº14	Requena
	5	Urbana	Plaza Marín Lázaro s/n	Requena
	6	Urbana	C/ Requena cruce con C/ Cazadores	Requena
	7	Urbana	CV-455 Km 13. Cruce entrada a la población	Requena
	8	Urbana	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
	9	Urbana	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)
	10	Urbana	Plaza Virgen de Loreto s/n	Venta del Moro

LÍNEA 6, LOS MARCOS - VENTA DEL MORO - UTIEL (desde Casas de Moya a la demanda)

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)
	2	Urbana	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
	3	Urbana	Plaza Maestro David Pastor, 7, Casas de Pradas, Valencia, España	Venta del Moro
	4	Urbana	Plaza San Antonio Abad s/n	Venta del Moro
	5	Urbana	Plaza Iglesia s/n	Venta del Moro
	6	Urbana	Calle Colon, 20, Venta del Moro, Valencia, España	Venta del Moro
	7	Urbana	Cruce CV-475 con C/Almendros	Venta del Moro
	8	Urbana	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Utiel)	Caudete de las Fuentes
	9	Urbana	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel
Vuelta	1	Urbana	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel
	2	Urbana	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Fuenterrobles)	Caudete de las Fuentes
	3	Urbana	Cruce CV-475 con C/Almendros	Venta del Moro
	4	Urbana	Calle Colon, 20, Venta del Moro, Valencia, España	Venta del Moro
	5	Urbana	Plaza Iglesia s/n	Venta del Moro
	6	Urbana	Plaza San Antonio Abad s/n	Venta del Moro
	7	Urbana	Plaza Maestro David Pastor, 7, Casas de Pradas, Valencia, España	Venta del Moro
	8	Urbana	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
	9	Urbana	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)

LÍNEA 7, LAS ALDEAS DE LA VEGA – REQUENA

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	V-810	Calderón	Requena
	2	V-810	San Juan	Requena
	3	V-810	Barrio Arroyo	Requena
	4	V-810	Roma	Requena
	5	V-810	Derramador	Requena
	6	V-810	El Azagador	Requena
	7	Urbana	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
	8	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	9	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	10	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
Vuelta	1	Urbana	Paraje Casablanca, S/N	Requena
	2	Urbana	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
	3	Urbana	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
	4	Urbana	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
	5	Urbana	El Azagador	Requena
	6	Urbana	Derramador	Requena
	7	Urbana	Roma	Requena
	8	Urbana	Calle Real, 3, Barrio Arroyo	Requena
	9	Urbana	San Juan	Requena
	10	Urbana	Calderón	Requena

LÍNEA 8, BENAGÉBER – UTIEL

SENTIDO	NÚMERO	CARRETERA	DIRECCIÓN	MUNICIPIO
Ida	1	Urbana	Benagéber	Benagéber
	2	Urbana	Calleja Hontanar, 14, 46312 Utiel, Valencia, España	Utiel
	3	Urbana	Calle Celadilla, 1, Utiel	Utiel
	4	Urbana	IES Alameda, Utiel	Utiel
	5	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
Vuelta	1	Urbana	Plaza San Juan, 19	Utiel
	2	Urbana	IES Alameda, Utiel	Utiel
	3	Urbana	Calle Celadilla, 1, Utiel	Utiel
	4	Urbana	Calleja Hontanar, 14, 46312 Utiel, Valencia, España	Utiel
	5	Urbana	Benagéber	Benagéber

Anejo 8: PLANOS.

L-1a, CHERA - REQUENA

L-2, SALVACAÑETE - REQUENA

L-2a, Salvacañete - Landete - Utiel - Requena

L-2b, Landete - Utiel - Requena

L-2c, Utiel - Requena

L-3a, CAMPORROBLES - UTIEL

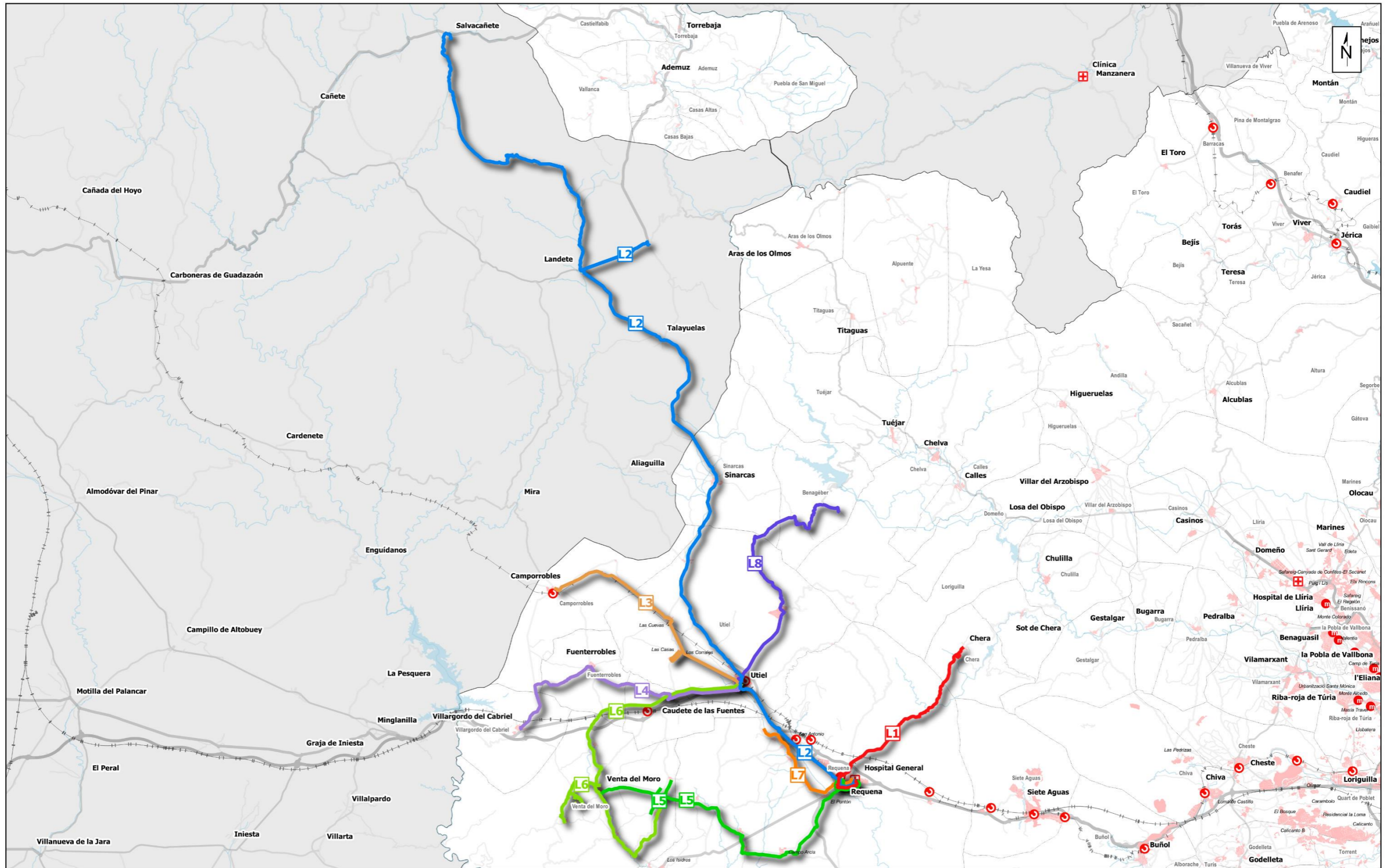
L-4, VILLARGORDO- FUENTERROBLES - CAUDETE - UTIEL

L-5, VENTA DEL MORO - REQUENA (por Los Ruices. Las Monjas y Los Marcos a la demanda)

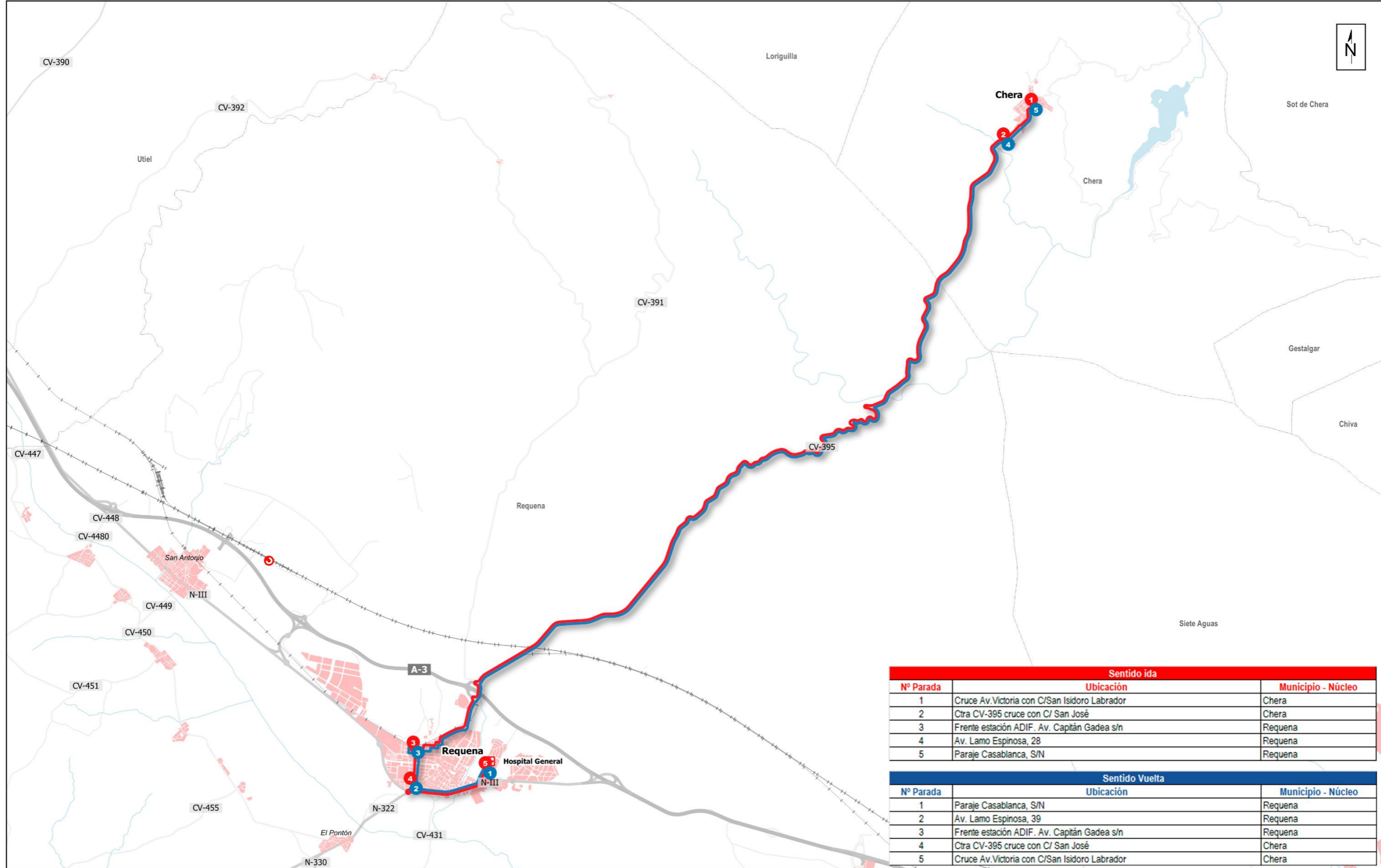
L-6, LOS MARCOS (POR LAS MONJAS Y CASAS DE PRADAS) - VENTA DEL MORO - CAUDETE - UTIEL (desde Casas de Moya a Venta del Moro a la demanda)

L-7, LAS ALDEAS DE LA VEGA – REQUENA

L-8, BENAGÉBER – UTIEL (a demanda)

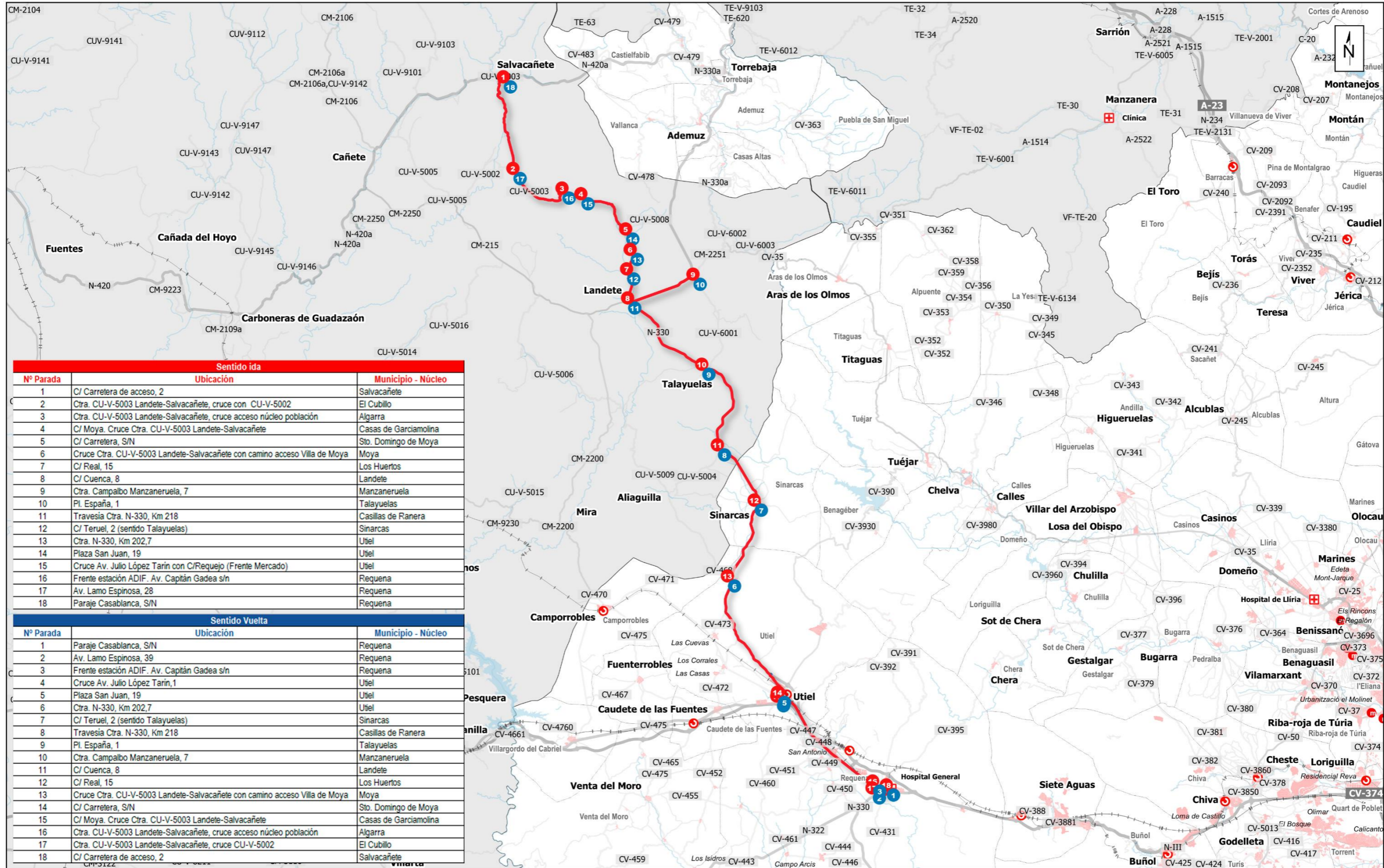


<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel – Requena		leyenda: — Línea 1: Chera - Requena — Línea 2: Salvacañete - Requena — Línea 3: Camporrobles - Utiel — Línea 4: Villargordo - Fuenterrobles - Caudete - Utiel — Línea 5: Venta del Moro - Requena — Línea 6: Venta del Moro - Utiel — Línea 7: Las Aldeas de la Vega - Requena — Línea 8: Benagèber - Utiel	escala: 1:300.000	fecha: Septiembre 2020
	Mapa general	núm. mapa: UT_RE.00	<p>escala gráfica: 0 4 8 12 km</p> <p>SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830</p>		

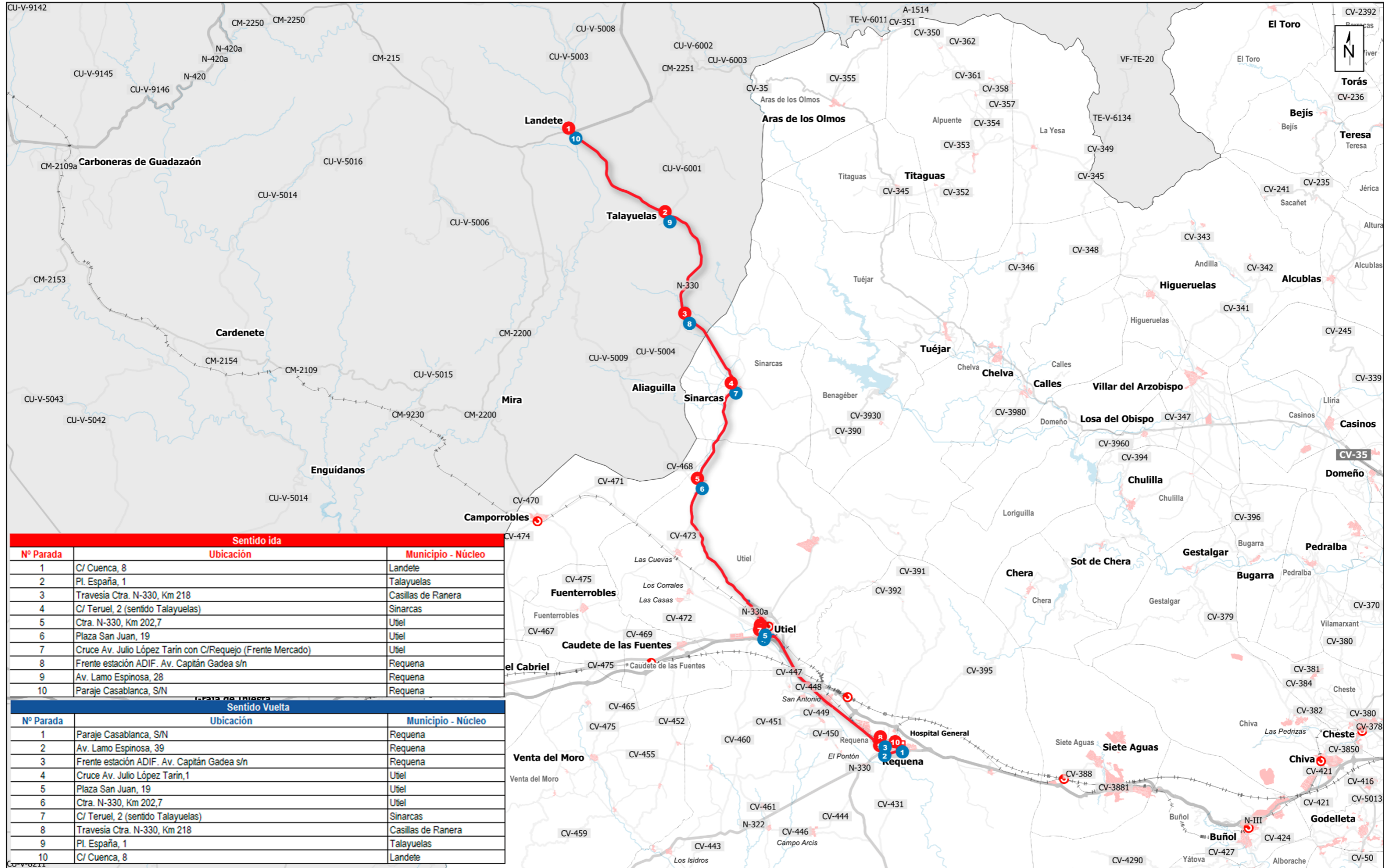


Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Cruce Av. Victoria con C/San Isidoro Labrador	Chera
2	Ctra CV-395 cruce con C/ San José	Chera
3	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
4	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
5	Paraje Casablanca, S/N	Requena

Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Paraje Casablanca, S/N	Requena
2	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
3	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
4	Ctra CV-395 cruce con C/ San José	Chera
5	Cruce Av. Victoria con C/San Isidoro Labrador	Chera



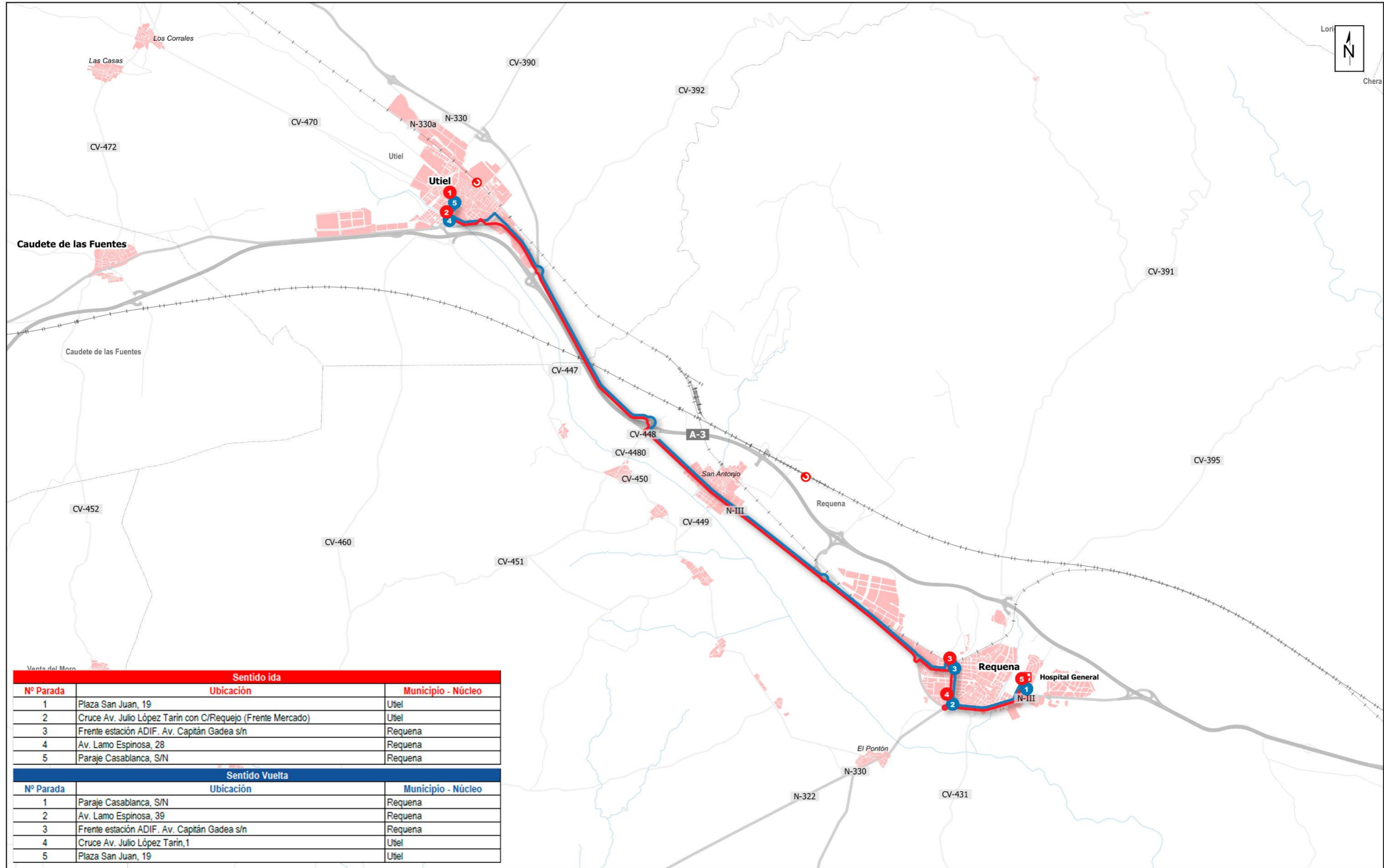
<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel - Requena L-2a, Salvacañete - Landete - Utiel - Requena	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	escala: 1:315.000 escala gráfica: 5 0 5 10 15 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830
	<p>Mapa de Línea</p>	núm. mapa: UT_RE.2a	Paradas fecha: Enero 2022



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	C/ Cuenca, 8	Landete
2	Pl. España, 1	Talayuelas
3	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
4	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
5	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
6	Plaza San Juan, 19	Utiel
7	Cruce Av. Julio López Tarín con C/Requejo (Frente Mercado)	Utiel
8	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
9	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
10	Paraje Casablanca, S/N	Requena

Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Paraje Casablanca, S/N	Requena
2	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
3	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
4	Cruce Av. Julio López Tarín, 1	Utiel
5	Plaza San Juan, 19	Utiel
6	Ctra. N-330, Km 202,7	Utiel
7	C/ Teruel, 2 (sentido Talayuelas)	Sinarcas
8	Travesía Ctra. N-330, Km 218	Casillas de Ranera
9	Pl. España, 1	Talayuelas
10	C/ Cuenca, 8	Landete

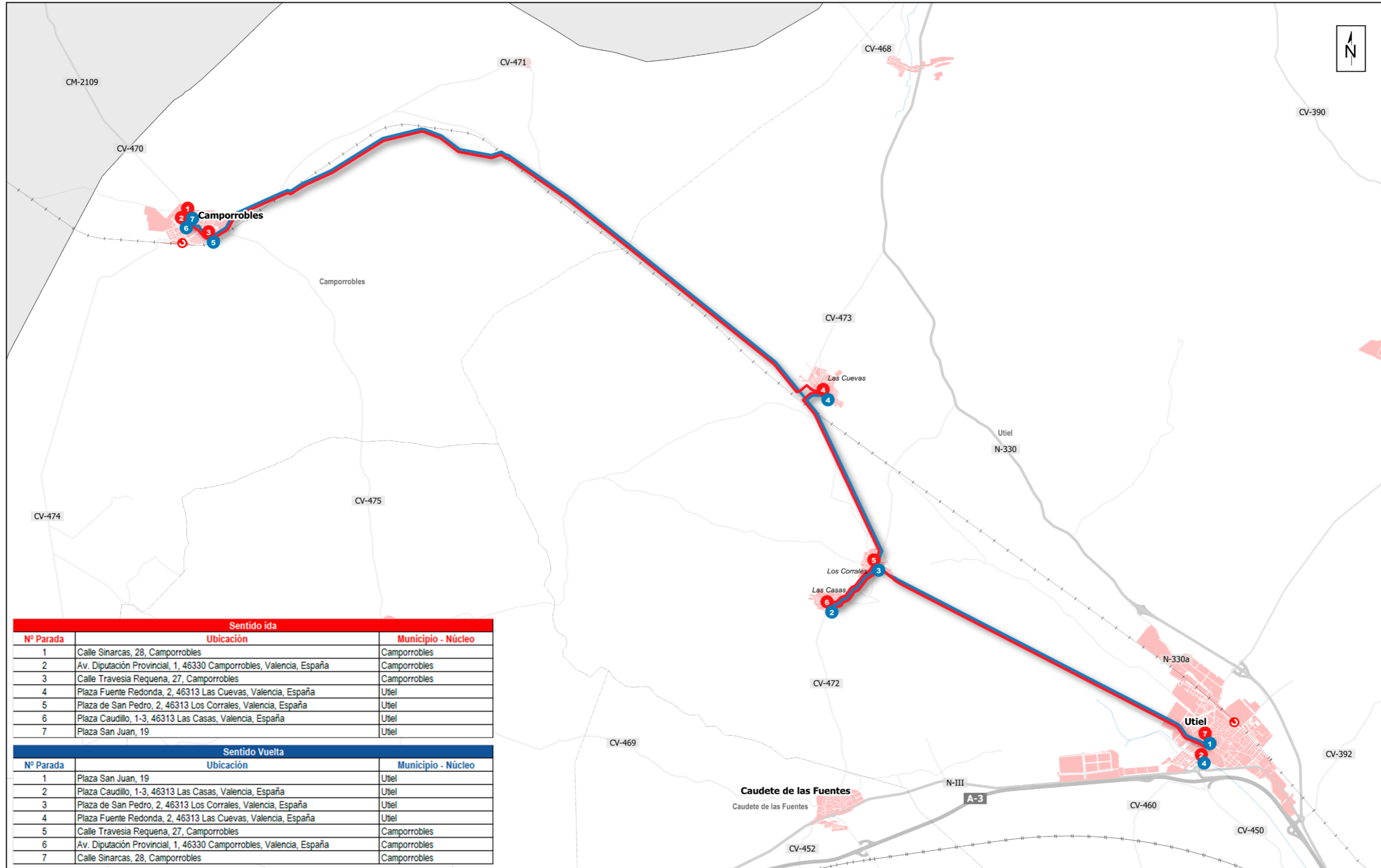
- Sentido Ida
- - - Sentido Ida - Tramos a la demanda
- Sentido Vuelta
- - - Sentido Vuelta - Tramos a la demanda



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Plaza San Juan, 19	Utiel
2	Cruce Av. Julio López Tarín con C/Requejo (Frente Mercado)	Utiel
3	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
4	Av. Lamo Espinosa, 28	Requena
5	Paraje Casablanca, S/N	Requena

Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Paraje Casablanca, S/N	Requena
2	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
3	Frente estación ADIF. Av. Capitán Gadea s/n	Requena
4	Cruce Av. Julio López Tarín, 1	Utiel
5	Plaza San Juan, 19	Utiel

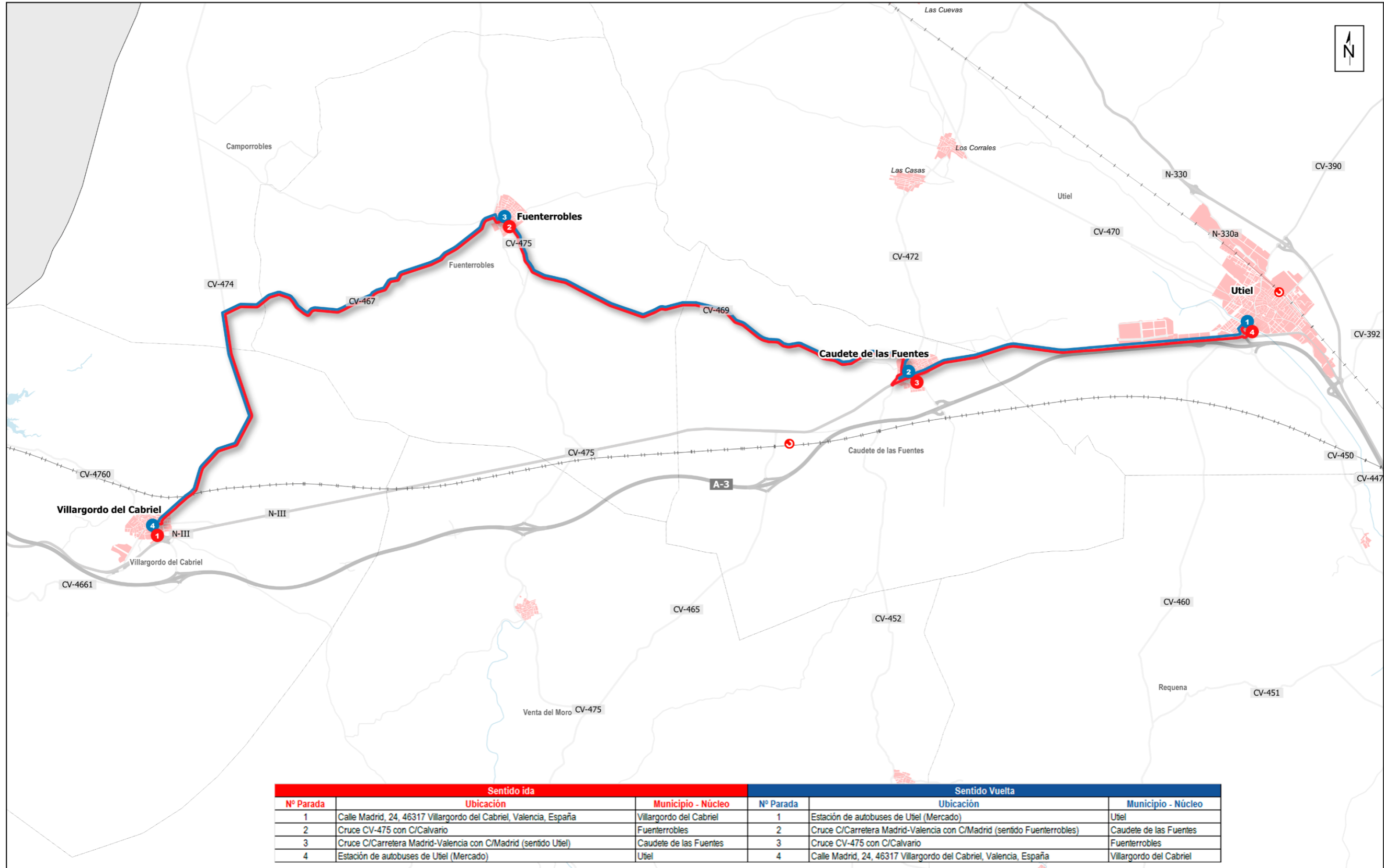
	CV-105, Utiel - Requena L-2c, Utiel - Requena	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:60.000	fecha: Enero 2022
	Mapa de Línea	núm. mapa: UT_RE.2c	escala gráfica: 1 0 1 2 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830		



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Calle Sincarcas, 28, Camporrobles	Camporrobles
2	Av. Diputación Provincial, 1, 46330 Camporrobles, Valencia, España	Camporrobles
3	Calle Travesía Requena, 27, Camporrobles	Camporrobles
4	Plaza Fuente Redonda, 2, 46313 Las Cuevas, Valencia, España	Utiel
5	Plaza de San Pedro, 2, 46313 Los Corrales, Valencia, España	Utiel
6	Plaza Caudillo, 1-3, 46313 Las Casas, Valencia, España	Utiel
7	Plaza San Juan, 19	Utiel

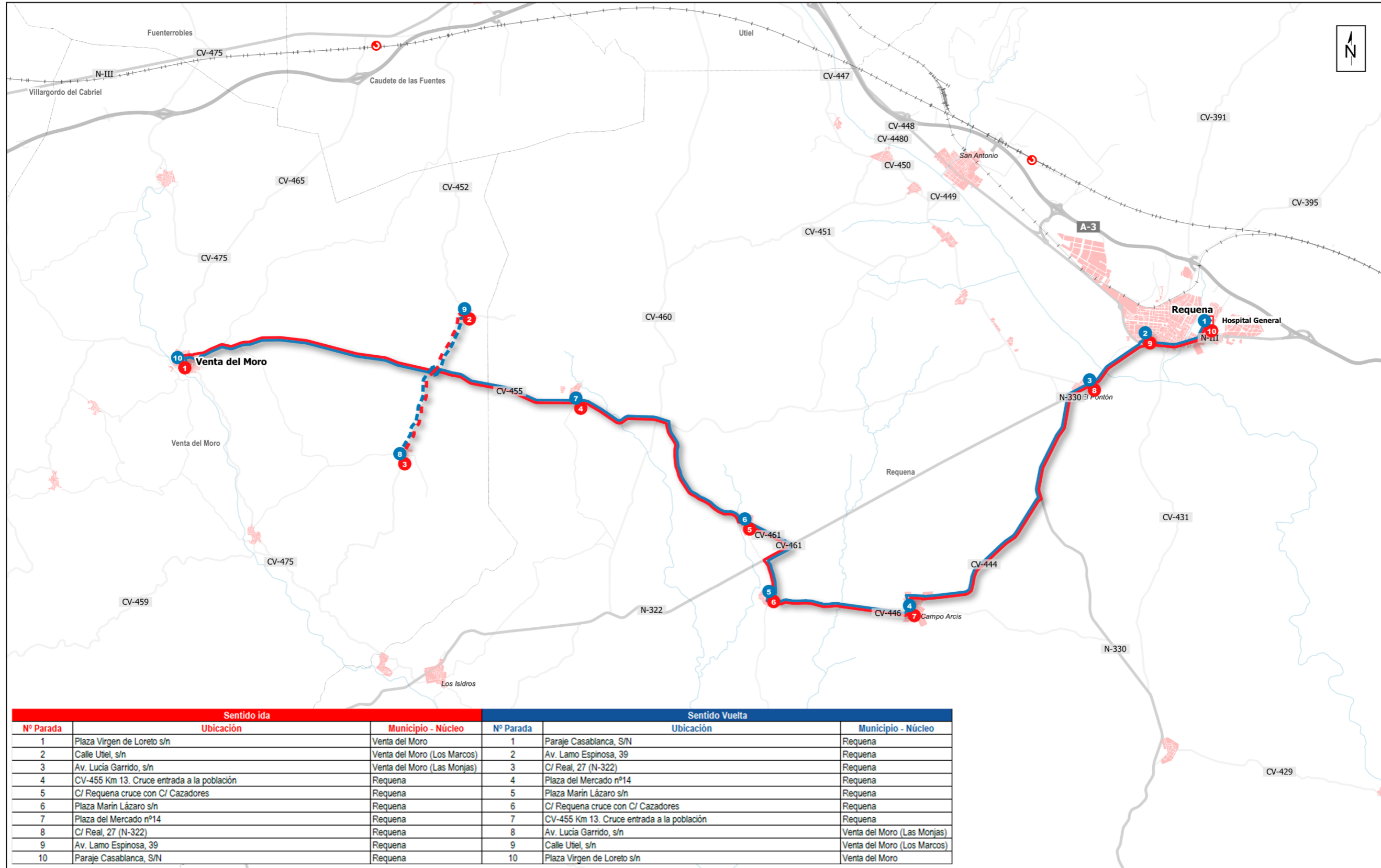
Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Plaza San Juan, 19	Utiel
2	Plaza Caudillo, 1-3, 46313 Las Casas, Valencia, España	Utiel
3	Plaza de San Pedro, 2, 46313 Los Corrales, Valencia, España	Utiel
4	Plaza Fuente Redonda, 2, 46313 Las Cuevas, Valencia, España	Utiel
5	Calle Travesía Requena, 27, Camporrobles	Camporrobles
6	Av. Diputación Provincial, 1, 46330 Camporrobles, Valencia, España	Camporrobles
7	Calle Sincarcas, 28, Camporrobles	Camporrobles

<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel - Requena L-3a, Camporrobles - Las Cuevas - Los Corrales - Las Casas - Utiel	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:55.000	fecha: Enero 2022
	<p>Mapa de Línea</p>			núm. mapa: UT_RE.3a	escala gráfica: 1 0 1 2 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830



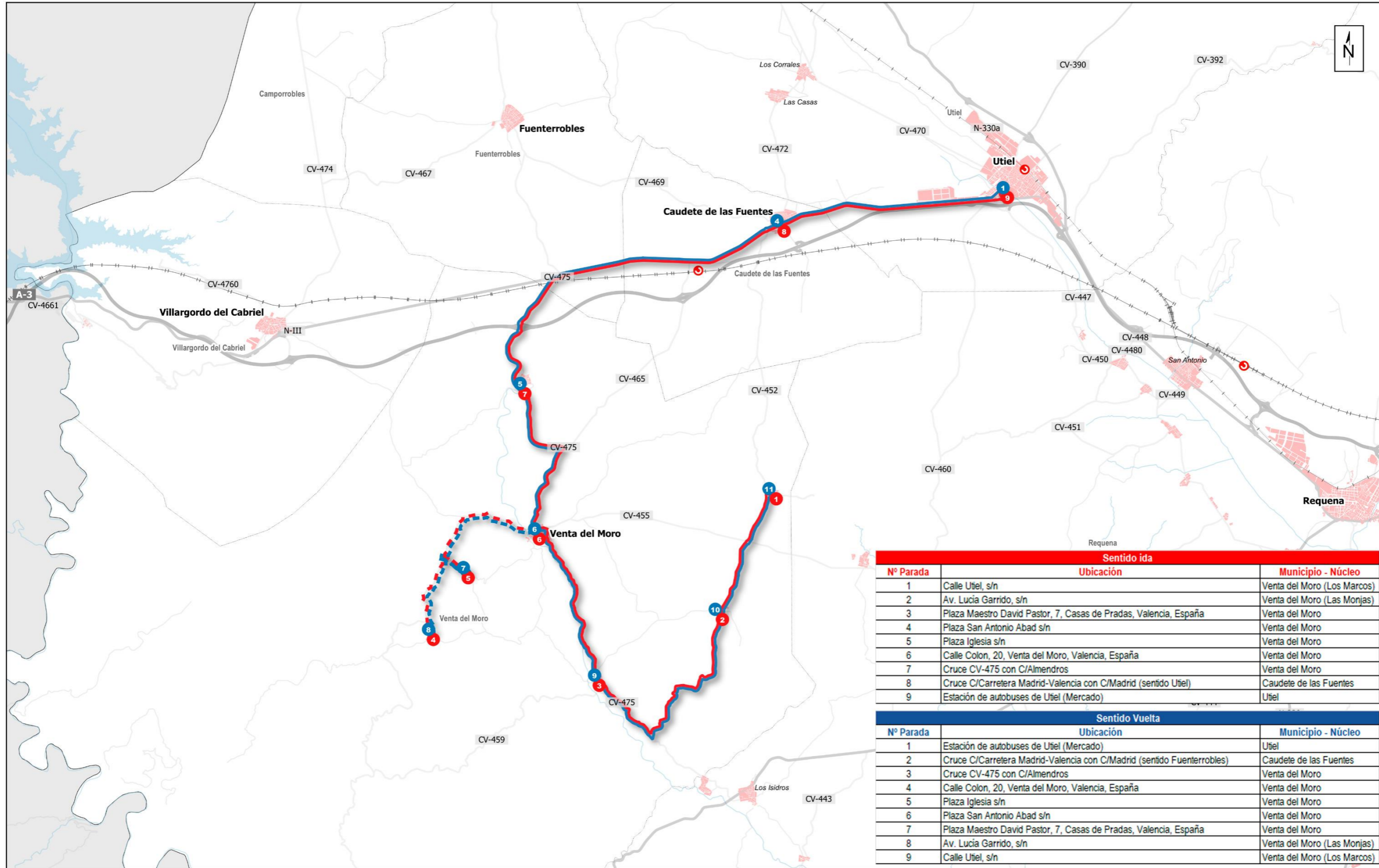
Sentido ida			Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo	Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Calle Madrid, 24, 46317 Villargordo del Cabriel, Valencia, España	Villargordo del Cabriel	1	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel
2	Cruce CV-475 con C/Calvario	Fuenterrobles	2	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Fuenterrobles)	Caudete de las Fuentes
3	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Utiel)	Caudete de las Fuentes	3	Cruce CV-475 con C/Calvario	Fuenterrobles
4	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel	4	Calle Madrid, 24, 46317 Villargordo del Cabriel, Valencia, España	Villargordo del Cabriel

<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel - Requena L-4, Villargordo - Fuenterrobles- Caudete - Utiel	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:60.000	fecha: Enero 2022
	Mapa de Línea	núm. mapa: UT_RE.4	escala gráfica: 1 0 1 2 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830		



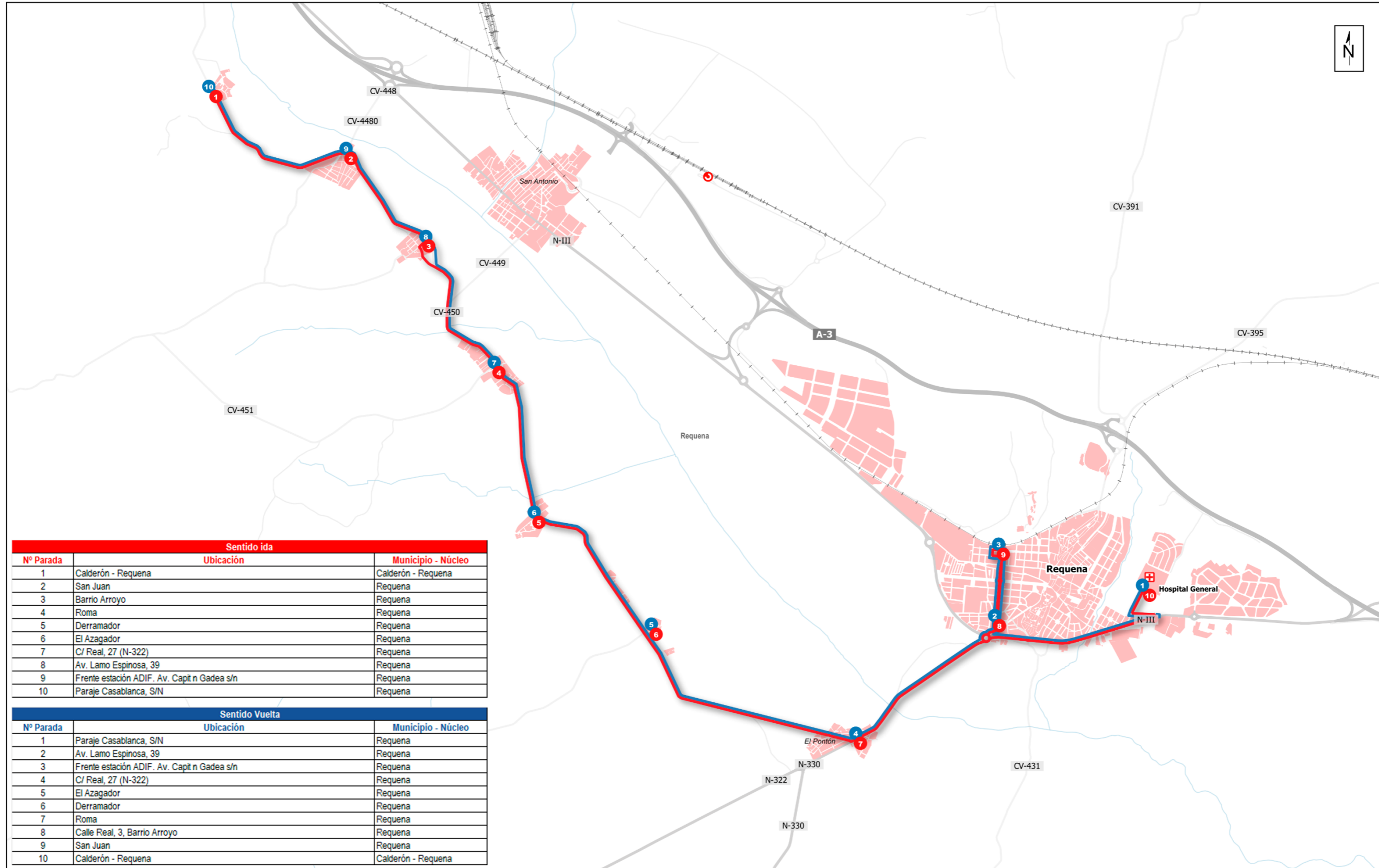
Sentido ida			Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo	Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Plaza Virgen de Loreto s/n	Venta del Moro	1	Paraje Casablanca, S/N	Requena
2	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)	2	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
3	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)	3	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
4	CV-455 Km 13. Cruce entrada a la población	Requena	4	Plaza del Mercado nº14	Requena
5	C/ Requena cruce con C/ Cazadores	Requena	5	Plaza Marin Lázaro s/n	Requena
6	Plaza Marin Lázaro s/n	Requena	6	C/ Requena cruce con C/ Cazadores	Requena
7	Plaza del Mercado nº14	Requena	7	CV-455 Km 13. Cruce entrada a la población	Requena
8	C/ Real, 27 (N-322)	Requena	8	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
9	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena	9	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)
10	Paraje Casablanca, S/N	Requena	10	Plaza Virgen de Loreto s/n	Venta del Moro

	CV-105, Utiel - Requena L-5, Venta del Moro - Requena (por Los Ruices)	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:75.000	fecha: Enero 2022
	Mapa de Línea	núm. mapa: UT_RE.5	escala gráfica: 1 0 1 2 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830		



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)
2	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
3	Plaza Maestro David Pastor, 7, Casas de Pradas, Valencia, España	Venta del Moro
4	Plaza San Antonio Abad s/n	Venta del Moro
5	Plaza Iglesia s/n	Venta del Moro
6	Calle Colon, 20, Venta del Moro, Valencia, España	Venta del Moro
7	Cruce CV-475 con C/Almendros	Venta del Moro
8	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Utiel)	Caudete de las Fuentes
9	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel
Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Estación de autobuses de Utiel (Mercado)	Utiel
2	Cruce C/Carretera Madrid-Valencia con C/Madrid (sentido Fuentes)	Caudete de las Fuentes
3	Cruce CV-475 con C/Almendros	Venta del Moro
4	Calle Colon, 20, Venta del Moro, Valencia, España	Venta del Moro
5	Plaza Iglesia s/n	Venta del Moro
6	Plaza San Antonio Abad s/n	Venta del Moro
7	Plaza Maestro David Pastor, 7, Casas de Pradas, Valencia, España	Venta del Moro
8	Av. Lucía Garrido, s/n	Venta del Moro (Las Monjas)
9	Calle Utiel, s/n	Venta del Moro (Los Marcos)

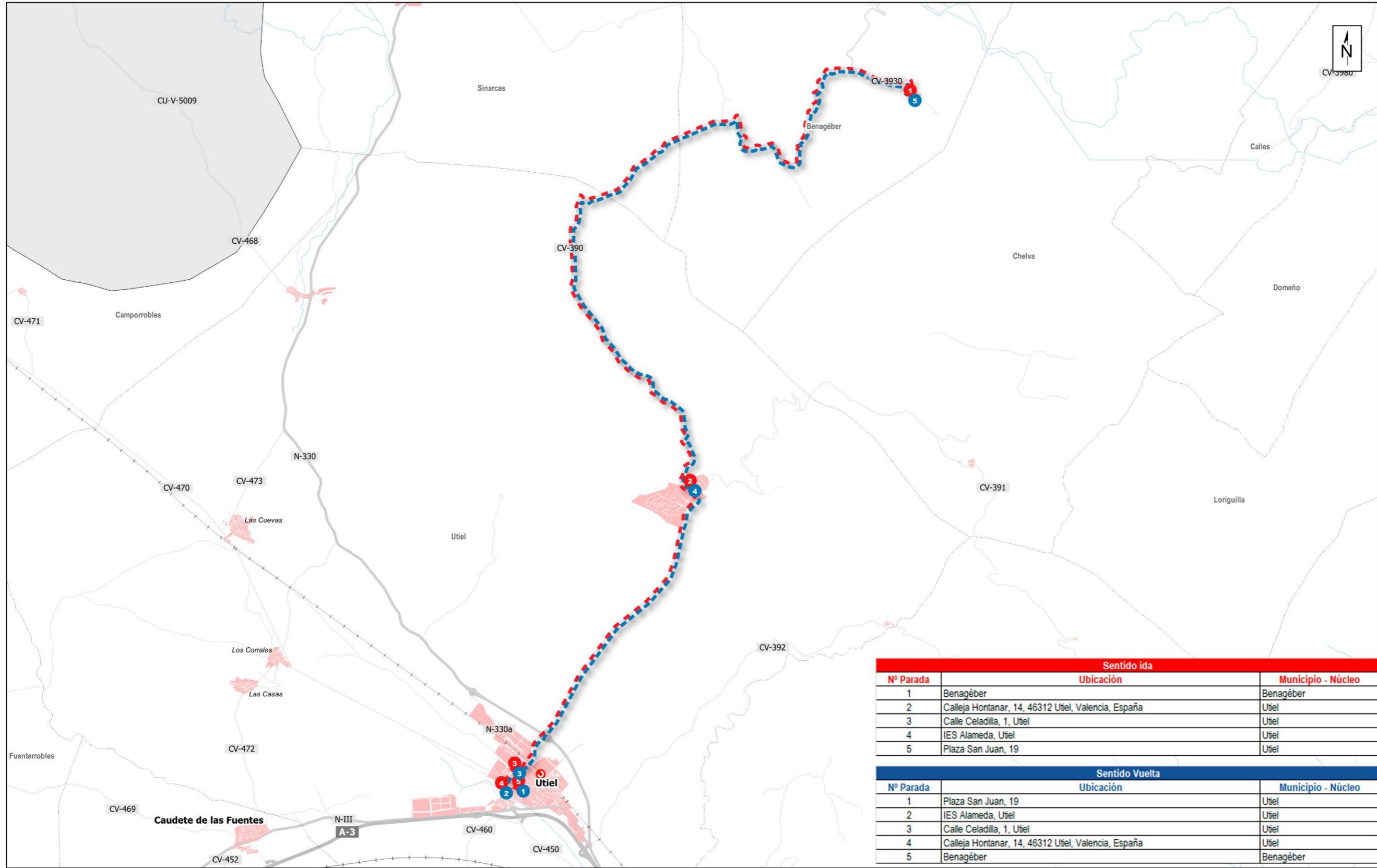
	CV-105, Utiel - Requena L-6, Los Marcos - Vta. del Moro (por Las Monjas+C.dePrada) - Utiel (casas de Moya-Venta del moro a demanda)	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:90.000	fecha: Enero 2022
	Mapa de Línea	núm. mapa: UT_RE.6	escala gráfica: 1 0 1 2 3 4 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830		



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Calderón - Requena	Calderón - Requena
2	San Juan	Requena
3	Barrio Arroyo	Requena
4	Roma	Requena
5	Derramador	Requena
6	El Azaqador	Requena
7	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
8	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
9	Frente estación ADIF. Av. Capit n Gadea s/n	Requena
10	Paraje Casablanca, S/N	Requena

Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Paraje Casablanca, S/N	Requena
2	Av. Lamo Espinosa, 39	Requena
3	Frente estación ADIF. Av. Capit n Gadea s/n	Requena
4	C/ Real, 27 (N-322)	Requena
5	El Azaqador	Requena
6	Derramador	Requena
7	Roma	Requena
8	Calle Real, 3, Barrio Arroyo	Requena
9	San Juan	Requena
10	Calderón - Requena	Calderón - Requena

<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel - Requena L-7, Las Aldeas de la Vega - Requena	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:30.000	fecha: Enero 2022
	<p>Mapa de Línea</p>	núm. mapa: UT_RE.7	escala gráfica: 0,5 0 0,5 1 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830		



Sentido ida		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Benagéber	Benagéber
2	Calleja Hontanar, 14, 46312 Utiel, Valencia, España	Utiel
3	Calle Celadilla, 1, Utiel	Utiel
4	IES Alameda, Utiel	Utiel
5	Plaza San Juan, 19	Utiel

Sentido Vuelta		
Nº Parada	Ubicación	Municipio - Núcleo
1	Plaza San Juan, 19	Utiel
2	IES Alameda, Utiel	Utiel
3	Calle Celadilla, 1, Utiel	Utiel
4	Calleja Hontanar, 14, 46312 Utiel, Valencia, España	Utiel
5	Benagéber	Benagéber

<p>GENERALITAT VALENCIANA Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat</p>	CV-105, Utiel - Requena L-8, Benagéber - Utiel	leyenda: — Sentido Ida — Sentido Ida - Tramos a la demanda — Sentido Vuelta — Sentido Vuelta - Tramos a la demanda	Paradas ● Sentido 1 ● Sentido 2	escala: 1:75.000	fecha: Enero 2022
	Mapa de Línea			núm. mapa: UT_RE.8	escala gráfica: 1 0 1 2 3 km SRC: ETRS 89 / UTM 30N EPSG 25830

FULL DE CONTROL DE FIRMES DEL PROJECTE

HOJA DE CONTROL DE FIRMAS DEL PROYECTO

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

1	6
2	7
3	8
4	9
5	10